OM SØASSURANDØRENS ANSVAR

Af

NIELS TYBJERG

KØBENHAVN

Det Berlingske Bogtrykkeri

1952

FORORD

DET HAR LÆNGE *været min Hensigt engang at give en Fremstilling af de vigtigste Regler om Søassurandørens Ansvar efter dansk Ret paa Grundlag af, hvad jeg gennem min Virksomhed som Dispachør, ved Samarbejdet med Assurandører og Redere og ikke mindst med mine Kolleger, har kunnet lære om disse Ting, og i denne Fremstilling at samle noget af det jeg i Tidens Løb har sagt derom i Foredrag, Artikler, Dispacher og Breve.*

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening har i Anledning af Hundredeaarsdagen for sin Stiftelse ønsket at støtte Udgivelsen af en Bog om et søforsikringsretligt Emne, og derved er min Plan nu kommet til Udførelse. Jeg takker Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening paa det bedste derfor og Direktørerne Svend F. Jacobsen og K. K. Petersen for den Interesse, de har vist Bogen.

Dansk Rets Regler om Søassurandørens Ansvar findes først og fremmest i Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. April 1934. De Hovedregler, jeg særlig vil omtale, indeholdes i Konventionens Kapitel XV, og min Fremstilling vil derfor væsentligst være knyttet til dette Kapitel. Til Grund for Fremstillingen har jeg i ret stort Omfang kunnet lægge Noterne i min Udgave af Konventionen fra 1935.

Konventionens og Policernes Regler for de enkelte Forsikringsarter behandler jeg kun i det Omfang Hovedreglernes Fremstilling giver Anledning dertil. Jeg holder mig herved væsentligst til Kasko- Ladnings- og Fragtforsikring, men omtaler baade almindelig Søforsikring og Krigsforsikring.

Søforsikringsreglernes Historie beskæftiger jeg mig kun med, hvor jeg finder, at den har særlig Interesse, og det samme gælder fremmed Ret.

Danske Domme efter 1934 er temmelig udførligt gengivet. Som oftest har jeg foretrukket at lade Dommene tale med deres egne Ord paa de afgørende Punkter. Henvisninger til Domssamlingerne findes i Registret sidst i Bogen.

I Litteraturfortegnelsen har jeg for Udlandets Vedkommende kun nævnt de Værker, som jeg særlig har brugt ved Bogens Udarbejdelse, og som jeg har ment kunde være til Nytte for danske Praktikere.

Sagregistret har jeg søgt at gøre saa udførligt og vejledende som muligt for at lette Bogens Benyttelse som Opslagsbog.

Jeg takker cand. juris Erik Kofoed for god Hjælp ved Korrekturen og ved Kontrol af Henvisninger.

København i Oktober 1951. *N. T.*

INDHOLD

Side

Indledning 9

Første Kapitel

Søforsikringens Universalitet. – Principer for Afgrænsningen af Assurandørens Ansvar 13

Andet Kapitel

Dansk Rets Hovedregler om Søassurandørens Ansvar 19

Tredie Kapitel

Almindelige Indskrænkninger i Ansvaret. – Forsikredes Skyld. – Førers og Mandskabs Fejl 59

Fjerde Kapitel

Foraarsagelse. – Flere Aarsager. – Krigsfare eller Søfare . . . 77

Femte Kapitel

Omkostninger og Opofrelser 131

Sjette Kapitel

Substituerede Udgifter og anden Substitution 176

Syvende Kapitel

Assurandørens Indtræden i den Forsikredes Rettigheder . . . 181

Ottende Kapitel

Afdrag for Besparelser. – Fordeling af Omkostninger 203

Niende Kapitel

Forsikringssummen som øverste Grænse 212

TILLÆG

Policer og Klausuler 223
Sø-Kaskopolicen 223
Kaskoklausuler 232
Sø-Varepolicen 236
Vareklausuler 243
Sø-Fragtpolicen 248
Krigs-Kaskopolicen 251
Krigs-Varepolicen 256
Krigs-Fragtpolicen 262

Litteratur 265
Sagregister 267
Citerede Bestemmelser i Konventionen, Forsikringsaftaleloven og Søloven 290
Citerede Domme 292

INDLEDNING

Konventionen af 2. April 1934.

DANSK SØFORSIKRINGS-KONVENTION AF 2. APRIL 1934, Hovedkilden til nugældende dansk Rets Regler om Søforsikring, blev paa Assurandør-Societetets Initiativ udarbejdet af en i Efteraaret 1929 nedsat Kommission, bestaaende af Repræsentanter for Redere, Assurandører, Købmænd og Dispachører, og vedtaget af Dansk Dampskibsrederiforening, Foreningen af danske Søassurandører og Grosserer-Societetets Komité. Den afløste Conventionen af 2. April 1850 for Det Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Compagni, som hidtil havde været brugt som det Grundlag, hvorpaa Søforsikring i Almindelighed tegnedes. Søloven af 1. April 1892 indeholdt i sit tiende Kapitel Regler om Søforsikring, der i Praksis anvendtes ved Siden af eller i Stedet for Reglerne i Conventionen af 1850, uden at dog Forholdet mellem de to Sæt Regler var helt klart.

Forsikringsaftaleloven.

Sølovens tiende Kapitel blev ophævet ved Lov Nr. 129 af 15. April 1930 om Forsikringsaftaler, der traadte i Kraft den 1. Januar 1932. Forsikringsaftaleloven giver i sit Kapitel I en Række fælles Bestemmelser for alle Forsikringsarter og i Kapitel II A almindelige Bestemmelser om Skadesforsikring, derunder ogsaa Søforsikring. Nogle af disse Bestemmelser kan ikke fraviges ved Aftale. I Kapitel II B findes særlige Regler om Søforsikring og andre Transportforsikringer. Ingen af disse Regler er gjort ufravigelige.

Medens Forsikringsaftaleloven var under Udarbejdelse, blev der fra de i Søforsikring interesserede Kredse givet Udtryk for Uvilje imod, at denne Forsikringsart, der var saa nøje forbundet med Søretten, skulde slaas i Hartkorn med andre Forsikringsarter, og navnlig imod, at der for Søforsikringen skulde gælde tvingende Lovregler. Uviljen mod de tvingende Regler var ikke helt uberettiget. Ved

Udarbejdelsen af Konventionen viste det sig, at disse Regler paa flere Punkter stillede sig hindrende i Vejen for den logisk og praktisk mest ønskelige Udformning af Forsikringsbetingelserne. Nu kan man vel ikke sige, at der i Praksis har vist sig store Ulemper ved Forsikringsaftalelovens tvingende Regler – for en Del angaar de Spørgsmaal, der ikke ofte forekommer – men de er unødvendige i Søforsikring, og giver undertiden Anledning til nogen Usikkerhed.

Forsikringsaftalelovens tvingende Regler maatte lægges til Grund i Konventionen, medens dens fravigelige Regler undertiden blev fulgt, undertiden ikke. Men der blev i Konventionen givet Regler for hele det Omraade, der dækkes af Forsikringsaftalelovens paa Søforsikring anvendelige Bestemmelser, saaledes at det i § 1, 2. Stk., kunde siges, at Bestemmelser i Forsikringsaftaleloven, der kan fraviges ved Aftale, kun kommer til Anvendelse, for saa vidt de er optaget i Konventionen.

Det var en noget haardhændet Fremgangsmaade overfor den dengang helt nye Lov, men den var paakrævet for at klargøre Forholdet mellem Konventionen og Loven. For saa vidt en Forsikring er tegnet paa Konventionens Betingelser, kan man nøjes med at beskæftige sig med Konventionen; det er kun, naar der gøres Afvigelser fra Konventionens Bestemmelser, at det kan blive nødvendigt i Loven at søge Oplysning om saadanne Afvigelsers Gyldighed.

Andre Betingelser end Konventionens.

Søforsikringer tegnes i Danmark ganske overvejende paa Grundlag af Konventionens Betingelser. De gensidige Forsikringsforeninger for mindre Skibe har dog deres særlige Regler. Denne Fremstilling vil for Danmarks Vedkommende kun beskæftige sig med Forsikring paa Konventionens og de gængse Policers Betingelser.

Policer og Klausuler.

De Policer og Klausuler, der i Fremstillingen henvises til, er Foreningen af danske Søassurandørers Kaskopolice for Damp- og Dieselmotorskibe, Varepolice og Fragtpolice og Foreningens Klausuler. Endvidere den af Krigsforsikringen for danske Skibe brugte Krigs-Kaskopolice og den Krigs-Varepolice og Krigs-Fragtpolice, der anvendes af Dansk Krigs-Søforsikring for Varer.

Landtransport.

Konventionens § 2, 2. Stk., bestemmer, at hvis en Forsikring mod Fare under Søtransport tillige omfatter Fare under dermed forbunden anden Transport eller under Ophold i Land i Forbindelse

med Transporten, anses den i sin Helhed som Søforsikring. Desuden er det meget almindeligt i Forsikringsbetingelserne for rene Landtransporter at henvise til Konventionens Bestemmelser. I det følgende vil der findes ogsaa Eksempler og Retsafgørelser hentet fra Forsikring af Landtransport.

Betydningen af "Søassurandør".

I Overensstemmelse med den gængse Sprogbrug bruges Søassurandør og Søforsikring dels som indbefattende Krigsassurandør og Krigsforsikring, dels som Modsætning til disse Begreber, men Meningen vil fremgaa af Sammenhængen.

FØRSTE KAPITEL

Søforsikringens Universalitet.
Principer for Afgrænsningen af Assurandørens Ansvar.

I

Alle Slags Farer.

EJENDOMMELIG for Søforsikringen er dens Universalitet med Hensyn til de Farer, den omfatter. Andre Skadesforsikringsarter omfatter som oftest kun Farer af en bestemt Slags: Brandforsikring kun Brandfare, Tyveriforsikring kun Tyverifare, men Søforsikringen omfatter i Almindelighed enhver Art af Fare i Forbindelse med Søtransport. Skibe og Varer, der sendes over Søen, er udsat for mange Farer af forskellig Art, og det er naturligt, at der søges Dækning mod dem alle ved samme Forsikring.

Løsøre, der forbliver hos Ejeren, og Bygninger er ikke udsat for saa stor en Mangfoldighed af Farer. Det, der truer saadan Ejendom, er navnlig Brand og Tyveri, og det er derfor først og fremmest disse Farer, man forsikrer imod. Inden for nyere Forsikringsarter ses dog ogsaa en Tendens til at samle forskellige Farer under samme Forsikring, navnlig for fast Ejendoms Vedkommende. Saaledes omfatter den her i Landet brugte kombinerede Grundejerforsikring 6 nærmere angivne Farearter, som ikke er dækket af Brand- eller Tyveriforsikring. Ogsaa Automobilforsikring tegnes mod en Række forskellige Farer, men det er dog stadig kun Søforsikring, og anden Transportforsikring paa Søforsikringsbetingelser, der i Principet tegnes mod alle Farer.

Søforsikringens Oprindelse.

Søforsikringens Universalitet hænger rimeligvis sammen med dens Oprindelse fra Kontrakter, der gik ud paa ligefrem Deltagelse i en Søekspeditions Gevinst eller Tab, og fra Sølaanet, et Laan til Udrustning af en Ekspedition, der kun skulde tilbagebetales, hvis Ekspeditionen lykkedes. Den historiske Forbindelse mellem saadanne Kontrakter og Søforsikringen er ganske vist ikke fastslaaet, men den maa anses for sandsynlig.

Gamle Policer. De gamle Søforsikringspolicer bruger Udtryk, der viser det vide Omfang, i hvilket Assurandøren sætter sig i den Forsikredes Sted. Saaledes siger en Police udstedt i Marseille i 1584, at Assurandørerne "overtager alle de samme Risici og Farer og Eventyr, fra "Guds eller Menneskers Haand, fra Venner og Fjender, optænkelige "eller uoptænkelige, ved Anholdelse af Myndigheder, saavel gejst-"lige som verdslige, Repressalier, Breve af Mærke og Kontramærke, "retfærdige eller uretfærdige, fra Forbud og Overtrædelse deraf, "fra Ild, fra Vind, Overbordkastning, under Sejlads til højre og "venstre, som er overgaaet den Forsikrede under den nævnte "Rejse, og alle andre Farer, Risici og Eventyr, som fremdeles "maatte overgaa ham, idet de sætter sig i hans Sted, som om han "ikke var forsikret".

Engelske Policer. De ældste engelske Søforsikringspolicer bruger lignende Udtryk, og deres Formulering har holdt sig til Nutiden. Saaledes siges det i de nu anvendte Lloyd's Policer:

"Touching the Adventures and Perils which we the Assurers are "contented to bear and do take upon us in this Voyage, they are "of the Seas, Men-of-War, Fire, Enemies, Pirates, Rovers, Thieves, "Jettisons, Letters of Mart and Countermart, Surprisals, Takings "at Sea, Arrests, Restraints and Detainments of all Kings, Princes "and Peoples of what Nation, Condition, or Quality soever, Barra-"try of the Master and Mariners, and of all other Perils, Losses "and Misfortunes that have come to the Hurt, Detriment or Dam-"age of the said Goods and Merchandises and Ship, &c., or any "Part thereof".

De Policer, der benyttes af engelske Forsikringsselskaber, udtrykker sig paa samme Maade.

Engelsk Retspraksis. Imidlertid har den engelske Retspraksis anlagt en indskrænkende Fortolkning paa disse vidtgaaende Udtryk, idet det er antaget, at Ordene *all other perils* kun omfatter Begivenheder af lignende Art som de i Policen særlig nævnte. Dette udtaltes første Gang af Lord Ellenborough i Sagen *Cullen v. Butler* fra 1816, idet han sagde, at Ordene omfattede "all cases of marine damage of "the like kind with those specially enumerated, and occasioned by "similar causes", og noget lignende siges nu i No. 12 i de Regler om

Fortolkning af Policen, som er knyttet til Marine Insurance Act, 1906: "The term 'all other perils' includes only perils similar in "kind to the perils specifically mentioned in the policy".

"Perils of the Seas."

Vil man vide, hvad der omfattes af en engelsk Søforsikring, maa man derfor undersøge, hvad der ligger i hver af de Farebetegnelser, som Policen opregner. Den vigtigste af disse er *perils of the seas,* der af Domstolene er forstaaet som ikke omfattende alle skadelige Begivenheder, der rammer den forsikrede Genstand paa Søen, men kun saadanne, som er særlig karakteristiske for Søfart (Søskade, Stranding, Sammenstød etc.) – *perils of the seas* i Modsætning til *perils on the sea.* Sondringen synes i sin nærmere Udførelse ret subtil, men i hvert Fald anses Skade ved Lastning eller Losning eller Skade, der skyldes Besætningens Forsømmelse eller skjulte Fejl ved Skibet, ikke for at skyldes *perils of the seas,* hvorfor det har været nødvendigt i den engelske Kaskopolice at indtage en særlig Erstatningsregel blandt andet herom, "Inchmaree" Klausulen, der i Institute Time Clauses, 1941 (Hulls) § 7 lyder saaledes:

"Inchmaree" Klausulen.

"This Insurance also specially to cover (subject to the free of "average warranty) loss of or damage to hull or machinery direct-"ly caused by the following: –

"Accidents in loading discharging or handling cargo, or in "bunkering or in taking in fuel.

"Explosions on shipboard or elsewhere.

"Bursting of boilers, breakage of shafts or any latent defect "in the machinery or hull.

"Contact with Aircraft.

"Negligence of Master, Mariners, Engineers or Pilots.

"provided such loss or damage has not resulted from want of "due diligence by the Owners of the Vessel, or any of them, or by "the Managers.

"Masters, Mates, Engineers, Pilots or Crew not to be considered "as part owners within the meaning of this clause should they hold "shares in the Vessel".

Fransk Ret.

Ifølge Artikel 350 i den franske Code de Commerce hæfter Assurandøren for alle Skader og Tab ved en Række særlig nævnte Skadesaarsager og Skadestilfælde, men Opregningen af disse ender med

"et généralement par toutes les autres fortunes de mer". Her bliver altsaa Undersøgelsen af de særlig nævnte Tilfælde af mindre Betydning; det afgørende er Udtrykket *fortune de mer,* der maa omfatte al Fare, som hidrører fra Søen eller fra Transporten over Søen. Ogsaa de franske Søforsikringspolicer ender deres Opregning med generelle Udtryk. Saaledes siger Artikel 1 i Kaskopolicen "et géné-"ralement par tous accidents et fortunes de mer" og Artikel 2, 2°, i Varepolicen "généralement, par fortunes de mer ou événements de force majeure".

Tysk Ret. De tyske Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen af 1919 siger i § 28, at Assurandøren, for saa vidt ikke andet er bestemt, bærer "alle Gefahren, denen das Schiff oder die Güter während der Dauer der Versicherung ausgesetzt sind", men at han hæfter "für einen Schaden nur in dem durch diese Bedingungen bestimmten Umfange". Meningen maa være, at Skadens Aarsag er ligegyldig, medens det efter Betingelserne maa afgøres, om Skaden efter sin Art skal erstattes, og i hvilket Omfang. Da en Sondring imellem Skadens Aarsag og Skadens Art imidlertid vanskeligt lader sig gennemføre i Praksis, havde det maaske været tydeligere, om man rent ud havde sagt, at Assurandøren kun hæfter i det i Betingelserne nærmere fastsatte Omfang.

Norsk Ret. Den norske Søforsikringsplan af 1930 bruger en lignende Udtryksmaade som den tyske, idet ifølge dens § 4 en Søforsikring i Almindelighed omfatter alle Farer, som Skibsfarten og Søtransporten er forbundet med, medens det i § 34 siges, at Selskabet svarer for Skade, som er en Følge af, at den forsikrede Interesse i Forsikringstiden rammes af en Fare, som Forsikringen omfatter, men Ansvaret er begrænset til den Skade, som efter Planens Erstatningsregler falder ind under Forsikringen.

II

Hovedreglen for Forsikring: kun mod det usikre. Som en Hovedregel maa gælde, at kun saadanne Tab, hvis Indtræden eller Størrelse paa Forhaand staar som noget usikkert, bør omfattes af Søassurandørens Ansvar. Tab, hvis Indtræden og omtrentlige Størrelse kan forudses, kan det ikke betale sig at forsikre sig

imod. Det er billigere for den Interesserede direkte at bære disse Tab end at betale Forsikringspræmie for at faa dem erstattet af Assurandøren. Forsikringspræmien maa jo beregnes saaledes, at den giver Assurandøren Dækning ogsaa for Generalomkostninger og Fortjeneste. Forudseelige Tab er for det første saadanne, som skyldes den almindelige Forringelse af Skib ved dets normale Brug, sædvanligt Transportsvind paa Varer og lignende. Men naar den Forsikredes Virksomhed har et større Omfang, kan man desuden med Sikkerhed regne med et vist Minimum af Skade ved saadanne mindre Havarier, som jævnligt indtræder. Her kan det være paa sin Plads, at der i Forsikringsbetingelserne fastsættes Franchiser, som fra Forsikringsdækningen kan undtage Beløb svarende til saadanne Skader. Paa den anden Side kan det have praktiske Fordele i et vist Omfang at lade Forsikringen omfatte ogsaa almindelig Forringelse og lignende, nemlig naar denne vanskeligt lader sig skille ud fra Skade ved Havari. Saaledes naar det undertiden i Kaskoforsikring aftales, at alle eller visse Aldersafdrag skal bortfalde, uanset at Assurandørerne herved kommer til at bidrage til den almindelige Vedligeholdelse af Skibet.

Forretningsmæssige Risici.

Fra Assurandørens Ansvar maa undtages de forretningsmæssige Risici for Reder og Købmand. Tab, der staar i nær Forbindelse med den Forsikredes forretningsmæssige Dispositioner, vil det ofte være vanskeligt at fastslaa og vurdere. Deres Indtræden og Omfang vil i høj Grad være afhængig af den Forsikredes Forretningsdygtighed, og de vil ikke egne sig for forsikringsstatistisk Behandling.

Andre Undtagelser.

Ogsaa andre Skader eller Farer, der er uoverskuelige eller unddrager sig Statistik, kan det være nødvendigt at udelukke fra Forsikring eller henvise til særlig Forsikring, saaledes Tids- og Konjunkturtab og Krigsfare.

Med Hensyn til Skade, der skyldes den Forsikrede, maa der fastsættes visse Begrænsninger for Assurandørens Ansvar.

Undertiden kan det være ønskeligt at gøre den Forsikrede særlig interesseret i at undgaa Skade, hvilket kan føre til Bestemmelser om, at han skal bære en Andel af alle eller visse Skader selv. Endvidere kan Hensynet til at undgaa Bevisvanskeligheder bevirke, at visse Skader ubetinget udelukkes fra Erstatning eller kun erstattes,

naar de skyldes visse bestemte Aarsager. Ogsaa Ønsket om at undgaa mindre velbegrundede Krav fra nogle Forsikrede, til Skade maaske for andre Forsikrede, kan føre til saadanne Regler.

Præmien. En vigtig Faktor ved Afgørelsen af, hvilket Ansvar Assurandøren vil paatage sig, er naturligvis Størrelsen af den Præmie, der kan opnaas. Hvis Forsikringstageren ikke ønsker at betale den Præmie, der svarer til fuld Forsikringsdækning, vil en Forsikringsaftale ofte kunne komme i Stand ved, at der i Forsikringsbetingelserne fastsættes Franchiser eller andre Indskrænkninger i Dækningen.

Tradition. For en stor Del er Grænsen for Søassurandørens Ansvar ogsaa historisk og traditionsmæssigt bestemt. Traditionerne vil ofte være Udtryk for rigtige Erfaringer, der stadig har Gyldighed. Undertiden er de dog opstaaet ved Tilfældigheder, og undertiden har de mistet deres Mening. Det er ikke altid let at afgøre, til hvilken af disse Kategorier en historisk bestemt Regel hører, og det er derfor ikke uforstaaeligt, at baade Assurandørerne og de Forsikrede er tilbøjelige til at holde fast ved det overleverede.

ANDET KAPITEL

Dansk Rets Hovedregler om Søassurandørens Ansvar.

I

I DANMARK findes Hovedreglen om Søassurandørens Ansvar i Konventionens § 50, der lyder saaledes: *Konventionens § 50.*

"For saa vidt ikke andet følger af Bestemmelser i denne Konven-
"tion eller i Forsikringsaftalen, erstatter Assurandøren al Skade,
"der foraarsages ved, at en ulykkelig Hændelse rammer den for-
"sikrede Interesse".

Reglen om Assurandørens Ansvar har vekslet Udtryk gennem Tiderne, men den har stedse haft en meget omfattende Karakter. I Danske Lovs 4–6–7 hedder det, at Assurandøren er "forpligtet til at svare til al den Skade, som det forsikkrede Gods tilføjis". Ifølge de Policer, hvis Tekst foreskrives i Sø-Assurance-Kompagniets Konventioner af 1726 og 1746, omfatter Kompagniets Ansvar "alle Farer og skadelige Tilfælde", og det siges videre (i Varepolicen), at de af Kompagniet overtagne Risici bestaar i "alle Perikler af "Søen, Storm og Uveir, Ild og Vind, Arrest af Venner og Fiender, "Anholdelser af Konger og Dronninger, Prindser, Herrer og Re-"publiqver, Breve af Mærke og Contramærke, Skielmerie og Uagt-"somhed af Skipper og Skibsfolk, og alle andre Periculer og Avan-"turer, som forskrevne Gods uden de Asseureredes egen Skyld og "Minde nogensinde skulde maatte hændes, optænkelig eller uop-"tænkelig, sædvanlig eller usædvanlig, ingen undtagen". Kaskopolicen har samme Ordlyd, dog at Skipperens Skælmeri er undtaget. I Conventionen af 2. April 1850 § 64 siges det, at Kompagniet overtager "al Skade og Tab, som med Hensyn til denne Gjenstand "maatte lides, medens Kompagniets Fare løber, ved hvilkensom-"helst ulykkelig Hendelse, forsaavidt ingen særlig Undtagelse er "gjort i denne Convention eller Policen. Forsikkringen gjælder saa-"ledes med Hensyn til Skade af Søen, Storm eller andet Uveir, *Reglens Historie.*

"Stranding, Støden paa Grund, Skibbrud, Kantring, Paaseiling "eller Paadrivning, fjendtlig Anholdelse, Opbringelse, Priisdøm- "melse, Blokade, Arrest og Anholdelse af anerkjendte eller ikke "anerkjendte Regjeringer, Overlast af Barbaresker eller Sørøvere, "Ild eller andre Hendelser".

ØRSTED siger i Haandbogens femte Bind (1832), Side 332, at Søassurance maa formodes at have Hensyn til enhver Skade, som det forsikrede Skib eller Gods lider paa Rejsen, uden at samme enten hidrører af indvortes i den forsikrede Genstand selv liggende Aarsager, eller, efter sin Beskaffenhed, kan tilregnes den Assurerede selv.

Søloven af 1. April 1892 bestemte i § 248, at Forsikreren, saafremt ingen særlig Undtagelse er gjort, svarer "for Følgerne af en- "hver Fare, hvorfor den forsikrede Genstand udsættes i Forsikrings- "tiden, og hvori den forsikrede ikke selv er Skyld", medens Forsikringsaftalelovens § 60 har denne Formulering: "Søforsikring om- "fatter, for saa vidt ingen særlig Undtagelse er gjort i Lov eller "Aftale, enhver Art af Fare, for hvilken den forsikrede Interesse "udsættes".

Udtrykket for Assurandørens Ansvar.

Vil man udtrykke, hvad en Assurandør svarer for, kan man enten sige, at han svarer for visse Farer, idet man ved Fare forstaar Muligheden for, at skadevoldende Hændelser vil indtræde, eller man kan sige, at han svarer for visse Hændelser, og endelig kan man sige, at han svarer for visse Skader. Desuden kan man paa forskellig Maade kombinere disse Udtryk. Da det, Assurandørerne i paakommende Tilfælde skal betale for, er Skaden, og hverken Faren eller Hændelsen, er den mest direkte og vel derfor den tydeligste Udtryksmaade den, at Assurandørerne svarer for visse Skader. Denne Udtryksmaade er brugt i Konventionen af 1934, der her har fulgt Conventionen af 1850. Sølovens Udtryk "Følgerne af enhver Fare" er uheldigt: det vilde være rigtigere at tale om Følgerne af Farens Realisation. Forsikringsaftalelovens Formulering, at Søforsikring omfatter enhver Art af Fare, er logisk i Orden, men ufuldstændig, idet den ikke oplyser, i hvilket Omfang Assurandøren hæfter, naar en Fare realiseres.

Fare.

Konventionens § 50 taler ikke om Fare; den gaar direkte til det,

der er Farens Realisation, nemlig at en ulykkelig Hændelse rammer den forsikrede Interesse. Derimod bruges Udtrykket Fare i Konventionens § 2, der siger, at Søforsikring foreligger, naar en Interesse, der knytter sig til Skib eller Gods, forsikres mod Fare paa Søen. Vilde man i Hovedreglen i Konventionens § 50 indføre Begrebet Fare, kunde den udtrykkes saaledes, at Forsikringen omfatter enhver Fare, der kan realiseres i en den forsikrede Interesse rammende ulykkelig Hændelse, og enhver Skade, der foraarsages ved en saadan Hændelse. I Modsætning til hvad der gælder i Tyskland og Norge er Assurandørens Erstatningspligt altsaa ikke efter Konventionens § 50 indskrænket til Skade, for hvis Erstatning der er Hjemmel i de øvrige Regler.

II

"Fare", "ulykkelig Hændelse", "Skade". Eksempler paa Anvendelsen.

Som Indledning til en Undersøgelse af Omraadet for Assurandørens Ansvar kan det maaske være nyttigt at betragte nogle forskellige Havaritilfælde for at se, hvorledes Udtrykkene Fare, ulykkelig Hændelse og Skade indgaar i deres Beskrivelse.

Grundstødning.

1. En af de Farer, for hvilke et Skib er udsat, er Faren for Grundstødning. Med Fare mener man her Muligheden for, at Skibet vil støde paa Grund. Naar Skibet kommer ind i et Farvand fyldt med undersøiske Skær, forøges Faren for Grundstødning, siger man, og bruger da Fare i en noget anden Betydning end før: man mener nu Sandsynligheden for en Grundstødning. – Pludselig ses Brænding forude i en kort Afstand, og Faren er da blevet truende. Udtrykket truende Fare bruges i Konventionen i dens Regler om Opofrelser for at redde den forsikrede Interesse, § 56, og har en vis subjektiv Betoning: det sigter til truende Fare, der kendes. – Det lykkes imidlertid ikke at undgaa, at Skibet støder paa Grund, og dermed er en ulykkelig Hændelse indtraadt. Ved Grundstødningen faar Skibet sin Bund beskadiget. Denne fysiske Skade, siger man, er foraarsaget af, at den ulykkelige Hændelse ramte Skibet; man kunde ogsaa sige, at Skadens Indtræden er en Del af den ulykkelige Hændelse. – Skibet bliver bjerget og repareret, og ved Reparationen

bliver den fysiske Skade paa Skibet til en Udgift for Rederiet. Dette lider desuden økonomisk Skade ved at være berøvet Brugen af Skibet, medens det staar paa Grund og senere, medens det bliver repareret. Der opstaar maaske ogsaa Tab, der maa betegnes som fjernere Følger af Hændelsen, f. Eks. at Rederiet mister en god Kontrakt om Udførelse af en Række Rejser.

Beslaglæggelse.

2. Et krigsforsikret Skib ligger i en udenlandsk Havn, da dets Hjemland kommer i Krig, og det bliver efter et Par Dages Forløb beslaglagt af den fremmede Magt. Her er Beslaglæggelsen den ulykkelige Hændelse, men allerede fra Krigsudbrudet har der været truende Fare for dens Indtræden. Skaden bestaar i, at Skibet unddrages den Forsikrede. Det er her vanskeligt at sondre mellem Skade og Hændelse: Unddragelsen er det samme som Beslaglæggelsen, blot set i Forhold til den Forsikredes Økonomi.

Skade af ukendt Aarsag.

3. Et Lossespil bryder sammen under Losning, uden at dette dog medfører yderligere Skade. Spillet har ikke været overlastet, der er ikke begaaet nogen Forsømmelse ved Losningen, der kan ikke konstateres nogen skjult Fejl ved Lossespillet. Her kan ikke tales om nogen forudgaaende truende Fare, og Hændelsen og Skaden er eet.

Skade ved varig Paavirkning.

4. Varer fremkommer beskadigede ved Dampe fra Kemikalier, der har været stuvet i samme Lastrum. Den ulykkelige Hændelse er her ikke nogen bestemt afgrænset Begivenhed, men det Faktum, at Varerne gennem længere Tid har været udsat for en skadelig Paavirkning.

Fremsendelsesomkostninger.

5. Forsikrede Varer oplosses i en Nødhavn, som Skibet har søgt til, fordi det ved et Krigsudbrud trues af Opbringelse, og de maa derfra fremsendes med andet Skib til Bestemmelsesstedet. Den ulykkelige Hændelse bestaar her nærmest i den truende Fare for Skibet, medens Skaden bestaar i Fremsendelsesomkostningerne.

III

OMRAADET for Søassurandørens Ansvar er fastsat dels ved den almindelige Regel i Konventionens § 50, dels ved særlige Regler i Konventionen og Policerne, som nærmere bestemmer eller indskrænker Reglen i § 50. Hvor Grænserne for Ansvaret ikke er bestemt ved de særlige Regler, maa de findes ved Fortolkning af § 50. Denne Fortolkning maa foruden paa den almindelige sproglige Forstaaelse af Reglens Ord bygges paa de i forrige Kapitel nævnte almindelige Principer, og for en stor Del ogsaa paa den traditionelle Opfattelse af Assurandørens Ansvar, saaledes som den i Tiden baade før og efter Konventionen har givet sig Udtryk i Domspraksis og i Assurandør- og Dispachørpraksis. Hvor alt dette ikke giver tilstrækkelig Vejledning, vil Bestemmelsen af Ansvarets Omfang afhænge af Skøn og Følelse.

Prøver man nærmere at undersøge Indholdet af Ordene i Konventionens § 50: "Al Skade, der foraarsages ved, at en ulykkelig Hændelse rammer den forsikrede Interesse", vil man finde, at disse Ord danner en Helhed, og at Forstaaelse af hvert enkelt Led kun kan naas ved at betragte det i Forbindelse med de øvrige. Fortolkningsspørgsmaalene samler sig dog saa meget om de enkelte Led i Teksten, at det er naturligt at gennemgaa disse Led et for et, selv om dette ikke kan ske uden en vis Vilkaarlighed, og nogle Gentagelser ikke kan undgaas.

IV

BETYDNINGEN af Udtrykket "Skade" er fastslaaet i Konventionens § 107, der siger, at det i Konventionen omfatter enhver Art af Skade, af Tab og af Udgifter, medmindre Skaden angives at være "Skade paa" en bestemt Genstand, eller anden Begrænsning er angivet eller fremgaar af Sammenhængen. Udtrykket "Skade paa" en Genstand omfatter foruden Beskadigelse af Genstanden helt eller delvis Tab af denne, medmindre andet er angivet eller fremgaar af Sammenhængen. *"Al Skade."*

Skade omfatter altsaa Tab og Beskadigelse af den forsikrede Genstand, Redningsomkostninger, Erstatning til Trediemand og andre Omkostninger og Tab. Skaden kan begynde som fysisk Skade, og *Hvad Skade omfatter.*

ved Reparation eller Genanskaffelse gaa over til at blive en Udgift. Tab af den forsikrede Genstand kan bestaa i, at den gaar fysisk tabt, f. Eks. at den brænder eller bliver slaaet i Stykker, og det kan bestaa i, at den unddrages den Forsikrede, f. Eks. ved Tyveri eller Beslaglæggelse. Er Unddragelsen kun midlertidig, kan den Forsikrede have lidt Tab ved at have maattet undvære Brugen af den forsikrede Genstand. Er det en Fordring, der er forsikret, kan den Forsikredes Tab bestaa i, at Fordringen falder bort.

Udgifter. Skade omfatter ogsaa andre Udgifter i Anledning af et Havari end dem, der direkte vedrører Forsikringsgenstandens Redning og Udbedring af fysisk Skade. Naar det ved en Dykkerundersøgelse efter en Grundstødning konstateres, at Skibet er ubeskadiget, maa Omkostningerne ved Dykkerundersøgelsen erstattes af Assurandøren. Det samme gælder den Sødygtighedsattest, der derefter udstedes. Naar et Skib er kommet paa Grund, maa Udgifter til Afslæbning og Lægtring erstattes, selvom der ikke har bestaaet nogen Fare for Skade paa Skibet, naturligvis under Forudsætning af, at det ikke drejer sig om ordinære eller dog paaregnelige Udgifter.

Naar et Skib ved et Havari har faaet sin Manøvredygtighed nedsat og derfor maa have ekstra Bugserhjælp ved Anløbet af en Havn, maa Udgiften hertil erstattes.

Udgifter, der paalægges Rederiet til Fjernelse af det forsikrede Skibs Vrag eller Ladningsejeren til Fjernelse af beskadiget, værdiløs Ladning, maa ogsaa erstattes (inden for Forsikringssummen, jfr. niende Kapitel, Side 221).

Skaden maa vedrøre den forsikrede Interesse. Naturligvis er det forudsat, at Skaden er af økonomisk Art, og at den lides af den Forsikrede. Endvidere maa det være underforstaaet, at Skaden vedrører den forsikrede Interesse. Vedrører den en anden Interesse end den forsikrede, kan den kun komme til Erstatning, hvis det drejer sig om Opofrelse, Forbrug eller andet saadant Tab til Fordel for den forsikrede Interesse. Naar et forsikret Skib bliver slaaet læk, og Bunkerolie – der ikke omfattes af Kaskoforsikringen, men maa forsikres som Udredning – lækker ud, kan Tabet af Bunkerolien ikke forlanges erstattet af Kaskoassurandøren. Derimod maa han erstatte Brændselsolie, der forbruges under Reparation af Kaskoforsikringen vedkommende Skade paa Skibet,

Konventionens § 149, og Brændselsolie, der tabes, fordi Tankene maa tømmes for saadan Reparation, Konventionens § 150. Spørgsmaal om Opofrelse af anden Interesse for at redde den forsikrede Interesse og om andre Tilfælde, hvor et Tab træder i Stedet for et andet, (Substitution) vil blive omtalt nedenfor i femte og sjette Kapitel (Side 131–180).

At Skaden maa vedrøre den forsikrede Genstand fremgik klart af Ordene i § 64 i Conventionen af 1850:

"Naar Compagniet forsikkrer en Gjenstand, overtager det al "Skade og Tab, som med Hensyn til denne Gjenstand maatte "lides . . . . . "ved hvilken som helst ulykkelig Hændelse. . . . . " og det har ikke været Meningen med Konventionen af 1934 at gøre nogen Ændring heri.

V

Foraarsagelse.

De Spørgsmaal, der staar i Forbindelse med Ordene "foraarsages ved" behandles nedenfor i fjerde Kapitel (Side 77–89). Her skal kun bemærkes, at Sammenhængen med Ordene "al Skade" vil føre til i denne Forbindelse at tage Foraarsagelse i en ret vid Betydning.

VI

Ulykkelig Hændelse.

Udtrykket "ulykkelig Hændelse" stammer fra den ovenfor citerede § 64 i Conventionen af 1850, der har overtaget det fra ældre Ret. Saaledes bruges det i Overskriften til Danske Lovs 4–3: "Om Ulykkelige Hendelser, Averie og Lodsmænd", og i § 6 i Forordningen af 19. December 1794 om Respondentia-Breve. Skønt Udtrykket nutildags føles arkaisk, valgte man at bruge det ogsaa i Konventionen af 1934 for at fastholde det som et teknisk Udtryk, der havde faaet og gennem fremtidig Praksis vilde faa en særlig forsikringsmæssig Betydning. Det er praktisk at kunne henvise til, at en Begivenhed eller et Forhold er, eller ikke er, en ulykkelig Hændelse i forsikringsmæssig Forstand.

Domstolene synes ogsaa at opfatte Udtrykket som teknisk. Saaledes siges det i *Sø- og Handelsretsdom af 28. April 1917* om § 64 i Conventionen af 1850, at den "gaar ud fra, at der foreligger en

"ulykkelig Hændelse, og kan ikke læses paa den Maade, at Assu-"ranceselskabet skulde være pligtig at betale Erstatning for for-"svundne Varer i Tilfælde, hvor der slet ikke anes noget om, hvor "Varerne er blevne af, eller hvad der har forvoldt deres Borte-"bliven". Og i *Højesteretsdom af 9. November 1942 (s.v. "Lideborg")* udtales det: "Herefter findes Rejsens Afbrydelse i Mariehamn at "skyldes Forhold, der maa sidestilles med saadan ulykkelig Hæn-"delse, som efter Søforsikrings-Konventionens § 186 omfattes af "Forsikringen". Det forudsættes aabenbart, at ulykkelig Hændelse er et forsikringsretligt Begreb med nogenlunde bestemt Indhold, ikke blot en Betegnelse, der i vag Almindelighed angiver Arten af de Begivenheder, der kan udløse Assurandørens Forpligtelse. Samtidig fastslaar den sidstnævnte Dom, at Begrebet, i hvert Tilfælde i Forhold til Konventionens § 186, kan udvides ved Analogi.

"Havari".

Ordet Havari kan betyde det samme som ulykkelig Hændelse, men kan ogsaa omfatte hele Hændelsesforløbet før og efter den afgørende Begivenhed. Det bruges tillige som Betegnelse for Skade lidt ved ulykkelig Hændelse.

Eksempler paa ulykkelige Hændelser.

Ulykkelige Hændelser er navnlig saadanne Begivenheder, som kan medføre, at den Genstand, til hvilken den forsikrede Interesse knytter sig, fysisk beskadiges eller gaar tabt, eller at den unddrages den Forsikrede endeligt eller midlertidigt. Saaledes Stranding, Brand, Sammenstød, Beslaglæggelse, Tyveri. Som oftest vil det være pludselige og voldsomme Begivenheder, men nødvendigt er det ikke; ogsaa skadelige Paavirkninger over længere Tid kan være ulykkelige Hændelser.

Som ulykkelig Hændelse kan det efter Omstændighederne ogsaa betragtes, at forsikrede Varer er kommet paa Afveje, eller at forsikret Skib er blevet immobiliseret.

I Vareforsikring og Fragtforsikring har Ordene "at en ulykkelig Hændelse rammer den forsikrede Interesse" en videre Betydning end i Kaskoforsikring. Vareforsikring dækker i et vist Omfang ogsaa mod saadanne Hindringer for Rejsens Gennemførelse, som ikke truer Varens fysiske Sikkerhed, se saaledes Konventionens §§ 186 og 192 Nr. 3. Og ved Fragtforsikring gælder det, at Begivenheder, der direkte rammer Skib eller Ladning, kan bevirke, at Fragtkravet

helt eller delvist falder bort, eller at den Forsikrede maa afholde Omkostninger for at bevare sit Fragtkrav, jfr. Konventionens §§ 208, 215 og 216.

Iøvrigt er Afgrænsningen af Begrebet ulykkelig Hændelse i flere Henseender vanskelig og beror, naar den ikke er bestemt ved Praksis, for en stor Del paa Skøn og Følelse.

Ikke det normale og forudselige.

A. For at en Begivenhed kan betegnes som en ulykkelig Hændelse, maa det kræves, at den har en ekstraordinær Karakter og ikke kan forudses som normal. Som allerede nævnt er det Søforsikringens Opgave at dække den Forsikrede mod Tab, hvis Indtræden eller omtrentlige Størrelse ikke kan forudses. Saadanne Tab vil det være rigtigt at gøre til Genstand for den Udligning og Fordeling, som finder Sted gennem Forsikringen, og det er rimeligt, at den Forsikrede for at være dækket imod dem bidrager til Assurandørens Administrationsomkostninger og Fortjeneste. Tab derimod, hvis Indtræden og Størrelse kan forudses, vil det være økonomisk rigtigt, at den Forsikrede selv bærer.

Heraf følger, at Skade, der skyldes den forsikrede Genstands almindelige Brug, eller Rejsens almindelige Gang, ikke bør omfattes af Forsikring.

Skade ved almindelig Brug. Kaskoforsikring, Konventionens § 122.

For Kaskoforsikring bestemmer Konventionens § 122, at Assurandøren ikke erstatter Skade paa en Genstand, der er en Følge af dens almindelige Brug. Selv om det ikke var sagt i § 122, vilde det gælde som følgende af § 50. Som Skade af denne Art kan nævnes almindeligt Slid paa Skibet og dets Tilbehør, sædvanlig Nedslidning af Maskinens Aksler og Lejer, Materialetræthed i arbejdende Dele, almindelig Tæring af Klædningsplader.

Losseskader.

En Form for Skade, der undertiden giver Anledning til Tvivl, er Skade paa Lugekarme, Lastlejdere eller -støtter foraarsaget ved Losning og Lastning. Naar det her drejer sig om mindre Skader, navnlig saadanne, som ikke kan oplyses at skyldes bestemte Begivenheder, vil man regne Skaden for en Følge af almindelig Brug. Derimod vil større Skader, der kan paavises at skyldes bestemte Uheld eller bestemte Fejl fra Lossemandskabets Side, kunne betragtes som foraarsaget ved ulykkelig Hændelse.

Tidevandshavn. Man regner med, at et Skib normalt ikke skulde lide Skade ved at staa i Grunden i en Tidevandshavn. Hvis der alligevel er opstaaet Skade, anses denne sædvanligvis som foraarsaget ved Havari, idet man gaar ud fra, at ekstraordinære Forhold maa have gjort sig gældende (f. Eks. at der ligger Ankre i Bunden).

Haardtvejrsskade. Skade paa Jernskibs Skrog ved Begivninger som Følge af Skibets Arbejden i Søen i haardt Vejr anses i Praksis som Skade ved ulykkelig Hændelse, selv om den i visse Farter kan være saa hyppigt forekommende, at den nærmer sig til Skade ved almindelig Brug. Begrundelsen maa være, at selv om Skadens Indtræden kan forudses, er dens Størrelse dog meget varierende.

Isskade. Skade paa Skib ved Sejlads i Is kan ofte forudses ved Rejsens Begyndelse, undertiden ogsaa ved en Aarsforsikrings Tegning, men Skadens Størrelse kan blive saa forskellig, at det er berettiget, at Isskade er Genstand for Forsikring.

I denne Forbindelse kan nævnes *Sø- og Handelsrettens Dom af 17. Februar 1926 (Bugserdamper "Odin")* i en Sag mellem et Bugserselskab og dets Kaskoassurandører. Det hedder i Dommen:

"Det sagsøgte Selskab har paastaaet sig frifundet, idet det vel "anerkender, at Isskade i og for sig er under Forsikrerens Risiko, "men at de her omhandlede Isskader, da 'Odin' har været brugt "til stadig Bugsering gennem Is og Brydning af Is, ikke falder ind "derunder. Skaden maa betragtes som Driftsskade opstaaet ved, at "Bugserselskabet har ladet Damperen fortsætte med Bugseringsar- "bejde under fortvivlede Isforhold, saaledes at det ikke alene var "forudseeligt men givet, at Baaden maatte blive beskadiget, og heri "ligger der en Tilsidesættelse af den Omsorgspligt, som paahviler "enhver Forsikringstager i Relation til vedkommende Assurandør.

"Subsidiært har de Sagsøgte paastaaet sig frifundet mod Betaling "af et mindre Beløb. . . . . .

" . . . . . .

"Retten maa, da Forsikringsselskabet i Policen har angivet 'Odin' "som Bugserdamper og altsaa har været paa det rene med, at den "skulde bruges til Bugsering, finde, at Forsikringsselskabet maa være "ansvarlig for Skaden. Rederiets Handlemaade ses ikke at være i "Strid med Policens Bestemmelser".

Isordningen.

Ifølge den nugældende Kaskopolices § 9 dækker Policen – saafremt anden Aftale ikke er truffet – ikke Isskade, hvorved forstaas al Skade (herunder ogsaa Totaltab samt Havari grosse og andre Omkostninger) som er bevirket ved Is. Men mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Foreningen af danske Søassurandører er indgaaet en Overenskomst, hvorefter Assurandørerne, for saa vidt angaar Damp- og Dieselmotorskibe af Jern eller Staal, indgaar paa at erstatte Isskade efter visse nærmere Regler (jfr. Klausul Nr. 232, Side 233). Disse gaar navnlig ud paa, at der ved Beregning af Erstatning for partiel, partikulær Skade bevirket ved Is opstaaet i Skagerak, Kattegat, Østersøen, Bottenhavet og den finske Bugt med tilgrænsende indre Farvande, i Kielerkanalen, under Sejlads paa tyske Nordsøhavne og Delfzijl og Havne paa Jyllands Vestkyst foretages et Afdrag paa 25 % fra det i Henhold til Policen ellers erstatningsberettigede Beløb. Forsikredes Andel af Isskaderne i et Vinterhalvaar kan dog ikke overstige et vist Maksimumsbeløb. For Dækning af Isskade betales dels en Grundpræmie for det Antal Dage, Skibet befinder sig inden for Linien Skagen/Lindesnæs eller i Kielerkanalen, dels yderligere en i hver enkelt Tilfælde fastsat Rejsepræmie, naar det kan forventes, at Skibet paa Rejser indenfor de ovennævnte Omraader kan komme ud for vanskelige Isforhold.

Afdraget paa 25 % skal gøre de Forsikrede særlig interesserede i at undgaa Skader. Disses Indtræden og Størrelse afhænger her i særlig Grad af den Forsikredes Dispositioner. Præmieordningen har til Hensigt at lægge Præmierne for Medforsikring af Isskade paa de Skibe, der udsættes for saadan Skade, og de største Præmier paa de Skibe, der mest udsættes.

Frostskade.

I Praksis er det antaget, at Skade paa et Skib foraarsaget ved haard Frost efter Omstændighederne kan betragtes som sket ved ulykkelig Hændelse. Frosten kan bevirke Sprængninger, hvor Vand er trængt ind, og skal ogsaa kunne skørne Staaldele, saaledes at f. Eks. et Spil bryder ned under iøvrig normalt Brug.

Elektromagnetiske Forstyrrelser.

Omkostninger foranlediget ved Forstyrrelse af et Skibs Kompasser eller elektriske Instrumenter ved Tordenvejr eller af dets magnetiske Tilstand ved, at Skibet passerer en elektromagnetisk Spærrebryder, er ikke regnet for tilstrækkeligt ekstraordinære til at kunne

erstattes. Derimod er Forstyrrelser af Kompasser og Instrumenter anset som foraarsaget ved ulykkelig Hændelse, naar de skyldes Lynnedslag i Skibet.

Konventionens § 121: Slid og Ælde.

I Konventionens § 121 bestemmes, at hvis et Havari skyldes Slid, Alder, Raaddenskab, Rust, Tæring, Rotter, Mus, Orm eller anden Aarsag, der kan sidestilles med de nævnte, erstatter Assurandøren ikke Skade paa den Del af Skibet, paa hvilken den paagældende Aarsag har virket. De nævnte Aarsager er saadanne, der staar i Forbindelse med almindelig Brug, eller Forhold der maa ligestilles dermed. At selve den Skade, der bestaar i Slid, Rust og lignende, ikke kan erstattes, følger ogsaa af eller stemmer i hvert Fald med § 50 og § 122. Den almindelige Vedligeholdelse af Skibet bør bekostes direkte af den Forsikrede og ikke ad den dyrere Omvej gennem Assurandøren. Af § 121 fremgaar imidlertid, at Skader af den omtalte Art kan give Anledning til en ulykkelig Hændelse, et Havari. Selve det, at Skaden opdages, vil ikke kunne kaldes en ulykkelig Hændelse, men aabenbares det derved, at Skibet befinder sig i en farlig Situation, hvilket navnlig vil kunne forekomme, hvis Opdagelsen sker, mens Skibet er i Søen, maa en ulykkelig Hændelse siges at foreligge. Ofte vil imidlertid Skaden manifestere sig deri, at den paagældende Del gaar i Stykker, f. Eks. naar en Aksel brækker, et Cylinderdæksel sprænges, eller en tæret Klædningsplade bliver læk. Dette er ulykkelig Hændelse, men ifølge § 121 erstattes ikke Skade paa den Del af Skibet, paa hvilken den paagældende Aarsag har virket. Det, der udelukkes fra Erstatning, er altsaa ikke alene, hvad det vilde have kostet at udbedre den Del, der er slidt eller lignende, dersom Udbedringen var sket, inden Slidet havde manifesteret sig i større Skade. Hele Skaden paa den paagældende Del udelukkes fra Erstatning. Hvormeget der skal henregnes til denne Del, maa afgøres efter et Skøn, der ofte kan være vanskeligt. Det er antaget i Praksis, at hvis en Lossebom falder ned og beskadiges, fordi Svanehalsen er slidt og brækker, maa hele Skaden paa Lossebommen være undtaget fra Erstatning. Paa samme Maade er det antaget – ved Forsikringer, efter hvis Betingelser Konventionens § 156 ikke kommer til Anvendelse – at hvis et Anker og en Del af Ankerkæden mistes, fordi et slidt Kædeled brækker, kan

hverken den mistede Kæde eller Ankeret erstattes. Af § 121 følger modsætningsvis, at Skade paa andre Dele af Skibet, som opstaar ved Havariet, kan erstattes. Det samme gælder Redningsomkostninger og Havari grosse, som dette medfører.

Konventionens § 120: Konstruktions- og Materialefejl.

I Forbindelse med Konventionens §§ 121 og 122 er det naturligt ogsaa at nævne dens § 120, der siger, at hvis et Havari skyldes Konstruktions- eller Materialefejl, erstatter Assurandøren ikke Skade paa den Del af Skibet, der er behæftet med den paagældende Fejl. Konstruktions- og Materialefejl behandles altsaa paa lignende Maade som Slid og Ælde. Paa Forhaand vilde det ikke være givet, at det Tab, den Forsikrede lider som Følge af, at der opdages Konstruktions- eller Materialefejl i Skibet ved en Undersøgelse, eller disse selv manifesterer sig ved et Brud, ikke bør erstattes af Assurandøren. Det er en Risiko, som nok kunde betragtes som forsikringsmæssig. I England blev den ovenfor Side 15 citerede "Inchmaree" Klausul, der blandt andet dækker "loss or damage... through any latent defect", i mange Aar antaget at dække ogsaa Risikoen for Eksistensen af skjulte Fejl, indtil det ved Dom blev fastslaaet, at Klausulen ikke skulde forstaas saaledes. Nu erstattes den defekte Del som Regel kun, hvis andre Havariaarsager, f. Eks. særlig haardt Vejr, har medvirket til et Brud.

Konventionens §§ 155–157: Maskin- og Inventarskade.

Omraadet for de i det foregaaende omtalte Spørgsmaal indenfor Kaskoforsikringen formindskes ved Reglerne i Konventionens §§ 155–156, hvorefter Skade paa Skibets Maskineri og paa dets løse Inventar (og dets Kahytsudstyr) kun erstattes, for saa vidt den er en Følge af visse nærmere angivne typiske Skadesaarsager som Ild, Stranding og Sammenstød, og Reglen i § 157, hvorefter Skade paa fast Inventar, der ikke er en Følge af de angivne Skadesaarsager, kun erstattes med Fradrag af en vis Franchise. Meningen med disse Bestemmelser er netop at afskære den Tvivl, der særlig med Hensyn til disse Dele af Skibet kan opstaa om, hvorvidt Skaden skyldes en Aarsag, Assurandøren bør hæfte for, eller om den skyldes Slid eller Materialefejl eller lignende.

Konventionens §§ 155–157 i Krigsforsikring.

Konventionens §§ 155–157 gælder ogsaa for Krigsforsikring. I *Sø- og Handelsrettens Dom af 24. April 1945 (s.s. "Olaf")* i en Sag om et Anker med Kæde, der var mistet ved Opankring under vanske-

lige Forhold efter Konvojlederens Ordre, udtaltes det saaledes om § 156:

"Retten er enig med Sagsøgte i, at Søforsikrings-Konventionens "§ 156 maa gælde for Krigsforsikringen, jfr. herved den udtrykke-"lige Bestemmelse i dennes Vedtægters § 18 Stk. 1, Pkt. 2, hvor-"efter Konventionens Regler gælder, medmindre andet er udtryk-"keligt bestemt.

"Det kan dernæst ikke antages, at Krigsforhold uden videre er "at sidestille med de i Paragraffen nævnte 5 Undtagelser, der med-"fører Ansvar for Søforsikringen, hvilken Opfattelse reelt vilde føre "med sig, at Hovedreglen i § 156 om Ansvarsfrihed ikke kom til "at gælde for Krigsforsikringen. Der maa efter Rettens Opfattelse "til Ansvar kræves, at der foreligger en konkret Krigssituation, "der efter sine faktiske Momenter er at sidestille med de i Pa-"ragraffen opregnede Undtagelsestilfælde.

"Hvad angaar Spørgsmaalet om Anvendelse af Konventionens "§ 56, er Retten ligeledes enig med Sagsøgte i, at Betingelserne "for dennes Anvendelse ikke er til Stede, idet Opankringen paa "det paagældende Sted efter Rettens Skøn ikke har frembudt den "til Paragraffens Anvendelse fornødne nærliggende Fare for An-"kertab. Det kan om Stedet bemærkes, at det vel ikke er noget "hensigtsmæssigt Sted at opankre under stærk nordvestlig Vind, "idet Ankret paa Grund af Bundforholdene har vanskeligt ved at "holde Skibet paa Plads, men nogen særlig Fare for Ankertab paa "Grund af ekstraordinært Pres paa Ankret frembyder Stedet ikke, "selv under de angivne Vindforhold. Hermed stemmer ogsaa Ski-"bets Førers Rapport, hvorefter Ankerkæden brækkede, medens "der blev hevet lidt ind paa Ankret, uden at der var særlig Kraft "paa Kæden".

Konventionens §§ 155–157 er fortrinsvis affattet med almindelig Søforsikring for Øje, og maa derfor anvendes med nogen Frihed, hvor det drejer sig om Krigsforhold. Der har saaledes ikke været nogen Tvivl om, at Krigsforsikringen for danske Skibe maatte erstatte Inventar, der var forsvundet eller ødelagt, medens Skibet havde været beslaglagt af tysk Militær, uanset at Skaden ikke omfattedes af Konventionens Ord. Det samme gjaldt den Skade paa

Motor og Inventar, der opstod for danske Fiskerbaade, som under Beslaglæggelse i England henlaa uden Tilsyn, fordi Besætningen var blevet fjernet af Myndighederne.

Samvirke med anden Aarsag.

Nedenfor i fjerde Kapitel (Side 90–91, 96) vil blive omtalt de særlige Spørgsmaal, der opstaar, naar Forhold som de omtalte har virket i Forbindelse med Begivenheder, der helt hører ind under Assurandørens Ansvar.

Ikke Afdrag i Totaltabserstatning.

Ifølge Konventionens § 134 gøres ved Beregning af Erstatning for Totaltab ikke Afdrag for de Skader, der efter Bestemmelserne i §§ 120–122 og 155–157 ellers ikke erstattes.

Skade ved Rejsens almindelige Gang. Vareforsikring, Konventionens § 185.

For Vareforsikringens Vedkommende bestemmer Konventionens § 185, 1. Stk., (jfr. Varepolicens § 14b), at Assurandøren ikke erstatter ordinært Svind, ordinær Lækage eller Brækage, Skade ved almindelig Haandtering af Varerne under Lastning og Losning eller anden Skade, der er en Følge af Rejsens almindelige Gang. Det samme maatte man komme til efter Konventionens § 50. I § 185, 2. Stk., (jfr. Varepolicens § 14c) siges det videre:

"Ej heller erstatter Assurandøren Skade ved indre Fordærv, "Smeltning, Sved, Varme eller Selvantændelse, ved Rust, Mug, "Skimmel, Rotter, Mus, Mider eller andre Skadedyr, ved Luftens "eller Vejrligets Paavirkning, Temperaturforandring eller Skibs-"sved eller lignende Skade, medmindre Skaden skyldes usædvan-"lig Forlængelse af eller usædvanligt Ophold under Rejsen, foraar-"saget ved en af Forsikringen omfattet ulykkelig Hændelse, eller "den iøvrigt er en Følge af en saadan Hændelse".

Konventionen anser altsaa ikke Opstaaen af Skade af de nævnte Arter som ulykkelig Hændelse i sig selv, noget der for nogle af disse Skadesarter nok kunde være tvivlsomt, saaledes navnlig for Selvantændelse. Det anerkendes dog naturligvis, at saadanne Skader kan opstaa som Følge af ulykkelig Hændelse, herunder ved Forlængelse af eller usædvanligt Ophold under Rejsen foraarsaget ved ulykkelig Hændelse. Skade som Følge af Rejsens Forlængelse eller Ekstraophold i Havn uanset af hvilken Aarsag er imidlertid ved Varepolicens § 14e udelukket fra Erstatning, altsaa ogsaa hvis Forlængelsen eller Opholdet skyldes ulykkelig Hændelse. Krigs-Varepolicens § 3 har samme Regel og nævner Forringelse af Varerne

som Eksempel paa Skade. (Jfr. om disse Bestemmelser nedenfor Side 128).

Undertiden virker de omtalte Skadesaarsager under saadanne Omstændigheder, at Begivenheden faar Karakter af en ulykkelig Hændelse, f. Eks. hvor Varer beskadiges ved et pludseligt Regnskyl under Losningen, eller hvor Varer, der ellers ikke vilde være udsat for saadan Skade, bliver angrebet af Mider fra et andet Parti Varer, tager Lugt fra et andet Parti, der er gaaet i Forraadnelse, eller faar Rustskade som Følge af Klordampe fra anden Ladning.

Endvidere kan det ske, at en ulykkelig Hændelse medfører, at Varen i særlig Grad udsættes for en af de nævnte Skadesaarsager, f. Eks. hvor Varer, fordi Skibet har lidt Havari, maa oplægges under Forhold, hvor de ikke tilstrækkeligt kan beskyttes mod saadan Skade. Saaledes opstaaede Skader maa erstattes baade efter Konventionen og Varepolicen.

Selvantændelse. Hvad Selvantændelse angaar, erstattes ikke Skade paa den Del af et Parti Varer, i hvilken Selvantændelsen er opstaaet, men breder Ilden sig til andre Dele af Partiet, maa Skaden paa disse Dele erstattes, for saa vidt det er muligt at skelne mellem dem og den selvantændte Del. Klausuler om Selvantændelse, Nr. 216–217, er aftrykt nedenfor Side 245.

Egen Beskaffenhed. Det vil bemærkes, at Konventionen har undgaaet at tale om Skade, der skyldes "Varernes egen Beskaffenhed", det Udtryk, der bruges i Conventionen af 1850 § 76, Nr. 1 og i Forsikringsaftalelovens § 62, og som svarer til det engelske *inherent vice*, Marine Insurance Act, 1906, Sect. 55 (c). Man har fundet Udtrykket mindre heldigt, fordi Varens Egenskaber altid vil være medbestemmende for Skadens Opstaaen og Art.

Slagvand. I Praksis antages det, at Skade paa Ladning ved Slagvand, hvadenten den skyldes haardt Vejr eller Fejl ved Stuvningen, maa anses foraarsaget ved ulykkelig Hændelse. Som oftest vil saadan Skade dog ifølge Forsikringsbetingelserne ikke komme til Erstatning, jfr. saaledes Varepolicens § 1 (Side 237).

Emballageskade. Skade paa Emballage kan undertiden komme til Erstatning. Medfører den Værdiforringelse af Varerne, f. Eks. fordi de ikke kan sælges i den originale Emballage, anses ifølge Konventionens § 195

Værdiforringelsen som Skade paa Varerne. Men da en af Emballagens Funktioner netop er at optage de Stød og andre Paavirkninger, som ellers vilde ramme Varerne, maa Skaden ofte betragtes som en Følge af Rejsens almindelige Gang. Kun naar Emballageskaden har en ekstraordinær Karakter, og den medfører Tab, fordi Emballagen er af en saadan Art, at man regner med, at den skal have Værdi efter Brugen, eller fordi Varernes Værdi forringes, bliver der Tale om Erstatning.

Varepolicen.

I Varepolicens §§ 1–5 begrænses Assurandørens Ansvar for partikulær Beskadigelse eller for al partikulær Skade til visse nærmere angivne Skadestilfælde. Ved Klausuler kan det paa forskellig Maade atter udvides, saaledes ved Klausul Nr. 100–104 (Side 243–244), eller ved en "All Risks" Klausul. Denne udvider ikke Ansvaret udover Konventionens § 50.

Bestemmelser svarende til Varepolicens §§ 1–5 findes ikke i Krigs-Varepolicen.

Forretningsmæssige Risici. Prisfald.

B. Fastsættelsen af Grænsen overfor de forretningsmæssige Risici er ofte vanskelig. Det er saadanne Risici, som Købmand eller Reder selv maa bære, dels fordi det drejer sig om et Omraade, som unddrager sig assurancemæssig Statistik, dels fordi den Forsikredes egne Forhold og Dispositioner ofte her vil spille en særlig Rolle, og fordi den Forsikrede bedre end Assurandøren er i Stand til at overse Risikoen. Undertiden vil disse Risici kun paa en mere tilfældig Maade staa i Forbindelse med Søtransporten: den tabvoldende Begivenhed indtræder, medens Søtransporten staar paa, og kan maaske ogsaa faa visse Virkninger for den, men et tilsvarende Tab vilde være indtraadt, hvis Søtransporten ikke havde fundet Sted. Derfor kan Prisfald paa Varer eller Fald i Fragtraterne ikke regnes for ulykkelige Hændelser. Hvis saadant Fald er sket under en Forsinkelse, der skyldes ulykkelig Hændelse, kunde der blive Spørgsmaal om at erstatte Tabet, men Erstatning vil som Regel være udelukket ved Bestemmelserne i Konventionens § 63. En Undtagelse herfra følger af Konventionens § 243 om Havaripengeforsikring, idet den der omtalte Værdiforringelse ogsaa maa omfatte Prisfald under Forsinkelse som Følge af ulykkelig Hændelse. I sig selv kan saadanne Prisfald ikke regnes for ulykkelig Hændelse, og

de vil derfor, naar de ikke staar i Forbindelse med en saadan Hændelse, ikke give Ret til Erstatning.

Stigning i Omkostninger.

Stigning i Omkostninger er heller ikke ulykkelig Hændelse. Saaledes kan en uforudset Forøgelse af Havne- eller Kanaludgifter ikke forlanges erstattet, hverken af Kaskoassurandøren eller af Fragtassurandøren.

Forøgede Afgifter. Udførsels og-Indførselsforbud.

Forøgede Toldafgifter kan ikke forlanges erstattet af Vareassurandøren, og det kan heller ikke anses for ulykkelig Hændelse, at Transport, Eksport eller Import paa anden Maade fordyres ved Myndighedernes Forordninger. Et Forbud mod Salg af Varer som de forsikrede i Bestemmelseslandet, vedrører ikke Vareassurandøren. Udførsels- og Indførselsforbud kan næppe heller i sig selv anses som ulykkelige Hændelser. Men hvis Varerne derved unddrages den Forsikrede eller kommer paa Afveje, kan der opstaa Krav mod Assurandøren. Myndighedernes Konfiskation eller Ekspropriation af Varerne vil være ulykkelig Hændelse. Ogsaa saadanne Foranstaltninger fra den Forsikredes eget Lands Side er i Principet ulykkelig Hændelse.

Dom om Udførselsforbud.

Spørgsmaal om Virkningen af et Udførselsforbud forelaa i den af *Højesteret den 19. Marts 1920* paadømte Sag *(s.v. "Stifinder")*. En Ladning Bomuldsfrøkager var krigsforsikret fra Savannah til Svendborg og Fragten, som var forudbetalt, var indbefattet i Forsikringen. Skibet maatte efter en Kollision, der ikke havde noget med Krigsforholdene at gøre, søge Nødhavn i New York. Inden Skaden var udbedret, udstedtes paa Grund af Krigsforhold Udførselsforbud for Varen, som derefter solgtes paa Stedet med Tab. Medens dette Tab som en indirekte Følge af Udførselsforbudet ikke fandtes at kunne kræves erstattet af Krigsforsikringen, tilkendtes der ved Sø- og Handelsrettens Dom af 15. Februar 1919 den Forsikrede et Beløb svarende til Fragt fra New York til Danmark, idet denne Fragt fandtes at være gaaet tabt som en direkte Følge af Udførselsforbudet. Højesteret stadfæstede Dommen i Henhold til dens Grunde, "der i alt væsentligt kan tiltrædes". Denne Dom behøver ikke nødvendigvis at opfattes saaledes, at Udførselsforbud i sig selv af Domstolene anses som en ulykkelig Hændelse. Den kan begrundes ved, at Skibet ved Kollisionen var kommet i en Havarisituation, og at

Krigsassurandøren maa bære de Følger af Havariet, der skyldes Krigsforholdene, om end Havariet selv ikke var forvoldt af Krigen, se herom nedenfor Side 115–118.

Udførsels- og Indførselsforbud nu undtaget i Policerne.

Spørgsmaalet om Udførselsforbud og andre saadanne Foranstaltninger kan anses for ulykkelige Hændelser, har nu paa Grund af Undtagelsesbestemmelser i Policerne nærmest kun teoretisk Interesse. Varepolicen bestemmer i § 13d, at Forsikringen ikke uden særlig Aftale dækker Skade som Følge af Arrest, Beslaglæggelse eller anden Foranstaltning fra Regering eller Øvrighed. Under anden Foranstaltning maa ogsaa falde Udførselsforbud og lignende. Af Fragtpolicens § 2c, der undtager Ekspropriation, Beslaglæggelse, Tilbageholdelse eller lignende Foranstaltning fra danske eller fremmede, lovlige eller ikke lovlige Myndigheders Side, kan formentlig ogsaa sluttes, at Udførselsforbud falder uden for Forsikringen.

Standsninger anerkendt af Krigsforsikringen som ulykkelig Hændelse.

I Krigs-Varepolicens § 2, sidste Stk. bestemmes, at Skade som Følge af Udførsels-, Indførsels- og Transitforbud ikke erstattes, og samme Bestemmelse findes i Krigs-Fragtpolicens § 5. I denne Forbindelse kan nævnes, at en Række danske Skibe, der mod Slutningen af den sidste Krig i nordtyske Havne havde lastet Kul til Danmark, af de tyske Myndigheder fik Ordre til at genoplosse Ladningerne, fordi Tyskland selv havde Brug for Kullene. Da Myndighedernes Indgreb maatte ligestilles med Beslaglæggelse, vedtog Dansk-Krigs-Søforsikring for Varer at anerkende de derved opstaaede Tab af Ladning og Fragt som Krigsforsikringen vedkommende.

Da Danmark den 9. April 1940 blev besat af tyske Tropper, blev Skibe i danske Havne stoppet af Tyskerne og ombordværende Eksportvarer enten forlangt genoplosset eller deres Oplosning gjort til Betingelse for, at Skibet kunde faa Lov til at sejle. Varerne blev ikke beslaglagt; Afskiberne fik dem tilbage til fri Raadighed. Disse Forholdsregler mod Varerne blev af Dansk Krigs-Søforsikring for Varer anerkendt som ulykkelig Hændelse. Der var Spørgsmaal om, hvorvidt Institutet kunde anvende Bestemmelsen i Krigs-Varepolicens § 3 om, at Skade, der skyldes Bortfald eller Opgivelse af Rejsen, ikke erstattes – en Bestemmelse, der svarer til den nedenfor Side 53–54 omtalte engelske Frustration Clause – men man fandt, at

dens Indhold ikke var tilstrækkelig klart til, at man vilde paaberaabe sig den.

Fysiske Hindringer.

Opstaaede fysiske Hindringer for et Skibs Sejlads eller for dets Losning eller Lastning, som ikke medfører Skade paa Skibet eller unddrager det fra Rederens Raadighed, kan næppe i Almindelighed betragtes som den forsikrede Interesse rammende ulykkelige Hændelser. Saaledes er det ikke nogen ulykkelig Hændelse, at Skibet paa Grund af Ishindringer ikke kan naa frem til sin Bestemmelseshavn. Ved Luftangrebet paa København den 27. Januar 1943 blev Knippelsbro sat ud af Funktion i nogen Tid, saaledes at Skibe, der skulde have været igennem Broerne, maatte losse nedenfor disse eller lægtre Ladningen. De herved opstaaede Ekstraomkostninger blev ikke erstattet af Krigsforsikringen, idet man ikke fandt, at Begivenheden kunde kaldes en ulykkelig Hændelse, der havde ramt Skib eller Ladning.

Det er ligeledes blevet antaget, at en Rejseafbrydelse, der skyldtes, at Hamburgs Havn var blevet lukket for Trafik som Følge af de Skader, som Luftbombardementet havde medført, ikke kunde anses som foraarsaget af en den forsikrede Interesse rammende ulykkelig Hændelse. Det samme gjaldt Omkostninger, der paaløb derved, at de elektriske Kraner i Havnen ikke kunde bruges, fordi Strømtilførslen var afbrudt ved Bombardementet.

Den 29. September 1950 spærrede et Jordskred Götaelven, og over 50 Skibe blev lukket inde paa Venern, idet kun mindre Skibe kan passere Götakanalen ud til Østersøen. Det varede 14 Dage, inden det lykkedes at faa Skibene ud gennem Kungselven, Götaelvens nordre Arm, og det var nødvendigt for de større Skibes Vedkommende at lægtre en Del af Ladningen. Saadanne Lægtringsomkostninger vilde det synes rimeligt at lade Kaskoforsikringen erstatte under Hensyn til, at Skibene var truet af længere Tids Indespærring, ligesom Vareforsikringen formentlig maatte have betalt Fremsendelsomkostningerne, hvis det havde været nødvendigt at fremsende Varerne over Land.

Almindelige Trafikhindringer.

I denne Forbindelse maa ogsaa nævnes Spørgsmaalet om Virkningen af almindelige Trafikhindringer og Trafikvanskeligheder, der under den sidste Krig navnlig har været rejst i Forbindelse

med Landtransport af Varer. Saaledes medførte det Trafikkaos, der opstod i Mellemeuropa mod Slutningen af Krigen 1939–45, i mange Tilfælde, at paabegyndte Transporter ikke kunde gennemføres. Varerne blev enten staaende paa en Mellemstation eller maatte sendes tilbage til Afgangsstedet. Ogsaa her kan Afgrænsningen være vanskelig. Saa længe der ikke sker andet, end at Varerne standses eller gaar tilbage, kan der næppe siges at foreligge ulykkelig Hændelse. Først naar Varerne ved Standsningen kommer paa Afveje eller kommer under saadanne Forhold, at deres Skæbne bliver usikker, kan Begivenheden anerkendes som en saadan Hændelse.

Forandring i den politiske eller militære Situation.

At en almindelig Forandring i den politiske eller militære Situation under en Krig bevirker, at en Transport ikke kan gennemføres, kan ikke uden videre medføre, at Krigsassurandøren hæfter. Mod Slutningen af Krigen 1939–45 blev mange Landegrænser spærret, saaledes Grænsen mellem Spanien og Frankrig og mellem Italien og Tyskland. Krigs-Søforsikringen anerkendte ikke Ansvar for de derved for Landtransporter foranledigede Rejseafbrydelser, der medførte, at Varerne maatte gaa tilbage til Afsenderen eller fremsendes ad anden Vej. Men naturligvis kan saadanne Forandringer medføre, at Skib eller Varer bliver udsat for truende Fare for Opbringelse eller Beslaglæggelse, og i saadanne Tilfælde kan Assurandøren komme til at hæfte. Da Finland i 1944 udtraadte af Krigen, og finske Skibe derved udsattes for tysk Opbringelse, gik flere finske Skibe bestemt til Danmark med Trælast i Nødhavn i Sverige. Dansk Krigs-Søforsikring for Varer gik med til at anerkende disse Rejseafbrydelser som Begivenheder, for hvilke Institutet hæftede. Faren var iøvrigt næppe overhængende.

Strejke.

Strejke eller andre Arbejdsstandsninger kan medføre Omkostninger for den Forsikrede, f. Eks. fordi Losning maa foregaa paa andet Sted eller paa anden Maade end paaregnet. I Varepolicens § 13c er Skade som Følge af Strejke eller Lockout udelukket fra Erstatning, men selv bortset fra denne Bestemmelse vilde saadanne Omkostninger næppe være erstatningsberettigede. Det kan heller ikke have været Meningen, at de skulde omfattes af Strejkeklausulen (Nr. 249, Side 247), der taler om Skade forvoldt af Personer, der deltager i Strejke, Lockout eller borgerlige Uroligheder.

Trediemands Retsbrud.

C. Det Spørgsmaal rejser sig endvidere, om Trediemands Retsbrud over for den Forsikrede kan betragtes som ulykkelig Hændelse. Hvis Retsbrudet medfører Skade paa den forsikrede Genstand, vil der ikke være Tvivl derom. Retsbrud foretaget af Personer, med hvem den Forsikrede ikke staar i Kontraktsforhold, vil i Reglen give sig Udslag i saadan Skade, men det kan dog ogsaa tænkes, at Skaden kommer til at bestaa i Udgifter for den Forsikrede, f. Eks. hvor forsikrede Varer i en Mellemhavn er oplagt paa Kaj eller i Pakhus, og af en Uvedkommende ved Uagtsomhed bliver sendt til en forkert Destination, saaledes at den Forsikrede maa afholde Omkostninger for at faa dem paa den rette Vej. Disse Omkostninger maatte formentlig kunne forlanges erstattet af Assurandøren.

Retsbrud i Kontraktsforhold.

Retsbrud inden for Kontraktsforhold kan give Anledning til Tvivl. Et praktisk Tilfælde er Bortfragterens Retsbrud over for Befragteren, f. Eks. hvor han oplosser Varerne uden for Bestemmelsesstedet, idet han uberettiget paaberaaber sig en Isklausul eller Krigsklausul i Certepartiet.

Et Spørgsmaal om Brud paa Fragtkontrakt forelaa i en af *Højesteret den 9. November 1942* paadømt Sag *(s. v. "Lideborg")*. Den Forsikrede havde befragtet et finsk Sejlskib til at føre en Ladning Træ fra Finland til Danmark. Skibet lastede i Kuusiluoto i September 1939, men paa Grund af Krigssituationen sagde Mandskabet op til øjeblikkelig Afmønstring. Kaptajnen fik dem dog til at gaa med Skibet til dettes Hjemsted, Mariehamn paa Ålandsøerne, hvor de fratraadte, og hvor det ikke lykkedes at skaffe nyt Mandskab, saaledes at den Forsikrede maatte befragte en Damper til at føre Lasten frem til Danmark.

Sø- og Handelsretten udtalte i sin Dom af 4. Februar 1941:

"Rejsens Afbrydelse var fra først af foraarsaget derved, at Mand-
"skabet sagde op til øjeblikkelig Afmønstring. Hvad enten nu denne
"Opsigelse fandt Sted allerede før Rejsens Paabegyndelse eller –
"hvad Retten navnlig efter Ordlyden af Kaptajnens oftnævnte Sø-
"protest anser for sandsynligst – paa et senere Tidspunkt, maa Ret-
"ten imidlertid af de af de Sagsøgte anførte Grunde mene, at den
"oprindelige Aarsag til Rejsens Afbrydelse er et uretmæssigt Brud

"paa Fragtkontrakten fra Skibets Side og saaledes ikke kan siges "at være en af Forsikringen omfattet ulykkelig Hændelse. Men hel- "ler ikke de derpaa følgende Vanskeligheder ved at skaffe nyt "Mandskab i Mariehamn vil efter Rettens Formening kunne be- "virke, at Rejsens Afbrydelse anses medført af en saadan ulykkelig "Hændelse, idet Retten alt taget i Betragtning under eet finder, "at den væsentlige Aarsag til, at den ommeldte Ladning ikke kom "frem som i Certepartiet aftalt, men blev hjemtaget med et andet "Skib, i hvert Fald er det fornævnte Brud paa Certepartiet.

"Da Varernes Henliggen i Mariehamn saaledes skyldtes et uret- "mæssigt Forhold fra Skibets Side, og da de med Videresendelsen "fra Mariehamn forbundne Omkostninger ikke findes at gaa ud "over, hvad Sagsøgerne under de saaledes foreliggende Omstæn- "digheder naturligt bør afholde i egen Interesse, vil de Sagsøgtes "Paastand om Frifindelse være at tage til Følge".

Dommen blev forandret ved Højesterets Dom, men Højesteret maa siges at have godkendt Sø- og Handelsrettens Anskuelse, at et Brud paa Fragtkontrakten ikke er en ulykkelig Hændelse. I Dommen hedder det:

"Seks Dommere bemærker følgende:

"Efter det foreliggende havde 'Lideborg's Mandskab, der – efter "hvad der er uomtvistet – var forhyret inden Krigsudbrudet, alle- "rede under Indlastningen i Kuusiluoto begæret sig afmønstret, og "dette Krav maa Kaptajnen under de foreliggende Forhold anses "at have været uberettiget til at modsætte sig.

"Kaptajnen findes derhos at have haft Føje til at regne med, "at han handlede i Befragterens Interesse ved at træffe den Ord- "ning med Mandskabet, at dette først skulde afmønstres i Marie- "hamn, hvor ca. ⅓ af Rejsen til Bestemmelsesstedet vilde være "fuldført, og hvor Mulighederne for at faa nyt Mandskab maatte "antages ialtfald ikke at være ringere end i Kuusiluoto.

"Det maa endvidere efter det oplyste antages, at det, uagtet "Kaptajnen har udfoldet saadanne Bestræbelser herfor, som med "Rimelighed kunde forlanges, paa Grund af Krigsforholdene ikke "har været muligt i Mariehamn at skaffe nyt Mandskab til et "Sejlskib som 'Lideborg'.

"Herefter findes Rejsens Afbrydelse i Mariehamn at skyldes For-
"hold, der maa sidestilles med saadan ulykkelig Hændelse, som
"efter Søforsikrings-Konventionens § 186 omfattes af Forsikringen,
"og idet det under denne Forudsætning er ubestridt, at Indstævnte
"maa være pligtig at tilsvare Appellanten det indsøgte Beløb, stem-
"mer disse Dommere for at tage Appellantens Paastand til Følge.
" . . . . . .

"Tre Dommere bemærker følgende:

"Selv om Mandskabet maatte have været berettiget til som sket
"at kræve Afmønstring forinden Rejsens Paabegyndelse i Kuusi-
"luoto, findes Kaptajnen uretmæssigt at have brudt Fragtkontrak-
"ten ved uden Forhandling med Appellanten at føre Skibet til
"Mariehamn, hvor Muligheden for at skaffe nyt Mandskab ikke er
"oplyst at have været større end i Kuusiluoto, og afmønstre Mand-
"skabet i Mariehamn, hvorved Rejsen blev afbrudt og de med Va-
"rernes Videreforsendelse forbundne Udgifter paaført Appellanten.
"Herefter og iøvrigt i Henhold til de i Dommen anførte Grunde til-
"træder disse Dommere, at der ikke har foreligget en af Forsikrin-
"gen omfattet ulykkelig Hændelse, og stemmer derfor for Dom-
"mens Stadfæstelse.

"Der vil være at give Dom efter Stemmeflertallet".

Skade forøget ved Retsbrud.

Hvor imidlertid en ulykkelig Hændelse har ramt den forsikrede Interesse, og den derved opstaaede Skade forøges ved Retsbrud fra en af den Forsikredes Kontrahenters Side, maa som oftest Assurandøren bære ogsaa den forøgede Skade, f. Eks. naar denne skyldes uagtsomt Forhold fra en Havariagents eller et Skibsværfts Side. I et af de ovenfor Side 39 omtalte Tilfælde af finske Skibes Nødhavnssøgning i svenske Havne forlangte Føreren uberettiget Fragt i svenske Kroner og solgte en Del af Ladningen for at faa dækket dette Krav. Ladningsejerens Tab herved erstattedes af Institutet.

Medkontrahenters Insolvens.

Om den Forsikredes Medkontrahenters Insolvens maa formentlig gælde noget lignende som om deres Retsbrud.

Forsikredes Fejl.

D. Skade, der skyldes Fejl eller Forsømmelse fra den Forsikredes eller hans Folks Side, kan ogsaa være at betragte som foraarsaget

ved ulykkelig Hændelse. Om Assurandørens Ansvar derfor, der er nærmere bestemt ved Reglerne i Konventionens §§ 67–70, henvises til tredie Kapitel (Side 67–76).

Erstatning til Trediemand.

E. Begivenheder, hvorved den Forsikrede paadrager sig Erstatningsansvar over for Trediemand, vil undertiden kunne betragtes som ulykkelige Hændelser. Ved Konventionens § 65, der vil blive omtalt nedenfor i tredie Kapitel (Side 64–66), er det imidlertid bestemt, at Assurandøren ikke svarer for saadan Erstatning, medmindre den angaar Skade ved Redningsforanstaltninger eller materiel Skade ved Sammenstød.

Kreditorers Retsforfølgning.

F. Retsforfølgning fra den Forsikredes Kreditorers Side kan ikke anses for ulykkelig Hændelse, jfr. herved Konventionens § 66, der bestemmer, at Assurandøren ikke erstatter Skade som Følge af, at den Forsikredes Kreditorer iværksætter Arrest eller anden Retsforfølgning, medmindre dette finder Sted i Anledning af et Krav, der omfattes af Forsikringen, og det ikke kan lægges den Forsikrede til Last, at Retsforfølgningen ikke er afværget.

Det samme maa gælde privat Retsforfølgning fra Kreditorer mod andre Dele af Søtransportens Interessefællesskab, f. Eks. ved Vareforsikring Retsforfølgning mod Skibet, og ved Reders Fragtforsikring Retsforfølgning mod de transporterede Varer. Men er en ulykkelig Hændelse indtraadt, og Retsforfølgningen finder Sted i Anledning af et Krav, der er opstaaet derved, kan Assurandøren komme til at hæfte, jfr. den lige ovenfor gengivne Bestemmelse i Konventionens § 66.

Uberettigede Krav fra Trediemand.

Uberettigede Krav fra Trediemands Side i Anledning af en ulykkelig Hændelse, f. Eks. Krav paa Bjergeløn, kan, hvis de ikke kan afværges, eller hvis der paaløber Omkostninger til Forsvar imod dem, medføre, at Assurandøren maa betale Erstatning. Selv hvor Kravet støttes paa en urigtig Paastand om, at en saadan Hændelse er forekommet, kan Assurandøren formentlig komme til at hæfte. Derimod kan en uberettiget Retsforfølgning, som ikke angaar noget virkeligt eller paastaaet Havari, næppe vedkomme Assurandøren.

Truende Fare.

G. I visse Henseender maa det være nok til, at en ulykkelig Hændelse kan anses indtraadt, at der er opstaaet truende Fare for Skade paa den forsikrede Genstand eller anden Skade vedrørende den forsikrede Interesse. Saaledes maa det for Anvendelse af Konventionens § 186 om Erstatning for Fremsendelsesudgifter for forsikrede Varer, naar Transporten afbrydes ved en af Forsikringen omfattet ulykkelig Hændelse, og af § 192, Nr. 3, jfr. § 186, 2. Stk., om Erstatning ved Bortsalg uden for Bestemmelsesstedet være tilstrækkeligt, at Rejseafbrydelsen skyldes truende Fare for Varerne eller Skibet. Det samme maa i Fragtforsikring gælde ved Konventionens § 215 om Fremsendelsesomkostninger og ved § 208 om Fragttab. Saaledes er det antaget, at Fragttab opstaaet ved, at et Skib inden Lastningens Tilendebringelse forlod Lastehavnen af Frygt for at blive beslaglagt, maatte erstattes af Krigs-Fragtassurandørerne.

Om man vil anse den ved Konventionens §§ 51–56 hjemlede Erstatningspligt for Omkostninger og Opofrelser, gjort med det Formaal at redde den forsikrede Interesse fra en af Forsikringen omfattet truende Fare, som følgende allerede af Konventionens § 50, er formentlig uden større praktisk Interesse, da det i hvert Fald er §§ 51–56, der fastsætter de nærmere Regler om og Grænser for Assurandørens Ansvar paa dette Omraade.

I eller uden for Forsikringstiden.

Spørgsmaalet om en ulykkelig Hændelse kan anses begyndt allerede derved, at truende Fare er opstaaet, rejser sig, naar det skal afgøres, om Hændelsen falder inden for eller uden for Forsikringstiden. I Almindelighed maa man vel sige, at Tilstedeværelsen af truende Fare før Forsikringstidens Begyndelse ikke i sig selv er nok til at fritage Assurandøren for Ansvar, og at paa den anden Side truende Fare ved Forsikringstidens Slutning ikke er tilstrækkelig til, at Assurandøren bliver ansvarlig.

Østre Landsrets Dom af 26. Juni 1947 (s.s. "Elisabeth") angik Krigsforsikring hos Institutet Dansk Krigs-Søforsikring for Varer af et Parti Koks fra England til Danmark, der blev beslaglagt efter Danmarks Besættelse den 9. April 1940.

Det hedder i Dommen:

"Sagsøgerne har til Begrundelse for deres Paastand anført, at de "Sagsøgtes Ansvar efter Forsikringsaftalen var begyndt, da Skaden

"indtraf. Efter § 11, Nr. 1, i Forsikringsbetingelserne begynder de "Sagsøgtes Ansvar nemlig, naar Varerne er ombord i det søgaaende "Skib, og ved den foran nævnte Dokumentation har Sagsøgerne ført "Beviset for, at Varerne blev indladet i S/S "Elisabeth" i Tiden fra "den 9. April 1940 Kl. 9.30 til den 11. s.M. Kl. 17. Skaden, der "efter Sagsøgernes Opfattelse er selve den af den engelske Stat fore- "tagne Beslaglæggelse – og ikke Begivenhederne den 9. April 1940 – "skete som ligeledes dokumenteret den 11. April 1940, efter at "Varerne var indladet.

" . . . . . .

"De Sagsøgte har til Støtte for deres Frifindelsespaastand for det "første anført, at det maa anses for tvivlsomt, om Forsikringsbe- "givenheden er Okkupationen den 9. April 1940 eller Beslaglæg- "gelsen den 11. April. Antages det første, vil de Sagsøgte være fri "for Ansvar, fordi Forsikringsbegivenheden da er indtraadt for- "inden Ansvarets Begyndelse i Henhold til Forsikringsbetingelser- "nes § 11, Nr. 1. Men selvom man – som Sagsøgerne – gaar ud fra, "at Beslaglæggelsen udgør Forsikringsbegivenheden, mener de "Sagsøgte sig dog fri for Ansvar, da det den 9. April 1940 om Mor- "genen i England var almindeligt kendt, at tyske Tropper havde "besat Danmark, og det saaledes maatte være klart, at den paa- "tænkte Rejse ikke kunde gennemføres, hvilket efter de Sagsøgtes "Mening er notorisk og yderligere fremgaar af den Kendsgerning, "at der ikke blev udstedt Konnossement for Ladningen. Situatio- "nen maa saaledes sidestilles med Tilfælde, hvor Skaden skyldes "Bortfald eller Opgivelse af Rejsen, i hvilke Tilfælde de Sagsøgte "efter Forsikringsbetingelsernes § 3 ikke skal erstatte Skaden.

" . . . . . .

"Der findes at maatte gives Sagsøgerne Medhold i, at Forsik- "ringsbegivenheden har bestaaet i den engelske Stats Beslaglæg- "gelse af Varerne den 11. April 1940. Da de Sagsøgtes Ansvar i "Henhold til Forsikringsbetingelsernes § 11, Nr. 1, var begyndt "inden Beslaglæggelsen, og da Sagsøgerne efter den tyske Besæt- "telse af Danmark har været afskaaret fra at foretage eller lade fore- "tage nogen Disposition over Ladningen til Afværgelse af en even-

"tuel Skade, der omfattes af Forsikringen, vil der være at give Dom "i Overensstemmelse med Sagsøgernes Paastand".

I Forbindelse med denne Sag maa ogsaa nævnes *Højesteretsdom af 12. April 1951* vedrørende Fragtforsikringen for samme Rejse. Højesteret forandrede Sø- og Handelsrettens Dom af 2. December 1949, der havde paalagt Institutet at erstatte den tabte Fragt med den Motivering, at Føreren, da han paabegyndte Indladningen, ikke med Sikkerhed kunde forudse, at Rejsen ikke lod sig gennemføre.

Højesteret udtaler:

"Ifølge Policens § 8 jfr. Søforsikringskonventionens § 205 begynd-"te Appellantens Ansvar først at løbe, da Skibet den 9. April 1940 "Kl. 9.30 begyndte at indtage Ladning, og der ses ikke i Policen "eller andetsteds at være Hjemmel for desuagtet at lade Ansvaret "omfatte tidligere indtrufne Begivenheder. Idet det for Højesteret "er ubestridt, at Rejsens Gennemførelse var umuliggjort ved den "inden nævnte Tidspunkt stedfundne Besættelse af Danmark, og "idet det maa være uden Betydning, om Skibets Kaptajn har været "klar herover, vil Appellantens Paastand herefter være at tage til "Følge".

Naar man lægger Vægten paa, at Fragten var tabt allerede i det Øjeblik, da Rejsens Gennemførelse blev umuliggjort, medens den ulykkelige Hændelse for Varernes Vedkommende først indtraf ved Beslaglæggelsen, er der ikke nogen Modstrid mellem Højesterets Dom i Fragtsagen og Østre Landsrets Dom i Ladningssagen.

Hvor Forsikringsgenstanden ved Forsikringstidens Slutning er kommet i en saadan Situation, at en ulykkelig Hændelse kan forudses at ville indtræde, og der ikke er Mulighed for at bringe Genstanden ud af denne Situation, vil der maaske være Tilbøjelighed til at lade Assurandøren hæfte, navnlig hvis den Forsikrede ikke er dækket af en følgende Forsikring.

H. Konventionens §§ 118 og 119 omhandler nogle Tilfælde, hvor det tildels kan være tvivlsomt, om paaløbne Udgifter kan anses for at skyldes ulykkelig Hændelse.

Ifølge § 118 godtgør Assurandøren ikke Bøder, der paalægges,

og svarer ikke Erstatning for Beslaglæggelse eller Konfiskation af Skibet, der finder Sted som Følge af, at Skibets Fører, Mandskab, eller andre gør sig skyldig i eller mistænkes for Toldsvig, Overtrædelse af Ind- eller Udførselsforbud eller lignende Forseelse eller Forsøg derpaa. *Konventionens § 118. Toldsvig.*

I § 119 bestemmes, at Skade, der følger af, at Skibet med den Forsikredes Villie foretager Bjergning, hvortil det ikke har rimelig Anledning, eller uden at være forsikret som Bjergningsskib foretager erhvervsmæssig Bjergning, ikke erstattes. I andre Tilfælde erstattes Skade, der følger af, at Skibet foretager Bjergning, for saa vidt den ikke maa anses godtgjort gennem Bjergeløn. Bestemmelserne finder tilsvarende Anvendelse, naar Skibet yder anden Bistand end Bjergning. *Konventionens § 119. Bjergning.*

Skade omfatter ifølge Konventionens § 107, 1. Stk., ogsaa Udgifter, men det maa vel dog antages, at det kun er saadanne Udgifter, som skyldes Uheld under Bjergningen, der kan faas erstattet efter § 119, naar de ikke er godtgjort gennem Bjergeløn, ikke almindelige Udgifter til Bjergningens Udførelse.

Om Forstaaelsen af Ordene "rimelig Anledning" i Konventionens § 119, se *Sø- og Handelsretsdom af 12. Maj 1949 ("Kutter Kean") m.fl.*

Udgifter ved Redning og Forplejning af Skibbrudne kan næppe forlanges erstattet af Kaskoassurandøren og heller ikke Brændselsforbrug ved Deviation i Anledning af Redningsaktionen. Men hvis Skibet lider Skade derved, maa denne erstattes, jfr. herved Konventionens § 68 (Side 70). *Redning af Skibbrudne.*

Omkostninger til Forplejning og Ilandbringning af blinde Passagerer kan ikke kræves erstattet af Kaskoassurandøren. *Blinde Passagerer.*

J. Man stilles undertiden over for det Tilfælde, at en Skade paa den forsikrede Genstand er sket, uden at det er muligt at faa oplyst Aarsagen til den, og uden at man fra Skadens Art kan slutte sig til Aarsagen. En Del i et Spil gaar i Stykker, uden at Spillet har været overlastet, og uden at der kan konstateres nogen Fejl ved Spillets Betjening eller Slid eller Materialefejl. Det synes naturligt at betragte en saadan Begivenhed som en ulykkelig Hændelse i sig selv, saaledes at Skaden maa erstattes, naar den ikke kan betragtes som *Skade af ukendt Aarsag.*

Skade ved almindelig Brug, Konventionens § 122. Ofte vil saadanne Skader dog falde ind under Undtagelsesbestemmelser i Konvention eller Police, navnlig Konventionens §§ 155–157 og Varepolicens §§ 1–5.

Forsvundne Varer. Derimod kan det ikke anses som en ulykkelig Hændelse i sig selv, at forsikrede Varer ikke naar frem til Bestemmelsesstedet, uden at Grunden dertil kan oplyses. Den ovenfor Side 25 nævnte *Sø- og Handelsretsdom af 28. April 1917* angik en Forsikring af 12 Fade Svinetarme fra Danmark til Bordeaux med Omladning i Liverpool. Forsikringen var afsluttet i Henhold til Conventionen af 2. April 1850, dog med visse Afvigelser, deriblandt at der kun gaves Erstatning under Landtransport, naar Beskadigelsen skyldtes Brand, Jernbaneulykke eller Tyveri.

Retten udtaler:

"Det er ganske uoplyst under Sagen, hvorledes Varerne er bort-
"komne, om de f. Eks. skulde være tilbageholdt af de engelske Au-
"toriteter i Liverpool, om de ved en Fejltagelse er komne med et
"andet Skib et andet Sted hen, eller om de er komne til Bordeaux
"og er forsvundne paa Kajen der, eller hvad der ellers maatte være
"sket med Varerne. Idet den Omstændighed, at der er udstedt
"Konnossement for Varerne, ikke er noget fuldt Bevis for, at disse
"virkelig er komne med "Vendée", skønnes den ene Mulighed ikke
"i nogen Retning at være mere sandsynlig end den anden. Medens
"Citanterne nu navnlig under Henvisning til Konventionens § 64
"gør gældende, at Forsikringsselskabet i et saadant Tvivlstilfælde
"maa betale Assurancesummen, gør det indstævnte Selskab gæl-
"dende, at Citanterne maa have Bevisbyrden for, at Varerne er
"bortkomne paa en saadan Maade, at Assuranceselskabets Beta-
"lingspligt indtræder, og Selskabet gør tillige gældende, at Citan-
"terne eller deres Forbindelser selv bærer deres Del af Skylden for,
"at det ikke vides, hvor Varerne er komne hen, derved at Kon-
"nossementet først var udstedt til Banque de France, og at Modta-
"gerne først flere Uger efter Varernes mulige Ankomst til Bordeaux
"er begyndt at søge efter dem.

"Retten maa give det indstævnte Selskab Medhold og finde Ci-
"tanternes Krav ubeføjet. Forudsætningen for Udbetalingen af en

"Assurancesum er, at det er bevist eller dog sandsynliggjort, at "et Tab skyldes en Begivenhed, mod hvis Følger Policen er bestemt "til at forsikre. I Almindelighed vil det ligge klart for Dagen, om "en saadan Begivenhed er indtruffet eller ikke, og i Tvivlstilfælde "maa det være den Forsikrede, der har Pligten til at sandsynliggøre, "at Skaden skyldes en saadan Begivenhed. Konventionens § 64 gi- "ver ikke Udtryk for en anden Opfattelse. Den gaar ud fra, at der "foreligger en 'ulykkelig Hændelse' og kan ikke læses paa den "Maade, at Assuranceselskabet skulde være pligtig til at betale "Erstatning for forsvundne Varer i Tilfælde, hvor der slet ikke anes "noget om, hvor Varerne er blevne af, eller hvad der har forvoldt "deres Bortebliven.

"For flere af de ovenfor paapegede Muligheder dækker nærvæ- "rende Police ikke. Rederiet har en Erstatningspligt, fordi det ikke "har kunnet opfylde Pligten efter Konnossementet til at udlevere "Varen, men denne Erstatningspligt vedkommer ikke Assurance- "selskabet, og den Omstændighed, at Rederiet ifølge det kontrakt- "mæssige Forhold imellem det og Ladningsejerne har faaet sit "Ansvar begrænset til 10 £ pr. Collo er en Sag, som i ingen Retning "kan udvide Assuranceselskabets Pligter.

"De Indstævnte maa herefter frifindes".

Det er af Betydning at fastholde, at forsikrede Varers Forsvinden ikke uden videre giver den Forsikrede et Krav mod Assurandøren. Ofte er det den Forsikrede, der bedst kan anstille den fornødne Eftersøgning, og denne vil ganske naturligt blive gennemført med større Energi, hvis den Forsikrede risikerer selv at maatte bære Tabet. I Praksis viser det sig, at de forsvundne Varer da ofte bliver fundet. Undertiden opklares det, at de ved en Fejltagelse fra Sælgerens Side ikke er blevet afsendt, eller er blevet sendt til en forkert Destination.

Om de Klausuler, der under Krigen indførtes for at afgøre, om Sø- eller Krigsassurandørerne skulde erstatte forsvundne Varer, se nedenfor Side 122–123.

VII

Hvornaar er den forsikrede Interesse ramt?

KONVENTIONENS § 50 bruger som ofte nævnt det Udtryk, at en ulykkelig Hændelse rammer den forsikrede Interesse. I det følgende skal særlig undersøges, hvad der ligger i Ordene "rammer den forsikrede Interesse", men som allerede fremhævet maa hele Udtrykket i § 50 ses som en Enhed – man kan ikke først afgøre, om der foreligger en ulykkelig Hændelse, og dernæst om den har ramt den forsikrede Interesse. Det, der i det enkelte Tilfælde skal afgøres, er, om den forsikrede Interesse er blevet ramt af en ulykkelig Hændelse.

Naar man i Konventionens § 50 har brugt Udtrykket "den forsikrede Interesse" og ikke "den forsikrede Genstand", er det tildels en Indrømmelse til den herskende Lære i Forsikringsretten, der finder det vigtigt at fremhæve, at det er Interessen og ikke Genstanden, der er forsikret. Tildels skyldes det, at der er andet end fysiske Genstande, der søforsikres, f. Eks. Fragt, Havaripenge og andre Fordringer, og endelig har man villet tage Hensyn til, at Erstatningspligt for Assurandøren ogsaa kan opstaa i Tilfælde, hvor den forsikrede Genstand ikke er fysisk skadet eller truet, saaledes hvor Vareassurandøren kan komme til at betale Erstatning i Tilfælde, hvor det er Skibet, og ikke direkte Varerne, der er ramt.

Conventionen af 1850 sagde i § 64:

"Naar Compagniet forsikkrer en Gjenstand, overtager det al "Skade og Tab, som med Hensyn til denne Gjenstand maatte "lides, medens Compagniets Fare løber, ved hvilkensomhelst ulyk- "kelig Hændelse, forsaavidt ingen særlig Undtagelse er gjort i denne "Convention eller Policen".

Denne Maade at udtrykke Sagen paa havde visse Fortrin fremfor den i Konventionens § 50 brugte. Det er ikke i sig selv helt aabenbart, hvad det vil sige, at en ulykkelig Hændelse rammer en Interesse. Meningen er imidlertid den samme som den, Conventionen af 1850 udtrykker, nemlig at der indtræder en Begivenhed af en vis Art, som bevirker, at der med Hensyn til den Genstand, som Forsikringen angaar, indtræder et Tab for den Forsikrede. Tabet behøver ikke nødvendigvis at bestaa i Skade paa den forsikrede Genstand; det kan ogsaa dreje sig om Udgifter eller andre Tab vedrørende Genstanden, f. Eks. vedrørende Skibets Sejlads eller Va-

rernes Transport. Bestemmelsen i Forsikringsaftalelovens § 36, hvorefter en Tingsforsikring, der er tegnet uden Angivelse af nogen bestemt Interesse, kun anses at dække den Interesse, der knytter sig til, at selve Tingens Værdi ikke forringes ved Forsikringsbegivenheden, gælder saaledes ikke i Søforsikring. Linien maa dog være den, at man ret snævert holder sig til den forsikrede Genstand og ved Rejseforsikring til selve Rejsen. Saaledes kan Assurandøren ikke være ansvarlig for Begivenheder, som rammer Transportdokumenter eller Betalinger vedrørende den forsikrede Genstand, f. Eks. hvis Konnossementer gaar tabt under Forsendelse med Posten, eller Rembours ikke bliver aabnet, fordi et Brev gaar tabt (se ogsaa om en Fragtbetaling, *Sø- og Handelsretsdom af 25. Maj 1951, s. s. "Axel Carl"*, under Appel). Men saadant kan give Anledning til, at Varerne rammes af Begivenheder, der maa betegnes som ulykkelig Hændelse, ligesom det kan ske, at Skaden, naar den forsikrede Genstand er ramt af en ulykkelig Hændelse, forøges ved Begivenheder, som de omtalte, og i saa Fald kan Assurandøren komme til at hæfte.

En af *Sø- og Handelsretten den 23. September 1942* paadømt Sag angik et Parti Ris, der i April 1941 blev krigsforsikret for Transporten fra Iran til Danmark. I Forsikringssummen var indbefattet et Fragtbeløb, der paa Forhaand var indbetalt til de russiske Myndigheder til Dækning af Transporten gennem Rusland. Beløbet var ikke endeligt forudbetalt og kunde altsaa i Princippet fordres tilbage, hvis Transporten ikke gennemførtes, men man forudsaa, at politiske Begivenheder kunde medføre, at Beløbet blev blokeret, og Dansk-Krigs-Søforsikring for Varer var derfor gaaet ind paa at medforsikre det i Vareforsikringen. Partiet blev imidlertid refuseret i Iran af Køberne paa Grund af Mugbeskadigelse, og den 22. Juni 1941 udbrød Krigen mellem Rusland og Tyskland, saaledes at der ikke var Mulighed for at udføre Transporten, selvom et Erstatningsparti havde kunnet leveres. Det indbetalte Fragtbeløb kunde efter Krigsudbrudet ikke faas tilbage. Krigsforsikringen blev dømt til at erstatte dette Fragtbeløb. Det hedder i Dommen:

"Sagsøgte gør gældende, at ved Refusionen af Varen er Sagsø-
"gernes Krav paa Fragtforskudet omdannet til et almindeligt Er-
"statningskrav, og at Forsikringspolicen, saafremt Sagsøgte skulde

"hæfte herfor, maatte opfattes som en Garantiforsikring, hvilket "ligger ganske uden for Rammen af en Vareforsikring.

"Retten kan ikke tiltræde denne Opfattelse. Den har sit Udgangs-"punkt i Sagsøgtes Opfattelse af, at Forsikringen ogsaa henset til "Fragtforskudet er knyttet til et individualiseret Vareparti, hvorfra "foran er taget Afstand. Ved den i Skrivelsen af 16. April 1941 "trufne Aftale er Forsikringen af Fragtforskudet som foran frem-"hævet løsrevet fra Vareforsikringen og Sagsøgtes Ansvar for Frag-"ten indtraadt allerede ved dennes Betaling. Om dette Ansvar "vilde blive effektivt, maatte i første Række bero paa Fragtforsku-"dets eventuelle Blokering. Forsikringen bliver ikke herved til en "Garantiforsikring for et Pengebeløb i Almindelighed, idet den er "knyttet til den indgaaede reelle Handel.

"Forsikringsbegivenhedens Indtræden er ikke Refusionen af Va-"ren i Chahsevar, der efter det oplyste mulig kun maa antages at "have angaaet en Del af Varen, men Udbrudet af Krigen mellem "Tyskland og Rusland med den deraf følgende Blokering af det "indbetalte Fragtforskud".

Dommen er næppe rigtig; i hvert Fald kan dens Resultat formentlig kun forsvares derved, at Krigsforsikringen under de forud for Forsikringens Tegning gaaende Forhandlinger havde udtrykt sig noget uklart og maaske derigennem vakt visse Forventninger hos Forsikringstageren. En normal Vareforsikring vilde ikke have dækket Tabet af Fragten. Varerne var ikke ramt af nogen ulykkelig Hændelse, og kun hvis dette havde været Tilfældet, og denne Hændelse havde bevirket, at den betalte Fragt ikke kom den Forsikrede til Nytte gennem Varernes Værdi, vilde den Fragt, der paa Grund af de politiske Forhold ikke kunde faas tilbage, have kunnet erstattes.

Rejseafbrydelse i Vareforsikring.

Ifølge Konventionens § 186 maa Vareassurandøren erstatte Omkostninger ved Varernes Fremsendelse til Bestemmelsesstedet, naar en af Forsikringen omfattet ulykkelig Hændelse medfører, at Skibet bliver ude af Stand til at fuldende Rejsen, eller at Transporten af anden Grund afbrydes. Efter Konventionens § 192 Nr. 3 kan Assurandøren endvidere komme til at betale Erstatning som for Totaltab i saadanne Tilfælde, nemlig naar Varerne maa bortsælges uden

for Bestemmelsesstedet, fordi de ikke, eller ikke paa økonomisk forsvarlig Vis, kan fremsendes til dette. Omfatter Forsikringen foruden Transporten med Skibet en forudgaaende Transport, opstaar det Spørgsmaal, om Begivenheder, der rammer Skibet, inden Varerne er indladet i dette, og forhindrer det i at udføre Transporten, kan medføre, at Reglerne i § 186 kommer til Anvendelse.

Dette Spørgsmaal maa vist nok besvares benægtende. Forsikringen er knyttet til den ved Forsikringens Tegning angivne Transportvej og synes derfor ikke at kunne omfatte Begivenheder, der rammer Skibet i maaske helt andre Farvande end dem, hvori Rejsen gaar. Der maa sættes en Grænse, og det ses da ikke rettere, end at den maa sættes ved Indladningen, saaledes at først naar Indladningen er begyndt, et saadant Skæbnefællesskab mellem Vare og Skib anses kommet i Stand, som kan medføre, at Begivenheder, der rammer Skibet, faar direkte Virkninger for Vareforsikringen.

Reglen i Konventionens § 186 gælder, selvom Varerne ingen Skade har lidt, og selvom intet forhindrer den Forsikrede i at raade over dem. For saa vidt kan man derfor sige, at Vareforsikring dækker den Forsikredes Interesse ikke alene i, at Varerne ikke beskadiges eller mistes, men ogsaa i, at Rejsen bliver gennemført.

Frustration.

I engelsk Ret antages det, at i Vareforsikring *loss of voyage* ved en af Forsikringen omfattet Begivenhed kan give Ret til Totaltabserstatning, idet der ved *loss of voyage* tænkes paa saadanne Tilfælde, hvor det er umuligt at fremsende Varerne til Bestemmelsesstedet. Spørgsmaalet omtales dog ikke i Marine Insurance Act., 1906. I Sagen *British and Foreign Marine Insurance Company v. Sanday,* der blev paadømt af House of Lords i 1916, udtalte Earl Loreburn: "In 1906 it was well settled that when goods are insured ... there is "a loss if the adventure is frustrated by a peril insured against. "It is not merely an insurance of the actual merchandise from in-"jury, but also an insurance of its safe arrival. Was it altered by "the Marine Insurance Act, 1906? I do not think the Act altered "the law in the particular now under consideration", og de andre Dommere var enige med ham. Sagen drejede sig om en Forsikring af to Ladninger Hørfrø, bestemt til Hamburg i britiske Skibe i 1914. Krigen brød ud, medens Skibene var i Søen, og da Rejsen til

Hamburg ved Krigsudbrudet blev ulovlig, lossede Skibene deres Last i britiske Havne. De Forsikrede fandtes at have Ret til at abandonnere Varerne til Assurandørerne og forlange Totaltabserstatning.

Denne Dom gav Anledning til Indførelsen af Frustration Klausulen i Policer, der dækker Krigsfare. Den lyder saaledes:

"This policy is warranted free of any claim based upon loss of, "or frustration of, the insured voyage or adventure caused by "arrests restraints or detainments of Kings Princes Peoples Usurpers "or persons attempting to usurp power".

Klausulens Rækkevidde er Genstand for Tvivl i England. Den ligger til Grund for Bestemmelsen i Krigs-Varepolicens § 3 om, at Institutet ikke erstatter Skade, som skyldes Bortfald eller Opgivelse af Rejsen. Ogsaa denne Bestemmelses Rækkevidde er fundet tvivlsom, jfr. ovenfor Side 37–38. Naturligvis kan den ikke forstaas ubetinget, men den skulde dog synes at have en fornuftig Mening derved, at den fremhæver, at Bortfald eller Opgivelse af Rejsen, selv hvor saadant skyldes Krigsforhold, ikke er nok til at betinge Ansvar for Assurandøren, hvis det ikke er foraarsaget af en ham vedkommende ulykkelig Hændelse.

Kaskoforsikring, Tab, som ikke vedrører selve Skibet.

I Kaskoforsikring er Assurandørens Ansvar nærmere knyttet til selve den forsikrede Genstands Sikkerhed. Tab, som rammer Rederiet, men ikke vedrører selve Skibet, vil ikke kunne forlanges erstattet af Kaskoassurandøren. Saaledes hæfter han ikke for Omkostninger eller Tab som Følge af Ulykkestilfælde eller Sygdom, som rammer Besætningen uden dog at medføre Nødhavnssøgning for Skibets Sikkerheds Skyld. Han hæfter heller ikke for Omkostninger og Tab, der vedrører Ladning eller Passagerer. Selv hvor Omkostninger vedrørende Besætning, Ladning eller Passagerer er en Følge af Skade paa Skibet, hæfter Assurandøren ikke for dem uden for de Tilfælde, hvor det særligt er bestemt, idet Reglen som omtalt ovenfor Side 24–25 maa være, at ikke alene den ulykkelige Hændelse, men ogsaa den Skade, der skal erstattes, maa vedrøre den forsikrede Interesse. Besætningens Hjemsendelse eller Passagerernes Videresendelse efter Skibets Forlis vedrører saaledes ikke Kaskoassurandøren, og heller ikke Passagerernes Ophold i Land under Skibets

Reparation (se derimod for Besætningens Vedkommende Konventionens § 148).

Rederiets Interesse i Skibets Drift. Midlertidig Reparation.

Ved Kaskoforsikring staar man ofte over for det Spørgsmaal, i hvor høj Grad Assurandørens Erstatningspligt paavirkes af Rederens Interesse i Skibets Drift. Saaledes vil der ofte være Spørgsmaal om, hvor og hvornaar en Reparation skal udføres, for at den ikke kommer i Konflikt med Rederiets Interesser. Der kan ogsaa være Spørgsmaal om, hvorvidt midlertidig Reparation bør udføres, for at det derved kan undgaas at tage Skibet ud af Drift i den Tid, en endelig Reparation vilde vare. Om dette sidste bestemmer Konventionens § 142:

"Assurandøren erstatter Omkostninger ved midlertidig Repara-
"tion, der er nødvendig, fordi endelig Reparation ikke eller ikke
"med Rimelighed kan udføres paa det Sted, hvor Skibet befinder
"sig.

"I andre Tilfælde erstattes Omkostninger ved midlertidig Repa-
"ration kun, for saa vidt herved andre Omkostninger spares for
"Assurandøren".

Ordene, at Reparation ikke med Rimelighed kan udføres paa det Sted, hvor Skibet befinder sig, anses ogsaa at omfatte det Tilfælde, at Skibet er et Ruteskib, der skal holde sin Fartplan. Der er en Tendens til at gaa noget videre, saaledes at ogsaa Tilfælde, hvor Skibet allerede har kontraktmæssige Forpligtelser til at være tilstede i en Havn til et vist Tidspunkt, tages med. Derimod kan det ikke være nok, at Rederiet ønsker at udnytte en i Øjeblikket gunstig Fragtsituation.

Grænsen mellem Kasko og Fragt.

Det kan undertiden volde Tvivl, hvilken Interesse der skal anses ramt, navnlig hvor det drejer sig om at fastsætte Grænsen mellem Kaskoomraadet og Fragtomraadet med Hensyn til Ekstraudgifter for Rederiet. For Fragtforsikringen er der imidlertid givet bestemte Regler om, hvilke Omkostninger Assurandøren skal erstatte, nemlig efter § 215 Fremsendelsesomkostninger og efter § 216 forøgede Omkostninger ved Losning paa Bestemmelsesstedet, som den Forsikrede med Rimelighed afholder i Anledning af Skade paa Varer. Dette gælder dog kun, naar Skaden skyldes visse bestemte Aarsager som Stranding, Ild eller Kollision. Skyldes Skaden paa Varerne

andre Aarsager, maa Rederiet selv bære Ekstraomkostningerne. Af Bestemmelsen kan sluttes, at Rederiet selv maa bære forøgede Lastningsomkostninger, der skyldes Skade paa Varerne, endvidere at Fragtassurandøren ikke erstatter forøgede Omkostninger ved Lastning og Losning, der skyldes Skade paa Skibet. Men der kunde være Spørgsmaal om, hvorvidt disse sidstnævnte Omkostninger, der f. Eks. kan være foranlediget ved beskadigede Lossegrejer, kan henføres til Kaskoforsikringen. Det antages imidlertid i Praksis, at de vedrører Fragtens Optjening, og derfor ikke vedkommer Kaskoassurandøren.

Hændelse, der rammer Slæbebaad.

Med Hensyn til Fragtforsikring er det antaget, at Beslaglæggelse af en Slæbebaad maatte anses for en ulykkelig Hændelse i Forhold til den forsikrede Fragt for de to Lægtere, der blev bugseret af Slæbebaaden.

VIII

Indskrænkninger i Assurandørens Ansvar.

REGLEN i Konventionens § 50 gælder "for saa vidt ikke andet følger af Bestemmelser i denne Konvention eller i Forsikringsaftalen".

De almindelige for alle Søforsikringsarter gældende Bestemmelser, der indskrænker eller dog nærmere bestemmer Assurandørens Ansvar, indeholdes i §§ 63–66 om Tidstab og lignende, Kontrakter paa usædvanlige Betingelser, Erstatning til Trediemand, Kreditorers Retsforfølgning, og i §§ 67–69 om den Forsikredes Foraarsagelse af Forsikringsbegivenheden, hvortil slutter sig Reglen i § 70 om Førers og Mandskabs Fejl. Disse Bestemmelser vil blive omtalt i det følgende Kapitel.

I Konventionens Regler for de enkelte Forsikringsarter findes en Række Undtagelsesbestemmelser, hvoraf de praktisk vigtigste er Reglen i § 114 om Usødygtighed, der gælder for Kaskoforsikring og andre Rederforsikringer, Reglerne for Kaskoforsikring i §§ 155–157 om, at Skade paa Maskineri og Inventar kun erstattes, naar den skyldes visse bestemte Aarsager som Stranding, Ild eller Kollision, og Reglen i § 209 om, at Fragttab som Følge af Beskadigelse af Varer kun erstattes, naar Beskadigelsen er en umiddelbar Følge af saadanne bestemte Aarsager.

Endvidere findes Undtagelser i Policerne. De vigtigste er Und-

tagelsen af Krigsfare, der henvises til særlig Forsikring, og Varepolicens Undtagelse af partikulær Beskadigelse af Varer, der ikke er en umiddelbar Følge af visse bestemte Skadesaarsager.

Undtagelser følger desuden indirekte af Konventionens og Policernes Bestemmelser, navnlig af Bestemmelserne om Erstatningens Beregning, der medfører, at Skade af den Art, de angaar, ikke erstattes med større Beløb end Beregningen fører til.

IX

Bevisbyrden.

Om Bevisbyrden bestemmer Konventionens § 81 følgende:

"Naar den Forsikrede kræver en indtruffen Skade erstattet hos "Assurandøren, maa han godtgøre, at den omfattes af Forsikrin-"gen, og føre Bevis for dens Størrelse".

Hovedreglen er altsaa, at den Forsikrede har Bevisbyrden for, at Skaden omfattes af Forsikringen, og for hvor stor den er, saaledes at det gaar ud over ham, hvis Beviset ikke kan tilvejebringes, jfr. saaledes *Sø- og Handelsretsdom af 17. November 1938 (m.s. "Dora")*, der udtalte, at det maatte komme den Forsikrede til Skade, at det ikke var klart oplyst, om Skibet overhovedet havde lidt nogen Skade ved den paagældende Hændelse, idet han burde have sørget for Besigtelse. Men naturligvis maa ogsaa Assurandøren bidrage til Sagens Oplysning, for saa vidt angaar Forhold, som han har Kundskab om eller har særlig Adgang til at skaffe sig Kendskab til, f. Eks. gennem sine Agenter eller Besigtelsesmænd. Det er ikke nødvendigt for den Forsikrede at bevise, at Skaden skyldes en bestemt ulykkelig Hændelse; det er nok at vise, at Skaden maa være sket ved en ulykkelig Hændelse inden for Forsikringstiden. En *Sø- og Handelsretsdom af 2. April 1912 (m.s. "Ruth")* frifandt Assurandørerne, fordi det ikke kunde bevises, indenfor hvis af de to Assurandørers Forsikringstid Skaden var indtraadt. Nutildags vilde man maaske ikke være saa streng, men nøjes med en Formodning eller muligvis dele Skaden mellem Assurandørerne. Overhovedet er Tendensen den, at den Forsikredes Bevisbyrde anses opfyldt, hvis der findes at være størst Sandsynlighed for, at Skaden falder ind under Forsikringen. Der skal ganske naturligt bevismæssigt mindre til for at faa Erstatning fra sin Assurandør end for at faa Erstatning fra

en Trediemand, som man vil gøre ansvarlig for Skaden uden for Kontraktsforhold.

Vil Assurandøren gøre gældende, at Skaden falder ind under en Undtagelsesbestemmelse, navnlig saadanne som vedrører irregulært Forhold fra den Forsikrede eller hans Folk eller uønskelige Egenskaber ved Forsikringsgenstanden, maa det som Regel være ham, der har Bevisbyrden. Men hvor Forsikringsbetingelserne, saaledes som Konventionens §§ 155–157 bestemmer, at den Forsikrede for en vis Art af Skade kun faar Erstatning, hvis den er foraarsaget af bestemte, nærmere angivne Skadesaarsager, maa han bevise, at Skaden skyldes saadan Aarsag, jfr. *Sø- og Handelsretsdom af 13. Juni 1935 (Motorbaad "Bjarne")*, der ikke fandt det bevist, at Brud paa en Plejlstang skyldtes Støden, og *Østre Landsrets Dom af 28. November 1940 (Motorbaad "Bjørn")*, der ansaa det tilstrækkeligt sandsynliggjort, at Tabet af Skruen skyldtes Sammenstød.

Om Tilfælde af Skade paa Skib af uoplyselig Aarsag og om forsvundne Varer, se ovenfor Side 47–49.

Bevisspørgsmaal ved Afgørelse af, om en Skade hører under Krigsforsikring eller under almindelig Søforsikring, omtales nedenfor i fjerde Kapitel (Side 121–123).

TREDIE KAPITEL

Almindelige Indskrænkninger i Ansvaret. Forsikredes Skyld. Førers og Mandskabs Fejl.

I KONVENTIONENS Kapitel XV om Assurandørens Ansvar findes en Række Regler, som indskrænker eller dog nærmere bestemmer dette Ansvar. Disse Regler gælder for alle de forskellige Søforsikringsarter, for saa vidt der ikke i de særlige Regler om disse er gjort Afvigelser.

I

Konventionens § 63. Tidstab, Konjunkturtab, Forsinkelse.

EN meget vigtig Regel er Konventionens § 63, der lyder saaledes:

"For Tidstab, Konjunkturtab, Tab af Marked eller lignende Tab "og for Forøgelse af sædvanlige Omkostninger som Følge af For- "sinkelse svarer Assurandøren kun, for saa vidt det særligt er be- "stemt".

Denne Bestemmelse er det nødvendige Korrektiv til det vide Ansvar, som Konventionens § 50 hjemler, idet den beskytter Assurandøren mod Følger af en ulykkelig Hændelse, som dels kan være uoverskuelige, dels vanskelige at vurdere økonomisk og dels i særlig Grad afhængige af den enkelte Forsikredes Forhold og hans Evne og Vilje til at afværge og begrænse Skade. Bestemmelsen kan sammenlignes med Regel C i York-Antwerpen Reglerne af 1950 (tidligere af 1924), men den har undgaaet Regel C's almindelige Udelukkelse af "indirekte Følger" – i Erkendelse af Vanskeligheden ved at afgøre, hvad der er direkte, og hvad der er indirekte Følger af en ulykkelig Hændelse. I Stedet giver den i sit første Led Eksempler paa den Art af Tab, der maa udelukkes.

Bestemmelsen sigter navnlig til Tab, der er en Følge af ulykkelig Hændelse, men kan naturligvis ogsaa paaberaabes af Assurandøren over for Tab af den i Paragraffen omhandlede Art, der ikke skyldes saadan Hændelse.

Demurrage. Ved Tidstab tænkes især paa Tidstab for Skib, Demurrage, der altsaa ikke, bortset fra de nedenfor omtalte Tilfælde, erstattes i Kasko- eller Fragtforsikring. Bestemmelsen kan dog ikke udelukke, at Betaling for Demurrage, der maa erlægges af den Forsikrede, kan komme til Erstatning. Naar saaledes forsikrede Varer i Anledning af et Havari maa fremsendes med andet Skib, og der ved Indladningen i dette paaløber Demurrage, som maa betales i Forbindelse med Fremsendelsesfragten, maa denne Demurragebetaling betragtes som et Led i Fremsendelsesomkostningerne og betales af Assurandøren i Henhold til Konventionens § 186. I et saadant Tilfælde kan vel ogsaa erstattes Demurrage under Omladningen betalt til det Skib, der i Følge den oprindelige Fragtkontrakt transporterer Varerne, men i Almindelighed vil Demurragebetaling til dette Skib høre under den i § 63 omtalte Forøgelse af sædvanlige Omkostninger som Følge af Forsinkelse. Heller ikke kan Vareejeren, hvis han har befragtet Skibet paa Tid, forlange erstattet den som Følge af Havari paa Varerne paaløbende ekstra Tidsfragt.

I Konventionens § 166 indeholdes for Krigsforsikring en Undtagelse fra § 63, idet det bestemmes, at hvis Forsikringen omfatter Krigsfare, og Skibet midlertidigt unddrages den Forsikrede ved som Følge af Krig at blive belagt med Embargo, opbragt eller tilbageholdt af fremmed, anerkendt eller ikke anerkendt Statsmagt, erstatter Assurandøren de ved Unddragelsen foraarsagede Udgifter, herunder Hyre og Kostpenge og Forsikringspræmier, og godtgør Afsavn af Skibet med 6 pCt. p.a. af Forsikringssummen. Efter Krigs-Kaskopolicens § 4 gives dog ikke Erstatning for løbende Udgifter og Afsavn i de første 30 Dage.

Hyre og Kostpenge. Hyre og Kostpenge til Besætningen paa et forsikret Skib, som paaløber under en Forsinkelse, maa ses som en Del af Rederens Tidstab og maa derfor være udelukket fra Erstatning, medmindre andet er bestemt i Konventionen eller Policen. Ifølge Kaskopolicens § 4 erstattes efter visse nærmere Regler Hyre og Kostpenge for den Tid, Skibet nødvendigt opholdes ved Reparation af Skade, der omfattes af Forsikringen. Konventionens § 143 hjemler Erstatning for Hyre og Kostpenge under Indhentning af Reparationstilbud, naar dette indhentes efter Aftale med Assurandøren eller

efter dennes Ønske. Desuden indeholder den ovennævnte § 166 Hjemmel for Erstatning. Men uden for disse Tilfælde udelukker § 63 Erstatning af Hyre og Kostpenge under Forsinkelse, f. Eks. Hyre og Kostpenge, der paaløber, fordi Skibet paa Grund af Maskinhavari maa gaa med langsom Fart eller paa Grund af Havari paa Lossegrejerne maa udføre Losning paa en langsommere Maade end normalt.

Konjunkturtab.

Undtagelsen af Konjunkturtab og Tab af Marked har navnlig Hensyn til Vareforsikring. Udelukkelsen af Erstatning for disse Tab medfører, at Assurandøren f. Eks. ikke erstatter Tab ved, at Varerne som Følge af en ulykkelig Hændelse kommer for sent frem. Dog kan Opgørelsesreglerne for Ladningsskade undertiden føre til, at ogsaa Konjunkturtab erstattes, idet Erstatningen efter Konventionens §§ 192, Nr. 3, og 194 beregnes paa Grundlag af Forsikringssummen, uanset om Varernes Værdi i ubeskadiget Stand paa Grund af Prisfald er blevet mindre end denne.

Forøgelse af sædvanlige Omkostninger ved Forsinkelse.

Som Eksempler paa Forøgelse af sædvanlige Omkostninger som Følge af Forsinkelse kan for Kaskoforsikringens Vedkommende nævnes et Skibs daglige Forbrug af Maskinfornødenheder under en Forsinkelse. Hjemmel for Erstatning heraf haves dog i Konventionens § 143 om Ophold for Indhentning af Reparationstilbud og i dens § 149 om Reparationsophold. Endvidere Havneudgifter under et forlænget Ophold i Havn. Disse kan dog erstattes, naar de paaløber under Indhentning af Tilbud eller under Reparation, efter Konventionens §§ 143 og 145.

I en af *Sø- og Handelsretten den 20. Maj 1947* paadømt Sag (*"s.s. Lotte"*) krævedes Erstatning hos Kaskoassurandøren for Udgifter til Afmagnetisering af det forsikrede Skib efter et Værftsophold for Assurandøren vedkommende Havarireparationer. Skibet var tidligere afmagnetiseret den 22. Juni 1944 (med Certifikat til 5. August) og den 28. Juli 1944 (med Certifikat til den 28. September). Værftsopholdet strakte sig fra 3. August til 19. September 1944, og Skibet blev straks efter Værftsopholdet paany afmagnetiseret. Det udtaltes i Dommen:

"Retten finder, at der ikke med Sikkerhed kan gaas ud fra, at "Sagsøgerne har lidt noget Tab som Følge af den her ommeldte

"Afmagnetisering. Men under alle Omstændigheder maa Retten "ligesom de Sagsøgte mene, at der her efter Arten af de paagæl- "dende Udgifter alene er Tale om en Forøgelse af de sædvanlige "Omkostninger som Følge af en ved Havariet foraarsaget Forsin- "kelse for Skibet, og saadanne Udgifter vil, da andet ikke er sær- "ligt bestemt, de Sagsøgte i Medfør af Konventionens § 63 ikke "have at erstatte."

For Vareforsikringens Vedkommende kan som Omkostninger, der er en Følge af Forsinkelse, nævnes Renter af Rembours, der paaløber under Varernes Tilbageholdelse, og Pakhusleje, naar et normalt Ophold i Pakhus forlænges paa Grund af Havari.

Under Krigen 1939–45 var det et Stridspunkt mellem Krigs-assurandørerne og de civile Vareassurandører, om Krigsforsikringen skulde erstatte den Tillægspræmie for Ekstraophold under Rejsen, som Vareassurandørerne beregnede sig, naar Varerne opholdtes ved Krigshavari. Naar denne Præmie, saaledes som Tilfældet er nu efter Foreningen af danske Søassurandørers Tarif i Tilslutning til Klausul Nr. 222 (Side 246), beregnes for ekstraordinært Ophold, uanset om Varerne er oplosset eller ej, synes den at maatte betegnes som en Forøgelse af sædvanlige Omkostninger som Følge af Forsinkelse, saaledes at den efter Konventionens § 63 ikke skal erstattes.

Forholdet til Havari grosse.

Tab af de i Konventionens § 63 omhandlede Arter vil som Regel heller ikke blive godtgjort i Havari grosse, jfr. den ovennævnte Regel C i York–Antwerpen Reglerne. Men hvor der er hjemlet Undtagelser, altsaa navnlig med Hensyn til Hyre og Kostpenge i Nødhavn, maa Assurandøren erstatte Havari grosse Bidrag dertil, og dette gælder ikke alene, naar Tabet er lidt af andre Deltagere i Havariet, men ogsaa naar det er lidt af den Forsikrede. Ifølge Konventionens § 165 og Kaskopolicens § 7 maa Kaskoassurandøren endvidere for Skib, som ikke har Ladning inde, erstatte Skade, der skulde godtgøres i Havari grosse, hvis Skibet havde Ladning ombord, og derunder ogsaa Tab, som vilde omfattes af Konventionens § 63.

Om Forholdet mellem Konventionens § 63 og Reglerne i § 56 om Opofrelse til Redning af de forsikrede Interesser tales nedenfor i femte Kapitel (Side 163).

II

Konventionens § 64. Kontrakt paa usædvanlige Betingelser.

KONVENTIONENS § 64 bestemmer, at Skade som Følge af, at den Forsikrede har afsluttet Fragtkontrakt eller anden Kontrakt paa usædvanlige Betingelser, ikke erstattes. Bestemmelsen stammer fra § 121 i Conventionen af 1850, der siger, at uanmeldte, usædvanlige Betingelser mellem Forfragter og Befragter ikke falder Kompagniet som Forsikrer til Last. Der er under Nutidens Forhold ikke ofte Anvendelse for den med Hensyn til Fragtkontrakter, da disse i saa vidt Omfang er standardiserede. Under Krigen 1939–45 har der været Spørgsmaal om at anvende Bestemmelsen paa de Klausuler i Certepartier og Konnossementer, der giver Rederen en urimeligt vidtgaaende Ret til under Krigsforhold at oplosse Varer uden for Bestemmelsesstedet og samtidig kræve fuld Fragt for dem, men saadanne Bestemmelser blev hurtigt saa udbredte, at de ikke kunde betegnes som usædvanlige. Det har ogsaa været overvejet, om Konventionens § 64 eller dens Analogi kunde anvendes paa de ovenfor Side 62 omtalte Bestemmelser, hvorved Søassurandørerne fastsatte Tillægspræmier for Varers Ophold paa Grund af Krigshavari, hvilke Præmier da af de Forsikrede blev krævet erstattet af Krigsassurandørerne. Med anden Kontrakt end Fragtkontrakt er navnlig tænkt paa Kontrakter med Stevedorer, med Skibsværfter, med Bugserselskaber, med Speditører. De i Praksis hyppigst forekommende Spørgsmaal om usædvanlige Betingelser i saadanne Kontrakter hører imidlertid under de særlige Regler i Konventionens § 71, sidste Stk., om Fraskrivelse af Ret til Erstatning fra Trediemand, se nedenfor Side 195–196, og i § 161, 2. Pkt., om ikke sædvanlige Vedtagelser vedrørende Erstatningspligt for Sammenstød.

I Forbindelse med Konventionens § 64 maa ogsaa nævnes Bestemmelsen i § 51, 2. Stk., der siger, at hvis der i Befragtningsaftalen er fastsat Regler om Opgørelse af Havari grosse, der afviger fra de i Lov foreskrevne, anses en i Overensstemmelse dermed udfærdiget Dispache som lovlig opgjort, saafremt Reglerne er almindelig anerkendt i international Forretningsbrug, se nedenfor Side 149.

III

Konventionens § 65. Erstatning til Trediemand.

KONVENTIONENS § 65 indeholder følgende Regel:

"Assurandøren svarer ikke for Erstatning, som den Forsikrede "maa udrede til Trediemand, medmindre det maatte følge Bestem- "melserne i §§ 51–56, eller den Forsikredes Erstatningspligt hid- "rører fra Skade ved Sammenstød, der omfattes af Bestemmelserne "i § 160".

Skade ved Sammenstød.

Reglerne om Erstatning for Skade ved Sammenstød gælder for Kaskoforsikring og Fragtforsikring, idet Erstatningen efter § 160 deles over Skib og Fragt, og omfatter de hyppigst forekommende Tilfælde af Erstatning til Trediemand. Ifølge § 161 godtgøres dog ikke Erstatning som Følge af Tab af Menneskeliv eller Skade paa Person, paa Skibets egen Ladning, eller paa Genstande, der befinder sig ombord, eller Erstatning til Tidsbefragter eller andre, hvis Interesse er knyttet til Skibet. § 162 bestemmer, at Sammenstød anses at foreligge, naar Skibet eller dets Tilbehør støder imod andet Skib eller anden fast eller flydende Genstand, og naar andet Skib eller anden Genstand støder imod Skibet eller dets Tilbehør.

Opofrelse af Trediemands Ejendele.

Tilfælde, hvor Erstatning til Trediemand for Opofrelse af hans Ejendele kan blive at godtgøre efter Bestemmelserne i §§ 51–56, omtales i femte Kapitel (Side 163–165).

Anden Erstatning.

Foruden Erstatning for saadan Skade ved Sammenstød og dermed beslægtede Tilfælde, der falder uden for Reglerne i Konventionens §§ 160–162, udelukker § 65 fra Assurandørens Ansvar f. Eks. Erstatning til Trediemand for Skade ved Olie fra Skibets Tanke, der flyder ud ved Havari eller tømmes ud ved Tankrensning, og for Skade ved Eksplosion af Nitratladning.

Det Ansvar for Erstatning til Trediemand, der ikke omfattes af Kaskoforsikring, dækkes af Rederierne i gensidige Foreninger, Protection and Indemnity Associations.

Engelsk Ret.

Efter engelsk Ret anses Erstatning til Trediemand ikke uden særlig Aftale omfattet af Søforsikringen. I en Dom fra 1836 i Sagen *De Vaux v. Salvador* udtales det om en Erstatning for Sammenstød, at den ikke var "a necessary nor a proximate effect of the perils "of the sea, but growing out of an arbitrary provision of the law "of nations". (To Aar efter kom den amerikanske Højesteret til

det modsatte Resultat, nemlig at saadan Erstatning maatte betragtes som en "direct and proximate effect" af Sammenstødet.)

I engelske Kaskopolicer indtages derfor en særlig Collision Clause eller Running Down Clause, der i Institute Time Clauses, 1941, Hulls, lyder saaledes:

"1. And it is further agreed that if the Ship hereby Insured shall "come into collision with any other Ship or Vessel and the Assured "shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay "by way of damages to any other person or persons any sum or "sums in respect of such collision the Underwriters will pay the "Assured such proportion of three-fourths of such sum or sums so "paid as their respective subscriptions hereto bear to the value of "the Ship hereby Insured, provided always that their liability in "respect of any one such collision shall not exceed their propor- "tionate part of three-fourths of the value of the Ship hereby "Insured, and in cases in which the liability of the Ship has been "contested, or proceedings have been taken to limit liability, with "the consent in writing of the Undersigned, they will also pay a "like proportion of three–fourths of the costs which the Assured "shall thereby incur, or be compelled to pay; but when both "Vessels are to blame, then unless the liability of the Owners of "one or both of such Vessels becomes limited by law, claims under "this clause shall be settled on the principle of cross-liabilities as "if the Owners of each Vessel had been compelled to pay to the "Owners of the other of such Vessels such one-half or other pro- "portion of the latter's damages as may have been properly allowed "in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured "in consequence of such collision.

"Provided always that this Clause shall in no case extend to "any sum which the Assured may become liable to pay, or shall "pay for removal of obstructions under statutory powers, for injury "to harbours, wharves, piers, stages, and similar structures, con- "sequent on such collision; or in respect of the cargo or engage- "ments of the Insured Vessel, or for loss of life or personal injury.

"2. Should the Vessel hereby insured come into collision with "or receive salvage services from another Vessel belonging wholly

"or in part to the same Owners, or under the same management, "the Assured shall have the same rights under this policy as they "would have were the other Vessel entirely the property of owners "not interested in the Vessel hereby insured; but in such cases the "liability for the collision or the amount payable for the services "rendered, shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon "between the Underwriters and the Assured."

Undertiden forsikres dog hele Ansvaret i Stedet for som i den her citerede Klausul kun de tre Fjerdedele. Klausulen angaar, som det vil ses, kun Sammenstød mellem det forsikrede Skib og andet *Ship or Vessel.*

Dækningen af Ansvar overfor Trediemand for Sammenstødsskade anses i England som en selvstændig Forsikring inden for Kaskopolicen, saaledes at Erstatning ydet i Henhold til Kollisionsklausulen – i Modsætning til, hvad der gælder efter Konventionen – ikke lægges til den øvrige Erstatning ved Afgørelsen af, om Forsikringssummen er overskredet. For Kollisionserstatningen gælder det i Klausulen paa Grundlag af Skibets Værdi fastsatte særlige Maksimum.

IV

Konventionens § 66. Kreditorers Retsforfølgning.

OVENFOR i andet Kapitel (Side 43) er omtalt Reglen i Konventionens § 66, der lyder saaledes:

"Assurandøren erstatter ikke Skade som Følge af, at den For-"sikredes Kreditorer iværksætter Arrest eller anden Retsforfølgning, "medmindre dette finder Sted i Anledning af et Krav, der omfattes "af Forsikringen, og det ikke kan lægges den Forsikrede til Last, "at Retsforfølgningen ikke er afværget."

Krav, der omfattes af Forsikringen, er f. Eks. ved Kaskoforsikring Krav paa Erstatning for Sammenstødsskade efter Konventionens § 160 eller Værfts Krav paa Betaling for en Havarireparation og ved Vareforsikring Krav paa Lagerleje under Havari.

Skal Erstatning for Skade som Følge af Retsforfølgning ydes, gælder dog Konventionens øvrige Indskrænkninger i Assurandørens Erstatningspligt, f. Eks. § 63 om Tidstab, Konjunkturtab og lignende Tab.

V

Konventionens §§ 67–69. Den Forsikredes Foraarsagelse af Forsikringsbegivenheden.

REGLERNE om Virkningen af, at den Forsikrede har foraarsaget Forsikringsbegivenheden, findes i Konventionens §§ 67–69.

§ 67 er saalydende:

"Har den Forsikrede ved Handling eller Undladelse forsætligt "foraarsaget Forsikringsbegivenheden, har han ikke noget Krav "mod Assurandøren.

"Har han foraarsaget Forsikringsbegivenheden ved Handling eller "Undladelse, der kan tilregnes ham som grov Uagtsomhed, afgøres "det under Hensyn til Skyldgraden og Omstændighederne iøvrigt, om "Erstatning skal ydes og i bekræftende Fald med hvilket Beløb."

Bestemmelsen svarer til Forsikringsaftalelovens § 18, der ifølge Lovens § 20 er tvingende. Loven tillader dog Aftale om, at Assurandøren kan afkorte indtil 5 % i Erstatningen, hvis Forsikringsbegivenheden er fremkaldt ved Uagtsomhed, der ikke kan betragtes som grov, men denne Adgang har Konventionen ikke benyttet, og den bruges heller ikke ved Policerne.

Forsikringsaftalelovens § 18 taler om, at den Sikrede fremkalder Forsikringsbegivenheden, men Konventionen har i Stedet brugt Udtryksmaaden "ved Handling eller Undladelse foraarsaget Forsikringsbegivenheden" og har saaledes udtrykkeligt ligestillet Undladelse med Handling, se herom nedenfor ved Omtalen af Konventionens § 70, der ogsaa udtrykker sig saaledes (Side 74).

Forsætlig Fremkaldelse af Forsikringsbegivenheden for at besvige Assurandøren forekommer nu til Dags sjældent i Forbindelse med dansk Søforsikring. Undertiden ses en paafaldende Mangel paa Interesse for at bringe et forsikret Skib ud af en Havarisituation, men det vil i Reglen ikke være muligt at tilvejebringe noget Bevis for Forsæt og for Medviden hos Skibets Ejer, hvor det ikke er ham der er Fører.

Forsætlig eller dog groft uagtsom Foraarsagelse af en Forsikringsbegivenhed kan forekomme i den Form, at den Forsikrede for at opnaa Fordel udsætter Forsikringsgenstanden for sikker eller dog meget sandsynlig Skade, f. Eks. lader sit Skib paa uforsvarlig Maade forcere Is eller afsender Varer, hvor dette paa Grund af Krigsforhold er uforsvarligt.

I Søforsikring er det særlig paakrævet, at der fastholdes en vis Standard for den Forsikredes Handlemaade. Fareforøgelsesreglerne giver ikke Assurandøren den fornødne Beskyttelse, fordi de kræver en bestemt Angivelse i Policen af den paagældende Fareomstændighed, jfr. Konventionens § 42, og noget lignende gælder Sikkerhedsforskrifter efter § 49. I Brandforsikring er det maaske muligt at indtage det fornødne i Policen, i Søforsikring er Farerne saa mangfoldige, at det er praktisk ugørligt. Man føres derfor til i Søforsikring at give Reglerne om Foraarsagelse af Forsikringsbegivenheden en ret vid Anvendelse.

Hvis Handlingen skyldes Myndighedernes Ordre, kan § 67 ikke paaberaabes, jfr. saaledes den Side 29 omtalte Isoverenskomst:

"Det paalægges den Forsikrede og Skibets Fører at udvise al "mulig Forsigtighed med Hensyn til Skibets Sejlads under Forhold, "hvor der bestaar Fare for Isskade, og ikke uden Nødvendighed "udsætte Skibet for saadan Skade.

"Bestemmelserne i Konventionens §§ 49 og 67 kan ikke bringes "til Anvendelse, for saa vidt en indtruffen Isskade skyldes, at Ski- "bet har maattet udføre Pligtrejser under Isforhold. Under Ud- "førelse af saadanne Pligtrejser er Rederiet berettiget til at for- "lange Afdraget helt eller delvis medforsikret".

Forsikredes Folk.

Et Spørgsmaal, der i Teorien har givet Anledning til Tvivl, men som ikke indenfor Søforsikring har vist sig at volde særlige Vanskeligheder, er Spørgsmaalet om Virkningen af, at Forsikringsbegivenheden er foraarsaget af nogen, der er ansat i den Forsikredes Tjeneste eller handler paa hans Vegne. Konventionen har lige saa lidt som Forsikringsaftaleloven forsøgt at give nogen almindelig Løsning paa Spørgsmaalet, men har i § 70 givet en Regel om det praktisk vigtigste Tilfælde, nemlig det, at Forsikringsbegivenheden er foraarsaget af Skibets Fører eller Mandskab eller andre Personer i Skibets Tjeneste, se Side 72–76. For andre Personer i den Forsikredes Tjeneste maa det formentlig komme an paa, om deres Handlinger naturligt kan ligestilles med en Handling af den Forsikrede selv. Det maa en saadan Handling i hvert Fald, naar den har Karakteren af en Disposition paa den Forsikredes Vegne, eller den bestaar i Fejl i Udførelsen af en saadan Disposition. Dispositioner

med Hensyn til et Skibs Farter eller Ladninger, som træffes af Rederiet, maa anses for Dispositioner af den Forsikrede, selv om det er en Funktionær, der har truffet dem. Paa den anden Side maa Assurandøren vist nok altid hæfte for Skade foraarsaget af rent underordnede Funktionærer.

Franske Policer.

I den franske Kaskopolice har man nærmere fastsat, for hvilke Personer Assurandøren hæfter.

Artikel 1, § 1, 3. Stk., lyder saaledes:

"Sont également aux risques des assureurs, dans les mêmes con-"ditions, les dommages et pertes causés au navire par des fautes "des préposés terrestres de l'assurè, à condition que ces fautes "n'aient pas le caractère d'un dol ou d'une fraude, ainsi que ceux "provoqués par un vice caché du corps ou des appareils moteurs, "pourvu que ces dommages et pertes ne soient pas le résultat d'une "faute caractérisée des armateurs, ou de l'un d'eux, de leurs di-"recteurs, chefs d'agences, capitaines d'armement, ou chefs du "service technique. Il est toutefois specifié qu'en aucun cas le rem-"placement ou la réparation des pièces affectées d'un vice caché "ne sera à la charge des assureurs".

Derimod fritager den franske Varepolice Assurandøren for den Forsikredes Folks Fejl, idet dens Artikel 7, under c ubetinget undtager:

"Faits ou fautes de l'assuré, de l'expéditeur, du destinataire ou "de leurs préposés, représentants ou ayants droit; insuffisance ou "mauvais conditionnement des emballages".

Vareforsikring.

Efter Konventionen maa det ved Vareforsikring antages, at Assurandøren hæfter for Følgerne af Fejl, der skyldes den Forsikredes Sælger eller hans Speditør. Hvis Sælgeren er Forsikringstager, kan det dog af § 98, Nr. 5, følge, at Assurandøren ikke hæfter for hans Foraarsagelse af Forsikringsbegivenheden, nemlig hvis de forsikrede Varer er i hans Varetægt, herunder ifølge § 98, sidste Stk., at de besiddes af nogen paa hans Vegne. Endvidere maa Bestemmelsen i Konventionens § 184, hvorefter Assurandøren ikke erstatter Skade, der er en Følge af Varernes utilstrækkelige eller mangelfulde Indpakning, gælde ubetinget, altsaa uanset om Fejlen kan tilregnes den Forsikrede, og derfor ogsaa naar den kan tilregnes Sælger eller Aflader.

Erstatningens Nedsættelse eller Bortfald ved grov Uagtsomhed.

Den i Konventionens § 67, 2. Stk., omhandlede Afgørelse af, om Erstatning skal ydes og med hvilket Beløb, maa i første Række træffes af Assurandøren eller Dispachøren, og hvis den Forsikrede ikke vil rette sig derefter, da af Domstolene. Nedsættelse af Erstatning forekommer sjældent i Praksis.

Forsvarlig Skadeforvoldelse.

Ifølge Konventionens § 68, 1. Stk., der svarer til Forsikringsaftalelovens § 19, 2. Stk., finder Bestemmelsen i § 67 ikke Anvendelse, naar den Handling eller Undladelse, hvorved Forsikringsbegivenheden er foraarsaget, har haft til Formaal at afværge eller begrænse Skade paa Person eller Ejendom under saadanne Omstændigheder, at den maa anses forsvarlig. Hvis der saaledes under Forsøg paa at redde Menneskeliv opstaar Skade paa et forsikret Skib, maa Kaskoassurandøren erstatte denne Skade, se herom og om Bjergning af Skib ovenfor Side 47. Medfører Handlingen, at den Forsikrede faar et Erstatningskrav mod Trediemand, til hvis Fordel den er foretaget, indtræder Assurandøren i Kravet efter Reglen i Konventionens § 71, 2. Stk. Selvom den Skade, som afværges eller begrænses, vedrører den Forsikredes egne, ikke af Forsikringen omfattede, Ejendele, maa Assurandøren hæfte, naar Opofrelsen bestaar i Skade paa den forsikrede Genstand. Er de Ejendele, for hvis Skyld Handlingen er foretaget, dækket ved en anden Forsikring, vil den Forsikrede normalt faa et Krav mod denne, i hvilket Assurandøren af den opofrede Interesse kan indtræde.

Opsigelse af Forsikringen.

Ifølge Konventionens § 69 kan Assurandøren, hvis den Forsikrede ved Handling eller Undladelse, forsætligt eller groft uagtsomt foraarsager en Forsikringsbegivenhed, opsige Forsikringen uden Varsel, medmindre Tilfældet falder ind under § 68, 1. Stk.

Forholdet mellem Konventionens Regler om irregulær Handlemaade.

Der kan være nogen Tvivl om Forholdet mellem Bestemmelserne om den Forsikredes eller hans Folks Foraarsagelse af Forsikringsbegivenheden, Konventionens §§ 67–70, og paa den ene Side Reglerne om Fareforøgelse, Konventionens §§ 42–46, Deviation, § 47, og Overtrædelse af Sikkerhedsforskrifter, §§ 49 og 116, og om Usødygtighed og lignende, §§ 114–115, og paa den anden Side Reglerne om den Forsikredes Forsømmelse af Pligter i Skadestilfælde, Konventionens § 78. Spørgsmaalet har Betydning, fordi der i de forskellige Bestemmelser knyttes forskellige Virkninger til den For-

sikredes irregulære Forhold og opstilles forskellige Betingelser for, at disse Virkninger kan indtræde. Det brogede Billede, disse Bestemmelser frembyder, skyldes for en Del, at de har maattet følge tvingende Regler i Forsikringsaftaleloven.

Grænserne for det Omraade, der dækkes af Konventionens § 67, er til begge Sider ret ubestemte og beror paa et Skøn, og det maa utvivlsomt erkendes, at der er Grænseomraader, der omfattes baade af § 67 og andre Bestemmelser i Konventionen eller Policen. Naar den Forsikrede lader Skibet forcere Is eller sejle ud fra en Havn med Isdannelse, kan der foreligge baade en Overtrædelse af Sikkerhedsforskrifter i Policen og et Forhold, der falder ind under § 67, nemlig naar Isforholdene er saadan, at det er givet, at Skibet vil lide Skade. Der kan samtidig foreligge en Deviation ved Overskridelsen af det Fartomraade, der for Vinteren er fastsat af Hensyn til Isfaren. Paa samme Maade kan Udsendelsen af et usødygtigt Skib være saa uforsvarlig, at den Forsikrede maa siges at have fremkaldt Forsikringsbegivenheden.

Hvor man befinder sig inden for saadanne Fællesomraader, maa det sikkert antages, at Assurandøren er berettiget til at paaberaabe sig den af Bestemmelserne, som han foretrækker.

Den Forsikredes Forsømmelse af at opfylde sine Pligter til at afværge eller begrænse Skaden efter Konventionens § 78 kan have en saadan Karakter, at han maa siges at have fremkaldt Forsikringsbegivenheden. Imidlertid er Virkningerne for den Forsikrede efter § 78 for saa vidt strengere end Virkningerne efter § 67, 2. Stk., som han efter § 78 i Tilfælde af grov Uagtsomhed uden videre mister sin Ret, medens det efter § 67, 2. Stk., skal afgøres under Hensyn til Skyldgraden og Omstændighederne iøvrigt, om Erstatning skal ydes og i bekræftende Fald med hvilket Beløb. Assurandøren maa i saadanne Tilfælde kunne forlange den strengere Regel i § 78 anvendt, men kan formentlig tillige opsige Forsikringen efter § 69.

VI

Konventionens § 70. Førers og Mandskabs Fejl.

REGLEN om Førers og Mandskabs Fejl findes i Konventionens § 70, der lyder saaledes:

"For saa vidt Undtagelse ikke er gjort, har det ingen Indflydelse "paa Assurandørens Ansvar, at Forsikringsbegivenheden er for- "sætligt eller uagtsomt foraarsaget ved Handling eller Undladelse af "Skibets Fører eller Mandskab eller af andre Personer i Skibets "Tjeneste".

Bestemmelsen har gammel Hævd, men har i Tidernes Løb haft forskellig Udformning. I Conventionen af 1850 indeholdtes Reglen i § 65:

"For saa vidt ingen Undtagelse er gjort i denne Convention, "henhører ogsaa under den af Compagniet tegnede Forsikkring al "Skade, som foraarsages den Forsikkrede af Skipperen eller de øvrige "Skibsfolk. Dog indestaar Compagniet ikke Rederen for den Skade, "som med Hensyn til Skib eller Fragt tilføjes ham ved Skipperens "Skjelmerie eller dennes Tilsidesættelse af gjældende Loves eller "denne Conventions Forskrivter".

Ved Skælmeri forstod man bevidst Tilsidesættelse af de Skipperen paahvilende Pligter.

§ 248 i Søloven af 1. April 1892 sagde: "At Skaden kan tilregnes Skipper eller Mandskab ophæver ikke Forsikrerens Ansvar".

Konventionens § 70 bruger Udtrykket "ingen Indflydelse paa Assurandørens Ansvar". Dette betyder, at medens Assurandørens Hæftelse udelukkes eller begrænses efter de nærmere Regler i de foregaaende Paragraffer, naar Forsikringsbegivenheden er foraarsaget forsætligt eller groft uagtsomt af den Forsikrede, saa gælder dette ikke, naar Forsikringsbegivenheden er foraarsaget af Fører eller Mandskab, eller anden Person i Skibets Tjeneste. Det vil altsaa sige, at dersom Assurandøren vilde have hæftet for Havariet, hvis det havde været hændeligt, hæfter han ogsaa, naar det skyldes Besætningens Fejl. Imidlertid er Havarier undertiden af en saadan Art, at det er vanskeligt at forestille sig dem som hændelige. Dette gælder navnlig, naar der er handlet med Forsæt. Saaledes forekom det under Besættelsen af Danmark i Krigen 1939–45 nogle Gange, at Besætningen sejlede Skibet til Sverige eller England for selv at

komme bort fra Tyskerne og derefter overlod Skibet til dets Skæbne eller lod det beslaglægge. Her forekommer det i § 70 brugte Udtryk noget ufyldestgørende, men Meningen er, at Assurandøren ogsaa da hæfter. I de nævnte Tilfælde anerkendte Krigsforsikringen for danske Skibe sit Ansvar.

Endvidere følger det af § 70, at hvis Assurandøren ikke vilde hæfte for Forsikringsbegivenheden, hvis den var hændelig, hæfter han heller ikke, naar den skyldes Besætningens Fejl. Saaledes svarer Assurandøren ikke for en Maskinskade, der skyldes en Fejl af Maskinpersonalet, hvis Skaden ikke har givet sig Udslag i en af de i Konventionens § 155 nævnte Begivenheder. Her maa dog bemærkes, at hvor en Regel undtager et vist Fareomraade fra Assurandørens Ansvar, vil det kunne faa Indflydelse paa Bedømmelsen af, om en Begivenhed falder inden for dette, om den er foraarsaget ved Besætningens Fejl, se nedenfor i fjerde Kapitel (Side 118–119).

Selvstændig Skadesaarsag.

Der spørges undertiden, om Besætningens Fejl kan anses som selvstændig Skadesaarsag. Ser man alene paa Konventionens § 70, maa man sige, at Besætningens Fejl ikke betragtes saaledes. Princippet er, at man ved Afgørelsen af, om Assurandøren er ansvarlig, ser bort fra Besætningens Fejl eller Forsømmelser, og undersøger om Begivenheden da omfattes af Assurandørens Ansvar. Men som sagt gives der Tilfælde, hvor man ikke med Mening kan bortse fra Besætningens Fejl som Aarsag til Skaden. Her er der ikke andet for, end at erkende, at ogsaa Skade, der alene skyldes Besætningens Fejl, er foraarsaget ved en ulykkelig Hændelse, som omhandlet i Konventionens § 50, og at Fejlen derfor maa anerkendes som en selvstændig Skadesaarsag.

Engelsk Ret.

I den engelske Marine Insurance Act, 1906, Sect. 55 (2) (a) hedder det:

"The insurer is not liable for any loss attributable to the wilful "misconduct of the assured, but, unless the policy otherwise pro- "vides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insu- "red against, even though the loss would not have happened but "for the misconduct or negligence of the master or crew".

Skade, der alene skyldes Førers eller Mandskabs Fejl, anses ikke for omfattet af engelsk Søforsikring – den skyldes ikke *perils of the*

sea. Det har derfor været nødvendigt at indbefatte saadan Skade i Kaskopolicens "Inchmaree" Klausul, se ovenfor Side 15.

Baade Handling og Undladelse.

Som det vil ses, stiller Konventionens § 70, ligesom dens § 67, Undladelse lige med Handling. Dette er sikkert ganske berettiget. Skibets Fører og Mandskab har en Række Forpligtelser med Hensyn til Rejsens Udførelse, og Brud paa disse Pligter kan ligesaavel have Form af Undladelser som af Handlinger.

Ofte kan et Forhold efter Behag kaldes Handling eller Undladelse. Man kan lige saa godt sige, at Føreren har foraarsaget Skaden ved at gaa med for stærk Fart i Taagen, som at han har foraarsaget Skaden ved at undlade at nedsætte Farten i Taagen.

Ikke alene i Sømandstjenesten.

Reglen i § 70 er ikke – saaledes som den tilsvarende Regel i den norske Plans § 5 – indskrænket til Tilfælde, hvor den paagældende Handling eller Undladelse er sket i Sømandstjenesten. Dette har navnlig Betydning med Hensyn til Fører og Styrmænd, idet disse har Hverv, som gaar ud over det sømandsmæssige. Hvis de under Udførelsen af saadanne Hverv kommer til at foraarsage Skade, som iøvrigt er af en saadan Beskaffenhed, at den vedrører Assurandøren, maa den efter Konventionen erstattes. Som Eksempel kan nævnes, at Skibet bliver beslaglagt paa Grund af Førerens Fejl med Hensyn til Oplysninger over for en krigsførende Magt. Krigsassurandøren maa hæfte for Beslaglæggelsen, medmindre Forholdet falder ind under Konventionens § 76.

Som Personer, der er i Skibets Tjeneste uden at høre til dets Besætning, jfr. de sidste Ord i § 70, kan nævnes Lods, Baadmænd, Stevedorer og Lossearbejdere.

Forsikredes Medskyld.

Har den Forsikrede selv Medskyld i den skadegørende Handling eller Undladelse, saaledes hvor den er sket efter hans Ordre eller skyldes mangelfuld Instruktion fra hans Side, maa det afgøres efter Konventionens § 67 om han har Ret til Erstatning.

Handlinger i den Forsikredes Interesse.

Et Spørgsmaal i Forbindelse med § 70, som Konventionen ikke har forsøgt at løse, er det, hvilken Virkning det har, at Skibets Fører foretager Handlinger, der er i den Forsikredes Interesse, men som medfører Skade af en saadan Art, som normalt erstattes af Assurandøren. Der tænkes navnlig paa saadanne Tilfælde som det, at Føreren for at spare Tid forcerer en Barre i Stedet for at

afvente Højvande eller forcerer Is i Stedet for at afvente Isbryderhjælp. Ofte vil der her være en Formodning om, at den Forsikrede har billiget Forholdet, men selv hvor dette ikke er Tilfældet, vil det maaske være berettiget efter Omstændighederne at fritage Assurandøren for at erstatte Skaden. Reglen i Konventionens § 73 om Fradrag i Erstatningen af, hvad den Forsikrede som Følge af Havariet har eller burde have sparet eller indtjent, giver ikke den fornødne Beskyttelse i dette Forhold.

Undtagelser fra Konventionens § 70.

Konventionens § 70 gælder kun, for saa vidt Undtagelse ikke er gjort. I Konventionen findes en Række saadanne Undtagelser, hvor Risikoen for Førers eller Mandskabs Fejl eller Forsømmelser i større eller mindre Omfang er lagt paa den Forsikrede.

Konventionens § 49. Sikkerheds-forholdsregler.

Som en almindelig Regel gælder ifølge Konventionens § 49, at er der i Forsikringsaftalen givet Paalæg om Forholdsregler, der skal tjene til at forebygge Forsikringsbegivenhedens Indtræden eller begrænse Skadens Omfang, og har den Forsikrede eller nogen anden, hvem det paahviler at passe Overholdelsen, gjort sig skyldig i Forsømmelse i saa Henseende, er Assurandøren kun i det Omfang ansvarlig for indtruffen Skade, i hvilket det godtgøres, at Forsømmelsen har været uden Indflydelse paa Forsikringsbegivenhedens Indtræden og Skadens Størrelse. Med den Forsikrede ligestilles altsaa andre Personer, hvem det paahviler at paase Overholdelsen af givne Paalæg, herunder efter Omstændighederne ogsaa Medlemmer af Skibets Besætning som Fører, Styrmænd og Maskinmestre, men derimod ikke det underordnede Mandskab. Naar det saaledes i Kaskopolicen (II. c.) er bestemt, at af visse tunge Ladninger maa Antallet af de i Skibet indladede Vægttons ikke overstige Halvdelen af Skibets Bruttotonnage, maa Assurandøren kunne gøre Brug af Reglen i Konventionens § 49, hvis Fører eller Styrmand gør sig skyldig i Forsømmelse med Hensyn til Overholdelsen af denne Forskrift.

Konventionens §§ 47, 76 og 114: Deviation, Krigsforskrifter, Usødygtighed.

For Kaskoforsikring og anden Forsikring af Reders Interesse gælder efter Konventionens § 47 om Deviation, at Assurandørens Ansvar ophører, naar Afvigelsen foretages forsætlig af Skibets Fører, og Rederen ikke har givet denne behørig Forskrift om at følge den angivne Vej. Efter § 76 gælder noget tilsvarende for Overtrædelse

af Forskrifter givne af krigsførende eller neutrale Magter i Anledning af Krig. Endvidere gælder for saadanne Forsikringer ifølge § 114, at Assurandøren kan paaberaabe sig Skibets Usødygtighed, ikke alene hvis det maa antages, at den Forsikrede har vidst eller burdet indse, at Manglen forefandtes, men ogsaa hvis Skibets Fører har vidst eller burdet indse det.

Toldsvig. Efter Konventionens § 118 gælder det, at Assurandøren ikke godtgør Bøder, der paalægges, og ikke svarer Erstatning for Beslaglæggelse eller Konfiskation af Skibet, der finder Sted som Følge af, at Skibets Fører, Mandskab eller andre gør sig skyldig i eller mistænkes for Toldsvig, Overtrædelse af Ind- eller Udførselsforbud eller lignende Forseelse eller Forsøg derpaa.

Blokadebrud. Endelig kan nævnes Konventionens § 167, der gælder Krigsfare og fritager Assurandøren for at erstatte Skade, der er en Følge af Krig og foraarsages ved, at Skibet forsøger at bryde en effektiv Blokade. Reglen er absolut og gælder altsaa ogsaa, naar Skibets Fører uden den Forsikredes Vilje forsøger Blokadebrud.

FJERDE KAPITEL

Foraarsagelse. Flere Aarsager. Krigsfare eller Søfare.

I

Udtryk for Aarsagsforhold.

I KONVENTIONEN, i Policerne og i Klausulerne støder man overalt paa Udtryk, der angiver et Aarsagsforhold. Det er saadanne Udtryk som "foraarsage", "medføre", "foranledige", "bevirke", forvolde", "skyldes", "hidrøre fra", "følge af", "som Følge af", "ved", "for at". Endvidere det negative "uden Indflydelse paa". Hvad der dermed skal udtrykkes, er enten at Assurandøren skal hæfte, naar Aarsagsforholdet er til Stede, eller at han da ikke skal hæfte, eller at han ikke skal hæfte, medmindre det er til Stede. Det, der angives som Aarsager, kan være en ulykkelig Hændelse i Almindelighed, eller en speciel Form for en saadan Hændelse, saasom Sammenstød, Stranding, Ild, Tyveri eller Beslaglæggelse. En stor Gruppe af Tilfælde er dem, hvor Aarsagen er en eller anden Form for irregulær Adfærd fra den Forsikredes eller hans Folks Side: Fejl eller Forsømmelse i Almindelighed eller i særlige Forhold, Overtrædelse af Forskrifter, Deviation, Usødygtighed. En tilstødende Gruppe omfatter uønskelige Egenskaber ved den forsikrede Genstand eller denne Genstands Tilstand, saasom Konstruktions- eller Materialefejl, Slid og Ælde, indre Fordærv, mangelfuld Emballage. En tredie Gruppe af Tilfælde omfatter den Forsikredes eller hans Folks Handlinger i Anledning af eller til Afværgelse af Skade, saaledes Havari grosse Opofrelser. Endelig er der en Række forskellige Forhold, som ikke kan bringes ind under nogen fælles Betegnelse: Krig, Oprør, Strejke, Forsinkelse, almindeligt Brug, Rejsens almindelige Gang, Udsættelse af Reparation. Undertiden nævnes Fare som en Aarsag, saaledes i Varepolicens § 13: Skade som Følge af Krigsfare, herunder Mine- og Torpedofare selv i Fredstid.

Af de nævnte Eksempler vil det ses, at det ikke alene er Begivenheder, der optræder som Aarsager, men ogsaa Begivenhedsrækker,

Tilstande, Tingsegenskaber, Paavirkninger og andet, se saaledes Opregningerne i Konventionens §§ 121 og 185.

De Virkninger, der omtales, er først og fremmest Skade, eller Forøgelse af Skade, eller særlige Former af Skade, herunder Tab og Udgifter. Endvidere forekommer i Konventionen som Virkninger: en ulykkelig Hændelse, en Forsikringsbegivenhed (i de fra Forsikringsaftaleloven hentede Bestemmelser), et Havari, en Rejseafbrydelse. I en enkelt Bestemmelse i Konventionen optræder Fare som en Virkning, nemlig i Konventionens § 75, der taler om Fare, der skyldes Krig. Fare er Muligheden for skadeforvoldende Begivenheder, og Fare, der skyldes Krig, maa derfor betyde Muligheden for skadevoldende Begivenheder, der skyldes Krig.

Naar Forsikringsbetingelser i saa langt større Omfang end andre i det økonomiske Liv brugte Regler, f. Eks. Bestemmelser om Køb og Salg, om Transport, om Bankvirksomhed, maa henvise til Aarsagsforhold, kommer det naturligvis af, at Forsikringsbetingelsernes Opgave er at give Regler om Dækning af Skade. Naar man beskæftiger sig med Skade, hvadenten det er Skade, der er sket, eller det er fremtidig Skade, nødes man til at interessere sig for dens Aarsag. Det er som oftest den, der karakteriserer Skaden, udskiller den fra anden Skade. Det er den, man maa kende, naar man vil søge at undgaa fremtidig Skade, eller man vil paalægge Ansvar for sket Skade. Det er i Reglen Skadesaarsagen, der er afgørende for, om visse Skader bør være undtaget fra Forsikring. Ses bort fra Skadens Aarsag, bliver der kun dens Genstand, Tid og Sted for dens Indtræden og dens Størrelse tilbage til at karakterisere den, og det strækker som Regel ikke til.

I Forsikringsbetingelser maa altsaa i vidt Omfang bruges Udtryk for Aarsagsforhold. Vanskeligheden er imidlertid, at disse Udtryk, skønt de baade kan se klare ud og gengive rigtige Tanker, dog kan give Anledning til megen Tvivl, fordi selve Forestillingen om Foraarsagelse er baade vag og mangfoldig. Navnlig vil der altid være en Flerhed af Begivenheder og Forhold, som der kan være Tale om at betegne som Aarsager til en Skade eller en Hændelse. Som nævnt er det mangt og meget, der i Forsikringsbetingelsernes Sprog optræder som Aarsager. Naar man i disse Forhold taler om Aarsag,

vil man navnlig have det for Øje, der betegner en Afvigelse fra det normale, medens man ser bort fra de omkringliggende dagligdags Omstændigheder. Men ubetinget gælder dette ikke; f. Eks. opfattes ogsaa Rejsens almindelige Gang som en Aarsag. At forsøge paa at finde en almindelig Definition paa Aarsag i forsikringsretlig Forstand vilde næppe tjene noget fornuftigt Formaal.

Fortolkning af Udtryk for Aarsagsforhold.

Ved Fortolkningen af Forsikringsbetingelsernes Udtryk for Aarsagsforhold bør man ikke anlægge erkendelsesteoretiske Synspunkter; man kan vist gaa ud fra, at Betingelserne er skrevet uden Tanke for Epistemologien. Det vil derfor for Fortolkningen af saadanne Bestemmelser være ligegyldigt, om man opfatter Aarsagsforestillingen som en vanemæssig Forestilling, opstaaet ved Betragtningen af ensartede Forløb, om man betragter Aarsagsbegrebet som Kategori, eller om man ser Aarsagsforholdet som en Funktion i Lighed med matematiske Funktioner, eller som et statistisk Forhold. Det, det kommer an paa, er, at man i Livet faktisk regner med og maa regne med Foraarsagelse, og at man derved til en vis Grad kan forudberegne Fremtiden og slutte tilbage til Fortiden.

Undertiden har man at gøre med Aarsagsforholdet mellem det, der ligger forud for og omkring en ulykkelig Hændelse, og selve Hændelsen, undertiden med Aarsagsforholdet mellem Hændelsen og Skaden. I Henseende til Skaden maa man undertiden sondre mellem fysisk Skade og paafølgende økonomisk Tab og undersøge Aarsagsforholdet derimellem. Undertiden bestaar den ulykkelige Hændelse alene i Skadens Indtræden, nemlig naar ingen Aarsag kan paavises til denne. Hvor den ulykkelige Hændelse bestaar i en farlig Situation, i truende Fare for Skades Indtræden, og den faktisk lidte Skade i en Opofrelse for at afvende Faren, bliver Aarsagsspørgsmaalet i et vist Omfang til Spørgsmaalet om Hensigten med menneskelige Handlinger.

Aarsagsspørgsmaal.

De Spørgsmaal, der opstaar, er af følgende Art:

Naar Assurandøren hæfter for en Begivenhed eller Skade, hæfter han da ogsaa for helt usædvanlige eller helt fjerne Følger af Begivenheden eller Skaden?

Naar ifølge Forsikringsbetingelserne Assurandøren ikke hæfter,

medmindre Skaden skyldes en vis Aarsag, hæfter han da, uanset paa hvilken Maade Aarsagen har medført Skaden?

Naar en Begivenhed eller Skade er forvoldt af en Aarsag, som er undtaget fra Assurandørens Ansvar, bliver han da fri, uanset paa hvilken Maade Aarsagen har virket?

Naar en Begivenhed eller Skade har flere Aarsager, hvoraf een er undtaget fra Assurandørens Ansvar, de andre ikke, hæfter da Assurandøren?

Naar en Skade af en vis Art er undtaget fra Assurandørens Ansvar, gælder Undtagelsen da ogsaa, naar Skaden er forvoldt for at undgaa anden Skade, som Assurandøren vilde hæfte for, eller den paa anden Maade træder i Stedet for saadan Skade?

Naar Assurandøren hæfter for Skade af en vis Art, hæfter han da ogsaa, hvis Skaden er forvoldt for at undgaa anden Skade, som han ikke vilde hæfte for, eller den paa anden Maade træder i Stedet for saadan Skade?

Naar en Skade er bevirket af en Aarsag, som Assurandøren hæfter for, bliver han da helt eller delvis fri for Ansvar, dersom Skaden hvis denne Aarsag ikke havde virket, vilde være indtraadt som Følge af en Aarsag, han ikke hæfter for?

Naar en Skade er bevirket af en Aarsag, som Assurandøren ikke hæfter for, hæfter han da, dersom Skaden, hvis denne Aarsag ikke havde virket, vilde være indtraadt som Følge af en Aarsag, han hæfter for?

De første fire Spørgsmaal vil navnlig blive omtalt ved Gennemgangen af nogle Bestemmelser i Konventionen og Policen nedenfor under III (Side 86–128), de to følgende Spørgsmaal særlig i femte og sjette Kapitel (Side 162–165 og 176–180), medens der om de to sidste Spørgsmaal vil blive gjort nogle Bemærkninger nedenfor under IV (Side 128–130).

II

Teorierne. DER er opstillet forskellige Teorier til Vejledning ved Fortolkningen af de Bestemmelser om Foraarsagelse, som man finder i Forsikringsbetingelser.

Adækvanslæren. Adækvanslæren, der oprindelig kommer fra Erstatningsretten, gaar, overført til Forsikringsretten, ud paa, at det afgørende for

Assurandørens Ansvar er, om Tabet er en adækvat Følge af en Fare, Hændelse eller Skade, som Assurandøren hæfter for. Ved adækvat forstaas paaregnelig, hvad der imidlertid giver Anledning til Spørgsmaalene: paaregnelig for hvem og hvornaar, og disse Spørgsmaal besvares ikke altid klart af Lærens Tilhængere.

I Erstatningsretten, hvor det oftest gælder at bestemme Ansvaret for Følgerne af en Handling, ser man, i Forbindelse med Adækvanslæren, Ansvaret begrænset til de Følger, som er en Virkeliggørelse af de skadelige Tendenser ved Handlingen. Den samme Tanke er udtrykt af ØRSTED i Haandbogens 5. Bind, Side 11–12:

"Endvidere kunne de skadelige Følger, som ikke staae i nogen "rimelig Sammenhæng med en ulovlig Handling, end ikke tilreg- "nes som uagtsomme, men bliver, uagtet selve Handlingens For- "sætlighed, udenfor Erstatningspligten. Skjønt disse Følger ikke "vilde været indtraadte, hvis den ulovlige Handling ikke var be- "gaaet, saa staae de dog ikke i nogen Forbindelse med det Ulovlige "i Handlingen, men kunde ligesaa let have været foranlediget ved "en aldeles tilladelig Gjerning, og den ulovlige Handling kan lige- "saa let tilfældigviis forhindre sligt Uheld, som den tilfældigviis "foranlediger samme. Det vilde derfor være unaturligt, om Erstat- "ning derfor ubetinget kunde fordres. Saaledes vilde Den, der kom "til Skade ved en Tingreise, som en andens ulovlige Medfart havde "foranlediget ham til at gjøre, ikke derfor kunne kræve Erstatning; "ei heller Den, der ved pligtstridigt Forhold er Skyld i en Reises "Forsinkelse, drages til Ansvar for den Ulykke, som tilfældigviis "møder paa denne Reise, og som, da Skibet, Vognen o.s.v., om "Forsinkelsen ei havde været, vilde i ethvert givet Øieblik have be- "fundet sig paa et andet Sted, ei, i det Mindste ei saaledes som "den nu er foregaaet, vilde have rammet, dersom den Paagjeldende "havde gjort sin Pligt."

Lignende Betragtninger vil ofte kunne anlægges, ogsaa hvor der er Spørgsmaal om Assurandørens Ansvar. Ørsted anvender dem saaledes paa et Spørgsmaal om Virkningerne af Deviation, Haandbogens 5. Bind Side 341–342.

Da en Skade kan være en adækvat Følge af flere samvirkende Aarsager, har man efter Adækvanslæren, naar den anvendes paa

Tilfælde, hvor Fareomraadet er delt mellem flere Assurandører – navnlig mellem Krigs- og Søassurandører – undertiden villet lade begge Assurandører hæfte solidarisk efter Dobbeltforsikringsreglerne.

Causa proxima. I England har man fra gammel Tid haft Sætningen: *Causa proxima non remota spectatur.* BACON sagde i sine Maxims of the Law: "It were infinite for the Law to consider the causes of causes and "their impulsion one of another: therefore it contenteth itself with "the immediate Cause". Principet er nu fastslaaet i Marine Insurance Act, 1906, Sect. 55 (1).

Oprindelig betød Sætningen, at hvor der var flere Aarsager til en Begivenhed, skulde der alene tages Hensyn til den Aarsag, der i Tid var nærmest Begivenheden. Nu forstaas den anderledes. I Sagen *Leyland Shipping Company v. Norwich Union Fire Insurance Society (1918)* udtalte Lord Shaw de ofte citerede Ord: "Causation is not "a chain but a net. The cause which is truly proximate is that "which is proximate in efficiency". Men Spørgsmaalet bliver saa, hvilken Aarsag der er den mest virkningsfulde. Det er der blevet sagt meget forskelligt om i de engelske Domme, saa meget forskelligt, at en anden af House of Lords Dommere, Lord Porter, engang, dog uden for Retten, udtalte: "I have been inclined at times to say "that the cause of an event in law is what the majority of the House "of Lords determines". I en Dom *(The "Coxwold", 1942),* se nedenfor Side 125–126 har han lagt Vægt paa "the dominant cause".

Lord Sumner advarede i Sagen *Clan Line Steamers Ltd. v. Board of Trade (1929)* mod en for vidtdreven Analyse af Aarsagssammenhængen: "In arguing questions of proximate cause in marine in- "surance, the temptation is always strong to resort to a minute "analysis of the circumstances of a casualty in order to place the "cause as proximately to the conclusion of them as possible. It is "a natural way in which to apply the rule as it is laid down in the "books. I think, however, that Lord Bacon's warning against "inquiry into the causes of causes applies equally forcibly to a "microscopic analysis of the incidents of a casualty as a means of "discovering the proximate cause. His phrase appears to me to "apply equally to an infinitely intensive analysis as to an infinitely "historical retrospect."

Man kan vist ikke sige meget mere om den nugældende Forstaaelse af Causa Proxima Reglen i England, end at det efter den kommer an paa, hvad der er den dominerende Aarsag, og at dette maa afgøres efter en almindelig fornuftig Bedømmelse, *on common-sense lines*.

Hovedaarsagsreglen.

Det er i Virkeligheden det samme, der ligger i Hovedaarsagsreglen, som antages at være gældende i dansk Ret. I Sager, hvor Valget skulde træffes mellem Søforsikring og Krigsforsikring, jfr. nedenfor Side 104–119, har danske Domstole henvist til Hovedaarsagen, den mest effektive Aarsag, den væsentlige Aarsag eller den egentlige Aarsag.

I Dommene fra Krigen 1914–18 bruges fortrinsvis Udtryk som, at de af Krigen bestemte Forhold ikke anses at have medvirket til Havariet paa en saadan Maade, at Søassurandøren kan fritages for Ansvar, eller at Skaden paa en saadan Maade er en Følge af Krigsforholdene, at Søassurandøren maa være fri. Der er dog sikkert ingensomhelst Grund til at tro, at Forskellen i Udtryksmaade svarer til nogen Forskel i de Synspunkter, der ligger til Grund for Afgørelserne.

Ogsaa hvor det drejer sig om andet end Forholdet mellem Krigsforsikring og Søforsikring, lægges Vægt paa "den væsentlige Aarsag", jfr. saaledes den ovenfor Side 40–41 citerede Sø- og Handelsretsdom af 4. Februar 1941 i Sagen vedrørende s.v. "Lideborg", hvor Spørgsmaalet var, om Rejsen var blevet afbrudt ved en ulykkelig Hændelse.

Fordelingsreglen.

I Norge har man i Sjøforsikringsplanen af 1930 søgt at løse Spørgsmaalet om Aarsagsflerhed ved en Fordelingsregel, idet det i § 34,2 bestemmes: "Hvis skaden er forårsaket ved et samvirke "mellem flere forskjellige farer, og en eller flere av disse farer faller "utenfor forsikringen, fordeles skaden forholdsmessig over de en-"kelte farer efter den innflytelse hver av dem må antas å ha øvet "på skadens indtreden og omfang, og assurandøren svarer kun for "den del av skaden, som blir henført til de farer forsikringen om-"fatter."

Bestemmelsen findes i den Paragraf, der handler om Assurandørens Erstatningsansvar i Almindelighed, men tager nok væsent-

ligst kun Sigte paa Forholdet mellem Krigsfare og Søfare, jfr. Planens §§ 42,1 og 43,1. I hvert Fald bliver den ikke i Praksis anvendt f. Eks. hvor en Skade skyldes dels Usødygtighed, dels andre Aarsager, skønt ogsaa et saadant Tilfælde skulde synes at maatte falde ind under dens Ordlyd.

Teorierne i Praksis. Naar man i Praksis skal fortolke Aarsagsbestemmelser i Forsikringsbetingelserne, vil man finde, at man ikke faar megen Støtte af Causa Proxima Reglen eller af Hovedaarsagslæren. De hjælper en ikke til at afgøre, hvad man skal betragte som den dominerende Aarsag eller Hovedaarsagen.

Adækvanslæren indeholder noget, som kan være til Nytte ved Besvarelsen af visse Spørgsmaal, og for det, man kunde kalde for den Ørstedske Begrænsning, se ovenfor Side 81, vil der ikke sjældent være Brug, men hvis man vil bruge Adækvanslæren som almindelig Rettesnor, vil man komme til forkerte Resultater. Saaledes vilde det være upraktisk og i Strid med det ved Forsikringsbetingelserne tilsigtede at lade to Assurandører hæfte solidarisk i Tilfælde, hvor Fareomraadet er delt mellem dem.

Den norske Fordelingsregel, som vilde kræve udtrykkelig Hjemmel, er næppe efterlignelsesværdig indenfor det Omraade, hvor den anvendes i Norge, nemlig ved Afgrænsningen mellem Krigsfare og Søfare, se nedenfor under III, Side 119–121, og vil udenfor dette Omraade føre til aabenbart urigtige Resultater.

Fortolkning efter Hensigten. En Fare ved alle disse Teorier er, at de kan lede Opmærksomheden bort fra det, som bør være det vigtigste ved Fortolkningen af Forsikringsbetingelser, nemlig at finde ud af, hvad Hensigten med dem har været, og om muligt give dem en Betydning, der fører til praktisk fornuftige Resultater. Naar man har gjort sig klart, hvad Hensigten med en Bestemmelse om Foraarsagelse er, vil det ofte dermed give sig, hvorledes den nærmere skal forstaas, ogsaa naar det gælder Tilfælde, som ved Reglens Affattelse ikke er forudset, eller hvis Afgørelse er blevet overladt til Praksis.

Som Eksempel kan nævnes Fortolkningen af en Bestemmelse i en Kaskopolice, der siger, at Assurandøren ikke erstatter Skade bevirket ved Is. Skibet er sidst paa Sommeren kommet paa Grund i Bottenhavet, og det lykkes ikke at faa det bragt flot før næste

Foraar. I Løbet af Vinteren har Isen anrettet Skade paa det Opstaaende. Skal Assurandøren erstatte Reparationen af denne Skade? Den er bevirket baade ved Grundstødningen og ved Isen. Hvis man undersøger Hensigten med Isklausulen og finder, at den er indsat, fordi Assurandøren ikke vil erstatte Skade, der opstaar ved, at Rederen lader Skibet sejle under Isforhold, vil det være berettiget at slutte, at Ordene "Skade bevirket ved Is" ikke sigter til Skade bevirket paa den i Eksemplet omtalte Maade. Skaden paa det Opstaaende bør altsaa erstattes. Saa kan man gerne bagefter sige, at det er fordi Grundstødningen er Causa Proxima (i den nyere Betydning) eller Hovedaarsag. Men Adækvanslæren synes ikke her at kunne give nogen fornuftig Vejledning eller den norske Fordelingsregel en rimelig Løsning.

Det kan være, at Motivet til en Undtagelsesbestemmelse er at udelukke visse Skader, som Assurandøren af en eller anden Grund ikke vil hæfte for, men at man for at undgaa Bevisvanskeligheder eller anden Tvivl bevidst har givet Bestemmelsen et videre Omraade, saaledes at Undtagelsen kommer til at omfatte ogsaa andre Skader end de direkte uønskede. Dette maa naturligvis respekteres ved Fortolkningen. Det kan ogsaa forekomme, at Bestemmelsens Ord er saa utvetydige, at man maa følge dem, selvom man har Grund til at tro, at de ikke dækker Bestemmelsens Hensigt. Men som oftest vil man være ret frit stillet ved Fortolkningen af Aarsagsudtryk i Forsikringsbetingelser.

Her, som paa andre Retsomraader, vil det undertiden være saadan, at der ikke kan findes overvejende Grunde, der taler for det ene eller det andet Resultat, eller at Afgørelsen af, hvad der er den bedste Løsning, afhænger af Forhold, som ikke lader sig oplyse. I saadanne Tilfælde maa man fortolke efter Skøn og Følelse, hvis man kan, og ellers klynge sig til Bestemmelsens Ordlyd, eller efter Omstændighederne fortolke imod den, der har Ansvaret for Affattelsen, eller endelig prøve, hvad man kan faa ud af de gængse Teorier. Det vigtigste er at faa en Afgørelse, der kan følges i fremtidige lignende Tilfælde.

Der er næppe nogen Tvivl om, at de danske Domstole, selv om deres Afgørelser henviser til, hvad der er "den væsentlige Aarsag",

i første Række vil have lagt Vægt paa det, der kan antages at have været Hensigten med den paagældende Bestemmelse, og paa at give Bestemmelsen en fornuftig Anvendelse.

III

Fortolkning af de enkelte Bestemmelser.

I DET følgende skal gennemgaas nogle af de vigtigere Bestemmelser i Konventionen og Policerne, som rejser Spørgsmaal om Foraarsagelse, og som ikke i denne Henseende er nærmere behandlet andetsteds i Fremstillingen.

Til Indledning maa det dog fremhæves, at det er meget svært at give holdbare Fortolkningsregler, selvom man indskrænker sig til at opstille dem for de enkelte Bestemmelser eller Grupper af Bestemmelser. Erfaringen viser, at de Begivenheder, der kan indtræde, er saa mangfoldige og deres Kombinationer saa uforudselige, at selv den mest plausibelt udseende Fortolkningsregel kan komme tilkort.

Aarsagsspørgsmaal i Forbindelse med »ulykkelig Hændelse.«

A. Hovedreglen om Assurandørens Ansvar i Konventionens § 50 gør ikke nogen Indskrænkning med Hensyn til Aarsagerne til den ulykkelige Hændelse, der kan udløse Assurandørens Ansvar: en ulykkelig Hændelse betyder en hvilken som helst ulykkelig Hændelse, saaledes som det udtrykkeligt blev sagt i Conventionen af 1850 § 54.

Det er klart, at Aarsagerne til en Begivenhed ofte vil være afgørende for, om den kan betragtes som en ulykkelig Hændelse i forsikringsmæssig Forstand, men er det paa det rene, at den har denne Karakter, kan Beskaffenheden af den Aarsagsrække, der leder op til Hændelsen, eller den Omstændighed, at flere Aarsager har virket, formentlig kun faa Betydning, hvis der i andre Bestemmelser i Konventionen eller i Police eller Klausuler er gjort Undtagelse for visse Aarsager eller Arter af Foraarsagelse.

Hvor saadanne særlige Undtagelsesbestemmelser ikke griber ind, maa Reglen være, at Assurandøren hæfter. Naar krigsforsikrede Varer bliver beslaglagt, er dette en ulykkelig Hændelse, og Assurandøren maa svare derfor, selvom Beslaglæggelsen er foranlediget af, at Dokumenterne vedrørende Varerne er gaaet tabt under For-

sendelse med Posten, et Forhold som ellers ikke vilde vedkomme Assurandøren, men hvis Virkninger ikke er særligt undtagne. Skibets Brud paa Fragtkontrakten er ingen ulykkelig Hændelse, men hvis de forsikrede Varer som Følge af, at Føreren uberettiget har oplosset dem i en Mellemhavn, bliver ramt af en ulykkelig Hændelse, maa Assurandøren hæfte. Den ovenfor Side 40–41 citerede Sø- og Handelsretsdom af 4. Februar 1941 (s.v. "Lideborg") taler næppe herimod. Den ser det skete under eet, og finder ikke, at Rejsen er afbrudt ved en ulykkelig Hændelse.

De Spørgsmaal, der vedrører Undtagelsesregler, behandles nedenfor Side 89–128. Her skal betragtes Aarsagsforholdet mellem Hændelsen og Skaden efter Konventionens § 50.

Aarsagsforholdet mellem Hændelse og Skade.

Assurandøren erstatter efter denne Bestemmelse al Skade, der er foraarsaget ved, at en ulykkelig Hændelse rammer den forsikrede Interesse. Naar det saaledes bestemmes, at al Skade skal erstattes, falder det af sig selv, at man ogsaa forstaar Ordene "foraarsaget ved" i en vid Betydning, saaledes at man vil være tilbøjelig til at sige, at en Hændelse har foraarsaget en Skade, naar der er en saadan Forbindelse mellem dem, at hvis Hændelsen tænkes borte, falder ogsaa Skaden bort. Det kan ikke kræves, at Skaden skal følge umiddelbart paa Hændelsen, eller at den skal kunne forudses som en Følge af Hændelsen, hverken set fra Hændelsens Tidspunkt eller fra Tidspunktet for Forsikringens Tegning. At der er andre Begivenheder eller Forhold, der har medvirket til Skadens Indtræden, udelukker ikke Skaden fra Erstatning. Dette maa gælde ikke blot, naar det drejer sig om Begivenheder eller Forhold, der er sædvanlige under den eller de Rejser, Forsikringen vedrører, men ogsaa, naar de er ekstraordinære, forudsat, at der ikke i Forsikringsvilkaarene er gjort særlige Undtagelser med Hensyn til dem.

Selv hvor Skaden ved den ulykkelige Hændelse er blevet forøget derved, at Lovbestemmelser eller Autoriteters Handlinger griber ind, eller ved Virkningerne af den Forsikredes normale Kontraktsforhold, eller Trediemands Retsbrud, maa Assurandøren som Regel hæfte for hele Skaden.

Det maa dog antages, at Ordene "foraarsaget ved" ikke kan omfatte saadan Skade, som er en tilfældig Følge af den ulykkelige

Hændelse, i den Forstand, at den ikke har nogen Forbindelse med det, der karakteriserer Hændelsen som skadevoldende. Hvis et Skib ved en ulykkelig Hændelse er blevet forsinket eller har maattet ændre sin Rute, og da bliver ramt af en Skade, som maa antages ikke ellers at ville have ramt det, men som iøvrigt er uden Forbindelse med den første Hændelse, kan Skaden ikke betragtes som foraarsaget af denne. Hvis Skaden skyldes en ny ulykkelig Hændelse, maa den behandles som en selvstændig Skade. Er der ikke nogen ny ulykkelig Hændelse, vil Skaden som oftest ogsaa paa Grund af de nedennævnte Begrænsninger være udelukket fra Erstatning.

Iøvrigt følger den nødvendige Begrænsning af Assurandørens vide Ansvar efter Konventionens § 50 dels deraf, at Skaden for at komme til Erstatning maa vedrøre den forsikrede Interesse, (se ovenfor Side 24–25) dels af Konventionens og Policernes indskrænkende Bestemmelser. Navnlig Konventionens § 63 er her af Betydning.

For den norske Højesteret har foreligget det Tilfælde ("Spica II)", at et Rederi for at faa repareret et Skib, som i 1916 var grundstødt og indbjerget til Blyth, hvorfra det paa Grund af sine Skader ikke kunde flyttes, maatte indgaa paa under Resten af Krigen at lade det sejle for England til Fragter, der laa under det aabne Markeds. Tabet herved fandt Retten i Dom af 22. Juni 1918 (Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender 1918, Side 282) at være saa upaaregneligt, at Kaskoassurandørerne ikke kunde hæfte for det. Efter Konventionen vilde et saadant Tab sikkert ved § 63 være udelukket fra Erstatning.

Naar en Skade er foraarsaget dels af ulykkelig Hændelse, dels af andre Forhold, saaledes naar et Skib bliver læk, fordi en tæret Plade bliver trykket i Stykker ved et Sammenstød med en Kaj, maa Assurandøren som sagt hæfte, men der kan blive Tale om i Erstatningen at gøre visse Fradrag. I det nævnte Eksempel maatte fradrages, hvad det vilde have kostet bortset fra Sammenstødet at forny den tærede Plade, forudsat at Tæringen var saa fremskreden, at Fornyelse burde have fundet Sted, hvis Tæringen havde været kendt.

Noget lignende gælder, naar en Vareskade er foraarsaget dels

ved ulykkelig Hændelse, dels ved Rejsens almindelige Gang, jfr. Konventionens § 185, 1. Stk. Vilde der ogsaa uden Hændelsen være sket nogen Skade, maa denne fradrages, men iøvrigt maa Skaden erstattes.

Rejseafbrydelse ved ulykkelig Hændelse i Vareforsikring.

Ulykkelig Hændelse nævnes ogsaa som Aarsag i Konventionens § 186, der bestemmer, at hvis en af Forsikringen omfattet ulykkelig Hændelse medfører, at Skibet bliver ude af Stand til at fuldføre Rejsen, eller at Transporten af anden Grund afbrydes, erstattes rimelige Fremsendelsesomkostninger, som afholdes i Anledning af Transportens Afbrydelse. Her maa Fremsendelsesomkostningerne erstattes, selv om foruden den ulykkelige Hændelse andre Forhold har medvirket til Transportens Afbrydelse, saaledes hvor Varerne paa Grund af et Havari har maattet oplosses, og Skibet derefter uberettiget har nægtet at tage dem om Bord igen.

Fragtforsikring m.m.

Lignende Betragtninger maa gælde for andre af Konventionens Bestemmelser, der omtaler Følgerne af ulykkelig Hændelse, navnlig §§ 208 og 215 om Fragtforsikring og § 243 om Forsikring af Havaripenge.

Hvor Ansvaret er knyttet til bestemte Begivenheder.

B. Dernæst skal undersøges nogle Tilfælde, hvor Assurandørens Ansvar knyttes til bestemte nærmere angivne Begivenheders Indtræden. Da Forsikringen principielt omfatter alle ulykkelige Hændelser, drejer det sig altsaa her om Omraader, hvor der er gjort Indskrænkning i dette vide Ansvar, og hvor Assurandørens Hæftelse derfor er en Undtagelse fra Undtagelsen. Det er Bestemmelser, der har Formen: Assurandøren hæfter ikke for Skade af en vis Art, medmindre Skaden skyldes en Begivenhed af en vis Art.

Kaskoforsikring. Erstatning til Trediemand for Sammenstødsskade.

Her maa for det første for Kaskoforsikringens Vedkommende nævnes Erstatning til Trediemand for Skade ved Sammenstød. Ifølge Konventionens § 65 svarer Assurandøren ikke for Erstatning, som den Forsikrede maa udrede til Trediemand, medmindre det maatte følge af Bestemmelserne i §§ 51–56, eller den Forsikredes Erstatningspligt hidrører fra Skade ved Sammenstød, der omfattes af Bestemmelserne i § 160. Spørgsmaalene om Erstatning til Trediemand, der omfattes af §§ 51–56, omtales nedenfor i femte Kapitel (Side 163–165). Her skal omtales Aarsagsspørgsmaal

i Forbindelse med Assurandørens Ansvar for Erstatning til Trediemand for Sammenstødsskade.

I Konventionens § 160 bestemmes, at Assurandøren – undtagen i de i § 161 omhandlede Tilfælde – godtgør, hvad den Forsikrede maa udrede til Trediemand i Erstatning for Skade, Skibet forvolder ved Sammenstød, samt Procesomkostninger i Forbindelse dermed. § 161 undtager navnlig Erstatning for Tab af Menneskeliv eller Skade paa Person eller Skade paa Skibets egen Ladning. Sammenstød defineres i § 162.

Bestemmelsen i § 160 stiller ikke noget Krav med Hensyn til Aarsagen til Sammenstødet. Det er altsaa for Assurandørens Ansvar ligegyldigt, hvad Aarsagen til Sammenstødet er, saalænge den ikke falder ind under nogen særlig Undtagelsesregel i Konventionen, f. Eks. Reglen om Usødygtighed i § 114. Det er navnlig ligegyldigt, om Sammenstødet skyldes Fejl fra Besætningens Side eller ej. Naar der paalægges Skibet Ansvar, vil det som Regel være, fordi der er saadan Fejl, men undertiden paalægges Ansvar med Urette, og undertiden paalægges i Henhold til Havne- eller Kanalreglementer, Bugserkontrakter eller Regler for Isbryderhjælp Ansvar uden Skyld.

Aarsagsforholdet mellem Sammenstødet og Erstatningen beror paa Retsregler og menneskeligt Skøn, et Skøn der kan blive udøvet af en Domstol eller i forligsmæssige Afgørelser af Parterne selv. Det er derfor af en anden Beskaffenhed end de fysiske Aarsagsforhold, man ellers mest har at gøre med. Spørgsmaalet om Medvirken af Aarsager, der ikke omfattes af Forsikringen, synes her vanskeligt at kunne opstaa. Derimod kan der tænkes Tilfælde, hvor Erstatningen er en højst usædvanlig og upaaregnelig Følge af et Sammenstød som det skete, men forudsat, at der ikke er noget at bebrejde den Forsikrede med Hensyn til hans Optræden i Kollisionssagen, og at Erstatningen ikke angaar nogen af de ved § 161 undtagne Skader, maa Assurandøren hæfte for den.

Maskin- og Inventarskade.

Endvidere skal for Kaskoforsikring omtales Bestemmelserne i Konventionens §§ 155–157.

Ifølge § 155 erstattes Skade paa Skibets Maskineri kun, for saa vidt den er en Følge af Ild eller Eksplosion af andet end Maskineriet, af Skibets Synken, Kæntring, Stranding eller Grundstød-

ning, af Skibets Sammenstød med fast eller flydende Genstand, herunder Is, af Vold eller Røveri, eller af Tyveri, der maa antages ikke at være forøvet af Besætning eller Passagerer.

For Skibets Inventar gælder ifølge §§ 156–157, med mindre Afvigelser, tilsvarende Regler, dog at det i § 157 omhandlede faste Inventar udenfor de angivne Tilfælde erstattes med en vis Franchise.

Meningen med disse Bestemmelser er navnlig saa vidt muligt paa Forhaand at udelukke fra Erstatning saadanne Skader, som i Virkeligheden blot skyldes Slid og Ælde eller almindelig Brug. Dette søges opnaaet ved at indskrænke Assurandørens Erstatningspligt til visse typiske Havaritilfælde. Hvad der er Aarsagen til disse Hændelser er, bortset fra positive Undtagelsesregler, ligegyldigt; Assurandøren hæfter saaledes ogsaa, naar de skyldes Besætningens Fejl eller Forsømmelse. Ved Bedømmelsen af Aarsagsforbindelsen mellem Hændelsen og Skaden maa det afgørende være, om denne klart betegner Skaden som en Havariskade. Er Aarsagsforbindelsen af usædvanlig Karakter, eller har den en længere Række Led, vil der ofte opstaa berettiget Tvivl om, hvorvidt Skaden virkelig skyldes Hændelsen, men er der ingen Tvivl, maa Skaden erstattes. Hvis et Skib er kommet paa Grund, og haardt Vejr derefter medfører Skade paa dets Inventar, bliver saadan Skade ifølge Praksis at erstatte. Der kan ogsaa blive Tale om at erstatte Inventarskade, der lides ved haardt Vejr under Skibets paafølgende Indbjergning, efter at det er blevet bragt flot. Derimod kan man naturligvis ikke erstatte Haardtvejrsskade paa Inventar, der senere paa Rejsen lides, fordi Skibet paa Grund af den ved Grundstødningen opstaaede Forsinkelse kommer ud for haardt Vejr, som det ellers ikke vilde have mødt, lige saa lidt som man vil kunne erstatte Skade paa Maskineri lidt ved Forcering for at indhente Forsinkelsen.

Som et Tilfælde fra Praksis kan nævnes, at et Skibs Styrbords Anker fisker en Kæde, der ligger paa Bunden (hvilket anses for Skibets Tilbehørs Sammenstød med Genstand udenfor Skibet efter § 156, Nr. 3); for at klare Styrbords Anker ankres for Bagbords Anker, hvis Kæde derefter brækker paa Grund af Søen. Tabet af Bagbords Anker og Kæde kan ikke erstattes som en Følge af Stødning.

Vareforsikring. Varepolicens § § 1–5.

I Vareforsikringen opstaar Foraarsagelsesspørgsmaal ikke sjældent i Forbindelse med Bestemmelserne i Varepolicens §§ 1–5. Policens § 1 er saalydende:

"Paa alle under Dæk afskibede Varer, for hvilke ikke særlige "Betingelser er anført nedenfor, erstattes partikulær Beskadigelse – "herunder ogsaa Totaltab fremkaldt af Beskadigelse (Konventio- "nens §§ 191, Nr. 3 og 192, Nr. 3), Udlækning af flydende Varer, "samt Tyveri af andet end hele Kolli – kun, naar den er en umid- "delbar Følge af Ild eller Eksplosion eller af Skibets Synken, Kænt- "ring, Stranding, Grundstødning eller Sammenstød med anden "fast eller flydende Genstand, herunder Is.

"Tyveri af hele Kolli erstattes ogsaa udenfor de nævnte Tilfælde".

Bestemmelsen svarer til den i Konventionens § 252 omhandlede Klausul.

Policens §§ 2–5 indeholder Regler for særlig angivne Varearter, for Dækslast og for Oplagring og Land- og Lufttransport.

Bestemmelserne er af samme Art som de lige omtalte Kaskoregler i Konventionens §§ 155–157, idet de knytter Assurandørens Ansvar til bestemte typiske Former af Havari, i den Hensigt paa Forhaand at afskære mange mere eller mindre tvivlsomme Skader fra Erstatning, Skader som kan staa i Forbindelse med Rejsens almindelige Gang, eller hvis Opkomst eller Størrelse ofte vil afhænge af den Omhu, der vises af den Forsikrede, hans Sælger eller deres Folk. Endvidere er det Meningen med Bestemmelsen at gøre det muligt at regne med samme Præmiesats for forskellige Varesorter. Skulde ogsaa andre Havariformer tages med, vilde Risikoen i højere Grad blive afhængig af Varens Art. Ligesom ved Konventionens §§ 155–157 maa der ved Bedømmelsen af Aarsagsspørgsmaalene lægges Vægt paa, om en indtruffen Skade tydeligt er en Følge af en af de angivne Hændelser. Det i Bestemmelserne brugte Udtryk "en umiddelbar Følge af" understreger yderligere dette. Hvor Skaden kun gennem flere Mellemled er forbundet med Hændelsen, eller andre Aarsager har medvirket, maa der stilles særlige Krav til Beviset for Aarsagssammenhængen mellem Hændelsen og Beskadigelsen, men udelukket er det ikke, at denne kan erstattes. Det ses saaledes af Bestemmelsen, at Tyveri efter Omstændighe-

derne kan være at betragte som en umiddelbar Følge af de nævnte Hændelser. Paa den anden Side siges det i Konventionens § 252, at Beskadigelse, der skyldes Forlængelse af eller Ophold under Rejsen, foraarsaget ved nogen af de nævnte Hændelser, ikke anses som en umiddelbar Følge af den paagældende Hændelse. Naar denne Bestemmelse ikke er medtaget i Varepolicens § 1, er Grunden den, at Policens § 14e helt undtager Skade som Følge af Rejsens Forlængelse eller Ekstraophold i Havn uanset af hvilken Aarsag.

F.P.A. Klausulen.

De omhandlede Bestemmelser i Varepolicen, er beslægtede med den engelske F.P.A. Klausul. Denne har atter sin Oprindelse i den engelske Polices Memorandum, der stammer fra 1749. Det lyder saaledes:

"N.B.-Corn, Fish, Salt, Fruit, Flour, and Seed are warranted free "from Average, unless general, or the Ship be stranded; Sugar, "Tobacco, Hemp, Flax, Hides, and Skins are warranted free from "Average under Five Pounds per cent; and all other Goods, also "the Ship and Freight, are warranted free from Average under "Three Pounds per cent, unless general, or the Ship be stranded".

Dette Memorandum fortolkes af de engelske Domstole saaledes, "that if a ship be stranded and the cargo suffer no damage what-"ever, and afterwards the vessel meet with bad weather and the "cargo sustains an average loss, say of 90 per cent, the under-"writers are answerable for the whole of that average loss", Lord Kenyon i *Burnett v. Kensington (1797)*. En anden Dommer siger i samme Sag: "As it is difficult to determine, when the ship has been "stranded, whether or not the damage to the cargo arose from the "stranding or how much of the damage was owing to that cause, "it seems as if the memorandum were introduced to avoid that "inquiry, and that when the ship has been stranded the under-"writers consent to ascribe the loss to that cause". Det er maaske tvivlsomt, om dette oprindeligt har været Meningen, men denne Forstaaelse af Memorandumet er siden blevet staaende, og den er bekræftet i Marine Insurance Act, 1906, Rules for Construction of the Policy, No. 14. Den gælder ogsaa for F.P.A. Klausulens Ord:

"Waranted free from Particular Average unless the vessel or craft be stranded, sunk, or burnt, ... ".

Fragttab m.m. Bestemmelser af samme Art som Varepolicens § 1 findes i Konventionens § 209 om Fragttab foraarsaget ved Beskadigelse af Varer (jfr. ogsaa § 211 om Fragttab ved Tyveri af Varer), i § 226 om Udredning og i § 236 om Fangst og Fangstudrustning. Disse Bestemmelser indeholder, ligesom Konventionens § 252, en Tilføjelse om, at Beskadigelse, der skyldes Forlængelse af eller Ophold under Rejsen foraarsaget ved nogen af de i Paragrafferne nævnte Hændelser, ikke anses som en umiddelbar Følge af den paagældende Hændelse.

Irregulær Adfærd. Uønskelige Egenskaber. C. En særlig Gruppe danner de Bestemmelser, der udelukker eller begrænser Assurandørens Ansvar i Tilfælde, hvor den Forsikrede eller hans Folk eller Agenter, eller, i Vareforsikring, den Forsikredes Sælger, paa en eller anden Maade har vist irregulær Adfærd, eller den forsikrede Genstands Tilstand eller Egenskaber er af en eller anden ikke ønskelig Art.

Deviation. Konventionens § 47 om Deviation indeholder i 1. og 2. Stk. Regler om Ophør af Assurandørens Ansvar. Disse Regler afskærer Spørgsmaalet om Aarsagssammenhæng mellem Deviationen og Skader opstaaet under denne: naar Ansvaret er ophørt, kan Skaden aldrig blive at erstatte.

I 3. Stk. bestemmes derimod:

"Er Assurandørens Ansvar ophørt i Medfør af Bestemmelserne "i 1. og 2. Stk., er han dog ansvarlig for Skade, der indtræffer, "efter at den rette Vej er genoptaget, for saa vidt Afvigelsen har "været uden Indflydelse paa Forsikringsbegivenhedens Indtræden "og Skadens Størrelse."

Der kan her spørges, hvad der ligger i Kravet om, at Afvigelsen skal have været uden Indflydelse. Med Indflydelse maa være tænkt paa en saadan Indflydelse af skadelig Art, som kan tænkes at have været taget i Betragtning som Begrundelse for Reglen om Ansvarets Ophør ved Deviation. En blot tilfældig Medvirken kan ikke være tilstrækkelig. Har Skibet været uden for sit Fartomraade – dette er nutildags, da Kaskoforsikring næsten altid tegnes paa Tid, det i Praksis hyppigst forekommende Tilfælde af Deviation, jfr. § 47 sid-

ste Stk. – og har dette medført en Forsinkelse, kan det saaledes ikke være tilstrækkeligt, at Skibet efter at være kommet tilbage til Fartomraadet lider Skade ved en Storm, som det ikke vilde have mødt, hvis det ikke var blevet forsinket. Men Tvivlstilfælde maa dog efter Reglens Formulering afgøres til Fordel for Assurandøren.

Sikkerhedsforskrifter.

I Konventionens § 49 bestemmes med Hensyn til Sikkerhedsforholdsregler, om hvilke der i Forsikringsaftalen er givet Paalæg, at hvis den Forsikrede eller nogen anden, hvem det paahviler at paase Overholdelsen, gør sig skyldig i Forsømmelse i saa Henseende, er Assurandøren kun i det Omfang ansvarlig for indtruffen Skade, i hvilket det godtgøres, at Forsømmelsen har været uden Indflydelse paa Forsikringsbegivenhedens Indtræden og Skadens Størrelse. En lignende Regel findes for Kaskoforsikring i Konventionens § 116, om det Tilfælde, at den Forsikrede har overtraadt Sikkerhedsforskrifter givne af offentlige Myndigheder, eller det kan lægges ham til Last, at andre har overtraadt saadanne Forskrifter.

Her maa gælde noget lignende som for Konventionens § 47: Tvivlsspørgsmaal maa afgøres til Assurandørens Fordel, men der kan være Tilfælde, hvor Forbindelsen mellem Forsømmelsen eller Overtrædelsen og Skaden er af en saadan tilfældig Art, at den ikke kan anses for omfattet af Reglens Hensigt.

Usødygtighed.

Ifølge Konventionens § 114 erstatter Kaskoassurandøren ikke Skade, der hidrører fra Skibets Usødygtighed og Forhold, der ligestilles dermed, medmindre hverken den Forsikrede eller Skibets Fører har vidst, eller burdet indse, at Manglen forefandtes, og efter § 115 erstattes ikke Skade, der hidrører fra uforsvarligt Forhold med Hensyn til Skibets Oplægning, medmindre saadant ikke kan lægges den Forsikrede til Last.

Naar en indtraadt Skade skyldes en saadan Usødygtighed eller lignende, som efter disse Regler fritager Assurandøren for Ansvar, maa han være fri, selvom Skaden tillige har andre Aarsager, som han vilde hæfte for. Hvis et overlastet Skib kolliderer og derefter synker paa Grund af Overlastningen, maa Assurandøren være fri. Hvis det maa antages, at en Del af Skaden vilde være indtraadt uanset Usødygtigheden, kan der blive Spørgsmaal om at lade Assurandøren bære denne Del, men Usikkerhed paa dette Punkt maa

gaa ud over den Forsikrede, uanset at det iøvrigt er Assurandøren, der har Bevisbyrden for, at Skaden skyldes Usødygtighed.

Ogsaa med Hensyn til Usødygtighed maa det antages, at Assurandøren ikke bliver fri, hvis dette Forhold har medvirket paa en Maade, der ikke omfattes af de Hensyn, som har ført til at gøre Usødygtighed til Fritagelsesgrund. Saaledes hvis det overlastede Skib af Myndighederne beordres til Kaj for at losse den overskydende Last og herved tilfældigt kolliderer med Kajen. I et nyligt foreliggende Tilfælde blev et Skib, der var ved at forlade Havnen, stoppet af Toldvæsenet, fordi det skulde aflevere nogle Dokumenter. Da det var et Forhold, der hurtigt kunde bringes i Orden, fortøjede det op ad et andet Skib, der laa ved Kajen, men kom herved til at beskadige dette. Selvom den foreliggende Fejl med Hensyn til Skibsdokumenterne maatte kunne bringes ind under Konventionens § 114, vilde Kollisionsskaden dog være at erstatte af Skibets Assurandør.

Reserveskrue.

I Kaskopolicens § 2 bestemmes, at Skibet skal være forsynet med Reserveskrue, og at Assurandøren, hvis dette ikke er Tilfældet, ikke erstatter derved foranledigede Merudgifter, medmindre Reserveskruen efter Skrueskiftning som Følge af Havari endnu ikke med Rimelighed har kunnet tilvejebringes. Udtrykket "derved foranledigede Merudgifter" har man i Praksis forstaaet som ikke omfattende Skibets Bidrag til Havari grosse Udgifter, der paaløber som Følge af, at Skibet ikke har Reserveskrue, altsaa navnlig Udgifter til det forlængede Ophold i Nødhavn under Afventning af en ny Skrue.

Konstruktions- og Materialefejl. Slid og Ælde.

I Forbindelse med Bestemmelserne i Konventionens §§ 120 og 121 (se ovenfor Side 30–31), opstaar Aarsagsspørgsmaal ofte derved, at foruden Konstruktions- eller Materialefejl (§ 120) eller Slid, Alder og lignende (§ 121), en ekstraordinær ydre Paavirkning har medvirket til Havariets Indtræden, f. Eks. Sammenstød med en flydende Genstand. Her maa Reglen være den, at Assurandøren erstatter hele Skaden, medmindre Fejlen er saa alvorlig, eller Slidgraden saa stor, at den maa antages ogsaa uden saadan Paavirkning at kunne have medført Havari.

Dækslast. Utilstrækkelig Indpakning.

For Vareforsikringens Vedkommende maa nævnes Konventionens § 183, hvorefter Assurandøren, for saa vidt ikke andet er

aftalt, ikke erstatter Skade som Følge af, at Varer, der føres paa Dæk, skylles overbord eller paa anden Maade gaar tabt eller beskadiges, fordi de er anbragt paa Dæk, medmindre det er anerkendt Sædvane, at Varer som de paagældende føres paa Dæk (jfr. ogsaa om Fragtforsikring § 212), og § 184, der bestemmer, at Assurandøren ikke erstatter Skade, der er en Følge af Varernes utilstrækkelige eller mangelfulde Indpakning. Begge disse Regler maa finde Anvendelse, selv om der til Skaden har medvirket andre Aarsager, som Assurandøren hæfter for, saasom haardt Vejr eller Kollision, men derimod ikke, hvis det er et af Forsikringen omfattet Havari, der har medført, at Varerne er kommet paa Dæk eller har faaet en mangelfuld Indpakning, f. Eks. hvor de efter et Havari har maattet omstuves eller omemballeres i Nødhavn. Det samme maa gælde ogsaa efter Varepolicens § 4 om Dækslast og dens § 14a om mangelfuld Indpakning.

Konventionens § 67. Forsikredes Fejl.

Hovedreglen om irregulært Forhold fra den Forsikredes Side er Konventionens § 67 (ovenfor Side 67–71), der hjemler helt eller delvist Bortfald af Erstatningen, hvis den Forsikrede ved Handling eller Undladelse forsætligt eller groft uagtsomt har foraarsaget Forsikringsbegivenheden.

Fordringen om Forsæt eller grov Uagtsomhed udelukker praktisk talt, at Assurandøren vil kunne paaberaabe sig Bestemmelsen, naar Forsikringsbegivenheden er en upaaregnelig Følge af den Forsikredes Handling eller Undladelse.

Uanset at andre Aarsager end den Forsikredes Forhold har medvirket til Forsikringsbegivenheden eller Skaden, maa Assurandøren efter § 67 være fri. Her vil det dog ofte være Konventionens § 78, der kommer til Anvendelse, idet Tilfælde, hvor den Forsikredes Forhold og andre Aarsager samvirker, i Reglen vil være saadanne, hvor en Forsikringsbegivenhed allerede er indtruffet eller er lige ved at indtræffe. § 78, der nærmere omtales nedenfor i femte Kapitel (Side 131–139), paalægger den Forsikrede, naar en Forsikringsbegivenhed indtræffer eller kan befrygtes at være umiddelbart forestaaende, efter Evne at afværge eller begrænse Skaden og bestemmer i sidste Stk., at hvis den Forsikrede forsætligt eller af grov Uagtsomhed tilsidesætter disse Pligter, svarer Assurandøren ikke

for derved foranlediget Skade og kan i Erstatningen fradrage Omkostninger og Tab, der forvoldes ham ved Tilsidesættelsen.

Undtagelse af eller Hæftelse for et vist Fareomraade.

D. De vanskeligste Aarsagsspørgsmaal opstaar i Forbindelse med saadanne Bestemmelser, som fra Assurandørens Ansvar undtager hele Fareomraader, eller giver særlige Regler derfor, eller i Følge hvilke Assurandøren alene hæfter for et saadant Fareomraade. De vigtigste af disse er Bestemmelserne om Krigsfare, men ogsaa Bestemmelserne om Isskade i Kaskoforsikring maa henføres hertil.

Jo mere omfattende et saadant Fareomraade er, des større Muligheder er der for Situationer, hvor Aarsager, der falder inden for Fareomraadet, samvirker med Aarsager, der falder uden for dette, og Spørgsmaalet om samvirkende Aarsager vil derfor ofte opstaa her. Taler man f. Eks. om Skade foraarsaget af Brand, kan Fortolkningen heraf naturligvis give Anledning til Tvivl, men det er dog begrænset, hvor mange Tvivlsspørgsmaal, der kan opstaa. Taler man derimod om Skade foraarsaget af Krig, er Mulighederne ganske ubegrænsede.

Isskade.

1. Her skal først omtales Isskade. Som nævnt ovenfor Side 29 undtager Kaskopolicen Isskade, men samtidig er der indført en særlig Ordning for Medforsikring af saadan Skade.

Ifølge Kaskopolicens § 9 forstaas ved Isskade al Skade (herunder ogsaa Totaltab samt Havari grosse, Bjergeløn og andre Omkostninger), som er bevirket ved Is. Det skal her undersøges, hvad "al Skade..... som er bevirket ved Is" betyder.

Isskade er naturligvis først og fremmest saadan Skade, som foraarsages ved Isens direkte fysiske Indvirkning paa Skibet: bulede Plader, Skade paa Ror, Skade paa Skrue. Endvidere er det ogsaa Isskade, naar Isen fører Skibet paa Grund, og det derved lider Grundstødningsskader. Er Skibet kommet paa Grund under Isforhold, maa ogsaa den Skade, som Isen forvolder paa det, medens det staar paa Grunden, betragtes som Isskade. Hvis Skibet derimod er kommet paa Grund paa et Tidspunkt, da der endnu ikke var Is i Farvandene, men ikke har kunnet bringes flot før Isens Komme, og det da beskadiges af Is, kan denne Skade ikke betragtes som

Isskade i Policens Forstand; den maa ses som en Følge af Grundstødningen og henregnes til Grundstødningsskaden, se det ovenfor Side 84–85 som Eksempel omtalte Tilfælde. Der opstaar ofte Skade ved Kollision mellem Skibe, som følger efter Isbrydere, eller mellem Skibet og Isbryderen. Saaledes opstaaet Skade paa Skibet betragtes som Isskade, og dette gælder selv om Fejl og Forsømmelse hos Besætningen har medvirket til Skaden. Ogsaa Skade opstaaet ved Isbryders Bugsering af Skibet er Isskade. Derimod er det Praksis ikke at beregne Isordningens 25 pCt. Isafdrag af Erstatning til andet Skib for Skade ved Kollision under Isforhold. Til Isskade kan næppe regnes Skade ved, at Skibet grundstøder, fordi Isen har bortført Koste eller Bøjer, eller fordi Fyrskibe er blevet inddraget paa Grund af Isen, eller fordi Loggen under Isforhold ikke har kunnet bruges. Det siges udtrykkeligt i Klausulen, at ogsaa Totaltab, Havari grosse, Bjergeløn og andre Omkostninger, som er bevirket ved Is, medregnes til Isskade. 25 pCt. Afdraget angaar dog kun partikulær Skade og beregnes ikke, dersom Isskaderne medfører Ret til Erstatning for eller som for Totaltab. Som nævnt Side 29 gøres Afdraget kun ved Isskade lidt i visse nærmere angivne Farvande.

Krigsfare.

2.a. Konventionen undtager ikke Krigsfare fra Assurandørens Ansvar. Dette maa ske i Policerne, hvorved den Forsikrede mere udtrykkeligt gøres opmærksom paa Undtagelsen. Derimod definerer Konventionen Krigsfare. Dens § 75 er saalydende:

Konventionens § 75.

"Er ikke andet aftalt, omfatter Forsikringen Krigsfare, hvorved "forstaas Fare, der skyldes Krig mellem anerkendte eller ikke aner- "kendte Statsmagter eller saadanne Magters Forholdsregler i An- "ledning af udbrudt eller truende Krig. Krigslignende Operatio- "ner anses som Krig".

Policernes Regler. Kaskopolicerne.

I Kaskopolicens § 8 1.–2. Stk. bestemmes:

"Forsikringen omfatter ikke:

"a. Krigsfare, herunder Skade som Følge af krigslignende Begi- "venheder.

"b. Skade som Følge af saadant Oprør eller saadanne borgerlige "Uroligheder, hvorunder Krigsvaaben anvendes.

"c. Ekspropriation, Beslaglæggelse, Tilbageholdelse eller lignende

"Foranstaltning fra danske eller fremmede, lovlige eller ikke lovlige "Myndigheders Side.

"Forsikringen omfatter Skade bevirket ved saadanne Torpedoer "eller Miner, der ikke er udskudt eller udlagt i Anledning af Krig "eller truende Krig eller af Oprør eller Uroligheder som nævnt "under b."

Krigs-Kaskopolicens § 1 bestemmer:

"Forsikringen dækker Krigsfare, herunder Skade som Følge af "krigslignende Begivenheder, samt Skade som Følge af saadant "Oprør og saadanne borgerlige Uroligheder, hvorunder Krigsvaa-"ben anvendes.

"Hvad der i Konventionen og denne Police er bestemt med "Hensyn til Krig, finder tilsvarende Anvendelse for Oprør og Uro-"ligheder som nævnt i 1. Stk."

Som det vil ses, passer den civile Kaskopolices og Krigs-Kaskopolicens Bestemmelser om Krigsfare til hinanden, saaledes at der paa de vigtigste Punkter ikke er noget udækket Omraade imellem dem. Dog er Ekspropriation, Beslaglæggelse, Tilbageholdelse eller lignende Foranstaltning fra danske eller fremmede, lovlige eller ikke lovlige Myndigheders Side udækket, hvis disse Foranstaltninger ikke skyldes Krig. Desuden undtager Krigs-Kaskopolicen i sin § 3 Ekspropriation, Beslaglæggelse, Tilbageholdelse eller lignende Foranstaltninger, der foretages af den danske Stat, saaledes at Skade ved saadanne Foranstaltninger er udækket, ogsaa naar de skyldes Krig.

Varepolicerne. Varepolicens § 13 er saalydende:

"Uden særlig Aftale dækker Forsikringen ikke Skade som Følge af:
"a) Krigsfare, herunder Mine- og Torpedofare selv i Fredstid,
"b) Oprør eller borgerlige Uroligheder,
"c) Strejke eller Lockout,
"d) Arrest, Beslaglæggelse eller anden Foranstaltning fra Regering eller Øvrighed."

medens Krigs-Varepolicens § 1 bestemmer:

"Forsikringen dækker Krigsfare, herunder Skade som Følge af "krigslignende Begivenheder og al Mine- og Torpedofare, samt

"Skade som Følge af saadant Oprør og saadanne borgerlige Uro-
"ligheder, hvorunder Krigsvaaben anvendes.

"Hvad der i Konventionen og denne Police er bestemt med
"Hensyn til Krig, finder tilsvarende Anvendelse for Oprør og Uro-
"ligheder som nævnt i 1. Stk."

Ogsaa her passer de to Dækninger sammen; dog er Oprør og borgerlige Uroligheder, hvorunder Krigsvaaben ikke anvendes, udækket; det samme gælder Strejke eller Lockout, og, for saa vidt Foranstaltningen ikke skyldes Krig, Arrest, Beslaglæggelse eller anden Foranstaltning fra Regering eller Øvrighed. Endvidere maa det bemærkes, at ifølge Krigs-Varepolicens § 2, 1. Stk., erstatter Institutet ikke Skade foraarsaget ved Ekspropriation, Beslaglæggelse, Tilbageholdelse eller lignende Foranstaltning, der foretages af den danske Stat, og, hvis den Forsikrede er hjemmehørende i Udlandet, heller ikke Skade foraarsaget ved saadan Foranstaltning foretaget af Regering eller Øvrighed i hans Hjemland. Ifølge Krigs-Varepolicens § 2, 3. Stk., erstattes heller ikke Skade som Følge af Indførsels-, Udførsels- eller Transitforbud eller de paa Grund af Blokade af de krigsførende Magters Havne opstaaede Omkostninger for den Forsikrede.

Fragtpolicerne.

Fragtpolicens § 2 svarer til Kaskopolicens § 8, og Krigs-Fragtpolicens § 1 er ligelydende med Krigs-Kaskopolicens § 1.

I Fragtforsikring er ligesom i Kaskoforsikringen Ekspropriation, Beslaglæggelse, Tilbageholdelse eller lignende Foranstaltning fra danske eller fremmede, lovlige eller ikke lovlige Myndigheders Side udækket, hvis den ikke skyldes Krig. Endvidere undtager Krigs-Fragtpolicen i § 4 Ekspropriation, Beslaglæggelse, Tilbageholdelse eller lignende Foranstaltning, der foretages af Myndighederne i Skibets Hjemland, og dens § 5 undtager Skade som Følge af Indførsels-, Udførsels- eller Transitforbud.

Fortolkning af Krigsfarebestemmelser.

b. Hvilke Skader, der hører under den almindelige Søforsikring, og hvilke der hører under Krigsforsikringen, afhænger altsaa først og fremmest af Forstaaelsen af Begrebet Krigsfare, saaledes som dette er beskrevet i Konventionens § 75: Fare, der skyldes Krig mellem anerkendte eller ikke anerkendte Statsmagter eller saa-

danne Magters Forholdsregler i Anledning af udbrudt eller truende Krig.

Ved Fortolkning af Krigsfarebestemmelser maa man have for Øje, at de Hensyn, der fører til, at Krigsfare overhovedet udsondres fra den almindelige Søforsikring og henvises til en særlig Krigsforsikring, ogsaa maa være af Betydning for den nærmere Afgørelse af, hvilke Havarier der skal falde ind under Krigsforsikringen.

Som saadanne Hensyn kan nævnes Vanskelighederne ved at fastsætte eller ved at opnaa en adækvat Præmie for Krigsrisikoen. De helt forskellige Forhold under forskellige Krige og de vekslende Omstændigheder i Løbet af den samme Krig vil umuliggøre forsvarlig Statistik. Endvidere utilstrækkelig Dækningskapacitet hos Assurandørerne og manglende Reassurancemulighed i Indland eller Udland, og ikke mindst Faren for samtidig Indtræden af et stort Antal svære Skader. Disse Hensyn er endog saa stærke, at Krigsfaren ikke alene henvises til særskilt Forsikring, men at de private Selskaber end ikke tør paatage sig saadan Forsikring, i hvert Fald ikke under Krigsforhold. Krigsforsikringen maa derfor i stort Omfang overtages af Statsinstitutioner. Paa den anden Side vil, hvor et Lands Søfart er stærkt berørt af en Krig, de fleste Havarier paa en eller anden Maade staa i Forbindelse med Krigsforholdene, og en fuldstændig Udskillelse af den forøgede Risiko fra Søassurandørernes Omraade er ikke praktisk mulig, hvis man ikke vil sætte Søassurandørerne helt ud af Spillet. Præmie- og dækningsmæssigt vil det være muligt for Søassurandørerne at bære en Del af den forøgede Risiko. Det gælder om at udsondre saadanne Skader, som betyder en helt særegen Risiko, medens Skade, der kan ses som en Forøgelse af, men ikke væsentlig forskellig fra den Skade, der kan indtræde i Fredstid, kan bæres af Søassurandørerne. Naturligvis kan det undertiden være vanskeligt at sige, hvad de omtalte Hensyn i det enkelte Tilfælde maa føre til, men som oftest kan man dog ved et Skøn over samtlige Omstændigheder ved et Havari naa til en Afgørelse af, hvor det hører hjemme. Det viser sig, at Havarierne samler sig i visse bestemte Typer, saaledes at Afgørelsen af et Tilfælde vil blive vejledende ved Afgørelsen af de følgende. Det vigtigste er at faa afgjort nogle typiske Tilfælde, der kan tjene som

Rettesnor. Undertiden vil i Løbet af en Krig Forholdene forandre sig saaledes, at Havarier, der har været baaret af Søforsikringen, bør overføres til Krigsforsikringen eller omvendt, jfr. nedenfor om Krigsforsikringen for danske Skibe's Protokoltilførsler.

Skade ved Krigsvaaben.

α. Til Krigsforsikringen maa der for det første henføres Skade paa den forsikrede Genstand, der skyldes Krigsvaaben, navnlig naar disse virker efter deres Formaal; saaledes Skade ved Miner, Torpedoer og Bomber og ved Beskydning.

Miner og Torpedoer, der udenfor Krigsforhold anvendes under Øvelser, eller som hidrører fra en afsluttet Krig og virker paa et Tidspunkt, da det paagældende Farvand anses for renset for Miner og lignende, skulde egentlig ikke høre under Krigsforsikring, men er dog for Vareforsikringens Vedkommende særskilt henført dertil, jfr. Varepolicens § 13a, der undtager Mine- og Torpedofare selv i Fredstid, og Krigs-Varepolicens § 1, der medtager al Mine- og Torpedofare. For Kaskoforsikringens og Fragtforsikringens Vedkommende hører Øvelsestorpedoer og -miner under Søforsikringen, medens Skade ved gamle Miner og Torpedoer betales af Krigsforsikringen, jfr. Kaskopolicens § 8 og Fragtpolicens § 2. Ved *Højesteretsdom af 16. Februar 1950,* der angik en Ulykkesforsikring, hvis Betingelser undtog Ulykkestilfælde, der skyldes Krig, fandtes denne Undtagelsesbestemmelse "ikke med tilstrækkelig Sikkerhed at om-"fatte et Tilfælde som 'Kjøbenhavn's Forlis, der indtraf ca. 3 Aar "efter Krigstilstandens Ophør i en med de internationale Mine-"strygerorganisationers Godkendelse for almindelig Passagertrafik "aabnet Sejlrute."

Under Krigen 1939–45 benyttedes i vidt Omfang Netspærringer i Farvande og Havne. Kollision med saadanne Netspærringer ansaas i Praksis for Krigsskade. Selv om Spærringen er kommet ud af Plads, er Skaden Krigsskade, saalænge Spærringen dog virker som Spærring. Derimod kan Kollision med løst omkringdrivende Dele af Spærringen næppe siges at være Krigsskade. Det samme gælder Kollision med omkringdrivende Dele af Minestrygningsredskaber, naar saadanne Genstande ikke ved særlig Farlighed eller særlig hyppig Forekomst væsentlig adskiller sig fra andre omkring-

drivende Genstande, som ogsaa kan træffes under Fredsforhold. Skade opstaaet ved at Wiren til en Spærreballon, der var fastgjort til Skibet, kom i Skruen, da de ombordværende Soldater tog Ballonen ned for at fylde den, er blevet anset for Krigsskade.

Skade ved Krigsvaaben vil altid være Krigsskade, selv om andet end Krigsforhold har medvirket til dens Indtræden, saaledes f. Eks. hvor Skibet ved Fejl fra Førerens Side eller paa Grund af Storm, Strøm eller Taage kommer ind i et Minefelt. Selv om Skaden ved Krigsvaaben først rammer Skibet i en Situation, i hvilken det er kommet ved et Søhavari, maa Skaden erstattes af Krigsassurandørerne, jfr. saaledes *Sø- og Handelsretsdom af 4. Juni 1919 (s. v. "Mariane")*: Skibet var kommet paa Grund, blev bragt flot og bugseret til Nødhavn, men blev under Bugseringen minesprængt.

Beslaglæggelse.

β. Krigsforsikringen maa endvidere bære Tabet ved, at Skib eller Varer som Følge af Krig opbringes, beslaglægges, prisedømmes eller rekvisitioneres af fremmed Magt. Ogsaa dette maa gælde uanset Medvirken af Aarsager, som ellers ikke vedkommer Krigsforsikringen. Skade som Skibet lider, medens det ved saadanne Foranstaltninger er unddraget Rederen, maa som Hovedregel falde paa Krigsforsikringen, selv om den efter sin Karakter normalt vilde høre under Søforsikringen. Krigsforsikringen erkendte saaledes Ansvaret ogsaa for Søhavarier, der ramte de danske Skibe, der efter 9. April 1940 blev overtaget til Brug af de allierede Magter. Undtagelse maa dog gøres, hvor Skibet ikke ved den trufne Foranstaltning fysisk er kommet i nogen anden Situation end det ellers vilde have været i, f. Eks. hvis det er blevet liggende der, hvor det alligevel vilde have ligget, og Skaden, f. Eks. Brand, ikke staar i nogen Forbindelse med den trufne Foranstaltning.

Samvirke mellem Krigsaarsager og Søaarsager.

γ. I andre Tilfælde, hvor baade Krigsaarsager og Søaarsager har medvirket, kan der være Tvivl om, hvem der skal bære Skaden. Nogle ledende Principer blev fastslaaet i Dommene fra Krigen 1914–18.

Slukkede Fyr.

Saaledes siges det i *Højesteretsdom af 20. Maj 1915 (s.s. "Nygaard")*, der angik et Tilfælde, hvor Skibet den 25. November 1914 strandede paa Barren ved Esbjerg:

"Efter det foreliggende kan de Foranstaltninger, der som nævnt "i Dommen var trufne med Hensyn til de paagældende Fyr- og "Sømærker, ikke anses at have medvirket til Skibets Stranding paa "en saadan Maade, som maatte kræves for i Henhold til Konven- "tionens § 78 [ɔ: Conventionen af 2. April 1850] at fritage de af "Appellanten repræsenterede Selskaber for at erstatte den Ind- "stævnte ved Strandingen tilføjede Skade. I saa Henseende kan "bl. a. henvises dels til, at Strandingen skete i et ogsaa under sæd- "vanlige Forhold farligt Farvand, og at Kaptajnen har sejlet ufor- "sigtigt og har forsømt at skaffe sig den Kundskab om, at de nævnte "Foranstaltninger var trufne, som han burde have skaffet sig, dels "til, at disse Foranstaltninger var saadanne, som ogsaa kunde have "været trufne i Fredstid." Jfr. ogsaa *Højesteretsdom af 7. December 1915 (s.s. "Chr. Christensen").*

Slukkede Lanterner.

I Sø- og Handelsretsdom af 26. Januar 1923, stadfæstet ved *Højesteretsdom af 22. Februar 1923 (s.s. "Loly Jensen")* hedder det:

"Ved Højesteretsdommen [ɔ: i Kollisionssagen] blev det statue- "ret, at Kollisionen er foraarsaget ved, at de 2 Fartøjer, skønt de "havde observeret hinanden, som det maa antages i tilstrækkelig "Afstand, og begge havde været klar over, at deres Kurser skar "hinanden, har undladt at manøvrere i Overensstemmelse med "Søvejsreglerne, og da Retten herefter maa gaa ud fra, at Sam- "menstødet kunde være undgaaet, saafremt Skibene havde manøv- "reret rigtigt, findes Skaden ikke at kunne anses som en Følge af "den af Krigsforholdene foranledigede Omstændighed, at Fartø- "jerne sejlede uden Lanterner, men at være foraarsaget af Skibe- "nes urigtige Manøvrer, og herefter findes der ikke i Konventio- "nens § 78 Hjemmel til at anse den ved Kollisionen forvoldte Skade "som liggende udenfor Søforsikringsrisikoen".

Ubekendt Farvand.

I det i *Sø- og Handelsretsdom af 16. April 1915* omhandlede Tilfælde *(s.v. "Anna Caroline")* blev Krigsforsikringen fri for at erstatte Skaden ved en Grundstødning i Flinterenden, hvor Føreren ikke var kendt, og som han besejlede, fordi Drogden var minespærret.

Grundstødning ved Udgaaende fra Inspektionshavn.

Sø- og Handelsretsdom af 18. December 1918 (s.s. "Virginia") angik et Tilfælde, hvor Skibet var beordret til Hull til Inspektion og grundstødte ved Udgaaende derfra. Retten udtalte:

"Skaden i sig selv er en Skade, der har Karakteren af en ganske "almindelig Søskade, og selv om Krigsforholdene for saa vidt har "medvirket til, at den har fundet Sted, som det er disse Forhold, "der bevirkede, at Skibet overhovedet er kommet til Humberfloden, "er det dog ikke Krigsforholdene, der er den egentlige Aarsag, og "Skaden kan ikke betragtes som en Følge af disse Forhold i den "Forstand, hvori disse Ord er brugte ved de ovenciterede Betin-"gelser."

Prisemandskab.

Under Krigsforsikringen er ved Dommene fra Krigen 1914–18 navnlig henført Tilfælde, hvor et Skib strander eller kolliderer under Forhold, hvor Ledelsen af Navigationen er Føreren frataget af fremmede Myndigheder, der har sat Prisemandskab og Navigatør eller Lods ombord, jfr. *Højesteretsdom af 15. November 1915 (s.s. "Canadia")* og *Højesteretsdom af 16. December 1918 (s.s. "Bogatyr")*, i hvilken sidste Dom Krigsforsikringen anses ansvarlig, fordi "Kommandoen over "Skibet af de engelske Myndigheder har været frataget Kaptajnen "under Sejladsen fra Deal til Grundstødningen fandt Sted".

I *Sø- og Handelsretsdom af 17. Juli 1915 (s.s. "Kong Helge")* udtales det:

"Efter de Bestemmelser, der regulerer Forholdet (bl.a. Conven-"tionen af 2. April 1850 § 78) skal Krigsforsikringen erstatte Skade, "'som er en Følge af Krigsforhold'. Retten ser ikke bedre, end at "den heromtalte Skade falder ind under disse Udtryk. Retten skal "ikke lægge særlig Vægt paa, at Skibet i det foreliggende Tilfælde "ikke vilde være gaaet ind til Leith, hvis det ikke var blevet tvunget "dertil, men maa derimod finde det afgørende, at Skibet har været "under en Priseofficers Kommando, da Skaden skete. Den Omstæn-"dighed, at der da var Lods ombord, kan der næppe tillægges særlig "Betydning. I Almindelighed vil en Kaptajn ikke betænke sig paa "at gribe ind i en Lods' Dispositioner, naar disse synes ham fare-"truende, men her, hvor en engelsk Officer førte Kommandoen, "havde Kaptajnen ingen Anledning – vel heller ingen Adgang – "til at kontrollere Lodsen. Retten maa gaa ud fra – andet er ikke "oplyst – at Skaden kunde være undgaaet ved en forsigtigere Navi-"gering."

Inspektion af Hjælpekrydser med slukkede Lanterner.

Sø- og Handelsretsdom af 14. November 1916 (s.s. "Oscar II") angik

et Tilfælde af Kollision med en inspicerende engelsk Hjælpekrydser. Retten udtalte:

"Krigsskibet er optraadt paa en Maade, som det ikke kunde tænkes at gøre uden netop paa Grund af Krigsforholdene, det gik "med slukkede Lanterner, gav 'Oscar II' Ordre til at stoppe og "nærmede sig Skibet for at undersøge det. 'Oscar II's Fører maatte "være paa det rene med, at det var et Krigsskib, og maatte være "forberedt paa, at der vilde blive løsnet Skud, hvis han ikke efterkom Ordren. Han havde saaledes netop ikke Frihed til at manøvrere, som han ellers vilde have gjort. Retten finder herefter ikke, "at der kan være nogen Tvivl om, at Skaden maa betragtes som "Skade, der er en Følge af Krigen og af den engelske Statsmagts "Forholdsregler i Anledning af Krigen, og at det indstævnte Selskab derfor maa erstatte Skaden."

Praksis under Krigen 1939–45.

De Retningslinier, som disse Domme angav, blev ogsaa fulgt ved de to Krigsforsikringsinstituters Praksis under Krigen 1939–45. Dog blev der, under Hensyn til Besættelsens Indvirken paa Søfartsforholdene, truffet nogle Bestemmelser ved Protokoltilførsler vedtaget af Bestyrelsen for Krigsforsikringen for danske Skibe, hvorved Grænsen mellem Søforsikringens og Krigsforsikringens Omraade reguleredes.

Kontrolofficer.

Saaledes bestemtes ved Protokoltilførslen af 26. Maj 1941:

"Skade opstaaet under fremmed Kontrolofficers Ledelse anses "som Krigsskade, medmindre det maa antages, at Skaden ikke "skyldes det forsikrede Skibs Navigation".

Kontrolofficerer anvendtes navnlig ved Sejlads paa Norge og paa de tyske Nordsøhavne, og var et normalt Led i denne Sejlads. Forud for Protokoltilførslen var der forekommet adskillige Tilfælde af Grundstødning med Kontrolofficer ombord. Der var ikke Tale om nogen hasarderet Sejlads eller særlig Uagtsomhed hos Kontrolofficeren; Grundstødningerne syntes nærmest hændelige. Tilfældene kunde derfor ikke ligestilles med de ovenfor Side 106 omtalte. Ved Protokoltilførslen opstilledes der en Formodning for, at Skaden skyldtes Navigationen, og det krævedes ikke, at der kunde paavises nogen Fejl ved denne. Men Reglen gjaldt kun for Til-

fælde, hvor Kontrolofficeren virkelig havde Ledelsen; ofte forekom det, at han forholdt sig ganske passiv.

Prisemandskab. Isskade under Opbringelse.

I Overensstemmelse med Domspraksis fra Krigen fra 1914–18 har Krigsforsikringen erstattet Skade opstaaet ved Grundstødning, medens Skibet havde Prisemandskab ombord. Ogsaa Isskade paa Skibe under Opbringelse, der blev tvunget til at sejle i isfyldt Farvand, er erstattet af Krigsforsikringen.

Tvangslods.

Tvangslods er ikke blevet ligestillet med Kontrolofficer og altsaa ikke anset omfattet af Protokoltilførslen af 26. Maj 1941, selv hvor han faktisk havde Ledelsen.

Slukkede Fyr. Inddragne Sømærker. Slukkede og blændede Lanterner.

Ved Protokoltilførsel af 22. December 1941 (gældende fra den 8. December 1941) bestemtes endvidere:

"Skade, der skyldes, at som Følge af Krigsforhold Fyr er slukkede, "Sømærker inddragne, Skibes Lanterner slukkede eller Signaler ikke "har maattet afgives, erstattes af Krigsforsikringen.

"Det samme gælder Skade, der skyldes, at som Følge af Krigs-"forhold, uden at det er eller burde være Skibsføreren bekendt, Fyr "eller Sømærker er forandret.

"Skade, der skyldes, at Skibes Lanterner, som Følge af Krigs-"forhold, er afskærmede, erstattes af Krigsforsikringen med Halv-"delen. Denne Vedtagelse skal dog ikke indskrænke Krigsforsikrin-"gens Ansvar i Tilfælde, hvor saadan Skade efter de hidtil gældende "Regler maatte kunne forlanges erstattet fuldtud af Krigsforsik-"ringen".

Denne Protokoltilførsel virkede til, at man i højere Grad end tidligere lod Krigsforsikringen erstatte de omtalte Skader, men det var dog ikke Meningen helt at forlade den ved de tidligere Domme fastslaaede Praksis.

Foruden Skade opstaaet ved Grundstødning eller Kollision under pludselig Mørklægning som Følge af Flyveralarm erstattedes Skade ved Grundstødninger, der skyldtes slukkede Fyr eller inddragne Bøjer, naar der ikke samtidig forelaa nogen Fejl fra Førers eller Mandskabs Side. Derimod nægtedes Erstatning, hvor Skibets Ledelse havde gjort sig skyldig i alvorlige Fejl. Et Tilfælde af denne Art blev forelagt *Sø- og Handelsretten*, der i *Dom af 11. Juni 1947 (m.s. "Blix")* udtalte:

"Den Omstændighed, at Nordre Røse Fyr var slukket, som Til-
"fældet var ved den paagældende Lejlighed, findes vel at have øget
"Faren ved Sejlads og saaledes at have medvirket til den stedfundne
"Grundstødning. Den væsentlige Aarsag til denne bør dog efter
"Rettens Mening ikke søges i dette af Krigen bestemte Forhold,
"men deri, at M/S 'Blix's Ledelse, som ogsaa af de Sagsøgte an-
"ført, uden at der haves tilstrækkelig Undskyldning derfor, har
"forvekslet Middelgrunds Fort Fyr med Nordre Røse Fyr og trods
"Forskelligheden i Fyrkarakter har navigeret, som om Middel-
"grunds Fort Fyr var Nordre Røse Fyr. . . .

"Herefter, og idet Krigsforsikringens ommeldte Protokoltilførsel
"ikke vil kunne føre til noget andet Resultat, vil de Sagsøgtes Paa-
"stand om Frifindelse være at tage til Følge".

Spørgsmaal om slukkede Fyr forelaa endvidere i den af *Sø- og Handelsretten den 9. Januar 1948* paadømte Sag vedrørende *s. s.* "*Wm. Th. Malling*". I Dommen siges det:

"Til Støtte for deres Paastand har Sagsøgerne anført, at Grund-
"stødningen maa antages at skyldes Krigsforholdene. Sagsøgerne
"har herved for det første henvist til, at 'Wm. Th. Malling' mod
"Kaptajnens Protest og den ombordværende tyske Ledsageofficers
"Ønske af den overordnede Ledsageofficer ombord paa 'Frederiks-
"borg' [med hvilket Skib 'Wm. Th. Malling' havde Ordre til at
"samsejle] blev beordret til at passere Skagerak om Natten og an-
"duve den norske Kyst i Mørke, hvorved Skibet udsattes for en
"Risiko for Grundstødning, som aldeles ikke var til Stede under
"normale Forhold.

"Videre har Sagsøgerne anført, at Aarsagen til Grundstødningen
"først og fremmest var, at de norske Fyr var slukket, i Forbindelse med,
"med, at der heller ikke ud for den norske Kyst laa tyske Forpostbaade
"til at advare, hvad Ledsageofficeren havde ment, der vilde være.

"Havariet er saaledes efter Sagsøgernes Mening saa stærkt krigs-
"betonet, at de Sagsøgte maa være forpligtet at betale Erstatning,
"i hvilken Forbindelse Sagsøgerne ogsaa henviser til en for Forsik-
"ringen gældende, paa et Bestyrelsesmøde i Krigsforsikringen for
"danske Skibe den 22. December 1941 vedtaget Protokoltilførsel,
"der lyder saaledes:

"'Skade, der skyldes, at som Følge af Krigsforhold Fyr er slukkede, Sømærker inddragne, Skibes Lanterner slukkede eller Signaler ikke har maattet afgives, erstattes af Krigsforsikringen.

"'Det samme gælder Skade, der skyldes, at som Følge af Krigsforhold, uden at det er eller burde være Skibets Fører bekendt, 'Fyr eller Sømærker er forandret'.

"Med Hensyn til Rækkevidden af denne Protokoltilførsel har "Sagsøgerne fremhævet, at den ikke kan være ensbetydende med "en Stadfæstelse af den hidtidige – særlig fra den første Verdens-"krig stammende – Retspraksis vedrørende Spørgsmaalet om Krigs-"forsikringens Ansvar for Havari i Farvande, hvor Fyrene er slukket som Følge af Krigsforhold, men maa være Udtryk for et videre-"gaaende Erstatningsansvar for Krigsforsikringen.

"Endelig har Sagsøgerne paaberaabt sig, at selvom Skibets Fører "ogsaa paa den her ommeldte Rejse ledede Navigationen, maatte "den tyske Ledsageofficers Tilstedeværelse nødvendigvis forflygtige "Kaptajnens Ansvar for Ledelsen.

"Den Omstændighed, at S/S 'Wm. Th. Malling' af den overordnede tyske Ledsageofficer blev beordret til at passere Skagerak om "Natten og anduve den norske Kyst, hvor Fyrene var slukket, i "Mørke, findes vel at have øget Faren ved Sejladsen og saaledes "at have medvirket til Grundstødningen. Hovedaarsagen til denne "mener Retten dog – ligesom de Sagsøgte – ikke kan søges i dette "af Krigen bestemte Forhold, men deri, at 'Wm. Th. Malling's "Fører maa anses at have gjort sig skyldig i væsentlige Fejl under "Navigeringen af Skibet.

"Retten finder saaledes, at det først og fremmest maa bebrejdes "Kaptajnen, at han, da han den paagældende Nat Kl. 24 kom paa "Broen og agten for tværs om Bagbord observerede en Lys- og Lydbøje, som ikke stemmede med Bestikket, slog sig til Ro med, at "det maatte være en Bøje i Drift, og i Stedet for som S/S 'Frederiksborg' at dreje rundt og holde sig uden for Bøjen til Daggry eller "i alt Fald stoppe op og nærmere undersøge Bøjens Karakter for "derved eventuelt at faa kontrolleret Bestikkets Rigtighed – fortsatte Sejladsen uden at ændre Kurs og med varierende Fart, som "ovenfor angivet, indtil Skibet Kl. 00.30 tog Grunden og blev staa-

"ende, efter at der allerede Kl. 00.11 var mærket et haardt Stød "paa bagbords Bov.

"Endvidere finder Retten ligesom de Sagsøgte, at Skibets Fører "burde have udvist særlig Forsigtighed i Navigeringen, idet han "maatte regne med, at Strømmen i det paagældende Farvand ofte "ret kraftigt sætter Nord og Vest over, hvilket maa anses at være "en kendt Sag og iøvrigt ogsaa fremgaar af de almindelige Beskri- "velser af Farvandet.

"Endelig bemærkes, at Retten finder det uforstaaeligt, at Fyrene "paa den svenske Kyst, indenfor hvis Synsvidde de to Skibe sejlede, "ikke observeredes af 'Wm. Th. Malling' og derfor antoges ikke at "være tændt, medens de iagttoges ombord paa 'Frederiksborg', som "blot sejlede nogle faa Hundrede Meter nærmere Fyrene, og som, "deraf at de efterhaanden tabtes af Syne, blev advaret om at være "forsat Vest over af Strømmen.

"Herefter og idet endelig Krigsforsikringens ommeldte Protokol- "tilførsel ikke under de foreliggende Omstændigheder vil kunne føre "til noget andet Resultat, vil de Sagsøgtes Paastand om Frifindelse "være at tage til Følge."

I Tilfælde af Kollision foranlediget af blændede Lanterner er Skaden i Henhold til Protokoltilførslen blevet delt lige mellem Krigs- og Søforsikring.

Sejlads i Konvoj.

Skader opstaaet under Sejlads i Konvoj er i de fleste Tilfælde blevet betragtet som Søskade. Et Tilfælde af denne Art, en Kollision mellem to Skibe i Konvoj, blev forelagt Sø- og Handelsretten, i hvis Dom af 7. Oktober 1941, stadfæstet af *Højesteret den 26. Maj 1943 (s.s. "Listo")*, det hedder:

"Til Støtte for deres Anbringende om, at den her omhandlede "Skade rettelig maa anses som en realiseret Krigsfare, saaledes "som denne Fare maa forstaas i Henhold til Konventionens § 75, "har Sagsøgerne særlig anført følgende:

"Det erkendes, at der fra 'Listo's Side foreligger visse Fejl, særlig "Mangler med Hensyn til Udkig og Muligheden for Belysning af "Kompasset og dermed Benyttelsen af dette; men Sagsøgerne be- "strider, at disse Mangler har været af afgørende Betydning med "Hensyn til Kollisionen, og de hævder, at Resultatet af nærværende

"Sag desuden ikke afhænger af Spørgsmaalet om, hvor Skylden "(Hovedskylden) for Kollisionen ligger, men ifølge skandinavisk "Retspraksis maa bero paa, hvad der kan betegnes som Hoved-"aarsagen til den skete Skade, om det er et særligt af Krigen be-"tonet Forhold eller Skaden er Realisation af en Fare, der lige saa "fuldt truer under normale Søfartsforhold.

"Dette Spørgsmaal maa efter Sagsøgernes Mening besvares der-"hen, at den egentlige Aarsag til Kollisionen var de af Krigen be-"stemte Forhold, særlig Skibenes Sejlads i Konvoj med slukkede "Lanterner og deres Styring ikke efter Kompasset men alene efter "Skæret af det forudgaaende Skibs Hæklanterne. Begge disse For-"hold har nemlig i højeste Grad vanskeliggjort Navigeringen og de "to Skibes Bevægelsesfrihed, særlig naar der, som her, kom til at "foreligge en Situation, der nødvendiggjorde Foretagelsen af hur-"tige Nødmanøvrer.

"Endelig anfører Sagsøgerne, at det ogsaa – bl.a. under Hensyn "til den i Forhold til Søforsikringspræmien meget betydelige Præ-"mie for Krigsforsikringen – er naturligst, at den her omhandlede "Skade bæres af denne sidste Forsikring.

"De Sagsøgte gør gældende, at der her er Tale ikke om en Krigs-"skade, men om en almindelig Søskade. De er enige med Sagsø-"gerne i, at det afgørende i saa Henseende er, ikke hvem der har "Skylden (Hovedskylden) for Kollisionen, men derimod hvad der "maa anses som Hovedaarsagen til denne. De Sagsøgte erkender, "at Sejlads i Konvoj og med slukkede Lanterner giver Faren paa "Søen større Dimensioner, men det samme kan gælde Sejlads ogsaa "under andre Vilkaar end i Konvoj, og den saaledes forøgede Fare "kan ikke betegnes som en Krigsfare, men indeholder alene en Op-"fordring til under Sejladsen at udvise ekstra Omhu med Hensyn "til Navigeringen og træffe de fornødne Foranstaltninger til at "klare en pludselig opstaaende Nødssituation.

"Den egentlige Aarsag til Kollisionen maa efter de Sagsøgtes "Mening søges i Forsømmelighed fra 'Listo's Ledelses Side i disse "Henseender. De Sagsøgte har med Hensyn hertil særlig fremhævet, "*at* 'Listo', da Styrmanden paa Foranledning af Rorgængeren for-"lod Broen for at tænde Nathuslampen, var ganske uden Udkig i

"de følgende ca. 2 Minutter, *at* der i det nævnte Tidsrum ej heller "kunde føres nogensomhelst Kontrol med Skibets Kurs, da der ikke "var Lys paa Kompasset, og Rorgængeren havde tabt det forud- "gaaende Skibs Lanterner af Syne, og Styrmanden, som endnu "kunde se denne Lanterne, havde forladt Broen, og *at* det, efter "hvad der er oplyst om Muligheden for Belysning af Kompasset "og dermed for Benyttelsen af dette, var aldeles utilstrækkeligt, "hvad der ombord paa 'Listo' var foretaget til Imødegaaelse af "den Situation, at det pludselig blev nødvendigt at styre efter Kom- "passet, enten fordi det forudgaaende Skibs Hæklanterne tabtes af "Syne eller af anden Grund.

"Foreløbig bemærkes, at Retten ikke kan følge den af Sagsøgerne "subsidiært fremsatte Henstilling om at fordele Skaden mellem de "to Forsikringsinstitutioner, allerede af den Grund, at der hverken "i Lovgivningen eller i vedkommende Forsikringsaftaler er Hjem- "mel for en saadan Fordeling.

"Den Omstændighed, at de to Skibe sejlede i Konvoj og var "bundet til at følge de for saadan Sejlads fastsatte Regler med "Hensyn til Blænding af Lanterner m.v., findes vel at have øget "Faren paa Søen, og saaledes at have medvirket til den stedfundne "Kollision. Den væsentlige Aarsag til denne bør dog efter Rettens "Mening ikke søges i disse af Krigen bestemte Forhold, men deri, "at S/S 'Listo's Ledelse, som af de Sagsøgte anført, har gjort sig "skyldig i Forsømmelse med Hensyn til Navigeringen af Skibet, "dels ved ikke at have haft behørigt Udkig ombord, da Nødssitua- "tionen indtraadte og under denne, dels ved ikke forud at have "draget Omsorg for, at Skibet, i Tilfælde af at det forudgaaende "Skibs Hæklanterne tabtes af Syne, straks kunde styre efter Kom- "passet.

"De Sagsøgtes Paastand om Frifindelse vil herefter være at tage "til Følge."

Det er i flere Tilfælde forekommet, at et Skib, for at kunne følge med Konvojen, har maattet holde Fart op imod Vind og Sø og derved har lidt ovenbords Skade, som det ellers kunde have undgaaet. Saadan Skade er ikke blevet erstattet af Krigsforsikringen. Derimod har man erstattet Skade ved Kollision med et af de Kon-

vojen ledsagende Krigsfartøjer, idet Skaden stod i Forbindelse med særlige Manøvrer, som Krigsfartøjet af Hensyn til Undervandsbaadsfaren udførte under Konvojeringen, nemlig en Zigzagsejlads foran og ind imellem Konvojens Skibe.

Kollision med Krigsskibe.

Kollision med Krigsskibe er blevet antaget kun at falde under Krigsforsikringen, hvor Krigsskibet har været i Funktion som saadant og f. Eks. har stoppet det forsikrede Skib for Inspektion. Skaden er navnlig erstattet, naar Krigsskibet har haft slukkede Lanterner. Hvor det har drejet sig om en Inspektion, som er indgaaet som et normalt Led i Sejladsen paa vedkommende Rute, altsaa navnlig hvor Inspektionen har været foretaget af et stationært Vagtskib, har man ikke anset Kollision med Inspektionsskibet for at falde ind under Krigsforsikringen. En tilfældig Kollision med en militær Flyvemaskine er heller ikke blevet anset for Krigsskade.

Farligere Rute og unormale Manøvrer.

Hvor det forsikrede Skib har maattet besejle en farlig Rute paa Grund af Krigsforhold, eller hvor det under saadanne Forhold har maattet gøre Afvigelser eller Standsninger, og derunder har lidt Skade, har man kun i de færreste Tilfælde anerkendt Skaden som Krigsskade. Krigsforsikringen har dog ydet Erstatning i et Tilfælde, hvor et Skib havde tørnet en Kaj under Manøvrer i Mørke for at landsætte en Vagtsoldat under unormale Omstændigheder. Endvidere er der ydet Erstatning i et Grundstødningstilfælde, hvor Skibet paa Grund at Krigsforhold havde maattet benytte en farlig Rute, paa hvilken Lodsen ikke var rigtig stedkendt, og til hvilken hverken Lodsen eller Føreren havde kunnet faa Specialkort, fordi dette som Følge af Krigssituationen var forbudt.

Kollision med Vrag.

Der forekom en Del Tilfælde af Kollisioner med Vrag af krigsforliste Skibe. Et af disse *(m.s. "Svalen")* blev forelagt Sø- og Handelsretten, der i Dom af 2. November 1944, stadfæstet ved *Højesteretsdom af 21. December 1945,* udtaler:

"Retten maa give de Sagsøgte Medhold i, at den blotte Omstæn-
"dighed, at Kollision er sket med Vraget af et under Krigsforhold
"minesprængt Skib, ikke er tilstrækkelig til at anse Skaden ved
"Kollisionen som Krigsskade. Men de ved Krigen bestemte For-
"hold, derunder det stærkt forøgede Antal Vrag ogsaa i de danske
"Farvande og – særlig forsaavidt angaar nærværende Tilfælde –

"den Omstændighed, at 'Ellen Holm's Vrag endnu ikke ca. 3 Uger "efter dette Skibs Forlis var afmærket, som sket den 23. Februar "1943 med en Vager med Lanterne eller paa anden Maade, findes "dog at have øget Faren paa Søen i væsentlig Grad og saaledes at "have været stærkt medvirkende til 'Svalen's Kollision med Vraget.

"Paa den anden Side finder Retten ikke, at der selvom Kaptajn "Hansen, som af ham først under Søforhøret forklaret, gennem den "oftnævnte Rapport i 'Efterretninger for Søfarende' af 28. Ja- "nuar 1943 var bekendt med den paagældende Skibsfartshindring, "kan bebrejdes ham saadanne Fejl med Hensyn til Navigationen "eller iøvrigt, at han maa anses ved forsømmeligt Forhold at have "haft afgørende Indflydelse paa Forliset. Retten har herved sær- "ligt taget i Betragtning, at den nævnte Rapport ikke, saaledes "som den efter 'Svalen's Forlis i 'Efterretninger for Søfarende' op- "tagne Rapport af 18. Februar 1943, indeholdt nogen udtrykkelig "Bemærkning om, at det paagældende Vrag ikke var afmærket, og "i det hele ikke gav nærmere Vejledning med Hensyn til Karak- "teren af Vraget og dets Farlighed for Sejladsen, at den af Kap- "tajn Hansen udsatte Kurs, som er den sædvanlige for Smaasejlere "paa Rejse fra Limfjorden til østjydske Havne, findes forsvarlig "selv under Hensyn til det i Rapporten af 28. Januar 1943 nævnte "Vrag, at der efter det oplyste maa antages under Sejladsen at "være ført behørigt Udkig ombord paa 'Svalen', at der ikke findes "at kunne rettes nogen væsentlig Bebrejdelse mod Kaptajnen med "Hensyn til Skibets Fart, 6 Knob, eller den Manøvre, som han fore- "tog, efter at Styrmanden havde varskoet Vragmaster forude, og "at det ved Kollisionen viste sig, at Vragets virkelige Plads var i "en ikke ringe Afstand fra det Sted, hvor det efter Rapporten af "28. Januar 1943 omtrentlig skulde være beliggende.

"Under disse Omstændigheder finder Retten, at Hovedaarsagen "til 'Svalen's Forlis maa søges i Forhold bestemt af Krigen, og at "Skaden derfor bør dækkes af de Sagsøgte".

Krigshavari og andre Virkninger af Krigsforhold, indtraadt under Søhavari.

Naar et Skib befinder sig under Søhavari, og der da indtræder et Krigshavari, eller Krigsforhold gør sig gældende paa en saadan Maade, at der opstaar Skade, eller Skaden forøges, er Skaden eller den forøgede Skade blevet henført til Krigsforsikringen, forsaavidt

dens Eksistens og omtrentlige Størrelse har kunnet bevises. Saaledes har Krigsforsikringen med 90 pCt. af Kaskotaksten erstattet Forliset af en Kutter, som var blevet slaaet læk i aaben Sø, men som kunde have været reddet, hvis et Havnefyr havde været tændt. Endvidere er erstattet Skade ved, at en Mineeksplosion ramte et grundstødt Skib. Skaden erstattedes fuldtud af Krigsforsikringen, uden at der blev gjort Fradrag for mulig Grundstødningsskade og mulig Bjergeløn, jfr. herved den ovenfor Side 104 nævnte *Sø- og Handelsretsdom af 4. Juni 1919 (s.v. "Mariane")*. I et Tilfælde hvor Skade paa et Skib, opstaaet ved Dønning, var forøget, fordi Besætningen havde maattet forlade Skibet paa Grund af Luftangreb, er Forøgelsen af Skaden erstattet. For Sø- og Handelsretten har været forelagt to Tilfælde, i hvilke Princippet blev anerkendt, men hvor Krigsforsikringen blev frifundet, fordi Forøgelse af Skaden ikke kunde bevises.

I den første af disse Sager *(m.s. "Elly")* udtaler *Sø- og Handelsretten i Dom af 10. Maj 1946:*

"Der er Enighed om, at selve Forliset den 7. November 1944 "var en almindelig Søulykke og ikke et selvstændigt Krigshavari. "Det maa vel antages, at Skibet gennem hele den Tid, i hvilken "det henlaa som Vrag, stadig har lidt Skade; men Retten kan ikke "anse det for tilstrækkelig antageliggjort, at nogen Del af de i "Dykkerrapporten af 13. Maj 1945 ommeldte Skader, der for Sag-"søgeren har været afgørende for at opgive Bjergningen, er tilføjet "Skibet efter det Tidspunkt, da det, saafremt Adgang til Stedet "ikke havde været forbudt paa Grund af Minefaren, kunde have "været bjerget. Bestemmende for Retten – specielt med Hensyn til "Spørgsmaalet om Tidspunktet for saadan Bjergning – har særlig "været, *at* der i Bjergningskontrakten af 17. November 1944, hvis "Bestemmelser, og ikke Bjergernes Udtalelser i de ovennævnte "senere Skrivelser af 16. Juli 1945 og 22. August s.A., maa være "afgørende i den her ommeldte Henseende, er forudsat, at 2 Skibe "skulde deltage i Bjergningen, det ene først dog efter at være blevet "repareret, *at* Bjergningen overhovedet først kunde være paabe-"gyndt i Begyndelsen af December 1944, d.v.s. efter at Vraget i "3 Dage i Midten af November s.A. havde været udsat for haardt

"Vejr, og *at* den Omstændighed, at det drejede sig om Vintermaa-
"neder med korte Arbejdsdage og uroligt Vejr, maa antages yder-
"ligere at ville have forsinket Bjergningen i ikke ringe Grad.

"Idet Retten herefter maa mene, at ingen Del af Skaden skal
"erstattes som Krigsskade, vil de Sagsøgtes Paastand om Frifindelse
"være at tage til Følge".

I en Sag *(m.s. "Almee"),* hvorunder Krigsforsikringen for danske Skibe søgtes tilpligtet at betale en Andel af Skibets Havari grosse Bidrag til Skade paa Skibets Maskineri som Følge af, at Skibet blev sænket for at slukke en Brand i dets Briketladning, med den Begrundelse, at Sænkningen havde været nødvendig som Følge af Slukningsarbejdets Afbrydelse ved Luftalarm, udtalte *Sø- og Handelsretten* i sin *Dom af 28. Maj 1946:*

"Efter alt saaledes foreliggende kan Retten ikke anse det for
"tilstrækkeligt antageliggjort, at den her ommeldte Del af Skibets
"Havari – nemlig Skaden paa Maskineriet som Følge af Skibets
"Sænkning – skyldes Slukningsarbejdets Afbrydelse af Hensyn til
"Luftalarmen. Bestemmende for Retten har herved særlig været,
"*at* Ilden var konstateret ca. 18½ Time før der blev blæst Luft-
"alarm, *at* Branden først i de sidste ca. 5 Timer af dette Tidsrum
"var blevet bekæmpet af Brandvæsnet, medens man ombord paa
"Skibet i de forudgaaende Timer til at begynde med havde for-
"søgt at slukke Branden ved egne Redskaber og først efter ca. 6¼
"Times Forløb havde tilkaldt et andet Fartøj til Assistance, *at* man
"først, efter at Skibet havde været sat under Vand og paany var
"hævet, og efter at Ilden atter var blusset op, fik losset den Del af
"Ladningen, hvori der var Ild, og *at* det derfor maa antages, at
"Ilden, da Luftalarmen afbrød Brandvæsnets Slukningsarbejde,
"havde saadan fat i Ladningen og var saa truende for Skibet, der
"var af Træ, at det maa anses for meget tvivlsomt, om man, saafremt
"Slukningsarbejdet ikke var blevet afbrudt, kunde have nøjedes
"med kun at bekæmpe Ilden ved Paasprøjtning af Vand eller og-
"saa da havde været nødsaget til at sætte Skibet under Vand.

"Herefter er der ikke det fornødne Grundlag for at tage Sagsø-
"gernes Paastand til Følge, og de Sagsøgte vil derfor være at fri-
"finde".

Erstatningskrav for Udgiften ved Fremsendelse af krigsforsikrede Varer er blevet afvist i et Tilfælde, hvor Skibet, der var hollandsk, strandede paa Jyllands Vestkyst den 9. April 1940 og blev beslaglagt af tysk Militær den 13. Maj 1940. Det hævdedes, at Skibet kunde være blevet bjerget den 13. Maj 1940, hvis det ikke var blevet beslaglagt, men denne Antagelse fandtes for usikker, ligesom det var uvist, om Skibet efter Bjergningen kunde have faaet Sødygtighedsattest til at føre Ladningen frem.

Søhavari, indtraadt under Krigshavari.

Hvis der under Krigshavari opstaar Skade som Følge af Søhavari, eller Skade ved Krigshavariet forøges ved Forhold, som almindeligvis vedrører Søforsikringen, maa Skaden, eller den forøgede Skade, bæres af Krigsforsikringen, medmindre det drejer sig om et Søhavari, der ikke har nogen Forbindelse med Krigshavariet, jfr. det ovenfor Side 104 om Søhavari paa beslaglagte Skibe bemærkede.

Redningsforanstaltninger.

Skade opstaaet ved Foranstaltninger for at undgaa Krigsskade, f. Eks. Tab af Anker under pludselig Ankring for at undgaa Minefelt eller Skade paa Rig under pludselig Manøvre for at undgaa drivende Mine, er erstattet af Krigsforsikringen. Naar et Skib har lidt Søhavari, f. Eks. tabt et Skrueblad eller faaet Motorskade, og derefter har maattet tage Bugserhjælp paa Grund af Minefaren, er Udgiften til Bugserhjælpen erstattet af Krigsforsikringen. Har Bugserhjælpen været nødvendig baade af Hensyn til Krigsfare og af Hensyn til Søfare, er Udgiften i Henhold til Konventionens § 74 blevet delt mellem Krigsforsikringen og Søforsikringen.

Hvor et Skib har lidt Krigshavari, der medfører Redningsomkostninger, vil disse næsten altid være at erstatte af Krigsforsikringen, uanset af Hensyn til hvilken Fare de afholdes, idet paafølgende Skade næsten altid vilde falde paa Krigsforsikringen, jfr. ovenfor.

Besætningens Fejl.

Om Virkningen af Besætningens Fejl og Forsømmelser, jfr. tredie Kapitel (Side 72–76), kan siges, at hvor det drejer sig om Skade ved Krigsvaaben eller Opbringelse, Beslaglæggelse eller lignende Foranstaltning, vil Skaden være at henføre til Krigsforsikringen, uanset om Fejl eller Forsømmelser fra Besætningens Side har medvirket til Skaden. Saaledes vil Skaden ved Minesprængning, som tidligere omtalt, være at erstatte af Krigsforsikringen, uanset om det

skyldes Førerens forsømmelige Navigering, at Skibet er kommet ind i Minefeltet. Ligeledes maa Tab ved Beslaglæggelse erstattes af Krigsforsikringen, uanset om Føreren forsætligt har bragt Skibet inden for den fremmede Magts Rækkevidde.

Hvor det drejer sig om andre Skader end Krigsskaderne i egentligste Forstand, lægger Domstolene, som det fremgaar af de foran citerede Domme, ved Afgørelsen af, om Skaden skal henføres til Krigsforsikringen eller til Søforsikringen, megen Vægt paa den Indflydelse, som Fejl eller Forsømmelse fra Besætningens Side har haft paa Skadens Indtræden, og henfører Skaden til Søforsikringen, hvor denne Indflydelse har været overvejende. Ved Fejl eller Forsømmelser med Hensyn til særlige Forholdsregler, som ikke kendes i Fredstid, vil der dog efter Omstændighederne være Grund til at lade Krigsforsikringen bære Ansvaret, og det samme gælder Fejl, som er undskyldelige paa Grund af naturlig Nervøsitet i særlige krigsbestemte Situationer eller som skyldes Overanstrengelse under forcerede Forhold ved Krigssejlads.

Fordelingsreglen.

c. Der har undertiden været rejst Spørgsmaal om, hvorvidt man i Danmark burde indføre den ovenfor Side 83–84 omtalte Fordelingsregel. Den har ingen Hjemmel i danske Forsikringsbetingelser bortset fra den Fordeling af Omkostninger, der foreskrives i Konventionens § 74, 2. Stk., og Domstolene har afvist at anvende Reglen uden udtrykkelig Hjemmel, jfr. ovenfor Side 113.

Imod Fordelingsreglen kan for det første indvendes, at Delingen af Skaden i bestemte Brøker maa blive i høj Grad vilkaarlig, fordi de Forhold, der paa hver Side skal tages i Betragtning, kan være saa forskelligartede. Det synes ikke muligt paa en fornuftig Maade i Tal at fastsætte f. Eks. hvilken Vægt, der skal tillægges hele den krigsmæssige Baggrund for et Havari i Forhold til en enkeltstaaende Begivenhed af Søfarekarakter. Man har henvist til Reglerne om Deling af Skaden i Kollisionssager med Skyld paa begge Sider, men formentlig ikke med Rette. I Kollisionssager har man at gøre med Størrelser – Graden af den paa hver Side udviste Uagtsomhed – der nogenlunde kan sættes i Forhold til hinanden.

Naar Fordelingsreglen skal begrundes, ser man Udgangspunk-

tet taget i det tænkte Tilfælde, at et Skib først bliver læk ved en Mineeksplosion, uden at Lækagen dog er tilstrækkelig til at bringe Skibet til at synke, og at Skibet derefter rammes af en Kollision, som er uden Forbindelse med Mineskaden, og som medfører en yderligere Lækage. Denne er dog heller ikke alene tilstrækkelig til at bringe Skibet til at synke, men de to Lækager tilsammen tilvejebringer dette Resultat. Man finder det indlysende, at den rette Løsning her maa være en Deling af Tabet af Skibet mellem Krigsforsikring og Søforsikring (efter Forholdet mellem de gennem hver Lækage indstrømmende Vandmængder?), og man mener videre, at dette Eksempel giver et rigtigt Billede af den kombinerede Indflydelse af Krigsfare og Søfare ogsaa for andre Tilfælde. Det hele synes lidet overbevisende. Ligheden mellem det anførte Tilfælde og f. Eks. det Tilfælde, at en Grundstødning skyldes slukkede Fyr i Forbindelse med Førerens Uagtsomhed, er ikke slaaende.

Den væsentligste Indvending mod Fordelingsreglen er imidlertid, at den nødvendigvis maa give Anledning til flere Retstrætter end de hidtil fulgte Regler. I mange Tilfælde, hvor overvejende Grunde f. Eks. taler for, at Søforsikringen skal bære Skaden, og hvor Søassurandørerne nu vilde betale uden Indvendinger, vil der efter Fordelingsreglen være en Mulighed for at faa en Del af Skaden over paa Krigsforsikringen, og dermed er Motivet for en Retsstrid givet. Dertil kommer, at Afgørelsen af eet Tilfælde i mindre Grad end efter de hidtil fulgte Regler vil danne Præcedens for senere lignende Tilfælde; der vil altid være en Mulighed for at opnaa Deling i et andet Forhold.

Langt bedre end en Fordelingsregel er nogle vejledende Afgørelser i typiske Sager, jfr. ovenfor Side 102–103. Som der nævnt kan der i Løbet af en Krig blive Brug for at regulere Grænsen mellem Sø- og Krigsassurandørernes Omraader i Overensstemmelse med Krigsforholdenes Udvikling, saaledes som det skete ved Krigsforsikringen for danske Skibes Protokoltilførsler. Dette lader sig lettere gøre, naar man har de Regler, der nu følges, end hvis Fordelingsreglen var gældende.

En aabenbar Fordel ved de gældende Regler er, at normalt kun een Forsikring involveres. Skal derimod Skaden deles mellem Sø-

og Krigsassurandørerne, vil Arbejdet med Opgørelse, Regulering og Indkrævning hos Reassurandører blive fordoblet eller dog stærkt forøget. Særlige Opgørelsesvanskeligheder opstaar, naar de to Forsikringer er tegnet paa forskellige Vilkaar eller til forskellig Takst.

Bevisbyrden. Borteblevne og forliste Skibe.

d. Med Hensyn til Bevisbyrden fulgtes tidligere den Regel, at en Skade ansaas som Søskade, medmindre det kunde bevises, at den var en Krigsskade, jfr. fra Krigen 1914–18 *Højesteretsdomme af 30. November 1915 (s.s. "Ingolf") og 23. Oktober 1918 (s.v. "Blanca")*, der handlede om bortblevne Skibe. For saadanne Skibe virkede Reglen haardt, fordi det ofte var mest sandsynligt, at Tabet skyldtes Krig. Der indførtes derfor i Krigsforsikring af Kasko en Klausul, som senere gik over i den af Krigsforsikringen for danske Skibe brugte Kaskopolices § 2, og som er saalydende:

"Kan Aarsagen til, at et Skib er forsvundet eller forlist, ikke "oplyses, erstattes Skaden af Krigsforsikringen, hvis der er størst "Sandsynlighed for, at Skaden skyldes Krig. Er der lige saa stor "Sandsynlighed for, at Skaden skyldes andre Aarsager, erstatter "Krigsforsikringen Halvdelen af Skaden. Er der Uenighed om, "hvorvidt Skaden helt eller for Halvdelen skal erstattes af Krigsfor-"sikringen, eller i sin Helhed falder under almindelig Søforsik-"ring, kan den Forsikrede, naar den i Konventionens § 90, 2. Stk., "fastsatte Forfaldstid er indtraadt, af Instituttet forlange udbetalt "et rentefrit Forskud svarende til Halvdelen af Skaden. Instituttet "kan dog kræve, at der stilles behørig Sikkerhed for det Tilfælde, "at den endelige Ordning af Erstatningsspørgsmaalet medfører, at "Forskudet skal betales tilbage".

En tilsvarende Regel optoges i Sø-Kaskopolicens § 8, ligesom der i Krigs- og Søfragtpolicerne indførtes lignende Regler.

Reglen gælder ikke alene forsvundne, men ogsaa forliste Skibe, der ikke er forsvundet. Selv om Vraget kan undersøges ved Dykker, kan det være vanskeligt at afgøre, om Forliset skyldes Krig eller om det skyldes andre Aarsager.

Tilfælde af denne Art har flere Gange maattet forelægges Domstolene, se saaledes *Sø- og Handelsretsdom af 21. Marts 1947 (s.s. "Holger")*, hvor Retten fandt, at der var størst Sandsynlighed

for Søskade, og *Sø- og Handelsretsdomme af 9. April 1947 (m.s. "Erna") og 10. April 1948 (m.s. "Gudrun")*, hvor Retten fandt, at der var størst Sandsynlighed for, at Forliset skyldtes Mineeksplosion. Endvidere to *Sø- og Handelsretsdomme af 26. Juli 1951 (s.s. "Anna Rita"* og *m.s. "Mary Ann"*, den første nu under Appel), hvor der fandtes at være lige saa stor Sandsynlighed for Krigsskade som for Søskade.

Sabotage. Som en anden Bevisregel maa nævnes Institutets Protokoltilførsel af 19. Maj 1941 om Sabotage, der er saalydende:

"Er det oplyst, eller er der størst Sandsynlighed for, at en Skade skyl-
"des Sabotage eller lignende, anses Skaden som Krigsskade, med-
"mindre det maa antages, eller der er størst Sandsynlighed for, at
"Handlingen ikke har sit Motiv i eller paa anden Maade skyldes Krig
"(herunder krigslignende Begivenheder) eller saadant Oprør eller saa-
"danne borgerlige Uroligheder, hvorunder Krigsvaaben anvendes".

En hertil svarende Bestemmelse er blevet indsat i Sø-Kaskopolicens § 8 og Sø-Fragtpolicens § 2.

I den af *Sø- og Handelsretten den 16. November 1944* paadømte Sag om Tab af et Lystfartøj *("Nif")* ved Brand paa et Skibsværft i 1943, var der Enighed mellem Parterne om, at Skaden ikke omfattedes af Sø-Kaskopolicen (der ikke indeholdt den nævnte Klausul), hvis Branden skyldtes Sabotage.

Udeblevne Varer. Landtransport. Endelig maa nævnes en af Dansk Krigs-Søforsikring for Varer ved Forsikringer for Land- eller Lufttransport under Krigen 1939–45 benyttet Bevisklausul, der er saalydende:

"For Varepartier og hele Kolli, der ikke naar frem til Bestem-
"melsesstedet, uden at nærmere Oplysninger om Grunden hertil
"kan tilvejebringes, ydes Erstatning, hvis Udeblivelsen maa antages
"at skyldes Krig".

Ved civil Forsikring af Land- og Lufttransport brugtes en modsvarende Klausul (Nr. 186, jfr. nu Varepolicens Slutning):
"Udeblevne Varer under Landtransport. Bevisklausul.

"For Varepartier og hele Kolli, der ikke naar frem til Bestem-
"melsesstedet, ydes kun Erstatning, naar det ved Tilvejebringelse
"af nærmere Oplysninger om de paagældende Varers Skæbne kan
"godtgøres, at Udeblivelsen skyldes en af Forsikringen omfattet
"Aarsag og ikke Krig eller anden ved Policens § 13 undtagen Risiko".

Disse Klausuler indførtes, fordi man under de herskende Krigsforhold, der vanskeliggjorde Fremskaffelse af Oplysninger, vilde give de Forsikrede en Bevislettelse, hvis Følger dog skulde bæres af Krigsforsikringen, ikke af den civile Transportforsikring.

Det var ikke Meningen at opgive Kravet om, at Varernes Udebliven skulde skyldes en ulykkelig Hændelse, men Krigsforsikringens Klausul førte naturligvis til, at Kravene til Beviset derfor blev afsvækket.

Sø- og Handelsrettens Dom af 5. November 1947, der angik en i Tyskland forsvundet Tankvogn, for hvilken Krigsforsikringen var tegnet saaledes, at den ikke dækkede mod Rekvisition, gik dog videre, end man havde tænkt sig.

Det hedder i Dommen:

"Retten maa give Sagsøgeren Medhold i, at Vognens Udebli-
"velse, om Grunden til hvilken nærmere Oplysninger ikke har kun-
"net tilvejebringes, maa antages at skyldes Krig. Sagsøgeren har
"herefter, jfr. den ovenfor gengivne Post 2 i Tillæget til Forsik-
"ringsbetingelserne [ɔ: Krigsforsikringens Klausul], Krav paa Er-
"statning, medmindre andet følger af de for Forsikringen gældende
"særlige Vilkaar, d.v.s. den fornævnte Bestemmelse om, at 'For-
"sikringen dækker ikke imod Rekvisition'. Hvad der nærmere skal
"forstaas ved 'Rekvisition', og hvilken Rækkevidde den nævnte Und-
"tagelsesbestemmelse derefter skal have, fremgaar ikke af de for
"Forsikringen gældende Betingelser. De om Vognen tilvejebragte
"Oplysninger, specielt Meddelelsen i Trafikministeriets Skrivelse
"af 26. Juni 1945 om de tyske Baners Overtagelse af Vognen fra
"de italienske Baner i Tarvisio den 8. Oktober 1944 er derhos ikke
"noget sikkert Grundlag til Afgørelse af, om Vognens Udeblivelse
"skyldes 'Rekvisition', selvom dette Udtryk tages i videre Betyd-
"ning end af Sagsøgeren anerkendt. Den saaledes herskende Usik-
"kerhed saavel med Hensyn til Forstaaelsen af den ommeldte Und-
"tagelsesbestemmelse, som med Hensyn til selve Aarsagen til Vog-
"nens Udeblivelse findes imidlertid, som ogsaa af Sagsøgeren an-
"ført at burde komme de Sagsøgte til Skade.

"Disse vil derfor allerede som Følge heraf være at dømme over-
"ensstemmende med Sagsøgerens Paastand".

Engelsk Ret.

e. Til Slut skal omtales engelsk Rets Stilling til Spørgsmaalene om, hvad der skal henregnes til Krigsfare, og hvad til Søfare.

Undtagelsen af Krigsfare fra Søforsikringen synes at være begyndt under Napoleonskrigene. I 1863 lød Undtagelsesklausulen "free of capture, seizure and of hostilities or the consequences thereof". Denne Klausul blev fortolket i Sagen *Ionides v. The Universal Marine Insurance Association,* i hvilken Sag Sondringen mellem Krigs- og Søfare første Gang blev udførligt drøftet. Sagen angik et Skib, som, da det ikke var klar over sin Position, strandede nær Cape Hatteras paa Nordamerikas Østkyst. Indtil kort før Strandingen skete, havde der været et Fyr der, men dette var blevet slukket af de Konfødererede i den amerikanske Borgerkrig. Det vilde have været synligt for Skibets Fører og vilde utvivlsomt have sat ham i Stand til at bestemme sin Position. Det blev antaget, at Havariet ikke var "a consequence of hostilities". Retten fandt, at Causa Proxima Reglen maatte komme til Anvendelse, og at Fyrets Slukning og Tabet af Skibet var for fjernt forbundne til at forholde sig til hinanden som Aarsag og Virkning og til at gøre det ene til en Følge af det andet.

I senere Aar har Klausulen lydt "Warranted free of all consequences of hostilities and warlike operations", og det er om Fortolkningen af denne Klausul, at de engelske Domme fra Krigene 1914–18 og 1939–45 har drejet sig. Udtrykket *warlike operations* har sat sig Spor i den danske Konventions § 75: "krigslignende Operationer" og i Krigspolicernes "krigslignende Begivenheder".

De engelske Domstole har anstillet mange Spekulationer med Hensyn til Spørgsmaalene om, hvad der er en *warlike operation,* og om den givne Skade er en Følge af en saadan *warlike operation.* Det er herunder blevet fastslaaet, at Sejlads uden Lanterner ikke i sig selv er en *warlike operation,* og at et Handelsskibs Sejlads i Konvoj heller ikke i sig selv er en *warlike operation.* De Krigsskibe, der ledsager Konvojen er *engaged on a warlike operation,* men Handelsskibene er det ikke uden videre. Kollision mellem Handelsskib og Krigsskib i Konvoj er derfor ikke Krigsskade, hvis Handelsskibet alene er Skyld i Kollisionen.

Hvis imidlertid Handelsskibet er paa Rejse fra en Krigsbasis til

en anden med Krigsfornødenheder, er det *engaged upon a warlike operation.* Naar det herunder lider Skade, bliver Spørgsmaalet, om Skaden er en Følge af denne *warlike operation.*

"Coxwold" Sagen.

I "*Coxwold*"-Sagen *(Yorkshire Dale Steamship Company v. Minister of War Transport, 1942)* blev dette Spørgsmaal indgaaende drøftet. Motorskibet "Coxwold" sejlede den 6. Maj 1940 i Konvoj fra Greenock til Narvik med en Ladning Benzin til de britiske Styrker i Norge. Konvojen bestod af fire Handelsskibe ledsaget af fire Torpedojagere og sejlede i usigtbart Vejr uden Lanterner, bortset fra, at Førerskibene havde dæmpede og afskærmede Agterlanterner. Da Konvojen omkring Kl. 7 Eftermiddag var i Nærheden af Skerrywore Fyr gav den Marineofficer, som var Leder af Konvojen, Ordre til en Ændring af Kursen for at undgaa, hvad der antoges for en fjendtlig Undervandsbaad. Efter at der var sejlet paa denne ændrede Kurs i omkring tre Kvarter, genoptog "Coxwold" efter Ordre sin oprindelige Kurs, men kom ikke tilbage paa den Linie, som det oprindelig havde fulgt. Skibet fortsatte derefter, uden at noget skete, indtil omkring Kl. 1.25 den følgende Morgen, da det mistede Forbindelsen med Konvojen. Det forblev dog paa Konvojens almindelige Kurs indtil Kl. 2.30, da den vagthavende Officer saa nogle røde og grønne Lys til Bagbord, til Styrbord og ret for. Han mente, at dette maatte være Lanternerne paa en modgaaende Konvoj og tændte derfor sine Sidelanterner og reducerede Farten til halv Kraft. Man var paa det Tidspunkt i en stærk Regnbyge. Han ændrede ogsaa Kursen en halv Streg til Styrbord, og Skibet passerede mellem de mødende Lys uden Kollision. Da Skibet var klar af dem, ændrede han Kursen tilbage til den almindelige Konvojkurs. Det viste sig senere, at den Konvoj, som "Coxwold" var passeret igennem, var dets egen Konvoj, som aabenbart sejlede tilbage under en eller anden særlig Manøvre. Næsten straks efter at man havde genoptaget den almindelige Konvojkurs, saas Brænding forude. Der blev øjeblikkelig slaaet Bak paa Maskinerne, men Skibet tog Grunden haardt paa et Sted, som senere viste sig at være Vestkysten af Øen Skye. Det blev senere bragt flot og sluttede sig paany til Konvojen.

Den Voldgiftsdommer, der først fik forelagt Sagen, fandt, at der ikke var nogen Navigationsfejl hos "Coxwold", at den styrede Kurs

syntes sikker nok og blev nøjagtig fulgt, men at der var en uventet og uforklarlig Tidevandsstrøm, som førte Skibet nogle Sømil mod Øst. Denne Strømsætning kunde ikke have været opdaget af Ledelsen paa "Coxwold". Sagen gik til House of Lords. Der var Enighed mellem Parterne om, at Skibet var *engaged on a warlike operation.* Tre af de fem Dommere mente, at dette i Forbindelse med, at Skaden var en Følge af Skibets *progress through the water* under en saadan Operation var tilstrækkeligt til at gøre Skaden til Krigsskade, medens to Dommere kom til samme Resultat, fordi Skibet var devieret for at undgaa Undervandsbaade.

F.C. & S. Klausulen.

"Coxwold" Dommen vakte Overraskelse blandt engelske Assurandører, der regnede saadan Skade for Søskade, og man tog straks Skridt til at forandre Krigsfareklausulen. Efter Forhandling med Ministry of War Transport blev følgende Klausul indført:

"Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detain-
"ment, and the consequences thereof or of any attempt thereat;
"also from the consequences of hostilities or warlike operations,
"whether there be a declaration of war or not; but this warranty
"shall not exclude collision, contact with any fixed or floating
"object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather
"or fire unless caused directly (and independently of the nature
"of the voyage or service which the vessel concerned or, in the
"case of a collision, any other vessel involved therein, is perform-
"ing) by a hostile act by or against a belligerent power; and for
"the purpose of this warranty 'power' includes any authority main-
"taining naval, military or air forces in association with a power.

"Further warranted free from the consequences of civil war,
"revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom
"or piracy".

Denne nye Klausul, der sikkert kan give Anledning til mange Tvivlspørgsmaal, har endnu ikke været forelagt de engelske Domstole.

Undtagne Begivenheder og Forhold.

E. I Policerne findes forskellige Bestemmelser, der fra Assurandørens Ansvar undtager visse bestemte Arter af Begivenheder eller Forhold, navnlig de ovenfor Side 100–101 omtalte, der hverken dækkes af den civile Søforsikring eller af Krigsforsikringen.

Ved Fortolkningen af disse Bestemmelser kan der være Spørgsmaal om, hvor absolut de skal forstaas, navnlig om de ogsaa skal gælde, naar de undtagne Begivenheder eller Forhold først indtræder eller gør sig gældende, efter at den forsikrede Genstand er kommet i en Havarisituation, som omfattes af Assurandørens Ansvar, og de selv, eller den Skade de volder, kan betragtes som Følger af denne Havarisituation.

Sagen stiller sig forskelligt for de forskellige Regler, og selv for den enkelte Regel er det svært at sige noget ubetinget.

Beslaglæggelse o. lign.

Bestemmelsen i Kaskopolicens § 8, der undtager Ekspropriation, Beslaglæggelse, Tilbageholdelse eller lignende Foranstaltninger fra Myndighedernes Side, maa efter Omstændighederne kunne finde Anvendelse, selvom den paagældende Foranstaltning rammer Skibet i en Nødhavn, som det har søgt paa Grund af en Skade, der vedkommer Kaskoassurandøren. Men hvis Skibet tilbageholdes, fordi Myndighederne inden Afsejlingen fra Nødhavnen vil kontrollere dets Sødygtighed, kan Assurandøren komme til at hæfte for Udgifter, dette medfører for Skibet.

Udførselsforbud o. lign.

Selvom Krigs-Varepolicen i § 2 undtager Skade som Følge af Indførsels-, Udførsels- eller Transitforbud, jfr. ogsaa Varepolicens § 13d om Skade som Følge af Foranstaltninger fra Regering eller Øvrighed, kan det næppe uden videre antages, at Virkningerne af et saadant Forbud ogsaa er undtagne, naar de rammer Varerne i en Havarisituation. Hvis et Ind- eller Udførselsforbud gennem sin Indvirkning paa Varepriserne medfører, at Skaden beregnet efter Reglen i Konventionens § 194 om Erstatning for partiel Skade paa Varer kommer til at andrage et højere Beløb end ellers, kan Assurandøren ikke af denne Grund forlange Erstatningen nedsat. Og hvis et Transitforbud medfører forøgede Fremsendelsesomkostninger efter Konventionens § 186, maa Assurandøren sikkert erstatte ogsaa Forøgelsen.

Strejke og Lockout.

Undtagelsen af Skade som Følge af Strejke eller Lockout i Varepolicens § 13c kan næppe fritage Assurandøren for at erstatte den Forøgelse af Skaden paa havarerede Varer, som sker derved, at Varerne paa Grund af Strejken ikke faar den Behandling, de burde have haft.

Rejsens Forlængelse eller Ekstraophold.

Reglen i Varepolicens § 14e, hvorefter Assurandøren ikke erstatter Skade som Følge af Rejsens Forlængelse eller Ekstraophold i Havn, uanset af hvilken Aarsag, og den tilsvarende Bestemmelse i Krigs-Varepolicens § 3 (der som Eksempel nævner Forringelse af Varerne), er efter deres Ordlyd absolutte med Hensyn til Aarsagen til Rejseforlængelsen eller Opholdet, og maa derfor ogsaa gælde, hvis Forlængelsen eller Opholdet skyldes Havari. Men det kan dog ikke antages, at en ved Rejseforlængelsen eller Opholdet foraarsaget Forøgelse af en allerede indtraadt Havariskade paa Varerne skulde være udelukket fra Erstatning, navnlig ikke, hvis Forlængelsen eller Opholdet skyldes det Havari, der har beskadiget Varerne, eller maaske endog Beskadigelsen selv.

At Assurandøren, som ved Klausul Nr. 222 (Side 246), tilsiger den Forsikrede Dækning under usædvanligt Ophold under Rejsen, betyder ikke, at Assurandøren vil hæfte for Skade, der er en Følge af Opholdet: Varepolicens § 14e gælder stadig.

Hverken Bestemmelserne om Myndighedernes Foranstaltninger, om Strejke eller Lockout eller om Forlængelse af eller Ophold under Rejsen kan udelukke, at Assurandøren kan komme til at hæfte for Havarier, der rammer den forsikrede Genstand i den Situation, som de undtagne Forhold har bragt dem i. Det maa komme an paa, om Havariet er af en saadan Art, at man maa regne med det som Følge af det undtagne Forhold, eller dets Indtræden under den paagældende Situation er mere tilfældig.

IV

Naar Skade af dækket Aarsag alligevel vilde være indtraadt af udækket Aarsag.

A. NAAR en Skade er bevirket af en Aarsag, Assurandøren hæfter for, bliver han ikke fri for Ansvar, fordi det maa antages, at Skade, hvis denne Aarsag ikke havde virket, vilde være indtruffet som Følge af en anden Aarsag, som Assurandøren ikke hæfter for. Af praktiske Grunde og af Hensyn til den Forsikrede bør man ikke regne med flere Usikkerhedsmomenter end højst nødvendigt ved Bestemmelsen af den Forsikredes Tab. Man sammenligner derfor Forholdene efter Skadens Indtræden med Forholdene, som de vilde have været, hvis ingen Skade var indtraadt, ikke med den Situation som en mulig anden Skade vilde have fremkaldt.

Hvis saaledes en Krigsforsikring af Varer er tegnet "Fri for Beslaglæggelse", og Varerne gaar tabt ved Bombeangreb, maa Assurandøren erstatte Skaden, selvom det med stor Sikkerhed kunde forudses, at Varerne, hvis de ikke var gaaet tabt ved Bombeangrebet, vilde være blevet beslaglagt og derved gaaet tabt for den Forsikrede. Tilfælde af denne Art forekom ved Landtransportforsikringer mod Slutningen af Krigen 1939–45.

I Konventionens § 84 bestemmes, at der, naar Totaltabserstatning skal udbetales, i Forsikringssummen gøres Afdrag for tidligere Skade paa den forsikrede Genstand, der ikke var udbedret, da Totaltab indtraf, hvad enten saadan Skade omfattes af Forsikringen eller ej. Dette Princip var tidligere fastslaaet ved den ovenfor Side 104 og 116 nævnte *Sø- og Handelsretsdom af 4. Juni 1919 (s.v. "Mariane")*. Undtagelse gøres dog ved Konventionens § 134 for de Skader, der omhandles i §§ 120–121 og 155–157.

Under Hensyn bl.a. til Vanskelighederne ved at faa oplyst, hvilke ureparerede Skader krigsforliste eller forsvundne Skibe havde, da de gik tabt, gik Krigsforsikringen for danske Skibe ind paa ikke at gøre noget Fradrag for ureparerede, Søassurandørerne vedkommende Skader, naar disse ikke var af et saaledes Omfang, at de gjorde Skibet usødygtigt. Samtidig indførtes følgende Klausul (Nr. 211) for Sø-Kaskoforsikringen:

"Uanset Bestemmelsen i Konventionens § 84, 2. Stk., gøres ved "Udbetaling af Erstatning for Totaltab eller som for Totaltab intet "Fradrag i Forsikringssummen for tidligere Skade paa Skibet, der "ikke var udbedret, da Totaltab indtraf, medmindre Skaden "gjorde Skibet usødygtigt. Skade, for hvilken Fradrag herefter ikke "gøres, er Rederiet uberettiget til at fordre erstattet i Henhold til "anden Forsikring.

"Rederiet har ikke Ret til efter indtraadt Totaltab at faa Er-"statning for tidligere urepareret Skade, som ikke har gjort Skibet "usødygtigt. Dette gælder, selv om Totaltabet ikke omfattes af "nogen Forsikring".

Naar Skade af udækket Aarsag alligevel vilde være indtraadt af dækket Aarsag.

B. Naar Skade er bevirket af en Aarsag, Assurandøren ikke hæfter for, bliver han ikke ansvarlig, fordi det maa antages, at Skade,

hvis denne Aarsag ikke havde virket, vilde være indtraadt som Følge af en Aarsag, han vilde have hæftet for.

Naar et Skib, der er uskadt, men i Færd med at strande, bliver bjerget af fremmede Krigsfartøjer, men samtidig opbragt af disse og derefter prisedømt er der ikke noget Krav mod Søassurandøren, hvis Forsikring ikke omfatter Krigsfare.

Ogsaa dette Princip kan maaske siges at være fraveget ved den ovenciterede Klausul Nr. 211, for saa vidt som den Forsikrede ved Totaltabserstatningens Udbetaling uden Fradrag, faar godtgjort Skade, der ikke i sig selv omfattes af Forsikringen.

FEMTE KAPITEL

Omkostninger og Opofrelser.

I KONVENTIONENS §§ 51–56 omhandles Omkostninger, der er afholdt, eller andre Opofrelser, der er gjort, med det Formaal at redde den forsikrede Interesse fra en af Forsikringen omfattet Fare eller at begrænse Skade, der omfattes af Forsikringen, og i §§ 57–58 Omkostninger til Sikring eller Gennemførelse af Krav mod Trediemand paa Erstatning for en af Forsikringen omfattet Skade og i Anledning af Forsvar mod Krav fra Trediemands Side, der omfattes af Forsikringen. Det er tidligere omtalt, at Erstatningen af saadanne Omkostninger og Opofrelser maaske allerede følger af Reglen i Konventionens § 50, men at dette næppe har stor praktisk Interesse, da de er nærmere behandlet i særlige Paragraffer i Konventionen.

Konventionens § 59 handler om Omkostninger ved Tilvejebringelse af Penge til Havariudgifter og § 60 om Besigtelsesomkostninger og lignende.

I

Forholdet mellem Konventionens §§ 51–56 og § 78.

BESTEMMELSERNE i Konventionens §§ 51–56 staar i Forbindelse med Reglerne i § 78 om den Forsikredes Pligt til at afværge eller begrænse Skade, men de rækker ud derover, idet de ikke alene angaar Omkostninger og Opofrelser gjort af den Forsikrede eller hans Folk, men ogsaa Omkostninger og Opofrelser gjort af andre, for saa vidt Omstændighederne er saadanne, at den Forsikrede kommer til at hæfte derfor. Der kan ogsaa undertiden være Tale om, at den Forsikrede kan kræve Erstatning for Omkostninger, som han ikke efter § 78 ligefrem var forpligtet til at afholde, men som dog var fornuftige og i Assurandørens Interesse, medens det paa den anden Side kan tænkes, at den Forsikrede efter § 78 kan være

pligtig til at afholde Omkostninger eller gøre Opofrelser, som han dog ikke kan forlange erstattet, f. Eks. fordi han burde have handlet allerede paa et tidligere Tidspunkt, eller fordi de falder ind under saadanne særlige Undtagelsesregler, som maa antages at gælde ogsaa for Redningsomkostninger.

Konventionens § 78 om Afværgelse og Begrænsning af Skade.

Det vil dog være naturligt som Indledning nærmere at omtale Konventionens § 78.

Det bestemmes heri, at den Forsikrede, naar en Forsikringsbegivenhed indtræffer eller kan befrygtes at være umiddelbart forestaaende, efter Evne skal afværge eller begrænse Skaden.

Hvem Pligten paahviler.

Pligten er paalagt den Forsikrede; ifølge Konventionens § 98, Nr. 6, paahviler en tilsvarende Pligt dog ogsaa Forsikringstageren, dersom den Genstand, hvortil den forsikrede Interesse knytter sig, er i hans Varetægt. Den anses at være i Forsikringstagerens Varetægt, hvis nogen besidder den paa hans Vegne. Ved Afgørelsen af, om Genstanden er i Forsikringstagerens Varetægt, maa man lægge Vægten paa om han – direkte eller gennem den, der besidder Genstanden paa hans Vegne – har samme Adgang til faktisk at drage Omsorg for Genstanden, som normalt den Forsikrede har. Undertiden vil der i Henhold til disse Bestemmelser være en Pligt for en Sælger, som har tegnet Forsikringen for den solgte Vare, til at gribe ind, naar der ikke er Tid til eller Mulighed for at underrette den Forsikrede, Køberen, og dette maa gælde, selv om Faren er gaaet over paa Køberen.

At Pligten til at afværge eller begrænse Skaden er paalagt den Forsikrede eller Forsikringstageren, betyder dog ikke, at Assurandøren kan forholde sig passiv i Tilfælde, hvor han selv har Mulighed, og maaske større Mulighed end den Forsikrede, for at gribe ind. Som Assurandør-Societetet har udtrykt det, skal Assurandøren ogsaa selv paa bedste Maade varetage sin Interesse og ikke indskrænke sig til at protestere.

Hvornaar Pligten opstaar.

Den Forsikredes Afværgelsespligt efter § 78 opstaar, naar Forsikringsbegivenheden indtræffer eller kan befrygtes at være umiddelbart forestaaende. Det sidste Udtryk svarer til det, der er brugt i Forsikringsaftalelovens § 52, nemlig, at umiddelbar Fare for Forsikringsbegivenhedens Indtræden foreligger. Den lidt ændrede Ord-

lyd skyldes kun Ønsket om sproglig Forbedring; det har ikke været Meningen at stille andre Betingelser end Forsikringsaftaleloven og navnlig ikke at indskrænke den Forsikredes Forpligtelser. Udtrykket "umiddelbart forestaaende" bør ikke fortolkes snævert, og ikke som alene sigtende til Skadens Nærhed i Tid. Ogsaa naar det med ret stor Sikkerhed kan forudses, at en Forsikringsbegivenhed om nogen Tid vil indtræffe, maa den Forsikrede være pligtig til at træffe saadanne Afværgelsesforanstaltninger, som efter Omstændighederne er fornuftige.

Forholdet mellem Assurandøren og den Forsikrede.

Ifølge 2. Stk. i Konventionens § 78 skal den Forsikrede saa vidt muligt raadføre sig med Assurandøren eller dennes Repræsentant om, hvad der skal foretages, og følge de Forskrifter, der i saa Henseende gives ham. Forudsætningen for dette sidste maa være, at Forskrifterne ikke strider mod den Forsikredes berettigede Interesser.

Undertiden vil det være saaledes, at der er Strid mellem Assurandørens og den Forsikredes Interesse, og dette gælder navnlig, hvor den Forsikrede maa befrygte at lide Tab, som ikke dækkes af Forsikringen, saaledes Tidstab, hvor det drejer sig om Kaskoforsikring, og Markedstab, hvor det drejer sig om Vareforsikring. Det kan undertiden være vanskeligt at fastslaa, hvad der under saadanne Forhold kan forlanges af den Forsikrede. Det siges ofte med et Udtryk hentet fra engelsk Forsikringsret, at den Forsikrede skal handle som en fornuftig uforsikret Ejer, *a prudent uninsured owner,* og dette er maaske ogsaa den eneste almindeligt vejledende Regel, som man kan opstille, men den passer dog næppe altid og kan være vanskelig at anvende. I England er man ogsaa blevet noget skeptisk overfor Sætningen. Der kan være Tilfælde, hvor den Forsikrede maa tage Hensyn, som han ikke vilde have taget som fornuftig uforsikret, og paa den anden Side vel ogsaa Tilfælde, hvor det ikke kan bebrejdes ham, at han i første Række beskytter sine egne uforsikrede Interesser.

Spørgsmaal om Rækkevidden af den Forsikredes Forpligtelser efter § 78 forelaa i en af *Sø- og Handelsretten den 28. Juni 1940* paadømt Sag:

En Cementfabrik havde i August 1939 afskibet 34 Tons hvid

Cement til Grækenland med en tysk Damper fra Hamborg. Ved Krigsudbrudet søgte Damperen ind til Bremen og oplossede Partiet der. Institutet Dansk Krigs-Søforsikring for Varer, hos hvem Partiet var krigsforsikret, opfordrede paa Forespørgsel den Forsikrede til at handle saaledes, som han vilde handle, hvis der ikke havde været tegnet Krigsforsikring for Varerne. Forsikrede lod derefter Partiet sende til Norge, saaledes at en Del af det (20 Tons) tjente til Opfyldelse af en allerede indgaaet Kontrakt, og krævede hos Institutet Erstatning for forgæves betalt Fragt til Piræus, for Omladningsomkostninger i Bremen og for Fragt og Forsikring derfra til Oslo, med Fradrag af sædvanlig Fragt og Forsikring Aalborg–Oslo. Institutet og Dispachøren mente, at Erstatningen ifølge Konventionens § 192, Nr. 3, jfr. § 186, 2. Stk., maatte opgøres som for Totaltab, saaledes at den Forsikrede fik Forsikringssummen (hvori var indbefattet forudbetalt Fragt) med Tillæg af Ekstraomkostninger og med Fradrag af Provenuet af Salget til Oslo. Dette Provenu var større end Forsikringssummen, men mindre end denne og Ekstraomkostningerne tilsammen.

Det hedder i Dommen:

"Heroverfor gøres det af Sagsøgerne gældende, at Sagsøgte ved "det ovennævnte Cirkulære Nr. 19 har givet Afkald paa Institu- "tets Ret ifølge Konventionens § 72 til at indtræde i Sagsøgernes "Rettigheder, idet man ikke har villet erkende at hæfte for Skaden "og derfor har anmodet Sagsøgerne om at disponere, som om Va- "rerne ikke var forsikret. Naar Sagsøgerne herefter har disponeret, "som om Varerne ikke var forsikret, men søgt at begrænse det "absolutte Tab mest muligt paa Bekostning af Muligheden for "senere Leverancer til Norge, ja tilmed dækket en foreliggende "Ordre med en Del af Partiet, en Fremgangsmaade som Sag- "søgerne ikke vilde have fulgt eller været pligtig at følge, hvis de "havde haft Sikkerhed for at faa Dækning hos Sagsøgte, maa paa "den anden Side ogsaa Sagsøgte efter Sagsøgernes Mening være "pligtig fremdeles at respektere det i Cirkulæret givne Afkald.

"Retten maa imidlertid give Sagsøgte Medhold i, at Sagsøgerne "ikke har haft fornøden Føje til at opfatte Cirkulærets – ogsaa "uden for Krigsforsikring af vedkommende Forsikringsselskab hyp-

"pig anvendte – Opfordring til den Forsikrede om at handle, som "om der ikke havde været tegnet Forsikring, som et Afkald paa "nogen Assurandøren tilkommende Ret.

"Da endvidere den Sagsøgerne tilkommende Erstatning, selv om "Sagsøgerne i Henhold til Konventionens § 85 kunde vælge at "kræve Erstatning efter Reglerne om partiel Skade, ikke vilde "kunne overstige Erstatning som for Totaltab, maa den af Sag- "søgte anvendte Beregningsmaade anses for i Princippet at være "rigtig. Spørgsmaalet bliver herefter alene, om Værdien af de be- "holdne Varer, som ved Opgørelsen skal krediteres Sagsøgte, bør "ansættes ikke til det fulde af Sagsøgerne opnaaede Salgsprovenu, "men til et mindre Beløb ud fra den Betragtning, at Sagsøgernes "Formidling af Salget til Norge, hvorved der i Kraft af Sagsøger- "nes indarbejdede Salgsorganisation opnaaedes en særlig gunstig "Pris, gaar ud over den Diligenspligt, som efter Konventionens "§§ 72 og 78, jfr. Policens § 14, paahviler den Forsikrede, og maa "betragtes som en Opofrelse, som Sagsøgerne har gjort i Sagsøgtes "Interesse og saaledes har Krav paa at faa erstattet af Sagsøgte i "Medfør af Konventionens § 56.

"....

"Sagsøgerne har videre anført, at Søforsikrings-Konventionen "vel paalægger den Forsikrede en Diligenspligt, der gaar ud paa, "at han skal være Assurandøren behjælpelig ved Realisation af de "havarerede Varer, men heri kan kun lægges, at han skal bistaa "med forretningsmæssige Oplysninger og lignende, men ikke at "han skal forringe sine egne Vilkaar for sin Forretnings Førelse, "endsige lade allerede indgaaede Ordrer dække af det havarerede "Parti. Dersom Sagsøgte havde besvaret Sagsøgernes Anmodning "om Direktiver for videre Dispositioner med Hensyn til de hava- "rerede Varer, vilde dette, efter hvad Sagsøgerne antager, have "medført en Forhandling, hvis Resultat maatte være blevet, at "Varerne var blevet taget hjem, da Salg paa Grund af Regerings- "foranstaltninger var umuligt i Tyskland, hvorefter Sagsøgte enten "havde dækket Fragt- og Forsikringsudgifter eller havde udbetalt "Forsikringssum plus Ekstraudgifter med Fradrag af Ladningens "en gros Værdi her i Landet. I begge disse Tilfælde vilde Skaden

"være blevet langt over det nu krævede Beløb, der alene omfatter "de Udgifter, der paa Grund af Situationen er forgæves.

"Endelig har Sagsøgerne paaberaabt sig, at de ved den af Sag- "søgte anvendte Metode for Skadesopgørelsen er blevet betydelig "ringere stillet, end hvis Opgørelsen f. Eks. var sket paa Grundlag "af, at Cementen var blevet abandonneret i Bremen eller solgt i "Bremen som graa Cement.

"Ud fra det saaledes anførte maa Sagsøgerne mene, at ved Ska- "desopgørelsen bør Bruttofortjenesten ved Salget i Norge, i hvert "Fald forsaavidt angaar de 20 Tons, med Hensyn til hvilke de "allerede havde Kontrakt med deres norske Kunde, tages i Be- "tragtning som en Opofrelse, som de i Medfør af Konventionens "§ 56 har Krav paa at faa erstattet, og at følgelig deres Skades- "opgørelse som værende gunstigere for Institutet bør lægges til "Grund ved Sagens Afgørelse.

"Selv om imidlertid Sagsøgernes Dispositioner med Hensyn til "det her ommeldte Vareparti, forsaavidt Sagsøgerne har anvendt "dette til Opfyldelse af en allerede indgaaet Ordre, maatte anses "at gaa ud over den Sagsøgerne som Forsikrede paahvilende Dili- "genspligt, findes det ikke paa Grundlag af det oplyste godtgjort, "at Salget, som Sagsøgerne har foretaget paa egen Haand uden "Forhandling med de Sagsøgte, har medført en saadan Opofrelse "for Sagsøgerne, som i Henhold til Konventionens § 56 kunde "berettige Sagsøgerne til Erstatning hos Sagsøgte.

"Herefter vil Sagsøgtes Paastand om Frifindelse være at tage "til Følge."

Det var oplyst, at den Forsikrede efter Leveringen af de 34 Tons stadig fortsatte med at levere hvid Cement til Norge, saaledes at det ikke med nogen Sikkerhed kunde siges, at Leveringen af de 34 Tons havde fortrængt en anden Levering. Men indirekte fremgaar det af Dommen, at den Forsikrede ikke uden videre er pligtig til at tilsidesætte sine egne Interesser for at tjene Assurandørens.

Grænsen mellem Pligterne efter Konventionens § 78, § 67 og § 49.

Der opstaar undertiden Spørgsmaal om Afgrænsningen mellem den Forsikredes særlige Pligter efter § 78 til at afværge eller begrænse Skaden og hans almindelige Pligt efter Konventionens § 67 til ikke at foraarsage Forsikringsbegivenheden. I Virkeligheden kan vist

ingen fast Grænse lægges: de to Forhold gaar ganske jævnt over i hinanden, navnlig naar det, som sket i § 67, betones, at ogsaa Undladelse kan være Aarsag. Afgrænsningen har imidlertid Betydning for Spørgsmaalet om, hvorvidt den Forsikrede skal have Erstatning for Omkostningerne ved sine Forholdsregler, jfr. nedenfor ved Omtalen af Konventionens § 56 (Side 161–162). Ogsaa Grænsen overfor Konventionens § 49 om Overtrædelse af Forholdsregler, der skal tjene til at forebygge Forsikringsbegivenhedens Indtræden eller begrænse Skadens Omfang, er vag.

I Forbindelse med disse Spørgsmaal staar det ovenfor berørte Spørgsmaal, om den Forsikrede, allerede inden en Forsikringsbegivenhed indtræffer eller kan befrygtes at være umiddelbart forestaaende, er pligtig til at træffe Forholdsregler for at afværge Skade. Herom kan kun siges, at den Forsikrede – foruden hvad der er paalagt ham ved særlig Forskrift i Policen – maa iagttage saadanne Forsigtighedsregler, som det er normalt at tage paa en Rejse eller for en Fart som den Forsikringen gælder. En Ladningsejer maa sørge for, at Varerne er ordenligt emballeret, jfr. Konventionens § 184, og for Rejser eller under Forhold, hvor f. Eks. Tyveririsikoen eller Brækagerisikoen vides at være særlig stor, maa han være pligtig til om nødvendigt at forstærke Emballagen, uden at han kan forlange, at Assurandørerne skal erstatte ham Udgifterne herved. Paa samme Maade maa en Reder være pligtig til uden Erstatning at sørge for, at Skibet faar fornøden Bugserhjælp under Manøvrer i Storm, ligesom han maa være pligtig til at holde Skibet tilbage under Forhold, hvor det vil være uforsvarligt at sende det ud f. Eks. under særlige vanskelige Vejr- eller Isforhold.

Virkningerne af Tilsidesættelse af Konventionens § 78.

Ifølge Konventionens § 78, sidste Stk., er Virkningen af, at den Forsikrede forsætligt eller af grov Uagtsomhed tilsidesætter de ham ved Paragraffen paalagte Pligter, den, at Assurandøren ikke svarer for derved foranlediget Skade og i Erstatningen kan fradrage Omkostninger og Tab, der forvoldes ham ved Tilsidesættelsen. Denne Regel svarer til Forsikringsaftalelovens § 52, sidste Stk., der dog kun siger, at Selskabet ikke svarer for Skade, der kan antages foranlediget ved den sikredes forsætlige eller groft uagtsomme Overtrædelse. Konventionens Tilføjelse om Fradrag i Erstatningen er

ikke nogen Afvigelse fra Forsikringsaftaleloven, men kun en Tydeliggørelse. Forsikringsaftalelovens Regel er tvingende, idet det i 2. Pkt. af § 52, sidste Stk., siges, at det ikke med Retsvirkning kan aftales, at den sikredes eller andres Undladelse af at træffe de i Paragraffen omhandlede Foranstaltninger skal have strengere Virkninger end der foreskrevet.

Virkningerne af den Forsikredes Tilsidesættelse af sine Pligter efter Konventionens § 78 er i een Henseende strengere end Virkningerne af hans Foraarsagelse af Forsikringsbegivenheden efter § 67. Efter § 78 mister han i Tilfælde af grov Uagtsomhed uden videre sin Ret, medens det efter § 67, 2. Stk., skal afgøres under Hensyn til Skyldgraden og Omstændighederne iøvrigt, om Erstatning skal ydes og i bekræftende Fald med hvilket Beløb. Konventionen har her fulgt Forsikringsaftalelovens §§ 52 og 18. Lovens Motiver giver ikke nogen Oplysning om Grunden til Forskellen. Den er naturlig nok, hvis man anser Reglerne om Foraarsagelse af Forsikringsbegivenheden anvendelige i visse Tilfælde, hvor Forsikringsbegivenheden ikke er saa nær forestaaende, at Reglerne om Afværgelse kommer til Anvendelse, jfr. ovenfor Side 68. Efter den svenske Forsikringsaftalelov er Forholdet imidlertid omvendt: efter § 18 er Assurandørens Ansvarsfrihed i Tilfælde af grov Uagtsomhed ubetinget, medens der efter § 52 er Mulighed for en Lempelse til Gunst for den Forsikrede.

Forsømmelser med Hensyn til Overholdelse af de ved Policen paalagte Sikkerhedsforholdsregler, Konventionens § 49, medfører strengere Virkninger for den Forsikrede end de i §§ 67 og 78 fastsatte, jfr. ovenfor Side 70–71 og 95.

Om Virkningen af, at Tilsidesættelsen af Forskrifterne i Konventionens § 78 skyldes den Forsikredes Folk, maa lignende Regler gælde som om Virkningerne af, at de har foraarsaget Forsikringsbegivenheden, jfr. ovenfor Side 68–69 om § 67 og Side 72–75 om § 70. Førers eller Mandskabs Fejl med Hensyn til Skadesafværgelse kommer altsaa ikke den Forsikrede til Skade, hvis han ikke selv har nogen Fejl.

Konventionens § 78 og Havari grosse.

Reglen i § 78 gælder ogsaa for Havari grosse Tilfælde, men den Forsikredes Handlemaade maa dog her først og fremmest være

bestemt af Hensynene til Havari grosse Fællesskabet, og disse Hensyn maa Assurandøren respektere. I selve Havari grosse Faresituationen vil det ofte være Føreren, der handler selvstændigt, saaledes at en Fejl ikke medfører Virkninger efter § 78.

Giver et Havari Anledning til Opgørelse af Havari grosse Dispache, skal den Forsikrede ifølge § 78 varetage Assurandørens Interesse.

II

Konventionens §§ 51–55: Havari grosse.

I SPIDSEN for Konventionens Regler om Opofrelser til Redning af den forsikrede Interesse staar Reglerne om Havari grosse, §§ 51–55. Dette er naturligt, fordi Havari grosse er langt den almindeligste Form for disse Opofrelser. Det, der særkender dem, er at det ved dem tilsigtes at redde ikke alene den forsikrede Interesse, men ogsaa de øvrige Interesser i det Farefællesskab, der følger af en Søtransport, og at derfor normalt kun en Andel af Opofrelsen skal bæres af den forsikrede Interesse.

Havari grosse Institutet er ældre end Søforsikringen og har paa en ejendommelig Maade holdt Stand overfor denne. Havari grosse skal stadig, i hvert Fald i Teorien, gøres op, som om ingen Forsikring eksisterede. Søforsikringen respekterer Havari grosse og indretter sin Erstatning derefter.

Afskaffelse af Havari grosse.

Der er ofte rettet Angreb mod Havari grosse Institutet, og der er fremsat mange Forslag til dets Afskaffelse, men de har hidtil ikke ført til noget Resultat. Hvis man lægger megen Vægt paa Rationalisering, burde man formentlig afskaffe Havari grosse. Det medfører Udgifter og Forbrug af Tid, som næppe staar i noget rimeligt Forhold til den Nytte, det kan gøre.

Senest har Spørgsmaalet om Afskaffelse af Havari grosse været drøftet af en Komité nedsat af International Union of Marine Insurance. Denne Komité udsendte i September 1948 en ret udførlig Rapport, der konkluderede i, at Havari grosse Princippet ikke kan afskaffes, og at dets Erstatning med andre foreslaaede Systemer vilde give Anledning til Usikkerhed, Forvirring og forøgede Retstrætter, men at der dog var Anledning til at overveje, hvorledes en Simplifikation kunde ske og nogle Reformer indføres.

Hvis man til Bunds vilde undersøge Muligheden af en Afskaffelse

af Havari grosse, maatte man først og fremmest tilvejebringe en Statistik over de forskellige Havari grosse Tilfældes Hyppighed og økonomiske Betydning. Hvis denne Statistik blev fornuftigt anlagt, behøvede den ikke at være særlig stor for at være repræsentativ. Paa Grundlag af denne Statistik skulde man derefter gennemgaa de forskellige Tilfælde af Havari grosse, afveje deres Betydning og undersøge, hvorledes det i hvert enkelt af Tilfældene forholder sig med de Hensyn, som almindeligt paaberaabes til Støtte for Havari grosse Institutet. Herved maatte man hos Navigatører, Havarieksperter og andre, der maa træffe Beslutninger i Havaritilfælde, søge Oplysning om, hvilke Faktorer der i Praksis er bestemmende for deres Handlemaade. Man vilde da have Materiale til at afgøre, om og i hvilket Omfang man kunde afskaffe Havari grosse, og hvilke Regler der skulde sættes i Stedet. Det overses undertiden, at det ikke er gjort med at afskaffe Havari grosse Reglerne; man maa i Stedet give Regler om, hvorledes der skal forholdes med de Opofrelser og Omkostninger, som nu beregnes som Havari grosse. Det er ingenlunde givet, at det rette altid vilde være at lade dem blive der, hvor de rammer.

Der synes imidlertid ikke for Tiden at være nogen som helst Udsigt til, at Havari grosse vil blive afskaffet. Revisionen af York–Antwerpen Reglerne, der førte til Reglerne af 1950, har vist, at der er et almindeligt Ønske om at beholde dette Institut. Til Fordel for dets Bevarelse kan ogsaa anføres, at Rationaliseringshensyn ikke bør være eneafgørende, at Havari grosse er en ærværdig og malerisk Institution, og at Arbejdet dermed, hvadenten det drejer sig om Teoriens Subtiliteter eller om det mere praktiske, saasom Indsamling af Havarireverser og sligt, er en fredelig Virksomhed, der hjælper mange til at skaffe sig Brødet.

Særstilling for Havari grosse.

Naar Havari grosse i Konventionen, som i alle andre Forsikringsplaner og Forsikringslove, behandles for sig, adskilt fra andre Former af Omkostninger og Opofrelser, skyldes det som allerede nævnt først og fremmest, at der ved Havari grosse maa tages Hensyn ikke alene til den forsikrede Interesse, men ogsaa til de øvrige Deltagere i Søtransporten. Den Forsikrede eller de, der handler for ham, handler ikke alene for ham selv og hans Assurandører, men ogsaa for

andre. Havari grosse er undergivet særlige Regler, som maa følges, og det mest praktiske er derfor at lade disse Regler være afgørende ogsaa, hvor det drejer sig om Forholdet mellem den Forsikrede og Assurandøren.

Hæftelsen for Havari grosse.

Hertil kommer, at det fra gammel Tid har været saadan, at Havari grosse hviler som en Hæftelse paa Skib, Ladning og Fragt, medens der, i hvert Tilfælde efter kontinental Ret, ikke oprindelig var nogen personlig Hæftelse derfor. Det er faldet naturligt at behandle Havari grosse som en Slags Skade, der rammer Genstandene, mere end alene at se det som Omkostninger eller Opofrelser, der gøres til Genstandenes Frelse. I den nugældende Sølov af 7. Maj 1937 er Reglerne om Hæftelse for Havari grosse dog noget forandrede. Efter Sølovens § 216 hæfter for Havaribidrag af Skib og Fragt den bidragspligtige med den Begrænsning, der er fastsat i Sølovens 10. Kapitel. Herefter hæfter Rederen personligt for Havari grosse Bidrag, men hans Ansvar er ifølge § 254 Nr. 7 begrænset. Begrænsningen er ved §§ 255–257 fastsat til Værdien af Skibet i den Tilstand det er ved Ankomsten til første Havn efter Havariet. Dog skal, hvis forinden Ankomsten til Havnen en ny Ulykkeshændelse, der er uden Sammenhæng med den første, har medført Forringelse af Skibets Værdi, denne Værdiforringelse ikke tages i Betragtning. Til Skibets Værdi skal ved Fastsættelsen af Ansvarsgrænsen lægges 1) 10 pCt. af Skibets Værdi ved Rejsens Begyndelse og 2) Erstatning og Havaribidrag for Skade paa Skibet, der er opstaaet efter Rejsens Begyndelse og ikke udbedret. Denne Ansvarsbegrænsning falder ikke sammen med de Værdier af Skib og Fragt, paa Grundlag af hvilke Havari grosse Bidragene fastsættes, nemlig som Hovedregel for Skibet Værdien ved Rejsens Slutning med Tillæg af Havari grosse Godtgørelse, og for Fragten optjent Bruttofragt, der har været i Risiko for Rederiet, med Fradrag af Omkostninger efter Havariet og med Tillæg af Havari grosse Godtgørelse, Regel XVII i York–Antwerpen Reglerne 1950. Ansvarsgrænsen kan være højere eller lavere end Bidragsværdierne. Navnlig kan den være højere, f. Eks. hvis Skibet efter Ankomsten til første Havn, men inden Rejsens Slutning, har lidt betydelig Skade, og der kunde derfor, snarere end hvad der var Tilfældet efter tidligere

Ret, være Tale om at gennemføre et Krav mod Rederiet paa Havari grosse Bidrag, der overstiger Bidragsværdierne af Skib og Fragt. Spørgsmaalet er dog ikke afklaret.

For Ladningens Vedkommende bestemmer Sølovens § 216, at for Havaribidrag af Ladningen og andre Genstande hæfter Ejeren med disse, men ikke personligt. Her er altsaa den tidligere Retstilstand opretholdt.

For Havari grosse Bidrag haves Søpanteret i Skib og Fragt efter Sølovens § 267, Nr. 3, og i Ladning efter § 276, Nr. 1.

Konventionens § 51. Assurandørens Ansvar for Havari grosse.

A. I Konventionens § 51 bestemmes for det første, at er en Havari grosse Handling foretaget for at redde Skib og Ladning fra en af Forsikringen omfattet Fare, tilsvarer Assurandøren det Bidrag til Havariet, der efter en paa behørigt Sted og paa lovlig Maade opgjort Dispache falder paa den forsikrede Interesse.

Fare, der omfattes af Forsikringen.

1. Afgørende for, om Assurandøren skal tilsvare et Havari grosse Bidrag, er altsaa først og fremmest, om den Fare, der har truet den forsikrede Interesse, er en saadan, som omfattes af Forsikringen. I Reglen foretages Havari grosse Handlinger for at redde Skib og Ladning fra Totaltab, og det afgørende er da, om et saadant Totaltab for den forsikrede Interesses Vedkommende vilde have været omfattet af Forsikringen. Det kan tænkes, at Skib og Ladning har været truet baade af Fare, der omfattes af Forsikringen, og Fare, der ikke omfattes af den, f. Eks. baade af Krigsfare og af Søfare, og der kan da blive Spørgsmaal om at dele Havari grosse Bidraget efter Konventionens § 74, 2. Stk., eller dens Analogi, jfr. ogsaa § 56, 2. Stk. Bestaar Opofrelsen i Skade paa den forsikrede Genstand, maa Bidraget hertil dog formentlig fuldtud bæres af den Assurandør, som hæfter for det Havari, der har givet Anledning til, at Skibet er kommet i den farlige Situation.

Ifølge de for Havari grosse gældende Regler, jfr. særlig York–Antwerpen Reglerne 1950, Reglerne X og XI, erstattes i et vist Omfang Omkostninger, som tjener, ikke til at frelse Skib og Ladning fra en øjeblikkelig Fare, men til at muliggøre, at Skibet med Sikkerhed kan fortsætte sin Rejse. Ogsaa Havari grosse Bidrag til saadanne Omkostninger maa Assurandøren erstatte, selv om den

Fare, som der kunde være Tale om vilde ramme den forsikrede Interesse, efter Omstændighederne kan være meget fjern og hypotetisk.

Bidrag til Havari grosse Skade erstattes, selv om den vilde være undtaget som partikulær.

Naar Assurandøren ifølge det foregaaende hæfter for det paa den forsikrede Interesse faldende Havari grosse Bidrag, hæfter han uanset om den Skade, der er beregnet som Havari grosse, er af en saadan Art, at den efter andre Regler i Forsikringsbetingelserne vilde være undtaget fra Erstatning. Naar saaledes Hyre og Kostpenge i Nødhavn er beregnet som Havari grosse, hæfter Kaskoassurandøren for Skibets Bidrag dertil, selv om han ellers ikke, eller kun i mindre Omfang, vilde hæfte for Hyre og Kostpenge i den paagældende Situation. Paa samme Maade hæfter Ladningsassurandøren for Bidrag til Skade paa Ladningen, som beregnes som Havari grosse, selv om han ellers ikke vilde have hæftet for Skaden. I Reglen fremgaar det udtrykkeligt af Policens Bestemmelser, at dens Begrænsninger kun har Hensyn til partikulær Skade, men selv om det ikke gør det, vil man dog være tilbøjelig til at fortolke en Undtagelsesbestemmelse som ikke sigtende til Havari grosse, medmindre det udtrykkeligt fremgaar af den, at den gør det, jfr. ovenfor Side 96 om Virkningen af, at Skibet ikke har Reserveskrue om Bord. Paa den anden Side kan Skade, der beregnes som Havari grosse, normalt ikke forlanges erstattet efter Reglerne om partikulært Havari, jfr. Konventionens § 55, der med sine Undtagelser omtales nedenfor Side 159–160.

Behørig Dispache.

2. Havari grosse Bidraget skal være fastsat ved en paa behørigt Sted og paa lovlig Maade opgjort Havari grosse Dispache.

Behørigt Sted er det Sted, hvor Dispachen efter Loven, eller Befragtningsaftalen, jfr. nedenfor, skal opgøres. York–Antwerpen Reglerne har ingen Bestemmelse om, hvor Opgørelsen skal finde Sted. Efter de fleste Landes Love skal Dispachen opgøres der, hvor Skib og Ladning skilles, se for dansk Rets Vedkommende Sølovens § 213. I engelsk Ret antages dog, at Rederen frit kan vælge Opgørelsesstedet. Her opstaar det international-privatretlige Spørgsmaal, efter hvilket Lands Lovgivning det skal afgøres, hvor Dispachen skal gøres op. Under Hensyn til den traditionsmæssige Fortrinsstilling, som det Sted, hvor Skib og Ladning skilles, har med

Hensyn til Havari grosse, vil det formentlig være naturligt at lade dette Steds Lov være afgørende. Resultatet heraf bliver, at hvis Skib og Ladning skilles i England, kan Rederen uanset Skibets Nationalitet vælge Opgørelsessted, og skilles Skib og Ladning i et Land, efter hvis Lovgivning Opgørelsen skal ske, hvor Skib og Ladning skilles, maa Opgørelsen ske der, ogsaa uanset Skibets Nationalitet.

I nyere Tid er det blevet almindeligt i Fragtaftaler, navnlig i Liniekonnossementer, at indtage en Bestemmelse om Opgørelsesstedet for Havari grosse. I Reglen vælges Rederiets Hjemsted, men undertiden gives der Rederiet Ret til at vælge et andet Opgørelsessted. Opgørelse paa Rederiets Hjemsted vil ofte være det mest praktiske, da det derved vil være lettest og hurtigst for Dispachøren at faa de nødvendige Oplysninger og Dokumenter.

Naar det fordres, at Dispachen skal være opgjort paa lovlig Maade, ligger heri dels, at den formelle Opgørelsesmaade skal være i Overensstemmelse med Loven, dels at Dispachen reelt skal være i Overensstemmelse med de Regler, der ifølge Loven eller Befragtningsaftalen skal anvendes. Hvad det første angaar, maa Dispachen normalt være opgjort af en Dispachør, hvor saadanne findes. Selv hvor, som i England, ingen Lovregler om Dispachørvirksomhed findes, men denne Virksomhed er et privat organiseret Erhverv, maa det kunne forlanges, at Dispachen er opgjort af en behørigt uddannet Dispachør. I Danmark findes Bestemmelserne om Dispachører i Næringsloven, Nr. 138 af 28. April 1931 §§ 78–80, jfr. Bekendtgørelse Nr. 241 af 31. August 1935 om Dispachørprøven og Bekendtgørelse Nr. 242 af samme Dato om Dispachørernes Virksomhed, Pligter og Ansvar. I Sverige og Finland har Dispachørerne en judiciel Stilling, idet en af dem udfærdiget Dispache faar Virkning som en Dom, hvis den ikke inden 30 Dage efter Udstedelsen er indbragt for Retten.

Dispachen skal endvidere være rigtig, hvilket vil sige, at den skal være i Overensstemmelse med de Lovregler eller andre Regler, der kommer til Anvendelse. Kan der paavises Fejl i Opgørelsen, kan Assurandøren om nødvendigt forlange, at den Forsikrede medvirker til at faa Dispachen rettet, eventuelt ved at bringe den for

Domstolene. Undertiden vil Fejlen dog kunne rettes i Forholdet mellem Assurandøren og den Forsikrede, uden at det af den Grund er nødvendigt at faa Havari grosse Dispachen ændret overfor de øvrige Deltagere i Havariet. Bestaar Fejlen saaledes i, at der er tillagt den Forsikrede Havari grosse Godtgørelse, der ikke tilkommer ham, eller for stor Godtgørelse, maa Assurandøren, dersom de nødvendige Oplysninger til Beregningen kan tilvejebringes, ogsaa uden formel Ændring af Dispachen kunne forlange sin Erstatning til den Forsikrede for Havari grosse Bidrag nedsat til det Beløb, der vilde have været at udrede, hvis Dispachen havde været rigtigt opgjort.

Hovedregel, at hele Havari grosse Bidraget erstattes.

3. Af Konventionens § 51, 1. Stk., kan sluttes, at det Bidrag, som Assurandøren skal erstatte, er hele det paa den forsikrede Interesse faldende Bidrag, uanset om Bidragsværdien eller den Værdi i god Stand, der er lagt til Grund for Bidragsværdien, er højere end Forsikringsværdien.

Undtagelse for Kaskoforsikring. Konventionens § 163.

For Kaskoforsikring gælder dog en Undtagelse, jfr. Henvisningen til Konventionens § 163 i sidste Stk. af § 51. Konventionens § 163 bestemmer:

"Er i Havari grosse Tilfælde den Værdi af Skibet i god Stand, "der lægges til Grund for Beregningen af dets Bidragsværdi, større "end Forsikringsværdien (Kaskotaksten), erstatter Assurandøren "kun saa stor en Del af Skibets Bidrag, som Forsikringsværdien med "Fradrag af Beløb, der ved Beregningen af Bidragsværdien er fra"draget i Værdien i god Stand, udgør af Bidragsværdien. Skibets "Bidrag til Skade paa Skibet erstattes dog fuldtud.

"Angiver Dispachen ikke Skibets Værdi i god Stand, antages "denne lig Værdien i beskadiget Stand med Tillæg af samtlige "Reparationsomkostninger."

Denne Regel, der er gaaet over i Konventionen fra den tidligere Kaskopolice, blev i sin Tid (i 1916) indført, fordi der da var en stærk Tilbøjelighed hos Rederne til under de stigende Skibspriser ikke at lade deres Kaskotakst følge med Skibets Værdi, men at nøjes med at dække sig ved at forsikre store Kaskointeresser, for hvilke Præmien var billigere. Som et Led i Bestræbelserne for at gennemføre højere Kaskotakster indførte Assurandørerne denne

Bestemmelse, der medførte, at Rederen, naar Kaskotaksten ikke var høj nok, kom til at bære en Andel af Havari grosse Bidrag og Bjergeløn.

Reglen finder tilsvarende Anvendelse paa Bjergeløn for Skib, der ikke har Ladning inde, Konventionens § 165, 1. Stk.

Der kan være forskellige Grunde til, at den Værdi af Skibet i god Stand, der lægges til Grund for Bidragsværdien, er større end Kaskotaksten. Det kan for det første tænkes, at Skibets Værdi allerede ved Forsikringens Begyndelse var større end Kaskotaksten, med andre Ord, at Kaskotaksten er for lav. Det kan endvidere tænkes, at Skibets Værdi oprindelig har svaret til Kaskotaksten, men er steget i Løbet af Forsikringstiden, og endelig, at den høje Bidragsværdi skyldes en forkert Ansættelse i Havari grosse Dispachen eller særlig høje Skibspriser paa det Sted, hvor Rejsen er endt. Navnlig i de sidste Tilfælde er Nedsættelsesreglen streng mod den Forsikrede.

Ved Bestemmelsen af det Forhold, efter hvilket Nedsættelsen skal ske, skal der ifølge § 163, hvis Skibet har haft Skader, som er gaaet fra i Bidragsværdien, ske Fradrag for disse Skader ogsaa i Kaskotaksten. Denne Regel bidrager til at gøre Nedsættelsen større. Særlig grelt bliver Forholdet, hvis Skibets Skader er store, og er de saa store, at de naar op til Kaskotaksten, bliver Resultatet, at Assurandøren intet skal betale af Havari grosse Bidraget eller Bjergelønnen.

Tanken med dette Fradrag af Skaderne baade i Kaskotakst og i Værdi i god Stand maa være, at Kaskoassurandøren, som normalt vil hæfte for Skaderne, kun skal hæfte for Havari grosse Bidraget i det Forhold, i hvilket han har haft positivt Udbytte af Redningen. Hvis Skibet ikke var blevet reddet, var Kaskoassurandøren kommet til at betale Taksten, men havde undgaaet at betale Skaderne: Forskellen er altsaa hans Udbytte af Redningen. For den Forsikrede stiller Forholdet sig saaledes, at hvis Skibet ikke var blevet reddet, havde han faaet Taksten udbetalt. Bliver Skibet reddet, faar han Skibets Værdi i god Stand, idet Assurandøren betaler Skaderne. Den Forsikredes Udbytte af Redningen er altsaa Forskellen mellem Skibets Værdi i god Stand og Kaskotaksten.

Nedsættelsesreglen bevirker, at Assurandøren og den Forsikrede kommer til at dele Bidraget (eller Bjergelønnen) i Forhold til deres Udbytte af Redningen. Er Skaderne lige saa store som Kaskotaksten, har Assurandøren intet Udbytte haft af Redningen og kommer derfor heller ikke til at deltage i Havari grosse Bidraget. Forudsætningen for denne Begrundelses Rigtighed er imidlertid, at Assurandøren hæfter for Skibets Skader. Hvis han ikke eller ikke fuldtud gør det, f. Eks. fordi han er Krigsassurandør, og Skaderne eller nogle af dem er Søskader eller omvendt, eller fordi der ved Beregningen af hans Erstatning for Skaderne er sket Afdrag Nyt for Gammelt, bringer Reglen ham en ikke velbegrundet Fordel. I Marine Insurance Act 1906, Sect. 73 (1) og (2), hvor en lignende Regel findes, er det ogsaa mere korrekt bestemt, at der i Kaskotaksten kun fradrages de Skader, som Assurandøren hæfter for. Ifølge Marine Insurance Act, 1906, gælder Nedsættelsesreglen Havari grosse og Salvage Charges; i Institute Hull Clauses er den udvidet til ogsaa at gælde Omkostninger, der falder under Sue and Labour Klausulen (se om denne nedenfor Side 168 og 214).

Det er dog ikke i alle Tilfælde, at Reglen i Konventionens § 163 kan anvendes. For det første forudsætter den, at Skibets Bidragsværdi eller den Værdi, hvorefter Bjergelønnen er bestemt, er fastsat paa Grundlag af en Værdi af Skibet i god Stand. Hvis Skibet kun bliver bjerget som Vrag, altsaa hvor det ikke kan repareres, eller hvor det ikke kan betale sig at reparere det, vil Skibets Bidragsværdi være fastsat efter Vragets Værdi, og Reglen i § 163 kan derfor efter sin Ordlyd ikke finde Anvendelse. Dette stemmer ogsaa med den omtalte Begrundelse for Reglen, idet Vragets Værdi fuldtud tilfalder Assurandøren efter Konventionens § 72 og altsaa kommer ham tilgode. Den Forsikrede faar i dette Tilfælde, hvadenten Skibet bjerges eller ej, Kaskotaksten udbetalt og har altsaa ikke faaet noget Udbytte af Vragets Bjergning.

Endvidere maa det være en Forudsætning, at det, der blev bjerget af Skibet, var af tilstrækkelig Værdi til at dække Havari grosse Bidraget eller Bjergelønnen. Er dette ikke Tilfældet, maa Analogien af Konventionens § 56, 2. Stk. anvendes, jfr. herom nedenfor Side 167–168.

Reglen i Konventionens § 163 er blevet noget mildnet ved Klausul No. 237, der regelmæssigt benyttes i Forbindelse med Kaskopolicen. Klausulen bestemmer, at under Forudsætning af, at Kaskotaksten ikke er mindre end Skibets Markedsværdi i god Stand ved Forsikringens Begyndelse, finder Reglerne i Konventionens § 163 og § 165, jfr. § 163, om Nedsættelse af Erstatning for Havari grosse Bidrag og Bjergeløn kun Anvendelse, hvis den i de nævnte Bestemmelser omtalte Værdi af Skibet i god Stand overstiger Kaskotaksten med mere end 25 %, og da saaledes, at Nedsættelsen beregnes paa Grundlag af Kaskotaksten med Tillæg af 25 %.

I Krigs-Kaskopolicen har man mildnet den omtalte Bestemmelse ved at afskaffe Fradragene. Det bestemmes i § 6, at Reglerne i Konventionens § 163 og § 165, jfr. § 163, om Nedsættelse af Erstatningen for Havari grosse Bidrag og Bjergeløn ændres derhen, at Nedsættelse sker efter Forholdet mellem Forsikringsværdien (Kaskotaksten) og den Værdi af Skibet i god Stand, der er lagt til Grund for Beregningen af dets Bidragsværdi, uden at der i disse Værdier foretages noget Fradrag.

Vareforsikring. For Vareforsikring gælder Hovedreglen, at Assurandøren skal erstatte hele det paa de forsikrede Varer faldende Bidrag, uanset om Bidragsværdien er fastsat paa Grundlag af en Værdi i god Stand, der er højere end Forsikringsværdien. Reglen har en Del praktisk Betydning i Vareforsikring, fordi Varens Værdi paa Bestemmelsesstedet, der lægges til Grund for Bidragsværdien, ofte vil være højere end Forsikringsværdien, der fastsættes efter Værdien paa Afgangsstedet ved Forsikringens Begyndelse.

Fremmed Ret. Bestemmelsen om Betaling af det fulde Bidrag er særlig for skandinavisk Ret, jfr. for Norges Vedkommende Planens § 35 No. 1, 2. Stk. I engelsk Ret sker Nedsættelse baade i Kaskoforsikring og Vareforsikring, jfr. Marine Insurance Act. 1906, Sect 73 (1). Det samme gælder tysk Ret, Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen, 1919, § 30 (8), og fransk Ret: Kaskopolicens Art. 26 og Varepolicens Art. 23. Efter amerikansk Ret betales Havari grosse Bidrag for Skib fuldtud, medens Havari grosse Bidrag for Ladning nedsættes.

Naar der i Konventionens § 51, 1. Stk. tales om det Bidrag til

Bidrag omfatter ogsaa Andel i egen Skade.

Havariet, der falder paa den forsikrede Interesse, forstaas herved hele det i Dispachen opførte Bidrag, altsaa ogsaa den Forsikredes Bidrag til (ɔ: Andel i) egen Havari grosse Skade, ikke alene hans Bidrag til andre Interessenters Havari grosse Skade.

York-Antwerpen Reglerne.

B. I Konventionens § 51, 2. Stk. bestemmes, at hvis der i Befragtningsaftalen er fastsat Regler om Opgørelse af Havari grosse, der afviger fra de i Lov foreskrevne, anses en i Overensstemmelse dermed affattet Dispache som lovlig opgjort, saafremt Reglerne er almindelig anerkendt i international Forretningsbrug. Der sigtes hermed til York–Antwerpen Reglerne, der som ovenfor nævnt efter deres sidste Revision bærer Navnet York–Antwerpen Reglerne 1950.

Da man i sin Tid gik over fra York–Antwerpen Reglerne af 1890 til Reglerne af 1924, der indeholdt ikke uvæsentlige Ændringer, voldte det en Del Vanskeligheder, at der undertiden, hvor forskellige Varepartier var afskibet med samme Skib, var henvist til 1890-Reglerne i nogle Konnossementer og til 1924-Reglerne i andre. Hvis de forskellige Regler i det foreliggende Tilfælde medførte forskellige Resultater, maatte der foretages en dobbelt Opgørelse, saaledes at hvert af Ladningspartierne blev belastet med Bidrag udregnet efter de for vedkommende Parti gældende Regler. Ved Opgørelsen af, hvorledes Skibets Bidrag skulde betales af Kaskoassurandøren, benyttedes en Fordeling i Forhold til Værdien af de Ladningspartier, der havde henholdsvis 1890-Reglerne og 1924-Reglerne. Lignende Vanskeligheder vil næppe opstaa i noget større Omfang ved Overgangen fra 1924-Reglerne til 1950-Reglerne. Dels er Ændringerne af mindre Betydning og kan nærmest betragtes som kun løsende tidligere Fortolkningstvivl, dels har 1950-Reglerne vundet saa hurtig og almindelig Anerkendelse, at man snart vil kunne betragte Henvisninger til 1924-Reglerne som rene Fejltagelser (Brug af forældede Blanketter), som man kan se bort fra.

Henvisning til York–Antwerpen Reglerne er nu saa almindelig, at Opgørelse efter Sølovens Havari grosse Regler meget sjældent forekommer.

Dispache ikke opgjort.

C. I Konventionens § 51, 3. Stk., bestemmes det, at hvis behørig Dispache ikke er opgjort, tilsvarer Assurandøren indenfor det Beløb, Skaden andrager, hvad det maa antages, at han vilde have haft at tilsvare, hvis saadan Dispache var opgjort.

Grunden til, at behørig Dispache ikke er opgjort, kan være, at Havari grosse Omkostningerne eller Opofrelsen er af saa ringe Størrelse, at det ikke kan betale sig at lade Dispache opgøre. Grunden kan ogsaa være den, at Bidrag fra andre Deltagere i Havariet alligevel ikke vil kunne faas, fordi Havariindestaaelser ikke er blevet indhentet. Endelig kan det tænkes, at Rederiet, hvem det paahviler at sørge for, at Havariopgørelse foretages, har undladt dette, og at den forsikrede Ladningsejer ikke har kunnet formaa Rederiet dertil. I saa Fald maa man hjælpe sig med en skønsmæssig Opgørelse af, hvad Bidraget vilde være blevet, og paalægge Assurandøren at erstatte dette. Dog skal den Forsikrede naturligvis ikke stilles bedre, end hvis Dispache var blevet opgjort, og Assurandørens Erstatning kan derfor ikke overstige Beløbet af den Skade, som i Havari grosse Dispachen vilde være beregnet til Erstatning for den Forsikrede. Hertil sigter Ordene "indenfor det Beløb, Skaden andrager". Foruden det Bidrag, der falder paa den forsikrede Interesse, kan der – ligeledes indenfor den nævnte Grænse – blive Tale om at paalægge Assurandøren at erstatte andre Deltageres Bidrag, der ikke vilde have kunnet erholdes, dog kun forsaavidt angaar Skade paa den forsikrede Genstand, jfr. nedenfor.

Udeblevne Havari grosse Bidrag.

D. Konventionens § 51, 4. Stk. handler om det Tilfælde, at Sikkerhedsstillers Insolvens, Værdiforringelse af stillet Depositum eller anden Omstændighed medfører, at Havari grosse Bidrag ikke eller ikke fuldtud erholdes hos anden Deltager i Havariet. Det bestemmes herom, at hvis dette ikke skyldes Fejl eller Forsømmelse hos den Forsikrede eller nogen, der paa hans Vegne skal foretage det fornødne, tilsvarer Assurandøren det manglende Bidrag, forsaavidt dette angaar Skade paa den forsikrede Genstand.

Havari grosse Deposita.

Værdiforringelse af stillet Depositum vil oftest forekomme i Form af Kursfald. I Følge York–Antwerpen Reglerne 1950, Regel XXII, skal kontante Deposita for Ladningsbidrag ufortøvet indsættes i en

Bank godkendt af en Repræsentant for Rederiet og en Repræsentant udnævnt for Deponenterne, paa en Separatkonto lydende paa de to Repræsentanters Navne i Forening. Hvis Rederiet ikke i Fragtaftalen har forbeholdt sig Ret til at veksle det stillede Depositum til anden Møntsort, maa Deponenten normalt kunne forlange Tilbagebetaling i samme Møntsort, som Depositum blev stillet i. Hvis Deposita er holdt i en anden Møntsort end den, i hvilken Dispachen bliver opgjort, vil et Kursfald paa den førstnævnte Mønt kunne bevirke, at Depositum bliver utilstrækkeligt til at dække Havari grosse Bidraget.

York–Antwerpen Reglerne hjemler ikke Rederiet Ret til at kræve kontante Deposita; Regel XXII bestemmer kun, hvordan de skal behandles, hvis de er indkrævet. Efter engelsk Lov har Rederiet denne Ret. I den danske Sølov § 217 hjemles der alene Rederiet Ret til at kræve Sikkerhed stillet. Denne kan f.Eks. bestaa i en Bankgaranti, men ofte akcepterer Rederiet og Kaskoassurandøren Vareassurandørens Garanti for Bidraget.

I Liniekonnossementer betinges ofte Ret for Rederiet til at fordre kontante Deposita.

Kontante Deposita medfører Besvær, Udgifter, Rentetab og Kursrisiko, og der er derfor en Tendens til at erstatte dem med Assurandørgaranti. Det bør dog ikke overses, at de kontante Deposita i Praksis giver Rederiet eller Kaskoassurandøren den Fordel i Tilfælde af Strid om Havari grosse Opgørelsens Rigtighed ikke at skulle anlægge Sag til Indfordring af Havari grosse Bidrag.

Grunde til Bidrags Udebliven.

Den almindeligste Grund til, at Havari grosse Bidrag ikke kan erholdes, er den, at der ikke er blevet taget Havariindestaaelse. Dette behøver ikke nødvendigvis at skyldes nogen Fejl eller Forsømmelse hos den Forsikrede eller hans Agent eller hos Føreren, idet det ikke altid er let straks at overse, om Omkostninger eller Opofrelser paa Rejsen kan fordeles som Havari grosse. Undertiden kan Forholdene paa Bestemmelsesstedet være saadan, at der ikke er nogen Mulighed for at gennemtvinge, at Modtageren afgiver Havariindestaaelse, hvis han nægter at gøre det.

Fejl og Forsømmelse.

Ifølge § 51, 4. Stk. er det ikke alene Fejl eller Forsømmelse hos den Forsikrede, der kan medføre, at Assurandøren bliver fri for

at erstatte det manglende Bidrag; ogsaa Fejl eller Forsømmelse hos nogen, der paa hans Vegne skal foretage det fornødne, har denne Virkning. Som oftest er det en Mægler eller Agent paa Stedet, der skal sørge for Havariindestaaelsen, men undertiden er det Føreren, og Fejl eller Forsømmelse hos denne medfører ligeledes, at Assurandøren bliver fri. Reglen er saaledes en Undtagelse fra Reglen i Konventionens § 70. Det kan dog ikke antages, at Vareassurandøren bliver fri for at erstatte Bidrag til Skade paa de forsikrede Varer, som paa Grund af Førerens Forsømmelse ikke kan erholdes.

Kursfald.

Det sker undertiden, at Bidrag fra anden Deltager i Havariet paa Grund af Kursfald for den Møntsort, hvori det er fastsat, ikke udbringer tilstrækkeligt til at dække den Forsikrede. Det herved opstaaede Tab dækker Assurandøren ifølge Praksis ikke. Paa den anden Side maa det antages, at den Gevinst, som en Kursstigning kan medføre, ikke af Assurandøren kan forlanges fradraget i den øvrige Assuranceerstatning efter Reglen i Konventionens § 73.

Udeblevne Bidrag erstattes kun, for saa vidt angaar Skade paa den forsikrede Genstand.

Det manglende Bidrag tilsvares kun af Assurandøren, for saa vidt det angaar Skade paa den forsikrede Genstand. Angaar det manglende Bidrag tillige andet end Skade paa den forsikrede Genstand, maa det fordeles forholdsmæssigt, og kun den Del deraf, der falder paa Skaden paa den forsikrede Genstand, erstattes af Assurandøren.

Til Skade paa den forsikrede Genstand regnes Beskadigelse af Genstanden og helt eller delvist Tab af denne, jfr. Konventionens § 107, 2. Stk. Skade paa Skib finder som oftest Udtryk i Reparationsomkostninger; til disse maa medregnes Udgifter til Dokning, Forhaling til og fra Dok og andre accessoriske Udgifter, der beregnes som Havari grosse som vedrørende Reparation af Havari grosse Skader. Til Skade paa Varer maa regnes ogsaa Rekonditioneringsomkostninger og Bevaringsomkostninger, i hvert Fald hvor disse afholdes for at undgaa Forøgelse af Skaden paa allerede beskadigede Varer. Omkostninger ved Besigtelse af Havari grosse Skade bør sikkert ogsaa medregnes til Skade paa den forsikrede Genstand. Ved Fragtforsikring maa Fragttab betragtes som Skade paa den forsikrede Genstand.

Andre Deltageres uerholdelige Bidrag til Tab, der ikke bestaar

i Skade paa den forsikrede Genstand, erstatter Assurandøren ikke. Saaledes erstattes f. Eks. ikke Bidrag til en af den Forsikrede udlagt Bjergeløn eller til Hyre og Kostpenge og andre Nødhavnsomkostninger, som han har afholdt. Det samme gælder uerholdeligt Bidrag til Skade paa anden Deltagers Ejendom, jfr. om dette Tilfælde nedenfor Side 155–157.

De Tab, der saaledes kan opstaa ved, at Bidrag ikke kan erholdes hos Ladningen, og som ikke dækkes af Kaskoassurandøren, dækker Rederierne sig mod hos en Protection and Indemnity Association.

Den i det foregaaende omtalte Ordning forklares ved, at Assurandøren i Princípet ikke ønsker at paatage sig Ansvar for den Del af Havari grosse, der falder paa andre Interesser end den forsikrede, fordi Størrelsen af disse Interesser ikke kan forudses og kan variere meget. Det samme Skib kan føre Ladninger af højst forskellig Værdi. Fysisk Skade paa selve den forsikrede Genstand indtager dog en saa vigtig Stilling indenfor Forsikringen, at man har gjort en Undtagelse for denne Skade.

Konventionens § 52. Fortabelse af Ret til Havari grosse Bidrag.

E. Konventionens § 52 omhandler Tilfælde, hvor et eller andet irregulært Forhold medfører enten, at den Forsikrede mister Retten til at forlange en Omkostning eller Opofrelse fordelt i Havari grosse, eller at han paa Grund af dette Forhold ikke kan kræve Havari grosse Bidrag dertil. Som saadanne Forhold anføres i § 52 Skibets Usødygtighed, uberettiget Deviation, Fejl eller Forsømmelse af Skibets Fører eller Mandskab, Fejl eller Forsømmelse af Aflader, og det tilføjes "eller andet Forhold, der kan ligestilles med de nævnte".

Ifølge nogle Landes Ret, f. Eks. hollandsk Ret, Wetboek van Koophandel Art. 700, anses Havari grosse overhovedet ikke at foreligge, hvis Havariet skyldes Usødygtighed eller Skippers eller Mandskabs Fejl eller Forsømmelse. Efter skandinavisk Ret udelukkes Havarifordelingen ikke derved, at den Fare, der gør Opofrelsen nødvendig, kan tilregnes nogen, men den Skyldige kan ikke fordre Erstatning for den Skade, han selv lider ved Havariet, Sølovens § 191. Den samme Regel gælder i engelsk og amerikansk Ret.

Regel D i York-Antwerpen Reglerne 1950 bestemmer, at Retten til Godtgørelse i Havari grosse ikke paavirkes af, at den Hændelse, der foranlediger Opofrelsen eller Udgiften, maatte skyldes Fejl hos en af de i Rejsen interesserede Parter, men dette udelukker ikke Anvendelsen af noget Retsmiddel, som maatte være hjemlet mod vedkommende Part paa Grund af saadan Fejl. Formelt giver denne Regel altsaa den Deltager, der er Skyld i Havariet, Ret til Bidrag, men da denne Ret ikke skal udelukke Anvendelsen af de Retsmidler, der maatte tilkomme de øvrige Deltagere i Anledning af saadan Skyld, vil den skyldige Deltager som oftest ikke i Virkeligheden kunne opnaa noget Bidrag, idet han vil blive mødt med tilsvarende eller større Modkrav. Tilfældet maa da antages at falde ind under Konventionens § 52.

I skandinavisk og engelsk Ret, men ikke i hollandsk Ret, anses en gyldig Negligence Klausul eller Haag-Reglerne (Konnossementsloven, Nr. 150 af 7. Maj 1937, jfr. dens § 4, Nr. 2 a) at give Rederen Ret til at fordre Havari grosse Bidrag, selv om Havariet skyldes Fører eller Mandskab.

I amerikansk Ret derimod antages hverken Haag-Reglerne eller en Negligence Klausul at give Rederen Ret til Bidrag, naar Havariet skyldes Besætningen. For at opnaa saadan Ret maa Rederen i Fragtkontrakten have optaget en Klausul som den saakaldte Jason Klausul. Denne Klausul danner nu en fast Bestanddel af Liniekonnossementerne Verden over. I sin nyeste Skikkelse lyder den saaledes:

"Jason" Klausulen.

"In the event of accident, danger, damage or disaster before or "after commencement of the voyage resulting from any cause what- "soever, whether due to negligence or not, for which or for the conse- "quence of which the Carrier is not responsible by statute, con- "tract or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier "in General Average to the payment of any sacrifice, losses or ex- "penses of a General Average nature that may be made or incurred, "and shall pay salvage and special charges incurred in respect of "the cargo.

"If the salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage "shall be paid for as fully as if the salving vessel or vessels belong to

"strangers. Such deposit as the Carrier or his Agents may deem "sufficient to cover the estimated contribution of the goods and "any salvage and special charges thereon shall, if required, be made "by the Merchant to the Carrier before delivery."

Assurandørens Ansvar, naar Ret til Havari grosse Bidrag er fortabt.

Efter Konventionens § 52 skal Assurandøren, naar den Handling, som normalt vilde have givet Adgang til Erstatning i Havari grosse, er foretaget for at redde Skib og Ladning fra en af Forsikringen omfattet Fare, tilsvare det Bidrag, der ved Opgørelse efter Reglerne for Havari grosse henføres paa den forsikrede Interesse, samt, for saa vidt angaar Skade paa den forsikrede Genstand, Bidrag, der henføres paa anden Deltager i Havariet, alt dog kun indenfor det Beløb, som Skaden andrager. Herom kan henvises til det ovenfor Side 150–153 ad § 51 bemærkede. Undertiden kan Skade paa anden Deltagers Ejendom ramme den Forsikrede derved, at han som Følge af den begaaede Fejl eller af anden Grund er pligtig at erstatte Skaden. Det Bidrag til saadan Skade, der ved Opgørelsen henføres paa andre Deltagere i Havariet, hæfter Assurandøren ikke for. Et Tilfælde af denne Art forelaa i en af *Højesteret den 12. November 1929* paadømt Sag:

S/S "Emilie Mærsk" afgik den 11. Februar 1924 fra Port Tarafa, Cuba, med en Ladning Sukker bestemt til Philadelphia. Den næste Dag, da Skibet endnu befandt sig ud for Cubas Kyst, ca. 8 miles fra denne, opdagede Skibets Kaptajn, at der om Bord fandtes en blind Passager, en Neger, og da Kaptajnen befrygtede, at denne Passagers Nærværelse om Bord kunde forvolde Skibet Vanskeligheder ved Ankomsten til U.S.A., besluttede han sig til at sætte ham i Land ved et derværende Fyr, hvilket efter Kaptajnens Mening kunde lade sig gøre uden Risiko for Skibet, idet det Kort over Kysten, som han havde ombord, viste 100 Fv. Vand, og rent Vand helt ind til Land.

Da Skibet efter at have ændret Kurs havde sejlet ca. 1 Time ind mod Land, grundstødte det imidlertid paa et undersøisk Skær, som ikke havde været afsat paa Kortet. Efter at det forgæves var blevet forsøgt at bakke Skibet af Grunden, besluttede Kaptajnen at kaste en Del af Sukkerladningen overbord for herved at bringe Skibet flot.

Dette lykkedes den 13. Februar, efter at der var kastet ca. 2100

Sække Sukker, hvorhos Skibet havde lidt forskellige Skader under Bestræbelserne for at komme flot.

Ladningsmodtagerne forlangte fuld Erstatning hos Rederiet for den overbordkastede Ladning, idet de gjorde gældende, at Skibet ifølge amerikansk Ret er pligtigt at betale fuld Erstatning for enhver Skade, der opstaar under en uberettiget Deviation. Der blev indgaaet et Forlig mellem Rederiet og Ladningsmodtagerne, hvorefter der betaltes disse et større Beløb til fuld Afgørelse.

Rederiet krævede nu hos Kaskoassurandørerne Godtgørelse for de Omkostninger og Udlæg, som det havde haft for at bringe Skibet flot, derunder navnlig det Beløb, som Rederiet havde maattet betale til Ladningsejerne for den overbordkastede Ladning. Heroverfor hævdede Kaskoassurandørerne, at de kun var pligtige til at betale det paa Skibet faldende Havari grosse Bidrag, og at det var dem uvedkommende, at Skibet ikke havde kunnet faa Bidrag fra Ladningen.

I sin Dom af 18. April 1929 udtalte Sø- og Handelsretten:

"Groshavarimæssige Betragtninger kan ikke føre til at paalægge "Kaskoforsikreren at holde Ladningsejerne skadesløse, saaledes at "Ladningen slet intet Tab lider ved Havariet, og der maa derhos "gives de Indstævnte Medhold i, at Betragtninger hentede fra Nød- "retsgrundsætningen ikke kan føre til, at en Opofrelse, der er sket "af Hensyn til flere Interesserede, skal bæres alene af den ene af "disse. Nødretsgrundsætningen danner Grundlaget for Groshavari- "reglerne, der netop ifølge rigtig Konsekvens hjemler en Fordeling "af Tabet mellem de flere Interesserede.

"Ejheller almindelige assuranceretlige Grundsætninger findes at "hjemle, at Kaskoforsikreren skal bære det af Rederiet lidte Tab "som Følge af Erstatningsansvar for Skade paa Ladningen, et An- "svar, der endog vil gaa videre end Groshavarisynspunktet, der "ikke hjemler, at Tabet helt ophæves for nogle af de Interesserede, "men kun giver Regler, der fører til, at Tabet fordeles mellem de "paagældende. Hvis Sagsøgerne fik Medhold, vilde dette betyde, at "Kaskoforsikreren var pligtig at dække hele det af Ladningen lidte "Tab.

"Idet de i Policen indeholdte Bestemmelser ikke kan føre til et

"andet Resultat, findes i Henhold til det anførte Sagsøgerne ikke "overfor Kaskoforsikreren at have Krav paa at faa en Erstatning, "der overstiger det paa Skibet faldende Groshavaribidrag, og da de "Indstævnte har ydet denne Godtgørelse, vil de følgelig være at "frifinde."

Denne Dom blev stadfæstet af Højesteret.

I sidste Stk. af Konventionens § 52 siges det, at det, der er bestemt i første Stk., dog ikke gælder, hvis Forsikringen ifølge anden Bestemmelse i Konventionen eller i Forsikringsaftalen ikke omfatter Skade, der skyldes det paagældende Forhold. Der tænkes her navnlig paa Bestemmelserne om Usødygtighed, Konventionens § 114, og Deviation, § 47. Herved maa det erindres, at f. Eks. Betingelserne for, at Kaskoassurandøren kan paaberaabe sig Usødygtighed eller Deviation, ikke er de samme som Betingelserne for, at Ladningen over for Skibet kan paaberaabe sig et saadant Forhold, saaledes at det kan forekomme, at Kaskoassurandøren hæfter for Havariet, medens Ladningen bliver fri for at bidrage.

Havari grosse lignende Tilfælde.

F. I Konventionens § 53 bestemmes det, at hvis en af Forsikringen omfattet Fare foranlediger, at en Handling foretages, der giver Ret til Fordeling efter Sølovens § 218, 2. Stk., eller lignende Lovbestemmelse, eller som vilde give saadan Ret, hvis ikke særlige Omstændigheder som nævnt i § 52 forelaa, finder Bestemmelserne i §§ 51 og 52 tilsvarende Anvendelse.

Sølovens § 218, 2. Stk.

Sølovens § 218, 2. Stk. bestemmer:

"Er Omkostninger, der bliver at henføre under særligt Havari, "anvendte under et for Skib og Ladning eller for flere Dele af Lad-"ningen, fordeles de i billigt Forhold over de Værdier, til hvis For-"del de er anvendte, idet de for Fordeling af almindeligt Havari "gældende Regler saa vidt muligt kommer til Anvendelse. Omkost-"ninger, der er anvendte paa at bjærge Ladningen, bæres forholds-"vis af denne og af den Fragt, der udredes af det bjærgede Gods."

Denne Sølovsregel anvendes meget lidt i Praksis. Undertiden er der Spørgsmaal om at bringe den til Anvendelse i Tilfælde, hvor Omkostninger afholdes for at bringe et Skib flot under Omstændigheder, hvor der ikke er Fare for Skib eller Ladning, fordi Skibet

staar paa et beskyttet Sted. Det er dog vistnok aldrig sket, og en saadan Anvendelse vilde da ogsaa forflygtige Havari grosse Reglernes Forlangende om Fare for Skib og Ladning. Hvor York-Antwerpen Reglerne er vedtaget, vil det næppe være muligt at gennemføre Krav paa Bidrag efter § 218, 2. Stk., i et saadant Tilfælde, i hvert Fald ikke overfor en udenlandsk Deltager.

Sølovens § 136.

I Praksis er det blevet antaget, at Sølovens § 136 maatte gaa ind under Ordene "eller lignende Lovbestemmelse" i § 53.

Sølovens § 136 bestemmer:

"Bliver Skibet, efter at have indtaget Last, paa Grund af en Fare "som nævnt i § 135 opholdt i Lastehavnen eller i en Havn, der an- "løbes under Rejsen, fordeles Omkostningerne ved Opholdet paa "Skib, Fragt og Ladning efter Reglerne om almindeligt Havari. "Hæves Befragtningen, gælder dette dog ikke Omkostninger, som "derefter paaløber."

I Sølovens § 135 bestemmes, at hvis det viser sig, efter at Fragtaftalen er sluttet, at Udførelse af Rejsen vil udsætte Skib eller Gods for Opbringelse eller anden Skade som Følge af Krig, Blokade, Oprør, borgerlige Uroligheder eller Sørøveri, eller at Faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan saavel Bortfragteren som Befragteren hæve Befragtningen uden Pligt til at betale Erstatning.

Hvis Befragtningsaftalen bestemmer, at Havari grosse skal opgøres efter York-Antwerpen Reglerne, er det Praksis ogsaa at foretage Opgørelsen efter Sølovens § 136 i Overensstemmelse med disse Regler.

De Bidrag, der ifølge Sølovens § 136 paalignes Skib, Ladning og Fragt, maa som oftest erstattes af Krigsforsikringen. I Overensstemmelse med Praksis fra Krigen 1914–18 paa Grundlag af den dagældende Sølovs § 161, blev det ikke af Dispachørerne anset for en Betingelse for Anvendelsen af Sølovens § 136, at Befragtningen kunde hæves efter § 135. Man mente, at det var tilstrækkeligt, at Skibet var blevet opholdt af en Fare som nævnt i § 135, og at der herunder ogsaa maatte falde det Tilfælde, at Skibet var blevet holdt tilbage af fremmed Magt, jfr. Søloven af 1. April 1892 § 159. Ved *Højesteretsdom af 8. April 1943 (s.s. "Arusa")* blev det imidlertid fastslaaet, at det var en Betingelse for Anvendelsen af Sølovens § 136, at Befragtningen kunde have været hævet i Medfør af Lovens § 135.

Herefter bliver der kun Anvendelse for § 136, hvor der efter at Fragtaftalen er sluttet udbryder Krig, eller der opstaar Forandringer i Krigssituationen, som væsentligt forøger Faren.

Tilsvarende Anvendelse af Bestemmelser om Havari grosse.

G. I Konventionens § 54 siges det, at hvad der i Konventionen bestemmes om Havari grosse, finder tilsvarende Anvendelse i Tilfælde af Fordeling som nævnt i §§ 52 og 53. Herved undgaar man alle de mange Steder i Konventionen, hvor der er Tale om Havari grosse, at nævne ogsaa de beslægtede, men sjældnere forekommende Fordelinger efter §§ 52 og 53.

Partikulær Erstatning for Havari grosse Skade.

H. Endelig bestemmes i Konventionens § 55, at hvor ikke andet er bestemt i Konventionen, kan Skade, der beregnes som Havari grosse, kun kræves erstattet efter Bestemmelserne i §§ 51–53.

Havari grosse Skader kan, ifølge andre Regler i Konventionen, forlanges erstattet efter Reglerne om partikulært Havari ved Totaltab af Skib i Kaskoforsikring, § 133, Forsikring af Kaskointeresse, § 170, jfr. § 133, 1. Stk., og Forsikring af Skib under Bygning § 175, jfr. § 133. Endvidere ved Skade paa Varer i Vareforsikring, § 197, og Forsikring af Ladningsinteresse, § 202, jfr. § 197, 1. Stk.

Konventionens § 133. Totaltab af Skib.

Konventionens § 133, 1. Stk., bestemmer, at det, at Tab af Skibet helt eller delvis kan fordres godtgjort som Havari grosse, ikke udelukker den Forsikrede fra at kræve Erstatning for Totaltab eller som for Totaltab. Assurandøren indtræder ifølge 2. Stk. i det Omfang, i hvilket han har betalt Erstatning for Skade, der beregnes som Havari grosse, i den Forsikredes Ret til Havari grosse Godtgørelsen.

Begrundelsen for denne Regel er, at den Forsikrede ikke, naar Skibet er tabt eller er saa beskadiget, at det ikke er Istandsættelse værd, bør være henvist til at afvente Havari grosse Opgørelsen, før han kan faa Erstatning, og at han heller ikke bør være nødt til at nøjes med den maaske ringere Erstatning, som han muligvis faar ved Havari grosse Dispachen. Regel XVIII i York-Antwerpen Reglerne 1950 vil efter sin Formulering kunne føre til, at Havari grosse Skaden paa et totalforlist eller kondemneret Skib ikke eller ikke fuldtud vil blive erstattet.

For partiel Skade paa Skib gælder Hovedreglen i Konventionens § 55, saaledes at den Forsikrede ikke af sin Kaskoassurandør faar større Erstatning end den, der gives ham i Havari grosse, og at han maa afvente Havari grosse Opgørelsen. Dog vil han have Ret til Forskud efter Konventionens § 89 indenfor Skibets Andel af Havari grosse Skaden.

Konventionens § 197. Skade paa Varer.

Ifølge Konventionens § 197 udelukker det, at Skade paa Varerne kan fordres godtgjort som Havari grosse, ikke den Forsikrede fra at kræve Erstatning derfor efter Reglerne om partikulær Skade. Assurandøren indtræder i det Omfang, i hvilket han har betalt saadan Erstatning, i den Forsikredes Ret til Havari grosse Godtgørelsen for den paagældende Skade.

Hvis Reglerne om partikulær Skade i Konventionen eller Policen ikke giver den Forsikrede Ret til Erstatning i et Tilfælde som det, der foreligger, kan han ikke fordre Erstatning efter § 197. Hvis saaledes Forsikringen er tegnet paa de sædvanlige Betingelser i Varepolicens § 1, kan den Forsikrede ikke kræve Erstatning efter § 197 for Havari grosse Beskadigelse af Varer, der ikke skyldes noget af de i Policens § 1 nævnte Tilfælde.

Hvor Ret til Erstatning efter Reglerne om partikulær Skade haves, kan den Forsikrede alligevel fordre Skaden erstattet efter Havari grosse Reglerne, hvis han foretrækker dette. Han kan ogsaa, selv om Havari grosse Dispachen allerede foreligger, forlange Erstatning efter § 197, hvis dette er gunstigere for ham. Ogsaa hvor den Forsikrede har faaet partikulær Erstatning for Totaltab, har han Ret til det Overskydende, hvis Havari grosse Godtgørelsen er større. Reglen i Konventionens § 72 om Assurandørens Indtræden ved Udbetaling af Totaltabserstatning gælder kun Provenuet af den forsikrede Genstand, ikke Havari grosse Godtgørelsen for den.

III

Konventionens § 56. Omkostninger og Opofrelser uden for Havari grosse.

A. KONVENTIONENS § 56, 1. Stk., bestemmer:

"Er udenfor de i §§ 51–53 omhandlede Tilfælde Omkostninger af-
"holdt eller andre Opofrelser gjort med det Formaal at redde den
"forsikrede Interesse fra en af Forsikringen omfattet truende Fare

"eller at begrænse Skade, der omfattes af Forsikringen, erstattes de "af Assurandøren, for saa vidt de maa anses for forsvarlige."

Dette er Hovedreglen om Assurandørens Pligt til at erstatte Redningsomkostninger. Da saadanne Omkostninger eller Opofrelser som oftest enten vil være Havari grosse, idet Faren truer baade Skib og Ladning, eller skal behandles efter Havari grosse Reglerne i Henhold til Bestemmelserne i Konventionens § 165 om Havari grosse for Skib, der ikke har Ladning inde, vil Hovedreglens faktiske Omraade ikke blive saa stort. Den kommer navnlig til at angaa Tilfælde, hvor Skibet trues af en Beskadigelse, der dog ikke medfører Fare for Totaltab, og for Varers Vedkommende, hvor disse ikke er om Bord i et Skib.

Havari grosse udover Bidragsværdierne.

Det maa antages, at § 56 ogsaa omfatter det Tilfælde, at Havari grosse Fordeling ikke kan finde Sted, fordi de bidragende Værdier er gaaet helt tabt. Er de bidragende Værdier ikke tilstrækkelige til at dække Havari grosse Opofrelsen (saaledes at Havari grosse Procenten er større end 100) maa Reglerne i § 56 finde Anvendelse for det overskydende. I saadanne Tilfælde finder den nedenfor omtalte Fordelingsregel i Paragraffens 2. Stk. Anvendelse.

Truende Fare eller indtraadt Skade.

Det er en Betingelse for Erstatning af de her omtalte Omkostninger og Opofrelser, at der har foreligget en truende Fare, eller at Skade allerede er indtraadt. Som ovenfor omtalt i Forbindelse med Konventionens § 78 kan der ikke forlanges Erstatning for saadanne Omkostninger som det er normalt at afholde for paa Forhaand at afværge Skade, ligesom der heller ikke kan fordres Erstatning for Tab, som opstaar ved normal Forsigtighed i Dispositioner med Hensyn til den forsikrede Genstand. Den Forsikrede kan ikke forlange Erstatning, blot fordi han undlader at sende det forsikrede Skib eller de forsikrede Varer lige i Løvens Gab. Saaledes kan der ikke forlanges Erstatning, fordi et Skib holdes tilbage i en Havn under Orkan eller under særlig farlige Isforhold. Den Forsikrede har næppe heller altid Ret til Erstatning, fordi han retter sig efter Konventionens § 201, der handler om Krigsforsikring af Varer og paalægger den Forsikrede, hvis hans eller Skibets Hjemland kommer i Krig, og der er særlig Grund til at befrygte, at Varerne paa Rejsen vil blive opbragt eller lignende, da, for saa vidt det med Rimelighed

kan ske, at tilbageholde Varerne, omlade dem i et andet Skib, fremsende dem ad anden Vej eller paa anden Maade søge at afværge saadan Skade.

I Krigspolicen for Varer indeholdes i § 6 følgende Regel om Redningsomkostninger:

"Ved Anvendelsen af Reglerne i Konventionens § 56 om Assu-"randørens Hæftelse for Omkostninger og Opofrelser til Redning "af den forsikrede Interesse fra en af Forsikringen omfattet truende "Fare, anses saadan Fare kun at have været til Stede, dersom en "Forsikringsbegivenhed har maattet befrygtes at være umiddelbart "forestaaende."

Under Krigsforhold er det ofte muligt forholdsvis lang Tid i Forvejen at forudse sandsynlig Skade. Dette kunde medføre til en urimelig vid Udstrækning af Begrebet Redningsforanstaltning, saaledes at der forlanges Erstatning i Anledning af Forholdsregler, som kun er Udtryk for normal Forsigtighed i saadanne Forhold. For at modvirke dette er den ovennævnte Bestemmelse, der fra Konventionens § 78 har hentet Udtrykket, at en Forsikringsbegivenhed har maattet befrygtes at være umiddelbar forestaaende, blevet indsat i Vare-Krigspolicen.

Skade paa den forsikrede Genstand.

Hvis den gjorte Opofrelse bestaar i Skade paa den forsikrede Genstand, maa det antages, at Erstatning derfor skal fastsættes efter de for Forsikringen almindeligt gældende Regler om Beregning af Erstatning for partikulær Skade. Ved Beregning af Erstatning for Skade paa Skib vil man saaledes benytte Konventionens og Policens Regler om Aldersafdrag, om Dokningsudgifter og i det hele om Reparationsomkostninger, og ved Vareforsikring Konventionens Regler om Vareskades Beregning. Dog kan man ikke anvende Franchisebestemmelser paa Opofrelser, medmindre det udtrykkeligt fremgaar af Bestemmelsen, at den ogsaa skal anvendes her.

Ej heller kan man uden videre anvende saadanne Regler, som undtager visse Skader fra Erstatning, saasom Konventionens §§ 155–157 for Kaskoforsikring. Her kan Havari grosse Reglerne være vejledende. Skade, som ifølge positiv Bestemmelse i Havari grosse Reglerne er udelukket fra Godtgørelse og desuden er und-

taget fra partikulær Erstatning ifølge Forsikringsbetingelserne, bør ikke erstattes som Opofrelse i Henhold til Konventionens § 56. Dette gælder i Kaskoforsikringen navnlig Skade ved Brug af Skibets Maskiner, uden at Skibet er paa Grund, jfr. York-Antwerpen Reglerne 1950, Regel VII, og Konventionens § 155. Derimod maa det være berettiget uanset Konventionens § 156 at erstatte Trosser og Anker, der mistes ved Opofrelse for at undgaa Skade paa Skibet. Hvor Hensigten med Undtagelsesbestemmelsen er paa Forhaand at udelukke Erstatning for Skade ved almindelig Brug eller ved Rejsens almindelige Gang, maa det dog i særlig Grad paases, at man ikke ved at give Erstatning for en paastaaet Opofrelse i Virkeligheden godtgør Skade, der ikke bør betales af Assurandøren.

Tidstab, Konjunkturtab.

De Tab, der udelukkes fra Erstatning ved Konventionens § 63, nemlig Tidstab, Konjunkturtab, Tab af Marked og lignende Tab og Forøgelse af sædvanlige Omkostninger som Følge af Forsinkelse, maa antages ikke at kunne erstattes, selvom de lides af den Forsikrede ved Redningsforanstaltninger. Bestemmelsen er saa vigtig til Beskyttelse for Assurandørerne, at den ikke tør taale Afvigelse, selvom det, naar der er Valg mellem flere mulige Redningsmaader, kan være uheldigt, at Tabet ved en af dem er udelukket fra Erstatning. Ogsaa i Havari grosse er jo saadanne Tab udelukket fra Erstatning, York-Antwerpen Reglerne 1950, Regel C.

Tidstab for et forsikret Skib ved paa Grund af Maskinskade at gaa med mindsket Fart kan saaledes ikke erstattes, selvom der derved er sparet Omkostninger, der kunde have været erstattet efter Konventionens § 56. Efter Omstændighederne kan der i Kaskoforsikring være Tale om at erstatte Hyre og Kostpenge som Udgifter ved Redningsforanstaltning ogsaa udenfor Havari grosse, men det vil da være Tilfælde, hvor disse Udgifter snarere end som Del af et Tidstab kan ses som Vederlag til Besætningen for Medvirkning ved Redningen.

Varers Forringelse.

Varers Forringelse som Følge af Rejsens Forlængelse eller Ekstraophold i Havn kan efter de ubetingede Regler i Varepolicens § 14e og Krigs-Varepolicens § 3 næppe heller erstattes, selvom Rejseforlængelsen eller Opholdet sker for at redde Varerne.

Erstatning til Trediemand.

Er det Trediemands Ejendom, der er ofret, saaledes at den For-

sikrede efter Nødretsgrundsætningen maa betale Erstatning derfor, svarer Assurandøren til Erstatningen, jfr. Forbeholdet i Konventionens § 65.

Er Skade paa Trediemands Ejendom forvoldt for at undgaa Sammenstød eller begrænse Skade derved, og medfører dette Erstatningspligt efter Nødretsgrundsætningen, gælder ikke uden videre de forskellige Begrænsninger af Assurandørens Erstatningspligt, der følger af Reglerne i Konventionens §§ 160–162, saaledes ikke den af § 162 følgende Regel, at det forsikrede Skib skal have stødt mod en anden Genstand.

En af *Højesteret den 26. November 1926* paadømt Sag angik det Tilfælde, at en dansk Damper, "Sierra Nevada", ved to belgiske Domme var blevet dømt til at betale Erstatning til to Skibe "Caucasier" og "Madame Beatly", der var kollideret paa Grund af en Fejl fra "Sierra Nevada"s Side. Den belgiske Domstol, der udtalte, at der fra "Caucasier"s Side var handlet fuldkommen korrekt, og at dets Manøvre blev udført med stor Dygtighed, fandt det rimeligt, at "Sierra Nevada" bar den Skade, der var blevet tilføjet de andre Skibe for at skaane "Sierra Nevada" for en langt større Skade.

"Sierra Nevada"s Rederi gjorde gældende, at Kaskoassurandøren efter almindelige Erstatningsregler maa være pligtig til at betale i Tilfælde som det foreliggende, hvor det maa anses givet, at den skete Skade er fremkaldt som Følge af Forsøg paa at afværge en ellers uundgaaelig større Skade, for hvilken Kaskoassurandøren vilde have Erstatningspligt, nemlig en Kollision mellem "Caucasier" og "Sierra Nevada".

Kaskoassurandørerne hævdede, at Policen ikke dækkede i et Tilfælde, hvor det forsikrede Skib overhovedet ikke havde haft noget Sammenstød. I Policen hed det: "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 mod nævnte Genstande".

Sø- og Handelsretten udtalte:

"Skønt Retten, der maa lægge de belgiske Dommes Synspunkt "med Hensyn til Ansvaret for Skaderne til Grund ved Paadøm-

"melsen af nærværende Sag, maa finde det mindre rationelt og "lidet stemmende med de i dansk Sølov og Konventionen af 1850 "raadende Principper, at et Forsikringsselskab ikke erstatter de "Tab, der er en Følge af Bestræbelser for at undgaa en større Skade, "for hvilken Forsikringsselskabet vilde hæfte, skønner Retten ikke "bedre, end at Policens Punkt 6 udtrykkelig fritager Selskabet for "Ansvar i Tilfælde som det foreliggende. Forsikringsselskabet maa "derfor være at frifinde."

Højesteret udtalte:

"I Dommen er det rettelig antaget, at der efter Policens Punkt 6 "savnes Hjemmel til at paalægge Selskabet Ansvar i et Tilfælde "som det foreliggende. Idet det herefter maa billiges, at Indstævnte "ved Dommen er frifundet for Appellantens Tiltale, vil den kunne "stadfæstes."

Naar Højesteret saaledes aabenbart tager Afstand fra Sø- og Handelsretsdommens Begrundelse, er det vel fordi Hovedgrunden til, at Erstatningspligt af den belgiske Domstol blev paalagt "Sierra Nevada" utvivlsomt var den, at det var Skyld i den Situation, der medførte Kollisionen. Nødretsgrundsætningen alene kunde næppe have ført til Erstatningspligt for Skibet, og Dommen kan derfor ikke anføres imod det ovenfor antagne: at Erstatning til Trediemand, der betales efter Nødretsgrundsætningen, maa godtgøres af Assurandøren uden de særlige Begrænsninger efter Konventionens §§ 160–162.

Trediemands Indgriben.

Omkostningerne behøver ikke at være afholdt eller Opofrelsen gjort af den Forsikrede eller hans Folk. § 56 omfatter ogsaa det Tilfælde, at Trediemand griber ind og efter Reglerne om uanmodet Forretningsførelse faar et Krav mod den Forsikrede. Det er heller ikke nødvendigt, at Omkostningerne eller Opofrelserne har ført til det tilstræbte Resultat.

Faren eller Skaden maa være omfattet af Forsikringen.

For at Omkostningerne eller Opofrelsen kan erstattes, maa ifølge Konventionens § 56 den truende Fare, der søges afværget, eller den indtraadte Skade, der søges begrænset, være omfattet af Forsikringen. Det kan være noget tvivlsomt, hvorledes dette nærmere skal forstaas, men som Hovedregel kan man sige, at hvis den Skade, der søges undgaaet eller begrænset, ikke vilde være blevet erstattet af

Assurandøren, hæfter han heller ikke efter § 56 for Opofrelsen. Det maa saaledes antages, at hvis Krigsfare er undtaget, og Skaden vilde have vedrørt eller vedrører Krigsforsikringen, hæfter Søassurandøren ikke for Opofrelsen. Er Skaden udelukket fra Erstatning ved en Undtagelsesregel som de i Konventionens §§ 155–156 indeholdte, maa det samme gælde. Derimod bliver Spørgsmaalet noget mere tvivlsomt, hvor det drejer sig om Franchiser som den i § 157 indeholdte, eller en Franchise som den, der indeholdes i Klausul No. 181 (aftrykt nedenfor Side 232). Hvis det paa Forhaand er givet, at Skaden paa Grund af Franchisen ikke vil blive erstattet, kan Opofrelsen formentlig ikke erstattes, men i Reglen vil det være vanskeligt eller umuligt forud at sige, om Franchisen vil bevirke, at Skaden ikke erstattes, navnlig hvor Franchisen gælder for flere Havarier under et, som Tilfældet er baade efter § 157 og Klausul No. 181. I saa Tilfælde maa Opofrelsen erstattes, og dette maa gælde, selv om det senere viser sig, at Skaden ikke bliver eller vilde være blevet erstattet, eller at den kun for en Del bliver eller vilde være blevet erstattet. Det har ingen Betydning for Erstatningen af en Opofrelse, at der ved Erstatning af den undgaaede eller begrænsede Skade anvendes Afdragsregler som de i Konventionens § 154 fastsatte. Dog kan det være tvivlsomt, om dette ogsaa gælder for dem af Reglerne, der fører til, at Skaden overhovedet ikke erstattes, f. Eks. Reglerne i § 154 I. B. l. b. om Fornyelse, Reparation eller Eftersyn af Skrueaksel, der er over 15 Aar gammel, men nogen større praktisk Betydning har dette Spørgsmaal vist ikke.

Opofrelsens Forsvarlighed.

Om Omkostningerne eller Opofrelserne kan anses for forsvarlige, maa afgøres paa Grundlag af Forholdene, som de tog sig ud, da Beslutningen blev truffet.

Er de fornuftigt afholdt eller uundgaaelige, maa de erstattes, selvom de har været forgæves. Saaledes maa Kaskoassurandørerne hæfte for Omkostninger, Rederiet maa betale til Havnemyndighederne for Eftersøgning af det forsikrede Skibs Anker, mistet ved en Assurandøren vedkommende Hændelse, uanset om Ankeret er blevet fundet eller Omkostningerne overstiger det fundne Ankers Værdi.

Skade paa den forsikrede Genstand, forvoldt ved at redde anden Interesse end den forsikrede, kan blive at erstatte som Skade ved en Genstanden rammende selvstændig ulykkelig Hændelse, jfr. herved Konventionens § 68 (ovenfor Side 70) og § 119 (ovenfor Side 47).

Fordeling naar ogsaa anden Interesse tilsigtes reddet.

B. I Konventionens § 56, 2. Stk. bestemmes, at hvis Formaalet har været at redde ogsaa andet end den forsikrede Interesse, erstatter Assurandøren kun, hvad der ved Fordeling over Værdierne i Opofrelsens Øjeblik falder paa denne Interesse. Dette gælder dog ikke, for saa vidt Opofrelsen bestaar i Skade paa den forsikrede Genstand.

Havari grosse ud over Bidragsværdierne.

Denne Fordelingsregel vil komme til Anvendelse bl. a. i Tilfælde, hvor en Havari grosse Fordeling ikke kan finde Sted, fordi de bidragende Værdier er gaaet helt tabt, eller hvor de bidragende Værdier ikke er tilstrækkelige til at dække Havari grosse Opofrelsen. Naar f. Eks. i et Bjergningstilfælde Rederiet hæfter for hele Bjergelønnen, men ikke er i Stand til hos Ladningen at faa mere end den reddede Ladnings Værdi, kan Resten af Bjergelønnen ikke uden videre henføres paa Kaskoassurandørerne. En Fordeling bør finde Sted, idet der tages Hensyn til de Værdier, der tilsigtes reddet. Det almindeligste er da at fordele det overskydende Havari grosse over Værdierne i Opofrelsens Øjeblik.

Deling af overskydende Havari grosse Bidrag i Kaskoforsikring.

Som nævnt ovenfor Side 147-148 kan Reglerne i Konventionens § 163 om Deling af Havari grosse Bidrag mellem Kaskoassurandøren og den Forsikrede ikke uden videre anvendes, naar det, der er bjerget af Skibet, ikke er tilstrækkeligt til at dække Havari grosse Bidraget eller Bjergelønnen. Her maa man anvende Princippet i § 56, 2. Stk. ved Fordeling mellem Assurandøren og den Forsikrede. Fordelingsreglen i § 163 gaar ud fra Bidragsværdien til Havari grosse, og hvis Havari grosse Omkostningerne eller en Del af dem bliver delt paa en anden Maade end over de reddede Værdier, maa man følge denne anden Fordelingsmaade ogsaa ved Anvendelsen af § 163. Man maa altsaa dele det overskydende, ikke over det Udbytte, hver har haft af Redningen, men over det Udbytte, som man haabede at opnaa for hver af dem, dengang Redningsforanstaltningerne blev besluttet.

Det her anførte gælder ogsaa i det Tilfælde, at Skibet bliver bjerget som Vrag. Kaskoassurandørerne bærer altsaa Bjergelønnen op til Vragets Værdi, medens det overskydende maa bæres af den af Parterne, der har haabet paa at faa Udbytte af Bjergelønnen, eller deles mellem Parterne, hvis de begge har haft Haab om Udbytte. Hvis slet intet bliver bjerget, maa hele Bjergelønnen deles skønsmæssigt mellem Parterne.

I de engelske Institute Time Clauses, 1941 (Hulls) § 9 bestemmes det:

"In the event of expenditure for Salvage, Salvage charges, or "under the Sue and Labour Clause, this Policy shall only be liable "for its share of such proportion of the amount chargeable to the "property hereby insured as the insured value, less loss and/or "damage, if any, for which the insurer is liable bears to the value "of the salved property.

"Provided that where there are no proceeds or there are ex- "penses in excess of the proceeds, the expenses, or the excess of the "expenses, as the case may be, shall be apportioned upon the basis "of the sound value of the property at the time of the accident and "this policy without any deduction for loss and/or damage shall "bear its pro rata share of such expenses or excess of expenses "accordingly."

Som det vil ses, har man i Bestemmelsens 2. Stk. løst det ovenfor omtalte Spørgsmaal saaledes, at hvis intet reddes, eller hvis Redningsomkostningerne overstiger Værdien af det reddede, erstattes Redningsomkostningerne, eller det overskydende af Redningsomkostningerne, efter Forholdet mellem Kaskotakst og Værdi i god Stand, altsaa en lignende Regel, som den, der ifølge § 6 i Krigs-Kaskopolicen (ovenfor Side 148) i al Almindelighed gælder om Behandlingen af Erstatning for Havari grosse og Bjergeløn.

Hvor Fordelingsreglen ikke bør anvendes.

Reglen i § 56, 2. Stk., om at Fordeling skal ske, maa anvendes med Fornuft. Det er saaledes ikke Meningen, at en Fordeling skal ske, fordi der sammen med et ballastet Skib er reddet dets almindelige Udrustning, Bunkerkul etc. Kun hvis det kan ses, at der ved Bjergelønsfastsættelsen er taget særlig Hensyn til Udrustningen, f. Eks. fordi denne har været større end det normale, kan der blive

Tale om en Fordeling. Der skal heller ikke fordeles, fordi der ved Bjergningen er reddet ogsaa Menneskeliv, selvom Bjergelønnen er blevet forøget derved. Er en Opofrelse gjort for at undgaa en Kollision, skal Fordeling ikke ske, fordi der, foruden Skade paa Skibet selv, er undgaaet Skade paa det andet Skib, og dette maa gælde, hvadenten det forsikrede Skib vilde være ansvarlig for denne Skade eller ej, og hvad enten Assurandørerne kun delvis eller slet ikke vilde hæfte for Erstatning til det andet Skib.

Skade paa den forsikrede Genstand.

Ifølge sidste Pkt. i § 56, 2. Stk., gælder Fordelingsreglen ikke, for saa vidt Opofrelsen bestaar i Skade paa den forsikrede Genstand. Skade paa den forsikrede Genstand betragtes i saa høj Grad som det centrale i Forsikringen, at den Forsikrede skal kunne regne med altid at faa den erstattet. Det er det samme Hensyn, som har motiveret Reglerne i § 51, 4. Stk., og § 52, 1. Stk., hvorefter ogsaa uerholdelige Havari grosse Bidrag til saadan Skade fra andre Deltagere i Havariet erstattes af Assurandøren. Om hvad der skal forstaas ved Skade paa den forsikrede Genstand, kan henvises til det ovenfor Side 152 anførte.

Havari grosse for ballastet Skib.

Sidste Stk. af § 56 henviser for Kaskoforsikringens Vedkommende til Bestemmelserne i § 165. Hermed er det ikke Meningen at sige, at § 56 ikke gælder for Kaskoforsikring, men kun at gøre opmærksom paa de særlige Bestemmelser om det, der almindeligvis kaldes Havari grosse for ballastet Skib.

Konventionens § 165 er saalydende:

"Har Skibet ikke Ladning inde, bliver Skade, der efter dansk "Sølov skulde godtgøres i Havari grosse, hvis Skibet havde Ladning "inde, at erstatte af Assurandøren, saafremt den Handling, der har "medført Skaden, er foretaget for at redde Skibet fra en af For-"sikringen omfattet Fare. Paa Bjergeløn finder dog Bestemmelserne "i § 163 tilsvarende Anvendelse.

"Skal Skade paa Skibet erstattes efter Bestemmelserne i 1. Stk., "beregnes Erstatningen efter Reglerne om partikulær Skade. Fra-"drag som bestemt i § 157 finder dog ikke Sted."

Reglen er for saa vidt forandret ved Kaskopolicens § 7, som det deri bestemmes, at i det i Konventionens § 165 omhandlede Tilfælde York-Antwerpen Reglerne 1950 finder Anvendelse i Stedet for

dansk Sølov, dog at ingen Forskudprovision beregnes, og at Renten sættes til 6 pCt. p. a. Efter Krigs-Kaskopolicen gælder samme Regel, jfr. dens § 7.

Ved Udtrykket Skade i § 165, 1. Stk., maa ifølge § 107, 1. Stk., forstaas enhver Art af Skade, af Tab og af Udgifter.

Forstaaelsen af Ordene "Skade, der skulde godtgøres i Havari grosse, hvis Skibet havde Ladning inde" kan undertiden volde Vanskeligheder, idet det er svært at sige, hvad der vilde være sket i en hypotetisk Situation, og at afgøre, hvor langt man skal gennemføre det hypotetiske. Et Spørgsmaal af denne Art forelaa i den af *Højesteret den 28. April 1948* paadømte Sag (*s. s.* "*Brosund*"). Skibet var efter endt Ballastrejse lasteklart i Baltimore den 8. April 1940, men Indlastningen for Rejsen til Danmark paabegyndtes ikke, fordi Danmark den 9. April var blevet besat, og Skibet blev liggende, indtil det i Juli 1941 blev overtaget af den amerikanske Regering. Ved Dispachen henførtes Udgifterne til Hyre og Kostpenge og Kulforbrug indtil Overtagelsen til Krigs-Kaskoassurandørerne som Havari grosse for ballastet Skib. Krigsforsikringen for danske Skibe nægtede imidlertid at efterkomme Dispachen, idet man henviste til 1) at der ikke forelaa nogen Opofrelse derved, at Skibet blev liggende i Baltimore, 2) at heller ikke de videregaaende Regler i York-Antwerpen Reglerne 1924, Regel XI, om forlænget Ophold i andre Havne end saadanne, som er søgt som Nødhavn, kunde finde Anvendelse i Tilfælde som det foreliggende, og 3) at Erstatningen for Hyre og Kostpenge i hvert Fald kun kunde beregnes indtil det Tidspunkt, da Rejsen blev opgivet, og at det straks efter Modtagelsen af Meddelelserne om Begivenhederne i Danmark den 9. April 1940 var klart, at Ladningsrejsen ikke kunde gennemføres.

Højesteret tog ikke Stilling til de to første Punkter, men gav Krigsforsikringen Medhold i det sidste, idet Dommen udtalte:

"Selv om det maatte antages, at Hyreudgifter m. v. i Medfør af "York-Antwerpen Reglerne Art. XI, jfr. Art. X, skal dækkes som Gros-Havari ogsaa i Tilfælde, hvor Skibet paa Grund af ekstraordinære Omstændigheder forbliver liggende i Afgangshavnen, maa "det være en Følge af Konventionens § 165, jfr. § 7 i den i Forsik-

"ringsbetingelserne nævnte Dampskibspolice, at Krigsforsikringens "Forpligtelse paa tilsvarende Maade som Godtgørelsespligten i "Medfør af York-Antwerpen Reglerne Art. XI, jfr. Art. X, er "begrænset til Tidsrummet til Rejsen opgives. Idet der i det fore- "liggende Tilfælde er Enighed om, at Rejsen blev opgivet, for- "inden de omhandlede Hyreudgifter m.v. begyndte at løbe, til- "trædes det, at Indstævntes Frifindelsespaastand er taget til Følge, "og den indankede Dom vil herefter være at stadfæste."

I Dispachørpraksis var man gaaet ud fra, at der ved Ordene "hvis Skibet havde Ladning inde" i Konventionens § 165 var underforstaaet, at Skibet ogsaa vedblev at have Ladning inde under de Foranstaltninger af Havari grosse Karakter, som der var Tale om. Skal man strække det hypotetiske saa vidt, at man skal tage Stilling til, hvad der vilde være sket med Ladningen, hvis der havde været en saadan, kan Bestemmelsen blive meget vanskelig at anvende. I det af Højesteret paadømte Tilfælde var Skibet under Certeparti og stod overfor Udførelsen af en Rejse, som blev opgivet, og det var derfor muligt at anvende York-Antwerpen Reglernes Bestemmelser om Opgivelse af Rejsen, men meget ofte vil det være saaledes, at Skibet ikke har noget Certeparti, og at der ikke kan siges at være nogen bestemt Rejse, der er blevet opgivet. Det er svært at afgøre om, og i hvor lang Tid Assurandørerne da skal erstatte Hyre og Kostpenge.

Nedsættelsesreglen i Konventionens § 163, som er omtalt ovenfor Side 145-148, finder ifølge § 165, 1. Stk. ogsaa Anvendelse paa Bjergeløn. Derimod nedsættes ikke andre Omkostninger.

Om Forstaaelsen af Udtrykket "Skade paa Skibet" i § 165, 2. Stk., henvises til det ovenfor Side 152 bemærkede. Naar det bestemmes, at Erstatningen beregnes efter Reglerne om partikulær Skade, betyder det, at kun Reglerne om Beregning af Erstatningen (f. Eks. § 154) kommer til Anvendelse, men derimod ikke de Regler, der afgør, om, eller i hvilke Tilfælde, bestemte Skader paa Skibet erstattes (f. Eks. §§ 155 og 156), idet dette bestemmes efter Havari grosse Reglerne, jfr. 1. Stk. I Paragraffens sidste Pkt. siges det, at Fradrag som bestemt i § 157 dog ikke finder Sted. Det samme maa gælde Fradrag i, eller Udelukkelse af, Erstatning ifølge andre Franchise-

bestemmelser, medmindre disse udtrykkeligt bestemmer noget andet.

IV

Omkostninger vedrørende Krav mod Trediemand.

A. IFØLGE Konventionens § 57 erstatter Assurandøren nødvendige Omkostninger til Sikring eller Gennemførelse af Krav mod Trediemand paa Erstatning for en af Forsikringen omfattet Skade.

Denne Bestemmelse maa sammenholdes med Konventionens § 78, 1. Stk., der i sit andet Punktum siger, at hvis der er Grund til at antage, at Skaden kan kræves helt eller delvis erstattet af Trediemand, skal den Forsikrede træffe de til Sikring og Gennemførelse af Kravet efter Omstændighederne nødvendige Foranstaltninger.

Efter Konventionens § 71 har det ingen Indflydelse paa Assurandørens Ansvar, at Skaden kan kræves erstattet hos Trediemand. Assurandøren indtræder i det Omfang, i hvilket han har betalt Erstatning for en Skade, i den Forsikredes Krav mod Trediemand paa Erstatning for Skaden. Det er altsaa i Reglen Assurandøren, der har den største Interesse i Gennemførelsen af Kravet mod Trediemand. Undertiden optræder Assurandøren i eget Navn, men undertiden anlægges Søgsmaalet i den Forsikredes Navn, navnlig naar der i Udlandet kræves opfyldt besværlige Formaliteter, for at Assurandøren kan blive anerkendt som rette Sagsøger. Ofte vil det være saadan, at den Forsikrede har et Krav mod Trediemand, som ikke vedkommer Assurandøren, f. Eks. i Kollisionssager et Krav paa Tidstabserstatning. I Reglen vil det være Assurandøren, der staar for Processens Gennemførelse og instruerer Sagførerne, og den Pligt, der i § 78 er paalagt den Forsikrede, vil derfor i Praksis væsentligst ytre sig i Foretagelsen af de første Skridt mod Trediemand til Sikring af Kravet, indtil Assurandøren kan tage sig af Sagen, dels i at være Assurandøren behjælpelig med Sagens Gennemførelse, navnlig med Hensyn til Tilvejebringelsen af de nødvendige Oplysninger.

Assurandøren maa erstatte Omkostningerne, selvom de viser sig forgæves, saaledes hvis Trediemand bliver frifundet i Retssagen. De Sagsomkostninger, som ved Dommen maatte blive tilkendt den frifundne Trediemand, falder ogsaa ind under Konventionens § 57. Hvis den Erstatning, der søges fra Trediemand, angaar Skade,

som paa Grund af en Franchisebestemmelse ikke erstattes af Assurandøren, hæfter denne heller ikke for Procesomkostningerne.

Efter Konventionens § 171 om Kaskointeresse-Forsikring og § 203 om Ladningsinteresse-Forsikring deltager Interesseassurandøren i Omkostninger som omhandlet i § 57, hvis han faar Andel i Erstatning fra Trediemand for Tab af Skibet eller Skade paa Varerne.

Omkostninger vedrørende Krav fra Trediemand.

B. Ifølge Konventionens § 58 erstatter Assurandøren endvidere nødvendige Omkostninger i Anledning af Forsvar mod Krav fra Trediemands Side, der omfattes af Forsikringen.

Ogsaa her maa henvises til Konventionens § 78, 1. Stk., der i sit sidste Pkt. bestemmer, at hvis Trediemand rejser Krav, der omfattes af Forsikringen, skal den Forsikrede varetage Assurandørens Interesse.

De vigtigste Tilfælde af saadanne Krav er Krav paa Erstatning for Sammenstødsskade, jfr. Konventionens §§ 160–162, og Krav paa Bjergeløn, men der forekommer ogsaa andre Tilfælde, f. Eks. et Værfts Krav for Reparation af forsikret Skib. Det gælder ogsaa her, at Omkostningerne maa erstattes, selv om de er forgæves, og at Sagsomkostninger, der tilkendes Trediemand, omfattes af Bestemmelsen.

Om Fordeling af Procesomkostninger se Kapitel VIII (Side 210-211).

V

Omkostninger ved at tilvejebringe Penge.

Konventionens § 59 bestemmer, at Assurandøren erstatter Omkostninger, herunder Renter, som den Forsikrede med Rimelighed har afholdt for at tilvejebringe Penge til Dækning af Havariudgifter, der omfattes af Forsikringen, eller for at stille Sikkerhed overfor Trediemand for Krav, der omfattes af Forsikringen.

I Konventionens § 79 er der paalagt den Forsikrede Pligt til, naar det er nødvendigt at afholde saadanne Omkostninger, da saa vidt muligt at give Assurandøren Lejlighed til at afgøre, om han vil tilvejebringe Pengene eller sørge for Sikkerhedsstillelsen. Efter § 89 er Assurandøren pligtig til at yde den Forsikrede Forskud til Dækning af Havariudgifter, og ifølge Klausul Nr. 185 (Side 232) er den Forsikrede pligtig at modtage Forskud.

I Vareforsikring kan den Forsikrede kræve, at Assurandøren stiller Depositum eller anden Sikkerhed for Havari grosse Bidrag, som det er nødvendigt at stille. Derimod har Assurandøren ikke nogen Pligt til i andre Tilfælde at stille Sikkerhed over for Trediemand, f. Eks. for dennes Krav paa Erstatning for Sammenstødsskade eller paa Bjergeløn, men i Praksis vil Assurandøren gøre det.

Naar den Forsikrede selv udlægger Penge til Dækning af Havariudgifter, erstatter Assurandøren ham Renter efter Konventionens § 88, 6 pCt. p. a. fra Udlægets Dato. At den Forsikrede i sin egen Bank maa betale mere end 6 pCt. p. a. for Pengene, anses i Praksis ikke at berettige ham til i Henhold til § 59 at kræve mere end 6 pCt. Rente erstattet af Assurandøren. Bestemmelsen i § 59 faar derfor væsentligst Anvendelse paa den Provision af Udlæg, som Havariagenter og Mæglere beregner sig, og iøvrigt paa den Forsikredes Udgifter ved at fremskaffe Penge i udenlandske Havne eller ved at faa Penge overført dertil.

VI

Besigtelsesomkostninger m.m.

ENDELIG bestemmes i Konventionens § 60, at Assurandøren erstatter nødvendige Omkostninger til Afgørelse af, om en ulykkelig Hændelse har medført Skade, der omfattes af Forsikringen, til Fastsættelse af saadan Skade og til Beregning af Erstatningen.

Efter § 60 erstattes navnlig Besigtelsesomkostninger, jfr. om Besigtelse § 137 for Skib, § 187 for Varer og § 230 for Udredningsgenstande. Endvidere Omkostningerne ved Opgørelse af Erstatningen, jfr. § 83. Udgifterne til den Forsikredes Repræsentants Virksomhed ved Besigtelser, Reparationer og Søforklaringer erstattes kun, hvis han har varetaget ogsaa Assurandørens Interesse i Tilfælde, hvor denne ikke har været repræsenteret.

Bestemmelsen i Kaskopolicen § 6 om, at Assurandøren erstatter Gebyrer for Klassifikationsselskabernes Besigtelse i Anledning af Skade, der omfattes af Forsikringen, gaar ud over, hvad der følger af Konventionens § 60, idet disse Besigtelsesgebyrer erstattes, selv om der foreligger anden Besigtelse, som er tilstrækkelig til Bestemmelse af Assurandørens Erstatningspligt.

Hvis der har været rimelig Grund til at antage, at der kunde

være indtraadt Skade, som omfattes af Forsikringen, bliver Omkostningerne til Afgørelse af, om saadan Skade foreligger, at erstatte, selv om det viser sig, at der ingen Skade er. Saaledes erstatter Assurandørerne, naar et Skib har haft en Grundberøring, Omkostninger ved Doksætning af Skibet for Undersøgelse af Bunden, selv om denne viser sig ubeskadiget.

Hvis den Forsikrede anlægger Sag mod Assurandøren for at faa hans Ansvar bestemt, maa Dommens Afgørelse med Hensyn til Sagsomkostningerne være endelig, saaledes at den Forsikrede ikke under Paaberaabelse af Konventionens § 60 kan forlange erstattet Sagsomkostninger, som ikke er tilkendt ham ved Dommen.

Om Fordeling af Besigtelsesomkostninger se Side 211.

SJETTE KAPITEL

Substituerede Udgifter og anden Substitution.

Havari grosse. FRA Havari grosse Retten kendes Begrebet substituerede Udgifter, nemlig Udgifter, som afholdes i Stedet for andre Udgifter, der vilde have været at erstatte som Havari grosse. Regel F i York-Antwerpen Reglerne 1950 bestemmer herom:

"Enhver ekstra Udgift, der afholdes i Stedet for en anden Udgift, "der vilde have været at beregne som Havari grosse, skal anses for "og godtgøres som Havari grosse uden Hensyn til mulig Besparelse "for andre Interesser, men kun indtil Beløbet af den Havari grosse "Udgift, der derved er undgaaet".

I Reglerne Xd, XId og XIV omhandles nogle specielle Tilfælde af substituerede Udgifter, nemlig Fremsendelsesomkostninger og lignende, Overtidsbetaling og midlertidig Reparation.

Hvis alle Udgifter, der kan erstattes efter York-Antwerpen Reglerne, klart faldt ind under Hovedreglen i Regel A, der definerer Havari grosse, vilde der ikke være Brug for en Regel om substituerede Udgifter. I saa Fald maatte nemlig en Udgift, der afholdtes i Stedet for en Udgift, for hvis Erstatning der var Hjemmel, ogsaa selv falde ind under Regel A. Forholdet er imidlertid det, at der ifølge Reglerne X og XI om Nødhavnsomkostninger erstattes adskillige Udgifter som ikke, eller dog kun ved en meget anstrengt Fortolkning, kan bringes ind under Hovedreglen i Regel A. Reglen om substituerede Udgifter har da den Virkning, at hvis en anden Udgift afholdes i Stedet for en af de nævnte, vil ogsaa den kunne erstattes i Havari grosse i det Omfang, den medfører Besparelse.

Som det vil ses omhandler Regel F kun Udgifter, men ikke anden Skade eller andet Tab. Det, der substitueres, maa være en Udgift, og det, for hvilket denne Udgift træder i Stedet, maa ogsaa være en Udgift.

Man kan spørge, om en lignende Regel om Substitution finder

Anvendelse inden for Søforsikringsretten, og om den i saa Fald der gælder Substitution af andet end Udgifter og for andet end Udgifter. *Substitution i Søforsikring.*

Nogen almindelig Regel om saadan Substitution findes ikke i Konventionen. Derimod findes der i Afsnittet om Kaskoforsikring tre Regler, efter hvilke der for Erstatning af visse Omkostninger kræves, at der er sparet andre Omkostninger for Assurandøren.

Konventionens § 142, 2. Stk., bestemmer, at Omkostningerne ved midlertidig Reparation, naar denne ikke – som omhandlet i Paragrafens 1. Stk. – er nødvendig, fordi endelig Reparation ikke eller ikke med Rimelighed kan udføres paa det Sted, hvor Skibet befinder sig, kun erstattes, for saa vidt herved andre Omkostninger spares for Assurandøren. *Midlertidig Reparation.*

Konventionens § 144, 2. Stk., der handler om Forsejlingsomkostninger, bestemmer, at hvis Forsejlingen til Reparationssted ikke sker nødtvungent, fordi Reparationen ikke kan udsættes, eller fordi det kan medføre Skade, at den udsættes, men derimod sker, efter at Tilbud er indhentet, for at opnaa billigere Reparation, erstatter Assurandøren Forsejlingsomkostninger i det Omfang, i hvilket herved andre Omkostninger spares for ham. *Forsejling.*

Konventionens § 152 bestemmer, at hvis den Forsikrede lader Reparationen udføre helt eller delvis i Overtid, erstattes herved foranledigede Omkostninger kun, for saa vidt andre Omkostninger spares for Assurandøren ved Reparationens Fremskyndelse. *Overtid.*

Som det vil ses, drejer det sig om tre Tilfælde af Omkostninger, der ikke er nødvendige for Reparationens Udførelse. De afholdes ofte alene eller fortrinsvis med Tanke paa Rederiets Interesser, og det vilde i Mangel af de positive Regler være usikkert, om de kunde forlanges erstattet af Assurandøren. Konventionen er altsaa gaaet den Vej, at lade deres Erstatning være afhængig af, i hvilket Omfang der spares andre Omkostninger for Assurandøren. Der lægges herved Vægt paa den faktisk opnaaede Besparelse; det er ikke tilstrækkeligt, at en Besparelse er tilsigtet, hvis den dog ikke opnaas. Paa den anden Side er det ikke nødvendigt, at Besparelse for Assurandøren er tilsigtet. Det er nok, at den er opnaaet, i hvert Fald *Princippet for Substitution.*

hvis den ikke stiller sig som rent tilfældig. Saaledes vil en midlertidig Reparation, der er foretaget for Rederiets egen Skyld, kunne erstattes, for saa vidt der spares Omkostninger derved, at den endelige Reparation ved en senere Lejlighed kan udføres billigere, eller derved, at en Dokning af Skibet spares, fordi den endelige Reparation er blevet opsat, til Skibet senere er i Dok for Reparation af anden Skade.

Naar det skal afgøres, i hvilket Omfang de afholdte Udgifter skal erstattes, tages der som oftest kun Hensyn til den Besparelse, der er opnaaet for Assurandøren, ikke tillige til Besparelse for Rederiet. Dog deles Forsejlingsomkostninger efter Konventionens § 144, 2. Stk., almindeligvis over de henholdsvis for Assurandøren og for Rederiet sparede Reparationsomkostninger.

Det Princip, der indeholdes i de nævnte Bestemmelser, antages at kunne anvendes paa andre ligeartede Tilfælde, der ikke udtrykkeligt er nævnt i Konvention eller Police.

Sødygtighedsattest. Hvis saaledes et Skib har haft et Havari, men det ikke passer Rederiet at lade Reparationen udføre paa det paagældende Tidspunkt, og man derfor i Stedet for at reparere nøjes med at faa Skaden besigtet og faa Sødygtighedsattest til fortsat Rejse eller længere, antages det i Praksis, at Assurandøren maa erstatte Udgifterne til Sødygtighedsattesten, for saa vidt der ved denne er opnaaet en Besparelse for dem, f. Eks. ved billigere Reparation. Det samme gælder Udgifterne til en Dykkerundersøgelse.

Hjemsendelse af Mandskab. Ifølge Kaskopolicens § 4 erstatter Assurandøren Hyre- og Kostpenge til Besætningen for den Tid, Skibet nødvendigt opholdes ved Reparation af Skader, der omfattes af Forsikringen, dog kun i det Omfang, Afmønstring ikke med Rimelighed kunde ske. Skønt Rederiets Omkostninger til Mandskabets Hjemsendelse ellers er Assurandøren uvedkommende, antages det dog, at Omkostninger ved at hjemsende Mandskab fra en Havn i Udlandet, hvor Skibet reparerer, kan forlanges erstattet i det Omfang, der herved er spared Hyre og Kostpenge for Assurandøren.

Doksætning med Ladning inde. Ekstraomkostninger ved at doksætte et Skib for Reparation med Ladning inde vil ofte blive erstattet som Havari grosse, men naar dette ikke er Tilfældet, maa disse Omkostninger som Regel bæres af

Rederiet som afholdt i dettes Interesse. Det sker saaledes undertiden, at et Skib, der har lidt et Havari, som det maa gaa i Dok for, alligevel tager Ladning ind, fordi denne skal være indtaget inden en bestemt Dato. Hvis der imidlertid er sparet Omkostninger for Assurandøren ved Doksætningen med Ladning inde, f. Eks. fordi det ved Reparationen foranledigede Ophold, under hvilket Assurandøren skal erstatte Hyre og Kostpenge, er blevet forkortet, maa Ekstraomkostningerne kunne erstattes op til Besparelsen.

Besætningens Udførelse af Reparationer.

Hvor et Rederi har ladet Skibets Besætning udføre Havarireparationer, som normalt vilde blive udført af et Skibsværft, har Kaskoassurandøren undertiden erstattet Hyre til dem af Besætningen, der har været beskæftiget med Reparationen, i den Tid der er medgaaet til denne. Saadan Hyre kan ikke ses som en Del af et Tidstab, undtaget ved Konventionens § 63, men som svarende til det Tab, Rederiet lider ved, at de paagældende i Reparationstiden er taget bort fra det almindelige Skibsarbejde. Dette Tab maa antages i Reglen at ville ytre sig i Skibets Overtidsregnskab, selvom det ikke direkte kan paavises.

Tæring af Reserveskrue.

Naar en Skibsskrue er blevet beskadiget, saaledes at den maa fornyes, sker det ofte, at man paasætter den ombordværende Reserveskrue for at undgaa, at Skibet opholdes ved at afvente en ny Skrue. Reserveskruen er i Reglen af Støbejern og tæres derfor mere ved Brugen end en Bronceskrue. Har Skibet normalt en Bronceskrue, kan der være Tale om som substitueret Tab at erstatte den Tæring paa Reserveskruen, der opstaar i Tiden indtil den nye Skrue kan paasættes, for saa vidt der er sparet Omkostninger for Kaskoassurandøren derved, at et Ophold for Skibet er undgaaet.

Andre Tilfælde.

Stort længere end til Tilfælde som de nævnte kan man næppe gaa inden for Søforsikringen. Navnlig kan man ikke som Substitut erstatte Tab, som er positivt undtaget fra Erstatning, og som end ikke vil kunne erstattes, naar de er lidt ved Redningsforanstaltninger, altsaa navnlig Tab, der omfattes af Konventionens § 63, jfr. ovenfor Side 163. Hvis et Skib har lidt Maskinskade og i Stedet for at gaa i Havn og faa Skaden repareret fortsætter til sit Bestemmelsessted med langsom Fart, kan det derved opstaaede Tidstab, derun-

der Hyre og Kostpenge, ikke forlanges erstattet, selv om Assurandøren har sparet Udgifterne til Anløbet af Reparationshavn.

Efter Omstændighederne vil ogsaa andet end Udgifter kunne erstattes som Substitut, jfr. det ovenfor nævnte Eksempel om Tæring af Reserveskrue, men det maa da kræves, at Tabet kan konstateres med Sikkerhed og nogenlunde Nøjagtighed. Der maa ogsaa kunne forekomme Tilfælde, hvor Substitution for anden Skade end Udgifter kan give Ret til Erstatning, men som oftest vil man her komme inden for Omraadet af Konventionens § 56 om Erstatning for Foranstaltninger til Afvendelse eller Begrænsning af Skade.

Der er en nær Forbindelse mellem Reglerne i Konventionens § 56 og Spørgsmaalene om Substitution. Selve det, at man ofrer noget for at frelse noget andet, er jo en Substitution af et Tab for et andet Tab. Omkostninger og Tab som dem, der er omtalt i de foranstaaende Eksempler, vil kunne bringes ind under Ordene i § 56 "Om-"kostninger eller andre Opofrelser gjort med det Formaal . . . . . "at begrænse Skade, der omfattes af Forsikringen", nemlig hvis de tillige har haft saadant Formaal. I Almindelighed vil man dog ikke paa dem anvende Fordelingsreglen i § 56, 2. Stk.

SYVENDE KAPITEL

Assurandørens Indtræden i den Forsikredes Rettigheder.

Konventionens Regler om Indtræden, §§ 71, 72, 133 og 197.

FOR TRE forskellige Tilfælde bestemmer Konventionen, at Assurandøren ved at udbetale Erstatning indtræder i den Forsikredes Rettigheder, idet det samtidig bestemmes eller forudsættes, at Assurandøren i saadanne Tilfælde maa udbetale den fulde Erstatning og ikke kan vælge at nedsætte Erstatningen med et Beløb svarende til Værdien af det, hvortil Forsikrede har Ret, og lade den Forsikrede beholde dette. Det gælder Konventionens § 71 om Skader, der kan kræves erstattet hos Trediemand, dens § 72 om det, der maatte være i Behold af den forsikrede Genstand i Totaltabstilfælde, og dens §§ 133 og 197 om Ret til Godtgørelse i Havari grosse for Skade, som er betalt af Assurandøren. Uden for disse Tilfælde er Reglen den, at Provenuer eller Rettigheder, som den Forsikrede opnaar som Følge af Havariet, ikke overtages af Assurandøren, men fradrages i Erstatningen, jfr. saaledes Konventionens § 153 om Kaskoforsikring, der bestemmer, at Værdien af gammelt Materiale, der hidrører fra Reparation, fradrages i Erstatningen, og den almindelige Regel i Konventionens § 73, hvorefter der i Erstatningen fradrages, hvad den Forsikrede som Følge af Havariet har sparet eller indtjent.

Dobbeltforsikring.

Der kan dog maaske være Grund til i denne Forbindelse ogsaa at minde om Konventionens § 17 om Dobbeltforsikring, der bestemmer, at Assurandøren, naar Dobbeltforsikringen er tegnet uden svigagtig Hensigt, hæfter over for den Forsikrede, som om han var Eneassurandør, men, naar han har betalt Erstatningen, har Regres til den anden Assurandør for dennes Andel.

Underforsikring.

Naar der foreligger Underforsikring, svarer Assurandøren kun efter Forholdet mellem Forsikringssum og Forsikringsværdi for, hvad han ellers skulde erstatte, jfr. Konventionens § 11, der videre bestemmer, at hvis Udbetaling af Erstatning medfører, at Assu-

randøren indtræder i den Forsikredes Ret til Godtgørelse i Havari grosse, til Erstatning fra Trediemand eller til, hvad der er i Behold af erstattede Genstande, finder saadan Indtræden kun Sted efter nævnte Forhold. Reglerne om Underforsikring er klare og betragtes i det følgende som forudsat.

I.

Konventionens § 72. Provenu ved Totaltab.

Først skal omtales Reglerne om Assurandørens Indtræden i Provenu af den forsikrede Genstand i Totaltabstilfælde, der indeholdes i Konventionens § 72:

"Udbetaler Assurandøren Erstatning for Totaltab eller som for "Totaltab, indtræder han fuldtud i den Forsikredes Ret til det, der "maatte være i Behold af den forsikrede Genstand, og kan fordre, "at den Forsikrede udleverer alle ham tilgængelige Dokumenter "og Bevisligheder af Betydning i saadan Anledning og er ham be-"hjælpelig ved Salg af, hvad der er i Behold."

Totaltabserstatning.

Om Totaltabserstatning bestemmer Konventionens § 84, at har den Forsikrede Ret til Erstatning for Totaltab eller som for Totaltab, kan han kræve Forsikringssummen udbetalt.

Erstatning for Totaltab ydes, hvor virkeligt Totaltab foreligger, nemlig hvor den forsikrede Genstand er gaaet helt til Grunde, ikke kan bjerges eller repareres, er ødelagt eller er unddraget den Forsikrede, uden at der er Udsigt til, at han vil faa den tilbage, Konventionens §§ 126 og 191. Erstatning som for Totaltab ydes i Tilfælde af konstruktivt og præsumptivt Totaltab, altsaa hvor det enten ikke kan betale sig at bjerge eller reparere Forsikringsgenstanden, eller hvor denne efter de nærmere Regler i Konventionen anses for tabt, hvis den ikke inden Udløbet af en vis Frist er bjerget eller kommet til Veje, Konventionens §§ 127–132 og 192.

For de Tilfælde, hvor den Forsikrede har Ret til Erstatning som for Totaltab, bestemmer Konventionens § 85, at den Forsikrede ikke herved er udelukket fra at kræve Erstatning efter Reglerne om partiel Skade. Hvis den Forsikrede ønsker at beholde sin Ret til Forsikringsgenstanden, kan han benytte sig af denne Bestemmelse. Men Assurandøren kan ikke herved komme til at yde mere end efter Reglerne for Totaltabserstatning, idet det i sidste Pkt. af § 85 bestemmes, at Erstatningen ikke kan overstige Erstatning som for

Totaltab, heri fradraget Værdien af, hvad der maatte være i Behold af den forsikrede Genstand. Reglen i § 85 tager navnlig Sigte paa Tilfældene af konstruktivt Totaltab.

Abandon.

Reglerne om konstruktivt og præsumptivt Totaltab har udviklet sig af de Regler om Abandon, som opstod paa et tidligt Tidspunkt af Søforsikringens Historie. Abandonreglerne tillod den Forsikrede i Havaritilfælde, hvor der var noget tilbage af Forsikringsgenstanden, eller hvor dens endelige Tab ikke var sikkert, at afstaa den til Assurandøren og forlange Forsikringssummen udbetalt. Abandon kunde f. Eks. finde Sted, naar Skibet var blevet kapret, eller naar det havde lidt Skade, saaledes at det var blevet usødygtigt, og befandt sig paa et Sted, hvor det ikke kunde repareres, eller hvor det ikke kunde betale sig at reparere det.

I Conventionen af 1850 gaves Ret til Abandon i Tilfælde af præsumptivt Totaltab, se § 168. I Tilfælde af virkeligt og konstruktivt Totaltab derimod gik Forsikringsgenstanden ikke over til Assurandøren, men dens Provenu fradroges i Forsikringssummen, se §§ 183 og 190.

Søloven af 1. April 1892 anvendte Abandonreglen ogsaa for Tilfælde af konstruktivt Totaltab, og lod i Tilfælde af virkeligt Totaltab Assurandøren overtage, hvad der maatte bjerges, se dens § 257.

Forsikringsaftalelovens § 73 indeholder den Regel, som er fulgt i Konventionens § 72, nemlig at Assurandøren i alle Totaltabstilfælde indtræder i det, der maatte være i Behold, uden at nogen formel Abandonerklæring i noget Tilfælde er nødvendig. Er Resterne af den forsikrede Genstand blevet bortsolgt, indtræder Assurandøren i Retten til Provenuet deraf.

Fuld Indtræden.

Assurandøren indtræder ifølge § 72 fuldtud i den Forsikredes Ret og faar altsaa det, der er i Behold, eller dets Provenu, selvom Værdien overstiger den udbetalte Erstatning. Tilfældet kan navnlig tænkes at forekomme ved Kursstigning eller ved Prisstigning paa Varer, der bortsælges uden for Bestemmelsesstedet, jfr. Konventionens § 192, Nr. 3.

Ingen Pligt til Indtræden.

Det kan ikke antages, at Assurandøren har nogen Pligt til at overtage det, der er i Behold, men viser han det fra sig, kan han næppe forlange dets Provenu fradraget i Forsikringssummen. As-

surandøren vil undertiden foretrække ikke at overtage Vraget af et sunket Skib for ikke at risikere, at Myndighederne paalægger ham at udrede Omkostningerne ved Vragets Fjernelse.

Delvis Betaling.

Under Krigen 1939–45 drøftedes det Spørgsmaal, hvorledes Assurandørens Stilling er, naar han betaler en Del af Erstatningen, men ikke er i Stand til at betale den hele paa Grund af sine økonomiske Forhold, saaledes som Tilfældet var for Dansk Krigs-Søforsikring for Varer. Det maa vistnok antages, at Assurandøren først, naar han har betalt hele Erstatningen for Totaltab med Tillæg af de Omkostninger, som maatte være at betale udover Forsikringssummen efter Konventionens § 61, og mulige Morarenter efter dennes § 90, kan være berettiget til Indtræden i det, der er i Behold af den forsikrede Genstand. Det synes naturligt at tillægge den Forsikrede Ret til at tilbageholde dette som Sikkerhed for, at Assurandøren fuldtud opfylder sine Forpligtelser. Hvis et disponibelt Provenu foreligger, vil Sagen naturligvis, saa vidt dette rækker, blive afgjort ved Modregning.

Risikoen for Forsikringsgenstanden under Havari.

Naar der er sket et Havari, som straks eller efter en vis Frist giver den Forsikrede Ret til Totaltabserstatning, og der da indtræder Begivenheder, som forringer Værdien af det, der er i Behold af den forsikrede Genstand, men som efter deres Art ikke omfattes af Forsikringen, opstaar det Spørgsmaal, om Assurandøren i Erstatningen kan gøre Fradrag for saadan Forringelse i Henhold til Konventionens § 84, 2. Stk. Det maa her antages, at Risikoen for Forsikringsgenstanden i et vist Omfang er Assurandørens allerede fra Havariets Indtræden, saaledes at Fradrag ikke kan gøres. Hvis den senere Skade omfattes af en anden Forsikring, er det dog rimeligst at lade denne bære Skaden, saaledes hvis et søforlist Skib rammes af Krigsskade, medens Krigsforsikringen endnu er i Kraft. Søskade paa et krigsforlist Skib bæres normalt af Krigsforsikringen, se ovenfor Side 118.

Interesseassurandøren indtræder ikke.

I Konventionen bestemmes det, at Interesseassurandøren ikke indtræder i Retten til det, der maatte være i Behold af den Genstand, til hvilken Interessen er knyttet, se om Kaskointeresse § 170, sidste Stk. og om Ladningsinteresse § 202, sidste Stk.

Hvad der indtrædes i.

Assurandøren indtræder kun i Provenuet af det, han har forsik-

ret. Hvis saaledes Udredningsgenstande er solgt i Forbindelse med Vraget af det forsikrede Skib, tilkommer den Del af Provenuet, der vedrører Udredningsgenstandene, ikke Kaskoassurandøren. Et særligt Spørgsmaal, der tidligere synes at have spillet en stor Rolle i Forbindelse med Reglerne om Abandon, jfr. endnu Marine Insurance Act, 1906, Sect. 63 (2), citeret nedenfor, er Spørgsmaalet om Retten til Fragt optjent af et Skib, for hvilket Totaltabserstatning udbetales. Det maa her antages, at Fragt optjent ved Rejser, der er udført efter det Tidspunkt, da Retten til Totaltabserstatning indtræder, maa være Kaskoassurandørens. Derimod har han næppe Ret til Fragt for Rejser udført inden dette Tidspunkt, men efter Indtrædelsen af den Begivenhed, der efter Udløbet af en vis Tidsfrist giver Ret til Erstatning som for Totaltab, f. Eks. en Beslaglæggelse fra fremmed Magts Side, jfr. Konventionens § 132.

Engelsk Ret.

I engelsk Ret sondres mellem *actual total loss* og *constructive total loss*, Marine Insurance Act, 1906, Sect. 56 (2). Naar Skibet er forsvundet, og Efterretninger om det ikke er modtaget inden en rimelig Tid, kan et *actual total loss* præsumeres, Sect. 58. *Notice of abandonment* er ikke nødvendig ved *actual total loss*. Naar der foreligger *constructive total loss,* kan den Forsikrede vælge, om han vil behandle Tabet som et *partial loss* eller abandonnere Forsikringsgenstanden til Assurandøren og behandle Tabet som et *actual total loss,* Sect. 61. Nærmere Regler om *notice of abandonment* gives i Sect. 62. Om Virkningen af Abandon bestemmer Sect. 63:

"(1) Where there is a valid abandonment the insurer is entitled "to take over the interest of the assured in whatever may remain "of the subject-matter insured and all proprietary rights incidental "thereto.

"(2) Upon the abandonment of a ship, the insurer thereof is en- "titled to any freight in course of being earned, and which is earned "by her subsequent to the casualty causing the loss, less the expen- "ses of earning it incurred after the casualty; and, where the ship "is carrying the owner's goods, the insurer is entitled to a reason- "able remuneration for the carriage of them subsequent to the "casualty causing the loss."

II.

Konventionens § 71. Erstatning fra Trediemand.

A. KONVENTIONENS § 71 bestemmer i 1. Stk., at det ingen Indflydelse har paa Assurandørens Ansvar, at Skaden kan kræves erstattet hos Trediemand, og i 2. Stk., at Assurandøren i det Omfang, i hvilket han har betalt Erstatning for en Skade, indtræder i den Forsikredes Krav mod Trediemand paa Erstatning for Skaden.

Disse Bestemmelser svarer til Forsikringsaftalelovens § 25 og til den tidligere gældende § 239 i Søloven af 1. April 1892, hvilke Bestemmelser dog ikke udtrykkeligt udtaler Reglen i § 71, 1. Stk., men maa antages at forudsætte den. Conventionen af 1850 gav en anden Regel, idet den i sin § 208 sagde:

"Er Skaden foraarsaget nogen Forsikkret af Skipperen, det øvrige "Skibsfolk eller Andre, skal den Skadelidte, forinden han kan ind- "tale Godtgjørelse hos Compagniet, have anvendt de Midler, som "Omstændighederne tillader, for at komme til Erstatning hos den "Skyldige eller af Skibet eller Fragten. Har han, naar Forsikkrings- "godtgørelsen udbetales ham, endnu ikke kunnet erholde saadan "Erstatning, indtræder Compagniet, forsaavidt det udbetalte Beløb "vedkommer, i hans Ret mod tredie Mand og kan fordre behørig "Overdragelse af Fordringen, hvor saadan Overdragelse ifølge Lov- "givningens Bestemmelser maatte være fornøden".

Den nyere Regel, hvorefter det er Assurandøren, der maa foretage den nødvendige Retsforfølgning mod Trediemand, vil ogsaa inden for Søforsikring som Regel være den, der bedst stemmer med Parternes Interesse, idet Assurandøren i højere Grad end den Forsikrede vil have den for Retsforfølgningen ønskelige Organisation og Erfaring. Indtil Assurandøren selv kan varetage sin Interesse, er den Forsikrede efter Konventionens § 78 pligtig til at træffe de til Sikring og Gennemførelse af Kravet efter Omstændighederne nødvendige Foranstaltninger.

Aftale om subsidiært Ansvar.

Der kan dog tænkes Tilfælde, hvor Assurandøren ikke føler sig tilstrækkelig betrygget ved denne Ordning, men kan ønske, at den Forsikrede faar den Stimulans, der ligger i, at han selv er økonomisk interesseret i, at Regreskravet bliver gennemført. Spørgsmaalet er da, om Assurandøren i sine Forsikringsbetingelser kan bestemme, at hans Ansvar skal være subsidiært. I Forsikringsaftalelovens § 25,

3. Stk., siges det, at Selskabet ikke kan forbeholde sig Ret til at indtræde i den sikredes Ret mod Trediemand i videre Udstrækning end i de to første Stykker af Paragraffen hjemlet. Dens første Stykke hjemler Ret til Indtræden i den sikredes Ret i det Omfang, i hvilket Selskabet har betalt ham Erstatning, og indeholder i 2. Pkt. Reglen om Domstolenes Adgang til at nedsætte Skadevolderens Erstatningspligt eller lade den helt bortfalde, hvis han har forvoldt Skaden ved en Uagtsomhed, der ikke kan betegnes som grov, eller hans Ansvar udelukkende hviler paa Danske Lovs 3–19–2. Paragraffens 2. Stk. nægter Selskabet Regres ved Livsforsikring og tildels ved Ulykkes- og Sygeforsikring. Forsikringsaftalelovens Motiver siger (Side 64), at Vedtagelser om Regres i andre end de ved § 25 hjemlede Tilfælde er ugyldige, og at det samme gælder Aftale om, at Selskabet kun skal være subsidiært ansvarlig. Der synes imidlertid ikke at kunne være noget til Hinder for, at Assurandøren i de Tilfælde, hvor han efter Loven som Hovedregel vilde have Regres, forbeholder sig subsidiært Ansvar. Dette kan i alt Fald ikke inden for Søforsikringen føre til Misbrug. Men naturligvis kan man ikke ved en Aftale om subsidiært Ansvar afskære Domstolene fra at nedsætte Trediemands Erstatningspligt eller lade den bortfalde.

Forsikringsaftalelovens § 25, 1. Stk., 2. Pkt.

B. Reglen i Forsikringsaftalelovens § 25, 1. Stk., 2. Pkt., om Nedsættelse eller Bortfald af Erstatningspligt kan ikke anvendes, hvor Trediemands Ansvar hviler paa Sølovens § 8 om Rederens Hæftelse for Skipperens og Mandskabets Fejl og Forsømmelse, se *Sø- og Handelsretsdom af 19. Maj 1933 (Lægter "Veritas V")*, og endvidere *Sø- og Handelsretsdom af 23. Oktober 1942 (Kt. "Karen")*, der sidestiller Marineministeriets Ansvar for Besætningen paa en Minestryger med et Rederis Ansvar efter Sølovens § 8. Jfr. ogsaa Sø- og Handelsretsdom af 15. Januar 1949, forandret (paa et andet Punkt) ved *Højesteretsdom af 15. December 1950 (s.s. "Odin")*.

I *Sø- og Handelsretsdom af 3. Maj 1948 (m.s. "Ton S")* og *23. November 1948 (m.s. "Hast IV")* er Forsikringsaftalelovens § 25, 1. Stk., 2. Pkt., fundet uanvendelig paa Reders Ansvar efter Sølovens § 118, jfr. § 8, for uforsvarlig Stuvning og Surring fra Skibets Side.

Som vedrørende Ansvar over for Skibe kan nævnes *Højesteretsdom*

af 4. Februar 1941 (s.s. "Riga") der angik Brand i et Skib under Reparation, opstaaet ved Værftsarbejdernes Uforsigtighed. Retten udtalte, at der under særligt Hensyn til, at Skaden var forvoldt under et Værfts Udførelse af et kontraktmæssigt Arbejde, under hvilket Skibet var overgivet i dets Varetægt, ikke fandtes at være Grund til at anvende Bestemmelsen i Forsikringsaftalelovens § 25, 1. Stk., 2. Pkt.

Ved *Sø- og Handelsretsdom af 4. December 1942 (m.s. "Carla")* fritoges Befragteren, der foretog Losningen af en Ladning Brunkul med en Kulkran, for at erstatte Skade, som Grabben havde forvoldt paa Skibet, idet det toges i Betragtning, at den af ham ved Anvendelsen af Grabbe udviste Uagtsomhed ikke kunde betegnes som grov, og at Skibet ikke kunde siges ved Losningen at være overgivet i Befragterens Varetægt.

I en af *Sø- og Handelsretten den 1. April 1949* paadømt Sag *(m.s. "Mary Win")* fandt Retten ingen Grund til at anvende Forsikringsaftalelovens § 25, 1. Stk., 2. Pkt., i et Tilfælde, hvor Befragterens Kran havde beskadiget Skibet. Retten henviste til, at Skibet henlaa ved Befragterens Kaj til Losning ved dennes Folk, samt ogsaa iøvrigt under Forhold, som Befragteren var Herre over, og at Skaden maatte antages at skyldes en høj Grad af Mangel paa Agtpaagivenhed ved Losningen.

Østre Landsrets Dom af 3. November 1948 (m.s. "Vesta") angik et Tilfælde, hvor et Skib, der laa ved Kajen, blev beskadiget ved, at en uforspændt Vogn, lastet med Tømmer, paa Kajen i Nærheden af Skibet blev paakørt af et Hestekøretøj, hvorved Tømmeret blev slynget ud over Kajen. Skibets Ejer forlangte Skaden erstattet af Hestekøretøjets Ejer, hvis Kusk havde Skylden, men Hestekøretøjets Ejer hævdede, at Skibet var forsikret, og at hans Ansvar burde bortfalde, da det udelukkende beroede paa Reglen i Danske Lovs 3–19–2. Skibets Ejer anførte heroverfor, at Skade som den skete efter Vedtægterne ikke erstattedes af den gensidige Forsikring, hvori Skibet var forsikret, og at han selv maatte have Ret til at vælge, om han vilde fremsætte sit Erstatningskrav mod Skadevolderens Principal eller mod sin Kaskoforsikring.

Retten udtalte:

"Det henstaar efter det fremkomne som tvivlsomt, om Appellanten

"vil kunne faa Skaden dækket af sin Forsikring, Derimod er det "uomtvistet, at Indstævnte efter D. L. 3–19–2 er ansvarlig for Ska- "den. Da Skadevolderens Principal som Følge af Skadens Karakter "er nærmest til at bære Tabet ved denne, medens Appellanten ikke "findes at burde henvises til først at anlægge en Retssag til Afgørelse "af Spørgsmaalet om, hvorvidt Søforsikringen overhovedet over "for Appellanten er pligtig at erstatte Skaden, vil Appellantens "Paastand være at tage til Følge."

Erstatning indgaaet til den Forsikrede

C. Ifølge Konventionens § 71, 1. Stk., er det den Omstændighed, at Skaden kan kræves erstattet, der ikke har nogen Indflydelse paa Assurandørens Ansvar. I det Øjeblik Erstatningen indgaar fra Trediemand til den Forsikrede, nedsættes Assurandørens Ansvar i tilsvarende Omfang. Dog maa det vel antages, at den Forsikrede, der opnaar Erstatning fra Trediemand, men faar denne i en fremmed Valuta, som han paa Grund af Restriktioner ikke kan tage hjem, maa være berettiget til at forlange den fulde Assuranceerstatning af Assurandøren og overlade denne det indefrosne Erstatningsbeløb.

Hvis den Forsikrede disponerer over Erstatningsfordringen eller denne afgøres ved Modregning, maa dette ligestilles med, at Betaling er indgaaet.

Indtræden ipso jure.

Assurandøren indtræder ved Assuranceerstatningens Udbetaling uden videre i den Forsikredes Krav mod Trediemand. Nogen formel Overdragelseserklæring er ikke nødvendig for Indtrædelsen, men den kan være af Betydning for Assurandøren som Legitimation over for Trediemand, og Assurandøren maa efter Konventionens § 82, 1. Stk., kunne forlange, at den Forsikrede giver ham denne Legitimation.

Erstatning fra fremmed Magt.

D. Et Spørgsmaal om Anvendelsen af Konventionens § 71 forelaa i den af *Sø- og Handelsretten den 19. September 1940* paadømte Sag *(s.s. "Skagen")*, under hvilken et Rederi, der havde forsikret Fragt hos Dansk Krigs-Søforsikring for Varer, forlangte Fragten erstattet, fordi Skibets Rejse fra England til Danmark med Koks ikke kom til Udførelse paa Grund af Danmarks Besættelse den 9. April 1940. Assurandøren nægtede at betale Erstatning for Fragten, indtil det

havde vist sig, om der fra England indgik en Fragt eller Erstatning for midlertidig Brug af Skibet i den Tid – 8 Dage – som vilde være medgaaet til Rejsen Newcastle–Odense, for hvilken Forsikringen var tegnet.

Retten udtalte:

"Genstand for den her under Sagen omhandlede Forsikring var "Sagsøgernes Interesse i Fragten for s.s' Skagen's Rejse Newcastle– "Odense. Der er Enighed om, at denne Fragt maa anses for tabt "for Sagsøgerne, og at de Sagsøgte bærer Ansvaret for dette Tab. "De Sagsøgtes Tilsvar over for Sagsøgerne er herefter i Dispachen "opgjort til Kr. 92.079.79. Det er muligt, at Sagsøgerne som Følge "af Trediemands Brug af Skibet til en ganske anden Rejse har et "Krav paa Fragt eller Erstatning mod denne Trediemand. Dette "bør imidlertid – som ogsaa af Dispachøren antaget – være uden "Betydning for Opgørelsen af de Sagsøgtes Tilsvar, idet et saadant "Krav under de foreliggende Omstændigheder efter Rettens Me- "ning henhører under eller ganske bør sidestilles med de i Søfor- "sikrings-Konventionens § 71 ommeldte Erstatningskrav mod Tre- "diemand, som er uden Indflydelse paa Assurandørens Ansvar. Sag- "søgernes Paastand . . . . . "vil derfor være at tage til Følge."

Omfanget af Assurandørens Indtræden.

E. Konventionens § 71, 2. Stk., siger, at Assurandøren indtræder i Kravet mod Trediemand "i det Omfang, i hvilket han har betalt Erstatning for en Skade."

Fortolkningen af de citerede Ord kan undertiden volde Vanskelighed. Forsikringsaftalelovens Motiver siger ad § 25 (Side 63) ved Omtalen af Spørgsmaalet om det indbyrdes Forhold mellem Selskabet og den Skadelidende med Hensyn til Regresretten, at man har anset det for rettest at overlade dets Afgørelse til Retsanvendelsen.

Naar Trediemands Erstatning er større end Assurandørens.

Hvis Trediemands Erstatning overstiger det Beløb, som Assurandøren har betalt for Skaden, maa Hovedreglen være, at det overskydende tilfalder den Forsikrede. Tvivl kan dog opstaa, naar Kursstigning har bevirket, at Erstatningen fra Trediemand er blevet forøget. Hvis det drejer sig om Kursstigning indtraadt efter, at As-

surandøren har betalt Erstatning, maa Gevinsten være Assurandørens. Er Kursstigningen indtraadt tidligere, og er Forholdet det, at Trediemand kun betaler Erstatning for en Del af den Skade, som omfattes af Forsikringen, f. Eks. hvis Trediemand betaler Erstatning for selve Reparationen af den Skade, han har forvoldt paa det forsikrede Skib, men ikke for de Dokningsomkostninger eller de Udgifter til Hyre og Kostpenge, som paaløber i Forbindelse med Reparationen og betales af Assurandøren, kan der være Grund til at anvende Kursgevinsten til hel eller delvis Dækning af de sidstnævnte Poster, i hvert Fald hvis den Forsikrede ikke har andet udækket Tab i Forbindelse med Havariet. Dette vilde stemme med Principet i Konventionens § 73, hvorefter det, den Forsikrede har indtjent som Følge af Havariet, skal fradrages i Erstatningen, jfr. nedenfor Side 203–207. Naar Erstatning fra Trediemand for Skade paa forsikret Skib, saaledes som det ofte sker, er ydet paa Grundlag af en Besigtelse, inden Skaden endnu er repareret, og Reparationen senere bliver udført til en billigere Pris, maa den Forsikrede have Ret til at beholde Forskellen. Dog vil det være rimeligt, hvis der paa Skaden falder Omkostninger, f. Eks. Andel i Dokudgifter, som Trediemand ikke har erstattet, da først at dække saadanne Omkostninger af den indkomne Erstatning.

Renter.

Med Hensyn til Renter, der betales af Trediemand, maa Reglen være den, at de tilfalder Assurandøren, for saa vidt de angaar Tiden efter, at Assurandøren har betalt Erstatning. Angaar de Tiden før Assurandøren betaler Erstatning, tilfalder de ham kun i det Omfang, han selv har betalt Rente til den Forsikrede.

Trediemands Erstatning nedsat.

Naar Skaden i Forhold til Trediemand ved Dom eller Forlig, f. Eks. i en Kollisionssag, ansættes til (eller iøvrigt maa antages at udgøre) et større Beløb end det, som Assurandøren har betalt til den Forsikrede, men Trediemand af en eller anden Grund ikke betaler den fulde Skade, kan der være tre Veje at gaa:

Enten kan man lade Assurandøren gaa forud, saaledes at han – op til det Beløb, han har betalt – faar hele Erstatningen fra Trediemand. Hvis Erstatningen fra Trediemand ikke naar op til Assuranceerstatningen, vil Assurandøren altsaa faa den hele, medens den Forsikrede faar Assuranceerstatningen, men ikke mere. Den For-

sikrede faar altsaa ikke nogen Fordel af, at Skaden i Forhold til Trediemand er ansat højere.

Eller man kan lade den Forsikrede gaa først, saaledes at han af Erstatningen fra Trediemand faar fuld Dækning for Forskellen mellem Skaden, som den er ansat i Forhold til Trediemand, og Assuranceerstatningen, medens Assurandøren kun faar Resten. Paa denne Maade vil den Forsikrede – hvis Erstatningen fra Trediemand slaar til – ialt faa Erstatning for hele det Beløb, til hvilket Skaden er ansat i Forhold til Trediemand.

Endelig kan man gaa en Mellemvej og lade Assurandøren og den Forsikrede være ligestillede ved Fordelingen af Erstatningen fra Trediemand, altsaa saaledes, at Assurandøren indtræder efter Forholdet mellem dem af ham betalte Erstatning og det Beløb, hvortil Skaden er ansat i Forhold til Trediemand.

I Søforsikring er det fast Praksis at anvende den sidstnævnte Fordelingsmaade i Tilfælde, hvor Grunden til, at der fra Trediemand ikke opnaas hele det Beløb, hvortil Skaden i Forhold til ham er ansat, er Kursfald, Insolvens, eller at den Forsikrede i en Kollisionssag har Medskyld i Skaden.

At Assurandørens Erstatning er mindre end den i Forhold til Trediemand ansatte Skade, kan skyldes, at der i Reparationsomkostningerne for Skade paa et forsikret Skib ifølge Forsikringsbetingelserne gøres visse Afdrag, medens der, som det er sædvanligt i Kollisionssager, ikke i Kollisionserstatningen gøres saadanne Afdrag. Her er der i Praksis ingen Tvivl om, at Erstatningen i de nævnte Tilfælde fordeles forholdsmæssigt mellem Assurandøren og den Forsikrede. Det samme maa i Almindelighed gælde, hvis der for Forsikringen gælder en Fradragsfranchise. Dog maa det i Forsikringsbetingelserne kunne aftales, at den fulde Franchise skal bæres af den Forsikrede, uanset at der indgaar Erstatning fra Trediemand. Det ses ikke, at dette kan være i Strid med den tvingende Regel i Forsikringsaftalelovens § 25, 3. Stk. Denne Bestemmelse vil sikkert kun udelukke Assurandøren fra at betinge sig Ret til at indtræde i et større Beløb end det, han har betalt, eller Ret til Indtræden i Erstatning for Liv, Ulykke eller Sygdom som omtalt i Paragraffens andet Stykke. Iøvrigt maa Assurandøren og den Forsikrede

kunne ordne Spørgsmaalet om Indtræden ved Bestemmelse i Forsikringsbetingelserne. Det er ikke rimeligt at antage, at Forsikringsaftaleloven, naar den overlader et Spørgsmaal som dette til Retsanvendelsen, samtidig skulde forbyde Parterne at ordne det imellem sig ved en fornuftig Forhaandsaftale.

Totaltab af Skib. Rederansvarsbegrænsning.

Er ved Totaltab af et forsikret Skib dettes Værdi i Forhold til Trediemand ansat til et højere Beløb end Kaskotaksten, maa det Beløb, der er indgaaet fra Trediemand, fordeles mellem Assurandøren og den Forsikrede, hvis Forholdet er det, at Ansættelsen af Skibets Værdi har været bestemmende for det indgaaede Beløbs Størrelse, saaledes navnlig naar Trediemand i en Kollisionssag kun dømmes til at betale en Andel af Skaden, fordi det forsikrede Skib har Medskyld i Sammenstødet. Har det derimod paa Grund af Reglerne om Rederansvarets Begrænsning ikke faaet nogen Indflydelse paa det Beløb, der er opnaaet fra Trediemand for Tabet af Skibet, at dets Værdi er ansat til mere end Kaskotaksten, synes det rimeligt at lade Kaskoassurandøren faa hele Beløbet. Taksten er ifølge Konventionens § 10, 2. Stk., altid bindende for den Forsikrede. Meningen med Taksten er at afskære Diskussion mellem den Forsikrede og Assurandøren om Skibets Værdi, og det er derfor naturligt at holde fast ved Taksten som det rette Udtryk for Værdien, saalænge man ikke derved, at en højere Værdiansættelse har faaet faktisk Indflydelse paa den indgaaede Erstatnings Størrelse, nødes til at tage Hensyn til den højere Værdi. Hertil kommer, at en Værdiansættelse, som Trediemand paa Grund af sin Ansvarsbegrænsning ikke har nogen økonomisk Interesse i at kritisere, ofte vil være for høj.

Hvis der er flere Krav, der gøres gældende i Begrænsningssummen, vil Størrelsen af den Forsikredes anerkendte Krav over for Trediemand komme til at spille en Rolle for den Andel af Begrænsningssummen som opnaas. I Praksis har man, hvor den Forsikrede over for Trediemand fik anerkendt et større Beløb end Kaskotaksten som Skibets Værdi og ved Fordelingen af det skyldige Skibs Begrænsningssum fik Andel i denne i Forhold til dette større Beløb, opgjort Forholdet mellem Assurandøren og den Forsikrede saaledes, at der tillagdes Assurandøren saa meget af den opnaaede Er-

statning, som vilde være faldet paa Skibets Værdi, hvis denne havde været ansat til Kaskotaksten, medens den Forsikrede fik Resten.

Erstatning fra Trediemand ifølge mindelig Overenskomst.

Naar Erstatningen fra Trediemand er fastsat ved mindelig Overenskomst, vil det ofte være vanskeligt at afgøre, hvilke Faktorer der har haft Indflydelse paa dens Størrelse. I saadanne Tilfælde maa det være den Forsikredes Sag, hvis han vil have Andel i Erstatningen fra Trediemand, at bevise, at Erstatningen er fastsat paa Grundlag af en Skadesansættelse, der udviser et større Beløb end det af Assurandøren betalte, og at dette har haft Indflydelse paa Erstatningens Størrelse.

Cross Liability.

F. Naar et forsikret Skib har haft et Sammenstød med et andet Skib, og begge Skibe har Skyld, saaledes at det paalægges dem at bære den samlede Skade i et vist Forhold, jfr. Sølovens § 220, opgøres Forholdet til Assurandøren ifølge Praksis efter Cross Liability Principet (Dobbeltkravslæren, Bruttometoden). Efter dette Princip lader man det ikke blive ved den Saldo, der faktisk er betalt af det ene Skib til det andet, men betragter Forholdet som om det forsikrede Skib havde betalt hele sin Andel af det fremmede Skibs Skade til dette, og fra det fremmede Skib havde modtaget hele dette Skibs Andel af det forsikrede Skibs Skade. Herved opnaar man bl. a., at det forsikrede Skib faar godskrevet hele det fremmede Skibs Andel af saadan Skade, som ikke omfattes af Forsikringen, altsaa navnlig Tidstab.

Cross Liability Principet er gennem mange Aar anvendt i dansk Søforsikringspraksis. I England har det udtrykkelig Hjemmel i en Policeklausul, jfr. Institute Time Clauses, 1941 (Hulls) § 1, citeret ovenfor Side 65–66. Den engelske Bestemmelse gør Undtagelse for det Tilfælde, at et af Skibene eller de begge har begrænset Ansvaret. Denne Undtagelse synes ikke tilstrækkelig begrundet og kan ikke antages at gælde i dansk Ret. Men naturligvis maa man ved Cross Liability Opstillingen tage Ansvarsbegrænsningens Virkning i Betragtning, saaledes at Forskellen mellem de to fingerede Erstatningsbetalinger bliver lig den faktisk betalte Saldo. Spørgsmaalet var fremme i den af *Højesteret den 19. November 1937* paadømte Sag *(s.s. "Fredensbro")*, men blev ikke afgjort ved Dommen.

Indtræden ved Forskudsbetaling.

G. Et Spørgsmaal, der ikke synes at være afgjort i Praksis, er det, om Assurandøren allerede ved at betale Forskud paa Erstatningen, jfr. Konventionens § 89 og Klausul Nr. 185 (nedenfor Side 232), indtræder i Retten mod Trediemand. Det maa vistnok antages under Hensyn til den Interesse, Assurandøren kan have i at sikre sig baade i Forhold til Trediemand og i Forhold til den Forsikrede. Hvis det af processuelle Grunde er nødvendigt, at Assurandøren og den Forsikrede optræder Side om Side i Retsforfølgningen mod Trediemand, maa den Forsikrede være pligtig at medvirke hertil.

Interesseassurandørens Indtræden.

H. Om Kaskointeresse-Assurandøren bestemmer Konventionens § 170, 4. Stk., at hvis Erstatning fra Trediemand for Tab af Skibet indbringer mere end Kaskoassurandøren er berettiget til at indtræde i, indtræder Kaskointeresse-Assurandøren i det Omfang, i hvilket han har betalt Erstatning for Skaden, i den Forsikredes Ret til det overskydende. Konventionens § 202, 4. Stk., indeholder en tilsvarende Regel om Ladningsinteresse-Assurandørens Ret til at indtræde i Erstatning for Skade paa Varerne.

Fraskrivning af Ret til Erstatning.

J. Konventionens § 71, 3. Stk., bestemmer, at hvis den Forsikrede ved Aftale har fraskrevet sig Ret til Erstatning, bortfalder Assurandørens Ansvar i det Omfang, i hvilket hans Regres herved udelukkes, men at dette dog ikke gælder, hvis saadan Aftale maa anses for sædvanlig. Saadanne Ansvarsfraskrivninger forekommer navnlig i Fragtkontrakter, Bugseringskontrakter og i Kontrakter med Skibsværft. I Reglen drejer det sig om Klausuler i Standardkontrakter, der maa anses for sædvanlige, saaledes at Assurandøren sjældent i Praksis vil kunne paaberaabe sig denne Bestemmelse i Konventionen, jfr. det ovenfor Side 63 om dens § 64 bemærkede.

Undertiden betinges det af en Transportør, for at omgaa Lovregler, der forbyder Ansvarsfraskrivelse, at han ved at erstatte en Skade paa de transporterede Varer skal faa Ret til at indtræde i Vareejerens Krav mod Assurandøren af Varerne (Benefit of Insurance Clause). En saadan Aftale vil ofte være ugyldig, saaledes ifølge Haag-Reglerne, jfr. Lov Nr. 150 af 7. Maj 1937 om Gennemførelse af den internationale Konvention af 25. August 1924 om Konnossementer, § 3, Nr. 8, der siger:

"Ethvert Forbehold i Fragtaftalen, der gaar ud paa at fritage "Bortfragteren eller Skibet for Ansvar for Beskadigelse eller Tab "som Følge af Fejl eller Forsømmelse i Henseende til Opfyldelse "af Forpligtelser efter denne Paragraf eller paa at indskrænke "Ansvaret anderledes end bestemt i denne Lov, er ugyldigt. For- "behold om Overdragelse til Bortfragteren af Ret til Erstatning "ifølge Forsikringsaftale og lignende Forbehold anses som Forbe- "hold om Fritagelse for Ansvar."

Selv hvor en saadan Aftale ikke maatte være ugyldig, maa Assurandøren i Henhold til Konventionens § 71, 3. Stk., kunne afvise Krav fra Transportøren. For en Sikkerheds Skyld har man i Varepolicen optaget den saakaldte Bailee-Klausul, se Policens § 10, nedenfor Side 240.

Engelsk Ret. K. I engelsk Ret indeholdes Reglerne om Assurandørens Indtræden i den Forsikredes Rettigheder (Subrogation) i Marine Insurance Act, 1906, Sect. 79, der lyder saaledes:

"(1) Where the insurer pays for a total loss, either of the whole, "or in the case of goods of any apportionable part, of the subject- "matter insured, he thereupon becomes entitled to take over the "interest of the assured in whatever may remain of the subject- "matter so paid for, and he is thereby subrogated to all the rights "and remedies of the assured in and in respect of that subject- "matter as from the time of the casualty causing the loss."

"(2) Subject to the foregoing provisions, where the insurer pays "for a partial loss, he acquires no title to the subject-matter insured, "or such part of it as may remain, but he is thereupon subrogated "to all rights and remedies of the assured in and in respect of the "subject-matter insured as from the time of the casualty causing "the loss, in so far as the assured has been indemnified, according "to this Act, by such payment for the loss."

Som det vil ses, sondrer denne Bestemmelse ikke som Konventionens §§ 72 og 71 mellem Ret til Indtræden i Provenu i Totaltabstilfælde og Ret til Indtræden i Erstatning fra Trediemand, hvad enten denne angaar Totaltab eller mindre omfattende Skade. Sect. 79 sondrer mellem Totaltab og partiel Skade, men Reglen om

Totaltab angaar baade Provenu af den forsikrede Genstand og Erstatning fra Trediemand. Bestemmelsen maa sammenholdes med den ovenfor Side 185 citerede Sect. 63 om Abandon.

Spørgsmaalet om Assurandørens Indtræden i Retten til Erstatning fra Trediemand har givet Anledning til mange Retssager baade før og efter Ikrafttrædelsen af Marine Insurance Act, 1906.

En af de vigtigste af de ældre Sager var *North of England Iron Steamship Insurance Association v. Armstrong,* der blev paadømt af Queen's Bench i 1870.

Et Skib, hvis Kaskotakst var £6.000, kolliderede med et andet, sank og gik tabt. Det andet Skib fik Skylden, men begrænsede sit Ansvar til £5.684. Under Retssagen havde det tabte Skibs Reder ansat dets Værdi til £9.000, og denne Værdi blev godtaget af Retten. Rederen forlangte nu 3000/9000 af det andet Skibs Begrænsningsbeløb, men Dommen gav Kaskoassurandøren Ret til det hele.

Dette Resultat stemmer med det ovenfor for dansk Rets Vedkommende antagne og kunde begrundes paa samme Maade: naar den højere Værdiansættelse overfor Trediemand ikke giver sig Udslag i Størrelsen af den faktisk opnaaede Erstatning, bør man fastholde den mellem Assurandøren og den Forsikrede gældende Værdiansættelse, Kaskotaksten, som det rette Udtryk for Skibets Værdi, og derfor lade Assurandøren faa hele Erstatningen fra Trediemand. Dommerudtalelser i Sagen gaar imidlertid videre, idet de tyder paa, at hvis det skyldige Skib havde erstattet hele Tabet, £9.000, maatte Kaskoassurandørerne have haft Ret til hele dette Beløb, uanset at de kun havde betalt den Forsikrede £6.000. Senere Dommerudtalelser gaar dog herimod. I en Sag fra 1930, *Glen Line Ltd. v. Attorney-General* udtalte Lord Atkin: "Subrogation will only give the insurer rights up to 20s. in the £ on "what he has paid". Han fremhævede Forskellen mellem *Subrogation* (Sect. 79), der giver "all rights and remedies of the assured in and in respect of the subject matter" og *Abandonment* (Sect. 63), der giver "all proprietory rights incidental thereto". *Abandonment* kan medføre, at Assurandøren gennem Provenuet faar mere end han har betalt, men giver ham ikke Ret til Indtræden i Erstatning fra

Trediemand; saadan Ret opnaas, naar Forsikringsydelsen er betalt, ved *Subrogation* efter Sect. 79, men denne kan ikke give Assurandøren mere, end han har betalt.

I en Sag fra 1915, *Thames and Mersey Marine Insurance Co. v. British and Chilian Steamship Co.* forelaa Spørgsmaalet om Omfanget af Assurandørens Ret til Indtræden, uden at der var Tale om Ansvarsbegrænsning. Skibets Værdi ansattes til £65.000, men Kaskotaksten var kun £45.000. Det fremmede Skib fik 5/12 af Skylden for Kollisionen og blev dømt til at betale £26.900, nemlig 5/12 af £65.000 med Fradrag af nogle Omkostninger. Assurandørerne forlangte sig hele det indgaaede Beløb, £26.900, godskrevet, men Rederiet hævdede, at de ikke havde Ret til mere end 5/12 af Kaskotaksten, £45.000. Dommeren, Scrutton J., kom til det Resultat, at da det Beløb, som Rederiet havde faaet fra det andet Skib, var mindre end det Beløb, Assurandørerne havde betalt, maatte disse have Ret til det, uanset at det var fastsat paa Grundlag af en større Værdi end Kaskotaksten. Denne Dom blev stadfæstet af Appelretten i 1916. Swinfen Eady L. J. udtalte der, at Lovens Sect. 79 indeholder den Retsregel, der blev fastslaaet i Sagen North of England Insurance Co. v. Armstrong, at Underinstansens Dom var rigtig paa dette Punkt, og at Sagsøgerne havde Ret til ethvert Beløb, som Rederiet modtog vedrørende Skibet, op til Forsikringssummen, £45.000.

I dansk Praksis vilde man som omtalt have antaget, at det fra Trediemand opnaaede Beløb maatte deles mellem den Forsikrede og Assurandøren, saaledes at den Forsikrede fik 5/12 af £20.000 og Assurandøren 5/12 af £45.000.

De nævnte Sager angik Totaltab. Om partiel Skade handlede Sagen *Goole and Hull Steam Towing Co., Ltd. v. Ocean Marine Insurance Co., Ltd. (1928)*. Det forsikrede Skib, hvis Kaskotakst var £4.000, led Skade ved Kollision med et andet Skib, og Reparationsomkostningerne androg £5.000. Skibene blev anset for lige skyldige i Kollisionen, og det forsikrede Skib fik erstattet £2.500 af det andet Skib. Rederiet forlangte nu £2.500 hos sine Assurandører, men disse vilde kun betale £1.500. Dommen gav Assurandørerne Medhold. MacKinnon J. udtalte, at efter Ordene i Sect. 79 (2) ind-

træder Assurandøren i den Forsikredes Rettigheder i det Omfang den Forsikrede "i Henhold til denne Lov" var blevet holdt skadesløs ved Assurandørens Betaling, og at "i Henhold til denne Lov", naar det drejede sig om takseret Police, vilde sige i Henhold til den mellem Parterne trufne Aftale.

Efter dansk Praksis vilde i dette Tilfælde den Forsikrede have kunnet kræve £2.000 af Assurandørerne.

III

Provenu eller Erstatning.

UNDERTIDEN kan der opstaa Spørgsmaal om, hvorvidt et Beløb, der i Totaltabstilfælde er indkommet for Skib eller Varer, skal betragtes som Provenu eller som Erstatning fra Trediemand. Afgørelsen heraf har den Betydning, at hvis Beløbet er Provenu, tilkommer det efter Konventionens § 72 fuldtud Assurandøren, men hvis det er Erstatning fra Trediemand, indtræder Assurandøren efter § 71 kun deri i det Omfang, i hvilket han har betalt Erstatning for Skaden. Hvis Skib eller Varer bliver taget af en fremmed Magt, der yder hel eller delvis Erstatning derfor, maa denne betragtes som Erstatning fra Trediemand, saaledes at den Forsikrede, der har faaet Totaltabserstatning hos sin Assurandør, kan faa Ret til en Andel deraf. Hvis derimod den fremmede Stat sælger Skibet eller Varerne for den Forsikredes Regning, og derefter udbetaler ham Salgssummen, maa der formentlig siges at foreligge et Provenu, som i sin Helhed tilfalder Assurandøren, hvis han har udbetalt Totaltabserstatning. Men naturligvis kan der fremkomme tvivlsomme Mellemtilfælde.

IV

Havari grosse Godtgørelse. Konventionens §§ 133 og 197.

KONVENTIONENS § 133 bestemmer, at hvis Tab af Skibet helt eller delvis kan fordres godtgjort som Havari grosse, udelukker dette ikke den Forsikrede fra at kræve Erstatning som for Totaltab, og at Assurandøren i det Omfang, i hvilket han har betalt Erstatning for Skade, der beregnes som Havari grosse, indtræder i den Forsikredes Ret til Havari grosse Godtgørelsen. I Konventionens § 197 bestemmes det, at den Omstændighed, at Skade paa Varerne kan fordres godtgjort som Havari grosse, ikke udelukker den Forsikrede fra at kræve Erstatning efter Reglerne om partikulær Skade, og at

Assurandøren i det Omfang, i hvilket han har betalt saadan Erstatning, indtræder i den Forsikredes Ret til Havari grosse Godtgørelsen for den paagældende Skade.

Disse Regler, der er omtalt ovenfor Side 159-160, afviger fra den tilsvarende Bestemmelse i Forsikringsaftalelovens § 66, ifølge hvilken Selskabet ved Udbetaling af Erstatning for Havari grosse Skaden indtræder fuldtud i den Forsikredes Ret mod de andre Deltagere i Havariet. Konventionen har givet samme Indtrædelsesregel som den, der gælder for Assurandørens Indtræden i Ret til Erstatning fra Trediemand, og der kan derfor henvises til, hvad der ovenfor er bemærket derom.

Reglen i Konventionens § 133, der jo kun angaar Totaltabstilfælde i Kaskoforsikring, har ikke nogen stor praktisk Betydning. Derimod finder Reglen i § 197 om Vareforsikring meget hyppigt Anvendelse. Det vil næsten altid være saadan, at Havari grosse Skade paa Varer vil blive erstattet af Vareassurandøren efter Reglerne om partikulær Skade, og at det derfor vil være Assurandøren, der kræver Havari grosse Godtgørelsen. Da Forsikringsværdien af Varer fastsættes paa Grundlag af Værdien paa Afgangsstedet ved Forsikringens Begyndelse (i Praksis Fakturaværdien) med visse Tillæg, jfr. Konventionens § 178, medens Havari grosse Godtgørelsen fastsættes paa Grundlag af Markedsværdien paa Bestemmelsesstedet ved Rejsens Slutning, jfr. York-Antwerpen Reglerne, Regel XVI, vil det ofte være saaledes, at Godtgørelsen overstiger det af Assurandøren for Skaden betalte Beløb, eller i hvert Fald er ansat paa Grundlag af en højere Værdi end den, hvorefter Assurandørens Erstatning er beregnet. I saadanne Tilfælde maa den Forsikrede have Ret til Andel i Havari grosse Godtgørelsen. Assurandøren, der ofte af den Forsikrede vil være blevet legitimeret til at indfordre Havari grosse Godtgørelsen (ved et Letter of Subrogation eller ved en Klausul i den Skadeskvittering, han har underskrevet) maa derfor udbetale Forskellen til den Forsikrede. De Renter, der i Havari grosse Godtgørelsen er tillagt Godtgørelsen, tilkommer den Forsikrede, for saa vidt hans Andel i Godtgørelsen angaar, og maa, for saa vidt Assurandørens Andel angaar, deles mellem Assurandøren og den Forsikrede, saaledes at Assuran-

døren kun faar de Renter, der er paaløbet efter det Tidspunkt, da han har betalt Erstatning til den Forsikrede.

Interesseassurandørens Indtræden i Havari grosse Godtgørelse.

Om Interesseassurandørens Indtræden bestemmer Konventionens § 170, 4. Stk., for Kaskointeresse-Forsikring, og § 202, 4. Stk., for Ladningsinteresse-Forsikring, at hvis Godtgørelse i Havari grosse for Tab af Skibet eller for Skade paa Varerne indbringer mere end Kaskoassurandøren eller Vareassurandøren er berettiget til at indtræde i, indtræder Interesseassurandøren i det Omfang, i hvilket han har betalt Erstatning for Skaden, i den Forsikredes Ret til det overskydende. Denne Ret er uafhængig af, om Interesseassurandøren betaler nogen Andel af det paa Genstanden faldende Havari grosse Bidrag. Interesseassurandøren er kun, naar det særlig er aftalt, pligtig til at deltage i Bidrag til Havari grosse, se for Kaskointeresse-Forsikring Konventionens § 171 og for Ladningsinteresse-Forsikring dens § 203.

Engelsk Ret.

Hvad angaar engelsk Ret, blev det i Dommen i Sagen *Boag v. Standard Marine Insurance Co. (1936)*, stadfæstet af Appelretten i 1937, antaget, at Vareassurandøren, hvis Police var takseret, havde Ret til alt, hvad der ifølge Havari grosse Opgørelsen indgik for overbordkastede Varer, uanset at Varerne efter Forsikringstegningen var steget i Værdi, og der derfor var blevet tegnet en Increased Value Forsikring. Den sidste Forsikring fik altsaa ingen Andel deri. Appelrettens Dom henviste til Marine Insurance Act, 1906, Sect. 79, som antoges at give Vareassurandøren Ret til alt det indkomne. Havari grosse Godtgørelsen var i sig selv større end den udbetalte Forsikringssum, men der var ved Afregningen fradraget Havari grosse Bidrag, hvorefter Restbeløbet var mindre end Forsikringssummen. Dommen udtaler sig ikke om, hvorledes det vilde være gaaet, hvis Restbeløbet havde været større end Forsikringssummen. Efter dansk Praksis vilde man formentlig ikke have taget Hensyn til, at Havari grosse Bidraget var trukket fra i Godtgørelsen, men vilde have opereret med den fulde Godtgørelse. Af denne vilde man have givet Vareassurandøren et Beløb svarende til den udbetalte Forsikringssum, medens Resten af Godtgørelsen vilde være tilfaldet Increased Value Forsikringen, i det Omfang denne havde betalt Erstatning.

Vedrørende Renter har de engelske Dispachører i deres Rules of Practice en Regel (42 B) hvorefter Rente af Havari grosse Godtgørelser deles mellem den Forsikrede og Assurandøren under Hensyntagen til de Beløb, der er betalt af Assurandøren og Tidspunkterne for deres Betaling.

OTTENDE KAPITEL

Afdrag for Besparelser. Fordeling af Omkostninger.

I

Konventionens § 73. Fradrag for Besparelser.

KONVENTIONENS § 73 bestemmer, at hvad den Forsikrede som Følge af Havariet har eller burde have sparet eller indtjent, fradrages i Erstatningen.

Bestemmelsen er et Udslag af det Princip, at Forsikringen ikke skal give den Forsikrede mere end Dækning for hans Tab. Principet er udtalt i den tvingende Bestemmelse i Forsikringsaftalelovens § 39:

"Selskabet er, selv om andet er aftalt, ikke forpligtet til at ud-"rede større Erstatning end, hvad der kræves til den lidte Skades "Dækning."

Ordinære Omkostninger.

I mange Tilfælde vil det ved Konventionens § 73 tilstræbte Resultat ligefrem følge af dens Regler om Erstatningsberegning for de enkelte Forsikringsarter. Naar f. Eks. et Skib bliver repareret i en Havn, som det af andre Grunde har anløbet, vil det for at udfinde, hvilke Havneudgifter der paaløber som Følge af Reparationen, jfr. § 145, være nødvendigt fra de faktiske Udgifter at trække de Udgifter, der vilde være paaløbet ogsaa, hvis Skibet ikke havde repareret der. Naar Skibet fra sin Losseplads bugseres til Værft og derfra efter endt Reparation ud af Havnen, maa man fra Summen af Udgifterne ved de to Bugseringer trække det, det vilde have kostet at bugsere Skibet fra Lossepladsen og ud af Havnen. Dette kan man efter Behag betragte som en Anvendelse af Konventionens § 73 eller som en Udregning af de for Reparationen nødvendige Forhalingsudgifter efter Konventionens § § 145–146. Ifølge Konventionens § 148 erstatter Assurandøren nødvendige Ekstraudgifter ved Besætningens Ophold i Land i Anledning af Reparation. Ekstraudgifter maa betyde Udgifterne ved Ophold i Land med Fradrag af, hvad der spares ved, at Besætningen ikke op-

holder sig om Bord. Ogsaa dette kan ses som en Anvendelse af Konventionens § 73.

Principerne for Fradrag. Hvor det saaledes blot drejer sig om at udfinde den Forsikredes ordinære Omkostninger i en vis Situation, opstaar der sjældent større Vanskeligheder. Men paa andre Omraader kan det være meget svært at bedømme Virkningerne af Havariet for den Forsikredes Økonomi, og at afgøre, hvilke Virkninger man bør tage Hensyn til og hvilke ikke. Ofte vil det være saadan, at der vel er sparet visse Omkostninger for den Forsikrede ved Havariet, men at han paa den anden Side har lidt Tab, som han ikke faar godtgjort gennem Assuranceerstatningen.

For at der kan gøres Fradrag, maa det for det første kræves, at der er en vis nærmere Forbindelse mellem det, der skal erstattes, og det, der er sparet eller indtjent. Saaledes kan der ikke tages Hensyn til Fortjeneste, som er en helt tilfældig Følge af Havariet, og som lige saa vel kunde have været et Tab eller lige saa vel kunde være fremkommet paa anden Maade. I Erstatning for tabt Fragt maa i Almindelighed fradrages Losningsomkostninger paa Bestemmelsesstedet og andre Udgifter, som skulde have været afholdt af Fragten, men som paa Grund af Havariet er blevet sparet jfr. nærmere nedenfor. Derimod kan man ikke i Kaskoassurandørens Erstatning for et Havari fratrække Gevinsten ved en særlig gunstig Fragt, som Rederiet har opnaaet i den Havn, Skibet er gaaet til for at reparere. Hvis et Parti Varer paa Grund af Beskadigelse er blevet losset under Rejsen paa et Sted, hvor den Forsikrede trods Beskadigelsen ved Bortsalg kan opnaa en højere Pris for dem, end han kunde have opnaaet paa Bestemmelsesstedet, afskærer dette ham næppe fra at kræve Erstatning efter Reglerne for partiel Skade, jfr. Konventionens § 188, 2. Stk., hvis Forholdet er det, at Varerne godt kunde have været fremsendt til Bestemmelsesstedet, saaledes at Betingelserne for Erstatning som for Totaltab efter § 192, Nr. 3, ikke foreligger. Den ved Losningen udenfor Bestemmelsesstedet, altsaa paa Grund af Havariet, opnaaede Gevinst maa man formentlig lade komme den Forsikrede til Gode i sin Helhed.

Kursgevinst. Ofte vil der være Spørgsmaal om, hvorledes der skal forholdes

med en Kursgevinst, der er opnaaet i Forbindelse med Havariet. Kursgevinst paa Erstatning fra Trediemand er omtalt ovenfor Side 190–191. Her skal tilføjes, at Kursgevinst paa Trediemands Erstatning for Tab ved Havariet, som ikke erstattes af Assurandøren, ikke kan fradrages i Assurandørens Erstatning under Paaberaabelse af § 73.

I et Tilfælde, hvor en Ladning var blevet forsikret saaledes, at forudbetalt Fragt var indbefattet i Forsikringssummen, var Ladningen gaaet tabt, uden at Fragten faktisk var blevet betalt. Assurandøren krævede, at den Forsikrede skulde nægte at betale Fragten og indlade sig paa en Retssag med Rederiet derom. Den Forsikrede tabte Sagen og maatte betale Fragten, men medens Retssagen stod paa, var der indtraadt et Kursfald i den Møntsort, i hvilken Fragten var fastsat. Dette bevirkede, at Fragten blev betalt med et mindre Beløb end det, der var lagt til Grund ved Forsikringssummens Beregning. Her var Assurandøren næppe berettiget til at trække Forskellen fra ved Forsikringssummens Udbetaling. Dels var den Forsikredes Kursgevinst en meget indirekte Følge af Havariet, dels kunde den ligesaavel været opstaaet ved en Havariet uvedkommende Forsinkelse af Fragtbetalingen, og endelig vilde det tilsvarende Kurstab ikke blive dækket af Assurandøren. Medens man ikke kan slutte, at Assurandøren, fordi han skal bære et vist Tab, ogsaa skal have Ret til den tilsvarende Gevinst – det er Assurandørens Opgave at bære Tab, og derfor faar han sin Præmie – synes der at være Grundlag for at antage, at den Forsikrede, naar et vist Tab ikke erstattes ham, heller ikke bør berøves den tilsvarende Gevinst, jfr. det ovenfor Side 152 om Kurstab paa Havari grosse Bidrag bemærkede.

Konventionens § 166.

I Erstatning for Opholdsudgifter og Afsavnsgodtgørelse for Skib, der er tilbageholdt af fremmed Magt, jfr. Konventionens § 166, er der i Praksis gjort Afdrag for den Fortjeneste, Skibet havde opnaaet ved Sejlads i Tilbageholdelsesperioden.

Søpanterettigheders Bortfald.

Hvis Søpanterettigheder, hvormed den forsikrede Genstand er behæftet, falder bort ved et Havari, som Assurandøren svarer for, f. Eks. naar et forsikret Skib gaar tabt eller bliver solgt efter Kondemnation, jfr. Sølovens § 270, 2. Stk., kan der ikke derfor gøres

noget Fradrag i Assurandørens Erstatning. Dette maa gælde, selv om Søpanteretten ikke er forbundet med nogen personlig Fordring. Saaledes er Anskuelsen i Praksis, og den kan begrundes med, at Søpanteretten er en saa usikker og tidsbegrænset Ret, som kan bortfalde paa saa mange Maader, at det ikke med nogen Sikkerhed kan siges, at Ejeren har opnaaet en Fordel ved Havariet. I denne Forbindelse kan henvises til *Sø- og Handelsrettens Dom af 4. Juni 1919 (s. v. "Mariane")*, som er nævnt ovenfor Side 104. Retten antog her, at der ikke i Krigsassurandørernes Erstatning for et søhavareret Skibs Totalforlis ved et paafølgende Krigshavari kunde gøres Fradrag for en Bjergeløn, som vilde have været at betale af Søassurandøren, hvis Skibet ikke var krigsforlist.

Afdrag i Fragterstatning.

Det er paa Fragtforsikringens Omraade, at der oftest bliver Spørgsmaal om Anvendelse af Konventionens § 73. Skyldes et Fragttab, at Ladningen er gaaet tabt, fradrages de sparede Losningsomkostninger for denne Ladning. Spares et Havneanløb derved, maa Omkostningerne ved dette fradrages. Er Skibet gaaet tabt paa Rejsen, maa der gøres Fradrag for Hyre og Kost til Mandskabet og Maskinfornødenheder, der er sparet derved. Der sker dog ikke Fradrag for Udredning, der skulde have været brugt under Resten af Rejsen, men som gaar tabt med Skibet.

Efter Conventionen af 1850 (§§ 171 og 184) gjordes der intet Afdrag for besparede Omkostninger ved Beregning af Fragterstatning, og under Hensyn til de Vanskeligheder, der undertiden viser sig ved Anvendelsen af Konventionens § 73 paa Fragt, maa det siges, at den tidligere Regel var mere praktisk. Det vil ofte være saadan, at et Havari, som bevirker, at Fragtrejsen ikke kan gennemføres, foruden at medføre Besparelse af Udgifter for den tilbagestaaende Del af Rejsen samtidig paadrager Rederiet andre Udgifter af lignende eller af anden Art. Naar et Skib gaar tabt paa Rejsen, kan man sige, at Rederiet sparer Hyre til Mandskabet for den tilbagestaaende Del af Rejsen, jfr. ovenfor, men samtidig vil Rederiet ofte blive forpligtet til som Forlishyre til Besætningen eller Ydelser til Omkomnes Efterladte at betale et større Beløb, og det synes da ubilligt at gøre noget Afdrag i Fragten for sparet Hyre.

Mod Slutningen af Krigen 1939-45 blev en Række danske Skibe

som havde lastet Kul i Tyskland tilbageholdt af de tyske Myndigheder og fik af dem Ordre til at oplosse Ladningen eller bringe den til anden tysk Havn. Fragten var forsikret hos Dansk Krigs-Søforsikring for Varer, der anerkendte de tyske Myndigheders Indgriben som en Beslaglæggelse, Institutet hæftede for. Ved Opgørelsen af Institutets Fragterstatninger blev der indhentet Opstillinger fra Rederierne dels over de Udgifter, herunder Hyre, som den tilsigtede Rejse vilde have medført, dels over de Udgifter af tilsvarende Art, som faktisk paaløb under Tilbageholdelsen og den paafølgende Ballastrejse til Danmark eller Lastrejse til anden tysk Havn. De sidste Udgifter viste sig i alle Tilfældene at være større end de første, og der blev derfor ikke i noget Tilfælde ved Beregningen af Fragterstatningen gjort Fradrag for sparede Omkostninger. Dette var formentlig rigtigt, selv om der kunde bestaa nogen Tvivl med Hensyn til de sparede Losningsomkostninger, til hvilke der ikke fandtes nogen tilsvarende Post blandt de faktiske Udgifter.

Almindelig Regel.

Det ledende Synspunkt ved Anvendelsen af § 73 maa være, at der ikke bør gøres noget Fradrag for Besparelse eller Fortjeneste, medmindre den er aabenbar. Bevisbyrden for Fradragets Berettigelse maa paahvile Assurandøren, og der maa ved Overvejelsen af, om der kan gøres Fradrag for Besparelse eller Fortjeneste i Forbindelse med Skade, som Assurandøren erstatter, ses hen til, om den Forsikrede samtidig ved Havariet har lidt større Tab, som Assurandøren ikke erstatter.

II

KONVENTIONENS § 74 lyder:

Konventionens § 74. Fordeling af Omkostninger.

"Omkostninger, afholdt i Anledning af flere af Forsikringen "omfattede Skader, fordeles efter billigt Skøn.

"Det samme gælder Omkostninger, afholdt i Anledning af "Skade, der omfattes af Forsikringen, og tillige i anden Anledning."

Ordinære Omkostninger.

Paragrafens 2. Stk. staar i nær Forbindelse med Konventionens § 73, der er omtalt under I. Omkostninger, der foruden at være afholdt i Anledning af Skade, der omfattes af Forsikringen, ogsaa har Formaal, som vedrører den ordinære Udførelse af Transporten, eller andre ordinære Formaal, deles som Regel saaledes, at den

Forsikrede bærer et Beløb svarende til det, der vilde være medgaaet til de ordinære Formaal, medens Assurandøren erstatter Resten. Dette er en Anvendelse af Principet i § 73. Principet gennemføres dog ikke altid strengt, jfr. nedenfor om Dokningsomkostninger.

Ekstraordinære Omkostninger.

Omkostninger, der i deres Helhed er ekstraordinære, altsaa navnlig saadanne, der dels angaar Skade, som omfattes af Forsikringen, dels Skade, som den Forsikrede selv maa bære, eller som hører under en anden Forsikring, deles efter Omstændighederne lige eller i Forhold til Størrelsen af de Skader, de angaar, eller i andet passende Forhold. Hvor den Skade, der ikke vedkommer Forsikringen, skal bæres af den Forsikrede selv, er der i Praksis nogen Tendens til at lade Assurandøren bære saa meget af Omkostningerne, som disse vilde have andraget, hvis de ikke havde vedrørt anden Skade.

Midlertidig Reparation.

Konventionens § 142 bestemmer, at Assurandøren erstatter Omkostninger ved midlertidig Reparation, der er nødvendig, fordi endelig Reparation ikke eller ikke med Rimelighed kan udføres paa det Sted, hvor Skibet befinder sig, medens i andre Tilfælde Omkostninger ved midlertidig Reparation kun erstattes, for saa vidt herved Omkostninger spares for Assurandøren.

I de førstnævnte Tilfælde vil vel Omkostningerne ved den midlertidige Reparation i Praksis blive paalagt Assurandøren i deres Helhed, selvom Skibet ogsaa har Assurandøren uvedkommende Skader, der maa repareres, og i de sidstnævnte Tilfælde vil Omkostningerne blive paalagt Assurandøren i det Omfang andre Omkostninger er blevet sparet for ham, uden at der tages Hensyn til, om der ogsaa maatte være sparet Omkostninger for den Forsikrede.

Indhentning af Tilbud.

Omkostninger ved Indhentning af Tilbud efter Aftale med Assurandøren som omhandlet i Konventionens § 143 vil i Reglen fuldt ud blive paalagt Assurandøren, uanset om der samtidig indhentes Tilbud paa Rederiarbejder.

Forsejling.

Om Omkostningerne ved Forsejling til Reparationssted, der er nødvendig for Reparation, der ikke kan udsættes, eller som det kan medføre Skade at udsætte, Konventionens § 144, 1. Stk. maa noget lignende gælde som for Omkostningerne ved nødvendig

midlertidig Reparation. Derimod er det Praksis, at de i § 144, 2. Stk. omhandlede Omkostninger ved Forsejling efter Indhentning af Tilbud for at opnaa billigere Reparation deles over de henholdsvis for Assurandøren og den Forsikrede sparede Beløb.

Dokningsomkostninger.

Konventionens § 151 bestemmer for Kaskoforsikring om Omkostninger ved Doksætning, Dokleje og Omkostninger som nævnt i §§ 143–150, at det skal afgøres efter et billigt Skøn, hvorvidt disse Omkostninger skal fordeles, naar der samtidig med Reparation af Skade, der omfattes af Forsikringen, udføres Arbejder for den Forsikredes Regning. I Ordet "hvorvidt" ligger, at Omkostningerne ikke i det omtalte Tilfælde nødvendigvis skal fordeles.

Hyre og Kostpenge m.m

Kaskopolicen (se Side 224) indeholder i § 4, 1. Stk., om Erstatning af Hyre og Kostpenge under Reparation Bestemmelser, der afløser Konventionens § 147, og i § 4, 2. Stk. og § 5, til Supplering af Konventionens § 151, Regler om Behandlingen af Hyre- og Kostpenge, Dokningsomkostninger og akcessoriske Udgifter ved Reparation, saasom Forhalingsudgifter (Konventionens § 146), Forbrug af Maskinfornødenheder (§ 149) og Havneudgifter (§ 145) i Tilfælde, hvor Reparation af Skade, der omfattes af Forsikringen, og Arbejde for Rederiets Regning udføres samtidig, (jfr. ogsaa Krigskaskopolicens § 7, Side 253). Disse Bestemmelser fører til, at Erstatning ydes i et noget videre Omfang end rigtige Principer vilde hjemle. Naar en Dokning er besluttet alene af Hensyn til Rederiarbejde, eller naar Skibet alligevel skulde have været i Dok for saadant Arbejde, herunder for ordinært Bundeftersyn, burde Doksætningen og Doklejen i den for Rederiarbejdet fornødne Tid altid bæres fuldt ud af den Forsikrede. Det er i det lange Løb uøkonomisk for den Forsikrede at lade ordinære Udgifter blive dækket gennem Forsikringen.

Overtid.

I Konventionens § 152 bestemmes, at hvis den Forsikrede lader Reparation udføre helt eller delvis i Overtid, erstattes herved foranledigede Omkostninger kun, for saa vidt andre Omkostninger spares for Assurandøren ved Reparationens Fremskyndelse. I Praksis vil Overtid paa Reparationer, som vedkommer Assurandøren, blive erstattet i det Omfang, der derved er sparet Omkostninger for denne, uanset om der tillige er sparet Omkostninger for

den Forsikrede. Reglen i § 152 gælder ikke for Overtidsarbejde, der skyldes Værftets almindelige Arbejdsmaade, eller særlige Forhold vedrørende Værftet eller Arbejdets Art. Omkostningerne ved dette Overarbejde maa erstattes som en Del af Reparationsomkostningerne.

Redningsomkostninger.

Konventionens § 56, 2 Stk., der er omtalt ovenfor Side 167–169 bestemmer, at hvis Formaalet med en Omkostning eller anden Opofrelse har været at redde ogsaa andet end den forsikrede Interesse, erstatter Assurandøren kun, hvad der ved Fordeling over Værdierne i Opofrelsens Øjeblik falder paa denne Interesse.

Har Formaalet været at redde den forsikrede Interesse baade fra en af Forsikringen omfattet Fare og fra en anden Fare, f. Eks. baade fra Søfare og fra Krigsfare, maa § 74, 2. Stk., kunne anvendes, i hvert Fald analogisk, jfr. ovenfor Side 118.

Procesomkostninger.

Omkostninger til Sikring eller Gennemførelse af Krav mod Trediemand, jfr. Konventionens § 57, maa, naar Sagen mod Trediemand angaar dels Skade som Assurandøren hæfter for, dels anden Skade, i Henhold til Konventionens § 74, 2. Stk. fordeles mellem Assurandøren og den Forsikrede. Almindeligvis sker Fordelingen over de henholdsvis af Assurandøren og den Forsikrede fremsatte Fordringer, men undertiden kan dog en Fordeling over de opnaaede Erstatningsbeløb eller paa et andet Grundlag være retfærdigere. F. Eks. kan det tænkes, at de oprindeligt fremsatte Fordringer paa et tidligt Tidspunkt reduceres eller opgives: maaske har de kun været fremsat som et Modtræk mod et Krav fra Trediemands Side.

Ogsaa Omkostninger i Anledning af Forsvar mod Krav fra Trediemands Side, jfr. Konventionens § 58, maa deles mellem Assurandøren og den Forsikrede, hvis Kravet kun tildels omfattes af Forsikringen. Ifølge Konventionens § 160, 2. Stk., om Erstatning til Trediemand for Sammenstødsskade deles Erstatningen, naar Skibet har Fragt paa Kølen, over Værdierne af Skib og Fragt, og kun den paa Skibet faldende Andel af Erstatningen betales af Kaskoassurandøren, undertiden med Nedsættelse efter § 160, 3. Stk. At ogsaa Procesomkostninger i saa Fald deles, følger allerede af § 160, 1. Stk.

I Kollisionssager vil der ofte blive rejst Krav fra begge Sider, og der maa derfor ved Opgørelsen mellem Assurandøren og den Forsikrede sondres mellem Omkostninger vedrørende Erstatning fra Trediemand og Omkostninger vedrørende Erstatning til Trediemand. De Omkostninger, som ikke direkte kan henføres til nogen af disse to Grupper, betegnes som fælles Procesomkostninger og deles mellem de to Grupper, som oftest i Forhold til de fra hver Side fremsatte Fordringer.

Besigtelsesomkostninger.

Hvis en Besigtelses væsentligste Formaal er at afgøre, om en ulykkelig Hændelse har medført Skade, der omfattes af Forsikringen, jfr. Konventionens § 60, maa Omkostningerne derved erstattes fuldtud af Assurandøren, selvom der ved Besigtelsen ogsaa konstateres anden Skade. Har Besigtelsen ogsaa andre Formaal af Betydning, maa en Fordeling som Regel finde Sted, i hvert Fald hvis Omkostningerne af denne Grund er blevet forøget. At en Besigtelse af Skade, der omfattes af Forsikringen, foretages tillige for Klassifikationens Skyld, kan for Damp- og Dieselmotorskibe ikke medføre Fordeling af Omkostningerne, jfr. ovenfor Side 174 om Kaskopolicens § 6.

NIENDE KAPITEL

Forsikringssummen som øverste Grænse.

I

Konventionens § 61, 1. Pkt. Forsikringssummen Maksimum for det enkelte Havari.

En Hovedregel for Søforsikring er Reglen i Konventionens § 61, 1. Pkt., hvorefter Assurandøren for intet enkelt Havari svarer mere end Forsikringssummen i Erstatning.

Hvis Overforsikring foreligger, er Aftalen ifølge Konventionens § 14 højst bindende for Assurandøren for et Beløb svarende til Forsikringsværdien, der saaledes anses som Forsikringssum. Ved denne Konstruktion kan Reglen i § 61, 1. Pkt., om Forsikringssummen som Maksimum altsaa ogsaa fastholdes for Overforsikringstilfælde.

Reglen om Forsikringssummen som Maksimum for Erstatningen anses af Assurandørerne for meget vigtig. Det synes navnlig at være Forholdet til Reassurandørerne, der gør sig gældende: disse betragter alle Overskridelser af Forsikringssummen med Uvilje. At der tillægges Reglen saa stor Betydning, kunde synes mindre forstaaeligt i Betragtning af, at Reglen kun gælder for det enkelte Havari. Indtræder flere Havarier i Løbet af Forsikringstiden, kan de tilsammen langt overskride Forsikringssummen, jfr. nedenfor om Konventionens § 62. Men Svaret herpaa er vel, at der efter et indtruffet Havari vil være Mulighed for Assurandøren for at søge at afdække sin Risiko for den tilbagestaaende Del af Forsikringstiden.

Provenu.

Reglen i § 61, 1. Pkt. maa forstaas saaledes, at hvis Assurandøren i Totaltabstilfælde udbetaler Forsikringssummen og i Henhold til § 72 indtræder i den Forsikredes Ret til det, der maatte være i Behold af den forsikrede Genstand, har Erstatningen kun udgjort Forsikringssummen med Fradrag af Provenuet af det, der er i Behold af Forsikringsgenstanden. Der er saaledes et til Provenuet svarende Beløb tilbage, inden Erstatningens Maksimum er naaet.

Det vil sige, at hvis den Forsikrede har haft Omkostninger, som omfattes af Forsikringen, men som ikke er af den Art, at de erstattes uden Hensyn til Forsikringssummens Overskridelse, jfr. herom nedenfor, kan han faa disse Omkostninger erstattet med saa stort et Beløb, som svarer til det af Assurandøren opnaaede Provenu. I Kaskoforsikring vil dette særlig faa Betydning med Hensyn til Erstatning til Trediemand for Kollisionsskade, navnlig hvis det forsikrede Skib er sunket ved Kollisionen, og Skylden for denne bliver paalagt dette Skib. Det Provenu, der gaar fra i Forsikringssummen, maa være Nettoprovenuet. I det opnaaede Bruttoprovenu maa altsaa fradrages de Udgifter, som Assurandøren har maattet afholde til dets Opnaaelse, f. Eks. Omkostninger til Bjergning af Vraget af forsikret Skib og til dets Salg.

Erstatning fra Trediemand og Havari grosse Godtgørelse.

Ogsaa Erstatning fra Trediemand eller Havari grosse Godtgørelse maa fradrages, naar det i Forhold til Konventionens § 61, 1. Pkt. skal afgøres, hvor meget Assurandøren har betalt i Erstatning. Det kan dog kun være Nettobeløbet af det fra Trediemand opnaaede, der skal fradrages. Det opnaaede Beløb maa nedsættes med de Procesomkostninger, der har været nødvendige til dets Opnaaelse. Ligeledes maa der i en indgaaet Havari grosse Godtgørelse gøres Fradrag for det Havari grosse Bidrag, som Assurandøren maa betale.

Dobbeltforsikring.

Beløb, der i Henhold til Reglerne om Dobbeltforsikring indgaar fra andre Assurandører, jfr. Konventionens § 17, 2. Stk., kommer ikke til Fradrag i Forsikringssummen i Forhold til § 61, 1. Pkt., da Reglen i § 17, 1. Stk., er, at Assurandøren over for den Forsikrede hæfter, som om han var Eneassurandør.

Undtagelserne i Konventionens § 61, 2. Pkt. Havari grosse og andre Redningsomkostninger.

I § 61, 2. Pkt., fastsættes Undtagelserne fra Hovedreglerne:

A. Under Nr. 1–4 nævnes de Omkostninger og Opofrelser, der skal erstattes af Assurandøren, selvom Forsikringssummen derved overskrides.

Ifølge Nr. 1 gælder det Havari grosse Bidrag, for saa vidt dette ikke overstiger det Beløb, der ved Fordeling over Værdierne i Opofrelsens Øjeblik falder paa den forsikrede Interesse.

Ifølge Nr. 2 gælder det endvidere de i § 56 omhandlede Omkostninger og Opofrelser, dog at Erstatning til Trediemand, som den

Forsikrede maa udrede som Følge af en gjort Opofrelse, i intet Tilfælde godtgøres med mere end det Beløb, som med Rimelighed kunde sættes ind paa at redde den forsikrede Interesse.

Grunden til, at disse Omkostninger og Opofrelser erstattes ud over Forsikringssummen, er den, at de helt eller delvis er afholdt i Assurandørens Interesse. Det er i hans Interesse, at fornuftige Redningsomkostninger afholdes, og selvom disse bliver forgæves, enten helt, naar der slet intet bjerges, eller delvis, naar der ikke bjerges nok til at dække dem, saa har Bjergningsforsøget dog givet Assurandøren en Mulighed for Formindskelse af Tabet.

Reglen om, at Bjergningsomkostninger kan blive at erstatte udover Forsikringssummen, er af meget gammel Oprindelse. Allerede i de ældste kendte Søforsikringspolicer findes Spiren til den Klausul, som nu er bedst kendt under den engelske Betegnelse Sue and Labour Klausulen og endnu bruges i engelske Policer. Klausulen lyder saaledes:

"And in case of any loss or misfortune, it shall be lawful to "the Assured, their Factors, Servants and Assigns, to sue, labour "and travel for, in, or about the Defence, Safeguard, and Recovery "of the said Goods and Merchandises, and Ship, &c., or any part "thereof, without prejudice to this insurance; to the charges whereof "we, the Assurers, will contribute, each one according to the Rate "and Quantity of his sum herein assured."

Med Ordet "sue" sigtes til, at den Forsikrede skal kunne søge Skib eller Gods tilbage efter en Kapring.

I Søforsikringens tidligere Tid var Assurandøren som Regel ikke i Stand til at gribe ind i Havaritilfælde, men maatte stole paa den Forsikredes eller Førerens Bestræbelser, og Formaalet med Klausulen var derfor dels at opmuntre disse Bestræbelser ved at give den Forsikrede Sikkerhed for, at Omkostningerne derved vilde blive dækket, og dels at tilsikre den Forsikrede, at saadanne Bestræbelser ikke skulde afskære han fra senere at paaberaabe sig Reglerne om Abandon.

En Bestemmelse af denne Art fandtes ogsaa i de Policeformularer, der ledsagede de danske Søforsikringskonventioner af 1726 og 1746. I Kaskopolicen lød den saaledes:

"Og i saadant Tilfælde give Vi Eder Asseurerede og alle andre "Magt, at rekke Haanden til Biergning af forskrevne Skib og dets "Tilbehør, efter Lands Lov og Forordninger, samme i Nødsfald at "maae sælge, og Pengene, om fornødent giøres, at maae distribuere, "uden Vores foregaaende Consens eller Bevilling først at indhente, "og Vi betale de Omkostninger, som derpaa anvendes, samt den "Skade, som lides, enten noget af det Biergede bliver tilovers eller "ikke. Og skal Omkost-Regningerne troes paa dens Eed, som samme "haver forfattet."

Bestemmelsen gik over i Conventionen af 1850 § 203, der er saalydende:

"For intet enkelt Havarie eller Ulykkestilfælde betaler Compag- "niet mere end for total Skade. Dog dersom Omkostninger til den "forsikkrede Gjenstands Frelse ere afholdte efter Overlæg med Com- "pagniet, godtgjøres altid særligen disse Omkostninger."

Som det vil ses, gjordes det dog her til en Betingelse for at erstatte Redningsomkostninger udover Forsikringssummen, at de i det enkelte Tilfælde var afholdt med Assurandørens Samtykke, men det viste sig hurtigt i Praksis, at denne Betingelse ikke lod sig opretholde, og i Konventionen af 1934 er den ikke gentaget, jfr. ogsaa Søloven af 1. April 1892 § 252 og Forsikringsaftalelovens § 53. Naar Omkostningerne er fornuftigt afholdt og rimelige, kan Assurandøren i Praksis ikke nægte at erstatte dem.

Under Nutidens Forhold er det i forholdsvis faa Tilfælde, at Assurandøren, naar et alvorligt Havari er indtraadt, ikke kan faa Lejlighed til at gribe ind og varetage sine Interesser, men det forekommer dog, og det er da nu som før af Betydning, at den Forsikrede eller Skibets Fører frit kan vælge den fornuftigste Redningsmaade uden at være udsat for, at den Forsikrede kommer til at lide Tab ved, at den viser sig forgæves. Men ogsaa i de Tilfælde, hvor Assurandøren kan gribe ind, er det af Betydning, at Reglen fastholdes. Efter Konventionens § 78 skal den Forsikrede i Havaritilfælde følge Assurandørens Instruktioner, og det naturlige Modstykke hertil er da, at Assurandøren hæfter for de Omkostninger, som Redningsforanstaltningerne nødvendiggør, selv om de ikke fører til noget Resultat.

Havari grosse.

a. Naar ifølge § 61 Nr. 1 ogsaa Havari grosse Bidrag skal erstattes udover Forsikringssummen, er dette noget særligt for Danmark. I andre Lande gælder det, at Havari grosse Bidrag (i hvert Fald, naar den Forsikrede ikke hæfter personligt for dem) behandles ligesom en Skade paa den forsikrede Genstand og ikke erstattes udover Forsikringssummen. Havari grosse Bidraget hæfter paa den bidragende Genstand og betragtes derfor som en særlig Art Skade, der rammer denne. Dette kan dog ikke begrunde, at Havari grosse Bidrag i Forhold til Assurandøren behandles anderledes end andre Redningsomkostninger. Havari grosse Tilfældene er de almindeligste og vigtigste Tilfælde af Redning af den forsikrede Interesse. At Havari grosse Omkostninger afholdes ogsaa til Frelse af andet end den forsikrede Genstand, kan ikke bevirke, at den Del af Omkostningerne, der falder paa denne Genstand, skal have en særlig Behandling i Forhold til Assurandøren. Kun er der Grund til at tage Hensyn til det særlige Forhold, at Havari grosse fordeles over Værdierne ved Rejsens Slutning, og at derfor f. Eks. en paafølgende Forringelse af Ladningens Værdi kan medføre, at en uforholdsmæssig Del af de afholdte Omkostninger falder paa Skibet. For at beskytte Assurandøren imod udover Forsikringssummen at komme til at betale en saadan uforholdsmæssig Andel indeholder Konv. § 61, Nr. 1, som nævnt den Begrænsning, at Havari grosse Bidraget kun erstattes udover Forsikringssummen, for saa vidt det ikke overstiger det Beløb, der ved Fordeling over Værdierne i Opofrelsens Øjeblik falder paa den forsikrede Interesse. Det er kun dette Beløb, der kan betragtes som afholdt til Redning af den forsikrede Genstand, jfr. den ovenfor Side 167–169 omtalte Regel i Konventionens § 56, 2. Stk., 1. Pkt. Hvor Forholdet mellem Værdierne i Tiden mellem Opofrelsens Øjeblik og Rejsens Slutning har forandret sig paa en saadan Maade, at den forsikrede Interesses Havari grosse Bidrag bliver større end det nævnte Beløb, er det altsaa kun dette, der erstattes for sig uanset Forsikringssummens Overskridelse. Den overskydende Del af Bidraget falder ind under Hovedreglen i 1. Pkt. af § 61 og erstattes derfor kun, for saa vidt der er Plads inden for Forsikringssummen.

For at dække Kaskoassurandøren i Tilfælde af Overskridelse af

Forsikringssummen som Følge af afholdte Havari grosse Omkostninger bestemmer Konventionens § 164:

"For Omkostninger, der paaløber under Rejsen, og som maa an-"tages at ville blive beregnet som Havari grosse, skal den Forsikrede "snarest muligt tegne sædvanlig Havaripenge-Forsikring. Undlader "han dette, erstatter Assurandøren ikke, hvad der vilde være blevet "dækket af en saadan Forsikring."

Varepolicen indeholder i sin § 8 følgende Bestemmelse:

"Havari grosse erstattes efter de i Konventionen givne Regler, "dog at der til Bestemmelsen i Konv. § 61 Nr. 1, føjes, at ved Er-"statning for Havari grosse Bidrag er Overskridelse af Forsikrings-"summen Assurandørerne uvedkommende i det Omfang, hvori den "skyldes, at Varernes Bidragsværdi er beregnet paa Grundlag af en "Værdi i god Stand, der er højere end Forsikringsværdien."

En tilsvarende Bestemmelse findes i Krigs-Varepolicens § 8.

Med Bestemmelsen er særlig tænkt paa det Tilfælde, at Varerne under Rejsen er steget betydeligt i Værdi, saaledes at det vil kunne være i den Forsikredes Interesse, at der afholdes store Udgifter til Redning af Varerne, medens Assurandørens Interesse i Redningen ikke strækker sig udover Forsikringssummen. Assurandørerne har villet sikre sig mod i et saadant Tilfælde at blive belastet med Omkostninger, der ikke er i deres Interesse.

Andre Redningsomkostninger end Havari grosse.

b. Af de i § 61 under Nr. 2 omtalte Redningsomkostninger, der ikke er Havari grosse, er indenfor Kaskoforsikringen de vigtigste dem, der afholdes for Skib, som ikke har Ladning inde. For dem gælder Reglerne i Konventionens § 165, hvorefter de erstattes, hvis de vilde have været Havari grosse, naar Skibet havde Ladning inde, jfr. ovenfor Side 169–171, men ogsaa disse Omkostninger erstattes naturligvis udover Forsikringssummen. Andre partikulære Redningsomkostninger i Kaskoforsikring er f. Eks. saadanne, som sigter til Skibets, men ikke til Ladningens, Redning.

Nogle af de Omkostninger, der omhandles i Konventionens Bestemmelser for de enkelte Forsikringsarter, kan efter Omstændighederne tillige falde ind under dens § 56. Dette gælder Omkostninger ved Fremsendelse til Bestemmelsesstedet, naar Rejsen er blevet afbrudt ved en ulykkelig Hændelse, se for Vareforsikring

Konventionens § 186 og for Fragtforsikring § 215. Endvidere kan for Fragtforsikring nævnes § 216 om Losning af beskadiget Last paa Bestemmelsesstedet. Hvis saadanne Omkostninger i det enkelte Tilfælde kan betragtes som afholdt med det Formaal at redde den forsikrede Interesse fra en af Forsikringen omfattet truende Fare eller at begrænse Skade, der omfattes af Forsikringen, maa de erstattes, selvom Forsikringssummen overskrides.

Begrænsninger i Policer og Konvention. Bjergeløn.

Bjergeløn vilde principielt være at erstatte udover Forsikringssummen, selv om Grunden til Overskridelsen er den, at den forsikrede Interesses Værdi, da Bjergningen sker, er større end Forsikringsværdien, og Bjergelønnen er fastsat efter denne større Værdi. For Kaskoforsikring vil dog Reglen i Konventionens § 165, 1. Stk. sidste Pkt., jfr. § 163, udelukke dette Resultat, se ovenfor Side 145–148. For Vareforsikring gælder følgende Bestemmelse i Varepolicens § 7 og Krigs-Varepolicens § 7:

"Til Bestemmelsen i Konventionens § 61, Nr. 2 føjes, at ved Er-
"statning af Bjergeløn for Varer, der ikke beregnes som Havari
"grosse, er Overskridelse af Forsikringssummen Assurandørerne
"uvedkommende i det Omfang, hvori den skyldes, at Bjergelønnen
"er fastsat paa Grundlag af en Værdi i god Stand, der er højere end
"Forsikringsværdien."

En yderligere Sikring har Vareassurandøren i Konventionens § 190, hvorefter Assurandøren, naar en ulykkelig Hændelse er indtruffet, har Ret til ved at betale hele Forsikringssummen med Tillæg af allerede paaløbne Omkostninger m.v., der omfattes af Forsikringen og ifølge § 61 skal erstattes udover Forsikringssummen, at befri sig for ethvert Ansvar for Begivenheder, der indtræder eller Omkostninger, der paaløber, efter at den Forsikrede har faaet Meddelelse om, at Assurandøren vil benytte sig af denne Ret. Udbetales Erstatning efter denne Regel, faar Assurandøren ikke Ret til at indtræde i, hvad der er i Behold af den forsikrede Genstand.

En lignende Ret har Kaskoassurandøren faaet ved Klausul Nr. 242 (Side 234) for det Tilfælde, at Skibet er sunket, strandet eller paa anden Maade forulykket, se ogsaa Krigs-Kaskopolicens § 5 (Side 253).

Erstatning til Trediemand for Opofrelse.

I Konventionens § 61 Nr. 2 opstilles den Begrænsning, at Erstatning til Trediemand, som den Forsikrede maa udrede som Følge af en gjort Opofrelse, i intet Tilfælde godtgøres (d.v.s. godtgøres udover Forsikringssummen) med mere end det Beløb, som med Rimelighed kunde sættes ind paa at redde den forsikrede Interesse.

Begrundelsen for denne Begrænsning er, at Assurandøren maa beskyttes mod de uoverskuelige Krav, som undertiden kan opstaa, naar Trediemands Ejendele opofres. Man har blandt andet haft Driftstabene for Øje. Naar f.Eks. et Skib i en Nødsituation ankrer op paa et Sted, hvor Ankring af Hensyn til af undersøiske Kabler er forbudt, og Kablet herved beskadiges, kan der opstaa store Krav for Driftstab, jfr. herved den af *Højesteret den 24. Juni 1931* paadømte Sag *(s.s. "Arcturus")*.

Naar det skal afgøres, hvormeget der med Rimelighed kunde sættes ind paa at redde den forsikrede Interesse, maa man tage Hensyn til Størrelsen af den Skade, der kunde befrygtes, Udsigterne for et gunstigt Resultat af Handlingen og Muligheden for andre Redningsmaader. Hvis det drejer sig om en enkelt Opofrelseshandling, maa Værdien af den forsikrede Genstand danne Grænsen, hvilket vil sige, at Assurandøren i et saadant Tilfælde højst kan komme til at hæfte med omkring det dobbelte af Forsikringssummen. Drejer det sig derimod om flere paa hinanden følgende Forsøg paa at redde den forsikrede Genstand, kan Ansvaret blive større.

Fremmed Ret.

B. Ogsaa efter fremmed Søforsikringsret erstattes Redningsomkostninger udover Forsikringssummen, men Reglen gælder som nævnt ikke for Havari grosse.

Efter engelsk Ret erstattes saaledes Omkostninger, der falder ind under Sue and Labour Klausulen ifølge Marine Insurance Act, 1906, Sect. 78(1), udover Forsikringssummen, men Havari grosse anses ikke at falde ind under denne Klausul, Sect. 78(2). Heller ikke Bjergeløn, Salvage Charges, falder ind derunder, hvadenten Skibet havde Ladning inde eller ej. Ved Salvage Charges forstaas der dog kun det Vederlag, som Bjergerne efter almindelig Søret har Krav paa, ikke det Vederlag, der tilkommer dem ifølge Bjergningskontrakt. Den Omstændighed, at en Bjergningkonstrakt er ind-

gaaet, særlig hvis den er paa "No Cure – No Pay" Betingelser, udelukker dog ikke, at deres Vederlag betragtes som Salvage Charges. Synspunktet maa være, at de ogsaa uden Kontrakten efter Sørettens almindelige Regler vilde have Krav paa Vederlaget. Det Omraade, der bliver tilbage for Sue og Labour Klausulen, bliver derfor ikke saa stort. Den dækker navnlig Tilfælde, hvor den Forsikrede har beskæftiget sine egne Folk ved Redningsforanstaltningen.

Andre Omkostninger, der erstattes ud over Forsikringssummen.

C. Efter Konventionens § 61, Nr. 3, hæfter Assurandøren endvidere, selv om Forsikringssummen derved overskrides, for de i §§ 57–60 omhandlede Omkostninger, og efter § 61, Nr. 4, for Rente ifølge § 88.

Omkostningerne ifølge §§ 57 og 58, Omkostninger til Sikring eller Gennemførelse af Krav mod Trediemand og Omkostninger i Anledning af Forsvar mod Krav fra Trediemands Side, er en Form for Redningsomkostninger, og Grundene til deres Erstatning udover Forsikringssummen er de samme som dem, der gælder for de i § 61, Nr. 1 og 2, omhandlede Omkostninger og Opofrelser.

Omkostningerne efter § 59 til Tilvejebringelse af Penge til Dækning af Havariudgifter eller til Sikkerhedsstillelse og Omkostningerne efter § 60 til Afgørelse af Assurandørens Ansvar, har en saadan akcessorisk Karakter, at det er naturligt at holde dem uden for den egentlige Assuranceerstatning. Noget lignende gælder de i § 88 omhandlede Renter af Udlæg, der skal erstattes af Assurandøren, og desuden vil deres Beløb afhænge af, hvornaar Opgørelsen af Havariet finder Sted.

Naturligvis maa ogsaa Morarenter efter Konventionens § 90, sidste Stk., erstattes udover Forsikringssummen. Dette har man ikke fundet fornødent udtrykkeligt at sige i § 61.

Ikke andre Undtagelser.

Uden for de nævnte Tilfælde ydes ikke for det enkelte Havari Erstatning udover Forsikringssummen.

Erstatning til Trediemand for Sammenstødsskade.

Saaledes godtgøres ikke Erstatning til Trediemand for Sammenstødsskade, for saa vidt Forsikringssummen herved vilde overskrides. Saadan Overskridelse kan navnlig tænkes at forekomme, hvor Rederen ifølge Sølovens § 257 (Brysseler-Konventionen af 25. August 1924 Artt. 1 og 4), selvom Skibet er tabt, hæfter med 10 % af

Skibets Værdi ved Rejsens Begyndelse, eller hvor han efter engelsk Ret hæfter med £ 8 pr. Ton, uanset hvad der er sket med Skibet. For Overskridelser af denne Art maa Rederen dække sig ved særlig Forsikring eller i en Protection and Indemnity Association.

Fjernelse af Vrag.

Omkostninger ved Fjernelse af Vrag eller Bortskaffelse af ødelagt Ladning erstattes ikke, for saa vidt Forsikringssummen derved overskrides. Er en Del af et forsikret Parti Varer blevet ødelagt, medfører Bestemmelsen i Konventionens § 193 om Totaltab for en Del af Varerne ikke, at Bortfjernelsesomkostninger kun kan erstattes, for saa vidt der er noget tilovers af den tilsvarende Del af Forsikringssummen; ogsaa her maa det være Forsikringssummen for hele Partiet, der danner Grænsen.

Om Afmærkning og Fjernelse af Vrag bestemmer Krigs-Kaskopolicens § 11:

"Selvom Forsikringssummen derved overskrides (Konventio-
"nens § 61) erstatter Institutet Omkostninger, som den Forsikrede
"maa afholde til Afmærkning og til Bortsprængning eller anden
"Fjernelse af Vraget af det forsikrede Skib, naar dettes Forlis skyl-
"des en af Forsikringen omfattet Hændelse. Dette gælder ogsaa,
"naar Institutet har benyttet sig af sin Ret efter Policens § 5, dog
"kun for saa vidt angaar Omkostninger, der ikke kan dækkes af
"Vragets Provenu."

II

Konventionens § 62. Flere Havarier.

KONVENTIONENS § 62 indeholder en vigtig Regel, der er ejendommelig for Søforsikring. Den bestemmer, at indtræffer Havari flere Gange i Løbet af Forsikringstiden, erstatter Assurandøren Skaden, selv om Erstatningsbeløbene tilsammen overstiger Forsikringssummen.

Bestemmelsen har navnlig Betydning for Kaskoforsikring, nemlig naar et Skib lider Havari, bliver repareret og derefter paany lider et Havari eller paadrager sig Erstatningspligt ved Kollision. Den ifølge Forsikringsaftalelovens § 74, 2. Stk. gældende Regel, hvorefter Assurandøren har Ret til, naar Skade er indtruffet, ved at betale hele Forsikringssummen med Tillæg af allerede paaløbne Omkostninger, at befri sig for ethvert Ansvar for Begivenheder, der ind-

træder, eller Omkostninger, der paaløber, efter at Forsikringstageren har faaet Meddelelse om, at Selskabet vil benytte sig af denne Ret, gælder ifølge Konventionen kun for Vareforsikring, jfr. § 190. I Kaskoforsikring er den dog ved den nævnte Klausul Nr. 242 (Side 234) indført for det Tilfælde, at Skibet er sunket, strandet eller paa anden Maade forulykket, og Assurandøren mener, at Omkostningerne ved Bjergningsforanstaltninger i Forbindelse med Omkostningerne ved at reparere Skibets Skade vil overstige Forsikringssummen. Ved Udbetaling af Erstatning i Henhold til Bestemmelserne i denne Klausul ophører Forsikringen, saaledes at Assurandøren bliver fri for at erstatte ogsaa senere Havarier.

I Forhold til Bestemmelsen i § 62 kan det have Betydning, om flere inden for Forsikringstiden indtrufne Skader, der staar i Forbindelse med hinanden, skal regnes for eet eller for flere Havarier, saaledes hvis et Skib, der har lidt Skade, bliver repareret, men senere synker, fordi Reparationen ikke holder, eller Skibet har haft uopdagede Skader. Hvis Skibet efter Reparationen har faaet Sødygtighedsattest uden Begrænsning, vil man som Regel betragte den senere Skade som et nyt Havari.

TILLÆG

POLICER OG KLAUSULER.

KASKOPOLICE FOR DAMP- OG DIESELMOTORSKIBE
vedtaget af Foreningen af danske Søassurandører.

KASKOPOLICE
Nr.

.....

forsikrer herved for .....

Kasko af ..... -Skibet .....

Byggeaar: ..... Brutto-Tons: .....

Kroner..... er Kroner .....

efter en Takst af Kroner .....

fra..... til..... begge disse Dage medregnet.

Præmien er betinget til.....

og forfalder .....

Skibet er forsikret for følgende Fartomraade:

Forsikringen er tegnet paa almindelige danske Søforsikrings-Betingelser, nemlig:

Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. April 1934, danske Søforsikringscoutumer og omstaaende trykte Betingelser.

Særlige Vilkaar:

København, den.....

Rente. *§ 1.* Til Konventionens § 88 føjes følgende Regel: For den Del af Tiden mellem Værftsregningernes Betalingsdato og Generalregningens Fremsendelse, der overstiger 2 Maaneder – ved Reparation i Udlandet dog 4 Maaneder – har den Forsikrede ikke Krav paa Rente, medmindre han kan oplyse Omstændigheder, der har medført, at Generalregningen ikke har kunnet fremsendes tidligere.

Reserveskrue. *§ 2.* Skibet skal være forsynet med Reserveskrue. Er dette ikke Tilfældet, erstatter Assurandørerne ikke derved foranledigede Merudgifter, medmindre Reserveskruen efter Skrueskiftning som Følge af Havari endnu ikke med Rimelighed har kunnet tilvejebringes.

Fornyelse af Jern- eller Staaldele. *§ 3.* Reglen i Konventionens § 140, 2. Stk., finder kun Anvendelse i Tilfælde, hvor den paagældende Reparation er af mindre væsentlig Betydning for Skibet som Helhed, og den Forsikrede kan i saadanne Tilfælde, naar Reparation paa anden Maade kan ske, kun kræve Fornyelse, hvor dette fordres for Klassifikationens Skyld. Den Forsikrede har i disse Tilfælde ikke Krav paa Erstatning for Værdiforringelse.

Hyre og Kostpenge. *§ 4.* Konventionens § 147 afløses af følgende Bestemmelser: Assurandørerne erstatter Hyre og Kostpenge til Besætningen for den Tid, Skibet nødvendigt opholdes ved Reparation af Skade, der omfattes af Forsikringen, dog kun i det Omfang, Afmønstring ikke med Rimelighed kunde ske. Naar en Reparation i Skibets Hjemland kan skønnes at ville tage længere Tid end 7 Dage, erstattes for den overskydende Tid kun Hyre og Kostpenge til Fører og Officerer samt til det Mandskab, som det af Hensyn til Reparationen er nødvendigt at beholde til Tjeneste i Skibet.
Naar Reparation af Skade, der omfattes af Forsikringen, og Arbejder for Rederiets Regning udføres samtidig, gælder tillige følgende Regler:

a. Er Doksætning, Værftsophold eller andet Reparationsophold besluttet alene af Hensyn til Rederiarbejde, erstatter Assurandørerne, hvis der tillige udføres Havariarbejde, Halvdelen af

Hyre og Kostpenge i den Tid, der er fælles for det paagældende Rederiarbejde og Havariarbejdet, samt hele Beløbet af Hyre og Kostpenge i den Tid, hvormed Havariarbejdet maatte forlænge Opholdet.

b. Er derimod Opholdet besluttet alene eller tillige af Hensyn til Havariarbejde, erstatter Assurandørerne hele Beløbet af Hyre og Kostpenge i den Tid, der er nødvendig for dette Arbejde. Er der, naar Dokning finder Sted, forløbet mere end 12 Maaneder siden sidste Uddokning, erstatter Assurandørerne dog af Hyre og Kostpenge i den Tid, der er fælles for Havariarbejde og Skrabning og Maling af Bunden, kun Halvdelen.

Finder Reparation Sted, efter at Skibet er overgaaet til anden Ejer end den Forsikrede, erstattes Hyre og Kostpenge kun, for saa vidt angaar Besætning, der er i den Forsikredes Tjeneste.

Dokningsomkostninger m. m.

§ 5. Naar Havari- og Rederiarbejde udføres samtidig i Dok, gælder følgende Regler:

a. Er Dokning besluttet alene af Hensyn til Rederiarbejde, erstatter Assurandørerne, hvis der under Dokningen tillige foretages Havariarbejde, som kun kan udføres i Dok, Halvdelen af Omkostningerne ved Ind- og Uddokning og af Doklejen i den Tid, der er fælles for det paagældende Rederiarbejde og Havariarbejdet, samt hele Doklejen i den Tid, hvormed Havariarbejdet maatte forlænge Dokopholdet.

b. Er derimod Dokning besluttet alene eller tillige af Hensyn til Havariarbejde, erstatter Assurandørerne Omkostningerne ved Ind- og Uddokning samt hele Doklejen i den Tid, der er nødvendig for Havariarbejdet. Er der, naar Dokningen finder Sted, forløbet mere end 12 Maaneder siden sidste Uddokning, erstatter Assurandørerne dog af Omkostningerne ved Ind- og Uddokning og Doklejen i den Tid, der er fælles for Havariarbejde og Skrabning og Maling af Bunden, kun Halvdelen.

Omkostninger i Tilknytning til Reparation.

Naar Havari- og Rederiarbejde udføres samtidig, bestemmes Erstatningen for Forhalingsudgifter, Forbrug af Maskinfornødenheder, Havneudgifter og andre saadanne Omkostninger i Forbin-

delse med Dokning, Værftsophold eller andet Reparationsophold efter Regler svarende til de i §§ 4, 2. Stk., og 5 om Erstatning for Hyre og Kostpenge og Dokningsomkostninger givne.

Klassifikationsgebyrer.

§ 6. Assurandørerne erstatter Gebyrer for Klassifikationsselskabernes Besigtigelse i Anledning af Skade, der omfattes af Forsikringen, men ikke andre Klassifikationsgebyrer.

Havarigrosse for ballastet Skib.

§ 7. I det i Konventionens § 165 omhandlede Tilfælde finder Reglerne i York-Antwerp Rules, 1950, Anvendelse i Stedet for dansk Sølov. Dog beregnes ingen Forskudsprovision, og Renten sættes til 6% p.a.

Undtagelse af Krigsfare m. m. og Ophør af Forsikringen.

§ 8. Forsikringen omfatter ikke:

a. Krigsfare, herunder Skade som Følge af krigslignende Begivenheder.

b. Skade som Følge af saadant Oprør eller saadanne borgerlige Uroligheder, hvorunder Krigsvaaben anvendes.

c. Ekspropriation, Beslaglæggelse, Tilbageholdelse eller lignende Foranstaltning fra danske eller fremmede, lovlige eller ikke lovlige Myndigheders Side.

Forsikringen omfatter Skade bevirket ved saadanne Torpedoer eller Miner, der ikke er udskudt eller udlagt i Anledning af Krig eller truende Krig eller af Oprør eller Uroligheder som nævnt under b.

Er det oplyst, eller er der størst Sandsynlighed for, at en Skade skyldes Sabotage eller lignende, anses Skaden som Krigsskade, medmindre det maa antages, eller der er størst Sandsynlighed for, at Handlingen ikke har sit Motiv i eller paa anden Maade skyldes Krig (herunder krigslignende Begivenheder) eller saadant Oprør eller saadanne borgerlige Uroligheder, hvorunder Krigsvaaben anvendes.

Hvis Skibet er forsikret i det ved Lov om danske Skibes Forsikring mod Krigsfare Nr. 183 af 4. Maj 1939, jvfr. Lov Nr. 211 af 29. April 1940, oprettede Forsikringsinstitut, gælder følgende Regler:

Er Skibet forsvundet eller forlist, uden at det kan oplyses, om Skaden skyldes en af nærværende Forsikring omfattet Aarsag eller en Aarsag, der omfattes af Krigsforsikringen, erstattes Skaden af nærværende Forsikring efter de for denne gældende Regler, for saa vidt den ikke ifølge Bestemmelserne i § 2 i Institutets Police erstattes af Krigsforsikringen.

Er der Uenighed om, hvorvidt Skaden helt eller for Halvdelen skal erstattes af nærværende Forsikring, eller om den i sin Helhed falder under Krigsforsikringen, kan den Forsikrede, naar den i Konventionens § 90, 2. Stk., fastsatte Forfaldstid er indtraadt, af Assurandørerne forlange udbetalt et rentefrit Forskud svarende til Halvdelen af Skaden beregnet efter de for nærværende Kaskoforsikring gældende Regler. Ved Forskudets Udbetaling indtræder Assurandørerne i tilsvarende Omfang i det Krav, som den Forsikrede maatte have paa Institutet for endelig Erstatning af hele Skaden.

Forsikringen ophører, hvis Skibet overgaar til fremmed Magt, eller hvis det skifter Flag. Ophøret indtræder henholdsvis ved Overtagelsen eller ved Flagskiftet. Konventionens § 41 finder ikke Anvendelse i disse Tilfælde.

§ 9. Saafremt anden Aftale ikke er truffet, gælder følgende Bestemmelse: *Udelukkelse af Isskader.*

Denne Police dækker ikke Isskade. Ved Isskade forstaas al Skade (herunder ogsaa Totaltab samt Havari grosse, Bjergeløn og andre Omkostninger), som er bevirket ved Is.

§ 10. Saavel Assurandørerne som den Forsikrede vedtager Sø- og Handelsretten i København (med Højesteret som Appelinstans) som Værneting i alle Tvistigheder, der maatte rejse sig af denne Forsikring. *Værneting.*

Særlige Bestemmelser for Tidsforsikringer.

Fartomraade. I. Skibet har Tilladelse til – inden for det i Policen vedtagne Fartomraade – i Fragt- og Passagerfart at besejle Havne og Farvande, Indsøer undtagne, hvor det ifølge Klasse og Fartcertifikat kan sejle.

A. Er Forsikring tegnet for *europæisk Fart,* forstaas herved Fart i europæiske Farvande syd for en Linie fra Kap Kanin imod Øst, rundt Nordkap, Syd om Island til vestligst 30° v.L., sydligst 15° n.B., den afrikanske Atlanterhavskyst Nord for denne Breddegrad samt hele Middel- og Sortehavet incl. det assowske Hav.
Er Forsikring tegnet for *oversøisk Fart,* gælder Forsikringen for Fart i og uden for Europa.

B. I alle Tilfælde begrænses Skibets Fartomraade dog af:

Mod Nord:

I Atlanterhavet: En Linie trukket fra St. Johns paa New Foundland, Syd om Island, rundt Nordkap til østligst Kap Kanin.

I Stillehavet: 50° n.B., dog tillades Besejling af Havne paa Vancouverøen og Prince Rupert via Dixon-Strædet. Udelukket fra Besejling er Øen Sachalin og den sibiriske Kyst med Undtagelse af Vladivostock.

Mod Syd: 48° s.B., dog tillades Passage rundt Kap Horn og Besejling af Falklandsøerne og Havne i Patagonien incl. Magellanstrædet.

C. Inden for de anførte Grænser er Sejlads ikke tilladt:

a. paa St Lawrence Golfen (og tilsluttende Farvande) inden for Linien Kap Ray–Kap North i Tiden fra 1. December til 25. April. I den øvrige Tid af Aaret maa St. Lawrencefloden kun besejles til Montreal og Golfen indtil 50° n.B., dog tillades Gennemsejling af Belle-Isle-Strædet i Tiden fra 1. Juli til 31. Oktober,

b. paa Amazonfloden oven for Manaos,

c. i det assowske Hav og paa Donau i Tiden fra 1. Oktober til 31. Marts,

d. i Farvandene Øst for Varanger Fjord i Tiden fra 1. Oktober til 30. April; Murmansk-Kysten maa dog besejles i Tiden fra 16. Februar til 31. Oktober. Sejlads paa Mesane (Mesen) er ikke tilladt,

e. i Østersøen, Nord for Linien Stockholm/Lyserort i Tiden fra 15. Januar til 31. Marts, Nord for Linien Hernøsand/Kristinestad og Øst for Linien Helsingfors/Reval i Tiden fra 15. December til 15. April og Nord for Linien Örnsköldsvik/Wasa og Øst for Linien Wiborg/Narva i Tiden fra 1. December til 15. April; direkte Sejlads paa Leningrad efter 1. December er dog tilladt, forudsat Kronstadt passeres for udgaaende senest 20. December. De anførte Havne med tilhørende Distrikter maa besejles ogsaa i de Tidsrum, i hvilke de gælder som Grænsehavne. Alle nævnte Datoer regnes inclusive.

Besejling uden for de under B anførte Grænser, resp. det i Policen særligt angivne Fartomraade, eller af de under C, a-e, nævnte Omraader, kan kun tillades efter Overenskomst med Assurandørerne i hvert enkelt Tilfælde, forinden Rejsen tiltrædes.

II. a. Nafta, raa Petroleum, Benzin, ulæsket Kalk, Sprængstoffer, Calcium-Carbid eller andre Ladninger, som paa tilsvarende Maade udsætter Skibet for Fare, maa kun indlastes efter forud truffet Aftale med Assurandørerne. *Særlige Ladninger.*

b. Korn og Frøsorter maa kun lastes løst i Skibet, naar dette er forsynet med Langskibsskodder, eller der er truffet officielt anerkendte – eller i Mangel heraf coutumemæssigt anerkendte – Foranstaltninger mod Forskydning af Lasten.

c. Af Erts, Jernbaneskinner og lignende tunge Ladninger maa Antallet af de i Skibet indladede Vægttons ikke overstige Halvdelen af Skibets Brutto-Tonnage. Denne Bestemmelse

gælder dog ikke, saafremt der er dobbelt Bund under hele Skibet.

Som en almindelig Fordring gælder, at de Regler, der er givet af de paagældende Myndigheder for Lastning, Transport og Udlosning af Ladninger af særlig Art, nøje følges.

Prolongation. III. Ved Prolongationer beregnes pro rata Aarspræmie pr. Dag, dog saaledes, at Prolongationspræmien, hvis der er beregnet Tillæg for oversøisk Fart, og det drejer sig om en Rejse inden for europæiske Farvande, beregnes, uden at det for oversøisk Fart erlagte Tillæg tages i Betragtning.

Til Konventionens §§ 41 og 111 føjes følgende: Henligger Skibet ved Aarsforsikringens Udløb under Reparation af en i Kaskoaaret opstaaet Skade, for hvilken Assurandørerne er ansvarlige, forlænges Forsikringen altid, til Reparationen er tilendebragt. Er saadan Reparation umiddelbart forestaaende, forlænges Forsikringen ogsaa, hvis Rederiet ønsker det.

Ristorno. IV. a. Ristorno for Policens Ophævelse paa Grund af Skibets Salg ydes i Overensstemmelse med Konventionens §§ 38 og 113.

b. 1. Ved Aarsforsikring af Jern- og Staalskibe ydes Ristorno for Oplægning uden Ladning ombord – heri ikke indbefattet den Tid, Skibet ligger under Havari eller Reparation – paa følgende Maade:

For Oplægning paa sikker Plads i gode *danske Havne* (Færøerne undtaget) og svenske Sundhavne gives pro rata Ristorno pr. Dag af Aarspræmien med Tilbageholdelse for Assurandørernes vedvarende Havnerisiko af $^1/_{20}$ % for hver paabegyndte 15 Dage. Vedvarer Oplægningen ud over 30 fortløbende Dage, tilbageholdes kun $^1/_{32}$ % for hver yderligere paabegyndte 15 Dage.

Der gives dog ikke Ristorno for Oplægning under 15 Dage.

For Oplægning paa sikker Plads i gode *udenlandske Havne* (svenske Sundhavne undtaget) gives Ristorno som ovenfor nævnt, dog med en Tilbageholdelse for Assurandørernes Risiko af $^1/_8$ % for de første paabegyndte

30 Dage og $^1/_{16}$ % for hver umiddelbart efterfølgende paabegyndte 15 Dage. Saafremt der er beregnet Tillæg for oversøisk Fart, og Oplægningen finder Sted i en europæisk Havn, beregnes Ristornoen, uden at det erlagte Tillæg tages i Betragtning. Hvis Oplægningen finder Sted i en Havn, der kun maa besejles, hvis Skibet har Tilladelse til imod Tillægspræmie at besejle oversøiske Farvande, beregnes Ristornoen ogsaa af det herfor beregnede Tillæg, medmindre der er ydet den i Policen anførte Ristorno for kun een Rejse i oversøisk Fart, i hvilket Tilfælde Ristorno for saavel Oplægning som for Ophævelse af Policen beregnes uden Hensyn til det erlagte Tillæg.

2. Oplægges Skibet med Ladning inde, maa særlig Aftale træffes med Assurandørerne forinden Oplægningen. Som Regel indrømmes Ristorno, imod at Præmien for Assurandørernes Risiko forhøjes med mindst 25 %.

c. Al Ristorno er først forfalden til Betaling efter Policens udløb resp. Ophævelse.

d. Overstiger den paa Policen faldende Erstatning Halvdelen af den betingede Aarspræmie, bortfalder Ristorno efter b.

V. Under særlig Forsikring for Havnerisiko eller under Oplægning, hvorfor der ydes Ristorno, dækkes ikke Tyveri af Dele af Skibets Maskineri eller Inventar eller af Kahytternes Udstyr og Montering, medmindre der er fast Vagt ombord. Een Vagtmand kan passe to ved Siden af hinanden henliggende Skibe. *Havnerisiko.*

KLAUSULER TIL KASKOPOLICEN

aftalt mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Foreningen af danske Søassurandører (Klausul Nr. 244B).

Klausul Nr. 181 (Franchiseklausul).

Forsikringen er tegnet fri for de første Kr. Skade jvfr. Konventionens § 246.

Ved Anvendelse af denne Franchise beregnes under eet Havarier, der indtræffer inden for hver enkelt af nedenstaaende 8 Perioder i Forsikringsaaret:

1ste	Periode	fra	til
2den	"	"	"
3die	"	"	"
4de	"	"	"
5te	"	"	"
6te	"	"	"
7nde	"	"	"
8nde	"	"	"

Ved policemæssig Prolongation forlænges den 8nde Periode med det Antal Dage, Prolongationen varer.

Klausul Nr. 185 (Forskudsklausul).

Har den Forsikrede afholdt Udgifter, for hvilke Assurandørerne er ansvarlige, og kan de til Forskudsberegning fornødne Oplysninger tilvejebringes, uden at dog endelig Erstatningsberegning endnu kan foretages eller afsluttes, kan Assurandørerne kræve, at den Forsikrede skal modtage et passende Forskud paa Erstatningen.

Af ydet Forskud beregnes der Assurandørerne Rente 6 pCt. p. a. fra Forskudets Dato.

Klausul Nr. 211.

Uanset Bestemmelsen i Konventionens § 84, 2. Stk., gøres ved Udbetaling af Erstatning for Totaltab eller som for Totaltab intet Fradrag i Forsikringssummen for tidligere Skade paa Skibet, der ikke var udbedret, da Totaltab indtraf, medmindre Skaden gjorde Skibet usødygtigt. Skade, for hvilken Fradrag herefter ikke gøres,

er Rederiet uberettiget til at fordre erstattet i Henhold til anden Forsikring.

Rederiet har ikke Ret til efter indtraadt Totaltab at faa Erstatning for tidligere urepareret Skade, som ikke har gjort Skibet usødygtigt. Dette gælder, selv om Totaltabet ikke omfattes af nogen Forsikring.

Klausul Nr. 232 (Medforsikring af Isskader).

Uanset Bestemmelserne i Policens § 9 dækker denne Police Isskade.

Ved Beregning af Erstatning for partikulær Skade og Tab bevirket ved Is opstaaet i Skagerrak, Kattegat, Østersøen, Bottenhavet og den finske Bugt, alt med tilgrænsende Bugter, Sunde, Fjorde, Kanaler og Indsøer, i Kieler Kanalen, under Sejlads paa tyske Nordsøhavne og Delfzijl samt Havne paa Jyllands Vestkyst foretages dog et Afdrag paa 25% fra det i Henhold til Policen ellers erstatningsberettigede Beløb.

Franchiseklausul Nr. 181 finder ikke Anvendelse paa Isskader, hvor dette Afdrag gøres.

Forsikredes Andel af de efter og under Vinterhalvaaret konstaterede Isskader kan dog for det paagældende Vinterhalvaar ikke overstige Kr.

Afdraget beregnes ikke, dersom Isskaderne medfører Ret til Erstatning for eller som for Totaltab.

Det paalægges den Forsikrede og Skibets Fører at udvise al mulig Forsigtighed med Hensyn til Skibets Sejlads under Forhold, hvor der bestaar Fare for Isskade, og ikke uden Nødvendighed udsætte Skibet for saadan Skade.

Bestemmelserne i Konventionens §§ 49 og 67 kan ikke bringes til Anvendelse for saa vidt en indtruffen Isskade skyldes, at Skibet har maattet udføre Pligtrejser under Isforhold. Under Udførelse af saadanne Pligtrejser er Rederiet berettiget til at forlange Afdraget helt eller delvis medforsikret.

Iøvrigt er Policen underkastet Bestemmelserne i den mellem "Foreningen af danske Søassurandører" og "Dansk Dampskibsrederiforening" vedtagne Overenskomst af 6. December 1948 vedrørende Forsikring af Skader og Tab, bevirket ved Is.

Klausul Nr. 237.

Under Forudsætning af, at Kaskotaksten ikke er mindre end Skibets Markedsværdi i god Stand ved Forsikringens Begyndelse, finder Reglen i Konventionens § 160, sidste Stykke, om Nedsættelse af Assurandørernes Tilsvar med Hensyn til Erstatning til Tredjemand for Skade ved Sammenstød og Reglerne i Konventionens § 163 og § 165, jvfr. § 163, om Nedsættelse af Erstatningen for Havari grosse Bidrag og Bjergeløn kun Anvendelse, hvis den i de nævnte Bestemmelser omtalte Værdi af Skibet i god Stand overstiger Kaskotaksten med mere end 25 %, og da saaledes, at Nedsættelsen beregnes paa Grundlag af Kaskotaksten med Tillæg af 25 %.

Klausul Nr. 239 (Opsigelsesklausul).

Dersom udbrudt Krig eller andre internationale Forviklinger medfører, at den økonomiske Forbindelse mellem Danmark og Storbritannien afbrydes, kan Forsikringen saavel af Assurandørerne som af den Forsikrede opsiges med 14 Dages Varsel.

Opsiges Forsikringen i Henhold til denne Bestemmelse af Assurandørerne, og er Skibet ved Opsigelsesfristens Udløb paa Rejse til udenlandsk Havn – eller beliggende i udenlandsk Havn – for at indtage Last til Danmark eller paa Rejse til Danmark med eller uden Last, vedvarer Forsikringen til Skibets Ankomst til dansk Havn, dog ikke længere end til 14 Dage efter Opsigelsesfristens Udløb.

Bestemmelsen i Konventionens § 41 finder Anvendelse.

Bringes Forsikringen til Ophør i Henhold til denne Klausul, beregnes Ristorno pro rata pr. Dag uden Fradrag af Ristornogebyr, dog at der erlægges fuld Aarspræmie, hvis et Totaltabstilfælde indtræder i Tiden mellem Opsigelsens Afgivelse og Forsikringens Ophør.

Klausul Nr. 242.

Er Skibet sunket, strandet eller paa anden Maade forulykket, og mener Assurandørerne, at Omkostningerne ved Bjergningsforanstaltninger i Forbindelse med Omkostningerne ved at reparere

Skibets Skader vil overstige Forsikringssummen, har de Ret til ved at yde Erstatning efter Reglerne om Erstatning som for Totaltab at befri sig for ethvert Ansvar for Omkostninger ved og Følger af Bjergningsforanstaltninger, for hvilke den Forsikrede ikke allerede hæfter paa det Tidspunkt, da han faar Meddelelse om, at Assurandørerne vil benytte sig af denne Ret.

Udbetales Erstatning efter denne Regel, kommer Bestemmelsen i Konventionens § 72 ikke til Anvendelse. Forsikringen ophører paa det i 1. Pkt. nævnte Tidspunkt, og Reglen i Konventionens § 41 finder ikke Anvendelse. Assurandørerne har Krav paa Præmie for hele den aftalte Forsikringstid.

VAREPOLICE

vedtaget af Foreningen af danske Søassurandører.

VAREPOLICE

Nr.

.....

forsikrer herved for.....

et Beløb af.....

er .....

paa .....

som forsendes med.....

fra .....

til .....

Værdien er takseret til.....

Præmien er betinget til.....

Forsikringsværdien ansættes til Fakturabeløbet for Varerne, frit leveret i Skib eller andet Transportmiddel paa Afgangsstedet, med Tillæg af 1) Avance, der, naar ikke andet er aftalt, sættes til 10 %, 2) Fragt, der skal betales uden Hensyn til, om Transporten fuldføres, og 3) Præmie for sædvanlig Forsikring.

Er ingen Takst angivet i Policen, paahviler det den Forsikrede i Skadestilfælde at bevise Forsikringsværdien.

Uden særlig Aftale er Omkostninger paa Bestemmelsesstedet ikke medforsikret, og det Tab, der opstaar ved, at der paa Bestemmelsesstedet maa erlægges efterbetalbar Fragt, Losningsudgifter, Told m.v. af beskadigede Varer, er derfor Forsikringen uvedkommende.

For Forsikringen gælder omstaaende *Almindelige danske Betingelser* samt følgende *særlige Vilkaar:*

København, den.....194

Almindelige danske Betingelser.

For Forsikringen gælder Bestemmelserne i *Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. April 1934* med følgende Afvigelser og Fremhævelser:

Partikulær Skade.

For partikulær Skade, hvorved forstaas enhver Art af Skade, Tab og Udgifter, der ikke beregnes som Havari grosse, gælder følgende Regler:

§ 1. Paa alle under Dæk afskibede Varer, for hvilke ikke særlige Betingelser er anført nedenfor, erstattes partikulær Beskadigelse – herunder ogsaa Totaltab fremkaldt af Beskadigelse (Konv. §§ 191, Nr. 3, og 192, Nr. 3), Udlækning af flydende Varer samt Tyveri af andet end hele Kolli – kun, naar den er en umiddelbar Følge af Ild eller Eksplosion eller af Skibets Synken, Kæntring, Stranding, Grundstødning eller Sammenstød med anden fast eller flydende Genstand, herunder Is.

Tyveri af hele Kolli erstattes ogsaa udenfor de nævnte Tilfælde.

§ 2. For saa vidt Transporten sker med Damp- eller Diesel-motorskib af Jern eller Staal erstattes *paa efternævnte Varer* desuden anden partikulær Beskadigelse, saafremt Erstatningen for denne, beregnet efter de for Forsikringen iøvrigt gældende Bestemmelser (jfr. bl. a. Policens §§ 13 og 14), overstiger 10 % af Forsikringssummen: *Rumlast.*

a) Asfalt, Beg, Farveekstrakt, Gummikopal, Harpiks, Schellak, Stearin, raat Svovl, Talg og Voks,
b) Bomuld, Kunstsilke, Silke, Uld og Fabrikater af disse Raaprodukter samt af Hamp og Hør,
c) Kaffe, The i Kasser, Opium og Krydderier.

§ 3. For nedennævnte Forsikringsgenstande – hvoraf de under b, c og d nævnte dog ikke uden særlig Aftale omfattes af Forsikringen jfr. Policens § 12 – gælder følgende Betingelser:

a) Paa Salt, løst i Skibet, erstattes partikulær Skade kun, naar Skaden er en umiddelbar Følge af Ild eller Eksplosion eller af Skibets Synken, Kæntring, Stranding (herunder ikke Grund-

berøring) eller Sammenstød med andet Skib, eller skyldes Skibets Bortebliven (Konv. § 192, Nr. 4 og 5).

b) Kunst- og Museumsgenstande, Antikviteter eller andre Genstande, der kan ligestilles hermed, erstattes kun i Tilfælde af Totaltab og kun, naar dette er en umiddelbar Følge af Ild eller Eksplosion eller af Skibets Synken, Kæntring, Stranding, Grundstødning eller Sammenstød med anden fast eller flydende Genstand, herunder Is, eller skyldes Skibets Bortebliven (Konv. § 192, Nr. 4 og 5).

Rumlast.

c) Paa levende Dyr, bortset fra Fisk og Skaldyr, erstattes partikulær Skade kun, naar Skaden er en umiddelbar Følge af Ild eller Eksplosion eller af Skibets Synken, Kæntring, Stranding, Grundstødning eller Sammenstød med anden fast eller flydende Genstand, herunder Is, eller skyldes Skibets Bortebliven (Konv. § 192, Nr. 4 og 5). Tyveri af Dyr erstattes dog ogsaa udenfor de nævnte Tilfælde.

d) Levende Fisk og Skaldyr erstattes kun i Tilfælde af Totaltab og kun, naar dette er en umiddelbar Følge af Ild eller Eksplosion eller skyldes Skibets Bortebliven (Konv. § 192, Nr. 4 og 5), eller at Skibet er gaaet til Grunde eller ikke kan bjerges.

Dækslast.

§ 4. Paa Varer, der transporteres paa Dæk, erstattes partikulær Skade kun, naar det er anerkendt Sædvane, at Varer som de paagældende føres paa Dæk, og kun, naar Skaden enten

a) er en umiddelbar Følge af Ild eller Eksplosion eller af Skibets Sammenstød med andet Skib,
eller

b) bestaar i, at Dækslast helt eller delvis mistes som en umiddelbar Følge af Skibets Stranding eller Grundstødning,
eller

c) skyldes Skibets Bortebliven (Konv. § 192, Nr. 4 og 5), eller at Skibet er gaaet til Grunde eller ikke kan bjerges.

De i Policens § 3b og d nævnte Forsikringsgenstande erstattes dog kun, naar de er totalt tabt ved en af de forannævnte Aarsager.

Er det ikke anerkendt Sædvane, at Varer som de forsikrede føres paa Dæk, ydes dog Erstatning under de i denne Paragraf angivne

Betingelser, for saa vidt Varernes Anbringelse paa Dæk har været uden Indflydelse paa Forsikringsbegivenhedens Indtræden og Skadens Størrelse.

Oplagring, Land- og Lufttransport.

§ 5. a) Partikulær Beskadigelse (jfr. Policens § 1) indtruffet under Oplagring eller under Land- eller Lufttransport erstattes kun, naar den er en umiddelbar Følge af Ild eller Eksplosion eller, i Tilfælde af Land- eller Lufttransport, af en Transportmidlet tilstødt Ulykke, saasom Sammenstød, Væltning, Akselbrud eller Nedstyrtning af Luftfartøj.
Tyveri af hele Kolli erstattes ogsaa uden for de nævnte Tilfælde.

b) For saa vidt Transporten foregaar i lukket Transportmiddel, erstattes for de i *Policens § 2 nævnte Varer* under Land- eller Lufttransport desuden anden partikulær Beskadigelse, saafremt Erstatningen for denne, beregnet efter de for Forsikringen iøvrigt gældende Bestemmelser (jfr. bl. a. Policens §§ 13 og 14), overstiger 10 % af Forsikringssummen.

c) De i Policens § 3 b og d nævnte Forsikringsgenstande erstattes kun, naar de er totalt tabt ved en af de ovenfor under a. 1. Stk. nævnte Aarsager.

Maskinklausul.

§ 6. Er en Del af en Maskine tabt eller beskadiget under saadanne Omstændigheder, at Assurandørerne skal yde Erstatning derfor, erstattes enten Omkostningerne ved den nødvendige Reparation eller Omkostningerne ved Fornyelse af den paagældende Del, derunder de for Fremskaffelsen nødvendige Transportomkostninger.

Bjergeløn.

§ 7. Til Bestemmelsen i Konv. § 61, Nr. 2, føjes, at ved Erstatning af Bjergeløn for Varer, der ikke beregnes som Havari grosse, er Overskridelse af Forsikringssummen Assurandørerne uvedkommende i det Omfang, hvori den skyldes, at Bjergelønnen er fastsat paa Grundlag af en Værdi i god Stand, der er højere end Forsikringsværdien.

Havari grosse.

§ 8. Havari grosse erstattes efter de i Konventionen givne Regler, dog at der til Bestemmelsen i Konv. § 61, Nr. 1, føjes, at ved Er-

statning for Havari grosse Bidrag er Overskridelse af Forsikringssummen Assurandørerne uvedkommende i det Omfang, hvori den skyldes, at Varernes Bidragsværdi er beregnet paa Grundlag af en Værdi i god Stand, der er højere end Forsikringsværdien.

Har den Forsikrede afgivet Havariindestaaelse, eller har han stillet Depositum eller anden Sikkerhed for Havari grosse Bidrag, skal han underrette Assurandørerne derom. Saafremt York-Antwerp Reglerne 1924 er vedtaget i Befragtningsaftalen, bør Forsikrede saa vidt muligt paase, at et af ham stillet Havari grosse Depositum indsættes paa "Trust Account", jfr. Y.-A. Regel XXIII.

Er et Depositum stillet i anden Møntsort end den, hvori Forsikringssummen er fastsat, erstatter Assurandørerne ikke Kurstab paa dette, medmindre den Forsikrede uden unødigt Ophold har fremsat Begæring om ar faa det stillede Depositum refunderet af Assurandørerne.

Ansvarets Begyndelse og Ophør.

§ 9. Assurandørernes Ansvar begynder og ender i Overensstemmelse med Reglerne i Konv. § 181. Ansvaret vedvarer saaledes, indtil Varerne er kommet til det i Policen angivne Bestemmelsessted, og Modtageren der kan raade over dem, dog ikke udover 8 Dage efter at Varerne er bragt i Land.

I intet Tilfælde vedvarer Forsikringen dog længere end 30 Dage efter Skibets Ankomst til Bestemmelsesstedet, medmindre der fra Forsikredes Side, forinden dette Tidsrum er udløbet, er truffet Aftale med Assurandørerne om en Forlængelse af Forsikringen.

Bailee Klausul.

§ 10. Forsikringen er uvirksom i det Omfang, Transportører og/eller Depositarer er ansvarlige, selv om disse har betinget sig, at de skal nyde Fordelen af Forsikringen; har Assurandørerne uanset saadant Ansvar foretaget Udbetaling, betragtes denne som et rentefrit Laan, der skal tilbagebetales med det igennem Regres opnaaede Beløb.

Opiums Klausul.

§ 11. Ved Forsikring af Opium og Droger, der falder ind under den internationale Opiumskonvention af 1912, er det en Betingelse for

Forsikringens Gyldighed, at der er givet Assurandørerne rigtig Varebetegnelse, at Transporten sker ad sædvanlig Vej, og at det drejer sig om en legitim Forretning.

Genstande, der ikke uden Aftale omfattes af Forsikringen.

§ 12. For saa vidt ikke andet er aftalt, omfatter Forsikringen ikke:

1) Penge, Værdipapirer, ædle Metaller, Perler, Ædelstene, Smykker, Kunst- og Museumsgenstande, Antikviteter eller andre Genstande, der kan ligestilles med de nævnte,
2) levende Dyr, herunder Fisk og Skaldyr,
3) Vaaben, Ammunition samt brandfarlige, eksplosive eller ætsende Stoffer.

Undtagne Risici.

§ 13. Uden særlig Aftale dækker Forsikringen ikke Skade, som Følge af:

a) Krigsfare, herunder Mine- og Torpedofare selv i Fredstid,
b) Oprør eller borgerlige Uroligheder,
c) Strejke eller Lockout,
d) Arrest, Beslaglæggelse eller anden Foranstaltning fra Regering eller Øvrighed.

§ 14. Assurandørerne erstatter ikke:

a) Skade, der er en Følge af Varernes utilstrækkelige eller mangelfulde Indpakning,
b) ordinært Svind, ordinær Lækage eller Brækage, Skade ved almindelig Haandtering af Varerne under Lastning og Losning eller anden Skade, der er en Følge af Rejsens almindelige Gang,
c) Skade ved indre Fordærv, Smeltning, Sved, Varme eller Selvantændelse, ved Rust, Mug, Skimmel, Rotter, Mus, Mider eller andre Skadedyr, ved Luftens eller Vejrligets Paavirkning, Temperaturforandring eller Skibssved eller lignende Skade,
d) Tab ved at paaklæbede Etiketter mistes eller beskadiges, medmindre dette har bevirket, at Varens Identitet ikke mere kan konstateres,
e) Skade som Følge af Rejsens Forlængelse eller Extraophold i Havn, uanset af hvilken Aarsag.

Forsikredes Pligter i Havaritilfælde.

§ 15. Ifølge Konv. §§ 77–80 er det den Forsikredes Pligt i Skadestilfælde at træffe alle hensigtssvarende Foranstaltninger til det forsikredes Bevarelse og Frelse og at begrænse Tabet, som Ulykken kan medføre, samt snarest muligt at underrette Assurandørerne eller disses Repræsentant om det forefaldne.

Erstatningsudbetaling.

§ 16. Udbetaling af Erstatning sker i Overensstemmelse med Reglerne i Konv. § 90, nemlig for partiel Skade 14 Dage efter, at Erstatningsberegning foreligger, og for Totaltab som Regel 2 Maaneder efter, at de fornødne Bevisligheder er tilvejebragt.

Renter af Udlæg erstattes kun, dersom Renternes samlede Beløb for et enkelt Havari overstiger 25 Kr.

Udeblevne Varer under Landtransport.

For Varepartier og hele Kolli, der ikke naar frem til Bestemmelsesstedet, ydes kun Erstatning, naar det ved Tilvejebringelsen af nærmere Oplysninger om de paagældende Varers Skæbne kan godtgøres, at Udeblivelsen skyldes en af Forsikringen omfattet Aarsag og ikke Krig eller anden ved Policens § 13 undtagen Risiko.

KLAUSULER FOR VAREFORSIKRING

vedtaget af Foreningen af danske Søassurandører.

Klausul Nr. 100. Udvidede Betingelser (saavel Sø- som Landtransport).

For saa vidt Transporten sker i Rum med Damp- eller Dieselmotorskib af Jern eller Staal eller, ved Land- eller Lufttransport, foregaar i lukket Transportmiddel, erstattes ogsaa anden partikulær Beskadigelse end den i Policens §§ 1 og 5a nævnte, saafremt Erstatningen herfor, beregnet efter de for Forsikringen iøvrigt gældende Bestemmelser (jfr. bl.a. Policens §§ 13 og 14), udgør mindst pCt. af Forsikringssummen.

Klausul Nr. 101. Udvidede Betingelser. Rumlast. (Kun Søtransport).

For saa vidt Transporten sker i Rum med Damp- eller Dieselmotorskib af Jern eller Staal, erstattes ogsaa anden partikulær Beskadigelse end den i Policens § 1 nævnte, saafremt Erstatningen herfor, beregnet efter de for Forsikringen iøvrigt gældende Bestemmelser (jfr. bl.a. Policens §§ 13 og 14), udgør mindst pCt. af Forsikringssummen.

Klausul Nr. 102. Udvidede Betingelser. Land- og Lufttransport.

For saa vidt Transporten foregaar i lukket Transportmiddel, erstattes ogsaa anden partikulær Beskadigelse end den i Policens § 5a nævnte, saafremt Erstatningen herfor, beregnet efter de for Forsikringen iøvrigt gældende Bestemmelser (jfr. bl.a. Policens §§ 13 og 14), udgør mindst pCt. af Forsikringssummen.

Klausul Nr. 103. Udvidede Betingelser. Dækslast.

Uden for de i Policens § 4 nævnte Tilfælde erstattes:

a. Overbordkasten og -skyllen samt Tab af hele Kolli under Indladning og Udlosning,

b. andet Tab af Dækslast og Beskadigelse (excl. Vandbeskadigelse) med de i Policens §§ 1–3 for Rumlast gældende Indskrænkninger.

Klausul Nr. 104. Tyveri.

Tyveri erstattes uden de Indskrænkninger, der følger af Policens §§ 1–5.

Klausul Nr. 105. Fri for Lækage.

Extraordinær Lækage, der udgør pCt. eller derover, erstattes uden de Indskrænkninger, der følger af Policens §§ 1 og 5a. Udgør saadan Lækage mindre end pCt., erstattes den i intet Tilfælde.

Meddelelse om Lækage skal gives Assurandørerne eller disses Havariagenter snarest og senest inden 3 Dage efter Varernes Udlosning.

Klausul Nr. 106. Fri for de første Lækage, hvert Fad en Serie.

I det Omfang, Lækage (incl. ordinær Lækage) overstiger pCt., erstattes den uden de Indskrænkninger, der følger af Policens §§ 1 og 5a. Lækage, der ikke overstiger pCt., erstattes i intet Tilfælde. Hvert Fad betragtes som forsikret for sig. Bestemmelsen i Konventionens § 180, sidste Pkt., vedrørende Serieinddeling, kommer ikke til Anvendelse.

Meddelelse om Lækage skal gives Assurandørerne eller disses Havariagenter snarest og senest inden 3 Dage efter Varernes Udlosning.

Klausul Nr. 107. Inclusive Brækage.

Ekstraordinær Brækage erstattes uden de Indskrænkninger, der følger af Policens §§ 1 og 5a.

Klausul Nr. 108. Fra Hus til Hus.

Uanset Bestemmelsen i Policens § 9 begynder Assurandørernes Ansvar i det Øjeblik, Varerne udgaar fra Pakhus eller andet Lager paa det i Policen nævnte Afgangssted, og vedvarer under Transportens normale Forløb (indbefattet sædvanlig Omladning) indtil det Øjeblik, Varerne indgaar i Pakhus eller Lager paa det i Policen nævnte Bestemmelsessted.

Er den Havn, hvori Varerne udlosses fra det søgaaende Skib, Bestemmelsesstedet, vedvarer Ansvaret dog ikke ud over 15 Dage efter Kl. 24 paa den Dag, da Udlosningen er tilendebragt; skal Varerne fra den nævnte Havn videresendes til Bestemmelsesstedet, forlænges Fristen til 30 Dage.

Usædvanlig Omladning eller Overskridelse af de nævnte Frister som Følge af Forhold, hvorover Forsikrede ikke er raadig, omfattes af Forsikringen mod en passende Tillægspræmie, for saa vidt Forsikrede underretter Assurandørerne, saa snart han bliver vidende derom. Undlader Forsikrede dette, omfatter Forsikringen ikke saadan Omladning eller Overskridelse.

Klausul Nr. 134. "Both-to-Blame" Klausulen.

Er der i Certeparti eller Konnossement optaget den saakaldte "Both-to-Blame" Kollisions-Klausul, og maa den Forsikrede i Henhold til denne og den Lov, der kommer til Anvendelse paa Forholdet, holde Rederiet skadesløs for Regreskrav fra andet Skib for Skade vedrørende de forsikrede Varer, erstatter Assurandørerne den Forsikrede, hvad han saaledes har maattet udrede, dog kun i det Omfang, Assurandørerne i Henhold til de øvrige Forsikringsbetingelser vilde hæfte for den paagældende Skade.

Klausul Nr. 186. Udeblevne Varer under Landtransport. Bevisklausul.

For Varepartier og hele Kolli, der ikke naar frem til Bestemmelsesstedet, ydes kun Erstatning, naar det ved Tilvejebringelsen af nærmere Oplysninger om de paagældende Varers Skæbne kan godtgøres, at Udeblivelsen skyldes en af Forsikringen omfattet Aarsag og ikke Krig eller anden ved Policens § 13 undtagen Risiko.

Klausul Nr. 216.

Skade og Omkostninger (herunder Havari grosse Bidrag) som Følge af Selvantændelse, Varme eller Eksplosion i Ladningen er undtaget fra Forsikringen.

Klausul Nr. 217.

Forsikringen dækker ogsaa mod Ild eller Eksplosion som Følge af Selvantændelse.

Ladningsskade, der alene skyldes Varme, erstattes ikke, men har der været Ild i Ladningen, erstattes Skaden paa den Del deraf, der har været antændt af Ilden.

Skade paa Ladningen ved Slukningsforanstaltninger eller ved Lempning, Oplosning eller lignende og Omkostninger ved saadanne Foranstaltninger erstattes kun, hvis der har været Ild i Ladningen. Naar Skade og Omkostninger som nævnt beregnes som Havari grosse i lovlig opgjort Dispache, erstattes dog Ladningens Bidrag dertil, uanset at Ladningen kun har været varm.

Klausul Nr. 222.

Den Forsikrede holdes dækket under Afvigelse fra den anmeldte eller sædvanlige Rejserute under usædvanligt Ophold under Rejsen samt under Omladning til og Fremsendelse med andet Skib eller andet Transportmiddel end opgivet til Assurandørerne.

Saafremt anden Aftale ikke er truffet, hæfter Assurandørerne dog ikke ud over Generalpolicens Maksimum for det Transportmiddel, hvormed Fremsendelse sker.

Den Forsikrede skal, saa snart han bliver vidende om, at usædvanligt Ophold under Rejsen har fundet Sted, eller at Fremsendelse af Varerne er sket med andet Skib eller andet Transportmiddel end opgivet til Assurandørerne, give disse Meddelelse derom.

For Transporter i Krigstid, i Efterkrigstid, inden normale Transportforhold er genoprettet, eller iøvrigt under Forhold, der ekstraordinært forøger Transportrisikoen, gælder de af "Foreningen af danske Søassurandører" til enhver Tid fastsatte særlige Præmier og Forsikringsbetingelser, for saa vidt de kan finde Anvendelse paa de af Generalpolicen omfattede Forsikringer. Forhøjes herigennem Præmierne eller sker der Ændringer i Forsikringsbetingelserne, som den Forsikrede ikke ønsker at tiltræde, kan han inden for 8 Dage, regnet fra den Dag, da han modtager Meddelelse om Forandringen, opsige Generalpolicen til øjeblikkeligt Ophør.

Klausul Nr. 223 (Enkeltpolice Sø.)

Mod Betaling af Tillægspræmie, der fastsættes af "Foreningen af danske Søassurandører", holdes den Forsikrede dækket paa de for

Forsikringen iøvrigt gældende Vilkaar under Afvigelse fra den anmeldte eller sædvanlige Rejserute og under usædvanligt Ophold under Rejsen. Det er dog en Forudsætning, at den Forsikrede, saa snart han bliver vidende om saadan Afvigelse eller saadant Ophold, giver Assurandørerne Meddelelse derom.

Klausul Nr. 249 (Strejkeklausul).

Uanset Bestemmelserne i Policens § 13b og c og uden de Indskrænkninger, der følger af Policens §§ 1–5, omfatter Forsikringen ogsaa Skade forvoldt af Personer, der deltager i Strejke, Lockout eller borgerlige Uroligheder, hvorunder Krigsvaaben ikke anvendes.

Assurandørerne erstatter ikke Tidstab, Konjunkturtab, Tab af Marked eller lignende Tab, ej heller erstattes Skade, der skyldes Bortfald af eller Opgivelse af Rejsen, eller Skade saasom Forringelse af Varerne, der skyldes Forlængelse af eller Ophold under Rejsen, uanset af hvilken Aarsag.

FRAGTPOLICE

vedtaget af Foreningen af danske Søassurandører.

F R A G T - P O L I C E

Nr.

.....

forsikrer herved for .....

Rejsefragt pr. ..... -Skibet.....

Byggeaar: ..... Brutto-Tons:.....

for et Beløb af Kroner .....

er Kroner .....

.....

fra ..... til ....., begge disse Dage medregnet.....

Præmien er betinget til ..... og forfalder .....

Skibet er forsikret for følgende Fartomraade:

Forsikringen er tegnet paa almindelige danske Søforsikrings-Betingelser, nemlig:

Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. April 1934, danske Søforsikringscoutumer og omstaaende trykte Betingelser:

Særlige Vilkaar:

København, den .....

§ 1. a. Fragttab ved Beskadigelse af Salt, løst i Skibet, erstattes ikke, medmindre Beskadigelsen er en umiddelbar Følge af Skibets totale Forlis som nævnt i Konventionens § 126 Nr. 1 og 2 eller af Stranding, Ild eller Kollision med andet Skib.

b. Fragttab ved Beskadigelse af levende Fisk erstattes ikke, medmindre Beskadigelsen er en umiddelbar Følge af Skibets totale Forlis som ovenfor nævnt.

c. Fragttab ved Beskadigelse paa alle andre Varer erstattes i Overensstemmelse med Bestemmelserne i Konventionens § 209.

§ 2. Forsikringen omfatter ikke:

a. Krigsfare, herunder Skade som Følge af krigslignende Begivenheder.

b. Skade som Følge af saadant Oprør eller saadanne borgerlige Uroligheder, hvorunder Krigsvaaben anvendes.

c. Ekspropriation, Beslaglæggelse, Tilbageholdelse eller lignende Foranstaltning fra danske eller fremmede, lovlige eller ikke lovlige Myndigheders Side.

Forsikringen omfatter Skade bevirket ved saadanne Torpedoer eller Miner, der ikke er udskudt eller udlagt i Anledning af Krig eller truende Krig eller af Oprør eller Uroligheder som nævnt under b.

Er det oplyst, eller er der størst Sandsynlighed for, at en Skade skyldes Sabotage eller lignende, anses Skaden som Krigsskade, medmindre det maa antages, eller der er størst Sandsynlighed for, at Handlingen ikke har sit Motiv i eller paa anden Maade skyldes Krig (herunder krigslignende Begivenheder) eller saadant Oprør eller saadanne borgerlige Uroligheder, hvorunder Krigsvaaben anvendes.

Hvis Fragten er forsikret i det ved Lov Nr. 184 af 4. Maj 1939, jfr. Lov Nr. 212 af 29. April 1940, om Forsikring af Varer og Fragt mod Krigsfare til Søs oprettede Forsikringsinstitut, gælder følgende Regel:

Er Skibet forsvundet eller forlist, uden at det kan oplyses, om dette skyldes en af nærværende Forsikring omfattet Aarsag eller en Aar-

sag, der omfattes af Krigsforsikringen, erstattes deraf følgende Fragttab af nærværende Forsikring efter de for denne gældende Regler, for saa vidt det ikke ifølge Bestemmelserne i § 2 i Institutets Police for Krigsforsikring af Fragt erstattes af Krigsforsikringen.

Forsikringen ophører, hvis Skibet overgaar til fremmed Magt, eller hvis det skifter Flag. Ophøret indtræder henholdsvis ved Overtagelsen eller ved Flagskiftet. Konventionens § 41 finder ikke Anvendelse i disse Tilfælde.

§ 3. Saafremt anden Aftale ikke er truffet, gælder følgende Bestemmelse:

Denne Police dækker ikke Isskade. Ved Isskade forstaas al Skade (herunder ogsaa Totaltab samt Havari grosse, Bjergeløn og andre Omkostninger), som er bevirket ved Is.

Særlige Bestemmelser for Tidsforsikringer.

I. Ved Aarsforsikring af Jern- og Staalskibe ydes Ristorno for Oplægning uden Ladning om Bord – heri ikke indbefattet den Tid, Skibet ligger under Havari eller Reparation – pro rata pr. Dag af 75 % af Aarspræmien.
Der gives dog ikke Ristorno for Oplægning under 15 Dage.

II. For denne Police gælder iøvrigt de i Skibets Kaskopolice indeholdte Bestemmelser med Hensyn til Besejlings- og Ladningsforhold og Forsikringens Prolongation.

KRIGS-KASKOPOLICE

Krigsforsikringen for danske Skibe

København

KRIGSFORSIKRINGS-POLICE

KASKO

Nr.

Forsikringsinstitutet Krigsforsikringen for danske Skibe forsikrer herved i Henhold til Lov Nr. 183 af 4. Maj 1939 og senere Love om danske Skibes Forsikring mod Krigsfare og til Institutets Vedtægter, der er aftrykt paa denne Polices Side 2 og 3 [udeladt],

for .....

Kroner .....skriver Kroner.....

paa Kasko af .....-Skibet .....

Byggeaar: .....Brutto-Tons: .....

efter en Takst af Kroner .....

for $\frac{\text{Rejsen}}{\text{Tiden}}$ fra.....til.....

Præmien er betinget til ..... % = Kr. .....

og forfalder .....

Den Forsikrede skal følge Institutets Instruktioner og alle Bestemmelser, som maatte blive truffet med Hensyn til Skib, Sejlads og Ladning og andre Forhold af Betydning for Forsikringen. Overtrædelse heraf kan efter Bestyrelsens Beslutning medføre Tab af Ret til Erstatning.

For Forsikringen gælder omstaaende Forsikringsbetingelser samt følgende *særlige Vilkaar:*

Betalt

København, den ..... 19..... .

Krigsforsikringen for danske Skibe

Forsikringsbetingelser

Hvor ikke andet følger af Bestemmelserne i Loven eller Institutets Vedtægter eller af nedenstaaende Betingelser, gælder for Forsikringen Reglerne i *Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. April 1934.*

Institutets Ansvar.

§ 1. Forsikringen dækker Krigsfare, herunder Skade som Følge af krigslignende Begivenheder, samt Skade som Følge af saadant Oprør og saadanne borgerlige Uroligheder, hvorunder Krigsvaaben anvendes.

Hvad der i Konventionen og denne Police er bestemt med Hensyn til Krig, finder tilsvarende Anvendelse for Oprør og Uroligheder som nævnt i 1ste Stk.

Uoplyst Skadesaarsag.

§ 2. Kan Aarsagen til, at et Skib er forsvundet eller forlist ikke oplyses, erstattes Skaden af Krigsforsikringen, hvis der er størst Sandsynlighed for, at Skaden skyldes Krig. Er der lige saa stor Sandsynlighed for, at Skaden skyldes andre Aarsager, erstatter Krigsforsikringen Halvdelen af Skaden. Er der Uenighed om, hvorvidt Skaden helt eller for Halvdelen skal erstattes af Krigsforsikringen eller i sin Helhed falde under almindelig Søforsikring, kan den Forsikrede, naar den i Konventionens § 90, 2. Stk., fastsatte Forfaldstid er indtraadt, af Institutet forlange udbetalt et rentefrit Forskud svarende til Halvdelen af Skaden. Institutet kan dog kræve, at der stilles behørig Sikkerhed for det Tilfælde, at den endelige Ordning af Erstatningsspørgsmaalet medfører, at Forskud skal betales tilbage.

Ekspropriation, Beslaglæggelse etc.

§ 3. Ekspropriation, Beslaglæggelse, Tilbageholdelse eller lignende Foranstaltning, der foretages af den danske Stat, omfattes ikke af Forsikringen.

Afsavnsgodtgørelse etc. under Skibets Tilbageholdelse.

§ 4. Reglen i Konventionens § 166 ændres derhen, at Erstatning for Skibets løbende Udgifter, herunder Hyre og Kostpenge, For-

brug af Skibs- og Maskinfornødenheder og Forsikringspræmier, samt Afsavnsgodtgørelsen for Skibet kun ydes for den Tid, hvormed Unddragelsen overstiger 30 Dage.

Indtræder Ret til Erstatning for eller som for Totaltab, erstattes løbende Udgifter og Afsavn ikke. Forskudsvis udbetalt Erstatning herfor fradrages i Totaltabserstatningen.

Institutets Ret til at frigøre sig ved Udbetaling af Totaltabserstatning.

§ 5. Er et Skib sunket, strandet eller paa anden Maade forulykket, og mener Institutet, at Omkostningerne ved Bjergningsforanstaltninger i Forbindelse med Omkostningerne ved at reparere Skibets Skader vil overstige Forsikringssummen, har det Ret til ved at yde Erstatning efter Reglerne om Erstatning som for Totaltab at befri sig for ethvert Ansvar for Omkostninger ved og Følger af Bjergningsforanstaltninger, for hvilke den Forsikrede ikke allerede hæfter paa det Tidspunkt, da han faar Meddelelse om, at Institutet vil benytte sig af denne Ret. Udbetales Erstatning efter denne Regel, kommer Bestemmelsen i Konventionens § 72 ikke til Anvendelse. Forsikringen ophører paa det i 1. Pkt. nævnte Tidspunkt, og Reglen i Konventionens § 41 finder ikke Anvendelse. Institutet har Krav paa Præmie for hele den aftalte Forsikringstid.

Nedsættelse af Erstatning for Havari grosse Bidrag og Bjergeløn.

§ 6. Reglerne i Konventionens § 163 og § 165, jfr. § 163, om Nedsættelse af Erstatningen for Havari grosse Bidrag og Bjergeløn ændres derhen, at Nedsættelse sker efter Forholdet mellem Forsikringsværdien (Kaskotaksten) og den Værdi af Skibet i god Stand, der er lagt til Grund for Beregningen af dets Bidragsværdi, uden at der i disse Værdier foretages noget Fradrag.

Anvendelse af Reglerne i den almindelige danske Kaskopolice for Damp- og Dieselmotorskibe.

§ 7. For Damp- og Dieselmotorskibe finder Reglerne i den almindelige danske Kaskopolice for saadanne Skibe om Fornyelse af Jern- eller Staaldele, om Hyre og Kostpenge, om Dokningsomkostninger m.m., om Klassifikationsgebyrer og om Havari grosse for ballastet

Skib (jfr. dog nærværende Polices § 10) tilsvarende Anvendelse for denne Forsikring.

Ved samtidig Reparation af Skade ved Havari, der omfattes af denne Forsikring, og Skade ved Havari, der omfattes af almindelig Søforsikring, deles Hyre og Kostpenge under Reparationsopholdet og Dokningsomkostninger m.m. mellem Havarierne.

Fornyelsesafdrag.

§ 8. De i Konventionens § 154 Afsnit I A-B-C og Afsnit II A-B fastsatte Fornyelsesafdrag bortfalder.

Fornyelsesafdrag i Omkostninger ved Reparation af Institutet vedkommende Havari grosse Skade godtgøres af Institutet, for Maling dog kun for saa vidt saadant Afdrag ikke vilde være sket, hvis Skaden skulde erstattes efter Reglerne om partikulær Skade.

Forskud.

§ 9. Har den Forsikrede afholdt Udgifter, for hvilke Institutet maa antages at være ansvarligt, skal han uden unødigt Ophold give Institutet Meddelelse derom og fremkomme med alle ham tilgængelige Oplysninger og Bevisligheder vedrørende Udgifterne og det Havari, der har foranlediget dem. Kan endelig Erstatningsberegning endnu ikke foretages eller afsluttes, kan Institutet forlange, at den Forsikrede skal modtage et passende Forskud paa Erstatningen. Bestemmelsen i Konventionens § 88, 2. Pkt., finder tilsvarende Anvendelse.

Rente.

§ 10. Renten af Udlæg, jfr. Konventionens § 88, af Havari grosse for ballastet Skib, jfr. Policens § 7, af ydet Forskud, jfr. Konventionens § 89, sidste Stk., og Policens § 9, og af Erstatning, som ikke betales i rette Tid, jfr. Konventionens § 90, sidste Stk., nedsættes til 5 pCt. p. a.

Fjernelse af Vrag

§ 11. Selvom Forsikringssummen derved overskrides (Konventionens § 61) erstatter Institutet Omkostninger, som den Forsikrede

maa afholde til Afmærkning og til Bortsprængning eller anden Fjernelse af Vraget af det forsikrede Skib, naar dettes Forlis skyldes en af Forsikringen omfattet Hændelse. Dette gælder ogsaa, naar Institutet har benyttet sig af sin Ret efter Policens § 5, dog kun for saa vidt angaar Omkostninger, der ikke kan dækkes af Vragets Provenu.

Hvis Danmark kommer i Krig.

§ 12. Reglen i Konventionens § 168 om Forsikringens Ophør, hvis Skibets Hjemland kommer i Krig, bortfalder.

Værneting.

§ 13. Saavel Institutet som den Forsikrede vedtager Sø- og Handelsretten i København som Værneting i alle Tvistigheder, der maatte rejse sig af denne Forsikring.

KRIGS-VAREPOLICE

Dansk Krigs-Søforsikring for Varer

København

KRIGSFORSIKRINGS-POLICE

Nr.

VARER

Forsikringsinstitutet Dansk Krigs-Søforsikring for Varer

forsikrer herved i Henhold til Lov Nr. 184 af 4. Maj 1939 om Forsikring af Varer og Fragt mod Krigsfare til Søs og til Institutets Vedtægter, som er aftrykt paa denne Polices Side 3 og 4 [udeladt],

for .....

et Beløb af .....

er .....

paa .....

som forsendes med .....

fra .....

til .....

Præmien er betinget til % = Kr.....

Varerne forsikres for den Værdi, der er fastsat for deres almindelige Søforsikring, jfr. Vedtægternes § 14. Er Søforsikringen tegnet paa almindelige danske Betingelser, uden at nogen særlig Aftale er truffet, svarer Forsikringsværdien til Fakturabeløbet for Varerne frit leveret i Skib eller andet Transportmiddel paa Afgangsstedet, med Tillæg af 1) 10 % Avance, 2) Fragt, der skal betales uden Hensyn til, om Transporten fuldføres, og 3) Forsikringspræmie.

Det paahviler den Forsikrede i Skadestilfælde at bevise Forsikringsværdien.

For Forsikringen gælder omstaaende Forsikringsbetingelser samt følgende *særlige Vilkaar:*

Betalt

København, den.....194

Dansk Krigs-Søforsikring for Varer

Forsikringsbetingelser

Hvor ikke andet følger af Bestemmelserne i Lovens eller Institutets Vedtægter eller af nedenstaaende Betingelser, gælder for Forsikringen Reglerne i *Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. April 1934.*

Institutets Ansvar.

§ 1. Forsikringen dækker Krigsfare, herunder Skade som Følge af krigslignende Begivenheder og al Mine- og Torpedofare, samt Skade som Følge af saadant Oprør og saadanne borgerlige Uroligheder, hvorunder Krigsvaaben anvendes.

Hvad der i Konventionen og denne Police er bestemt med Hensyn til Krig, finder tilsvarende Anvendelse for Oprør og Uroligheder som nævnt i 1ste Stk.

Ekspropriation, Beslaglæggelse, Ind- og Udførselsforbud, Blokade etc.

§ 2. Institutet erstatter ikke Skade foraarsaget ved Ekspropriation, Beslaglæggelse, Tilbageholdelse eller lignende Foranstaltning, der foretages af den danske Stat, og hvis den Forsikrede er hjemmehørende i Udlandet, heller ikke Skade foraarsaget ved saadan Foranstaltning foretaget af Regering eller Øvrighed i den Forsikredes Hjemland.

Er Varerne blevet beslaglagt af fremmed Magt og ikke frigivet indenfor den i Konventionens § 192 Nr. 6, jfr. § 132, fastsatte Frist af 6 Maaneder, kan Institutet efter Fristens Udløb forespørge den Forsikrede, om han gør Krav paa Erstatning som for Totaltab. Afgiver den Forsikrede ikke inden en Maaned efter Forespørgselens Fremsættelse bekræftende Erklæring herom, bortfalder hans Ret til Erstatning som for Totaltab efter Konventionens § 192, Nr. 6, saaledes at Ret til Erstatning kun tilkommer ham, for saa vidt dette maatte følge af Konventionens og Forsikringsaftalens øvrige Bestemmelser.

Skade som Følge af Indførsels-, Udførsels- eller Transitforbud erstattes ikke, ej heller erstattes de paa Grund af Blokade af de krigsførende Magters Havne opstaaede Omkostninger for den Forsikrede.

Markedstab, Bortfald eller Forlængelse af Rejsen etc.

§ 3. Institutet erstatter ikke Tidstab, Konjunkturtab, Tab af Mar-

ked eller lignende Tab; ej heller erstattes Skade, der skyldes Bortfald af eller Opgivelse af Rejsen, eller Skade saasom Forringelse af Varerne, der skyldes Forlængelse af eller Ophold under Rejsen, uanset af hvilken Aarsag.

Overtrædelse af Statsmagters Forskrifter.

§ 4. Institutet erstatter ikke Skade forvoldt ved Overtrædelse af de Forskrifter, der er eller maatte blive udfærdiget, angaaende hvad der bør iagttages til Betryggelse af den danske Handel og Søfart under en Krig mellem fremmede Magter, eller, medmindre den Forsikrede ikke kendte eller burde kende de paagældende Forskrifter, Skade der iøvrigt er en Følge af, at den Forsikrede overtræder Forskrifter givne af krigsførende eller neutrale Magter i Anledning af Krig.

Genstande, der ikke uden Aftale omfattes af Forsikringen.

§ 5. For saa vidt ikke andet er aftalt, omfatter Forsikringen ikke:

1) Penge, Værdipapirer, ædle Metaller, Perler, Ædelstene, Smykker, Kunst- og Museumsgenstande, Antikviteter eller andre Genstande, der kan ligestilles med de nævnte,
2) levende Dyr, herunder Fisk og Skaldyr,
3) Vaaben, Ammunition samt brandfarlige, eksplosive eller ætsende Stoffer.

Redningsomkostninger.

§ 6. Ved Anvendelsen af Reglerne i Konventionens § 56 om Assurandørens Hæftelse for Omkostninger og Opofrelser til Redning af den forsikrede Interesse fra en af Forsikringen omfattet truende Fare, anses saadan Fare kun at have været til Stede, dersom en Forsikringsbegivenhed har maattet befrygtes at være umiddelbart forestaaende.

Bjergeløn.

§ 7. Til Bestemmelsen i Konv. § 61, Nr. 2, føjes, at ved Erstatning af Bjergeløn for Varer, der ikke beregnes som Havari grosse, er Overskridelse af Forsikringssummen Institutet uvedkommende i

det Omfang, hvori den skyldes, at Bjergelønnen er fastsat paa Grundlag af en Værdi i god Stand, der er højere end Forsikringsværdien.

Havari grosse.

§ 8. Havari grosse erstattes efter de i Konventionen givne Regler, dog at der til Bestemmelsen i Konv. § 61, Nr. 1, føjes, at ved Erstatning for Havari grosse Bidrag er Overskridelse af Forsikringssummen Institutet uvedkommende i det Omfang, hvori den skyldes, at Varernes Bidragsværdi er beregnet paa Grundlag af en Værdi i god Stand, der er højere end Forsikringsværdien.

Har den Forsikrede afgivet Havariindestaaelse, eller har han stillet Depositum eller anden Sikkerhed for Havari grosse Bidrag, skal han underrette Institutet derom. Saafremt York-Antwerp Reglerne 1924 er vedtaget i Befragtningsaftalen, bør Forsikrede saa vidt muligt paase, at et af ham stillet Havari grosse Depositum indsættes paa "Trust Account", jfr. Y.-A. Regel XXIII.

Er et Depositum stillet i anden Møntsort end den, hvori Forsikringssummen er fastsat, erstatter Institutet ikke Kurstab paa dette, medmindre den Forsikrede uden unødigt Ophold har fremsat Begæring om at faa det stillede Depositum refunderet af Institutet.

Maskinklausul.

§ 9. Er en Del af en Maskine tabt eller beskadiget under saadanne Omstændigheder, at Institutet skal yde Erstatning derfor, erstattes enten Omkostningerne ved den nødvendige Reparation eller Omkostningerne ved Fornyelse af den paagældende Del, derunder de for Fremskaffelsen nødvendige Transportomkostninger.

Etiketteklausul.

§ 10. Tab ved, at paaklæbede Etiketter mistes eller beskadiges, erstattes ikke, medmindre dette har bevirket, at Varens Identitet ikke mere kan konstateres.

Ansvarets Begyndelse og Ophør.

§ 11. I Stedet for Bestemmelserne i Konventionens § 181 gælder følgende Regler:

1) Institutets Ansvar begynder, naar Varerne er om Bord i det søgaaende Skib, og ender, enten naar Varerne forlader dette paa Bestemmelsesstedet, eller efter Udløbet af 15 Dage regnet fra Kl. 24 paa Ankomstdagen for det søgaaende Skib, hvad der først maatte indtræde.
2) Skal Varerne i Mellemhavn omlades til andet søgaaende Skib (jfr. dog ndfr., § 12, 1), ophører Institutets Ansvar efter Udløbet af en Periode paa ialt 15 Dage, regnet fra Kl. 24 paa Ankomstdagen for det søgaaende Skib, hvormed Varerne ankommer til Havnen, og indtræder først paany, naar Varerne efter Omladningen er om Bord i det søgaaende Skib, som fører Varerne videre.
3) Saafremt Befragtningskontrakten i Henhold til en i denne indeholdt Bestemmelse bringes til Ophør i anden Havn eller paa anden Plads end den deri anførte Destinationshavn, skal saadan Havn eller Plads være at anse som Bestemmelsessted, jfr. Punkt 1.

Transport med Skib af anden Nationalitet, Fravigelse af Rute.

§ 12. Institutets Ansvar ophører (jfr. dog § 13)
1) saafremt Transporten helt eller delvis udføres med Skib af anden Nationalitet end i Aftalen angivet,
2) saafremt en i Aftalen særlig foreskreven Rute fraviges.

Naar den Forsikredes eller Skibets Hjemland kommer i Krig.

§ 13. Kommer den Forsikredes eller Skibets Hjemland i Krig, skal den Forsikrede, hvis der er særlig Grund til at befrygte, at Varerne vil blive opbragt, eller at anden Skade, der skyldes Krig, vil indtræde under Rejsen, for saa vidt det med Rimelighed kan ske, tilbageholde Varerne, omlade dem i andet Skib, fremsende dem ad anden Vej eller paa anden Maade søge at afværge saadan Skade. Saavidt muligt skal den Forsikrede raadføre sig med Institutet eller dettes Repræsentanter om, hvad der skal foretages, og følge de Forskrifter, der i saa Henseende gives ham.

Forsikredes Pligter i Havaritilfælde.

§ 14. Ifølge Konventionens §§ 77–80 er det den Forsikredes Pligt

i Skadestilfælde at træffe alle hensigtssvarende Foranstaltninger til det forsikredes Bevarelse og Frelse og at begrænse Tabet, som Ulykken kan medføre, samt snarest muligt at underrette Institutet eller dettes Repræsentant om det forefaldne.

Opgørelse og Udbetaling af Erstatning.

§ 15. Erstatningskrav opgøres af Bestyrelsen, eller saafremt Bestyrelsen finder det hensigtsmæssigt, eller den Forsikrede begærer det, af en dansk Dispachør.

Udbetaling af Erstatning sker i Overensstemmelse med Reglerne i Konventionens § 90, nemlig for partiel Skade 14 Dage efter, at Erstatningsberegning foreligger, og for Totaltab som Regel 2 Maaneder efter, at de fornødne Bevisligheder er tilvejebragt.

Renter af Udlæg erstattes kun, dersom Renternes samlede Beløb for et enkelt Havari overstiger 25 Kr.

KRIGS-FRAGTPOLICE

Dansk Krigs-Søforsikring for Varer

København

KRIGSFORSIKRINGS-POLICE

FRAGT

Nr.

Forsikringsinstitutet Dansk Krigs-Søforsikring for Varer

forsikrer herved i Henhold til Lov Nr. 184 af 4. Maj 1939 om Forsikring af Varer og Fragt mod Krigsfare til Søs og til Institutets Vedtægter, som er aftrykt paa denne Polices Side 2 og 3 [udeladt],

for .....

Fragt pr. .....-Skibet .....

Byggeaar: .....Brutto Tons .....

for et Beløb af Kroner..... er Kroner.....

for Rejsen fra .....

til .....

Præmien er betinget til..... % = Kr.....

For Forsikringen gælder omstaaende Forsikringsbetingelser samt følgende *særlige Vilkaar:*

Betalt

København, den.....19

Dansk Krigs-Søforsikring for Varer

Forsikringsbetingelser

Hvor ikke andet følger af nedenstaaende Betingelser, gælder for Forsikringen Reglerne i *Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. April 1934.*

Institutets Ansvar.

§ 1. Forsikringen dækker Krigsfare, herunder Skade som Følge af krigslignende Begivenheder, samt Skade som Følge af saadant Oprør og saadanne borgerlige Uroligheder, hvorunder Krigsvaaben anvendes.

Hvad der i Konventionen og denne Police er bestemt med Hensyn til Krig, finder tilsvarende Anvendelse for Oprør og Uroligheder som nævnt i 1ste Stk.

Uoplyst Skadesaarsag.

§ 2. Kan Aarsagen til, at et Skib er forsvundet eller forlist ikke oplyses, erstattes deraf følgende Fragttab af Krigsforsikringen, hvis der er størst Sandsynlighed for, at Ulykken skyldes Krig. Er der lige saa stor Sandsynlighed for, at Ulykken skyldes andre Aarsager, erstatter Krigsforsikringen Halvdelen af Fragttabet.

Fragttab som Følge af Vareskade.

§ 3. Afvigende fra Bestemmelserne i Konventionens §§ 209, 211–212 og 216 erstattes Fragttab eller forøgede Losningsomkostninger, naar Vareskaden, der giver Anledning dertil, skyldes Krigsfare, selvom den ikke hidrører fra nogen af de i Konventionens § 209 nævnte Aarsager. Institutet erstatter dog ikke Fragttab eller forøgede Losningsomkostninger foraarsaget ved Beskadigelse af Varer, der skyldes Forlængelse af eller Ophold under Rejsen, uanset af hvilken Aarsag, jfr. § 209, 2. Stk.

Ekspropriation, Beslaglæggelse etc.

§ 4. Ekspropriation, Beslaglæggelse, Tilbageholdelse eller lignende Foranstaltning, der foretages af Myndighederne i Skibets Hjemland, omfattes ikke af Forsikringen.

Ind- og Udførselsforbud etc.

§ 5. Skade som Følge af Indførsels-, Udførsels- eller Transitforbud omfattes ikke af Forsikringen.

Overtrædelse af Statsmagters Forskrifter.

§ 6. Institutet erstatter ikke Skade, der er en Følge af, at den Forsikrede overtræder Forskrifter, givne af krigsførende eller neutrale Magter i Anledning af Krig, medmindre den Forsikrede ikke kendte eller burde kende de paagældende Forskrifter. Denne Bestemmelse finder tilsvarende Anvendelse, naar saadanne Forskrifter forsætligt tilsidesættes af Skibets Fører, og Rederen ikke har givet denne behørig Anvisning om at følge dem.

Blokadebrud, Transport af Krigsvaaben etc.

§ 7. Institutet erstatter ikke Skade, der er en Følge af, at Skibet forsøger at bryde en effektiv Blokade eller med den Forsikredes Vilje fører Krigsvaaben, Ammunition eller lignende.

Ansvarets Begyndelse og Ophør.

§ 8. Institutets Ansvar begynder og ender i Overensstemmelse med Konventionens § 205. Dog ophører Ansvaret, om ikke andet er aftalt, senest 10 Dage efter Udløbet af den Dag, paa hvilken Skibet er ankommet til det i Policen angivne Bestemmelsessted.

Naar Skibets Hjemland kommer i Krig.

§ 9. Kommer Skibets Hjemland i Krig, ophører Forsikringen fra det Tidspunkt, da Krigstilstand indtræder. Er Skibet paa dette Tidspunkt til Søs eller i fjendtlig Havn, vedvarer dog Forsikringen, indtil Skibet er forankret eller fortøjet i ikke fjendtlig Havn, saafremt Skibets Fører, naar han faar Kundskab om Krigen, snarest muligt søger saadan Havn.

Institutet har Ret til det Præmiebeløb, der skulde have været betalt, saafremt Forsikringen havde været tegnet for Tiden indtil Ophøret.

LITTERATUR

DANMARK

ANDERSEN, SVEND, Om Sø- og anden Transportforsikring af Varer, København 1949.

BENTZON, A. DRACHMANN, Lov om Forsikringsaftaler, København 1931.

BENTZON, VIGGO, Den danske Søret, København 1899.

GRAM, F. T. J., Den private Søret, København 1851.

GRANDJEAN, LOUIS E., Søforsikringspraksis, 2. Udgave, København 1935.

NILSSON, RUD., Grænsetilfælde mellem Sø- og Krigsforsikring, København 1945.

SCHIØNNING, P., Bemærkninger ved enkelte Artikler af Lovens fjerde Bog, København 1838.

SCHIØRRING, GEO. K., Den danske Søforsikringspolice, København 1924.

SINDBALLE, KRISTIAN, Dansk Forsikringsret, Første Del, København 1948.

TYBJERG, NIELS, Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. April 1934, København 1935.

USSING, HENRY, Enkelte Kontrakter, København 1946.

USSING, HENRY, Erstatningsret, København 1949.

ØRSTED, ANDERS SANDØE, Haandbog over den danske og norske Lovkyndighed, København 1822–35.

NORGE

GRUNDT, THEODOR, Lærebok i norsk forsikringsrett, Den allmindelige del, Oslo 1939.

SVERIGE

SCHMIDT, FOLKE, Faran och försäkringsfallet, Lund 1943.

ENGLAND

ARNOULD on the Law of Marine Insurance and Average, Thirteenth Edition by Lord Chorley of Kendal, London 1950.

CHALMERS's Marine Insurance Act, 1906. Fourth Edition by J. G. Archibald, London 1932.

GOW, WILLIAM, Marine Insurance. Fifth Edition, revised by D. King-Page, London 1931.

TEMPLEMAN, FREDERICK, and C. T. GREENACRE, Marine Insurance, its Principles and Practice, Second Edition, reprinted London 1950.

FRANKRIG

LUREAU, PIERRE, et PIERRE OLIVE, Commentaires de la Police Française d'Assurances Maritimes sur Facultés, Paris 1946.

LUREAU, PIERRE, et PIERRE OLIVE, Commentaires des Polices Françaises d'Assurances Maritimes sur Corps de Navires, Paris 1949.

TYSKLAND

RITTER, CARL, Das Recht der Seeversicherung, Hamburg 1922–24.

U. S. A.

WINTHER, WILLIAM D., Marine Insurance, its Principles and Practice, New York 1929.

SAGREGISTER

A.

Aarsag, se *Foraarsagelse*
Abandon 183
i engelsk Ret .. 185, 197–198
Adækvanslæren 80–82, 84
Afbrydelse af Transporten ved Vareforsikring 26–27, 52–54, 89
Afdrag for Besparelser som Følge af Havari.. .. 203–207
Afdrag nyt for gammelt i Forhold til Opofrelser 166
Afmagnetisering 61– 62
Afsavn af Skib ved midlertidig Unddragelse som Følge af Beslaglæggelse o.lign. 60, 205
Afvigelse, se *Deviation.*
Afværgelse af Skade, se *Forsikredes Pligter i Havaritilfælde* og *Omkostninger og Opofrelser.*
Alder, Skade som Følge af 30–31, 96
Aldersafdrag, i Forhold til Opofrelser 166
All Risks Klausul 35
Almindelig Brug, Skade ved 27
Almindeligt Havari, se *Havari grosse.*
Amerikansk Ret
Erstatning for Havari grosse Bidrag 148
Havari grosse udelukkes ikke, fordi Havariet skyldes Fejl 153
"Jason" Klausulen 154–155
Anker og Ankerkæde, Tab af .. 30– 32
Ansvar, Assurandørens
Principer for Afgrænsningen af .. 16– 18
Hovedreglen for 19–21, 23
Indskrænkninger i 56–57, 59– 71
(se endvidere *Havari grosse, Omkostninger og Opofrelser, Krigsfare, Indtræden* og *Forsikringssummen*).
Ansvarets Begyndelse og Ophør
Spørgsmaal om Havari falder inden for Forsikringstiden .. 44– 46
Ansvarsbegrænsning, se *Rederansvarets Begrænsning.*
Arbejdsstandsninger, se *Strejke og andre Arbejdsstandsninger.*
Arrest, Kreditorers.. .. .. 43, 66

Myndigheders, se *Beslaglæggelse.*
Assurandørens Ansvar, se *Ansvar, Assurandørens.*

B.

Bailee Klausul 196
Ballastet Skib, Havari grosse for 169–172
Begrænsning af Skade, se *Forsikredes Pligter i Havaritilfælde* og *Omkostninger og Opofrelser.*
Behold, hvad der er i, af den forsikrede Genstand ved Totaltab, se *Provenu.*
Benefit of Insurance 195–196
Besigtelse, Omkostninger ved 174–175
Fordeling deraf 211
Erstatning udover Forsikringssummen 220
Beskadigelse af Varer, *se Vareforsikring* og *Fragtforsikring.*
Beslaglæggelse
er ulykkelig Hændelse 26
for Toldsvig etc. 46–47, 76
i Krigsforsikring 104
af Skib, Erstatning for Udgifter og Afsavn under midlertidig Unddragelse 60, 205
Policernes Undtagelse af Beslaglæggelse 99–101, 127
Besparelser som Følge af Havari, Afdrag for .. 203–207
Besætning, Omkostninger og Tab vedrørende 54
dens Ophold i Land under Reparation 55, 203–204
Hjemsendelse af 178
dens Udførelse af Reparationer 179
(Se iøvrigt *Fører eller Mandskab* og *Hyre og Kostpenge).*
Betaling vedrørende den forsikrede Genstand, Tab af 51– 52
Bevaringsomkostninger, om de kan henregnes til Skade paa Varer .. 152
Bevis og Bevisbyrde
i Almindelighed 57– 58
med Hensyn til Varepolicens §§ 1–5 .. 92– 94
med Hensyn til Krigsfare 121–123
Bjergeløn
for Skib, der ikke har Ladning inde 146
Fordeling af, naar den overstiger det reddede .. 167–169
Nedsættelse i Kaskoforsikring 171

Begrænsninger med Hensyn til Erstatning udover Forsikringssummen 218, 219–220
Bjergning, Skade ved at det forsikrede Skib foretager 47
Blinde Passagerer, Omkostninger vedrørende .. 47
Blokade 101
Brud paa 76
Borgerlige Uroligheder 99, 100, 101
Borteblevet Skib 121–122
Borteblevne Varer 48–49, 122–123
Bortfald eller Opgivelse af Rejsen (Frustration) 37–38, 53– 54
Bortskaffelse af ødelagt Ladning 24, 221
Brug, almindelig, Skade ved 27
Brækage, ordinær 33– 34
Bugseringsomkostninger 203, 209
Bøder paa Grund af Toldsvig o. lign .. 46–47, 76

C.

Causa proxima 82–83, 84
Collision Clause 65– 66
Conventionen af 2. April 1850 9
Hovedregel om Assurandørens Ansvar (§ 64) 19– 20
Førers eller Mandskabs Fejl (§ 65) 72
Forsikringssummen som Grænse for Erstatningen (§ 203) 215
Erstatning fra Trediemand (§ 208) 186
"*Coxwold*" *Sagen* 125–126
Cross Liability 194

D.

Delvist Totaltab af Varer, Bortskaffelsesomkostninger .. 221
Demurrage 60
Deposita for Havari grosse 150–151
Deviation
Forholdet til Reglerne om Forsikredes Foraarsagelse af Forsikringsbegivenhed 70– 71
foretaget forsætlig af Fører 75
Skade efter Genoptagelse af rette Vej 94– 95
Fortabelse af Ret til Havari grosse Bidrag 153–157
Diligenspligt, se *Forsikredes Pligter i Havaritilfælde.*

Dispache, Havari grosse.. .. .. 143–145, 149
Dispachører 144
Dobbeltforsikring, Assurandørens Regres til anden Assurandør . .. 181
det indkomne fradrages ikke ved Afgørelse af, om Forsikringssummen er overskredet 213
Dokningsomkostninger m.m. 209
Doksætning af Skib med Ladning inde 178–179
Dokumenter vedrørende den forsikrede Genstand, Tab af.. 51, 86– 87
Dækslast 96– 97

E.

Egen Beskaffenhed, Skade som Følge af Varens 34
Egen Skyld, den Forsikredes, se *Foraarsagelse af Forsikringsbegivenheden.*
Eget Lands Regering eller Øvrighed, Foranstaltninger af. 100–101
Ekspropriation, se *Beslaglæggelse.*
Ekstraophold, se *Forlængelse af eller Ophold under Rejsen.*
Elektromagnetiske Forstyrrelser 29– 30
Emballage
Skade paa 34– 35
Skade, der skyldes utilstrækkelig eller mangelfuld, erstattes ikke, selvom Fejlen ikke kan tilregnes den Forsikrede. 69
i Forbindelse med anden Aarsag . .. 96– 97
Udgifter til særlig Forstærkning af.. .. 137
Embargo, se *Beslaglæggelse.*
Engelsk Ret
Policer 14– 15
Assurandørens Ansvar i Almindelighed.. 15
Perils of the Seas. 15
"Inchmaree" Klausulen 15, 31, 74
Loss of Voyage 53– 54
Frustration Klausulen 37–38, 53– 54
Collision Clause (Running Down Clause) 65– 66
Førers eller Mandskabs Fejl 73– 74
Policens Memorandum 93
F.P.A. Klausulen 93
Krigsfare eller Søfare 124–126
"Coxwold" Sagen 125–126
F.C.& S. Klausulen.. 126

Nedsættelse af Havari grosse, Bjergeløn m.m., naar Bidragsværdien er større end Forsikringsværdien 147, 148, 168
Havari grosse udelukkes ikke, fordi Havariet skyldes Fejl 153
Negligence Klausulen giver Ret til Havari grosse Bidrag 154
Regler om Totaltab 185
Cross Liability 194
Indtræden i Ret til Erstatning fra Trediemand (Subrogation). 196–199
til Havari grosse Godtgørelse 201–202
Sue and Labour Klausulen 214, 219
Erstatning udover Forsikringssummen 66, 219–220
Salvage Charges. 219–220
Erstatning fra Trediemand (Krav mod Trediemand)
Forsikredes Pligter med Hensyn til Sikring og Gennemførelse af Krav paa. 172, 186
Omkostninger vedrørende. 172–173, 220
Erstatning fra fremmed Magt ligestillet med . .. 189–190
Provenu eller Erstatning 199
Assurandørens Indtræden i Krav paa — se *Indtræden.*
Om Assurandøren kan betinge sig subsidiært Ansvar 186–187
Forsikringsaftalelovens § 25, 1. Stk., 2. Pkt., ... 187–189
fradrages ved Afgørelsen af, om Forsikringssummen er overskredet 213
Erstatning til Trediemand (Krav fra Trediemand) 64– 66
for Skade ved Sammenstød
omfattes af Kasko- og Fragtforsikring . .. 64
Engelsk Ret 64– 66
Aarsagsspørgsmaal 89– 90
erstattes ikke udover Forsikringssummen 220–221
for opofret Ejendom.. 163–165
Erstatning udover Forsikringssummen. .. 213–214, 219
Omkostninger vedrørende. 173, 220

F.

Fangst og Fangstudrustning, Tab i Forbindelse med 94
Fare, Udtrykket 20– 22
truende, se *Truende Fare.*
Fareforøgelse, Forholdet til Reglerne om Foraarsagelse af Forsikringsbegivenhed.. .. .. 68, 70– 71
Farligere Rute, Sejlads ad, i Krig 114

F.C. & S. Klausulen 126
Fejl eller Forsømmelse af Skibets Fører eller Mandskab, se *Fører eller Mandskab.*
Fjernelse
af Vrag, se *Vrag.*
af ødelagt Ladning 24, 221
Flere Aarsager, se *Foraarsagelse.*
Flere Havarier 221–222
Folk, den Forsikredes
deres Foraarsagelse af Forsikringsbegivenhed . 68– 70
deres Forsømmelse af Pligter i Havaritilfælde. . . 138
(se endvidere *Fører eller Mandskab*)
Foraarsagelse. Flere Aarsager . . 77–130
Udtryk for Foraarsagelse 77
Aarsager 77–78, 79
Virkninger 78
Aarsagsforhold 78– 79
Aarsagsspørgsmaal . . 79– 80
Fortolkningsteorier 80– 84
Adækvanslæren 80–82, 84– 85
Causa proxima 82–83, 84
Hovedaarsagsreglen 83
Fordelingsreglen 83–84, 119–121
Fortolkning efter Hensigten 84– 86
Fortolkning af de enkelte Bestemmelser 86–128
Aarsagsspørgsmaal i Forbindelse med "ulykkelig Hændelse" 86– 89
Hvor Ansvaret er knyttet til bestemte Begivenheder . . 89– 94
Erstatning til Trediemand for Sammenstødsskade . . 89– 90
Skade paa Skibs Maskineri og Inventar 90– 91
Varepolicens §§ 1–5, F.P.A. Klausulen 92– 93
Fragttab m.m. 94
Forsikredes og hans Folks irregulære Adfærd. Uønskelige Egenskaber
ved den forsikrede Genstand. 94– 98
Deviation 94– 95
Sikkerhedsforskrifters Overtrædelse 95
Usødygtighed 95– 96
Manglende Reserveskrue 96
Konstruktions- og Materialefejl. Slid og Ælde . . 96

Dækslast. Utilstrækkelig Indpakning .. 96– 97
Forsikredes Fejl 97– 98
Undtagelse af eller Hæftelse for vist Fareomraade. 98–128
Isskade 98– 99
Krigsfare 99–126
(se *Krigsfare*)
Undtagne Begivenheder og Forhold .. 126–128
Beslaglæggelse o. lign. 127
Udførselsforbud o. lign. 127
Strejke og Lockout 127
Rejsens Forlængelse eller Ekstraophold 128
Naar Skaden vilde være indtraadt af andre Aarsager 128–130
Foraarsagelse af Forsikringsbegivenhed, den Forsikredes .. . 67–71, 97– 98
den Forsikredes Folks. 68– 70
(se iøvrigt *Fører eller Mandskab*).
naar forsvarlig 70
Forholdet mellem Reglerne om, og andre Regler om irregulært Forhold 70– 71
Foranstaltninger fra Myndigheder 99–101
(se iøvrigt *Beslaglæggelse* og *Ind- og Udførselsforbud*)
Fordeling af Omkostninger 207–211
mellem Krigsfare og Søfare 118, 210
Fordelingsreglen (flere Aarsager til Skade) .. 83–84, 119–121
Fordærv, indre.. .. .. 33– 34
Forhaling af Skib til Værft eller Dok, Omkostninger ved 203, 209
Forlængelse af eller Ophold under Rejsen.
Skade som Følge af 33–34, 128, 163
Søassurandørens Tillægspræmie for Ophold 62, 63
(se ogsaa *Forsinkelse*)
Fornyelsesafdrag i Forhold til Opofrelser 166
Forretningsmæssige Risici 17, 35– 39
Forsejlingsomkostninger 177, 208–209
Forsikrede Genstand, den.. 50
(se ogsaa *Skade*)
Forsikrede Interesse, se *Interesse,* den forsikrede.
Forsikredes egen Skyld, se *Foraarsagelse af Forsikringsbegivenhed.*
Forsikredes Folk, se *Folk* og *Fører eller Mandskab.*
Forsikredes Pligter i Havaritilfælde 131–139

Forholdet til Reglerne om Foraarsagelse af Forsikringsbegivenhed 70– 71
Virkningerne af Tilsidesættelse . .. 137–138
Forsikredes Folks Fejl. .. 138
Forsikringsaftaleloven 9– 10
dens Forhold til Konventionen. .. 10
tvingende Bestemmelse i .. 9– 10
(se iøvrigt Side 291)
Forsikringsbegivenhed, Foraarsagelse af, se *Foraarsagelse af Forsikringsbegivenhed.*
Forsikringssummen som øverste Grænse for Erstatningen for det enkelte Havari 212–221
Fradrag af Provenu, Erstatning fra Trediemand og Havari grosse Godtgørelse 212–213
Erstatning udover Forsikringssummen 66, 213–221
Flere Havarier 221–222
Frigørelse ved Udbetaling af Forsikringssummen.. .. 218, 221–222
Forsikringstageren har Skadeafværgelsespligt, hvis Genstanden er i hans Varetægt 132
Forsikringstiden, Spørgsmaal om et Havari falder indenfor. .. 44– 46
Forsinkelse, Forøgelse af sædvanlige Omkostninger som Følge af, erstattes ikke, medmindre det særligt er bestemt .. 59, 61– 62
selv naar den skyldes Redningsforanstaltninger 163
eller er substitueret Udgift. 179–180
Forskud, Assurandørens Indtræden i Krav mod Trediemand ved Betaling af.. 195
Forsvundne eller forliste Skibe 121–122
Forsvundne Varer 48–49, 122–123
Forsætlig Foraarsagelse af Forsikringsbegivenhed, se *Foraarsagelse af Forsikringsbegivenhed.*
Fortjeneste som Følge af Havari, Afdrag for . .. 203–207
Forudselige Hændelser. 27
Forøgelse af Omkostninger 36
som Følge af Forsinkelse, se *Forsinkelse.*
F.P.A. Klausulen 93
Fradrag for Besparelse ved Havari.. .. 203–207
Fragt optjent af totaltabt Skib .. 185
(se iøvrigt *Fragtforsikring*).

Fragtbetaling, tabt .. 51– 52
Fragtforsikring
Fragtpolicen 248–250
Afgrænsningen mellem Fragtassurandørens og Kaskoassurandørens Ansvar 55– 56
Fragttab og Omkostninger foranlediget ved Begivenhed, der rammer Skib eller Ladning 26– 27
Fremsendelsesomkostninger 55, 89
Fragttab for Lægter ved Hændelse, der rammer Slæbebaad. .. 56
Fragttab ved Beskadigelse eller Tyveri af Varer 94
Afdrag for Besparelser 206–207
Omkostninger ved Losning af beskadiget Last 55, 218
Franchise
Omkostninger og Opofrelser til Afværgelse af Skade under . .. 166
Forholdet til Erstatning fra Trediemand. .. 192–193
Fransk Ret
Assurandørens Ansvar i Almindelighed.. 15– 16
Den Forsikredes Folks Fejl 69
Erstatning for Havari grosse Bidrag. 148
Fraskrivning af Ret til Erstatning fra Trediemand 195–196
Fremmed Magts Beslaglæggelse o.lign., se *Beslaglæggelse.*
Fremsendelsesomkostninger
Vareforsikring 52– 53
Demurrage-Betaling som Led i Fremsendelsesomkostninger .. 60
Fragtforsikring 55, 89
Erstatning udover Forsikringssummen 217–218
Frostskade paa Skib 29
Frustration Klausulen. 37–38, 53– 54
Fyr, slukkede .. . 104–105, 108–111, 116
Fysiske Hindringer 38
Fører eller Mandskab, Fejl eller Forsømmelse af .. 72– 76
selvstændig Skadesaarsag.. .. 73
i den Forsikredes Interesse. .. 74– 75
i Forhold til Krigsfare 118–119
med Hensyn til Skadesafværgelse 138
Fortabelse af Ret til Havari grosse Bidrag 153–157

G.

Gammelt Materiale, Fradrag for 181
Groshavari, se *Havari grosse.*

H.

Haag-Reglerne 154, 195–196
Haandtering af Varer under Lastning og Losning, almindelig Skade ved 33
Haardtvejrsskade 28
Havari, Udtrykkets Betydning 26
Havaribond (= Havariindestaaelse) .. 150, 151–152
Havarier, flere 221–222
Havari grosse
Afskaffelse af Havari grosse 139–140
Havari grosse Deltagernes Hæftelse . .. 141–142
Substituerede Udgifter 176
Assurandørens Ansvar for 139–160
Faren maa være omfattet af Forsikringen .. 142–143
Deling af Bidrag, naar flere Farer 142
Bidrag erstattes, selvom den Skade, de angaar, vilde være undtaget som partikulær 62, 143
Behørig Dispache 143–145
Hele Bidraget erstattes 145, 148
dog Nedsættelse ved Kaskoforsikring 145–148
Naar Bidragsværdierne er tabt eller utilstrækkelige .. 161, 167–168
York-Antwerpen Reglerne. 149
(se iøvrigt *York-Antwerpen Reglerne*).
Naar Dispache ikke er opgjort 150
Udeblevne Havari grosse Bidrag 150–153
erstattes kun for saa vidt angaar Skade paa den forsikrede Genstand 152–153
Deposita 150–151
Tilfælde, hvor Ret til Havari grosse Fordeling eller Bidrag udelukkes ved irregulært Forhold 153–157
"Jason" Klausulen 154–155
Havari grosse lignende Tilfælde .. 157–159
Sølovens § 218, 2. Stk. 157–158
Sølovens § 136. .. 158–159

Partikulær Erstatning for Havari grosse Skade ved Totaltab af Skib og Skade paa Varer 159–160, 199–202
Havaripenge-Forsikring 217
Havari grosse for ballastet Skib 169–172
Havari grosse Godtgørelse, Assurandørens Indtræden i Ret til, se *Indtræden.*
Havari grosse Godtgørelse fradrages ved Afgørelsen af, om Forsikringssummen er overskredet 213
Erstatning udover Forsikringssummen 213, 216–217
Havariindestaaelse 150, 151–152
Havaripengeforsikring. 35, 217
Havariudgifter, se *Omkostninger og Opofrelser.*
Havarirevers (= Havariindestaaelse) 150, 151–152
Havneudgifter under Reparation 209
Hollandsk Ret
Udelukkelse af Havari grosse, naar Havariet skyldes Usødygtighed eller Besætningens Fejl.. 153
Negligence Klausul giver ikke Ret til Havari grosse Bidrag. .. 154
Hovedaarsagsreglen 83
Hyre og Kostpenge
under Forsinkelse 60– 61
under Reparation 209
som Udgifter ved Redning 163
Hyre til Besætning, der udfører Reparation 179
Besparelse af, ved Forlis eller Bortfald af Rejse 206

I.

"*Inchmaree*" *Klausulen* 15, 31, 74
Inddragne Sømærker 108
Ind- og Udførselsforbud
om det er ulykkelig Hændelse.. 36– 37
undtaget i Policerne.. .. .. 37, 101
Førers og Mandskabs eller andres Overtrædelse deraf.. .. 47, 76
naar det rammer Varer under Havari 127
Indirekte Følger 59
Indpakning, se *Emballage.*
Indre Fordærv 33– 34
Indtræden, Assurandørens, i den Forsikredes Rettigheder.. .. 181–202

i hvad der er i Behold i Totaltabstilfælde (Provenu) 182–185
i Krav paa Erstatning fra Trediemand 172, 186–199
Forsikringsaftalelovens § 25, 1. Stk., 2. Pkt. 187–189
Omfanget af Assurandørens Indtræden 190–194
Cross Liability. 194
Indtræden ved Forskudsbetaling .. 195
Interesseassurandørens Indtræden .. 195
Fraskrivning af Ret til Erstatning 195–196
Engelsk Ret 196–199
Provenu eller Erstatning 199
i Krav mod anden Assurandør ved Dobbeltforsikring 181
i Krav paa Havari grosse Godtgørelse ved Totaltab af Skib og Skade paa Varer 199–202
Interesseassurandørens Indtræden 201
Engelsk Ret 201–202
Insolvens, Medkontrahenters.. 42
Interesse, den forsikrede
Skaden maa vedrøre den forsikrede Interesse. 24– 25, 54
hvornaar den forsikrede Interesse er ramt .. 50– 52
Interesseforsikring
deltager ikke i Provenu i Totaltabstilfælde 184
Indtræden i Erstatning fra Trediemand 195
Deltagelse i Omkostninger vedrørende Erstatning fra Trediemand 173
Indtræden i Havari grosse Godtgørelse 201
Inventar, Skade paa Skibets 31–33, 90–91
Ishindringer 38
Isordningen. .. 29, 68, 98– 99
Isskade paa Skib .. . 28–29, 98– 99
under Pligtrejse.. .. 68
under Opbringelse 108

J.

"*Jason*" *Klausulen* 154–155

K.

Kaskoforsikring
Kaskopolicen 223
Kaskoklausuler 232

Assurandørens Ansvar i Almindelighed 54– 55
Afgrænsningen mellem Kaskoassurandørens og Fragtassurandørens Omraade 55– 56
Kaskointeresse, Forsikring af, se *Interesseforsikring.*
Klassifikationsselskabs Gebyrer 174, 211
Konfiskation for Toldsvig o.lign. 47, 76
Konjunkturtab, se *Tidstab, Konjunkturtab, Tab af Marked og lignende Tab.*
Konnossementslovene 154, 195–196
Konstruktions- eller Materialefejl . . 31, 96
Konstruktivt Totaltab 182–183
Kontrolofficer 107–108
Konventionen af 2. April 1850, se *Conventionen.*
Konventionen af 2. April 1934 . . . . . 9– 10
Dens Forhold til Forsikringsaftaleloven 10
Konvoj, Skade som Følge af Sejlads i 111–114
Krav fra Trediemand, se *Erstatning til Trediemand.*
Krav mod Trediemand, se *Erstatning fra Trediemand.*
Kreditorers Retsforfølgning 43, 66
Krigsfare 99–126
Overtrædelse af krigsførende eller neutrale Magters Forskrifter 75– 76
Definition af Krigsfare 99
Policernes Regler om Krigsfare 99–101
Fortolkning af Krigsfarebestemmelser 101–103
Skade ved Krigsvaaben 103–104
Beslaglæggelse 104
Samvirke mellem Krigsaarsager og Søaarsager 104–119
Slukkede Fyr 104–105, 108–111, 116
Slukkede eller afskærmede Lanterner . 105, 106–107, 108, 111–113
Ubekendt Farvand 105, 114
Grundstødning ved Udgaaende fra Inspektionshavn . . 105–106
Prisemandskab 106, 108
Kollision med Krigsskibe . . 106–107, 114
Kontrolofficer 107–108
Tvangslods 108
Inddragne Sømærker 108
Pludselig Mørklægning 108
Sejlads i Konvoj 111–114
Farligere Rute og unormale Manøvrer . . 114

Kollision med Vrag 114–115
Krigshavari og andre Virkninger af Krigsforhold, indtraadt under Søhavari 115–118
Søhavari, indtraadt under Krigshavari 118
Redningsforanstaltninger 118
Besætningens Fejl 118–119
Fordelingsreglen 119–121
Bevisbyrden. 121–123
Forsvundne eller forliste Skibe 121–122
Sabotage 122
Udeblevne Varer under Landtransport. 122–123
Engelsk Ret. 124–126
Krigsforsikring.. 101–103
Anvendelse af Konventionens §§ 155–157 i 31– 33
Krigspolicerne 251–264
Krigsførende Magter, se *Krigsfare.*
Krigsklausuler i Fragtkontrakter 63
Krigslignende Operationer, krigslignende Begivenheder . .. 99, 100, 124
Krigssituationen, Forandringer i 39
Krigsskibe, Kollision med .. 106–107, 114
Krigsvaaben, Skade ved 103–104
Kulforbrug, se *Maskinfornødenheder.*
Kursfald og Kursstigning
paa Havari grosse Bidrag 152
paa Erstatning fra Trediemand 190–191, 192, 205
Kursfald paa Havari grosse Depositum. 150–151
Kursstigning paa Provenu. 183
Kursgevinst ved Havari 204–205

L.

Ladning, Omkostninger og Tab vedrørende det forsikrede Skibs .. 54
Skade paa det forsikrede Skibs, ved Sammenstød . .. 64
ødelagt, Bortskaffelse af 24, 221
Ladningsinteresse, Forsikring af, se *Interesseforsikring.*
Lanterner, slukkede eller afskærmede .. . 105, 106–107, 108, 111–113
Laste- og Losseskader paa Skib. 27
Latent defect 31
Lockout, se *Strejke og andre Arbejdsstandsninger.*

Losningsomkostninger, forøgede 55–56, 218
Loss of Voyage.. .. .. 53– 54
Losseskader paa Skib 27
Luftens eller Vejrligets Paavirkning, Skade paa Varer ved .. 33– 34
Lækage, ordinær 33– 34

M.

Magnetiske Forstyrrelser 29– 30
Mandskab, se *Besætning* og *Fører eller Mandskab.*
Mangelfuld Emballage, se *Emballage.*
Marked, Tab af, se *Tidstab, Konjunkturtab, Tab af Marked og lignende Tab.*
Maskinfornødenheder, Forbrug af under Forsinkelse 61
under Reparation 24–25, 209
Maskineri, Skade paa Skibets .. 31, 90– 91
Materialefejl 31, 96
Memorandum, den engelske Polices 93
Menneskeliv, Udgifter og Skade ved Redning af ..47, 70, 169
Tab af 64
Mider, Skade ved .. 33– 34
Midlertidig Reparation
i Rederiets Interesse.. 55
substitueret Udgift 177, 178
Behandling af Omkostningerne ved .. 208
Militære Situation, Forandringer i den.. 39
Minefare 100, 103
Modregning, Erstatning fra Trediemand benyttet til.. .. 189
Morarenter 220
Mug, Skade ved 33– 34
Mus, Skade, der skyldes: Skib .. 30
Varer 33– 34
Myndigheders Foranstaltninger 99–101
(se iøvrigt *Beslaglæggelse* og *Ind- og Udførselsforbud).*
Mørklægning, pludselig 108

N.

Negligence Klausul i Forhold til Havari grosse 154
Negotiorum gestio (uanmodet Forretningsførelse) . .. 165

Netspærring 103
Neutrale Magter, se Krigsfare.
Norsk Ret
Assurandørens Ansvar i Almindelighed.. .. 16
Førers eller Mandskabs Fejl 74
Fordelingsreglen 83, 119–121
Havari grosse Bidrag erstattes fuldtud 148
Nødretsgrundsætningen, Erstatning efter.. .. 163–165

O.

Offentlige Myndigheders Foranstaltninger 99–101
(se iøvrigt *Beslaglæggelse* og *Ind- og Udførselsforbud).*
Offentlige Myndigheders Sikkerhedsforskrifter, Overtrædelse af, se *Sikkerhedsforskrifter.*
Olieforbrug, se *Maskinfornødenheder.*
Omkostninger og Opofrelser til Redning af den forsikrede Interesse 118, 131–172
Forholdet til Reglerne om den Forsikredes Pligter i Havaritilfælde 131–139
Havari grosse o.lign. 139–160
se *Havari grosse.*
Omkostninger og Opofrelser uden for Havari grosse 160–173
Havari grosse udover Bidragsværdierne 161, 167–169
Truende Fare eller indtraadt Skade 161–162
Opofrelser, der bestaar i Skade paa den forsikrede Genstand 162–163
Tidstab, Konjunkturtab, Tab af Marked, Forringelse af Varer ved Rejsens Forlængelse 163
Opofrelser af Trediemands Ejendom.. 163–165
Trediemands Indgriben 165
Faren eller Skaden maa være omfattet af Forsikringen .. 165–166
Opofrelsens Forsvarlighed 166–167
Fordeling, naar ogsaa anden Interesse tilsigtes reddet .. 167–169
Havari grosse for ballastet Skib 169–172
Omkostninger vedrørende Erstatning fra Trediemand 172–173, 220
vedrørende Erstatning til Trediemand 173, 220
ved Tilvejebringelse af Penge til Havariudgifter eller Sikkerhedsstillelse 173–174, 220
til Besigtelse m.m., se *Besigtelse.*

ved Sag mod Assurandør 175
Fordeling af Omkostninger mellem flere Skader eller mellem Skade og andet 207–211
mellem Krigsfare og Søfare.. .. .. 118, 210
Erstatning udover Forsikringssummen 213–221
Opbringelse, se *Beslaglæggelse.*
Opgivelse af Rejsen (Frustration) 37–38, 53– 54
Ophold i Land, Besætningens, i Anledning af Reparation.. 55, 203–204
Ophold under Rejsen,
se *Forlængelse af eller Ophold under Rejsen.*
Oplægning af Skib, uforsvarligt Forhold med Hensyn til .. 95
Opofrelser, se *Omkostninger og Opofrelser.*
Oprør 99, 100, 101
Ordinære Omkostninger, Afdrag for 203–204, 207–208
Ordinært Svind, ordinær Lækage eller Brækage 33–34
Orm, Skade paa Skib, der skyldes 30
Overarbejde 177, 209–210
Overliggedagspenge (Demurrage) 60
Overskridelse af Forsikringssum, se *Forsikringssum.*
Overtid 177, 209–210

P.

Passagerer, Omkostninger og Tab vedrørende .. 54– 55
Perils of the Seas 15
Person, Skade paa 64
Policer, ældre 14
Politiske og militære Situation, Forandringer i den 39
Prisedømmelse, se *Beslaglæggelse.*
Prisemandskab 106, 108
Prisfald 35– 36
Prisstigning, der forøger Provenu.. .. 183
Procesomkostninger
ved Sag mod Assurandøren 175
ved Sag mod Trediemand 172–173, 220
Fordeling af 210–211
Protection and Indemnity Association
Erstatning til Trediemand 64, 221
Uerholdelige Havari grosse Bidrag.. 153

Provenu
Assurandørens Indtræden i 182–185
Interesseassurandøren indtræder ikke 184
Provenu eller Erstatning 199
fradrages ved Afgørelsen af, om Forsikringssummen er overskredet 212–213
Præceptive Bestemmelser i Forsikringsaftaleloven 9– 10
Præmiens Betydning for Ansvarets Omfang 18
Præsumptivt Totaltab 182–183

R.

Raaddenskab i Skib.. .. .. 30– 31
Rederansvarets Begrænsning, Virkning paa Erstatning fra Trediemand 193–194
udelukker Cross Liability efter engelsk Ret 194
Rederiets Interesse i Skibets Drift 55
Redning af Menneskeliv, Udgifter og Skade ved 47, 70, 169
Redningsforanstaltninger, se *Forsikredes Pligter i Havaritilfælde* og *Omkostninger og Opofrelser.*
Redningsomkostninger, se *Omkostninger og Opofrelser.*
Regn, Skade paa Varer ved.. .. .. 33– 34
Regres
Bortfald af (Forsikringsaftalelovens § 25, 1.Stk., 2.Pkt.,) .. 187–189
Fraskrivning af.. 195–196
(se iøvrigt *Indtræden).*
Rejseafbrydelse ved Vareforsikring 26–27, 52–54, 89
Rejsens almindelige Gang, Skade der skyldes.. .. 27, 33, 88– 89
Rejsens Bortfald eller Opgivelse 37–38, 53– 54
Rekonditioneringsomkostninger henregnes til Skade paa Varer 152
Rekvisition 123
(se iøvrigt *Beslaglæggelse).*
Rembours, Rente af .. 62
Renter
Erstatning af 173–174, 220
af Erstatning fra Trediemand.. 191
af Havari grosse Godtgørelse 200–201, 202
Morarenter 220

Reserveskrue
manglende 96, 143
Tæring af 179
Retsbrud, Trediemands .. 40– 42
Retsforfølgning, Kreditorers 43, 66
Rotter, Skade der skyldes: Skib 30
Varer 33– 34
Running Down Clause 65– 66
Rust, Skade ved: Skib 30
Varer 33– 34
Ruteskib, midlertidig Reparation af 55

S.

Sabotage 122
Sagsomkostninger, se *Procesomkostninger.*
Sammenstød, Erstatning til Trediemand for Skade ved, se *Erstatning til Trediemand.*
Selvantændelse 33– 34
Sikkerhedsforskrifter, Overtrædelse af 95
Forholdet til den Forsikredes Foraarsagelse af Forsikringsbegivenhed 70– 71
Førers og Officerers .. 75
Aarsagsspørgsmaal .. 95
Skade
Hvad Udtrykket omfatter 23– 24
maa vedrøre den forsikrede Interesse 24– 25, 54
paa den forsikrede Genstand:
uerholdelige Havari grosse Bidrag 152, 155
Opofrelser der bestaar i .. 162–163, 167, 169
paa Varer, se *Vareforsikring.*
Skadedyr, Skade paa Varer, der skyldes 33– 34
Skibbrudne, Udgifter ved Redning og Forplejning af .. 47
Skibssved, Skade paa Varer ved 33– 34
Skimmel, Skade ved 33– 34
Skøn, se *Besigtelse*
Slagvand, Skade paa Ladning ved 34
Slid og Ælde, Skade som Følge af 30–31, 96
Slukkede Fyr 104–105, 108–111, 116

Slukkede eller afskærmede Lanterner .. 105, 106–107, 108, 111–113
Slæbebaad, Hændelse der rammer 56
Smeltning, Varers 33– 34
Sparede Omkostninger ved Havari, se *Besparelse.*
Speditørs Fejl 69
Spærrebryder, Skade ved Passage af 29– 30
Statistik, hvor denne ikke kan tilvejebringes .. 17, 102
Stigning i Omkostninger 36
Strejke og andre Arbejdsstandsninger
om det er ulykkelig Hændelse.. 39
Undtagelse i Policerne 39, 100, 101
der indtræder under Havari 127
Subrogation 196–199
Substituerede Udgifter og anden Substitution .. 176–180
Sue and Labour Klausulen .. 214, 219
Sved, Skade ved 33– 34
Svind, ordinært 33– 34
Syn og Skøn, se *Besigtelse.*
Sælger, Fejl hos den Forsikredes 69
hans Skadesafværgelsespligt 132
Sødygtighedsattest, Omkostninger ved 24, 178
Sømandstjenesten, Fører eller Mandskabs Fejl i 74
Sømærker, inddragne 108
Søpanteret,
for Havari grosse Bidrag 142
Bortfald ved Havari.. .. 205–206

T.

Tab af Marked, se *Tidstab, Konjunkturtab, Tab af Marked og lignende Tab.*
Temperaturforandring, Skade paa Varer ved 33– 34
Tidevandshavn, Skibets Staaen i Grunden i.. 28
Tidligere Skade, Afdrag for, i Totaltabserstatning .. 129, 130
Tidsfragt, paaløbet under Forsinkelse.. 60
Tidstab, Konjunkturtab, Tab af Marked og lignende Tab
erstattes kun for saa vidt det særlig er bestemt 59– 62
selv naar de skyldes Redningsforanstaltninger 163
eller er substitueret for erstatningsberettiget Tab.. .. 179–180

Tilbageholdelse, se *Beslaglæggelse.*
Tilbud,
Omkostninger ved Indhentning af.. 208
Hyre og Kostpenge under Indhentning af 60– 61
Tillægspræmie, Søassurandørens, for Ekstraophold under Rejsen 62, 63
Toldsvig o. lign., Førers, Mandskabs eller andres .. 46–47, 76
Torpedofare 100, 103
Totaltab
Erstatning for eller som for 182–183
Risikoen for Forsikringsgenstanden under Havari af Skib .. 184
Fradrag af tidligere urepareret Skade .. 129, 130
Undtagelser herfra 33
Partikulær Erstatning for Havari grosse 159
Erstatning fra Trediemand for 193–194
Trafikhindringer 38– 39
Transitforbud, se *Ind- og Udførselsforbud.*
Transportens Afbrydelse, ved Vareforsikring.. .. ..26–27, 52–54, 89
Trediemand, Krav fra, se *Erstatning til Trediemand.*
Trediemand, Krav mod, se *Erstatning fra Trediemand.*
Trediemands Ejendom, Opofrelse af .. 163–165
Trediemands Retsbrud 40– 42
Trediemands uberettigede Krav .. 43
Truende Fare
Udtrykket 21, 22
tilstrækkelig til ulykkelig Hændelse.. .. .. 44– 46
eller indtraadt Skade maa foreligge, for at Redningsomkostninger kan erstattes 161–162
Tvangslods 108
Tvingende Bestemmelser i Forsikringsaftaleloven .. 9– 10
Tysk Ret,
Assurandørens Ansvar i Almindelighed.. 16
Nedsættelse af Havari grosse Bidrag, naar Bidragsværdien er større end Forsikringsværdien 148
Tyveri er ulykkelig Hændelse 26
Tæring, Skade som Følge af.. .. 30–31, 88, 179

U.

Uagtsom Foraarsagelse af Forsikringsbegivenhed, se *Foraarsagelse af Forsikringsbegivenhed.*
Uanmodet Forretningsførelse 165
Ubekendt Farvand, Sejlads i, under Krig .. 105, 114
Ubekendt Skadesaarsag 47– 49
Uberettigede Krav fra Trediemand 43
Udeblevne Varer 48–49, 122–123
Udførselsforbud, se *Ind- og Udførselsforbud.*
Udgifter omfattes af Udtrykket Skade.. 24
Udredning,
Tab i Forbindelse med 24–25, 94
Deltagelse i Bjergeløn 168–169
Provenu af Udredningsgenstande 185
Ufravigelige Bestemmelser i Forsikringsaftaleloven 9– 10
Ulykkelig Hændelse 25– 49
Aarsagsspørgsmaal i Forbindelse med 86– 89
Umiddelbar Følge 92–93, 94
Unddragelse af Skib, se *Beslaglæggelse.*
Underforsikring, Assurandøren indtræder kun forholdsmæssigt i den Forsikredes Rettigheder 181–182
Undladelse 67, 74
Uoplyst Skadesaarsag 47– 49
Usædvanlige Betingelser i Kontrakt 63
Usødygtighed
Forholdet til Forsikredes Foraarsagelse af Forsikringsbegivenhed 70– 71
Førers Vidende om 76
Aarsagsspørgsmaal 95– 96
Fortabelse af Ret til Havari grosse Bidrag 153–154, 157
Utilstrækkelig Emballage, se *Emballage.*

V.

Vareforsikring
Varepolicen 236
Vareklausuler 243
Assurandørens Ansvar 26–27, 50– 54

Regler om partikulær Skade. Indskrænkninger i Assurandørens Ansvar 35, 92– 93
Varens egen Beskaffenhed, Skade som Følge af 34
Varme i Varer, Skade ved 33– 34
Vejrligets Paavirkning, Skade paa Varer ved .. 33– 34
Virkeligt Totaltab 182, 183
Vrag
Fjernelse af 24, 184
Omkostninger derved erstattes ikke udover Forsikringssummen.. 221
Undtagelse for Krigs-Kaskoforsikring 221
Afmærkning af 221

W.

Warlike operations .. 124–126

Y.

York–Antwerpen Reglerne.. 149
Reglerne af 1950 140
Regel A 176
– C 59, 62, 163
– D 154
– F 176
– VII 163
Reglerne X og XI 142–143, 170–171, 176
Regel XIV 176
– XVI 200
– XVII 141
– XVIII 159
– XXII 150–151
Ingen Regel om Opgørelsesstedet 143

Æ.

Ælde, Skade som Følge af .. 30–31, 96

CITEREDE BESTEMMELSER

Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. April 1934.

§ 1 10
§ 2 10, 21
§ 10 193
§ 11 181
§ 14 212
§ 17 181, 213
§ 42 68, 70
§§ 43–46 70
§ 47 70, 75, *94*, 157
§ 49 68, 70, *75*, 95, 137, 138
§ 50 *19–56*, 73, 86–89
§ 51 63, 131, 139, *142–153*
§ 52 131, 139, *153–157*
§ 53 131, 139, *157–159*
§ 54 131, 139, 159
§ 55 131, 139, *159–160*
§ 56 131, 135, 136, *160–169*, 180, 213, 217
§ 57 172–173, 210, 220
§ 58 173, 210, 220
§ 59 173–174, 220
§ 60 174–175, 211, 220
§ 61 212–221
§ 62 221–222
§ 63 35, *59–62*, 66, 88, 163, 179
§ 64 63
§ 65 *64*, 89, 164
§ 66 43, 66
§ 67 *67–71*, 97, 136–138
§ 68 *70*, 167
§ 69 70, 71
§ 70 70, *72–75*, 138, 152
§ 71 70, 172, *186–199*
§ 72 147, 160, *181–185*, 196, 199, 212
§ 73 152, 191, *203–207*
§ 74 118, 142, *207–211*
§ 75 99, *101–123*, 124
§ 76 74, 75
§ 78 71, 97, *131–139*, 161, 162, 172, 173, 186, 215
§ 79 173
§ 81 57–58
§ 82 189
§ 83 174
§ 84 129, 182, 184
§ 85 135, 182–183
§ 88 174, 220
§ 89 160, 173, 195
§ 90 220
§ 98 69, 132
§ 107 23, 47, 152, 170
§ 114 70, 76, *95–96*, 157
§ 115 70, 95
§ 116 70, 95
§ 118 46, 76
§ 119 47, 167
§ 120 *31*, 33, 96, 129
§ 121 *30–31*, 33, 96, 129
§ 122 *27*, 33
§ 126 182
§§ 127–132 182
§ 133 159, 199–200
§ 134 33, 129
§ 142 55, 177, 208
§ 143 60, 61, 208, 209
§ 144 177, 178, 208, 209
§ 145 61, 209
§ 146 209
§ 147 209
§ 148 203, 209
§ 149 25, 61, 209
§ 150 25, 209
§ 151 209
§ 152 177, 209
§ 153 181

§ 154 166, 171
§ 155 *31–33,* 58, 73, *90–91,* 129, 162–163, 166, 171
§ 156 *31–33,* 58, *90–91,* 129, 162–163, 166, 171
§ 157 *31–33,* 58, *90–91,* 129, 162–163, 166, 171
§ 160 *64, 90,* 164–165, 210
§ 161 *64, 90,* 164–165
§ 162 *64, 90,* 164–165
§ 163 145–148, 167–168, 171
§ 164 217
§ 165 62, 146, 148, *169–172*
§ 166 60, 61, 205
§ 167 76
§ 170 159, 184, 195, 201
§ 171 173, 201
§ 175 159
§ 178 200
§ 183 96
§ 184 69, 97, 137
§ 185 33, 89
§ 186 26, 42, 44, *52–53,* 60, 89, 127, 134, 218
§ 188 204
§ 190 218, 222
§ 191 182
§ 192 26, 44, 52, 61, 134, 182, 183, 204
§ 193 221
§ 194 61, 127
§ 197 160, 199–201
§ 201 161
§ 202 159, 184, 195, 201
§ 203 173, 201
§ 205 46
§ 208 27, 44, 89
§ 209 94
§ 211 94
§ 212 97
§ 215 27, 44, 55, 89, 218
§ 216 27, 55, 218
§ 226 94
§ 236 94
§ 243 35, 89
§ 252 92, 93, 94

Lov Nr. 129 af 15. April 1930 om Forsikringsaftaler.

§ 18 67, 138
§ 19 70
§ 20 67
§ 25 186–189, 190, 192
§ 39 203
§ 52 132, 137–138
§ 53 215
§ 60 20
§ 66 200
§ 73 183
§ 74 221

Sølov af 7. Maj 1937.

§ 8 187
§ 118 187
§§ 135–136 158–159
§ 191 153
§ 213 143
§ 216 141
§ 217 151
§ 218 157–158
§ 220 194
§§ 254–256 141
§ 257 141, 220
§ 267 142
§ 270 205
§ 276 142

CITEREDE DOMME

N. D. – Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender.
S. H. T. – Sø- og Handelsrets-Tidende.
A. S. – Samling af Domme, Kendelser og Responsa vedrørende Forsikringsforhold, udgivet af Assurandør-Societetet.
U. – Ugeskrift for Retsvæsen.

I Henvisningerne til Domssamlingerne betyder det første Tal Samlingens Aargang (for Assurandør-Societetets Domssamling Bindets Nummer), det sidste Tal Siden. Tallene til højre angiver Sidetal i denne Bog.

Højesteretsdomme

	Side
H. D. 20/5 15 (s. s. "Nygaard") A. S. I 64 U. 15. 760.	104
H. D. 15/11 15 (s. s. "Canadia") N. D. 15. 313. A. S. I 84 U. 16. 91..	106
H. D. 30/11 15 (s. s. "Ingolf") N. D. 15. 360. A. S. I 88. U. 16. 112.	121
H. D. 7/12 15 (s. s. "Chr. Christensen") N. D. 15. 364. A. S. I 90. U. 16. 118.	105
H. D. 23/10 18 (s. v. "Blanca") N. D. 18. 496. A. S. I 215. U. 18. 961	121
H. D. 16/12 18 (s. s. "Bogatyr") N. D. 18. 620. A. S. I 218. U. 19. 133.	106
H. D. 19/3 20 (s. v. "Stifinder") N. D. 20. 504. A. S. I 255. U. 20. 383.	36
H. D. 22/2 23 (s. s. "Loly Jensen") N. D. 23. 12. A. S. I 385. U. 23. 344.	105
H. D. 26/11 26 (s. s. "Sierra Nevada") N. D. 26. 399. A. S. V 47. U. 27. 46	164
H. D. 12/11 29 (s. s. "Emilie Mærsk") N. D. 29. 298. A. S. VIII 246. U. 30. 14.	155
H. D. 24/6 31 (s. s. "Arcturus") N. D. 31. 161. A. S. X 370. U. 31. 723.	219
H. D. 19/11 37 (s. s. "Fredensbro") N. D. 37. 265. S. H. T. 37. 330. A. S. XVI A. 174. U. 38. 38.	194
H. D. 4/2 41 (s. s. "Riga") N. D. 42. 533. S. H. T. 41. 83. A. S. XX A. 5. U. 41. 306.	188

H. D. 9/11 42 (s. v. "Lideborg") N. D. 42. 398. S. H. T. 42. 317. A. S. XXI A. 169. U. 43. 14. .. .. ..26, 40
H. D. 8/4 43 (s. s. "Arusa") N. D. 43. 63. S. H. T. 43. 122. A. S. XXII A. 21. U. 43. 564. 158
H. D. 26/5 43 (s. s. "Listo") N. D. 43. 175. S. H. T. 43. 189. A. S. XXII A. 33. U. 43. 779... 111
H. D. 21/12 45 (m. s. "Svalen") N. D. 45. 431. U. 46. 104. .. 114
H. D. 28/4 48 (s. s. "Brosund") N. D. 48. 127. U. 48. 790. .. 170
H. D. 16/2 50 (s. s. "Kjøbenhavn") U. 50. 371. 103
H. D. 15/12 50 (s. s. "Odin") N. D. 50. 455. S. H. T. 51. 40. U. 51. 102. 187
H. D. 12/4 51 (s. s. "Elisabeth") U. 51. 549 46

Østre Landsrets Domme

Ø. L. 28/11 40 (Motorbaad "Bjørn") A. S. XIX A. 115. 58
Ø. L. 26/6 47 (s. s. "Elisabeth") Utrykt. 44
Ø. L. 3/11 48 (m. s. "Vesta") U. 49. 190 188

Sø- og Handelsretsdomme

S. H. D. 2/4 12 (m. s. "Ruth") S. H. T. 12. 145... 57
S. H. D. 16/4 15 (s. v. "Anna Caroline") S. H. T. 15. 145. A. S. III 159.. 105
S. H. D. 17/7 15 (s. s. "Kong Helge") N. D. 15. 211. S. H. T. 15. 332. A. S. III 170. U. 15. 928. 106
S. H. D. 14/11 16 (s. s. "Oscar II") N. D. 16. 411. S. H. T. 16. 422. A. S. III 207. U. 17. 77. 106
S. H. D. 28/4 17 (Svinetarme) S. H. T. 17. 137. A. S. III 234. U. 17. 561 .. ..25, 48
S. H. D. 18/12 18 (s. s. "Virginia") N. D. 18. 574. A. S. III 322. U. 19. 182. 105
S. H. D. 4/6 19 (s. v. "Mariane") N. D. 19. 369. S. H. T. 19. 209. A.S. III 347. U.19. 717. .. 104, 116, 129, 206
S. H. D. 17/2 26 (Bugserd. "Odin") N. D. 26. 501. S. H. T. 26. 57. A. S. V 280. U. 26. 535. 28
S. H. D. 19/5 33 (Lægter "Veritas V") S. H. T. 33. 161. A. S. XII 160. U. 33. 846... 187
S. H. D. 13/6 35 (Motorbaad "Bjarne") S. H. T. 35. 149. A. S. XIV A. 79. 58

S. H. D. 17/11 38 (m. s. "Dora") N. D. 38. 378. S. H. T. 38. 325. A. S. XVII A. 155. 57
S. H. D. 28/6 40 (Hvid Cement) S. H. T. 40. 170. U. 40. 910. 133
S. H. D. 19/12 40 (s. s. "Skagen") N. D. 40. 455. S. H. T. 40. 344. U. 41. 363. 189
S. H. D. 23/9 42 (Ris) S. H. T. 42. 229. A. S. XXI A. 112. U. 42. 1182. 51
S. H. D. 23/10 42 (Kutter "Karen") A.S. XXI A. 154. U. 43. 329. 187
S. H. D. 4/12 42 (m. s. "Carla") N. D. 42. 505. A. S. XXI A. 188. U. 43. 347. 188
S. H. D. 16/11 44 (Motorbaad "Nif") U. 45. 341. 122
S. H. D. 24/4 45 (s. s. "Olaf") N. D. 45. 123. S. H. T. 45. 106. U. 45. 929. 31
S. H. D. 10/5 46 (m. s. "Elly") N. D. 46. 129. S. H. T. 46. 123. U. 46. 1109. 116
S. H. D. 28/5 46 (m. s. "Almee") N. D. 46. 209. S. H. T. 46. 167. U. 46. 1111. 117
S. H. D. 21/3 47 (s. s. "Holger") N. D. 47. 45. S. H. T. 47. 79. 121
S. H. D. 9/4 47 (m. s. "Erna") N. D. 47. 407. S. H. T. 47. 114. U. 47. 864. 122
S. H. D. 20/5 47 (s. s. "Lotte")N. D. 47. 209. S. H. T. 47. 147. U. 47. 875. 61
S. H. D. 11/6 47 (m. s. "Blix") N. D. 47. 226. S. H. T. 47. 161. U. 47. 877. 108
S. H. D. 5/11 47 (Tankvogn) S. H. T. 47. 308. 123
S. H. D. 9/1 48 (s. s. "Wm. Th. Malling") S. H. T. 48. 23. U. 48. 734.. 109
S. H. D. 10/4 48 (m. s. "Gudrun") N. D. 48. 106. 122
S. H. D. 3/5 48 (m. s. "Ton S.") S. H. T. 48. 137. U. 48. 1196. 187
S. H. D. 23/11 48 (m. s. "Hast IV") N. D. 48. 534. S. H. T. 48. 310.. 187
S. H. D. 1/4 49 (m. s. "Mary Win") N. D. 49. 199. U. 49. 1143. 188
S. H. D. 12/5 49 (Kutter "Kean" m.fl.) N. D. 49. 238. U. 49. 1149. 47
S. H. D. 25/5 51 (s.s. "Axel Carl") S. H. T. 51. 195. (under Appel) 51
S. H. D. 26/7 51 (s.s. "Anna Rita") S.H.T. 51. 245. (under Appel) 122
S. H. D. 26/7 51 (m. s. "Mary Ann") 122

Rettelse: Side 189 Linie 6 f. n. *"September"*, læs *"December"*.