

# ALLMÄNNA SVENSKA KASKOFÖRSÄKRINGSVILLKOR FÖR MINDRE FARTYG

av år 2002

Antagna av Sjöassuradörernas Förening

*Dessa villkor är rekommenderade av Sjöassuradörernas förening. Villkoren är endast av vägledande karaktär och inga hinder föreligger för försäkringsgivare och försäkringstagare att avtala om andra villkor.*

Med anledning av den nya Försäkringsavtalslagen ikraftträdande 2006-01-01 blir hänvisningarna i kommentarerna till 1927 års Försäkringsavtalslag och 1957 års Sjöförsäkringsplan inaktuella. I stället avgörs frågor som inte regleras i villkoret av motsvarande reglering i Allmän Svensk Sjöförsäkringsplan av år 2006.

## Försäkringens omfattning

### VILLKOR

#### §1

##### *Föremål som omfattas av försäkringen*

Försäkringen omfattar fartyget med ombordvarande reservföremål. Försäkringen omfattar vidare sådana ombordvarande tillbehör till fartyget jämte reservföremål för dessa, som ägs av den försäkrade eller som den försäkrade lånat, hyrt eller köpt på avbetalning med äganderättsförbehåll.

Fartygsdelar, tillbehör och reservföremål omfattas av försäkringen även under tid då dessa tillfälligt har avlägsnats från fartyget på grund av lastning, lossning, reparation eller ombyggnad såvida föremålen är avsedda att tagas ombord före fartygets avgång.

Fiskeredskap omfattas av försäkringen när de befinner sig ombord på fartyget men inte när de brukas i sjön.

Försäkringen omfattar inte bränsle, proviant eller annan utrustning avsedd för förbrukning. Samma gäller lösa slingerskott, extra garnering, trävirke och övrig materiel, avsedd för stöttning, stämpling, surrning eller separation av last.

### KOMMENTAR

#### §1

Med tillbehör avses föremål som sedvanligt tillhör fartygets utrustning i den verksamhet som fartygstypen normalt kan anses bedriva. Till tillbehörskretsen räknas även sådana konst- och prydnadsföremål som kan anses utgöra normala tillbehör till fartyget med hänsyn till dess användning, däremot inte penningmedel i någon form. Om tillbehören som omfattas av försäkringen väsentligen påverkar försäkringsbeloppet skall dessa tillbehör specificeras. Vad som väsentligen kan anses påverka försäkringsbeloppet varierar mellan olika fartygstyper men generellt bör tillbehören specificeras om dessa överstiger tio procent av fartygsvärdet.

Som framgår av villkoret är ett av nyckelorden "ombordvarande". Följaktligen omfattas fiskefartygens fångstredskap av försäkringen när dessa befinner sig ombord på fartyget. När redskapen befinner sig utanför fartyget täcker försäkringen inte skada och den försäkrade står risken själv. Av villkoret följer vidare att försäkringen inte omfattar båtar eller redskap som är avsedda att användas under fiske eller fångst utanför fartyget. Beträffande fiskefartygens skulsbåtar, d v s de båtar som med sina ljus i mörker drar till sig fisk, omfattas dessa inte av försäkringen.

### VILLKOR

#### § 2

##### *Försäkringsvärde*

Försäkringsvärdet skall motsvara fartyget samt tillbehörens marknadsvärde.

I försäkringsavtalet angivet försäkringsvärde är bindande för försäkringsgivaren om inte den försäkrade vid försäkringens tecknande lämnat missvisande uppgifter om fartyget i avseenden som äger betydelse vid försäkringsgivarens bedömning av fartygets värde. Vid sådant förhållande utgöres försäkringsvärdet av fartygets marknadsvärde omedelbart före skadans inträffande.

#### KOMMENTAR

##### §2

Vid beräkning av ett fartygs totalvärde bör även av staten förekommande skrotningsbidrag beaktas.

#### VILLKOR

##### § 3

##### *Answarets början och slut*

Datum och klockslag för försäkringsansvarets början och slut bestäms enligt tiden på de orter där fartyget befinner sig vid ifrågavarande tidpunkter.

#### KOMMENTAR

##### §3

Regeln har i våra farvatten närmast betydelse med hänsyn till den tidsskillnad som råder mellan Sverige och Finland. Det kan således inträffa att en ny försäkring börjar gälla för ett fartyg från den 1 januari kl. 00.00. Det aktuella fartyget kan då befinna sig i finsk hamn. Kl. 23.30 svensk tid uppstår brand i fartyget. Klockan är då enligt finsk tid 00.30, varför enligt paragrafen den nya försäkringsperioden redan börjat.

#### VILLKOR

##### § 4

##### *Prolongation*

Mom. 1. Befinner sig fartyget vid försäkringstidens slut till sjöss förlängs försäkringen att gälla till kl. 24.00 det dygn under vilket fartyget ankommit till första hamn och där har ankrat eller förtöjt på vanligt sätt. Sådan förlängning av försäkringen gäller dock högst sju dagar. Befinner sig fartyget vid utgången av försäkringstiden under reparation till följd av haveri för vilket försäkringsgivaren ansvarar eller är det till följd av sådant haveri inte i sjövärdigt skick, förlängs försäkringen att gälla till dess fartyget åter har försatts i sjövärdigt skick eller har kondemnerats. Om vid utgången av försäkringstiden ny försäkring börjar löpa hos samma försäkringsgivare, skall i ovannämnda fall någon förlängning av den första försäkringen inte äga rum.

Mom.2. Föreligger sådant uteblivande av fartyget som i § 24 sägs, och utlöper försäkringstiden innan rätten till ersättning inträder, förlängs försäkringen att gälla intill den tidpunkt då sådan rätt inträder.

Mom.3. Angående försäkringsgivarens rätt till prolongationspremie stadgas i § 15 mom.4.

#### VILLKOR

##### § 5

##### *Answarets upphörande i förtid*

Försäkringen upphör automatiskt att gälla:

- a) om fartyget eller ägarmajoriteten i fartyget och eller dess rederi övergår till annan ägare;
  - b) om bestående ägarförhållanden ändras så att det bestämmande ägarinflytandet tillkommer annan än den tidigare ägaren;
  - c) om fartygets klass har återkallats,
  - d) om klassen överförs till annat klassningssällskap eller på annat sätt avslutats;
- såvida inte försäkringsgivaren uttryckligen medger att försäkringen skall fortsätta att gälla trots förändringen i ägarförhållandena eller klass.

#### KOMMENTAR

##### § 5

Här stadgas att försäkringsansvaret automatiskt upphör i och med äganderättsövergången. För det fall att äganderätten till fartyget utövas genom andelar eller aktier i bolag gäller på motsvarande sätt att automatiskt upphörande skall ske när ägarförhållandena väsentligen ändras. Givetvis står det försäkringsgivaren fritt att medge att försäkringen får gälla för den nye ägaren.

Med klassningsällskap avses en sådan organisation som landets tillsynsmyndighet godkänt att handha tillsynen över fartygets tekniska kondition. Ett fartyg anses inte vara klassat om det enbart byggts enligt klassningsällskapets fordringar utan i begreppet innefattas att fartyget även står under kontinuerlig tillsyn av ett sådant sällskap.

## VILLKOR

### § 6

#### Försäkringens omfattning

Försäkringsgivaren ansvarar för plötsliga och oförutsedda händelser med i dessa försäkringsvillkor angivna undantag för:

- a) verklig eller konstruktiv totalförlust av fartyget;
- b) på fartyget fallande bidrag till gemensamt haveri, bidrag till gemensamma kostnader enligt § 17:6 sjölagen eller jämförlig lagbestämmelse, ävensom uteblivet bidrag till gemensamt haveri från lasten eller annan bidragsskyldig intressent avseende i det gemensamma haveriet ersättningsgilla skador på fartyget, allt enligt dispasch, som har upprättats i vederbörlig ordning och vunnit laga kraft eller godkänts av försäkringsgivaren; uteblivet bidrag från sådan intressent ersättes dock endast om den försäkrade har uttagit haveriförbindelse och intressentens vägran att utge bidrag grundar sig på kontraktsbrott beträffande fraktavtalet, fartygets bidrag ersättes enligt dispaschen även om bidragsvärdet är högre än det överenskomna försäkringsvärdet på fartyget;
- c) skada, som har föranletts av åtgärd för att fullborda ballastresa eller för att rädda fartyget, då detta inte har last på kölen, i den omfattning skadan skulle ha gottgjorts i gemensamt haveri, om fartyget varit lastat, dock att ersättning inte utgår för avlöning och kost under tid för permanent reparation eller för utgifter, som har trätt i stället för sådana kostnader, och att skada på fartyget ersättes enligt bestämmelserna om enskild skada, om detta är förmånligare för den försäkrade;
- d) det skadestånd den försäkrade är skyldig att utge till tredje man enligt gällande skadeståndsrättsliga regler för sådan skada på egendom, som har förorsakats av att fartyget direkt har sammanstött med annat fartyg eller föremål samt även det skadestånd utöver gällande skadeståndsrättsliga regler som försäkringstagaren är skyldig att utge enligt kontrakt för skada vid direkt sammanstötning med bogserbåt eller andra båtar som är behjälpliga vid fartygets manövrering. Tillhör fartyg eller föremål, med vilket försäkrat fartyg sammanstöter, samma ägare som detta, är denna omständighet utan inverkan på försäkringsgivarens ansvar;
- e) skada på maskineriet, dock endast om den har orsakats av haveri som en direkt följd av att fartyget strandat, stött mot fartyg eller annat föremål - vartill räknas isberg i rum sjö men eljest icke is - kantrat eller sjunkit eller också av brand, explosion eller åsknedslag;
- f) varje annan fara för vilken fartyget utsättes, med de begränsningar som följer av dessa villkor,
- g) rimlig kostnad eller uppoffring, som har gjorts i god tro för att avvärja fara för vilken försäkringsgivaren ansvarar, eller för att efter inträffad skada förekomma ytterligare skada, även om utgiften eller uppoffringen inte är att hänföra till gemensamt haveri, har utgiften eller uppoffringen gjorts gemensamt för det försäkrade fartyget och annat intresse ersätter försäkringsgivaren dock sådan andel av utgiften eller uppoffringen, som skäligen kan antas belöpa på fartyget.

När skada på fartyget inte ersättes, gottgöres inte heller kostnader till följd av densamma med undantag av kostnad för bärgning av fartyget och dispaschkostnader. Kostnad för bärgning av ankare, livbåt och andra tillbehör till fartyget ersättes med avdrag av överenskommen självrisk.

## KOMMENTAR

### § 6

b) Förutom bidrag i gemensamt haveri åsyftar stadgandet i § 17:6 sjölagen kostnader som är gjorda gemensamt för fartyg och last eller för viss del av lasten men som inte är gemensamt haveri.

I syfte att förtydliga kaskoförsäkringens omfattning utsägs numera i bestämmelsen att uteblivet bidrag avseende skador på fartyget också är täckt i gemensamt haveri.

d) Kaskoassuradörens ersättningsskyldighet beträffande skadestånd till tredje man är begränsad till skada som uppkommit till följd av direkt sammanstötning med fartyg eller föremål (kaj e. d.). Ersättning utgår endast för skada på egendom (fartyg med tillbehör, last ombord i annat fartyg och andra föremål) men inte för personskada. Denna täckes normalt av P&I-försäkringen. Till skada på egendom räknas inte blott fysisk skada på föremålet utan även tidsförlust och annan indirekt skada som hänför sig till detta. Beträffande inskränkningar i kaskoassuradörens ersättningsskyldighet avseende vissa slag av tredjemansskador (oljeskador m.m.) se § 8, mom.4 a).

Med sammanstötning avses varje stötning, pressning och beröring mot annat fartyg under gång eller stillaliggande, eller mot flytande eller fasta föremål.

Kaskoassuradörens ansvar är begränsat till skada som vållas genom direkt sammanstötning. Det försäkrade fartyget eller dess båtar skall ha varit i direkt fysisk kontakt med annat fartyg eller föremål. Försäkringen omfattar således inte de fall då fartyget i följd av manövrering eller eljest förorsakar skada på annat fartyg eller föremål utan att direkt sammanstöta med detta; dock kan sådan skada ersättas, då den uppkommit vid avsiktlig manövrering till undvikande av direkt sammanstötning eller annan fara för vilken kaskoassuradören ansvarar (jfr. § 8, mom.4 a).

Skada som enligt ovan inte ersättes av kaskoassuradören täcks normalt av P&I-försäkringen.

Kolliderar det försäkrade fartyget med annat fartyg och stöter detta i sin tur mot ett tredje fartyg eller kaj är skador på sistnämnda fartyg eller kaj att anse som vållade genom direkt sammanstötning och ersättes av försäkringsgivaren. Detsamma gäller om skadan vållas via ett föremål som inte själv skadas eller är värdelöst, en stock, ett isflak etc. Såsom fartygets sammanstötning betraktas även det fall att fartygets tillbehör eller last tar törnen (upphivat ankare, lastbommar, utsvängda båtar, däckslast etc.) - undantaget i § 8, mom.4 a gäller endast skada som utan att vara en följd av fartygets direkta sammanstötning vållats genom bruk av ankare etc., eller av fartygets last. Se vidare kommentaren till nämnda stadgande, sista stycket.

Ansvar för sakskada till följd av sammanstötning omfattar endast den ersättning som den försäkrade är skyldig utge till följd av sammanstötningen. Härmed avses det ansvar, som åvilar den försäkrade enligt gällande skadeståndsrättsliga regler, antingen skadeståndet har utdömts av domstol eller grundar sig på överenskommelse mellan parterna. Måttet på ersättningsskyldigheten är sålunda vad den försäkrade kan förpliktas utge enligt gällande rätt och domstolspraxis i det land efter vars rätt ansvaret blir bedömt.

Bogserkontrakt lägger ofta ett långt gående ansvar på det bogserade fartyget. För att vid bogsering få en så enkel och klar gränsdragning som möjligt mellan kasko och P&I gäller följande:

Kaskoassuradören täcker även det bogserade fartygets kontraktsrättsliga ansvar för skada på bogserbåten som följd av sammanstötning med det bogserade fartyget. Detsamma gäller för andra arbetsbåtar som är behjälpliga vid fartygets manövrering;

Kaskoassuradören täcker inget annat ansvar enligt kontraktet. Sålunda inkluderas inte arbets- och bogserbåtar i begreppet "fartyget eller dess båtar" och skada som arbets- och bogserbåt orsakat genom sammanstötning med annat fartyg eller föremål är kaskoassuradören ovidkommande.

e) I begreppet "maskineri" innefattas samtliga komponenter och enheter i de system ombord som drivs mekaniskt, hydrauliskt, elektriskt eller genom förbränning. Här avses mekaniska system, hydrauliska system, elektriska system, elektroniska system, system som drivs av värme från förbränning eller kombinationer av dessa.

Med "kantring" menas att fartyget erhållit en så pass kraftig permanent slagsida att det inte med egen kraft kan rätta upp sig. En kraftig slagsida innebär att fartyget antingen deplaceras från ett rent sidoläge till i extremfallet upp och ner.

"Sjunkning" innebär att fartyget antingen sjunker till botten eller att fartyget utan deplacering sjunkit ner i vattnet så långt det kan. I begreppet sjunkning ingår även de fall då maskinrummet blivit helt eller delvis vattenfyllt i samband med att fartyget är på väg att sjunka.

"Brand" definieras såsom att eld har kommit lös och inte längre kan kontrolleras.

g) Kostnader för räddning ur en fara som hotar såväl fartyg som last eller viss del av lasten fördelas regelmässigt i gemensamt haveri eller såsom gemensamma kostnader enligt § 17:6 sjölagen och

försäkringsgivaren ansvarar på grund av stadgandet i § 6 b) för det på fartyget fallande bidraget. Enligt c) i samma paragraf ansvarar försäkringsgivaren för räddningskostnader för fartyg i ballast, vilka skulle ha ersatts i gemensamt haveri om fartyget haft last ombord. Stadgandet i § 6 g) får sålunda sin väsentliga betydelse i fråga om åtgärder för att avvärja eller begränsa enskild skada på fartyget för vilken försäkringsgivaren ansvarar.

Kravet på att utgift eller uppoffring har varit rimlig innebär att såväl åtgärden varit skälig som kostnaden rimlig. Huruvida utgiften eller uppoffringen i båda dessa avseenden varit försvarlig eller inte får bedömas med hänsyn till situationen och möjligheten till övervägande som förelåg när åtgärden vidtogs.

Försäkringsgivaren kan sålunda, om blott vederbörande varit i god tro, bli ersättningsskyldig även om en missbedömning har skett och räddningsåtgärden inte har lett till avsett resultat eller blivit för kostsam.

Det är utan betydelse om den som företog åtgärden var den försäkrade, befäl eller besättning eller utomstående tredje man.

## VILLKOR

### § 7

#### *Maximigräns för ansvaret*

#### Kaskoskador

##### Mom. 1.

a) För annan skada än ersättning till tredje man ansvarar försäkringsgivaren vid varje särskilt ersättningsgillt haveri intill försäkringsbeloppet.

b) Även om försäkringsbeloppet överskrides ersätter försäkringsgivaren dock:

rimlig kostnad eller uppoffring för att avvärja eller minska skada;

rimlig kostnad för säkerställande av regressrätt mot tredje man;

rimlig kostnad för ställande av säkerhet för bärjarlön eller skadestånd;

rimlig dispaschkostnad;

#### Tredjemansskador

##### Mom. 2.

Utöver vad som ovan sägs ansvarar försäkringsgivaren vid varje ersättningsgillt haveri för skadestånd till tredje man, inklusive ränta samt kostnad för försvar mot krav från denne, intill försäkringsbeloppet.

#### Befrielse från vidare ansvar

##### Mom. 3.

Försäkringsgivaren har rätt att vid haveri befria sig från vidare ansvar för kasko- och tredjemansskador genom att utbetala försäkringsbeloppet och ersätta de kostnader som har uppstått eller för vilka betalningsansvar har inträtt innan den försäkrade mottagit meddelande om försäkringsgivarens beslut och för vilka försäkringsgivaren är ersättningsskyldig.

## KOMMENTAR

### § 7

Försäkringsgivaren ansvarar intill försäkringsbeloppet för skada på fartyget och dessutom, likaledes intill försäkringsbeloppet, för ersättning till tredje man för skada på egendom. Någon sammanläggning av dessa ansvarighetsbelopp kan inte ske. Om det ena ansvarighetsbeloppet inte behöver utnyttjas fullt ut för att täcka skada på fartyget och det andra ansvarighetsbeloppet inte räcker för att täcka tredjemansersättningen eller vice versa, kan således inte överskottet från det ena ansvarighetsbeloppet användas för att fylla ut bristen i det andra.

Stadgandet i mom.2 b) om ersättning för rimlig kostnad eller uppoffring för att avvärja eller minska skada avser endast skada för vilken försäkringsgivaren ansvarar.

## VILLKOR

## § 8

### *Ej ersättningsgilla skador*

Försäkringsgivaren ansvarar inte för:

Mom.1.

- a) skada som har förorsakats av normalt bruk av fartyget, dess maskineri eller tillbehör,
- b) skada på maskineriet utöver vad som i § 6 e) sägs
- c) skada på maskineriet som inträffat eller anmälts till försäkringsgivaren mer än sex månader efter det att fartyget utsatts för haveri som orsakats av händelse som i § 6 e) sägs,
- d) skada på del eller enhet som är en följd av
- i) förslitning, ålder, rost, frätning eller bristande underhåll och vård;
- ii) materialfel eller konstruktionsfel.

Mom.2. enskild partiell eller total skada, som har uppkommit till följd av is vartill dock inte räknas skada genom nedisning eller genom kollision med isberg i rum sjö.

Mom.3. Försäkringsgivaren ansvarar inte för skada, som har förorsakats av:

a) att fartyget använts för olagligt ändamål utom i det fall att den försäkrade varken ägt eller bort äga kännedom om förhållandet vid sådan tidpunkt att han kunnat ingripa;

b) krig, inbördeskrig eller liknande händelse som omfattas av de vid tidpunkten för försäkringens tecknande allmänt gällande svenska krigsförsäkringsvillkoren;

c) embargo, beslagläggning, konfiskation eller annan åtgärd vidtagen av civila eller militära myndigheter, utom i de fall fartyget, till följd av haveri för vilket försäkringsgivaren ansvarar, tillfogas fysisk skada genom åtgärd av militära eller civila myndigheter i syfte att avvärja eller begränsa skador på miljön, under förutsättning att åtgärden inte föranletts av att den försäkrade uppsåtligen eller vårdslöst underlåtit att vidta rimliga åtgärder för att avvärja eller begränsa sådan miljöskada samt att händelsen inte omfattas av gällande krigsförsäkringsvillkor;

d) rekvisition av civila eller militära myndigheter; inte heller för skada, som drabbar fartyget medan det är rekvirerat;

e) strejk, lockout, kravaller, borgerliga oroligheter, sabotage, plundring eller myteri.

Försäkringsgivaren ansvarar ej heller för:

f) skada eller ansvar som, direkt eller indirekt, har förorsakats av eller kan hänföras till

1) frigörelse av atomenergi, kärnklyvning (fission) eller kärnsammansmältning (fusion) i samband med explosion eller provexplosion av atomvapen eller kärnladdning.

Har nedsmutsning (kontamination) genom radioaktivt ämne förekommit eller har annan direkt påverkan av sådan explosion medverkat till skadan skall denna i sin helhet anses som föranledd av explosionen;

2) annan atomskada, varmed avses skada som orsakas av

i) radioaktiva egenskaper hos atombränsle;

ii) radioaktiv produkt;

iii) radioaktiva egenskaper i förening med giftiga, explosiva eller andra farliga egenskaper hos bränslet eller produkten samt

iv) skada som orsakas av joniserande strålning från annan strålningskälla i en atomanläggning eller atomreaktor än atombränsle eller radioaktiv produkt.

För begreppen atombränsle, radioaktiv produkt, atomreaktor och atomanläggning gäller definitionerna i atomansvarighetslagen (1968:45).

§ 8 mom. 3 f) skall alltid äga företräde om annan bestämmelse i denna försäkring är motstridig.

#### Mom.4.

- a) det skadestånd till tredjeman eller för de kostnader som den försäkrade är skyldig utge för
  - i) skada, som har förorsakats av kemikalier, olja, gas, ånga eller liknande fasta, flytande eller flyktiga ämnen eller för utläggande av länsor eller andra åtgärder syftande till att förebygga dylik skada även om den utgör räddningskostnad eller blir föremål för ersättning i gemensamt haveri enligt York-Antwerpen-reglerna av år 1994. Försäkringsgivaren ersätter dock kostnader för förebyggande av skada orsakad av läckage från fartyget i docka i samband med besiktning eller reparation av haveriskada ävensom invändig rengöring av dockan efter sådant läckage;
  - ii) skada som har förorsakats av svallvågor eller eljest genom fartygets manövrering, av bruk av ankare, förtöjnings- eller bogseringsgoods, lastnings- och lossningsanordningar, landgångar eller liknade eller av fartygets last, såvida inte skadan utgör räddningskostnad eller blir föremål för ersättning i gemensamt haveri;
- b) personskada eller för skada på fartygets egen last eller på andra ombordbefintliga föremål som inte av den försäkrade ägs, har lånats, lagrats, hyrts eller har köpts på avbetalning med äganderättsförbehåll;
- c) skadestånd till tredje man för skada som har uppkommit när det försäkrade fartyget bogserar annat fartyg, så vida inte bogseringen har föranletts av bärgning under sådana omständigheter, att den måste anses försvarlig;
- d) skada, som har uppstått då det försäkrade fartyget har bärgat annat fartyg och erhållit bärgarlön. Överstiger skadan bärgarlönens belopp ersättes dock den överskjutande delen såsom enskilt haveri.

#### Mom.5.

- a) ersättning till befraktare eller annan, vars intresse är knutet till fartyget;
- b) skada, som har uppkommit genom att den försäkrade har ingått frakt- eller annat avtal med osedvanliga villkor;
- c) kostnader för passagerare.

#### Mom.6.

- a) avlöning och kost samt liknande utgifter för fartygets drift utom vid gemensamt haveri;
- b) tids-, ränte- eller konjunkturförlust, förlust av marknad, ökning av kostnader eller annan indirekt förlust för den försäkrade;
- c) den försäkrades kostnader för rederiinspektör eller annan representant för den försäkrade i samband med haveri eller reparation.

#### Mom.7.

Försäkringsgivaren ansvarar inte för:

- a) kostnad för borttagande av vraket av det försäkrade fartyget;
- b) kostnad för borttagande av vrak som tillhör tredje man.

#### Mom.8.

Försäkringsgivaren ansvarar inte för:

- a) kostnad för bottenmålning utanför av haveriskada berört område;
- b) skada på förtöjnings- och bogseringsgoods o. d. samt skada på presenningar, om inte skadan beror på att fartyget har sjunkit eller har förorsakats av kollision, brand eller stöld;
- c) skada på föremål som har använts för däckslastens surrning och täckning eller har använts såsom underlag för denna;
- d) skada på fartyget i samband med lastning och lossning, såvida inte skadan är en följd av en extraordinär händelse;
- e) skada på zinkblock, magnesiumblock eller liknande, som har anbringats till skydd mot frätning, såvida inte föremålen har bortslitits genom yttre våld;
- f) kostnader för hantering, borttransport eller destruktion av last i anslutning till reparation av fartyget efter enskilt haveri.
- g) kostnad för destruktion av oljeprodukter.

KOMMENTAR

## §8

Mom. 1 a) Begreppet "normalt bruk" är av central betydelse inom all försäkring. Enkelt uttryckt gäller att försäkringen skall ersätta skador, som inträffar genom en plötslig och oförutsebar skadehändelse. Vid objektsförsäkring täcker följaktligen inte försäkringen den värdeminskning som är en följd av normalt bruk eller normalt handhavande av objektet i fråga.

Att ge en allmängiltig vägledning för tolkningen av begreppet "normalt bruk" är mycket svårt. Avgörandet får ske med utgångspunkt från vad som är vedertaget inom det verksamhetsområde som fartyget opererar.

Mom. 1 b) Enligt villkorens § 23 skall försäkringsgivaren snarast underrättas om befarat eller inträffat haveri. Detta gäller speciellt vid maskinskada där tidsfördröjning kan medföra svårigheter att kunna avgöra skadeorsaken. Om detta orsakat försäkringsgivaren men kan detta medföra rätt till avdrag av ersättningsbeloppet.

Mom. 1 d) Undantaget enligt detta moment avser enbart skada på själva delen eller enheten (primärskada). Följdskadorna omfattas således inte av undantaget.

Om t. ex. fartygets propeller skadas till följd av förslitning och detta i sin tur föranleder grundstötning eller ger upphov till gemensamt haveri, ansvarar försäkringsgivaren för grundstötningsskador respektive bidrag till gemensamt haveri. Kostnaden för att förnya eller reparera propellern ersättes emellertid inte. Ett konstruktionsfel föreligger när fartyget eller en del därav vid byggandet eller ombyggnad i något avseende givits en för svag eller eljest olämplig konstruktion även om man inte insett eller bort inse detta. Om man vid byggande av fartyg till någon fartygsdel begagnar material, som i och för sig är som det skall vara men är felaktigt dimensionerat, av olämplig kvalitet eller eljest inte passande för ändamålet, och denna del brister, skall detta anses som konstruktionsfel och inte som materialfel. Däremot föreligger materialfel om det ifrågasatt materialet från början, när det insattes i fartyget, var behäftat med fel, vare sig det då kunnat upptäckas eller inte (latent defect).

Rost och frätning får anses inkludera angrepp som fullgott material är utsatt för under inverkan av kemiska processer.

Såsom skada till följd av "bristande underhåll och vård" vilken är kaskoassuradören ovidkommande, anses sådan skada som t. ex. förorsakas genom vanskötsel från besättningens sida under en längre eller kortare tid men däremot inte skada som någon av besättningen vållar genom fel eller försummelse vid enstaka tillfälle. Beror följdskadan på bristande underhåll och vård som kan tillskrivas uppsåt eller grov vårdslöshet från försäkringstagarens sida är skadan dock försäkringsgivaren ovidkommande.

Mom. 3 e) Den exakta innebörden av begreppet sabotage är inte alltid lätt att ange. Dock är avsikten att undantaget för sabotage även skall omfatta fysisk skada till följd av terroristaktioner, t. ex. bombexplosion liksom kostnader för åtgärder i anledning av hot om sådana aktioner. Undantagen omfattar inte skador orsakade av sjöröveri.

Mom. 3 f) Undantagen i 1) och 2) avser alla s. k. atomriskerna. Härmed avses risker förknippade med kärnvapen men också risker inom den civila kärnkraften. I det senare fallet kan det vara frågan om strålning i samband med ett reaktorhaveri men även strålning från last eller resgodis som innehåller sådana radioaktiva produkter, avfall etc. som anges i undantaget. Detta undantag infördes internationellt delvis som en följd av Tjernobylyolyckan. Undersökningar visade att den samlade försäkringskapaciteten inte skulle räcka till vid en större kärnkraftsolycka. Begreppet skada avser ej blott fysisk skada utan även förmögenhetsskada.

Mom. 4 a) I detta moment anges inskränkningarna i kaskoassuradörens ersättningsskyldighet för skadestånd till tredje man. Det blir i förekommande fall P&I-assuradören som ger den försäkrade erforderligt skydd.

Undantaget beträffande skador vållade genom bruk av ankare, förtöjnings- och bogsergoods etc. innebär t. ex. att om kajpollaren rycks sönder vid hastig hivning på en tross ersättes inte skadan på pollaren av kaskoassuradören, men är täckt under P&I-försäkringen. Om däremot vid inhivning fartyget stöter mot kajen och åstadkommer skador på denna är skadorna ersättningsgilla.



Kaskoassuradören ansvarar för skada genom bruk av ankare endast om användningen är att anse som räddningsåtgärd enligt § 6 c) och g).

Om ett topprep på en lastbom brister och bommen faller ner och skadar ett föremål på kajen kan händelsen inte jämföras med direkt sammanstötning med annat fartyg eller föremål. Skadan anses i sådant fall ha orsakats av bruk av fartygets lastnings- och lossningsanordningar enligt mom. 4 a) ii, varför kaskoassuradören inte ansvarar för skadan. Det blir istället P&I- assuradören som blir ansvarig för skadan. Detsamma gäller om ett sling kalvar och den fallande lasten skadar ett föremål på kajen. Om däremot det försäkrade fartyget ligger med en bom utsvängd och ett annat fartyg seglar på bommen och skadas är detta att betrakta som en direkt sammanstötning och kaskoassuradören blir ansvarig för skadan på det påseglade fartyget, om den försäkrade har vållat sammanstötningen genom underlåtenhet att sätta ut varningsljus e. d.

Mom. 4 c) Momentet innehåller en begränsning om försäkringens omfattning för skadeståndsskyldighet som kan uppstå i samband med bogsering. Begränsningen är betingad av den ökade kollisionsrisken som kan uppstå då bogsering sker genom att det bogserande fartygets rörelsefrihet begränsas. Enligt stadgandet utesluts försäkringstäckning för skadeståndsskyldighet för den försäkrade under tiden bogseringen varar. Uppstår under denna tid en händelse som leder till skadestånd gäller inte försäkringen även om orsakssammanhang ej föreligger med själva bogseringen. Med hänsyn till svårigheten i bevisföringen att visa bristande orsakssammanhang är detta i rättsligt hänseende en förenkling. Stadgandet utesluter inte försäkringstäckning vid bogsering i samband med bärgning. Denna måste dock anses vara försvarlig med hänsyn till omständigheterna.

Mom. 5 c) Detta stadgande avser uppehålls-, hemrese- och vidareresekostnader etc. för passagerare i anledning av haveri. Att försäkringsgivaren inte ansvarar för skada på passagerare eller deras tillhörigheter framgår av mom. 4 b).

Mom. 6 a) Till skillnad från SPL ersätter försäkringsgivaren inte avlöning och kost samt liknande utgifter för fartygets drift till följd av ersättningsgillt haveri. Dock ersättes fartygets bidrag till gemensamt haveri även i vad det innefattar avlöning och kost etc. ävensom sådana kostnader under förflyttning till reparationsvarv enligt § 30. Kostnader för inkvartering iland av besättningsmän ersättes när de på grund av fartygets skador inte kan bo ombord.

Mom.7) Om försäkringsgivaren vid utbetalning av totalförlustersättning begagnar rätten enligt § 27, mom. 1 att överta fartyget övertar han härmed också ansvaret och kostnaderna för borttagande av detta. I annat fall ansvarar P&I-försäkringen för borttagande av vrak. Kaskoassuradör som har utbetalat totalförlustersättning och övertagit fartyget kan inte genom att senare avstå från vraket vältra över ansvaret för borttagande av detsamma på den försäkrade eller P&I-assuradören.

Mom. 8 a) Med haveriskada avses sådan skada som kräver byte eller riktning av material.

Mom. 8 b) Med presenningar avses här luckpresenningar etc. men inte presenningar som legat under eller använts för täckning av däckslast. Om sådant stadgas i mom. 8 c).

Mom.8 c) Villkoren innehåller inte något uttryckligt stadgande beträffande solsegel, livbåtskapell o. d. Dessa föremål räknas inte till "presenningar" utan är i likhet med fartygets övriga tillbehör, beträffande vilka inte förbehåll gjorts, ersättningsgilla, även när de skadats eller bortföres av vind eller sjö.

Mom. 8 d) Skador på fartyg och dess tillbehör som uppkommer till följd av de törnar och den nötning av olika slag, som är mer eller mindre oundvikliga i samband med lossning och lastning ersättes inte av försäkringsgivaren. Däremot ersättes t ex skada som tillfogas fartyget av gods som faller ned om lossningsmateriel brister.

Mom. 8 f) Stadgandet ger uttryck för grundsynen att försäkringens omfattning inte skall påverkas av om fartyget har last eller inte. Följaktligen kommer en fördyrad dockning på g a att last finns ombord eller behöver omhändertas före dockningen, inte heller att ersättas under kaskoförsäkringen. För att undvika tvivel om försäkringens omfattning i samband med nödvändiga kostnader för att omhänderta last har särskilt utsetts i det aktuella villkoret att kaskoförsäkringen inte täcker de utgifter för lossning, lagring och motsvarande av lasten som reparationsarbetet gör nödvändigt. I de flesta fall är dylika kostnader ersättningsgilla i gemensamt haveri.

Mom. 8 g) Att flytta, förvara och återinföra oljor för att kunna utföra nödvändiga reparationsarbeten omfattas av försäkringen. Om oljorna däremot blivit oanvändbara så ersätts ej eventuella destruktionskostnader som kan åläggas rederiet.

#### VILLKOR

##### §9

##### *Fartområde*

Försäkringen gäller inom i försäkringsbrevet angivet fartområde.

#### Upplysningsplikt

#### VILLKOR

##### §10

##### *Upplysningsplikt vid försäkringens tecknande*

Mom. 1. Den försäkrade skall vid försäkringens tecknande lämna försäkringsgivaren alla de upplysningar beträffande fartyget, som denne begär eller som den försäkrade inser vara av betydelse för försäkringsgivaren vid försäkringsriskens bedömning.

##### *Annan försäkring*

Mom. 2. Försäkras andel av fartyget eller något till fartyget knutet intresse hos annan försäkringsgivare skall den försäkrade lämna upplysning därom med uppgift om namnet på försäkringsgivaren. Försummas det och kan försummelsen anses ha länt försäkringsgivaren till men är denne berättigad till skäligt avdrag på ersättningsbeloppet eller till fullständig befrielse från ansvar.

##### *Svikligt uppgivande eller förtigande samt annat ohederligt förfarande*

Mom. 3. Har vid avtalets slutande den försäkrade svikligen uppgivit eller förtigit något förhållande, som kan antas vara av betydelse för försäkringsgivaren, eller har han, utan att svikligt förfarande kan anses ha förelegat, uppgivit eller förtigit något förhållande under sådana omständigheter, att det skulle strida mot tro och heder att med vetskap om detta förhållande åberopa avtalet, är avtalet inte bindande för försäkringsgivaren, men denne äger dock rätt till hela den avtalade premien.

##### *Oriktig uppgift, god tro*

Mom. 4. Kan det antas, att den försäkrade vid avtalets slutande varken insett eller bort inse, att en av honom lämnad uppgift var oriktig, är oriktigheten utan inverkan på försäkringsgivarens ansvar. Försäkringsgivaren äger dock rätt att uppsäga avtalet att upphöra fjorton dagar efter uppsägningen.

##### *Oriktig uppgift i annat fall. Vårdslöst förtigande.*

Mom. 5. Har i annat fall än i mom. 3 och 4 avses den försäkrade lämna oriktig uppgift eller har han av vårdslöshet underlåtit att uppge en av honom känd omständighet, vars betydelse han har insett eller bort inse och kan det antas att försäkringsgivaren med kännedom om rätta förhållandet överhuvudtaget inte skulle ha meddelat försäkring är avtalet inte bindande för försäkringsgivaren. Denne äger dock rätt till hela den avtalade premien.

Kan det antas att försäkringsgivaren väl skulle ha meddelat försäkring men skulle ha fordrat högre premie eller uppställt andra försäkringsvillkor än vad som i avtalet har upptagits ansvarar försäkringsgivaren för inträffat haveri endast i den mån det visas att det oriktigt uppgivna förhållandet eller den omständighet den försäkrade har underlåtit att uppge har varit utan betydelse för haveriets inträffande eller skadans omfattning.

I annat fall än ovan avses inverkar den försäkrades underlåtenhet att lämna uppgift inte på försäkringsgivarens ansvar.

### ***Påkallande av ansvarsfrihet***

Mom. 6. Får försäkringsgivaren kännedom om att sådant fall är för handen, som avses i mom. 4 och 5, och ger han inte utan oskäligt uppehåll den försäkrade meddelande om i vad mån han vill bli fri från ansvar får sådan befrielse inte vidare åberopas av honom.

### ***När oriktig uppgift eller förtigande är utan inverkan på ansvarigheten.***

Mom. 7. Oriktig uppgift eller förtigande är utan inverkan på försäkringsgivarens ansvar, där han ägt eller bort äga kännedom om rätta förhållandet, så ock där den omständighet som uppgiften eller förtigandet avsåg var utan betydelse för försäkringsgivaren eller efter avtalets slutande upphört att äga betydelse för honom.

## **KOMMENTAR**

### **§11**

Bestämmelserna återger väsentligen tvingande regler i FAL.

## **VILLKOR**

### **§11**

#### ***Upplysningsplikt under försäkringstiden***

Mom. 1. Får den försäkrade efter försäkringens tecknande kännedom om omständighet som i § 10 sägs skall han utan dröjsmål lämna försäkringsgivaren upplysning härom.

Rekvireras fartyget av officiell myndighet skall den försäkrade utan dröjsmål göra anmälan härom.

Den försäkrade är också skyldig att utan dröjsmål anmäla förändringar avseende fartygets drift (s k management).

Mom. 2. Den försäkrade är skyldig att utan dröjsmål göra anmälan om sådan resa som med hänsyn tagen till fartygets typ, storlek och djupgående, årstiden samt andra på resan inverkan omständigheter uppenbarligen medför avsevärt större risk än som kan antas vara förutsatt vid försäkringens tecknande. Får den försäkrade kännedom om att befälhavaren utan hans samtycke företar resa utanför fartområdet skall han utan dröjsmål underrätta försäkringsgivaren härom.

Mom. 3. Sedan anmälan inkommit åligger det försäkringsgivaren i fall som anges i mom. 2 att utan dröjsmål meddela på vilka villkor han vill påtaga sig risken för resan.

Underlåter den försäkrade att göra anmälan som ovan nämnts ansvarar försäkringsgivaren inte för skada, som har uppkommit utanför medgivet fartområde.

Skada på fartyg, som har befunnit sig på resa utanför medgivet fartområde skall anses ha uppkommit under denna, om den försäkrade inte styrker att skadan uppkommit vid annat tillfälle eller det är uppenbart att den inte kunnat uppkomma utanför medgivet fartområde.

## **KOMMENTAR**

### **§11**

Mom. 1. Förutom ägarskifte och annan förändring i ägarförhållandena samt statlig rekvisition kan det inträffa andra förändringar i ledningen av fartygets drift (s k management), som kan ha lika stor betydelse för försäkringsgivarens riskbedömning.

Mom. 2. Bestämmelserna återger väsentligen tvingande bestämmelser i FAL och motsvarar i stort sett vad som gäller enligt SPL.

## **SÄKERHETSFORESKRIFTER, SJÖVÄRDIGHET SAMT FRAMKALLANDE AV FÖRSÄKRINGSFALL**

## **VILLKOR**

### **§12**

### *Säkerhetsföreskrifter*

Mom. 1. Fartyget skall till sin konstruktion vara klassat samt i fråga om tillbehör, utrustning, underhåll, bemanning, lastning och ballastning vara sjövärdigt och försett med erforderliga skeppshandlingar samt i övrigt uppfylla såväl de föreskrifter, som har utfärdats av tillsynsmyndighet, klassningssällskap eller som de fordringar, vilka vid försäkringens tecknande har uppställts av försäkringsgivaren. Den försäkrade skall på försäkringsgivarens begäran tillkalla tillsynsmyndighet eller klassningssällskapet för besiktning om sådan är påkallad med hänsyn till fartygets säkerhet.

Mom. 2. Drivmedel och smörjolja skall vara av lägst den kvalitet som föreskrivs av motortillverkarna. Fartyget skall innehålla tillräckligt bränsleförråd för avsedd resa beräknat under beaktande av att denna på grund av väderleksförhållanden kan komma att ta längre tid än som normalt beräknas åtgå. Försäkringsgivaren ersätter inte kostnad föranledd av försummelse härvidlag.

Mom. 3. Brandfarligt, explosivt, frätande eller eljest farligt gods får endast hanteras och transporteras under betryggande former och med iakttagande av tillämpliga säkerhetsföreskrifter avseende sådant gods. Däckslast får föras endast i så stor mängd och stuvad på sådant sätt, att fartyget i alla avseenden befinner sig i fullt sjövärdigt skick. Last, redskap och annan utrustning, som har benägenhet att förskjuta sig, får inte föras löst ombord, såvida inte fullt betryggande anordningar vidtagits till förhindrande av förskjutning.

Mom. 4. Försäkringsgivaren äger att när som helst under försäkringstiden genom egen besiktning kontrollera, att de i mom. 1 och 3 angivna fordringarna och föreskrifterna följes. Försäkringsgivaren äger vidare rätt att när som helst få tillgång till fartygets samtliga handlingar utfärdade av tillsynsmyndighet eller klassningssällskap. Därvid är den försäkrade skyldig att lämna sitt medgivande.

Mom. 5. Vid fareökning har försäkringsgivaren rätt att meddela sådana säkerhetsföreskrifter, vilka är ägnade att förebygga eller begränsa skada, som kan uppkomma på grund av fareökningen.

Mom. 6. Åsidosättes säkerhetsföreskrift, vars iakttagande är ägnat att förebygga eller begränsa skada, är försäkringsgivaren ansvarig endast om och i den mån det kan antas, att skadan skulle ha inträffat, även om föreskriften hade iakttagits. Framgår av omständigheterna, att underlåtenheten inte kan läggas den till last som haft att tillse, att föreskriften iakttogs, är underlåtenheten utan inverkan på försäkringsgivarens ansvar.

### KOMMENTAR

#### §12

Mom. 1. Att ett fartyg skall vara klassat menas i detta sammanhang att fartygets tekniska tillsyn antingen är underställd ett klassningssällskap eller landets nationella tillsynsmyndighet.

### VILLKOR

#### § 13

##### *Bristande sjövärdighet*

Försäkringsgivaren ansvarar inte för skada, som har förorsakats av att fartyget inte har varit i sjövärdigt skick, om den försäkrade ägt eller bort äga kännedom om fartygets brister vid sådan tidpunkt, att han hade kunnat ingripa.

Försäkringsgivaren skall visa att fartyget inte varit i sjövärdigt skick.

Den försäkrade skall visa att han varken ägt eller bort äga kännedom om fartygets bristande sjövärdighet vid sådan tidpunkt att han hade kunnat ingripa samt att göra det antagligt att den bristande sjövärdigheten inte hade ett samband med haveriet.

### KOMMENTAR

### §13

Första stycket reglerar försäkringsgivarens ansvar vid bristande sjövärdighet som förorsakar haveri. Försäkringsgivaren ansvarar inte för skador om följande fyra rekvisit samtidigt är uppfyllda:

Fartyget skall ha varit osjövärdigt,

osjövärdigheten skall ha förorsakat skadan,

den försäkrade skall ha ägt eller bort ha ägt kännedom om bristerna samt

att kännedom skall ha förelegat vid en sådan tidpunkt att försäkringstagaren kunnat ingripa.

Andra och tredje stycket utgör rena bevisbörderegler vid tillämpningen av den materiella regeln i första stycket. Försäkringsgivaren skall visa att fartyget inte var i sjövärdigt skick medan den försäkrade skall visa att han inte ägt eller borde känna till bristerna samt att han inte tidsmässigt kunnat ingripa för att förhindra skadan. Vidare skall den försäkrade kunna göra det antagligt att det inte fanns något samband mellan den påvisade osjövärdigheten och skadan.

### VILLKOR

#### §14

##### *Verkan av uppsåt eller vårdslöshet*

Försäkringsgivaren ansvarar inte för skada, som den försäkrade förorsakar uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Uppsåt eller vårdslöshet av befälhavaren, någon av besättningen, annan person i fartygets tjänst eller annan delägare i fartyget än huvudredaren kan däremot inte åberopas av försäkringsgivaren till befrielse från eller nedsättning av ansvar.

### KOMMENTAR

#### §14

Vem som skall räknas till den krets vars uppsåt eller grova vårdslöshet i egenskap av försäkrad skall kunna åberopas av försäkringsgivaren får avgöras enligt allmänna rättsregler. Om huvudredaren helt eller delvis delegerat sina uppgifter som fartygets huvudredare till annan person, torde uppsåtliga eller vårdslösa handlingar av den senare kunna likställas med huvudredarens eget uppsåtliga eller vårdslösa handlande endast när detta handlande faller utanför området för vad den person till vilken delegering skett haft att göra i sin egenskap av befälhavare eller medlem av besättningen.

Om den försäkrade genom delegation av ansvar eller på annat sätt har tillåtits att någon i denna krets har en sådan ställning får den försäkrade även ta det fulla ansvaret för dennes handlingar.

## **Premier**

### VILLKOR

#### § 15

##### *Premie*

Mom. 1. Premien skall erläggas i förskott för den eller de betalningsperioder som avtalats. Erlägges ej premien utan dröjsmål, är försäkringsgivaren fri från ansvar.

Mom. 2. Erlägges inte premien i rätt tid äger försäkringsgivaren uppsäga avtalet till upphörande enligt § 22.

Mom. 3. Upphör försäkringen i förtid äger försäkringsgivaren rätt endast till så stor del av premien, som hänför sig till den tid under vilken fartyget har varit försäkrat. För mycket erlagd premie skall återbetalas. Om emellertid försäkringsgivaren har fått eller får vidkännas utbetalning överstigande dubbla årspremien äger han tillgodoräkna sig hela den avtalade årspremien.

Mom. 4. Förlänges försäkringen att gälla efter försäkringstidens slut enligt vad i § 4, mom. 1 stadgas är försäkringsgivaren berättigad till premie för den överskjutande tiden beräknad pro rata på årspremien.

Mom. 5. Inträffar under försäkringstiden fareökning för vilken försäkringsgivaren påtager sig ansvaret äger han rätt till tilläggspremie.

Mom. 6. Om försäkringsgivaren utbetalar ersättning för totalförlust äger han tillgodoräkna sig hela den avtalade premien.

Mom. 7. Premienedsättning för tid då fartyget ligger upplagt medges inte.

## **Bevis om försäkringsavtal**

VILLKOR

§ 16

### ***Bevis om försäkringsavtal***

Försäkringsgivaren skall utfärda skriftligt bevis om ingånget försäkringsavtal. Detta anses godkänt, om inte invändning mot innehållet i beviset har gjorts utan dröjsmål.

## **Fareökning och uppsägningsgrunder**

VILLKOR

§ 17

### **Avvikelse från fartområde**

Gör befälhavaren med den försäkrades samtycke avvikelse från fartområde, som har angetts i försäkringsavtalet eller måste anses vara förutsatt, upphör försäkringsgivarens ansvar. Detsamma gäller, då den försäkrade inte har lämnat befälhavaren vederbörlig föreskrift om nyssnämnda fartområde.

Vad i första stycket sägs gäller inte om avvikelse företas i anledning av ett av försäkringen omfattat haveri eller i syfte att förebygga skada på person eller egendom under sådana omständigheter, att åtgärden kan anses försvarlig. Återföres fartyget inte snarast möjligt till överenskommet fartområde är försäkringsgivaren fri från ansvar för skada, som inträffar i sådant fall.

Har försäkringsgivarens ansvar upphört på grund av bestämmelserna i första eller andra stycket men återföres fartyget till överenskommet fartområde ansvarar försäkringsgivaren för haveri, som därefter inträffar, dock endast i den mån avvikelsen har varit utan betydelse för haveriets inträdande eller skadans omfattning.

VILLKOR

§ 18

### ***Fareökning med den försäkrades samtycke***

Ändras genom den försäkrades åtgärd eller med hans samtycke de vid försäkringsavtalets slutande uppgivna förutsättningarna för detsamma så, att försäkringsgivarens fara ökas utöver vad försäkringsgivaren då måste anses ha tagit i beräkning är han fri från ansvar, om det kan antas, att han under sålunda ändrade förutsättningar överhuvud inte skulle ha meddelat försäkringen.

Kan det antagas att försäkringsgivaren väl skulle ha meddelat försäkring men fordrat högre premier eller uppställt andra försäkringsvillkor än de i avtalet upptagna ansvarar försäkringsgivaren för inträffat haveri endast om det visas, att farans ökning har varit utan betydelse för haveriets inträffande eller skadans omfattning.

VILLKOR

§ 19

### ***Fareökning utan den försäkrades samtycke***

Uppkommer utan den försäkrades åtgärd eller samtycke sådana ändrade förutsättningar, att faran ökas som i § 18 sägs, och har den försäkrade utan skäligen anledning underlåtit att ge försäkringsgivaren meddelande därom skall vad där stadgas äga tillämpning.

### VILLKOR

#### § 20

#### ***Påkallande av ansvarsfrihet vid fareökning***

Får försäkringsgivaren kännedom om att faran har ökats skall denne utan dröjsmål meddela den försäkrade, om och i vad mån försäkringsgivaren vill bli fri från ansvar. Sker det inte får sådan befrielse inte vidare påkallas.

### VILLKOR

#### § 21

#### ***Fareökning utan inverkan i vissa fall***

Ökning av faran inverkar inte på försäkringsgivarens ansvar, om det förhållande vari ändring har ägt rum blivit återställt eller farans ökning eljest har upphört att vara av betydelse.

Detsamma gäller, om den åtgärd som har medfört ökningen haft till ändamål att förhindra skada på person eller egendom samt företagits under sådana omständigheter, att åtgärden måste anses försvarlig.

### VILLKOR

#### § 22

#### ***Uppsägningsgrunder***

Försäkringsgivaren äger uppsäga försäkringen att upphöra

1. omedelbart:

a) då den försäkrade avsiktligt har framkallat eller försökt att framkalla haveri eller har förorsakat haveri genom grov vårdslöshet;

b) då fartyget visar sig vara av så svag eller olämplig beskaffenhet, att det inte kan anses sjövärdigt för sådana resor eller förande av sådana laster vartill det användes;

c) då fartyget har blivit osjövärdigt till följd av haveri eller av annan orsak och den försäkrade underlåter att inom rimlig tid försätta det i sjövärdigt skick;

d) då fartyget rekvireras av officiell myndighet;

e) då fartyget begagnas till olovlig in- eller utförsel eller annat olagligt ändamål och den försäkrade har känt till eller bort känna till förhållandet vid sådan tidpunkt, att han hade kunnat ingripa;

f) då fartyget användes på sätt, som med hänsyn till dess typ, storlek och djupgående samt årstiden och andra inverkan omständigheter får anses medföra en annan risk än som kan antas ha förutsatts vid försäkringens tecknande.

g) då säkerhetsföreskrift av betydelse avsiktligt eller genom grov vårdslöshet har blivit åsidosatt av den försäkrade eller av någon, som har att på hans vägnar svara för att föreskriften följes och det kan antas att givna föreskrifter även i framtiden kommer att åsidosättas;

2. efter fjorton dagar:

a) då den försäkrade vid försäkringens tecknande har lämnat oriktig uppgift angående förhållande av betydelse för försäkringsgivaren utan att den försäkrade därvid har insett eller bort inse, att uppgiften var oriktig; uppsägning skall ske utan oskäligt uppehåll efter det försäkringsgivaren har fått kännedom om den oriktiga uppgiften;

b) då på annat sätt än ovan i denna paragraf genom någon den försäkrades åtgärd eller med hans samtycke försäkringsgivarens fara har ökats utöver vad denne måste anses ha tagit i beräkning vid försäkringens tecknande;

c) då den försäkrade inte har erlagt premie i rätt tid och inte genom att erlægga premien före uppsägningen bringat försäkringen i kraft;

- d) då i fall som i § 17 sägs fartyget, när försäkringen åter träder i kraft är i väsentligt sämre skick än då försäkringen trädde ur kraft.
- e) då den försäkrade vid upprepade tillfällen har underlåtit att lämna försäkringsgivaren sådant meddelande om resa utanför fartområde som avses i § 9 och sådana omständigheter inte föreligger, att avvikelser enligt § 17 stycke 2 kan anses försvarliga;
- f) vid byte av managementföretag.

Har försäkringen uppsagts av annan grund än utebliven premiebetalning och skulle den upphöra medan fartyget befinner sig till sjöss fortsätter den likväl att gälla till dess fartyget har ankrat eller förtöjt på vanligt sätt i första hamn och under uppehåll därstädes ankomstdagen. Sådan förlängning av försäkringens giltighet maximeras dock till sju dagar (se § 4, mom. 1).

## Skador och skadereglering

### VILLKOR

#### § 23

##### *Åtgärder vid haveri*

Mom. 1. Då haveri befaras eller har inträffat skall den försäkrade snarast möjligt underrätta försäkringsgivaren härom och själv efter förmåga vidtaga av omständigheterna betingade åtgärder för avvärjande och minskning av skada samt för tillvaratagande av försäkringsgivarens rätt. Det åligger den försäkrade att efterkomma de föreskrifter försäkringsgivaren lämnar med anledning av haveriet.

Vid inträffat haveri, som kan ersättas genom garanti eller annat avtal, åligger det försäkringstagaren att kräva ersättning under sådant avtal.

Mom. 2. Den försäkrade skall snarast möjligt underrätta försäkringsgivaren om tredje man framställer ersättningsanspråk som kan medföra ersättningskyldighet för försäkringsgivaren. Godkänner den försäkrade utan försäkringsgivarens medgivande sådant anspråk är den försäkrade berättigad till ersättning endast i den mån anspråket varit lagligen grundat och till beloppet skäligt.

Mom. 3. Den försäkrade skall ålägga fartygets befälhavare att snarast möjligt underrätta honom om befarat eller inträffat haveri och därjämte att i brådskande fall på snabbaste sätt direkt underrätta försäkringsgivaren eller dennes närmaste ombud.

Försäkringsgivaren äger lämna den försäkrade eller i brådskande fall befälhavaren föreskrifter angående vad som vid haveri skall iakttas. Den försäkrade och befälhavaren är skyldiga att följa försäkringsgivarens föreskrifter, men skall, intill dess sådana erhållits, själva vidtaga av omständigheterna betingade åtgärder för fartygets bärgning och vård, avvärjande av ytterligare skada samt tillvaratagande av försäkringsgivarens rätt.

Mom. 4. Åsidosätter den försäkrade uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vad honom sålunda åligger och kan det antas, att detta har länt försäkringsgivaren till men, är denne i motsvarande mån berättigad till skäligt avdrag på ersättningsbelopp, som eljest bort utgå, eller till fullständig befrielse från ersättningskyldighet.

##### Besiktning

Mom. 5. Har fartyget lidit skada, som kan antas omfattas av försäkringen, skall skadan snarast möjligt besiktigas på det sätt försäkringsgivaren föreskriver. Medger omständigheterna inte att sådan föreskrift inhämtas, skall befälhavaren, om skadan är av betydelse, anordna laga besiktning eller eljest låta besiktiga skadan under brukliga former.

Vid besiktningen skall såvitt möjligt fastställas skadans orsak, tiden för dess inträffande, dess omfattning samt lämpligaste sättet för reparation och kostnaden för densamma.

Skada, som fartyget har tillfogats av tredje man, skall så vitt möjligt besiktigas tillsammans med representant för denne. Detsamma gäller i fråga om skada, som det försäkrade fartyget har tillfogat tredje man.

### VILLKOR



## § 24

### **Totalförlust**

Totalförlust skall anses föreligga:

1. då fartyget har gått helt och hållet förlorat,
2. a) då fartyget har försvunnit och tre månader har förflutit utan att fartyget avhörts;  
b) då fartyget har övergivits av besättningen i öppen sjö och inte inom tre månader därefter kommit till rätta; har fartyget blivit iakttaget efter övergivande räknas tiden från den dag det senast iakttogs;
3. då fartyget har varit utsatt för haveri och inte kan bärgas;
4. då fartyget har blivit till sin ursprungliga beskaffenhet förstört och inte kan repareras;
5. då fartyget genom kvarstad för skadeståndsanspråk eller liknande åtgärd på grund av haveri för vilket försäkringsgivaren ansvarar har undanhållits den försäkrade och slutligt avgörande om att fartyget skall frigges inte har träffats inom sex månader från dagen för åtgärden;
6. då ersättning såsom totalförlust kan fordras enligt § 26.

Har det i fall som i 2 och 5 sägs redan före utgången av där angiven tid blivit uppenbart, att den försäkrade inte kommer att återfå fartyget, äger han omedelbart rätt till ersättning för totalförlust. Har sagda tid gått till ända och krav på ersättning för totalförlust framställts äger försäkringsgivaren inte avvisa kravet under åberopande av att fartyget senare har kommit till rätta eller blivit frigivet.

## VILLKOR

### § 25

#### **Totalförlust (obärgat fartyg)**

Har fartyget varit utsatt för haveri och har, utan att det beror på den försäkrade, bärgningen av fartyget inte påbörjats inom sex månader eller inte fullbordats inom tolv månader från den dag försäkringsgivaren fick meddelande om haveriet eller har bärgningsförsök dessförinnan uppgivits skall totalförlust anses föreligga. Har isförhållanden förhindrat bärgningsarbetet utsträcks tiden i motsvarande mån. Försäkringsgivaren har rätt att på egen bekostnad och eget ansvar försöka bärga fartyget. Den försäkrade skall i så fall göra vad på honom ankommer för att sätta försäkringsgivaren i stånd att genomföra bärgningen.

## KOMMENTAR

### § 25

Om försäkringsgivaren inte försöker bärga fartyget eller uppger påbörjat bärgningsförsök och vid utbetalande av totalförlustersättning förklarar sig avstå från vraket, blir han fri från ansvar för borttagande av detsamma; jfr § 8, mom.7.

## VILLKOR

### § 26

#### **Konstruktiv totalförlust**

Mom. 1. Den försäkrade äger rätt till ersättning såsom för totalförlust (konstruktiv totalförlust) då fartyget har så omfattande haveriskador att reparationskostnaderna uppgår till minst 80 % av det överenskomna försäkringsvärdet på fartyget eller av fartygets motsvarande fulla marknadsvärde i oskadat skick vid tidpunkten för försäkringens tecknande om detta värde överstiger det överenskomna försäkringsvärdet. Vid avgörande om rätt till ersättning för konstruktiv totalförlust föreligger medräknas även sådana haveriskador, som har inträffat och blivit anmälda till och besiktigade av respektive försäkringsgivare inom tre år före det haveri, som har föranlett begäran om ersättningen.

Till reparationskostnader hänföres alla kostnader för förflyttning till reparationsort samt för reparationen, dock inte bärgarlön.

Mom.2. Förutsättningarna för rätt att begära ersättning för konstruktiv totalförlust skall utrönas genom sådan besiktning, som omtalas i § 23, mom.5 och genom inhämtande av anbud.

Mom.3. Har i besiktningensinstrumentet förklarats, att fartyget lidit så stora skador, att det inte kan eller inte är värt att istandsättas, dvs att fartyget har kondemnerats, äger försäkringsgivaren likväl - om denne anser att anbud på reparation varigenom konstruktiv totalförlust undviks kan erhållas annorstädes -

bestämma att fartyget skall förflyttas dit. Erhålles sådant anbud är besiktningen inte bindande för försäkringsgivaren. Kostnaden för förflyttningen skall i sådana fall ersättas av försäkringsgivaren och inräknas inte i reparationskostnaden.

Uppstår skador under förflyttningen skall dessa inräknas i de vid haveriet uppkomna skadorna. Har förflyttningen inte påbörjats inom sex månader från den dag försäkringsgivaren fick meddelande om haveriet skall kondemnationen stå fast

#### KOMMENTAR

##### § 26

Mom.1. I första stycket angiven reparationskostnad beräknas utan självriskavdrag.

#### VILLKOR

##### § 27

###### **Ersättning för totalförlust**

Mom. 1. Har den försäkrade rätt till ersättning för verklig eller konstruktiv totalförlust utgår ersättning med försäkringsbeloppet. Avdrag göres inte för oreparerad skada till följd av tidigare haveri.

Utbetalar försäkringsgivaren totalförlustersättning har denne rätt att överta fartyget. Avstår försäkringsgivaren från denna rätt äger han göra skäligt avdrag från försäkringsersättningen för fartygets eventuella restvärde.

Mom.2. Även om den försäkrade är berättigad till ersättning för konstruktiv totalförlust står det honom fritt att i stället kräva ersättning efter reglerna för partiell skada. Försäkringsgivarens ersättnings-skyldighet är dock i sådant fall begränsad till försäkringsbeloppet med avdrag av det behållna värdet av fartyget.

#### KOMMENTAR

##### § 27

Mom.1. Om försäkringsgivaren betalar ut totalförlustersättning kan han välja om han vill överta fartyget eller låta den försäkrade behålla det. Väljer han det senare alternativet har han rätt att dra av fartygets restvärde från försäkringsersättningen. Detta avdrag skall vara skäligt och fastställs antingen genom överenskommelse mellan försäkringsgivaren och den försäkrade eller genom exempelvis anbuds-förfarande. Äganderätten till vraket kommer således att övergå till försäkringsgivaren eller kvarstå hos den försäkrade. I båda fallen gäller att den part som har äganderätten till fartyget också ansvarar för de ekonomiska förpliktelser som är förbundna med äganderätten. Vad som har sagts beträffande utbetalande av totalförlustersättning för fartyget gäller även då ersättning utgår för förlorat ankare eller annat fartygets tillbehör.

#### VILLKOR

##### § 28

###### **Tid, plats och sätt för reparation**

Mom.1. Innan den försäkrade låter verkställa reparation av skada för vilken försäkringsgivaren ansvarar skall han, där så kan ske, rådgöra med försäkringsgivaren om tid och plats för reparationen och sättet för dess utförande.

Mom.2. Försäkringsgivaren har rätt att begära att reparationsanbud inhämtas från de varv denne finner lämpligt.

Mom.3. Skulle fullständig reparation av skadan medföra orimlig kostnad och kan fartyget genom en mindre omfattande reparation eller genom användandet av annat material än det ursprungliga försättas i fullt sjövärdigt skick ersätter försäkringsgivaren endast kostnad för sådan reparation. Uppkommer genom reparation på angivet sätt värdeminskning på fartyget ansvarar försäkringsgivaren härför.

Kostnad för förnyelse av stål- eller andra metalledar i skrovet eller maskineriet ersättes endast om föremålen inte kan riktas, svetsas, skarvas, kapas eller repareras billigare på annat sätt eller om förnyelse fordras av klassificeringssällskap eller tillsynsmyndighet.

Mom.4. Utföres reparation av skada på ett mera omfattande sätt eller med begagnande av dyrare material än som erfordras för att försätta fartyget i samma skick som före haveriet ersätter försäkringsgivaren reparationskostnaden endast efter skäligt avdrag för därav föranledd kostnadsökning.

Mom.5. Uppskjutes reparation utan försäkringsgivarens medgivande ansvarar denne inte för den ökning av reparationskostnaden, som kan bli en följd därav.

#### KOMMENTAR

##### § 28

Mom.4. Det här omnämnda fallet av reparation av skada "på ett mera omfattande sätt än som erfordras för att sätta fartyget i samma skick som före haveriet" avser bl.a förstärkningsarbeten som utföres på fartyg i samband med reparation. All reparation genom insättande av ny del i stället för gammal sliten del kan ju sägas innebära en viss förstärkning av fartyget, men det ifrågavarande stadgandet avser givetvis inte sådan "förstärkning".

#### VILLKOR

##### § 29

##### *Provisorisk reparation*

Försäkringsgivaren ersätter kostnader för provisorisk reparation om permanent reparation inte kan utföras på den plats fartyget befinner sig och den provisoriska reparationen är nödvändig för fullbordande av resan eller fartygets förflyttning till plats där permanent reparation kan utföras. I andra fall ersätter försäkringsgivaren hälften av kostnaden för provisorisk reparation av ersättningsgill skada. Om provisorisk reparation visar sig ha medfört besparing för försäkringsgivaren, ersättes intill inbesparat belopp eller med hälften av reparationskostnaden, beroende på vilken ersättning som är fördelaktigast för den försäkrade.

#### KOMMENTAR

##### § 29

Första stycket anger en internationell försäkringspraxis.

Kravet på att reparation skall vara nödvändig för fullbordande av resa hänför sig till fartygets sjövärdighet.

Då besparing har uppnåtts för försäkringsgivaren genom utförande av provisorisk reparation är det naturligt att inom ramen för sådan besparing ersätta kostnaderna. Det är emellertid inte meningen att man till den generella ersättningen skall kunna lägga eventuellt uppnådd besparing. Den till beloppet största ersättningen, 50% eller besparingen, utgår i sådana fall.

Reparation som då den utföres är avsedd att vara provisorisk men som sedan visar sig vara sådan att annan reparation ej är nödvändig betraktas som permanent reparation.

##### § 30

##### *Förflyttning av fartyget*

Försäkringsgivaren ersätter kostnaderna för fartygets deviation till plats där reparation kan utföras, häri inbegripet avlöning och kost till den ombordvarande besättningen ävensom bränsle, maskinförnödenheter och liknande direkta kostnader för fartygets drift. Förflyttningskostnader efter avslutad reparation ersättes inte såvida det inte är fråga om fall som i § 6 b) eller c) sägs.

#### KOMMENTAR

##### § 30

De extra utgifter som den försäkrade åsamkas p g a att fartyget behöver förflyttas till reparationshamn är att anse som kostnader i samband med reparation och skall bäras av den eller de för vars räkning reparationen utföres. I normalfallet, då både rederi och haverireparationer utföres fördelas kostnaden lika på de båda kategorierna av arbeten.

Om fartyget p g a ett ersättningsgillt haveri tas ur trafik och devierar till reparationshamn bör kostnaderna för förflyttningen i sin helhet betalas av försäkringsgivaren. Detta gäller även om en del

arbeten för försäkringstagarens räkning samtidigt utföres, såvida dessa rederiarbeten inte är nödvändiga för fartygets sjövärdighet eller i övrigt är av sådan natur att de måste åtgärdas utan dröjsmål. Om så är fallet delas kostnaderna för fartygets förflyttning lika mellan försäkringsgivaren och den försäkrade. Om däremot förflyttningen sker endast i avsikt att möjliggöra reparationer för den försäkrades räkning och man vid t ex dockningen upptäcker haveriskador som omfattas av försäkringsgivarens ersättningskyldighet, men som var okända då förflyttningen påbörjades, förpliktigar detta inte försäkringsgivaren att delta i förflyttningskostnaden.

## VILLKOR

### § 31

#### ***Fördelning av kostnader i samband med reparation***

Kostnader i samband med reparation, vilka är gemensamma för arbeten för vilka försäkringsgivaren ansvarar och för arbeten som inte omfattas av försäkringen fördelas med beaktande av den tid, som skulle ha åtgått, om arbetena hade utförts var för sig. Gemensamma kostnader, som inte beror på reparationstidens längd, fördelas lika.

Kostnader som i första stycket sägs och som har uppkommit såsom en omedelbar följd av haveri ersättes dock fullt av försäkringsgivaren, dock att kostnaderna skall fördelas enligt första stycket om samtidigt utföres rederiarbeten som avser sjösäkerheten eller som påfordras av klassificeringssällskap eller tillsynsmyndighet.

## KOMMENTAR

### § 31

Bestämmelsen innebär att gemensamma kostnader såsom förhållningar, torrsättning, rengörings- och gasfrihetsarbeten i allmänhet fördelas lika mellan försäkringsgivare och den försäkrade medan däremot kostnaderna för dockhyra, vaktmän, elström och kylvatten fördelas efter tid.

Om emellertid fartyget såsom en följd av haveriskada måste tas ur trafik för reparation av denna skada ersättes i överensstämmelse med engelsk praxis gemensamma kostnader i den mån de är erforderliga för reparation av skadan fullt av försäkringsgivaren, även om den försäkrade begagnar tillfället att samtidigt utföra arbeten för egen räkning.

Gemensamma kostnader för arbeten betingade av sjösäkerheten eller påfordrade av klassningssällskap eller av tillsynsmyndighet fördelas enligt stadgandets första stycke. Det anses inte rimligt att försäkringsgivaren även skall ersätta sådana kostnader som är av "tvingande" natur och som inte omfattas av försäkringen. Detsamma gäller övriga klassarbeten som inbesparar en kommande torrsättning. Förutsättningen för att försäkringsgivaren skall delta i betalningen av gemensamma kostnader är att kostnaden för reparation av haveriskadan utan tillägg av gemensamma kostnader överstigande gällande självrisk. Denna förutsättning gäller dock inte a) vid haveriskada där fartyget måste tas ur trafik för reparation av skadan eller b) vid haveriskada vars reparationstid överskrider tiden för övriga arbeten.

## VILLKOR

### § 32

#### ***Oreparerad skada***

Ersättning för oreparerad skada utgår endast i det fall att försäkringsgivaren medgivit, att reparation inte verkställes och den försäkrade styrker, att han vid försäljning av fartyget har gjort förlust på grund av skadan. Ersättningen är dock begränsad till sådan reparation som påfordras av klassificeringssällskap eller tillsynsmyndighet.

Ersättning för oreparerad skada utgår inte, om fartyget försäljes för att upphuggas eller för annat ändamål för vilket skadan saknar betydelse.

## VILLKOR

### § 33

### **Okänd skada**

1a) En skada som är okänd vid försäkringstidens början och som inte gett upphov till en ny skada skall hänföras till den försäkring som var gällande när skadan inträffade.

1b) Om det inte kan fastställas när den okända skadan inträffade, hänförs skadan till den försäkring som var gällande när skadan upptäcktes.

2a) En skada som är okänd vid försäkringstidens början och som ger upphov till en ny skada skall hänföras till den försäkring som var gällande när den nya skadan inträffade.

2b) Om det inte kan fastställas när den nya skadan inträffade hänförs skadorna till den försäkring som var gällande när den nya skadan upptäcktes.

### **KOMMENTAR**

#### **§ 33**

En okänd skada definieras som en skada som inte upptäcks i samband med ett haveri oavsett om själva haveriet uppmärksammas eller ej. I normalfallet inträffar ett haveri och den efterföljande skadan i direkt eller nära anslutning till varandra. I den mån skadan inte inträffar i anslutning eller i nära anslutning till haveriet beräknas alltid tidpunkterna från själva skadans inträffande.

Villkorets huvudregel är att en okänd skada skall ersättas av den försäkring som var gällande när skadan inträffade. Kan inte denna tidpunkt fastställas ersätts skadan av den försäkring som var gällande när skadan upptäcktes.

Orsakar den okända skadan en följdskada absorberas den ursprungliga skadan av följdskadan och båda skadorna ersätts av den försäkring som var gällande när följdskadan inträffade.

Förblir även följdskadan okänd tillämpas villkorets huvudregel för båda skadorna. Kan följdskadans inträffande placeras i tiden så ersätts både den ursprungliga skadan och följdskadan av den försäkring som var i kraft när följdskadan inträffade.

Kan inte tidpunkten fastställas ersätts skadorna av den försäkring som var gällande när följdskadan upptäcktes.

Skador som tidsmässigt utvecklas under en längre tid, sk. progressiva skador, behandlas ej i villkorstexten som alltid utgår ifrån att en skada inträffar momentant vid en och samma tidpunkt. I dessa undantagsfall anses det rimligt att tidsmässigt proportionera skadekostnaden mellan de försäkringar som var gällande från den tidpunkt skadan började utvecklas till den tidpunkt när den progressiva skadan upptäcktes.

Enligt villkorens § 35 åligger det den som yrkar ersättning att visa att skadan är ersättningsgill. Är skadan okänd och kan det inte visas när skadan inträffade antas det att skadan inträffade under den försäkringsperiod när skadan upptäcktes. Bevisbördan för att skadan inte inträffade under den antagna tidsperioden åligger försäkringsgivaren som måste kunna visa att skadan inte inträffade under försäkringsperioden. Ett exempel på detta är att sjögräsbevuxning eller rostangrepp i det skadade området visar att skadan omöjligen kunde ha inträffat under den försäkrade perioden.

I detta sammanhang bör det erinras om att försäkringstagaren enligt nämnda § alltid har en skyldighet att bistå försäkringsgivaren med all information som kan vara av betydelse för bedömning av skadefallet.

### **VILLKOR**

#### **§ 34**

#### ***Självrisk***

Mom. 1. Vid utbetalning av ersättning för enskild, partiell skada på fartyget avdrages för varje haveri den självrisk som parterna avtalat.

Skador som beror på hårt väder och som har uppkommit under tiden från avgången från en hamn till ankomsten till nästa hamn, räknas som ett haveri.

Kostnader i samband med skadan och ersättningsens beräkning samt räddningsskador enligt § 6 g) ersättes utan självriskavdrag.

Mom.2. Vid utbetalningen av ersättning för skadestånd till tredje man avdrages för varje haveri, den självrisk som parterna avtalat.

#### KOMMENTAR

##### § 34

Vid beräkning av självrisken skall till ett enda haveri hänföras skador av hårt väder, vilka har uppkommit under tiden från avgången från en hamn till ankomsten till nästa hamn vare sig dessa hamnar är ordinarie hamnar eller inte. Hårtvädersskador som uppkommer i hamn vid olika tillfällen räknas som skilda haverier.

Ibland föreligger ett sådant samband mellan olika händelser att det kan vara svårt att avgöra om uppkomna skador skall hänföras till ett eller flera haverier. Vägledande för bedömningen är om uppkomna skador har en gemensam och samtidig orsak.

Uppkommer brand på fartyg som ligger under reparation eller inträffar kollision eller grundstötning under förflyttning till varv föreligger två separata haverier.

#### VILLKOR

##### § 35

###### ***Ersättningskrav och beviskyldighet.***

När den försäkrade kräver ersättning på grund av inträffat haveri skall han visa att skadan är ersättningsgill samt styrka dess storlek.

Det åligger den försäkrade att snarast möjligt lämna försäkringsgivaren alla handlingar och upplysningar, som kan vara av betydelse för bedömning av försäkringsgivarens ersättningskyldighet och som rimligen kan anskaffas. Vidare skall försäkringsgivaren eller den försäkringsgivaren anger alltid beredas tillträde till fartyget för att företa kompletterande besiktningar och undersökningar som försäkringsgivaren anser nödvändiga för bedömning av fallet.

#### KOMMENTAR

##### § 35

Skyldigheten att "visa att skadan är ersättningsgill" innebär att det åligger den som yrkar ersättning att göra klart eller, där full visshet inte kan vinnas, i varje fall övervägande sannolikt, att skadan har förorsakats av en händelse för vilken försäkringsgivaren ansvarar enligt § 6, att händelsen inträffat under försäkringstiden, inom avtalat fartområde etc. Han skall givetvis också styrka skadans omfattning. Däremot åligger det försäkringsgivaren att visa på de invändningar mot ersättningskyldighet som han vill göra gällande med stöd av bestämmelserna i bl.a. §§ 8, 13 och 14.

#### VILLKOR

##### § 36

###### ***Preskription***

Försäkrad som vill göra anspråk på skadeersättning, skall anmäla sitt anspråk hos försäkringsgivaren inom sex månader från det han får kännedom om att fordran kan göras gällande, vid äventyr att han förlorar sin rätt. Efter tio år från fordringens uppkomst är varje rätt till ersättning förfallen, vare sig den försäkrade dessförinnan erhållit kännedom om sin fordran eller inte.

Har försäkringsgivaren skriftligen förelagt den försäkrade att inom viss tid inte understigande sex månader från delfåendet hänskjuta sin fordran till prövning av dispaschör och efterkommer den försäkrade inte föreläggandet har han förlorat varje rätt till ersättning.

#### VILLKOR

##### § 37

### **Förskott**

Den försäkrade skall snarast möjligt underrätta försäkringsgivaren om det ungefärliga beloppet av kommande större haveriutgifter och lämna honom erforderliga uppgifter för beräkning av förskott. Försäkringsgivaren äger rätt att till den försäkrade förskottsvis utbetala intill hela det belopp vartill hans ersättningsskyldighet kan beräknas uppgå.

Sedan den försäkrade underrättat försäkringsgivaren när och med vilket belopp viss större utgift med anledning av haveri förfaller till betalning, och sedan det även blivit utrett till vilket belopp försäkringsgivarens ersättningsskyldighet kommer att minst uppgå, äger den försäkrade rätt att kräva ett skäligt förskott på det beräknade ersättningsgilla beloppet. Försäkringsgivaren är därvid skyldig att till den försäkrade utbetala förskott för utgifter som har betalats av den försäkrade och som faller inom det beräknade ersättningsgilla beloppet. Övriga utgifter inom det beräknade ersättningsgilla beloppet, vilka ännu inte har betalats av den försäkrade, äger försäkringsgivaren förskottsvis betala efter eget val antingen till den försäkrade eller till den tredje man som har fordran gentemot den försäkrade. Beräkningen av förskott företas, om endera parten så fordrar, av svensk dispaschör.

### KOMMENTAR

#### § 37

Utgifter som föreligger, beräknade eller fakturerade men ännu inte betalade, har försäkringsgivaren rätt att förskottsvis utbetala antingen direkt till den försäkrade eller till annan som har en fordran på den försäkrade.

Genom att som del av avtalet mellan parterna stipulera att försäkringsgivaren äger rätt att utbetala förskott direkt till tredje man, t ex ett reparationsvarv, avseende fakturerade kostnader, undviks tveksamhet om vem som har rätt till utfallande försäkringsersättning i det fall den försäkrade råkat i obestånd.

### VILLKOR

#### § 38

##### ***Utbetalning av ersättning***

Mom. 1. Sedan erforderliga handlingar och upplysningar har kommit försäkringsgivaren tillhanda skall han, om ersättning avser totalförlust, inom fjorton dagar och eljest inom tre månader överlämna sin ersättningsberäkning till den försäkrade. Enas försäkringsgivare och den försäkrade skall ersättningen utbetalas inom en månad därefter. I annat fall gäller vad i mom.2 sägs.

Mom.2. När någon av parterna så önskar skall ersättning bestämmas av svensk dispaschör till vilken erforderliga handlingar och upplysningar snarast möjligt skall överlämnas. Ersättningen utbetalas i sådant fall inom fjorton dagar efter det dispaschen har vunnit laga kraft eller, om den har överklagats, inom en månad efter det domstols avgörande har vunnit laga kraft.

Mom.3. Försäkringsgivaren är inte skyldig att direkt till den försäkrade utbetala annan eller större del av den slutligt överenskomna eller på annat sätt fastställda ersättningen än vad som motsvarar av den försäkrade redan betald del av skadan. Ersättning för sådan del av skadan, som ännu inte har betalats av den försäkrade, äger försäkringsgivaren utge direkt till vederbörande tredjeman, som i enlighet med ersättningsberäkningen har ett godkänt betalningskrav mot den försäkrade.

Mom.4. Försäkringsgivaren äger kvitta varje förfallen fordran hos den försäkrade mot förskott, ersättning eller premieåterbäring, som denne äger uppbära av försäkringsgivaren.

### VILLKOR

#### § 39

##### ***Inteckning i fartyg***

Har tredje man på grund av inteckning panträtt i försäkrat fartyg gäller försäkringen även till förmån för panthavaren men denne har i förhållande till försäkringsgivaren inte bättre rätt än den försäkrade.

### VILLKOR

#### § 40

### ***Twist angående ersättningskyldighet***

Uppstår twist angående försäkringsgivarens ersättningskyldighet på grund av detta avtal skall tvisten avgöras enligt svensk lag genom skiljeförfarande med dispaschören i Sverige som ensam skiljeman.

Förfarandet skall följa det i lag stadgade förfarandet inför dispaschören.

Erforderliga handlingar och upplysningar skall snarast möjligt överlämnas till dispaschören.

Dispaschkostnaden skall ersättas av försäkringsgivaren, såvida inte den försäkrades ersättningsanspråk är uppenbart ogrundat.

Parterna har rätt att väcka talan om klander av skiljedomen på samma sätt och inom samma tid som en dispasch enligt lag kan klandras.

Om dispaschen klandras har part rätt att påfordra att motparten ställer säkerhet för de rättegångskostnader som denne kan komma att åläggas att betala. Sådan begäran skall part göra första gången han för talan mot dispaschen.

### **VILLKOR**

#### **§ 41**

#### ***Försäkringsgivarens ansvar och åtgärder mot tredje man***

Mom. 1. Även om ersättning för skada kan utkrävas av tredje man såsom skadestånd eller såsom bidrag till gemensamt haveri äger den försäkrade, sedan han har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för bevarande av rätten mot eller till försvar mot krav från tredje man, av försäkringsgivaren erhålla den ersättning, som enligt försäkringsavtalet skall utgå.

Mom.2. Den försäkrade är skyldig att, om försäkringsgivaren så påfordras, i eget namn men för försäkringsgivarens räkning och på dennes bekostnad, föra talan vid domstol i mål angående ersättningsanspråk med anledning av haveriet.

Mom.3. Vidtar den försäkrade på försäkringsgivarens begäran eller med dennes medgivande åtgärd gentemot tredje man för att utfå ersättning för skada för vilken försäkringsgivaren ansvarar ersätter denne därav föranledda kostnader. Avser åtgärden samtidigt skada, som inte faller under försäkringsgivarens ansvar, ersätter försäkringsgivaren endast den kostnad, som har föranletts av ersättningsyrkandet för den skada för vilken försäkringsgivaren ansvarar.

Vidtar den försäkrade utan försäkringsgivarens medgivande åtgärd som nu sagts ansvarar försäkringsgivaren för härav föranledda kostnader endast i den mån åtgärden varit till nytta för honom.

Mom.4. Har den försäkrade på försäkringsgivarens begäran eller med dennes medgivande anställt rättegång mot tredje man får han inte vägra att i rättegången träffa sådan förlikning, som försäkringsgivaren finner tillfredsställande, såvida inte den försäkrade därigenom försättes i sämre ställning än om ersättning skulle utgå enligt försäkringsvillkoren. Underlåter den försäkrade att träffa sådan förlikning ersätter försäkringsgivaren varken den minskning i ersättningen från tredje man eller de extra kostnader, som må uppkomma genom underlåtenheten.

Mom. 5. Det åligger försäkringstagaren att utan dröjsmål förse försäkringsgivaren med alla handlingar och bevis som kan vara av betydelse för försäkringsfallet samt att hålla alla för fallet betydelsefulla personer tillgängliga för förhör och vittnesmål. Försäkringsgivaren eller den försäkringsgivaren anger skall alltid beredas tillträde till fartyget för att företa de besiktningar och undersökningar som försäkringsgivaren anser nödvändiga för försäkringsfallets handläggning.

### **VILLKOR**

#### **§ 42**

#### ***Ställande av säkerhet för bärgarlön eller skadestånd***

Skyldighet för försäkringsgivaren att ställa säkerhet för att häva eller förhindra kvarstad av den försäkrades fartyg, egendom eller tillgångar föreligger endast om den försäkrade visar att det anspråk, som föranlett kvarstaden omfattas av försäkringsgivarens ersättningskyldighet. När sådan skyldighet har visats föreligger har försäkringsgivaren skälig tid till förfogande att ställa nöjaktigt säkerhet.

Ställer försäkringsgivaren säkerhet, trots att han inte har någon skyldighet härtill, skall den försäkrade ersätta därav föranledd kostnad eller förlust.



## KOMMENTAR

### § 42

I villkoret anges tydligt vem som har skyldighet att visa att anspråk som föranlett säkerhetsåtgärd omfattas av kaskoförsäkringen. Beviskravet torde motsvara det som gäller i övrigt för den försäkrade att styrka rätt till ersättning.

Villkoret ger även försäkringsgivaren viss skälig tid att ställa nöjaktig säkerhet sedan beviskravet uppfyllts.

## VILLKOR

### § 43

#### *Regressrätt*

Utbetalar försäkringsgivaren ersättning till den försäkrade eller till skadelidanden inträder han i den försäkrades rätt gentemot tredje man. Försäkringsgivaren äger uppbära återersättning på grund av sådant regressanspråk samt att föra sådan regresstalan i eget namn vid domstol.

Erhålles skadestånd från tredje man med större nettobelopp än utgiven försäkringsersättning med tillägg av ränta har den försäkrade rätt till överskottet.

Har försäkringstagaren genom avtal, som inte kan anses sedvanligt, i ifrågakommande fall helt eller delvis avstått från sin rätt gentemot tredje man är försäkringsgivaren fri från ansvar i motsvarande mån. Försäkringsgivaren har regressrätt mot den försäkrade för ersättning som försäkringsgivaren erlagt för den försäkrades räkning utanför försäkringens omfattning.

## Försäkringshandlingar

## VILLKOR

### § 44

#### *Försäkringshandlingar ombord*

Den försäkrade skall tillse att försäkringsvillkoren samt av försäkringsgivaren utfärdade instruktioner och anvisningar finns ombord ävensom ålägga befälhavaren att noggrant följa givna föreskrifter.