

ALLMÄNNA SVENSKA KASKOFÖRSÄKRINGSVILLKOR

av år 2000

MED KOMMENTARER

**Dessa villkor är antagna av Sjöassuradörernas Förening, Sveriges Ångfartygs
Assurans Förening och Sveriges Redareförening.**

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

Företal till 2000 års villkor

Allmänna Svenska Kaskoförsäkringsvillkor är ett branschvillkor som redan i sin första utgåva år 1966 har försökt att väga samman de olika parternas intressen. Villkoret reviderades första gången år 1976 och efterföljdes av en revidering år 1987 samt en mindre ändring 1994.

Ambitionen var därefter att avvakta vidare ändringar till dess den nya Försäkringsavtalslagen skulle ha trätt i kraft.

Då ikraftträdandet av den nya lagen sköts på framtiden samtidigt som det skedde förändringar i motsvarande utländska villkor togs beslutet i april 1997 att påbörja en översyn av 1987 års villkor. Liksom vid tidigare revideringsarbeten tillsattes först arbetsgrupper med företrädare för Sjöassuradörernas Förening och Sveriges Ångfartygs Assurans Förening som utarbetade ändringsförslag som därefter presenterades för en av Sveriges Redareförening särskilt tillsatt villkorsrevideringskommitté. Denna kommitté innehöll förutom rederiernas egna representanter även representanter från försäkringsmäklarna.

Då villkorsförslaget inom många områden innebar stora förändringar pågick förhandlingar mellan parterna under drygt ett års tid innan enighet kunde nås under hösten 1999 för ikraftträdande den 1 januari år 2000.

Utöver parternas synpunkter har även Dispaschör Svante O. Johanssons synpunkter beaktats i tillämpliga delar.

Generellt kan villkoret sägas innefatta en utvidgning av omfattningen jämfört med tidigare villkor samtidigt som målet har varit att skapa ett villkor som är enkelt och tydligt och där man inte skall behöva hämta vägledning från andra liknande villkor.

Villkoret som primärt har utarbetats för att tillgodose svenska rederiers försäkringsbehov skall dock även kunna anses vara så pass bra att det även skall kunna utgöra ett attraktivt alternativ för utländska redare.

REGISTER

FÖRSÄKRINGENS OMFATTNING	5
FÖREMÅL SOM OMFATTAS AV FÖRSÄKRINGEN	5
FÖRSÄKRINGSVÄRDE	6
FÖRSÄKRINGSAVTALETS BÖRJAN OCH SLUT	6
FÖRSÄKRINGENS UPPHÖRANDE I FÖRTID	7
FÖRSÄKRINGENS OMFATTNING	8
MAXIMIGRÄNS FÖR ANSVARET	10
EJ ERSÄTTNINGSGILLA SKADOR	11
BEGRÄNSNING AV FARTOMRÅDE	18
UPPLYSNINGSPLIKT	20
UPPLYSNINGSPLIKT VID FÖRSÄKRINGENS TECKNANDE	20
FÖRSÄKRINGSTAGARENS UPPLYSNINGSPLIKT UNDER FÖRSÄKRINGSTIDEN	21
SÄKERHETSFÖRESKRIFTER, SJÖVÄRDIGHET SAMT FRAMKALLANDE AV FÖRSÄKRINGSFALL	22
SÄKERHETSFÖRESKRIFTER	22
BRISTANDE SJÖVÄRDIGHET	24
VERKAN AV UPPSÅT ELLER VÅRDSLÖSHET	25
PREMIER	25
PREMIE	25
PREMIENEDSÄTTNING	26
BEVIS OM FÖRSÄKRINGSAVTAL	27
FAREÖKNING OCH UPPSÄGNINGSGRUNDER	27
AVVIKELSE FRÅN FARTOMRÅDE	27
FAREÖKNING MED FÖRSÄKRINGSTAGARENS SAMTYCKE	28
FAREÖKNING UTAN FÖRSÄKRINGSTAGARENS SAMTYCKE	28
PÅKALLANDE AV ANSVARFRIHET VID FAREÖKNING	28
FAREÖKNING UTAN INVERKAN I VISSA FALL	29

UPPSÄGNINGSGRUNDER	29
<hr/>	
UPPSÄGNINGSGRUNDER	29
SKADOR OCH SKADEREGLERING	31
<hr/>	
ÅTGÄRDER VID HAVERI	31
TOTALFÖRLUST	32
TOTALFÖRLUST (OBÄRGAT FARTYG)	33
KONSTRUKTIV TOTALFÖRLUST	33
ERSÄTTNING FÖR TOTALFÖRLUST	34
TID, PLATS OCH SÄTT FÖR REPARATION	35
PROVISORISK REPARATION	37
FÖRFLYTTNING AV FARTYGET	38
FÖRDELNING AV KOSTNADER I SAMBAND MED REPARATION	39
OREPARERAD SKADA	40
OKÄND SKADA PÅ FARTYGET	40
ISAVDRAG	41
MASKINAVDRAG	42
EJ SAMMANLÄGGNING AV AVDRAG	43
ERSÄTTNING UTAN AVDRAG	43
SJÄLVRISK	43
BEVISSKYLDIGHET VID ERSÄTTNINGSKRAV	44
PRESKRIPTION	45
FÖRSKOTT OCH RÄNTEGOTTGÖRELSE	45
UTBETALNING AV ERSÄTTNING	46
INTECKNING I FARTYG	47
PRÖVNING AV TVIST	47
FÖRSÄKRINGSGIVARENS FÖRSTAHANDSANSVAR OCH ÅTGÄRDER MOT TREDJE MAN	48
STÄLLANDE AV SÄKERHET FÖR BÄRGARLÖN ELLER SKADESTÅND	49
REGRESSRÄTT	49
FÖRSÄKRINGSHANDLINGAR	50
<hr/>	
FÖRSÄKRINGSHANDLINGAR SOM SKALL FINNAS OMBORD	50
SAKREGISTER (SIDHÄNVISNING)	51
<hr/>	

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 försäkringstagaren eller som försäkringstagaren 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.

Försäkringen omfattar också fartygsdelar, tillbehör och reservföremål som har avlägsnats från fartyget för reparation på grund av haveri, förutsatt att föremålen inom rimlig tid återförs till fartyget.

Försäkringen omfattar även ombordvarande hydraul-, bunker- samt smörjolja i förråd som ägs av försäkringstagaren. All annan utrustning avsedd för förbrukning såsom proviant och maskinella förbrukningsartiklar omfattas inte av försäkringen. Samma gäller lösa slingerskott, extra garnering, trävirke och övrig materiel, avsedd för stöttning, stämpling, surring eller separation av last.

KOMMENTAR

§1

Försäkringsansvaret är mer omfattande än enligt SPL såtillvida att det omfattar även tillbehör som rederiet inte äger utan hyrt (som ofta är fallet med radio- och deccainstallationer), lånat eller köpt på avbetalning med äganderättsförbehåll.

Med tillbehör avses föremål som sedvanligt tillhör fartygets utrustning. 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.

Som villkor för försäkringstäckning av tillbehör och reservföremål gäller att dessa under hamnuppehållet tillfälligt avlägsnats från fartyget i samband med fartygets drift eller på grund av lasthantering, reparation eller ombyggnad. Vad som menas med ”rimlig tid” vid haverireparation får avgöras från fall till fall.

Försäkringen täcker inte skada på eller förlust av tillbehör eller reservföremål som lagrats iland under tid då fartyget är upplagt.

Ej heller omfattar försäkringen nyanskaffade tillbehör och reservföremål som ännu inte kommit ombord.

Lasttruckar, som normalt och inte endast tillfälligt medföljer fartyget, är försäkrade mot skada eller förlust som föranledes av haveri på fartyget eller av hårt väder. Däremot ansvarar försäkringsgivaren inte för annan skada på lasttruckar eller för skadestånd till tredje man för skada till följd av trafik med lasttruckar (AV § 7 mom. 7 h). Truckar som är stationerade i

lastnings- och lossningshamnar omfattas inte av försäkringen även om de tillhör försäkringstagaren eller lånats, hyrts eller köpts på avbetalning av denne och tillfälligt befinner sig ombord. Containers omfattas inte av försäkringen oavsett vem som äger eller disponerar dem. Detsamma gäller ”flats”, ”pallets” etc. Sådana föremål betraktas som specialemballage eller som materiel för stöttning, stämpling, surring eller separation av last enligt AV § 1 tredje stycket. Pråmar, som är avsedda att tas ombord för transport med för ändamålet specialkonstruerade fartyg (LASH-fartyg), omfattas inte av försäkringen. Bareboatbefraktare jämställs med försäkringstagare angående kravet på ägarskapet till bunkerolja, hydraulolja samt smörjolja i förråd. Exempel på maskinella förbrukningsartiklar är kolvringar, filter eller andra föremål som till sin natur är avsedda att förslitas eller förbrukas.

VILLKOR

§2

Försäkringsvärde

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

KOMMENTAR

§2

Det taxerade försäkringsvärdet bör återspegla fartygets marknadsvärde i oslutet skick vid försäkringens början. Exempel på undantag från huvudregeln kan vara specialfartyg som inte kan åsättas ett generellt marknadsvärde.

VILLKOR

§ 3

Försäkringsavtalets början och slut

Försäkringsavtalets början och slut avgörs enligt det datum och det klockslag som parterna har avtalat om. Alla tidsangivelser beräknas enligt UTC. Om inga tidsangivelser har angetts i avtalet beräknas begynnelse tiden att löpa UTC 00.00 det begynnelse datum som angetts i avtalet och upphör UTC 24.00 det datum när avtalet upphör.

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

Rätten

till tilläggspremie regleras enligt § 14.

KOMMENTAR

§3

Hårtväder- och issskador som inträffar vid resa som sker under två olika försäkringsavtal fördelas mellan respektive försäkring efter antalet dagar med hårt väder eller gång i is.

VILLKOR

§ 4

Försäkringens upphörande i förtid

Övergår fartyget eller ägarmajoriteten i fartyget och/eller dess rederi till annan ägare eller ändras bestående ägarförhållanden så att det bestämmande ägarinflytandet tillkommer annan än den tidigare ägaren och har försäkringsgivaren inte uttryckligen medgivit att försäkringen överlåtes till den nye ägaren, upphör försäkringen att gälla i och med äganderättens övergång eller i och med de ändrade ägarförhållandena.

Försäkringen upphör även att gälla om fartygets klass återkallas eller om klassen utan försäkringsgivarens medgivande överförs till annat klassningssällskap som ej är godkänt av försäkringsgivaren. Om fartyget befinner sig till sjöss upphör ej försäkringen att gälla förrän fartyget har nått närmast säkra hamn.

KOMMENTAR

§ 4

Jämlikt SPL § 85 får försäkringsgivaren uppsäga försäkringen till omedelbart upphörande om fartyget övergår till ny ägare. Här stadgas emellertid 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 ägareförhållandena ändras. Givetvis står det försäkringsgivaren fritt att medge att försäkringen får gälla även för den nye ägaren.

Beträffande byte av management, innebärande förändringar i handhavandet av fartygets skötsel och drift, gäller bestämmelserna i § 10, mom. 1 och § 22 p.2g.

Klassen skall anses som förlorad när försäkringstagaren eller någon på hans vägnar begär att klassen skall upphöra eller då klassen har blivit återkallad. Med närmaste säkra hamn likställs säker ankarplats nära sådan hamn.

VILLKOR

§ 5

Försäkringens omfattning

Försäkringsgivaren ansvarar 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 kap. 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 försäkringstagaren 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 försäkringstagaren;
- d) det skadestånd försäkringstagaren 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 sammanstötter, samma ägare som detta, är denna omständighet utan inverkan på försäkringsgivarens ansvar;
- e) varje annan fara för vilken fartyget utsättes, dock att ersättning till tredje man inte utgår utöver vad under d) sägs;
- f) 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 i 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. Lämnar eller erhåller det försäkrade fartyget bärgningshjälp eller annat bistånd är den omständigheten att det assisterande/assisterade fartyget tillhör samma ägare som det försäkrade fartyget utan inverkan på försäkringsgivarens ansvar.

KOMMENTAR

§5

b) Förutom bidrag i gemensamt haveri åsyftar stadgandet i 17 kap. 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 utsäges i bestämmelsen att uteblivet bidrag avseende GH-skador på fartyget under vissa förutsättningar också är täckt.

c) Bestämmelsen hindrar inte att ersättning utgår för tidsförlust under väntan på reparation enligt de grunder som anges i § 28, mom. 2.

d) Kaskoassuradörernas ersättningsskyldighet beträffande skadestånd till tredje man är begränsat 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-försäkring. 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 kaskoassuradörernas ersättningsskyldighet avseende vissa slag av tredjemansskador (oljeskador m m) se § 7, mom. 3 a).

Med sammanstötning avses varje stötning, pressning och beröring, hård eller lätt, 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 nedan under § 7, mom.3 a).

Skada som enligt ovan inte ersättes av kaskoassuradören är täckt under 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 vållande genom direkt sammanstötning och ersättes av kaskoförsäkringsgivaren. 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 § 7, mom. 3 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 kommentarer till nämnda stadgande, sista stycket.

Ansvar för sakskada till följd av sammanstötning omfattar endast den ersättning som försäkringstagaren är skyldig utge till följd av sammanstötningen. Härmed avses det ansvar, som

åvilar försäkringstagaren enligt gällande skadeståndsrättsliga regler antingen skadeståndet har utdömts av domstol eller grundar sig på överenskommelse mellan parterna. Måttet på ersättningskyldigheten är sålunda vad försäkringstagaren 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.

Kaskoassuradören täcker inget annat ansvar enligt bogserkontraktet. Sålunda inkluderas ej skada som bogserbåt orsakat genom sammanstötning med annat fartyg eller föremål.

Detsamma gäller för andra arbetsbåtar som är behjälpliga vid fartygets manövrering.

Ersättning för skadestånd till tredje man utgår fullt även om ansvarigheten beräknas på ett värde överstigande försäkringsvärdet.

f) 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 kap. 6 § sjölagen och försäkringsgivaren ansvarar redan på grund av stadgandet i § 5 b) för det på fartyget fallande bidraget. Enligt § 5 c) ansvarar försäkringsgivaren för räddningskostnader för fartyg i ballast, vilka skulle ersatts i gemensamt haveri om fartyget haft last ombord. Stadgandet i § 5 f) får sålunda sin väsentliga betydelse ifråga 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 ersättningskyldig även om en missbedömning har skett och räddningsåtgärden inte har lett till avsett resultat eller blivit för kostsam. Det är även likgiltigt om den som företog åtgärden är försäkringstagaren själv, befäl eller besättning eller utomstående tredje man.

Av andra stycket framgår att självriskbestämmelsen tillämpas vid bärgning av fartygsdelar.

VILLKOR

§ 6

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 bärgarlön eller skadestånd;
rimlig dispaschkostnad;
ränta på ersättningsbeloppet i enlighet med vad som stadgas i § 41 nedan.

Befrielse från vidare ansvar

Mom. 2

Försäkringsgivaren har rätt att vid haveri befria sig från vidare ansvar genom att utbetala försäkringsbeloppet och ersätta de kostnader som har uppstått eller för vilka betalningsansvar har inträtt innan försäkringstagaren mottagit meddelande om försäkringsgivarens beslut och för vilka försäkringsgivaren är ersättningsskyldig enligt mom. 1. I dylika fall har försäkringsgivaren inte rätt att tillgodoräkna sig vad som kan finnas i behåll av fartyget.

Tredjemansskador

Mom. 3

Utöver vad som ovan sägs i mom. 1 ansvarar försäkringsgivaren vid varje ersättningsgillt haveri för skadestånd till tredje man, inklusive ränta samt kostnad för försvar mot krav från denne, intill försäkringsbeloppet.

KOMMENTAR

§6

I fråga om maximigränsen för ansvaret föreligger i förhållande till SPL en väsentlig avvikelse till försäkringstagarens förmån. Försäkringsgivaren ansvarar nämligen intill försäkringsbeloppet för skada på fartyget och därutöver, likaledes intill försäkringsbeloppet, för ersättning till tredje man för skada på egendom. Någon sammanläggning av dessa ansvarighetsbelopp får 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, får således inte överskottet från det ena ansvarighetsbeloppet användas för att fylla ut bristen i det andra.

Stadgandet i mom. 1 b om ersättning för rimlig kostnad eller uppoffring för att avvärja eller minska skada avser endast skada för vilken försäkringsgivaren ansvarar.

VILLKOR

§7

Ej ersättningsgilla skador

Mom 1. Försäkringsgivaren ansvarar inte för:

a) skada som har förorsakats av normalt bruk av fartyget, dess maskineri eller tillbehör;

b) skada på del eller enhet som är en följd av

1. förslitning, ålder, rost, frätning eller bristande underhåll och vård;

2. konstruktionsfel eller materialfel såvida inte

ifrågavarande del eller enhet har godkänts av klassningssällskapet och skadan inträffat efter utgången av sedvanlig garantitid och reparation krävs av andra orsaker än vad som sägs under b 1.

Mom 2. Försäkringsgivaren ansvarar inte för skada, som har förorsakats av:

a) att fartyget använts för olagligt ändamål utom i det fall att försäkringstagaren 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 försäkringstagaren uppsåtligt 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).

§ 7 mom. 2 f) skall alltid äga företräde om annan bestämmelse i denna försäkring är motstridig.

Mom. 3. Försäkringsgivaren ansvarar inte för:

a) det skadestånd till tredje man eller för de kostnader, som försäkringstagaren är skyldig utge för:

1. 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. Dock ersätts sådan kostnad om den blir ersatt i gemensamt haveri enligt upprättad dispasch grundad på York-Antwerpenreglerna av år 1994 eller om kostnaden har uppstått för förebyggande av skada orsakad av läckage från fartyget då det är i docka för besiktning eller reparation av haveriskada ävensom invändig rengöring av dockan efter sådant läckage;

2. skada som har förorsakats av svallvågor eller eljest genom fartygets manövrering, av bruk av ankare, förtöjnings- eller bogseringsgods, lastnings- och lossningsanordningar, landgångar eller liknande 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 ombord befintliga föremål som inte av försäkringstagaren 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, såvida 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 har åtnjutit bärgarlön härför; överstiger skadan bärgarlönens belopp ersättes dock den överskjutande delen såsom enskilt haveri.

Mom. 4. Försäkringsgivaren ansvarar inte för:

a) ersättning till befraktare eller annan, vars intresse är knutet till fartyget;

b) skada, som har uppkommit därav att försäkringstagaren har ingått frakt- eller annat avtal med osedvanliga villkor;

c) kostnader för passagerare.

Mom. 5. Försäkringsgivaren ansvarar inte för:

a) avlöning och kost samt liknande utgifter för fartygets drift utom vid gemensamt haveri och i de fall som i § 30 sägs;

b) tids-, ränte- eller konjunkturförlust, förlust av marknad, ökning av kostnader eller annan indirekt förlust för försäkringstagaren;

c) försäkringstagarens kostnader för rederiinspektör eller annan representant för försäkringstagaren i samband med haveri eller reparation. Detta undantag gäller ej för rederiinspektörs skäliga kostnader för resa och logi som ersätts efter fördelning enligt § 31.

Mom. 6. 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. 7. Försäkringsgivaren ansvarar inte för:

a) kostnad för bottenmålning utanför av haveriskada berört område;

b) skada på förtöjnings- och bogseringsgods 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 surring och täckning eller har använts såsom underlag för denna;

d) skada på fartyget i samband med lastning eller lossning, såvida inte skadan är en följd av 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) skada på eller förlust av olja som inte har samband med att fartyget i övrigt har drabbats av haveri som är ersättningsbart under försäkringen. Destruktionskostnader av olja ersätts ej.

g) skada förorsakad av drivmedel, smörjolja, kyl- eller pannvatten, som har förorenats eller som inte uppfyller föreskrivna kvalitetskrav, om inte sådana åtgärder har vidtagits som med hänsyn till omständigheterna kan krävas för att undvika, förebygga eller minska skadan;

h) skada på eller förlust av lasttruckar, som har uppkommit på annat sätt än till följd av haveri på fartyget eller hårt väder, ävensom skadestånd till tredje man för skada i följd av trafik med lasttruckar;

i) kostnader för hantering, borttransport och destruktion av last i anslutning till reparation av fartyget efter enskilt haveri.

KOMMENTAR

§7

Mom. 1 a) Begreppet ”normalt bruk” är av central betydelse inom all slags 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 ifråga.

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

Om t ex fartyget är en kemikalietanker som fraktar syror och andra farliga kemikalier uppstår underhand med nödvändighet slitage och frätskador på lasttankarnas skyddsfärg eller skyddsbeläggning (s k coating). Dessa skador torde vara att hänföra till begreppet ”normalt bruk” och skadan omfattas således inte av försäkringen. Om det däremot kan visas att fartyget fått ombord en last som har skadebringande egenskaper utöver vad lasten normalt skulle ha haft enligt specifikation torde skadan härav vara ersättningsgill. En förutsättning för ersättning är också att försäkringstagaren kan visa att han gjort vad på honom ankommer för att undersöka att lasten motsvarar angiven specifikation. Ett annat exempel på vissa slag av skador som försäkringsgivaren inte täcker med hänvisning till det aktuella momentet är skador på fartygssidorna och luckkarmarna i samband med lastning av timmerstockar. Dessa skador är att hänföra till kategorien påräkneliga stuveriskador.

Mom. 1 b) 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.

Vid tillämpningen av stadgandet har man att avgöra den rätta innebörden av ”del”.

I fråga om maskineriet utgör kriteriet för ersättning att den maskindel på vilken följdskada uppkommit och ersättning sålunda ifrågakommer är en självständigt arbetande enhet i förhållande till den maskindel som på grund av slitage, konstruktionsfel eller vållat skadan. Att generellt ange vad som är en självständigt arbetande maskindel är inte möjligt. Det är en teknisk fråga som får lösas från fall till fall. Normalt kan man finna avgörande tolkning hos de internationella klassningssällskapens hantering av motsvarande frågor. Klassningssällskapen använder för sina besiktningar och för sin tillsyn särskilda system med vilka uppdelning sker av maskineri och skrov i bestämda delar. Denna uppdelning finns dokumenterad hos klassningssällskapen i sk ”Master Lists” vilka görs upp separat för varje fartyg. För bestämning av begreppet ”del eller enhet” i försäkringshänseende kan klassningssällskapens definition av begreppen skapa stor klarhet i frågan. Här avses med klassningssällskap det sällskap som klassbesiktigt fartyget ifråga.

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 insett 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 ifrågavarande 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 på maskineri genom vanskötsel från

maskinpersonalens sida under en längre eller kortare tid men däremot inte skada som någon av personalen vållar genom fel eller försummelse vid enstaka tillfälle. Beror följdskadan på bristande underhåll och vård som kan tillskrivas uppsåt eller grov vårdslöshet från försäkringsstagarens sida är skadan dock försäkringsgivaren ovidkommande.

Med del eller enhet som godkänts av klassningssällskapen avses enbart del eller enhet som ingår i klassningssällskapens ovan nämnda "Master Lists" eller som omfattas av klassningssällskapens periodiska besiktningssystem.

Mom. 2 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. 2 f) Undantagen i 1) och 2) avser alla s k atomrisker. 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 Tjernobylyckan. 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. 3 a) I detta moment anges inskränkningarna i kaskoassuradörens ersättningsskyldighet för skadestånd till tredje man. Det blir i förekommande fall P & I-assuradören som får ge den försäkrade erforderligt skydd.

I praktiken tillämpas bestämmelsen i mom. 3 a) 2 så att försäkringsgivaren inte heller ansvarar för skada på ifrågavarande föremål om de tillhör tredje man.

Till lastnings- och lossningsanordningar räknas lastramper.

Undantaget beträffande skador vållade genom bruk av ankare, förtöjnings- och bogsergods etc innebär t ex att om kajpollaren rycks sönder vid hastig inhivning på en tross ersättes inte skadan på pollaren av kaskoassuradören, medan emellertid skadan är täckt under P & I-försäkringen.

Om däremot vid inhivning fartyget stöter mot kajen och åstadkommer skador på denna är skadorna ersättningsgilla, såsom förorsakade av fartygets stötning mot föremål.

Kaskoassuradören ansvarar för skada genom bruk av ankare om användningen är att anse som räddningsåtgärd enligt § 5 c) och f).

Om under lastning eller lossning 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. 3 a) 2 varför försäkringsgivaren inte ansvarar för skadan. Det blir i stället P & I-assuradören som blir ansvarig för skadan. Detsamma gäller om under lastnings- eller lossningsarbete 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 försäkringstagaren har vållat sammanstötningen genom underlåtenhet att sätta ut varningsljus e d.

Mom. 3 b) Stadgandet i detta moment innebär att försäkringsgivaren inte ansvarar för skada på fartygets egen last och att detta gäller även då i enlighet med amerikansk rätt vid kollision ett solidariskt ansvar för lastskada föreligger och försäkringstagaren sålunda kan nödgas att till tredje man utge skadestånd belöpande på egen last. Här träder i stället P & I-försäkringen in.

Mom. 3 c) Momentet innehåller en begränsning av 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 bogserade 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 inte något orsakssammanhang föreligger med själva bogseringen. Med hänsyn till svårigheten i bevisföringen att visa bristande orsakssammanhang är detta i rättsligt hänseende en förenkling. Stadgandet utesluter däremot inte försäkringstäckning vid bogsering i samband med bärgning. Denna måste dock anses vara försvarlig med hänsyn till omständigheterna.

Mom. 4 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. 3 b).

Mom. 5 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. 5 c) Rederiinspektörens kostnader ersätts enbart om haveriet överstiger avtalad självrisk.

Mom. 6. Om försäkringsgivaren vid utbetalning av totalförlustersättning begagnar rätten jämlikt SPL § 64 och AV § 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 tillbaka ansvaret för borttagande av detsamma på försäkringstagaren eller P & I-assuradör.

Mom. 7 a) Med haveriskada avses sådan skada som kräver byte eller riktning av material.

Mom. 7 b) Med presenningar avses här luckpresenningar etc men inte presenningar som legat under eller använts för täckning av däckslast. Om sådant stadgas i mom 7 c).

Villkoren innehåller inte något uttryckligt stadgande beträffande solsegel, livsbåtskapell 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 bortförts av vind eller sjö.

Mom. 7 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. 7 f) Olja som blir obrukbar på grund av sina egenskaper, eller förstörs av mikrober eller liknande omständigheter, eller vid kontamination utan samband med annat ersättningsbart haveri ersätts inte av kaskoförsäkringen.

Mom. 7 g) Stadgandet är kopplat till § 11 mom. 2. Det ankommer på försäkringstagaren enligt allmänna regler att väl underhålla fartyget. Uppmärksamhet på kvaliteten på drivmedel och smörjoljor m m är därvidlag viktig.

I händelse av skada på grund av t ex dålig bunkerolja förutsätts för rätt till ersättning att bunkeroljan har inköpts, förvarats ombord samt har förbehandlats på fackmannamässigt sätt. Sålunda förutsätts t ex att såväl inköp som leverans av bunkerolja uttryckligen har baserats på för motor-/panntypen gällande bränslespecifikationer samt att det ombordtagna bunkerpartiet har förvarats åtskiljt från andra partier om risk för instabilitet ("incompatibility", asfaltutfällning etc) föreligger. Det förutsätts också att separatorer, filter och annan förbehandlingsutrustning är lämpade för den ombordtagna bunkeroljan. Bunkring skall alltid ske under iakttagande av vedertagna former så att t ex prov tagna under pågående bunkring kan accepteras av inblandade parter (säljare och köpare). Numera finns utarbetat standardformer avseende analyser av tagna prover. Det förutsättes att försäkringstagaren har beaktat dessa.

Mom. 7 h) Lasttruckar har i allmänhet egen försäkring som får träda in vid sådant skadefall, som inte täcks av fartygets försäkring enligt rekvisiten i detta moment.

Mom. 7 i) Stadgandet ger uttryck för grundsynen att försäkringens omfattning inte skall påverkas av om fartyget har last eller inte. Följaktligen kommer en fördyrad dockning p g a att last finns ombord eller behöver omhändertas före dockningen, inte heller att ersättas under kaskoförsäkringen. För att undanröja tvivel om försäkringens omfattning i samband med nödvändiga kostnader för att omhänderta last har särskilt utsagts 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.

VILLKOR

§8

Begränsning av fartområde

Mom. 1. Försäkringen gäller för i försäkringsavtalet angivet fartområde med undantag av resor till eller från:

a) Arktiska farvatten norr om 72° nordlig latitud och öster om 45° ostlig longitud inklusive Jan Mayen.

Försäkringen kan efter i varje särskilt fall träffad överenskommelse utsträckas att gälla för resor till och från Petchora under tiden 1/7-30/9.

b) Vita havet innanför en linje dragen mellan Sviatoi Noss och Kanin Noss om fartyget passerar Honningsvåg på östgående före den 10/5 eller senare än den 31/10.

Mot tilläggspremie gäller försäkringen för fartyg som avgår från Archangelsk under tiden 1/11 - 15/11.

c) Grönländska farvatten såvida inte försäkringsgivaren har förklarat sig villig att mot tilläggspremie påtaga sig risken för resan före dennas början.

d) Nordostamerikanska farvatten norr om $52^{\circ} 10'$ nordlig latitud.

Mot tilläggspremie gäller försäkringen för resor till och från Labradors ostkust under tid som medges av försäkringsgivaren. Mot tilläggspremie gäller försäkringen även för resor till och från Port Churchill, dock att passage av Cape Chidley på ingående skall ske efter den 9/8 och avgång från Port Churchill före den 16/10.

e) 1. S:t Lawrence-golfen och New Foundland med angränsande farvatten inom ett område avgränsat av en linje dragen mellan Battle Harbour/Pistolet Bay, Cape Ray/Cape North, Port Hawkesbury/Port Mulgrave och Baie Comeau/Matane under tiden 21/12 - 31/3. Försäkringen gäller dock under angiven tidsperiod mot tilläggspremie.

2. S:t Lawrence-floden inom ett område väster om Baie Comeau/Matane men inte väster om Montreal under tiden 1/12 - 30/4.

Försäkringen gäller dock under angiven tidsperiod mot tilläggspremie.

f) Nordamerikanska sjöarna och S:t Lawrence Seaway väster om Montreal.

Mot tilläggspremie gäller försäkringen under den tidsperiod då fart tillåtes av kanalmyndigheterna.

g) Nordvästamerikanska farvatten norr om Aleuterna.

h) Ostasiatiska farvatten norr om 46° nordlig latitud.

i) Farvatten söder om 50° sydlig latitud, Kerguelen, Croset Island och Prince Edward's Island, dock att resor till eller från hamnar i Argentina, Chile eller Falklandsöarna liksom passage runt Kap Horn tillåtes.

Mot tilläggspremie gäller försäkringen för resor till och från Syd-Georgien under tiden 15/10 - 30/6 och för Syd-Shetlandsöarna under tiden 1/11 - 30/4.

Mom. 2. För resor till eller från Östersjön inklusive angränsande farvatten öster om linjen Hanstholm/Lindesnes under tiden 1/12 - 31/5 gäller försäkringen endast om resan anmäles utan dröjsmål och begärd tilläggspremie för is- och navigationsrisk erlägges.

UPPLYSNINGSPLIKT

VILLKOR

§9

Upplyningsplikt vid försäkringens tecknande

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

Ang. annan försäkring

Mom. 2. Försäkras andel av fartyget eller något till fartyget knutet intresse hos annan försäkringsgivare skall försäkringstagaren lämna upplysning därom med uppgift om namnet på försäkringsgivaren. Försummas det och kan försummelsen anses ha länt försäkringsgivaren till men är denne i mån därav 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 försäkringstagaren 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 återropa avtalet är avtalet inte bindande för försäkringsgivaren, men denne äger dock rätt till hela den avtalade premien.

Oriktig uppgift i god tro

Mom. 4. Kan det antas, att försäkringstagaren vid avtalets slutande varken har 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 försäkringstagaren lämnat 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 över huvud taget 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 försäkringstagaren har underlåtit att uppge har varit utan betydelse för haveriets inträffande eller skadans omfattning.

I annat fall än ovan avses inverkar försäkringstagarens 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 försäkringstagaren meddelande om och i vad mån han vill bli fri från ansvar får sådan befrielse inte vidare åberopas av honom.

När oriktig uppgift eller förtigande eljest 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 och där den omständighet som uppgiften eller förtigandet avsåg var utan betydelse för försäkringsgivaren eller efter avtalets slutande upphört att äga betydelse för honom.

KOMMENTAR

§9

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

VILLKOR

§10

Försäkringstagarens upplysningsplikt under försäkringstiden

Mom. 1. Får försäkringstagaren efter försäkringens tecknande kännedom om omständighet som i § 9 sägs skall han utan dröjsmål lämna försäkringsgivaren upplysning härom.

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

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

Mom. 2. Försäkringstagaren är skyldig att göra anmälan om fartygets resa i följande fall:

a) då fartyget företar resa till eller från områden, som anges i § 8;

b) då fartyget företar 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 försäkringstagaren 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 att ifall, som anges i § 8, mom. 1 och § 10, mom. 2. b) utan oskäligt uppehåll meddela på vilka villkor han vill påtaga sig risken för resan.

Underlåter försäkringstagaren 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 försäkringstagaren inte styrker att skadan uppkommit vid annat tillfälle eller det är uppenbart att den inte kunnat uppkomma utanför medgivet fartområde.

Mom. 4. Försäkringstagaren skall minst fjorton dagar i förväg upplysa försäkringsgivaren om torrsättning, annat varvsbesök som förväntas vara längre än tre dagar eller uppläggning oavsett om detta är föranlett av skador som omfattas av försäkringen eller ej. Fattas beslut om sådan åtgärd med kortare varsel än fjorton dagar skall försäkringsgivaren omgående upplysas om detta.

KOMMENTAR

§10

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.

Mom. 4. Vid väsentliga varvsbesök samt vid uppläggning skall försäkringsgivaren medges en rimlig möjlighet att kunna besiktiga fartyg utan att störa den normala kommersiella verksamheten. Väsentliga varvsbesök anses i dessa sammanhang vara:
varvsbesök med torrsättning oavsett tidslängd,
annat varvsbesök som förväntas vara längre än tre dagar.
Uppläggning av fartyg sker i normalfallet under en längre tidsperiod och anses inte behöva tidsrelateras.

Upplysningsplikten gäller i samtliga fall oavsett om dessa har förorsakats av haverier som omfattas av försäkringen eller ej.

SÄKERHETSFÖRESKRIFTER, SJÖVÄRDIGHET SAMT FRAMKALLANDE AV FÖRSÄKRINGSFALL

VILLKOR

§11

Säkerhetsföreskrifter

Mom. 1. Fartyget skall 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 tillsyningsmyndighet och klassningssällskap som de fordringar, vilka vid försäkringens tecknande har uppställts av

försäkringsgivaren. Försäkringstagaren skall på försäkringsgivarens begäran särskilt tillkalla 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. Eldfarligt, 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.

Gods, 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 klassificeringshandlingar antingen av försäkringstagaren eller direkt av klassningssällskapet.

I det senare fallet är därvid försäkringstagaren skyldig att lämna sitt medgivande till klassningssällskapet.

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 iaktogs, är underlåtenheten utan inverkan på försäkringsgivarens ansvar.

KOMMENTAR

§11

Mom. 1. Såsom en säkerhetsföreskrift anses kravet på att upprätthålla fartygets klass. I villkorens § 4 upphör försäkringen om klassen har blivit återkallad.

Om klassen har blivit suspenderad tillämpas i stället reglerna om brott mot säkerhetsföreskrifter och medger enligt § 22 rätt till omedelbar uppsägning.

Mom. 2. För att förebygga skador på maskineriet är det av stor vikt att fartyget får drivmedel och smörjolja av rätt kvalitet. I villkoret understryks betydelsen av att försäkringstagaren är uppmärksam på detta förhållande genom föreskriften om rätt kvalitet av olja. Försäkringstagaren bör vid ombordtagningen av bunkerolja låta utföra kontroll genom provtagningar och analys.

Vid skada som uppkommer på grund av föroreningar skall försäkringstagaren visa att han gjort vad på honom ankommer för att uppfylla förekommande kvalitetsnormer.
(Se även § 7 mom 7. g).

VILLKOR

§12

Bristande sjövärdighet

Försäkringsgivaren ansvarar inte för skada, som har förorsakats av att fartyget inte har varit i sjövärdigt skick, om försäkringstagaren 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.

Försäkringstagaren 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

§12

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,

försäkringstagaren 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 försäkringstagaren skall visa att han inte ägt eller borde känna till bristerna samt att han inte tidsmässigt kunnat ingripa för att förhindra skadan. Vidare skall försäkringstagaren kunna göra det antagligt att det inte fanns något samband mellan den påvisade osjövärdigheten och skadan.

VILLKOR

§13

Verkan av uppsåt eller vårdslöshet

Försäkringsgivaren ansvarar inte för skada, som försäkringstagaren 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

§13

Enligt SPL § 40 är försäkringsgivaren fri från ansvar för skada som försäkringstagaren förorsakar uppsåtligen eller genom vårdslöshet, vare sig grov eller ringa. Dessa villkor är på denna punkt fördelaktigare för försäkringstagaren än SPL då försäkringsgivaren endast är fri från ansvar för skada som försäkringstagaren har förorsakat uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Vem som skall räknas till den krets vars uppsåt eller grova vårdslöshet i egenskap av försäkringstagare 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 försäkringstagaren genom delegationen av ansvar eller på annat sätt har tillåtit att någon i denna krets har en sådan ställning får försäkringstagaren även ta det fulla ansvaret för dennes handlingar.

PREMIER

VILLKOR

§14

Premie

Mom. 1. Premien skall erläggas kvartalsvis i förskott.

Mom. 2. Vid dröjsmål med premiebetalningen äger försäkringsgivaren rätt att debitera dröjsmålsränta från förfallodagen med medelräntan för föregående kalenderårs tillämpade STIBOR-ränta med tillägg av 1,5%.

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. Förlängs försäkringen att gälla efter försäkringstidens slut enligt vad i § 3 stadgas är försäkringsgivaren berättigad till premie för den överskjutande tiden beräknad pro rata på årspremien.

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

Mom. 6. Om försäkringsgivaren utbetalar ersättning för totalförlust eller utbetalar försäkringsbeloppet enligt § 6, mom. 2 äger han tillgodoräkna sig hela den avtalade premien.

KOMMENTAR

§14

I detta sammanhang bör det erinras om att bristande premiebetalning medger rätt att säga upp hela försäkringavtalet enligt villkorens § 22 p.2 e.

VILLKOR

§15

Premienedsättning

Mom. 1. Premienedsättning kan erhållas för tid fartyget utan att undergå reparation för vilken försäkringsgivaren har att utge ersättning uppehålls eller ligger upplagt i hamn eller på plats, som har godkänts av försäkringsgivaren och därvid uppfyller de krav som uppställs av denne. Premienedsättning medges inte för kortare tid än 20 dagar i följd. Tiden beräknas från kl. 00.00 dagen efter fartygets ankomst till kl. 24.00, dagen före fartygets avgång.

Premienedsättning medges inte om ersättning för totalförlust utgår eller om försäkringsgivaren har fått eller får vidkännas utbetalning överstigande dubbla årspremien.

Mom. 2. Premienedsättning medges, om inget annat särskilt avtalas, under de förutsättningar som anges i mom. 1, med 90 % om fartyget är upplagt utan last ombord och i annat fall med 50 % av nettopremien för helt år, räknat pro rata för uppehålls- eller uppläggningsstiden.

Nedsättningen begränsas dock till avtalad minimiårspremie, beräknad pro rata för den tid som fartyget är upplagt.

Mom. 3. Begäran om premienedsättning skall göras skriftligen till försäkringsgivaren. Premienedsättning avräknas vid försäkringstidens slut.

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 oskäligt uppehåll.

KOMMENTAR

§ 16

I praktiken har i viss utsträckning utfärdande av särskild polis för varje försäkrat fartyg ersatts av skriftligt bevis till försäkringstagaren som i en och samma handling anger att försäkringen omfattar flera av försäkringstagarens fartyg.

FAREÖKNING OCH UPPSÄGNINGSGRUNDER

VILLKOR

§17

Avvikelse från fartområde

Gör befälhavaren med försäkringstagarens samtycke avvikelse från fartområde, som har angetts i försäkringsavtalet eller måste anses vara förutsatt, upphör försäkringsgivarens ansvar. Detsamma gäller, då försäkringstagaren 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 inträffande eller skadans omfattning.

VILLKOR

§18

Fareökning med försäkringstagarens samtycke

Ändras genom försäkringstagarens 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 överhuvudtaget inte skulle ha meddelat försäkringen.

Kan det antas 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.

KOMMENTAR

§18

SPL talar i §§ 41-48 om fareökning och i §§ 50-51 om fareändring. Dessa villkor använder sig däremot enbart av begreppet fareökning.

VILLKOR

§19

Fareökning utan försäkringstagarens samtycke

Uppkommer utan försäkringstagarens åtgärd eller samtycke sådana ändrade förutsättningar, att faran ökas som i § 18 sägs, och har försäkringstagaren utan skälig 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 han utan oskäligt uppehåll meddela försäkringstagaren, om och i vad mån han 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.

UPPSÄGNINGSGRUNDER

VILLKOR

§22

Uppsägningsgrunder

Försäkringsgivaren äger uppsäga försäkringen att upphöra

1. omedelbart:

a) då försäkringstagaren 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 försäkringstagaren 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 försäkringstagaren 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 försäkringstagaren 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 försäkringstagaren vid försäkringens tecknande har lämnat oriktig uppgift angående förhållande av betydelse för försäkringsgivaren utan att försäkringstagaren 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 nämnts genom någon försäkringstagarens åtgärd eller med hans samtycke försäkringsgivarens fara har ökat utöver vad försäkringsgivaren måste anses ha tagit i beräkning vid försäkringens tecknande;
- c) 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;
- d) då försäkringstagaren vid upprepade tillfällen har underlåtit att lämna försäkringsgivaren sådant meddelande om resa utanför fartområde som avses i § 8 och sådana omständigheter inte föreligger, att avvikelser enligt § 17 stycke 2 kan anses försvarliga;
- e) då försäkringstagaren inte har erlagt premie i rätt tid;
- f) då annan försäkringsgivare i ett coassurans- eller annat liknande avtalsförhållande med fullmakt att fatta beslut som berör denna försäkring byts ut under avtalsperioden;
- g) vid byte av managementföretag som väsentligt påverkar riskbedömningen.

Har försäkringen uppsagts av annan grund än utebliven premiebetalning och skulle försäkringen upphöra medan fartyget befinner sig till sjöss fortsätter försäkringen likväl att gälla till dess fartyget har ankrat eller förtöjt på vanligt sätt i första hamn och under uppehåll därstädes till kl. 24.00 ankomstdygnen. Sådan förlängning av försäkringens giltighet maximeras dock till 14 dagar.

KOMMENTAR

§22

1 g. Klassen suspenderas efter varning om att tillämpliga besiktningar inte skett inom föreskriven tid. Då klasskravet är en säkerhetsföreskrift och om rederiet trots påminnelser inte föranstaltat om besiktning så medger villkoret rätt till omedelbar uppsägning.

2 g. I § 4 regleras närmare förhållandena med avseende på försäkringens täckning när ägarmajoriteten i fartyget eller i rederiet förändras. Förevarande stadgande är kopplat till § 10 mom. 1 avseende managementskifte och liknande förhållanden. Sådana ändringar kan väsentligen inverka på fartygets skötsel och driftens handhavande varför det är rimligt att försäkringsgivaren äger säga upp försäkringen med viss uppsägningstid.

SKADOR OCH SKADEREGLERING

VILLKOR

§23

Åtgärder vid haveri

Mom. 1. Då haveri befaras eller har inträffat skall försäkringstagaren 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 försäkringstagaren att såvitt möjligt 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. Försäkringstagaren skall snarast möjligt underrätta försäkringsgivaren om tredje man framställer ersättningsanspråk som kan medföra ersättningsskyldighet för försäkringsgivaren. Godkänner försäkringstagaren utan försäkringsgivarens medgivande sådant anspråk är försäkringstagaren berättigad till ersättning endast i den mån anspråket varit lagligen grundat och till beloppet skäligt.

Mom. 3. Försäkringstagaren 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 försäkringstagaren eller i brådskande fall befälhavaren föreskrifter angående vad som vid haveri skall iakttas. Försäkringstagaren och befälhavaren är skyldiga att så långt möjligt följa försäkringsgivarens föreskrifter, men skall, intill dess sådana erhållits, själva vidta av omständigheterna betingade åtgärder för fartygets bärgning och vård, för avvärjande av ytterligare skada samt för tillvaratagande av försäkringsgivarens rätt.

Mom. 4. Åsidosätter försäkringstagaren 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 ersättningsskyldighet.

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 tredjeman, skall såvitt möjligt besiktigas tillsammans med representant för denne. Detsamma gäller ifråga 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;
- 2 b) då fartyget har övergivits av besättningen i öppen sjö och inte inom tre månader därefter kommit till rätta; har fartyget blivit iakttaget efter övergivandet räknas tiden från den dag det senast iaktogs;
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 försäkringstagaren och slutligt avgörande om att fartyget skall friges inte har träffats inom sex månader från dagen för åtgärden;
6. då ersättning såsom för totalförlust kan fordras enligt § 26.

Har det i fall som under 2. och 5. sägs redan före utgången av där angiven tid blivit uppenbart, att försäkringstagaren 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 återopande 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 försäkringstagaren, 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 utsträcker tiden i motsvarande mån.

Försäkringsgivaren har rätt att på egen bekostnad och eget ansvar försöka bärga fartyget.

Försäkringstagaren 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 § 7, mom. 6.

VILLKOR

§26

Konstruktiv totalförlust

Mom. 1. Försäkringstagaren 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. Vid avgörande om rätt till ersättning för konstruktiv totalförlust föreligger medräknas även sådana oreparerade 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 besiktningssinstrumentet förklarats, att fartyget lidit så stora skador, att det inte kan eller inte är värt att iståndsättas, dvs att fartyget har kondemnerats, äger försäkringsgivaren likväl, om han 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 sådant fall ersättas av försäkringsgivaren och inte inräknas 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 is-, maskin- och självriskavdrag.

VILLKOR

§27

Ersättning för totalförlust

Mom. 1. Har försäkringstagaren 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, äger han med den begränsning, som stadgas i § 7, mom. 2, inträda i försäkringstagarens rätt till fartyget. Vill försäkringsgivaren inte överta fartyget äger han inte heller från ersättningsbeloppet avdra det behållna värdet av fartyget.

Mom. 2. Även om försäkringstagaren är berättigad till ersättning för konstruktiv totalförlust står det honom fritt att istället kräva ersättning efter reglerna för partiell skada. Försäkringsgivarens ersättningsskyldighet är dock i sådant fall begränsat till försäkringsbeloppet med avdrag av det behållna värdet av fartyget.

Mom. 3. Utbetalar försäkringsgivaren totalförlustersättning enligt mom. 1 och 2 och utbetalas samtidigt ersättning från en eller flera kasko- eller fraktintresseförsäkringar som tillsammans överstiger en fjärdedel av kaskoförsäkringens försäkringsbelopp reduceras totalförlustersättningen i motsvarande mån med det belopp som överstiger fjärdedelen av försäkringsbeloppet.

KOMMENTAR

§27

Mom. 1. Vid utbetalning av totalförlustersättning har försäkringsgivaren rätt att överta vad som må vara i behåll av fartyget. Vill han undgå kostnader och förpliktelser som kan vara förbundna med äganderätten kan han avstå från att överta vraket men har då, i motsats till vad som gäller enligt SPL § 102, inte rätt att från totalförlustersättningen avdra värdet av fartyget. Vill försäkringsgivaren vid utbetalning av totalförlustersättning inte överta vraket skall han uttryckligen meddela försäkringstagaren detta.

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 försäkringstagaren 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 han finner lämpliga.

Medför inhämtandet av reparationsanbud tidsförlust utöver 10 dagar räknat från infordrandet till antagandet av anbud ersätter försäkringsgivaren tidsförlusten under överskjutande tid med upp till 20 % om året räknat på fartygets försäkringsvärde.

Vid jämförelse mellan inkomna anbud skall kostnaderna för fartygets förflyttning, där sådana ifrågakommer, läggas till anbudssummorna. Försäkringsgivaren har rätt att begränsa sitt ansvar till beloppet av lägsta inkomna anbud jämte eventuella förflyttningskostnader med tillägg av 20 % om året räknat på fartygets försäkringsvärde, för den tid, som inbesparas för försäkringstagaren genom antagande av annat anbud.

Har försäkringstagaren skälig anledning motsätta sig att reparation utföres vid visst varv, som har avgivit anbud, har han rätt att begära, att anbudet ifråga inte tages i beaktande.

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 och behålla sin klass 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 metalldelar 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 klassningssällskap eller inspektionsmyndighet.

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 i reparationskostnaden, som kan bli en följd därav.

Mom. 6. Om försäkringstagaren för att begränsa sin tidsförlust låter utföra reparationsarbetet på övertid eller vidtar andra åtgärder, som föranleder extra kostnader för reparationen, ansvarar försäkringsgivaren med hälften av sådana extrakostnader, dock högst 50 % av avtalad självrisk per skada.

KOMMENTAR

§28

Mom. 2. När inhämtande av reparationsanbud sker i försäkringsgivarens intresse har det ansetts att försäkringsgivaren inte bör kunna tillfoga försäkringstagaren tidsförlust under en alltför lång utdragen väntan på antagande av reparationsanbud. För en väntetid som överstiger 10 dagar skall därför utgå ersättning för förlorad tid efter en beräknad "normaltidsförlust" motsvarande per dag 0.055 % av fartygets försäkringsvärde.

I detta sammanhang bör framhållas att det tidsförlustbegrepp som tillämpas i förevarande paragraf inte är synonymt med motsvarande begrepp som tillämpas inom loss of hire-försäkringen.

Tidsförlust är i normalfallet inte ersättningsgill under kaskoförsäkringen. Emellertid utgör stadgandet här ett undantag. Att detta undantag förekommer i detta sammanhang torde bero på att det är rimligt att försäkringstagaren får viss kompensation för åtgärder som i stadgandet vidtages i försäkringsgivarens intresse. Det är således en annan form av kompensation som kommer försäkringstagaren till del än den affärsmässigt betingade under loss of hire-försäkringen.

Det anses rimligt att försäkringsgivaren tar hänsyn till försäkringstagarens intresse av att få reparation utförd vid varv som arbetar fortare men dyrare för att därigenom reducera tidsförlusten.

Det stadgas därför att försäkringstagaren, om han i valet mellan reparationsanbud från olika varv väljer ett anbud som innebär högre reparationskostnad men i gengäld kortare reparationstid, skall få viss kompensation för den ökade kostnaden genom att till det billigaste reparationsanbudet lägges en "normaltidsförlust" beräknad med hänsyn till vad som skiljer i reparationstidernas längd. Givetvis måste anbuden vara jämförliga ifråga om reparationsarbetenas omfattning och sättet för deras utförande. Det bör observeras att det inte är fråga om ersättning för tidsförlust utan om ett sätt att beräkna den reparationskostnad som skall ersättas. Is- och maskinavdrag beräknas således på det sammanlagda beloppet. Ersättning kan emellertid inalles inte utgå utöver ersättning för reparation beräknad på det högre anbudet med vederbörligt avdrag.

Avser reparationsanbud både haveriarbeten och rederiarbeten är det endast anbuden för haveriarbeten (inklusive förflyttningskostnader) och tidsskillnaden beträffande dessa arbeten som beaktas vid beräkningen av tillägg för "normaltidsförlust".

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". När man slojade åldersavdragen var det inte för att ersätta dem med ett skäligt avdrag. För att "skäligt avdrag" skall kunna göras måste man kunna ange och kostnadsberäkna vad som är att anse som normal reparation av haveriskadan. Sådan reparation skall ersättas men arbeten som därutöver utföres till avhjälpande av svagheter i fartyget och förekommande av ytterligare haverier ersättes inte.

Mom. 6. I överensstämmelse med vad som stadgas i mom. 2. innehåller mom. 6. en bestämmelse om rätt till ersättning på basis av normaltidsförlust för övertid och andra extra kostnader till inbesparande av reparationstid. Vid beräkning av inbesparad tid skall man om flera olika åtgärder vidtas, vilka var för sig medför en viss tidsbesparing, inte addera dessa tider utan beräkna den tid varmed reparationstiden faktiskt förkortas. Såsom exempel kan anföras följande:

I ett haveri med både maskin- och skrovsadorer erfordrar reparation av maskinskadorna normalt 25 dagar (inklusive väntan på maskindelar från annan ort) och skrovskadorna 20 dagar. För att förkorta reparationstiden anskaffas maskindelarna för extra kostnader, varigenom maskinreparationen kan utföras på 10 dagar. Skrovarbetena utföres med övertidsarbete på 15 dagar. Om varje åtgärd betraktas för sig har inbesparingen blivit för reparation av maskinskadorna 15 dagar och för skrovskadorna 5 dagar. Den faktiska inbesparingen i tid utgör dock inte $15 + 5 = 20$ dagar utan $25 - 15$, d v s 10 dagar. Kaskoassuradören ersätter hälften av de extra kostnaderna för maskinreparation och övertiden för skrovarbeten, dock maximerat till 50 % av självriskan för varje skada.

Det ovan sagda gäller extra kostnader till förkortande av reparationstiden. Ibland kan det vara svårt att avgöra vad som skall anses som en extra kostnad. Hyra av särskilt flygplan torde emellertid som regel vara att anse som en extraordinär åtgärd.

Vid reparation ombord, utförd av fartygets egen besättning, utgår ersättning enbart för övertid och material.

Beträffande provisorisk reparation gäller vad som i § 29 sägs.

Det bör slutligen framhållas att stadgandet avser enbart reparation och inte förnyelse av del eller enhet.

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 försäkringstagaren.

KOMMENTAR

§29

Första stycket anger en internationell försäkringspraxis.

Första meningen i andra stycket anger att provisorisk reparation generellt ersättes med hälften.

De tillfällen som här avses är främst sådana då försäkringstagaren av tidsmässiga eller kommersiella skäl väljer att reparera provisoriskt trots att det ur försäkringsgivarens synpunkt vore lämpligare och/eller billigare att göra en permanent reparation.

Kravet på att reparation skall vara nödvändig för fullbordande av resa hänför sig till fartygets sjövärdighet, inte till lastvärdigheten. Om t ex kylmaskineriet havererar på en plats där permanent reparation inte kan utföras men provisorisk reparation är nödvändig för att lasten skall komma fram i gott skick, ersättes sådan reparation enligt andra stycket, d v s med hälften. Hyra av generator eller annan liknande maskinell utrustning är ej att anse som provisorisk reparation och ersätts enbart om utrustningen är nödvändig för att förflytta fartyget till plats där permanent reparation kan utföras.

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 50 %-iga 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.

VILLKOR

§ 30

Förflyttning av fartyget

Med den begränsning, som följer av § 28, mom. 2 ersätter försäkringsgivaren 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 § 5 b) eller c) sägs.

KOMMENTAR

§30

De extra utgifter som försäkringstagaren 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 försäkringstagaren.

Om däremot förflyttningen sker endast i avsikt att möjliggöra reparationer för försäkringstagarens 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. Inte heller deltar försäkringsgivaren i förflyttningskostnaden när förflyttningen med hänsyn till haverireparationernas art måste anses obefogad eller när kostnaden för haverireparationerna understiger självrisk. När fartyget såsom följd av haveriskada måste tas ur trafik för reparation av denna

skada, deltar emellertid försäkringsgivaren i förflyttningskostnaden även om kostnaden för haverireparationerna understiger självrisk.

Den besparing försäkringstagaren gör genom att en förflyttning bringar fartyget närmare destinationshamnen avdrages från ersättningen. Beträffande ett oslutet fartyg kan avdrag göras för besparing när det är uppenbart eller sannolikt att försäkringstagaren, om förflyttning inte skett, ändå skulle ha fört fartyget till samma område till vilken förflyttning skett. Däremot påverkas inte försäkringsgivarens ansvar av försäkringstagarens val av destinationshamn, som sker efter det att förflyttningen beslutats, om det oslutna fartyget när förflyttningen beslutats varken har någon bestämd destinationshamn eller något bestämt operationsområde.

Hänvisningen till § 28 mom. 2 gäller det fall, då rederiet väljer ett högre reparationsanbud än försäkringsgivaren är skyldig att godtaga. Reglerna för ersättningens beräkning i sådant fall kan medföra att förflyttningskostnader helt eller delvis inte ersättes.

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 klassningssällskap.

KOMMENTAR

§31

Bestämmelsen innebär att kostnader som hänför sig till besättning och drift faller på rederiet. Gemensamma fasta kostnader såsom förhalningar, in- och utdockning, rengörings- och gasfrihetsarbeten fördelas lika mellan försäkringsgivare och försäkringstagare medan däremot gemensamma löpande kostnader såsom för dockhyra och vaktmän fördelas efter tid. Om emellertid fartyget såsom en följd av haveriskada måste tas ur trafik för reparation av denna skada ersättes gemensamma kostnader, i den mån de är erforderliga för reparation av skadan, fullt ut av försäkringsgivaren, även om försäkringstagaren begagnar tillfället att samtidigt utföra arbeten för egen räkning.

Gemensamma kostnader för arbeten betingade av sjösäkerheten eller påfordrade av klassningssällskap fördelas enligt stadgandets första stycke. Det anses inte rimligt att försäkringsgivaren även skall ersätta sådana kostnader som är betingade av arbeten av ”tvingande” natur och som inte omfattas av försäkringen. Detsamma gäller övriga klassarbeten som inbesparar en kommande dockning.

Förutsättningen för att försäkringsgivaren skall delta i betalningen av gemensamma kostnader är att kostnaden för reparation av haveriskadan utan tillägg av gemensamma kostnader överstiger 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 har medgivit att reparation inte verkställes eller försäkringstagaren styrker att han vid försäljning av fartyget har gjort förlust på grund av skadan. Ersättningen är dock begränsad till sådan reparation som påfordras av fartygets klassningssällskap. 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 på fartyget

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 § 39 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 när skadan inträffade. 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 bedömande av skadefallet.

VILLKOR

§34

Isavdrag

Skada som direkt har orsakats av is ersättes med avtalat isavdrag. Har skadan föranlett fartygets totalförlust eller är den ersättningsgill såsom gemensamt haveri enligt § 6 b) och c) eller beror den på nedisning eller kollision med isberg i rum sjö, ersättes den dock utan sådant avdrag.

Skada på fartyg, som har gått genom eller legat i is skall anses utgöra isskada, såvida inte försäkringstagaren styrker, att skadan har uppkommit av annan orsak än is eller det är uppenbart, att den inte har kunnat uppkomma genom is.

Såsom isskada anses även skada till följd av kylvattenintag som täppts igen av is.

KOMMENTAR

§34

Avdraget beräknas på bruttobeloppet av ersättningsgilla reparationskostnader (såväl själva reparationskostnaden som med reparationen sammanhängande utgifter). Enligt praxis göres inte avdrag beträffande försäkringsgivarens kostnader för besiktning o d.

VILLKOR

§ 35

Maskinavdrag

Enskild skada på maskineriet ersättes med avtalat maskinavdrag. Skadan ersättes dock utan avdrag, om densamma är en följd av:

- a) att fartyget har stött mot fast eller flytande föremål;
- b) att maskinrummet har blivit helt eller delvis vattenfyllt;
- c) att brand eller explosion har inträffat utanför maskinrummet.

Skada på maskineriet enligt a) - c), som har upptäckts och anmälts till försäkringsgivaren först efter de tre första månaderna under vilka fartyget har varit i trafik efter haveriet ersättes med avdrag.

Låter försäkringstagaren utan tvingande skäl reparera skada på maskineriet utan att försäkringsgivaren har beretts tillfälle att låta besiktiga skadan, utgår ingen ersättning om inte försäkringstagaren kan visa att skadan omfattas av försäkringen.

KOMMENTAR

§ 35

I vissa angivna fall ersättes maskinskada utan avdrag. Beträffande det under a) angivna fallet må nämnas att "stötning mot fast föremål" i detta sammanhang innefattar även grundstötning samt att "flytande föremål" inkluderar drivis, omkringflytande timmerstockar e. d.

I fråga om fallet under b) att maskinrummet - varvid förstås de rum som innehåller huvudmaskineriet och hjälpmaskinerna - har blivit helt eller delvis vattenfyllda bör påpekas, att förutsättningen för ersättningsskyldighet är att det inträffar ett allvarligt haveri med betydande vattenmängder i maskinrummet som följd.

Av punkt c) följer att vattenfyllning av maskinrummet i samband med eld som har utbrutit i detta rum inte tillhör de fall som föranleder ersättning av maskinskada utan avdrag. Om i dylikt fall maskinskadan skall bedömas enligt reglerna för enskilt haveri, skall sålunda maskinavdrag göras. Vad som räknas till "maskineri" är väsentligen en teknisk fråga. Maskinavdrag skall emellertid göras beträffande bl a huvudmaskin med axelledning, lager och propeller, hjälpmaskiner, startlufttankar, avgasrör för huvud- och hjälpmaskiner, elektriska motorer (dock inte nautiska instrument, hushållsmaskiner o d) generatorer och omformare, ångpannor med rökrör och invändig skorsten, kondensorer, kylare, förvärmare, frysmaskineri, styrmaskineri, pumpar, ankarspel, vinschar, däckskranar, rörledningar med ventiler och kranar, elektriska kopplingstavlor och ledningar samt målning och isolering på ovannämnda delar.

Avdraget beräknas på bruttobeloppet av ersättningsgilla reparationskostnader (såväl själva reparationskostnaden som med reparationen sammanhängande utgifter). Enligt praxis göres ej avdrag beträffande försäkringsgivarens kostnader för besiktning o d.

VILLKOR

§36

Ej sammanläggning av avdrag

Ifrågakommer i anledning av ett och samma haveri is- och maskinavdrag enligt §§ 34-35 tillämpas endast det av dessa avdrag, som är till beloppet störst. Återstoden av skadan minskas med självriskbelopp enligt § 38.

VILLKOR

§37

Ersättning utan avdrag

Utan is- och maskinavdrag ersättes:

- a) provisorisk reparation;
 - b) räddningsskador enligt § 5 f);
 - c) ersättning för värdeminskning som avses i § 28, mom. 3;
 - d) skada på sådana oanvända reservdelar till maskineri och skrov ävensom tillbehör, som ligger i förråd ombord;
 - e) tidsförlust i samband med inhämtande av reparationsanbud och förflyttning av fartyget, som avses i § 28, mom. 2. och § 30.
-
-

KOMMENTAR

§37

Vad som enligt punkt c) ersättes utan avdrag är inte ”den mindre omfattande reparationen” varom talas i § 28 mom. 3 utan den värdeminskning på fartyget denna föranledde och för vilken försäkringsgivaren ansvarar i angivna fall. På reparationskostnaden skall göras vederbörligt avdrag.

”Räddningsskador” ersättes utan varje avdrag.

VILLKOR

§38

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 fastställande av skadan och ersättningens beräkning samt räddningsskador enligt § 5 f) ersättes utan självriskavdrag.

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

KOMMENTAR

§ 38

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. Hårtväderskador 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. Inträffar t. ex. ett maskinhaveri och fartyget till följd härav förlorar framdrivningsförmågan och därigenom grundstöter, torde maskinskadorna och skrovskadorna ha en gemensam och samtidig orsak varför endast en självrisk skall utgå.

Uppkommer brand på fartyg som ligger under reparation eller inträffar kollision eller grundstötning under förflyttning till varv föreligger två separata haverier. Detsamma gäller även om ett fartyg under gång i is får skador såväl av isen som vid kollision med assisterande isbrytare.

VILLKOR

§39

Beviskyldighet vid ersättningskrav

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

§39

Skyldigheten att ”visa att skadan är ersättningsgill” innebär att det åligger den som yrkar ersättning på grund av kaskoförsäkring 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 § 5 i försäkringsvillkoren, 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 §§ 7, 12 och 13.

VILLKOR

§40

Preskription

Försäkringstagare, som vill göra anspråk på skadeersättning, skall skriftligen 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 försäkringstagaren dessförinnan erhållit kännedom om sin fordran eller inte.

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

VILLKOR

§ 41

Förskott och räntegottgörelse

Mom. 1. Försäkringstagaren 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 försäkringstagaren förskottsvis utbetala intill hela det belopp vartill hans ersättningskyldighet kan beräknas uppgå.

Sedan försäkringstagaren 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 ersättningskyldighet kommer att minst uppgå, äger försäkringstagaren rätt att kräva ett skäligt förskott på det beräknade ersättningsgilla beloppet. Försäkringsgivaren är därvid skyldig att till försäkringstagaren utbetala förskott för utgifter som har betalats av försäkringstagaren och som faller inom det beräknade ersättningsgilla beloppet. Övriga utgifter inom det beräknade ersättningsgilla beloppet, vilka ännu inte har betalats av försäkringstagaren, äger försäkringsgivaren förskottsvis betala efter eget val antingen till försäkringstagaren eller till den tredje man som har fordran gentemot försäkringstagaren. Beräkningen av förskott företas, om endera parten så fordrar, av svensk dispaschör.

Mom. 2. Ränta utgår under innevarande kalenderår efter medelräntan för föregående kalenderårs tillämpade STIBOR-ränta med tillägg av 1,5%-enhet per år, dels på försäkringstagarens

haveriutgifter, i den mån de är ersättningsgilla enligt försäkringsvillkoren och sedan maskin-, is- och självriskavdrag har gjorts, dels på de förskott på försäkringsersättning som försäkringsgivaren lämnar. Ränta räknas från dagen för utbetalningarna intill dess försäkringsersättning utgår.

Mom. 3. När ersättning för totalförlust skall utgå har försäkringstagaren rätt till ränta efter i mom. 2. angiven grund från det sex veckor förflutit efter att totalförlusten har blivit fastställd intill dess försäkringsersättning utgår.

Mom. 4. För den tid utöver ett år, som kan förflyta från det haveriräkning har betalats till dess densamma inges till försäkringsgivaren eller till svensk dispaschör, utgår inte ränta till försäkringstagaren, såvida denne inte styrker, att dröjsmålet har berott på omständigheter, vilka han inte kunnat råda över.

Mom. 5. Har försäkringsgivaren begagnat sig av sin rätt att söka bärga förolyckat fartyg eller att förflytta kondemnerat fartyg till annan reparationsort men kommer totalförlustersättning sedermera att utbetalas har försäkringstagaren rätt till ränta efter i mom. 2. angiven grund från den tidpunkt, då totalförlustersättning skulle ha utbetalats, om försäkringsgivaren inte hade begagnat sig av sin nyss nämnda rätt.

KOMMENTAR

§ 41

Räntan fixeras vid varje kalenderårsskifte. Om räntan sträcker sig över flera kalenderår justeras således räntan vid varje kalenderårsskifte.

VILLKOR

§ 42

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 försäkringstagaren. Enas försäkringsgivare och försäkringstagare skall ersättningen utbetalas inom en månad därefter. I annat fall gäller vad i mom. 2. sägs.

Mom. 2. Uppstår tvist som hänskjuts till dispaschör enligt § 44 utbetalas ersättningen inom fjorton dagar efter det dispaschen har vunnit laga kraft eller, om den har klandrats, inom en månad efter det domstols avgörande har vunnit laga kraft.

Mom. 3. Försäkringsgivaren är inte skyldig att direkt till försäkringstagaren utbetala annan eller större del av den slutligt överenskomna eller på annat sätt fastställda ersättningen än vad som motsvarar av försäkringstagaren redan betald del av skadan. Ersättning för sådan del av skadan, som ännu inte har betalats av försäkringstagaren, äger försäkringsgivaren utge direkt till

vederbörande tredje man, som i enlighet med ersättningsberäkningen har ett godkänt betalningskrav mot försäkringstagaren.

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

VILLKOR

§43

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 försäkringstagaren.

VILLKOR

§ 44

Prövning av tvist

Uppstår tvist angående försäkringsgivarens ersättningsskyldighet 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 försäkringstagarens 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

§ 45

Försäkringsgivarens förstahandsansvar 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 försäkringstagaren, 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. Försäkringstagaren är skyldig att, om försäkringsgivaren så påfordrar, 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 försäkringstagaren 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. Vidtager försäkringstagaren 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 försäkringstagaren 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 försäkringstagaren därigenom försättes i sämre ställning än om ersättning skulle utgå enligt försäkringsvillkoren. Underlåter försäkringstagaren 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

§46

Ställande av säkerhet för bärarlön eller skadestånd

Skyldighet för försäkringsgivaren att ställa säkerhet för att häva eller förhindra kvarstad av försäkringstagarens fartyg, egendom eller tillgångar föreligger endast om försäkringstagaren visar att det anspråk, som föranlett kvarstaden omfattas av försäkringsgivarens ersättningsskyldighet. När sådan skyldighet har visats föreligger det för försäkringsgivaren skälig tid till förfogande att ställa nöjaktig säkerhet. Försäkringsgivarens skyldighet att ställa ut garanti begränsar sig till att motsvara den andel som försäkrats under denna försäkring. Ställer försäkringsgivaren säkerhet, trots att han inte har någon skyldighet härtill, skall försäkringstagaren ersätta därav föranledd kostnad eller förlust. Huvudassuradör äger rätt att tillgodoräkna sig 1% i kommission på utställt garantibelopp.

KOMMENTAR

§46

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 försäkringstagaren att styrka rätt till ersättning.

Kommissionen på utställt garantibelopp riktar sig mot den situationen där huvudassuradören utställer garantibelopp även å coassuradörernas vägnar. I dessa fall skall coassuradörerna gottgöra huvudassuradören med sina respektive andelar av kommissionsbeloppet.

VILLKOR

§ 47

Regressrätt

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

Erhålles skadestånd från tredje man med större nettobelopp än utgiven försäkringsersättning med tillägg av ränta har försäkringstagaren 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 försäkringstagaren för skälig ersättning som försäkringsgivaren erlagt för försäkringstagarens räkning utanför försäkringens omfattning.

FÖRSÄKRINGSHANDLINGAR

VILLKOR
§48

Försäkringshandlingar som skall finnas ombord

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

KOMMENTAR
§48

Det är viktigt att informationen om försäkringsförhållandena finns tillgänglig även ombord på fartyget. Vid en inträffad skada t ex, får inte onödig tid spillas för att finna vilken haveriagent som kan vara behjälplig.

SAKREGISTER (sidhänvisning)

A

anbud · 33, 35, 36
andra båtar · 8
andra åtgärder · 13, 35
ankare · 9, 35
anmälan · 21, 22
annan fara · 8, 9
annan försäkringsgivare · 20, 30
annan åtgärd · 12
annan ägare · 7
annat fartyg · 8, 9, 10, 13, 16
arbetsbåt · 10
assisterade · 9
atomanläggning · 12
atombränsle · 12
atomreaktor · 12
atomrisker · 16
avbetalning · 5, 6, 13
avlöning · 13, 17, 38
avlöning och kost · 8, 13, 17, 38
avvärja fara · 8, 31

B

ballast · 10
ballastning · 22
ballastresa · 8
bareboatbefraktare · 6
befraktare · 13
befrielse från vidare ansvar · 11
befälhavaren · 21, 25, 27, 31, 50
begränsa · 10, 12, 23, 35
begynnelse datum · 6
bemanning · 22
beröring · 9
besiktiga · 31, 42
besiktning · 13, 22, 23, 30, 31, 33, 41, 42
beslagläggning · 12
besättning · 10, 17, 37, 39
bevis · 27, 48
bevisbörda · 41
bevisbörderegler · 24
bidragsvärde · 8
bistånd · 9
bogserbåt · 8, 10
bogsering · 10, 13, 17
bogserkontrakt · 10
bom · 16
bom utsvängd · 16
bombexplosion · 16
borgerliga oroligheter · 12
borttagande av vrak · 14, 17

Justerat, 2023, 2006, 2018

bottenmålning · 14
bristande premiebetalning · 26
bristande sjövärdighet · 24
bristande underhåll och vård · 11, 15
bruk av ankare · 9, 13, 16
bunker · 5, 18
bunkerolja · 6, 18
bärgarlön · 11, 13, 33, 49
bärgning · 9, 10, 13, 17, 31
bärgning av fartygsdelar · 10
bärgningen · 33
bärgningshjälp · 9

C

coassurans · 30
coating · 15
containers · 6

D

deccainstallation · 5
delägare · 25
destruktion · 14
deviation · 38
direkt fysisk kontakt · 9
direkt sammanstötning · 8, 9, 16
dispasch · 8, 13
dispaschkostnad · 9, 11, 47
dispaschören · 47
docka · 13
domstol · 10, 48, 49
domstolspraxis · 10
drift · 5, 7, 21, 22, 38, 39
drivis · 42
drivmedel · 14, 18, 23
dröjsmålsränta · 25
dyrare material · 35
däckslast · 9, 14, 17, 23

E

embargo · 12
en extraordinär åtgärd · 37
enskild skada · 42
explosion · 12, 42
extra kostnader · 35, 37, 48
extraordinär händelse · 14

F

fareökning · 23, 26, 28, 29
farligt gods · 23
fartområde · 18, 22, 27, 30, 44
fartygets last · 9, 13, 16
fartygets värde · 6
farvatten · 18, 19
fast eller flytande föremål · 42
fel eller försummelse · 16
felaktigt dimensionerat · 15
filter · 6, 18
fission · 12
flaggstat se tillsynsmyndighet · 22
flats · 6
flygplan · 37
flytande eller fasta föremål · 9
fraktavtalet · 8
frätning · 11
frätskador · 15
fullbordande av resan · 37
fullständig reparation · 35
fysisk skada · 9, 12, 16
följdskada · 15, 41
förbrukas · 6
förbrukningsartiklar · 5, 6
förebyggande av skada · 13
förekomma ytterligare skada · 8
föreskrifter · 22, 29, 31, 50
föreskrifterna · 23
förflyttning · 17, 33, 35, 37, 38, 39, 43, 44
förflyttningskostnader · 35, 36, 39
förlust av klass · 7
förlust av olja · 14
förmögenhetsskada · 16
förslitas · 6
förslitning · 11
första hamn · 30
förstärkningsarbeten · 36
försäkringen upphör · 7
försäkringens omfattning · 8
försäkringsavtal · 7, 27
försäkringsvärde · 6, 10, 35, 36
försäkringsvärdet · 6, 8
försäljning av fartyget · 40
förtigande · 20, 21
förtöjnings- eller bogseringsgods · 13
förtöjnings- och bogseringsgods · 14

G

garanti · 31
garantitid · 12
garnering · 5
gas · 13
gasfrihetsarbeten · 39
gemensamma kostnader · 8, 10, 39, 40
gemensamt haveri · 8, 9, 10, 13, 15, 17, 18, 41, 48
generator · 38

GH-skador · 9
god tro · 8, 10, 20
grov vårdslöshet · 16, 25, 29, 31
grundstötning · 15, 42, 44
grundstötningsskador · 15
gång i is · 44

H

hamnuppehåll · 5
handhavandet · 7
haveriförbindelse · 8
huvudredaren · 25
hydraul · 5
hydraulolja · 6
hyrt · 5
hyrts · 6, 13
hårt väder · 5, 7, 14, 43, 44
hårtväder · 7

I

inbesparad tid · 37
inbesparat belopp · 37
inbördeskrig · 12
incompatibility · 18
indirekt förlust · 13
indirekt skada · 9, 12
inkvartering iland · 17
inspektionsmyndighet · 35
intresse · 8, 13, 20, 36
intresseförsäkringar · 34
is · 7, 19, 34, 41, 43, 46
is- och maskinavdrag · 36
isavdrag · 41
isförhållanden · 33
isskador · 7

J

joniserande strålning · 12

K

kaj · 9, 16
kemikalier · 13, 15
kemikalietanker · 15
kemiska processer · 15
klander av skiljedomen · 47
klass · 7, 16, 23, 35
klassen · 7, 23, 30
klassificeringshandlingar · 23
klassningssällskap · 7, 15, 22, 35, 39, 40
kolliderar · 9
kollision · 8, 14, 17, 41, 44
kolvringar · 6
kommande dockning · 39

kommersiella skäl · 37
kondemnerats · 33
konfiskation · 12
konjunkturförlust · 13
konst · 5, 15
konstruktionsfel · 11, 15
konstruktiv totalförlust · 8, 33
kontamination · 12, 18
kontrakt · 8, 10
kontraktsbrott · 8
kost · 8, 17
kostnad eller uppoffring · 8, 10, 11
kravaller · 12
krig · 12
kvalitetskrav · 14
kvarstad · 32, 49
kylvatten · 14
kylvattenintag · 41
kärnvapen · 16

L

laga kraft · 8
lagbestämmelse · 8
landgång · 13
LASH-fartyg · 6
last · 5, 6, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 23, 26
last på annat fartyg · 9
lastbommar · 9
lastförskjutning · 23
lasthantering · 5
lastning · 5, 14, 15, 16, 17, 22
lastning eller lossning · 14, 16
lastnings- och lossningsanordningar · 13, 16
lastramp · 16
lasttruckar · 5, 14, 18
lastvärdigheten · 38
latent defect · 15
livbåt · 9
livsbåtskapell · 17
lockout · 12
logi · 14
loss of hire-försäkringen · 36
läckage · 13
länsor · 13
lön · 8

M

magnesiumblock · 14
management · 21, 22, 30
managementbyte · 7
manövrering · 8, 9, 10, 13
marknad · 13
marknadsvärde · 6
maskinavdrag · 42, 43
maskineri, definition · 42
maskinpersonal · 16
maskinrumsbrand · 42
Master Lists · 15, 16

materialfel · 11, 15
maximigränsen för ansvaret · 11
mikrober · 18
militär · 12
militära · 12
miljö · 12
miljöskada · 12
minska skada · 10, 11
missbedömning · 10
missvisande uppgifter · 6
myndighet · 12, 21, 29
myteri · 12

N

nedisning · 41
normalt bruk · 11, 14, 15
normaltidsförlust · 36, 37

O

obesiktigat maskinskada · 42
ohederligt förfarande · 20
okänd skada · 40
olagligt ändamål · 12, 29
olja · 13, 14, 18
oljeskador · 9
olämplig kvalitet · 15
ombord befintliga föremål · 13
ombud · 31
operationsområde · 39
oreparerad skada · 34, 40
oriktig uppgift · 20, 21, 30
orimlig kostnad · 35
orsakssammanhang · 17
osedvanliga villkor · 13
osjövärdigt · 24, 29
oskäligt uppehåll · 21, 27, 28, 30
oslutet fartyg · 39

P

P & I · 9, 10, 16, 17
pallets · 6
pannvatten · 14
partiell skada · 34
passagerare · 13, 17
penningmedel · 5
periodiska besiktningprogram · 16
permanent reparation · 8, 37, 38
personskada · 9, 13
plundring · 12
plötslig och oförutsebar skadehändelse · 14
pollare · 16
premie · 25
premie, se premier · 30
premienedsättning · 26
presenningar · 14, 17
pressning · 9

primärskada · 15
progressiva skador · 41
propeller · 15, 42
proviant · 5
provisorisk reparation · 37, 38
prydnadsföremål · 5
prämar · 6
prövning av tvist · 47

R

radio · 5
radioaktiva egenskaper · 12
reaktorhaveri · 16
rederiarbeten · 36, 38, 39
rederiinspektör · 14, 17
regress · 10
rekvisition · 12, 22
rengöring av dockan · 13
reparation · 5, 9, 12, 13, 14, 26, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 43, 44
reparation ombord · 37
reparationsanbud · 35, 36, 39, 43
reparationshamn · 38
reparationskostnader · 33, 41, 42
representant för försäkringstagaren · 14
resa · 7, 14, 21, 22, 23, 30, 38
reservföremål · 5
resgods · 16
rimlig kostnad · 8, 10, 11
rimliga åtgärder för att avvärja eller begränsa · 12
riskbedömning · 22
rost · 11, 15
rädda fartyget · 8
räddningskostnad · 10, 13
räddningsåtgärd · 10, 16
ränta · 11, 25, 45, 46, 49
rätt till fartyget · 34

S

sabotage · 12, 16
samma ägare · 8, 9
sammanstötning · 9, 10, 16
separation av last · 6
separatorer · 18
självrisk · 9, 17, 35, 40, 43, 44
sjölagen · 8, 9, 10
sjöröveri · 16
sjösäkerhetsarbeten · 39
sjövärdighet · 24, 38
sjövärdigt · 22, 23, 24, 29, 35
skada på egendom · 8, 9, 11
skadan vållas via ett föremål · 9
skadestånd · 5, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 44, 48, 49
skeppshandlingar · 22
skiljeförfarande · 47
skrovarbeten · 37
skäligt avdrag · 20, 31, 35, 36
skötsel · 7, 30

sling · 16
slingerskott · 5
slitage · 15
smörjolja · 5, 6, 14
smörjoljor · 18, 23
specialfartyg · 6
stillaliggande · 9
strejk · 12
strålning · 12, 16
strålningskälla · 12
stuveriskador · 15
stämpling · 5, 6
stöld · 14
stötning · 8, 9, 16, 42
stöttning · 5, 6
surning · 5, 6, 14
svallvågor · 13
svikligt uppgivande · 20
säkerhetsföreskrifter · 22, 23
säkra hamn · 7

T

terroristaktioner · 16
tidsangivelser · 6
tidsbesparing · 37
tidsförlust · 9, 35, 36, 43
till sjöss · 7, 30
tillhör · 5, 9, 11, 17, 22, 35, 43
tillfälligt har avlägsnats · 5
tillsyningsmyndighet · 22
tilläggspremie · 6, 19, 26
topprep · 16
torrsättning · 22
totalförlust · 26, 32, 33, 34, 41, 46
totalförlustersättning · 17, 33, 34, 35, 46
trafik · 5, 14, 38, 39, 40, 42
tredje man · 5, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 31, 32, 44, 45, 47, 48, 49
tredjemansskador · 9
trävirke · 5
tvist · 46, 47
täckning av däckslast · 17

U

underhåll · 11, 15, 22
underrätta · 21, 31, 45
understiger självriskan · 38
upphivat ankare · 9
upphuggning · 40
upplagt fartyg · 26
upplysningsplikt · 20, 21
uppläggning · 22
uppoftning · 10
uppoftningen · 8, 10
uppsåt · 16, 25
uppsåtigen · 12, 25, 31
uppsäga · 7, 20, 29
uppsägning · 23, 30

uppsägningsgrunder · 29
UTC · 6
uteblivande · 6
uteblivet bidrag · 8, 9
utgift · 8, 10, 45
utgiften · 8, 10
utgifter för fartygets drift · 13, 17
utrustning · 5, 38
utsvängda båtar · 9

V

vanskötsel · 15
varm famn se första hamn · 30
varningsljus · 16
varv · 35, 36, 44
varvsbesök · 22
vattenfyllt maskinrum · 42
verklig totalförlust · 8
vrak · 17
vraket · 14, 17, 33, 34
vållande · 9
vård · 16, 31
vårdslöshet · 20, 25, 29, 31
väntetid · 36
värdeminskning · 14, 35, 43

Y

York-Antwerpenreglerna · 13
yttre våld · 14

Z

zinkblock · 14

Å

ålder · 11
ånga · 13
årstiden · 21, 29

Ä

äganderättsförbehåll · 5, 13
äganderättsövergång · 7
ägarförhållande · 22
ägarförhållanden · 7
ägarförhållandena · 7
ägarmajoriteten · 7, 30

Ö

ökning av kostnader · 13
övergivits av besättningen · 32
överta fartyget · 17, 34
övertid · 35, 37