

ALLMÄNNA SVENSKA KASKOFÖRSÄKRINGSVILLKOR FÖR MINDRE FARTYG av år 2022

Antagna av Svensk Försäkring

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

Detta villkor hänvisar till gällande rätt och Allmän Svensk Sjöförsäkringsplan

Försäkringens omfattning

VILLKOR

§1

Föremål som omfattas av försäkringen

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

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

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

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

KOMMENTAR

§1

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

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

VILLKOR

§ 2

Försäkringsvärde

Försäkringsvärdet ska motsvara fartyget samt tillbehörens marknadsvärde.

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

KOMMENTAR

§2

Det taxerade försäkringsvärdet bör återspegla marknadsvärdet vid försäkringens början.

VILLKOR

§ 3

Answarets början och slut

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

KOMMENTAR

§3

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

VILLKOR

§ 4

Förlängning av försäkringstiden SPL 22, 117

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

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

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

VILLKOR

§ 5

Answarets upphörande i förtid

Försäkringen upphör automatiskt att gälla;

- a) om fartyget eller ägarmajoriteten i fartyget och eller dess rederi övergår till annan ägare;
- b) om bestående ägarförhållanden ändras så att det bestämmande ägarinflytandet tillkommer annan än den tidigare ägaren;

- c) om fartygets klass har återkallats;
- d) om klassen överförs till annat klassningssällskap eller på annat sätt avslutats; såvida inte försäkringsgivaren uttryckligen medger att försäkringen ska fortsätta att gälla trots förändringen i ägarförhållandena eller klass;
- e) vid byte av flaggstat.

KOMMENTAR

§ 5

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

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

VILLKOR

§ 6

Försäkringens omfattning

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

- a) verklig eller konstruktiv totalförlust av fartyget;
- b) på fartyget fallande bidrag till gemensamt haveri, bidrag till gemensamma kostnader enligt gällande lag och bestämmelser, inklusive uteblivet bidrag till gemensamt haveri från lasten eller annan bidragsskyldig intressent avseende i det gemensamma haveriet ersättningsgilla skador på fartyget, allt enligt dispasch, som har upprättats i vederbörlig ordning och vunnit laga kraft eller godkänts av försäkringsgivaren; uteblivet bidrag från sådan intressent ersättes dock endast om den försäkrade har uttagit haveriförbindelse och intressentens vägran att utge bidrag grundar sig på kontraktsbrott beträffande fraktavtalet, fartygets bidrag ersättes enligt dispaschen även om bidragsvärdet är högre än det överenskomna försäkringsvärdet på fartyget;
- c) skada, som har föranletts av åtgärd för att fullborda ballastresa eller för att rädda fartyget, då fartyget inte har last ombord, i den omfattning skadan skulle ha ersatts i gemensamt haveri, om fartyget varit lastat, dock att ersättning inte utgår för avlöning och kost under tid för permanent reparation eller för utgifter, som har trätt i stället för sådana kostnader, och att skada på fartyget ersättes enligt bestämmelserna om enskild skada, om detta är förmånligare för den försäkrade;
- d) det skadestånd den försäkrade är skyldig att utge till tredje man enligt gällande skadeståndsrättsliga regler för sådan skada på egendom, som har förorsakats av att fartyget direkt har sammanstött med annat fartyg eller föremål samt även det skadestånd utöver gällande skadeståndsrättsliga regler som försäkringstagaren är skyldig att utge enligt kontrakt för skada vid direkt sammanstötning med bogserbåt eller andra båtar som är behjälpliga vid fartygets manövrering. Tillhör fartyg eller föremål, med vilket försäkrat fartyg sammanstöter, samma ägare som detta, är denna omständighet utan inverkan på försäkringsgivarens ansvar;
- e) skada på maskineriet, men endast om skadan har orsakats av haveri som en direkt följd av att fartyget strandat, stött mot fartyg eller annat föremål (men inte is), kantrat, sjunkit eller skadats av brand, explosion eller åsknedslag;
- f) nedisning och/eller frysning;
- g) varje annan fara som fartyget utsätts för, med de begränsningar som följer av dessa villkor,

h) rimlig kostnad eller uppoffring, som har gjorts i god tro för att avvärja fara och som försäkringsgivaren ansvarar för, eller för att efter inträffad skada förhindra ytterligare skada, även om utgiften eller uppoffringen inte är att relatera 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 ersätts, ersätts inte heller kostnader till följd av skadan med undantag av kostnad för bärgning av fartyget och dispaschkostnader. Kostnad för bärgning av ankare, livbåt och andra tillbehör till fartyget ersätts med avdrag av överenskommen självrisk.

KOMMENTAR

§ 6

b) Förutom bidrag i gemensamt haveri syftar stadgandet på gällande lag bland annat på stadgandet i Sjölagen § 17:6 och bestämmelser avseende kostnader som är gjorda gemensamt för fartyg och last eller för viss del av lasten men som inte är gemensamt haveri.

Kaskoförsäkringen omfattar även uteblivet bidrag avseende skador på fartyget som är täckt i gemensamt haveri.

d) Kaskoassuradörens ersättningskyldighet beträffande skadestånd till tredje man är begränsad till skada som uppkommit till följd av direkt sammanstötning med fartyg eller föremål (kaj e. d.). Ersättning utgår endast för skada på egendom (fartyg med tillbehör, last ombord i annat fartyg och andra föremål) men inte för personskada. Till skada på egendom räknas inte bara fysisk skada på föremålet utan även tidsförlust.

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

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

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

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

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

Kaskoassuradören täcker även det bogserade fartygets kontraktsrättsliga ansvar för skada på bogserbåten som följd av sammanstötning med det bogserade fartyget. Detsamma gäller för andra arbetsbåtar som är behjälpliga vid fartygets manövrering; Kaskoassuradören täcker inget annat ansvar enligt kontraktet. Sålunda inkluderas inte arbets- och bogserbåtar i begreppet "fartyget eller dess båtar" och skada som arbets- och bogserbåt orsakat genom sammanstötning med annat fartyg eller föremål är kaskoassuradören ovidkommande.

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

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

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

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

Is: hänvisning § 8 mom. 2

f) Frysskada ska anses föreligga om del eller utrustning fryst sönder. Försäkringstagaren ska kunna visa att denne varit aktsam och vidtagit rimliga åtgärder för att förhindra frysskador. Detta inkluderar bland annat kontinuerlig tillsyn, värme ombord, stängda överbordventiler, dränerat vattensystem eller tillsatser i vattensystem för att motverka frysning.

h) Kostnader för räddning ur en fara som hotar såväl fartyg som last eller viss del av lasten fördelas regelmässigt i gemensamt haveri eller såsom gemensamma kostnader enligt § 17:6 sjölagen och försäkringsgivaren ansvarar på grund av stadgandet i § 6 b) för det på fartyget fallande bidraget. Enligt c) i samma paragraf ansvarar försäkringsgivaren för räddningskostnader för fartyg i ballast, vilka skulle ha ersatts i gemensamt haveri om fartyget haft last ombord. Stadgandet i § 6 g) får sin väsentliga betydelse i fråga om åtgärder för att avvärja eller begränsa enskild skada på fartyget för vilken försäkringsgivaren ansvarar.

Kravet på att utgift eller uppoffring har varit rimlig innebär att såväl åtgärden varit skälig som kostnaden rimlig. Om utgiften eller uppoffringen i båda dessa avseenden varit försvarlig eller inte får bedömas med hänsyn till situationen och möjligheten till övervägande som fanns när åtgärden vidtogs. Försäkringsgivaren kan, om vederbörande varit i god tro, bli ersättningsskyldig även om en missbedömning har skett och räddningsåtgärden inte har lett till avsett resultat eller blivit för kostsam. Det är utan betydelse om den som företog åtgärden var den försäkrade, befäl, besättning eller utomstående tredje man.

VILLKOR

§ 7

Maximigräns för ansvaret

Kaskoskador

Mom. 1.

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

b) Även om försäkringsbeloppet överskrids ersätter försäkringsgivaren upptill försäkringsbeloppet:

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;

Tredjemanssskador

Mom. 2.

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

Befrielse från vidare ansvar

Mom. 3.

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

KOMMENTAR

§ 7

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

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

VILLKOR

§ 8

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

Mom.2. Enskild, partiell eller total, skada som har uppkommit till följd av is men inte skada genom nedisning och/eller frysning.

Mom.3. Försäkringsgivaren ansvarar inte för direkt skada, indirekt skada eller ansvar, som har förorsakats av:

a) att fartyget använts för olagligt ändamål utom i det fall att den försäkrade varken haft eller borde ha haft 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 orsakats av att den försäkrade uppsåtligen eller vårdslöst underlåtit att vidta rimliga åtgärder för att avvärja eller begränsa sådan miljöskada samt att händelsen inte omfattas av gällande krigsförsäkringsvillkor;

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

e) strejk, lockout eller andra arbetsmarknadskonflikter, upplopp, kravaller eller liknande oroligheter eller terroråd eller liknande handlingar dikterade av politiska, religiösa eller ideologiska motiv samt sabotage, plundring myteri och sjöröveri.

f) eller som 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 ska 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 atomansvarighetslag.

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

Mom.4. Försäkringsgivaren ansvarar inte för;

a) det skadestånd till tredjeman eller för de kostnader som den försäkrade är skyldig utge för

i) skada, som har förorsakats av kemikalier, olja, gas, ånga eller liknande fasta, flytande eller flyktiga ämnen eller för utläggande av länsor eller andra åtgärder för att förebygga dylik skada även om den utgör räddningskostnad eller blir föremål för ersättning i gemensamt haveri enligt avtalade York-Antwerpen-reglerna, eller enligt svenska sjölagen om inget annat avtalats. Försäkringsgivaren ersätter dock kostnader för förebyggande av skada orsakad av läckage från fartyget i docka i samband med besiktning eller reparation av haveriskada ävensom invändig rengöring av dockan efter sådant läckage;

ii) skada som har förorsakats av svallvågor eller eljest genom fartygets manövrering, av bruk av ankare, förtöjnings- eller bogseringsgoods, lastnings- och lossningsanordningar, landgångar eller liknade eller av fartygets last, såvida inte skadan utgör räddningskostnad eller blir föremål för ersättning i gemensamt haveri;

- b) personskada eller för skada på fartygets egen last eller på andra ombord befintliga föremål som inte av den försäkrade ägs, har lånats, lagrats, hyrts eller har köpts på avbetalning med äganderättsförbehåll;
- c) skadestånd till tredje man för skada som har uppkommit när det försäkrade fartyget bogserar annat fartyg, så vida inte bogseringen har föranletts av bärgning under sådana omständigheter, att den måste anses försvarlig;
- d) skada, som har uppstått då det försäkrade fartyget har bärgat annat fartyg och erhållit bärgarlön. Överstiger skadan bärgarlönens belopp ersättes dock den överskjutande delen såsom enskilt haveri.

Mom.5. Försäkringsgivaren ansvarar inte för;

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

Mom.6. Försäkringsgivaren ansvarar inte för;

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

Mom.7. Försäkringsgivaren ansvarar inte för:

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

Mom.8. Försäkringsgivaren ansvarar inte för:

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

KOMMENTAR

§8

Mom. 1. a) Begreppet "normalt bruk" är av central betydelse inom all försäkring. Enkelt uttryckt gäller att försäkringen ska ersätta skador, som inträffar genom en plötslig, utifrån kommande och oförutsebar skadehändelse. Vid objektsförsäkring täcker följaktligen inte försäkringen den värdeminskning som är en följd av normalt bruk eller normalt handhavande av objektet i fråga. Att ge en allmängiltig vägledning för tolkningen av begreppet "normalt bruk" är mycket svårt. Avgörandet får ske med utgångspunkt från vad som är vedertaget inom det verksamhetsområde som fartyget opererar.

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

Mom. 1. d) Undantaget enligt detta moment avser enbart skada på själva delen eller enheten (primärskada). Följdsador omfattas 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 ersätts inte.

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

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

Ett konstruktionsfel föreligger när fartyget eller en del därav vid byggandet eller ombyggnad i något avseende givits en för svag eller annars olämplig konstruktion även om man inte insett eller borde ha insett detta. Om man vid byggande av fartyg till någon fartygsdel använder material som är felaktigt dimensionerat, av olämplig kvalitet eller opassande för ändamålet och denna del brister, ska detta anses som konstruktionsfel och inte som materialfel. Däremot föreligger materialfel om det materialet från början, när det insattes i fartyget var behäftat med fel, vare sig felet kunnat upptäckas eller inte (latent defekt).

Mom. 2.

Skada på fartyget som gått genom eller legat i is, ska anses utgöra skada till följd av is, om inte försäkringstagaren kan styrka att skadan uppkommit på annat sätt. Frysskada ska anses föreligga om del eller utrustning fryst sönder. Försäkringstagaren ska kunna visa att denne varit aktsam och vidtagit rimliga åtgärder för att förhindra frysskador, för att om möjligt ersätta följdskador. Detta inkluderar bl.a. kontinuerlig tillsyn, värme ombord, stängda överbord ventiler, dränerat vattensystem eller tillsatser i vattensystem för att motverka frysning.

Mom. 3. 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 resgoods som innehåller sådana radioaktiva produkter, avfall etc. som anges i undantaget. Begreppet skada avser inte bara fysisk skada utan även förmögenhetsskada.

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

Mom. 4. a i) Sanering av olja och kemikalier på eget skrov till följd av skada eller olyckshändelse ersätts av kaskoförsäkringen

Mom. 4. a ii) Undantaget beträffande skador vållade genom bruk av ankare, förtöjnings- och bogsergods etcetera innebär till exempel att om kajpollaren rycks sönder vid hastig hivning på en tross ersättes inte skadan på pollaren av kaskoassuradören, men är täckt under P&I-försäkringen. Om fartyget vid inhivning stöter mot kajen och åstadkommer skador på denna är skadorna ersättningsgilla.

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

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

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

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

Mom. 6. a) Till skillnad från SPL ersätter försäkringsgivaren inte avlöning, kost och liknande utgifter för fartygets drift till följd av ersättningsgillt haveri. Vid gemensamt haveri ersätts avlöning och kost etcetera även kostnader under förflyttning till reparationsvarv enligt § 30. Kostnader för inkvartering iland av besättningsmän ersätts när de på grund av fartygets skador inte kan bo ombord.

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

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

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

Mom. 8. c) Villkoren innehåller inte något uttryckligt stadgande beträffande solsegel, livbåtskapell eller liknande. Dessa föremål räknas inte till "presenningar" utan är i likhet med

fartygets övriga tillbehör ersättningsgilla om inte förbehåll gjorts även när de skadats eller bortförts av vind eller sjö.

Mom. 8. d) Försäkringsgivaren ersätter inte skador som uppkommer på fartyg och dess tillbehör till följd av törnar och nötning som är mer eller mindre oundvikliga i samband med lossning och lastning. Försäkringsgivaren ersätter t ex skada som tillfogas fartyget av gods som faller ned om lossningsmateriel brister.

Mom. 8. f) Stadgandet ger uttryck för grundsynen att försäkringens omfattning inte ska 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 tydliggöra försäkringens omfattning i samband med nödvändiga kostnader för att omhänderta last har särskilt stadgats i det aktuella villkoret att kaskoförsäkringen inte täcker de utgifter för lossning, lagring och liknande av lasten som behövs för att utföra reparationsarbetet. I de flesta fall är sådana kostnader ersättningsgilla i gemensamt haveri.

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

VILLKOR

§9

Fartområde

Försäkringen gäller inom i försäkringsbrevet angivet fartområde.

Vid ändrat fartområde ska försäkringstagaren söka och få försäkringsgivarens godkännande innan resan påbörjas.

Upplyningsplikt

VILLKOR

§10

Upplyningsplikt vid försäkringens tecknande

Mom. 1. Den försäkrade ska vid försäkringens tecknande lämna försäkringsgivaren alla de upplysningar beträffande fartyget, som denne begär eller som den försäkrade inser vara av betydelse för försäkringsgivaren vid försäkringsriskens bedömning. Upplyningsplikten avser såväl tidigare som nuvarande fartygshistorik.

Annan försäkring

Mom. 2. Försäkras andel av fartyget eller något till fartyget knutet intresse hos annan försäkringsgivare ska den försäkrade lämna upplysning om detta och med uppgift om namnet på försäkringsgivaren. Försummas detta och kan försummelsen anses ha medfört skada för försäkringsgivaren är försäkringsgivaren 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 försäkringstagaren, utan att svikligt förfarande kan anses ha förelegat, uppgivit eller förtigit något förhållande under sådana omständigheter, att det skulle strida mot tro och heder att med vetskap om detta förhållande åberopa avtalet, är avtalet inte bindande för försäkringsgivaren, men försäkringsgivaren äger rätt till hela den avtalade premien.

Oriktig uppgift, god tro

Mom. 4. Kan det antas, att försäkringstagaren vid avtalets slutande varken insåg eller borde ha insett, att en av försäkringstagaren lämnad uppgift var oriktig, är oriktigheten utan inverkan på försäkringsgivarens ansvar. Försäkringsgivaren äger rätt att säga upp avtalet som upphör fjorton dagar efter uppsägningen.

Oriktig uppgift i annat fall. Vårdslöst förtigande.

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

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

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

Påkallande av ansvarsfrihet

Mom. 6. Får försäkringsgivaren kännedom om sådant som avses i mom. 4 och 5 och ger försäkringsgivaren utan oskäligt uppehåll den försäkrade meddelande om i vilken omfattning försäkringsgivaren vill bli fri från ansvar får sådan befrielse inte vidare åberopas av försäkringsgivaren.

När oriktig uppgift eller förtigande är utan inverkan på ansvarigheten.

Mom. 7. Oriktig uppgift eller förtigande är utan inverkan på försäkringsgivarens ansvar, där försäkringsgivaren haft eller borde ha haft kännedom om rätta förhållandet, även där den omständighet som uppgiften eller förtigandet avsåg var utan betydelse för försäkringsgivaren eller efter avtalets slutande upphört att ha betydelse för försäkringsgivaren.

VILLKOR

§11

Upplyningsplikt under försäkringstiden

Mom. 1. Får den försäkrade efter försäkringens tecknande kännedom om omständighet som i § 10 sägs ska försäkringstagaren utan dröjsmål lämna försäkringsgivaren upplysning om detta.

Rekvireras fartyget av officiell myndighet ska den försäkrade utan dröjsmål göra anmälan om detta.

Den försäkrade är också skyldig att utan dröjsmål anmäla förändringar avseende fartygets drift

(s k management och liknande).

Mom. 2. Försäkringstagaren är skyldig att utan dröjsmål göra anmälan om sådan resa som med hänsyn tagen till fartygets typ, storlek och djupgående, årstiden samt andra på resan inverkan omständigheter uppenbarligen medför avsevärt större risk än som kan antas vara förutsatt vid försäkringens tecknande.

Får den försäkrade kännedom om att befälhavaren utan försäkringstagarens samtycke företar resa utanför fartområdet ska försäkringstagaren utan dröjsmål underrätta försäkringsgivaren om detta.

Mom. 3. Sedan anmälan inkommit åligger det försäkringsgivaren i fall som anges i mom. 2 att utan dröjsmål meddela vilka villkor försäkringsgivaren kräver för att täcka risken för resan.

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

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

KOMMENTAR

§11

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

Mom. 2. Bestämmelserna motsvarar i stort sett vad som gäller enligt SPL.

Säkerhetsföreskrifter

Sjövärdighet

Framkallande av försäkringsfall

VILLKOR

§12

Säkerhetsföreskrifter

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

Mom. 2. Drivmedel och smörjolja ska vara av lägst den kvalitet som föreskrivs av motortillverkarna.

Fartyget ska ha tillräckligt bränsleförråd för avsedd resa med beaktande av att resan kan komma att ta längre tid än som normalt beräknas. Försäkringsgivaren ersätter inte kostnad föranledd av försummelse i detta avseende.

Mom. 3. Brandfarligt, explosivt, frätande eller annat farligt gods får endast hanteras och transporteras under betryggande former och med iakttagande av tillämpliga säkerhetsföreskrifter avseende sådant gods.

Däckslast får föras endast i så stor mängd och stuvad på sådant sätt att fartyget i alla avseenden befinner sig i fullt sjövärdigt skick.

Last, redskap och annan utrustning, som har benägenhet att förskjuta sig, får inte föras löst ombord om inte fullt betryggande anordningar vidtagits till förhindrande av förskjutning.

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

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

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

KOMMENTAR

§12

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

VILLKOR

§ 13

Bristande sjövärdighet

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

Försäkringsgivaren ska visa att fartyget inte varit i sjövärdigt skick.

Den försäkrade ska visa att han varken hade eller borde ha haft kännedom om fartygets bristande sjövärdighet vid sådan tidpunkt att han hade kunnat ingripa samt att göra det antagligt att den bristande sjövärdigheten inte hade ett samband med haveriet.

KOMMENTAR

§13

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

Fartyget ska ha varit osjövärdigt,
osjövärdigheten ska ha förorsakat skadan,
den försäkrade ska ha eller borde haft kännedom om bristerna samt
att kännedom ska 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 ska visa att fartyget inte var i sjövärdigt skick medan den försäkrade ska visa att han känt eller borde ha känt till bristerna samt att han inte tidsmässigt kunnat ingripa för att förhindra skadan. Vidare ska den försäkrade kunna göra det antagligt att det inte fanns något samband mellan den påvisade osjövärdigheten och skadan.

VILLKOR

§14

Verkan av grov vårdslöshet eller uppsåt

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

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

KOMMENTAR

§14

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

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

Premier

VILLKOR

§ 15

Premie

Mom. 1. Premien ska erläggas i förskott för den eller de betalningsperioder som avtalats. Erläggs inte premien utan dröjsmål, är försäkringsgivaren fri från ansvar, om inte annat avtalats.

Mom. 2. Erläggs inte premien i rätt tid har försäkringsgivaren rätt att säga upp avtalet till upphörande enligt § 22.

Mom. 3. Upphör försäkringen i förtid har försäkringsgivaren rätt endast till så stor del av premien, som avser den tid under vilken fartyget har varit försäkrat. För mycket erlagd premie ska återbetalas. Om försäkringsgivaren har betalat eller kommer att betala ersättning överstigande dubbla årspremien får försäkringsgivaren tillgodoräkna sig hela den avtalade årspremien.

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

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

Mom. 6. Om försäkringsgivaren utbetalar ersättning för totalförlust har försäkringsgivaren rätt att tillgodoräkna sig hela den avtalade premien.

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

Bevis om försäkringsavtal

VILLKOR

§ 16

Bevis om försäkringsavtal

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

KOMMENTAR

§ 16

Med skriftligt bevis menas legalt giltig handling som avser försäkringsavtalet.

Fareökning och uppsägningsgrunder

VILLKOR

§ 17

Avvikelse från fartområde

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

Första stycket 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. Återförs 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 återförs fartyget till överenskommet fartområde ansvarar försäkringsgivaren för haveri som därefter inträffar, men endast i den mån avvikelsen har varit utan betydelse för haveriet.

VILLKOR

§ 18

Riskökning med den försäkrades samtycke

Om, genom den försäkrades åtgärd eller samtycke, ett i försäkringsavtalet eller till försäkringsgivaren uppgivet förhållande ändras, så att risken ökas utöver vad försäkringsgivaren tagit i beräkning då försäkringsavtalet träffades, är försäkringsgivaren fri från ansvarighet om försäkringsgivaren under sådana ändrade förhållanden överhuvud inte skulle ha meddelat försäkring.

Om försäkringsgivaren skulle ha meddelat försäkring med kännedom om sådan riskökning som i första stycket sägs, men fordrat högre premie eller uppställt andra villkor än de i försäkringsavtalet upptagna, svarar försäkringsgivaren för skada endast i den mån försäkringstagaren visar att riskens ökning varit utan betydelse för skadans inträffande och omfattning.

Det åligger den försäkrade att utan oskäligt uppehåll anmäla till försäkringsgivaren om en riskökning inträffat

VILLKOR

§ 19

Riskökning utan den försäkrades samtycke

Uppkommer utan den försäkrades åtgärd eller samtycke sådana ändrade förhållanden, att risken ökas som i § 18 sägs, och har den försäkrade underlåtit att utan oskäligt uppehåll från det han fick kännedom om riskökningen anmäla detta till försäkringsgivaren, ska vad i § 18 stadgas äga tillämpning.

VILLKOR

§ 20

Påkallande av ansvarsfrihet vid riskökning

När försäkringsgivaren får kännedom om att risken har ökats, skall försäkringsgivaren utan oskäligt uppehåll meddela den försäkrade om och i vad mån försäkringsgivaren vill göra sin rätt gällande enligt som i § 18 och § 22 sägs. Sker det inte förlorar försäkringsgivaren sin rätt.

VILLKOR

§ 21

Riskökning utan inverkan

Ökning av risken inverkar inte på försäkringsgivarens ansvarighet, om det förhållande vari förändring har ägt rum blivit återställt eller riskens ökning på annat sätt har upphört att vara av betydelse.

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

VILLKOR

§ 22

Försäkringsgivarens uppsägningsrätt

Försäkringsgivaren har rätt att säga upp försäkringen;

Mom. 1. Omedelbart;

1a) då den försäkrade avsiktligt har framkallat, försökt att framkalla haveri eller har förorsakat haveri genom grov vårdslöshet;

1b) 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 som fartyget användes;

1c) då fartyget har blivit osjövärdigt till följd av haveri eller av annan orsak och den försäkringstagaren underlåter att inom rimlig tid försätta det i sjövärdigt skick;

1d) då fartyget rekvireras av officiell myndighet;

1e) då fartyget används till olovlig in- eller utförsel eller annat olagligt ändamål och den försäkrade har känt till eller bort känna till förhållandet vid sådan tidpunkt, att han hade kunnat ingripa;

1f) då fartyget används 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;

1g) då säkerhetsföreskrift av betydelse genom grov vårdslöshet eller uppsåtligt har åsidosatts av försäkringstagaren eller av någon som har att på hans vägnar svara för att föreskriften följs och det kan antas att givna föreskrifter även i framtiden kommer att åsidosättas;

Mom. 2. Efter fjorton dagar;

2a) då den försäkringstagaren vid försäkringens tecknande har lämnat oriktig uppgift angående förhållande av betydelse för försäkringsgivaren utan att den försäkrade därvid har insett eller bort inse, att uppgiften var oriktig; uppsägning ska ske utan oskäligt uppehåll efter det försäkringsgivaren har fått kännedom om den oriktiga uppgiften;

2b) då på annat sätt än ovan i denna paragraf genom någon åtgärd av försäkringstagaren eller någon med försäkringstagaren samtyckt, ökat försäkringsgivarens risk utöver vad försäkringsgivaren måste anses ha tagit i beräkning vid försäkringens tecknande;

2c) då den försäkrade inte har betalat premie i rätt tid och inte betalat premien före uppsägningen;

2d) 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;
2e) då den försäkringstagaren vid upprepade tillfällen har underlåtit att lämna försäkringsgivaren sådant meddelande om resa utanför fartområde som avses i § 9 och sådana omständigheter inte föreligger att avvikelser enligt § 17 stycke 2 kan anses försvarliga;
2f) vid byte av managementföretag och liknande, som väsentligt påverkar försäkringsgivarens riskbedömning;
2g) då försäkringstagaren försatts i rekonstruktion, konkurs, på annat sätt kommit på obestånd eller dödsbo.

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

KOMMENTAR

§ 22

1g) som förslag till någon som har att svara för försäkringstagaren ges här exemplet befälhavaren.

2f) med managementföretag menas management hänförlig till fartygets drift såsom tekniskt management och besättningsmanagement.

VILLKOR

§ 22 A

Den försäkrades uppsägningsrätt

Om den försäkrade får meddelande om tilläggspremie eller ändrade försäkringsvillkor med anledning av inträffad riskökning, äger den försäkrade rätt att inom 14 dagar säga upp försäkringsavtalet med omedelbar verkan. Sker det inte är den försäkrade bunden till de ändrade bestämmelserna om premier och villkor.

Skador och skadereglering

VILLKOR

§ 23

Åtgärder vid haveri

Mom. 1. Då haveri befaras eller har inträffat ska den försäkrade snarast möjligt underrätta försäkringsgivaren om detta och själv efter förmåga vidtaga av omständigheterna nödvändiga åtgärder för avvärjande och minskning av skada samt för att tillvarata försäkringsgivarens rätt.

Det åligger försäkringstagaren att följa de föreskrifter försäkringsgivaren lämnar med anledning av haveriet.

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

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

Mom. 3. Försäkringstagaren ska ålägga fartygets befälhavare att snarast möjligt underrätta

honom om befarat eller inträffat haveri och att i brådskande fall på snabbaste sätt direkt underrätta försäkringsgivaren eller dennes närmaste ombud.

Försäkringsgivaren har rätt att lämna försäkringstagaren eller i brådskande fall befälhavaren föreskrifter angående vad som vid haveri ska iakttas. Försäkringstagaren och befälhavaren är skyldiga att följa försäkringsgivarens föreskrifter, men ska, intill dess sådana mottagits, själva vidta av omständigheterna nödvändiga åtgärder för fartygets bärgning och vård, avvärjande av ytterligare skada samt tillvarata försäkringsgivarens rätt.

Mom. 4. Åsidosätter försäkringstagaren genom grov vårdslöshet eller uppsåtligen vad försäkringstagaren åligger och kan det antas, att detta har orsakat försäkringsgivaren skada, är försäkringsgivaren i motsvarande mån berättigad till skäligt avdrag på ersättningsbelopp eller till fullständig befrielse från ersättningskyldighet.

VILLKOR

§ 23 A

Besiktning

Har fartyget lidit skada, som kan antas omfattas av försäkringen, ska skadan snarast möjligt besiktigas på det sätt försäkringsgivaren föreskriver. Medger inte omständigheterna att försäkringsgivarens föreskrifter kan inhämtas, ska befälhavaren, om skadan är av betydelse, anordna vederbörlig besiktning eller låta besiktiga skadan under brukliga former.

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

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

VILLKOR

§ 24

Totalförlust

Totalförlust skall anses föreligga:

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

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

VILLKOR

§ 25

Totalförlust (obärgat fartyg)

Har fartyget varit utsatt för haveri och har, utan att det beror på den försäkrade, bärgningen av fartyget inte påbörjats inom sex månader eller inte fullbordats inom tolv månader från

den dag försäkringsgivaren fick meddelande om haveriet eller har alla bärgningsförsök dessförinnan givits upp, ska totalförlust anses föreligga. Har isförhållanden förhindrat bärgningsarbetet utsträcks tiden i motsvarande mån. Försäkringsgivaren har rätt att på egen bekostnad och eget ansvar försöka bärga fartyget. Den försäkrade ska i så fall göra vad på försäkringstagaren ankommer för att möjliggöra för försäkringsgivaren att genomföra bärgningen.

KOMMENTAR

§ 25

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

VILLKOR

§ 26

Konstruktiv totalförlust

Mom. 1. Den försäkrade har rätt till ersättning för totalförlust (konstruktiv totalförlust) då fartyget har så omfattande haveriskador att reparationskostnaderna uppgår till minst 80 % av det överenskomna försäkringsvärdet på fartyget eller av fartygets motsvarande fulla marknadsvärde i oskadat skick vid tidpunkten för försäkringens tecknande om detta värde överstiger det överenskomna försäkringsvärdet.

Vid beslut om rätt till ersättning för konstruktiv totalförlust inkluderas även sådana haveriskador som har inträffat, blivit anmälda till och besiktigade av respektive försäkringsgivare inom tre år före det haveri som har föranlett begäran om ersättningen. Till reparationskostnader räknas alla kostnader för förflyttning till reparationsort samt för reparationen, dock inte bärgarlön.

Mom. 2. Förutsättningarna för rätt att begära ersättning för konstruktiv totalförlust ska utredas genom besiktning som avses i § 23, mom.5 och genom inhämtande av anbud.

Mom. 3. Har besiktning klargjort att fartyget lidit så stora skador att det inte kan eller inte är värt att repareras, dvs att fartyget har kondemnerats, har försäkringsgivaren trots allt rätt att flytta fartyget till annan ort om försäkringsgivaren genom anbud kan visa att konstruktiv totalförlust kan undvikas.

Finns sådant anbud är besiktningen inte bindande för försäkringsgivaren. Kostnaden för förflyttningen ska i sådana fall ersättas av försäkringsgivaren och inräknas inte i reparationskostnaden.

Uppstår skador under förflyttningen ska dessa inräknas i de vid haveriet uppkomna skadorna.

Har förflyttningen inte påbörjats inom sex månader från den dag försäkringsgivaren fick meddelande om haveriet ska kondemnationen stå fast.

KOMMENTAR

§ 2 Angiven reparationskostnad beräknas utan självriskavdrag.

VILLKOR

§ 27

Ersättning för totalförlust

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

Utbetalas totalförlustersättning har försäkringsgivaren rätt att överta fartyget. Avstår försäkringsgivaren från denna rätt kan försäkringsgivaren göra skäligt avdrag från försäkringsersättningen för fartygets eventuella restvärde.

Mom. 2. Även om den försäkrade är berättigad till ersättning för konstruktiv totalförlust står den försäkrade fritt att i stället kräva ersättning efter reglerna för partiell skada. Försäkringsgivarens ersättningsskyldighet är dock i sådant fall begränsad till försäkringsbeloppet med avdrag av det eventuella restvärdet.

KOMMENTAR

§ 27

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

VILLKOR

§ 28

Tid, plats och sätt för reparation

Mom. 1. Innan den försäkrade låter verkställa reparation av skada för vilken försäkringsgivaren ansvarar ska försäkringstagaren 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 försäkringsgivaren finner lämpligt.

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

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

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

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

KOMMENTAR

§ 28

Mom. 2. Med varv likställs även andra relevanta reparationsföretag.

Mom. 4. Det här omnämnda fallet av reparation av skada " på ett mera omfattande sätt eller med dyrare material än som krävs för att försätta fartyget i samma skick som före haveriet

"" avser bland annat förstärkningsarbeten som utförs på fartyg i samband med reparation. All reparation genom insättande av ny del i stället för gammal sliten del kan argumenteras innebära en viss förstärkning av fartyget, men stadgandet avser inte sådan "förstärkning".

VILLKOR

§ 29

Provisorisk reparation

Försäkringsgivaren ersätter kostnader för provisorisk reparation om permanent reparation inte kan utföras på den plats fartyget befinner sig och den provisoriska reparationen är nödvändig för fullbordande av resan eller fartygets förflyttning till plats där permanent reparation kan utföras.

I andra fall ersätter försäkringsgivaren hälften av kostnaden för provisorisk reparation av ersättningsgill skada. Om provisorisk reparation visar sig ha medfört besparing för försäkringsgivaren, ersätts upptill inbesparat belopp eller med hälften av reparationskostnaden, beroende på vilken ersättning som är fördelaktigast för den försäkrade.

KOMMENTAR

§ 29

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

Då besparing för permanent reparation har uppnåtts för försäkringsgivaren genom utförande av provisorisk reparation är det naturligt att inom ramen för sådan besparing ersätta kostnaderna upp till max 50% eller besparingen. Den till beloppet största ersättningen, 50% eller besparingen, utgår i sådana fall.

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

§ 30

Förflyttning av fartyget

Försäkringsgivaren ersätter kostnaderna för fartygets deviation till plats där reparation kan utföras, här inkluderar lön och kost till den ombordvarande besättningen samt bränsle, maskinförnödenheter och liknande direkta kostnader för fartygets drift.

Förflyttningskostnader efter avslutad reparation ersätts inte, såvida det inte är fråga om fall som i § 6 b) eller c).

KOMMENTAR

§ 30

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

Om fartyget på g a ett ersättningsgillt haveri tas ur trafik och devierar till reparationshamn bör kostnaderna för förflyttningen i sin helhet betalas av försäkringsgivaren. Detta gäller även om en del arbeten för försäkringstagarens räkning samtidigt utföres, såvida dessa rederiarbeten inte är nödvändiga för fartygets sjövärdighet eller i övrigt är av sådan natur att de måste åtgärdas utan dröjsmål. Om så är fallet delas kostnaderna för fartygets förflyttning lika mellan försäkringsgivaren och den försäkrade.

Dock, om däremot förflyttningen sker endast i avsikt att möjliggöra rederiarbeten och man vid till exempel dockningen upptäcker haveriskador som omfattas av försäkringsgivarens ersättningsskyldighet, men som var okända då förflyttningen påbörjades, förpliktigar detta inte försäkringsgivaren att delta i förflyttningskostnaden.

VILLKOR

§ 31

Fördelning av kostnader i samband med reparation

Kostnader i samband med reparation, vilka är gemensamma för arbeten för vilka försäkringsgivaren ansvarar och för arbeten som inte omfattas av försäkringen, fördelas med hänsyn till den tid som skulle ha använts om arbetena hade utförts var för sig.

Gemensamma kostnader, som inte beror på reparationstidens längd, fördelas lika.

Kostnader som i första stycket omnämnts och som har uppkommit som en omedelbar följd av haveri ersätts fullt ut av försäkringsgivaren, dock att kostnaderna ska fördelas enligt första stycket om det samtidigt utförs rederiarbeten som avser sjösäkerheten eller som krävs av klassificeringssällskap eller tillsynsmyndighet.

KOMMENTAR

§ 31

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

Om fartyget som en följd av haveriskada måste tas ur trafik för reparation av denna skada ersätts gemensamma kostnader i den mån de är erforderliga för reparation av skadan fullt ut av försäkringsgivaren, även om den försäkrade nyttjar tillfället att samtidigt utföra arbeten för egen räkning.

Gemensamma kostnader för arbeten med anledning av sjösäkerheten eller enligt krav från klassningssällskap eller tillsynsmyndighet fördelas enligt stadgandets första stycke. Det anses inte rimligt att försäkringsgivaren även ska ersätta sådana kostnader som är av tvingande natur och som inte omfattas av försäkringen. Detsamma gäller övriga klassarbeten som inbesparar en kommande torrsättning.

Förutsättningen för att försäkringsgivaren ska delta i betalningen av gemensamma kostnader är att kostnaden för reparation av haveriskadan utan tillägg av gemensamma kostnader överstiger gällande självrisk. Denna förutsättning gäller inte;

- a) vid haveriskada där fartyget måste tas ur trafik för reparation av skadan eller
- b) vid haveriskada vars reparationstid överskrider tiden för övriga arbeten.

VILLKOR

§ 32

Oreparerad skada

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

Ersättning för oreparerad skada utgår inte om fartyget säljs för upphuggning eller för annat ändamål för vilket skadan saknar betydelse.

VILLKOR

§ 33

Okänd skada

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

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

Mom. 2. a) En skada som är okänd vid försäkringstidens början och som ger upphov till en ny skada, s.k. följdskada, ska hänföras till den försäkring som var gällande när den nya skadan inträffade.

Mom. 2. b) 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 inte.

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.

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

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

Försäkringstagaren är alltid skyldig att bistå försäkringsgivaren med all information som kan vara av betydelse för bedömning av skadefallet.

VILLKOR

§ 34

Självrisk

Mom. 1. Vid utbetalning av ersättning för enskild, partiell skada på fartyget görs avdrag med den avtalade självrisk för varje haveri.

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

Kostnader i samband med skadan och ersättningens beräkning samt räddningsskador enligt § 6 h) ersätts utan självriskavdrag.

Mom. 2. Vid utbetalning av ersättning för skadestånd till tredje man görs avdrag med den avtalade självrisk för varje haveri.

KOMMENTAR

§ 34

Vägledande för bedömningen är om uppkomna skador har en gemensam och samtidig orsak. Hårtvädersskador som uppkommer i hamn vid olika tillfällen räknas som skilda haverier.

Ibland föreligger ett sådant samband mellan olika händelser att det kan vara svårt att avgöra om uppkomna skador ska hänföras till ett eller flera haverier. Uppkommer brand på fartyg som ligger under reparation eller inträffar kollision eller grundstötning under förflyttning till varv föreligger två separata haverier.

VILLKOR

§ 35

Ersättningskrav och bevisskyldighet

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

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

KOMMENTAR

§ 35

Skyldigheten att "visa att skadan är ersättningsgill" innebär att det krävs av den som yrkar ersättning att klargöra att skadan har förorsakats av en händelse för vilken försäkringsgivaren ansvarar enligt § 6, t.ex. att händelsen inträffat under försäkringstiden, inom avtalat fartområde etc. Om detta inte är möjligt måste detta i vart fall göras övervägande sannolikt.

Försäkringstagaren ska alltid styrka skadans omfattning. Däremot krävs det av försäkringsgivaren att visa på de invändningar mot ersättningskyldighet som försäkringsgivaren vill göra gällande med stöd av bestämmelserna i bl.a. §§ 8, 13 och 14.

VILLKOR

§ 36

Preskription

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

Har försäkringsgivaren skriftligen förelagt den försäkrade att inom viss tid inte understigande sex månader från meddelandet mottagits påkalla skiljeförfarande enligt § 40. Efterkommer den försäkrade inte föreläggandet har han förlorat varje rätt till ersättning.

VILLKOR

§ 37

Förskott

Den försäkrade ska snarast möjligt underrätta försäkringsgivaren om det ungefärliga beloppet av kommande större haveriutgifter och lämna försäkringsgivaren tillräckliga uppgifter för beräkning av förskott.

Försäkringsgivaren har rätt att till den försäkrade betala ut förskottupp till hela det beräknade ersättningsbeloppet. Sedan den försäkrade underrättat försäkringsgivaren när och med vilket belopp en större utgift med anledning av haveri förfaller till betalning, sedan det även blivit utrett till vilket belopp försäkringsgivarens ersättningskyldighet kommer att minst uppgå, har den försäkrade rätt att kräva ett skäligt förskott på det beräknade ersättningsgilla beloppet. Försäkringsgivaren blir därmed skyldig att betala förskott till den försäkrade för utgifter som har betalats av den försäkrade och som faller inom det

beräknade ersättningsgilla beloppet. Övriga utgifter inom det beräknade ersättningsgilla beloppet, vilka ännu inte har betalats av den försäkrade, kan försäkringsgivaren förskottsvis betala efter eget val antingen till den försäkrade eller till den tredje man som har fordran gentemot den försäkrade.

KOMMENTAR

§ 37

För utgifter, beräknade eller fakturerade men som ännu inte är betalade, har försäkringsgivaren rätt att förskottsvis betala ut antingen direkt till den försäkrade eller till annan som har en fordran på den försäkrade.

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

VILLKOR

§ 38

Utbetalning av ersättning

Mom. 1. Sedan det av behovet påkallade underlaget har inkommit till försäkringsgivaren ska försäkringsgivaren, om ersättning avser totalförlust inom fjorton dagar, annars inom tre månader, överlämna sin ersättningsberäkning till den försäkrade. Enas försäkringsgivare och den försäkrade ska ersättningen utbetalas inom en månad därefter. I annat fall gäller vad i mom.2 sägs.

Mom. 2. Försäkringsgivaren är inte skyldig att direkt till försäkringstagaren betala ut annan eller större del av den slutligt överenskomna eller på annat sätt fastställda ersättningen än vad som motsvarar av den försäkrade redan betald del av skadan. Ersättning för sådan del av skadan, som ännu inte har betalats av den försäkrade, kan försäkringsgivaren betala direkt till tredje man, som i enlighet med ersättningsberäkningen har ett godkänt betalningskrav mot den försäkrade.

Mom. 3. Försäkringsgivaren kan kvitta varje förfallen fordran hos den försäkrade mot förskott, ersättning eller premieåterbäring, som den försäkrade kan uppbära av försäkringsgivaren.

VILLKOR

§ 39

Inteckning i fartyg

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

VILLKOR

§ 40

Twist angående ersättningsskyldighet

Om inte annat avtalats ska tvister som uppstår i anledning av detta avtal ska slutligt avgöras genom skiljedomsförfarande administrerat av Stockholms Handelskammars Skiljedomsinstitut (SCC).

Regler för Förenklat Skiljeförfarande ska tillämpas om det omtvistade värdet är mindre än 1 miljon kronor och om det omtvistade värdet uppgår till 1 miljon kronor eller mer ska Skiljedomsregler tillämpas. Det omtvistade värdet omfattar kändandens yrkande i påkallelsekriften samt genkärsmål som framställts i svaret över påkallelsekriften.

Begränsningen i fråga om en skiljemans nationalitet i SCC:s skiljereglemente ska inte tillämpas.

Skiljenämnden ska svara för att skiljedomen snarast efter domens givande översänds till Svensk Försäkrings Sjöutskott.

Skiljeförfarandets säte ska vara Stockholm.

Språket för förfarandet ska vara svenska.

Svensk lag ska tillämpas på tvisten.

Handlingar som åberopas i förfarandet behöver inte översättas till svenska om de är avfattade på engelska språket.

VILLKOR

§ 41

Försäkringsgivarens ansvar och åtgärder mot tredje man

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

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

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

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

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

Mom. 5. Försäkringstagaren ska 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 skal alltid beredas tillträde till fartyget för att företa de besiktningar och undersökningar som försäkringsgivaren anser nödvändiga för försäkringsfallets handläggning.

VILLKOR

§ 42

Ställande av säkerhet för bärgarlön eller skadestånd

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

Ställer försäkringsgivaren säkerhet, trots att försäkringsgivaren inte har någon sådan skyldighet, ska den försäkrade ersätta föranledda kostnader och/eller förluster.

KOMMENTAR

§ 42

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

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

VILLKOR

§ 43

Regressrätt

Betalar försäkringsgivaren ersättning till den försäkrade eller till skadelidande inträder försäkringsgivaren i den försäkrades rätt gentemot tredje man. Försäkringsgivaren har rätt att få tillbaka utbetald ersättning på grund av regressanspråk samt att föra regresstalan i eget namn vid domstol.

Erhålls skadestånd från tredje man med större nettobelopp än utgiven försäkring ersättning med tillägg av ränta har den försäkrade rätt till överskottet.

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

Försäkringshandlingar

VILLKOR

§ 44

Försäkringshandlingar ombord

I den mån det krävs, ska den försäkrade tillse att alla relevanta försäkringshandlingar samt andra av försäkringsgivarens instruktioner och anvisningar, finns ombord.

Befälhavaren ska noggrant följa ovannämnda villkor och föreskrifter.

Definitioner

Försäkringstagare och den försäkrade ses som synonymt i detta villkor.