

VEJLEDNING

om

FORSIKRING AF SKIBE

1. Indledning

Formålet med denne vejledning er at redegøre for praksis og introducere den engelsksprogede terminologi, der anvendes ved forsikring af kommercielle skibe. Sigtet er også at beskrive de forhold, som i forbindelse med skibsfinansiering bør overvejes af rederne i samråd med långivere og rådgivere. Vi fokuserer således ikke på den del af søassurancen, der vedrører forsikring af last eller passagerer.

2. Forsikringsformerne

I den almindelige forsikringsret sondres mellem to hovedformer i risikoafdækning, nemlig på den ene side kasko, som også kaldes skadesforsikring, og på den anden side ansvarsforsikringen.

Skibsforsikringer opdeles lidt anderledes. Her opererer man per tradition med tre hovedgrupper, nemlig kaskoforsikring, P&I-forsikring og krigsforsikring.

I kaskopolicer indgår dog visse elementer af ansvarsforsikring, nemlig i tilfælde af sammenstød. Området for P&I-dækning er som udgangspunkt ansvaret over for tredjemand. For begge forsikringer undtages den del af risikoen, der knytter sig til besejling af områder med krig og krigslignende handlinger. Denne risiko dækkes i stedet af særskilt tegnede krigsforsikringer.

Herudover vil der blive omtalt en række yderligere forsikringsformer, som er knyttet til de anførte hovedtyper.

3. Kasko

Kaskoforsikringen (*Hull and Machinery*, forkortet *H&M*) er den centrale forsikring for reder såvel som for långiver. Udbyderne er både de hjemlige forsikringselskaber og en række internationale assurandører, hvor London-markedet er det største forum.

Kaskodækningens hovedområder er:

- Totaltab af skib
- Partiel skade på skibet
- Bjærgning
- Rederiets ansvar over for tredjemand ved sammenstød.

Kaskoens dækningsfelt er geografisk afgrænset til visse *trading limits*. Der opereres med et standard-sæt for disse begrænsninger kaldet *Institute Warranty Limits*, forkortet *IWL*. Efter disse *limits* udelukkes sejlads i krigsområder. Andre begrænsninger kan eksempelvis være vintersejlads i den øvre del af Østersøen og på Great Lakes. Udover disse *IWL*-begrænsninger gælder for kaskodækningen også andre forsikringsmæssige begrænsninger baseret på karakteren af den last, der må tages ombord. Eksempelvis er der forbud mod enhver form for nuklear last.

For så vidt angår såkaldt partiel skade, vil der ved tegning af forsikring ske en opdeling i skrog og maskineri, herunder oftest med en højere selvrisko for skade på maskineriet (og andre mekaniske dele). Dette skyldes, at den vedligeholdelseskrævende maskindel er langt mere udsat for (bekosteligt) havari, end tilfældet er for skrog og skrogdele.

Med hensyn til sammenstødsansvaret bør man være opmærksom på, at der gælder forskellige principper for fordelingen af disse risici. Således ligger hele dækningen i skandinaviske, amerikanske og tyske vilkår hos kaskoassurancen, mens de engelske kaskoassurandører alene dækker 3/4. Den resterende 1/4 vil i stedet kunne afdækkes under P&I.

For den traditionelle (landbaserede) kasko er udgangspunktet, at det er handelsværdien af det forsikrede aktiv opgjort på skadestidspunktet, der dækkes. I søkaskopolicer vil det imidlertid oftest fremgå, at det er skibsværdien på tidspunktet for forsikringens tegning eller fornyelse, der skal lægges til grund for et skadesopgør. Baggrunden herfor er de meget hurtige og store markedsmæssige værdiændringer, som fartøjerne er udsat for.

Et fænomen, der har fundet særlig udbredelse i søkasko, er den såkaldte "takserede police" (ofte betegnet enten som *Valued Policy* eller *Assessed Insurable Value*). Heri ligger, at forsikringstager og assurandør på forhånd enes om at lægge en bestemt værdi til grund for udbetaling af erstatningssummer, der således kan vise sig at være større end den reelle handelsværdi. I søkasko er forsikringselskabet som udgangspunkt bundet af en sådan vedtagelse, mens der i andre forsikringsforhold ikke vil blive ydet fuld dækning, såfremt der beviseligt er tale om overforsikring. For en långiver er det naturligvis en betryggelse, hvis policen er tegnet med takseret værdi, der overstiger det ydede lån.

Långiverens sikkerhed i kaskosummen etableres ved, at der hos assurandøren foretages notering af panthaverdeklaration, således at forsikringssummen ikke kan udbetales uden den berettigedes godkendelse. For danske søassurandørers vedkommende opereres der med en standardklausul. Denne indebærer yderligere, at forsikringsvilkårene ikke kan ændres væsentligt uden tiltrædelse fra den berettigede, samt at der gives besked, hvis rederen ikke rettidigt sørger for fornyelse af police, eller præmie ikke betales til tiden. Den berettigede har herved mulighed for at holde policen i kraft, men hæfter til gengæld for præmie.

Efter engelsk forsikringspraksis sker notering af panthaverinteressen på baggrund af en individuelt formuleret *Assignment of Insurance* (transport i forsikringssum) med tilhørende *Notice of Assignment* (denuntiationsmeddelelse). Disse dokumenter udfærdiges og underskrives i reglen samtidig med panteaftalen (*Deed of Covenants*). Ved notering heraf bør man være opmærksom på, at tegningen på London-markedet sker via en forsikringsmægler (*broker*) på vegne en eller flere assurandører. Hvor flere assurandører er med kaldes det et syndikat. Om det er tilstrækkeligt kun at anmelde panthaverinteressen over for den pågældende *broker*, må afgøres ud fra den udstedte *Cover Note*, (dvs. dækningsbeviset).

Ved tilrettelæggelse af vilkårene for panthaverdeklarationen bør långiver have øje for størrelsen af skader ved småhavariet, som udbetales direkte til rederiet. Ofte sættes denne sats til 10 % af den samlede forsikringssum, men der er intet til hinder for at træffe anden aftale herom. I den internationale forsikringsterminologi går denne sats under betegnelsen *minor casualty figure*.

Som et tillæg til kaskoforsikringen ses den såkaldte "kaskointeresseforsikring" (*Increased Value on H&M*). Denne dækker forskellen mellem skibets forsikringsværdi og det beløb, der måtte vise sig at være nødvendigt for at erstatte skibet med en nybygning eller andet brugt skib. Denne dækning træder kun i kraft, hvor der er tale om erstatning for totaltab eller det såkaldte "konstruktiv totaltab" (*Constructive Total Loss* ofte forkortet *CTL*). *CTL* dækker det forhold, hvor man efter et havari må konstatere, at udbedningsomkostningerne overstiger skibets værdi i repareret stand med fradrag af værdien i beskadiget stand. I praksis benyttes kaskointeresseforsikring bl.a., hvor rederiet af hensyn til præmien har valgt en lav kaskosum, idet tillægspræmien for kaskointeresse alt andet lige vil være mindre.

Endnu en form for tillægsdækning til kaskopolicen finder man i fragtinteresseforsikringen (*Loss of Earnings*). Denne forsikring tegnes ligeledes som takseret police og tjener til at afdække rederiets fragtindtjeningsstab i forbindelse med totaltab (eller *CTL*) for skibet. For danske kaskoassurandørers vedkommende gælder en indbyrdes aftale om, at summen af de forskellige tillægsforsikringer ikke må overstige 40 % af en i kaskoforsikringen aftalt takst.

Yderligere skal omtales den såkaldte hyretabsforsikring (*Loss of Hire*). Hensigten hermed er at dække det hyretab, som det ud-chartrede fartøjet vil gå glip af, i tilfælde af at skibet på grund af havari går *off hire*, eller befragteren ligefrem ophæver (kancellerer) et certeparti, dvs. at skibet går *off charter*. Sådanne forsikringer afdækker typisk en periode på 90 eller 180 dage, dog således at de første dage, hvor skibet ligger stille, falder ind under selvriskoen - i fagsproget ofte kaldet "franchisen", og på

engelsk *the deductible*. Set ud fra långivers synsvinkel har denne forsikring primært interesse, hvor et lukrativt certeparti indgår i lånevurderingen.

4. Særskilt panthaverdækning

I tilfælde, hvor forsikringsselskabet ved havari eksempelvis kan påvise, at skibet ikke har været sødygtigt ved afgang fra sidste havn, eller såfremt forsikringsselskabet fra rederiets side er blevet forholdt relevante oplysninger om skibets tilstand, dækker kaskoforsikringen ikke. Til imødegåelse af den slags risici kan panthaveren tegne en selvstændig forsikring (*Mortgagee's Interest Insurance* - ofte forkortet *MII*), således at panthaverens andel i forsikringssummen desuagtet vil blive udbetalt til denne.

En lignende problemstilling findes i forbindelse med udlejning på bareboat-vilkår. Her kan ejeren, der er uden følingen med skibets drift, have tilsvarende behov for at opretholde dækning. Denne forsikring kendes under betegnelsen *Innocent Owner's Insurance*.

Yderligere kan tegnes en særskilt panthaverdækning mod forureningsrisici kaldet *Mortgagee's Additional Perils (Pollution) Insurance* - som ofte ses forkortet *MAPI* eller *MAPP*. Baggrunden er, at i visse lande, bl.a. USA, vil omkostningerne ved oprensning fra forureningskader kunne gøres gældende mod skibet med panteret forud for den registrerede pantegæld.

For at forsikringsselskabet er bundet af disse særlige ekstraforsikringer, er det imidlertid en grundlæggende forudsætning, at panthaveren/bareboat-ejeren - som forsikringstager ved policetegningen - selvstændigt har sikret sig, at skibets indretning og stand samt klasseforhold er blevet korrekt beskrevet over for forsikringsselskabet.

5. P & I

Som nævnt i indledningen er P&I-forsikringen (*Protection and Indemnity*) en form for ansvarsforsikring. For P&I gælder det særkende, at den beløbsmæssige ansvarsdækning mod tredjemand som udgangspunkt er ubegrænset. De centrale områder for P&I-dækningen er:

- Personskadeansvar, det være sig for besætningen eller udenforstående persongrupper
- Ansvar for skade på tredjemands ejendom (fx ved skade på ombordværende last eller ved kajskader)
- Vragfjernelsesansvar
- Udleveringsansvar og konnossementsansvar¹.
- Ansvar for bøder pålagt skibet/besætningen og bl.a. i tilknytning hertil sikkerhedsstillelse (*Club-Letter*) ved myndigheders tilbageholdelse af skibet
- Forureningsansvar.

¹ Udleveringsansvaret er det ansvar, som rederen pådrager sig ved at udlevere varen til en forkert modtager. Konnossementsansvaret vil sige det ansvar, som rederen ifalder, hvis han i fragtdokumentet (dvs. konnossementet eller i engelsk terminologi *bill of lading*) har beskrevet varen forkert eller opgivet forkert kvantum mv. Derfor ses konnossementansvaret også betegnet som beskrivelsesansvar.

Forureningsansvaret er begrænset i henhold til internationale konventioner, således at der gælder et altomfattende maksimumbeløb, som er beregnet ud fra et skibs størrelse. De internationale konventioner herom er imidlertid ikke tiltrådt af alle lande, herunder USA.

I den forbindelse skal særligt omtales et stykke amerikanske lovgivning betegnet *OPA (Oil Pollution Act of 1990)*. Efter *OPA* pålægges rederierne objektivt ansvar for olieforureninger i de amerikanske farvande dvs. inden for *Exclusive Economic Zone (EEZ)*. Som følge heraf går P&I dækningen ud over de konventionsbestemte maksimumbeløb (betegnet "globalbegrænsning" og på engelsk *Limitation of liability*), således at der i dag i reglen dækkes op til USD 1.000.000.000.

Hvis et fartøj pådrages ansvar efter *OPA*, og der viser sig ikke at være fuld forsikringsmæssig dækning, opstår der risiko for, at en panthaver eller bareboat-ejeren kan miste den beskyttede ret, man har i skibet i kraft af almindelig rettighedsregistrering af adkomst eller pant. Baggrunden herfor er, at hvis skibet holdes tilbage i USA og dér sættes på auktion, vil olieskaderne have førsteret til dækning inden for auktionsprovenuet. En panthaver eller bareboat-ejer kan sikre sig mod sådanne risici ved for panthavernes vedkommende at tegne den førømtalte *M&P*-forsikringsdækning, og for bareboat-ejers vedkommende den nævnte *Innocent Owner's Insurance*.

Som et led i *OPA*-lovgivningen kræves det, at tankskibe (og tankpramme), som besejler USA's nationale farvande, skal stille garanti overfor US Coast Guard. Her kan rederen via sin P&I-klub etablere en sådan dækning, kaldet *COFR (Certificate of Financial Responsibility)*.

P&I-forsikringsinstitutterne er organiserede som gensidige medlemsejede foreninger/klubber (*P&I Clubs*). Som det også kendes fra danske gensidige forsikringsselskaber ("*G/S*"), er medlemskabet som forsikringstager også ultimativt forbundet med en hæftelse for "klubbens" forpligtelser. Størstedelen af markedet for P&I dækkes af i alt 13 sådanne klubber². Disse er tilsluttet *The International Group of Protection & Indemnity Clubs*, som bl.a. har til formål at forestå fælles genforsikring. Samarbejdet strækker sig også til en række andre områder. Eksempelvis kan et rederi ikke forvente at blive optaget i en klub inden for sammenslutningen i tilfælde af præmierestance til en af de andre klubber.

Præmieopkrævning i P&I-klubberne foregår på den måde, at der opkræves en forskudspræmie per indmeldt skib. Når forsikringsåret er gjort op, resulterer dette i, at hvert enkelt rederi som medlem af klubben modtager en tilbagebetaling - eller risikerer at skulle efterbetale præmie (*supplementary call*) for sine indmeldte skibe, hvis der har været underskud. Fra tid til anden resulterer den hårde konkurrence mellem P&I-klubberne på præmieområdet i betydelige *supplementary calls*.

Der kan næppe siges at være nogen fast praksis for i hvilket omfang, man fra långivers side aktivt involverer sig i spørgsmål vedrørende et pantsat skibs P&I-dækning. Långiverens hovedinteresse må være at sikre sig, at P&I-forsikringen holdes i kraft. De fleste P&I-klubber er villige til at udstede en

² For øjeblikket omfatter The International Group of P&I Clubs: Skuld, Gard, Shipowners Mutual (også kaldet SOP-Club), West of England, North of England, Britannia, The London Club, Steamship Mutual, Swedish Club (Svenske Ungfartyg), American Club, Japan Shipowners Mutual. Se evt. www.igpandi.org. [China P&I samt Korean P&I har en form for indirekte tilknytning til The International Group.] Følgende står udenfor: British Marine Ltd. (tidl. BMM – British Marine Mutual), som også yder kasko, Axa, South of England, Terranova, Alandia, Intercostal, Ingosthrakh.

erklæring om i tilfælde af rederiets misligholdelse ikke at bringe P&I-dækningen til ophør, medmindre långiver har modtaget forvarsel med adgang til at holde forsikringen i kraft ved at indbetale den opståede restance. Vedrørende långivers overvejelser i relation til P&I-forsikringen skal endelig nævnes, at hvor rederiet tegner P&I-dækningen i en klub, der ikke er medlem af *The International Group*, bør det - i alt fald hvor der er tale om større fartøjer - undersøges nærmere, om P&I-klubben (og dens medlemmer) har den fornødne finansielle styrke.

Hvor et fartøj er sat i *ship management*, omfatter dette management ofte tegning af forsikringer for skibet. Denne dækning etableres i reglen sammen med andre skibe, som det pågældende *ship management*-firma administrerer for derigennem at reducere præmien på det enkelte skib. Er der tale om en sådan samlet forsikringstegning (*fleet entry*), bør man sikre sig, at assurandøren ikke har adgang til at opsiges over for alle skibe, der er med, hvis driften af et af de deltagende skibe, som tilhører en "fremmed" reder, medfører, at man kommer i præmierestance for dette.

Yderligere skal nævnes, at P&I-klubberne også tilbyder forskellige specialdækninger. En i vore dage ofte tegnet dækning er den såkaldte *Kidnap & Ransom (K&R)* imod piratoverfald og lignende. Inden for et aftalt maksimum dækker den betaling af løsesum, forsikring af løsesum - hvis løsesummen eksempelvis skal kastes ud fra et fly og betaling af konsulenter m.v. I tilknytning hertil kan tegnes en *Loss of Hire/Earnings*-forsikring, som dækker tids- eller indtægtstab, mens skibet er tilbageholdt af pirater.

En anden specialdækning er *Bunker Removal Cover*. Denne retter sig imod den situation, hvor et skib får bunkers ombord, der viser sig at være *off-spec*/kontamineret, og således skal ud af skibet igen. Forsikringen dækker omkostningerne ved miljømæssigt forsvarligt at komme af med den pågældende bunkers, men ikke udgiften til anskaffelse af erstatnings-bunkers.

6. Retsværnsforsikring

Under P&I-klubberne har der været tradition for at yde såkaldt retsværnsdækning, også kaldet *FD&D (Freight Deadfreight & Demurrage)*. Bistanden, der stilles til rådighed under denne forsikring, består i juridisk rådgivning i forbindelse med inddrivelse af medlemmernes krav på fragt, dødfragt, overlige-tidsbetaling (*demurrage*) m.v. Endvidere ydes der assistance ved ansvar i forbindelse med laste- og losseproblemer og andre tvister, som kan opstå omkring skibets drift, herunder ved brud på certepar-tier m.v. Der er også institutter som alene yder retshjælp, for eksempel "Nordisk" i Oslo.

Retsværnsforsikringen tegnes oftest med fuld dækning, som omfatter (andel af) de omkostninger, som påløber i forbindelse med førelse af rets- eller voldgiftssager. Nogle P&I-klubber tilbyder også en mere begrænset dækning med status som "konsultativ bistand". Her har man alene adgang til juridisk råd-givning, der ydes af retsværnets interne jurister.

7. Krigsforsikring

Som nævnt er både kasko og P&I-forsikring undtaget fra dækning i tilfælde af krig eller krigslignende handlinger. Krigsdækning tegnes typisk hos den valgte kaskoassurandør i tilslutning til kaskopolicen. Krigsdækningen vil have et særskilt dækningsmæssigt maksimum, men der kan herudover tegnes såkaldt *overspil*-dækning på P&I-vilkår.

Udover skader, der indtræder som er direkte forårsaget af væbnede krigshandlinger, dækker krigsforsikringen også skader, der som følge af krigsforhold skyldes, eksempelvis at fyr er slukket eller sømærker fjernet, eller hvis et skib tilbageholdes, beslaglægges, eksproprieres eller lignende foranstaltninger foretages af fremmede myndigheder, hvad enten disse er folkeretligt anerkendte eller ej.

8. Engelsk ret

Udover den førnævnte forskel vedrørende deling af kollisionsansvar mellem kasko og P&I, skal man være opmærksom på, at engelsk ret og praksis inden for forsikringsområdet på forskellige punkter afviger fra skandinavisk opfattelse.

For det første gælder der i engelsk ret et generelt princip om, at forsikringstagere har en mere vidtgående pligt til ved nytegning at informere forsikringsselskabet om alle forhold vedrørende den forsikrede interesse, hvilket i denne sammenhæng typisk vil være skibet. Man taler om, at disse oplysninger skal afgives ".....in the utmost good faith". Alt andet lige må dette antages at være strengere end det krav om god tro, der gælder her i landet.

Dernæst kan nævnes, at de engelske kaskoforsikringer tegnes imod, hvad man kalder *named perils*, dvs. imod forskellige typer af fareforekomster eksempelvis *the perils of the sea* (dvs. faremomenter der er særegne for skibsfarten) og imod *fire* og *explosion* mv. Dette står i modsætning til skandinavisk praksis, hvor udgangspunktet er, at forsikringsselskaberne tegner policerne som *all risk*-dækning. Der kan derfor opstå problemer med dækningen under engelske *named perils*-policvilkår, hvor en skade skyldes mere atypiske forhold.

Endelig skal nævnes, at i engelsk ret har bevisbyrden for, at en skade er forvoldt af et forhold dækket af policen, hidtil hvilet noget tungere på forsikringstageren, end tilfældet er her i landet. I UK har man i 2015 fået en ny *Insurance Act*, og denne forventes at lempe noget på de til tider urimeligt tunge vilkår, som er blevet pålagt forsikringstagere.

9. Afslutning

Som det fremgår, er der inden for skibsforsikring tale om en meget kompleks risikoafdækning. Udover de mere forretningsmæssige overvejelser angående det nødvendige dækningsomfang er der ud fra en juridisk betragtning en række forhold af væsentlig interesse. Det helt centrale spørgsmål er, hvorvidt kasko- og P&I-forsikringerne passer sammen dækningsmæssigt. Skulle der alligevel opstå tvivl om dæk-

ningen, er det selvsagt en fordel at sikre, at der i de forskellige policer gælder samme lovvalg og værneting. Endelig er det væsentligt, at man som forsikringskunde gør sig klart, hvilke juridiske og økonomiske konsekvenser, det kan indebære at være undergivet et andet lands ret og værneting.

Oktober 2016

Focus Advokater P/S

Rune Aagaard, partner
raa@focus-advokater.dk
mobil +45 2710 5221

Peter Ringsted, partner
pr@focus-advokater.dk
mobil +45 4137 2017