

KOMMENTARER TIL UDVIDEDE OG BEGRÆNSEDE DANSKE BETINGELSER 2018

GENERELT

Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. april 2934 (DSK)

Med standard forsikringsbetingelserne for vareforsikring 2018 (Udvidede Danske Betingelser 2018 og Begrænsede Danske Betingelser 2018) udgør Dansk Søforsikrings-Konvention af 2. april 1934 (DSK) ikke længere en integreret del af retsgrundlaget.

Baggrunden herfor har været et ønske om, at vareforsikringsbetingelserne i sig selv skal give forsikringstager en samlet beskrivelse af dækningen. Dette giver forsikringstager et bedre indblik i - og forståelse af - forsikringsproduktet og dets rammer, end hvis væsentlige elementer for dækningen skulle findes i andre dokumenter.

Hertil kommer, at DSK - der ikke er revideret siden 1934 - indeholder mange bestemmelser, som ikke længere er aktuelle eller alene af meget begrænset betydning, ligesom sprogbruget kan være vanskelig tilgængeligt. Flere væsentlige dækningsprincipper er ikke klart defineret eller afgrænset i DSK. Den væsentligste retskilde til forståelsen heraf er dispachør Niels Tybjergs kommentar til DSK med seneste udgave fra 1963. Dette er en særdeles uhensigtsmæssig tilgang til forståelsen af rammerne for forsikringsdækningen og giver ofte - med en vis rette - anledning til undren hos forsikringstagere.

De bestemmelser i DSK, som vurderes fortsat at være af væsentlig betydning for reguleringen, er indarbejdet i 2018-betingelserne, i det omfang forholdet ikke anses tilstrækkelig reguleret i FAL eller følger af anerkendte søforsikringskutymer.

De særlige bestemmelser i FAL, Kapitel II, Afsnit B, om søforsikring og anden transportforsikring vil fortsat kunne have en vis betydning navnlig i det omfang, hvor forholdet ikke er reguleret i forsikringsbetingelserne.

For så vidt angår de DSK-bestemmelser, der er udtryk for anerkendte kutymer inden for søforsikring, vil den teori og retspraksis knyttet til sådanne bestemmelser stadig have betydning ved fortolkning af enkelte problemstillinger.

12.10.2018

Forsikring & Pension
Philip Heymans Allé 1
2900 Hellerup
Tlf.: 41 91 91 91
Fax: 41 91 91 92
fp@forsikringogpension.dk
www.forsikringogpension.dk

Marlene Lisa Eriksen
Konsulent, cand. jur.
Dir. 41919148
mle@forsikringogpension.dk

Sagsnr. GES-2010-00111
DokID 369735

Standardvilkår

Udvidede og begrænsede danske betingelser er standardvilkår, der primært er tiltænkt anvendt ved køb og salg af nye handelsvarer. Ved specialtransporter og specialvarer kan der derfor være behov for, at betingelserne suppleres af tillægsvilkår.

Det forudsættes stadig, at der i tillæg til en forsikringstegning efter disse standardvilkår sædvanligvis udtages supplerende forsikring for strejke- og krigsrisiko.

Dækningsomfang (§ 1)

Grundprincippet for dækning efter Udvidede Danske Betingelser er fortsat, at forsikringen omfatter fysisk skade på eller tab af de forsikrede genstande som følge af, at en ulykkelig hændelse rammer disse.

Ulykkelig hændelse er ikke et nærmere defineret begreb, men vil i udgangspunktet omfatte enhver ekstraordinær begivenhed (der indtræder under transporten), som ikke kunne forudses ved forsikringens tegning. Begrebet kan sammenlignes med "all risk"-begrebet gældende for forsikringer tegnet på de engelske vilkår Institute Cargo Clauses (A).

Dækningsomfanget efter Begrænsede Danske Betingelser svarer til de hidtil gældende og dækker således alene for de særligt opregnede havaritilfælde ("named perils"). Disse betingelser benyttes kun i begrænset omfang, eksempelvis ved transport af brugte varer, bulk-transporter eller, hvor der alene forsikres en del af et samlet transportforløb.

Havari grosse og bjærgeløn (§ 2)

Der er ikke foretaget ændringer i forhold til de hidtil gældende bestemmelser.

DSK indeholder en række detailregler om havari grosse. Det vurderes, at sådanne detailregler ikke har nævneværdig betydning, således som en havari grosse-situation afvikles på i dag. Således er det praksis, at selskabet stiller havari grossegaranti og forestår det praktiske i forbindelse med vareinteressens involvering og betaler de hermed forbundne omkostninger.

Den største udfordring for forsikringstager er typisk de forsinkelser, der kan opstå med udleveringen af de forsikrede genstande, indtil formalia vedrørende havari grosse-dokumentationen er løst.

Videreforsendelse og skadebegrænsning (§ 3)

Bestemmelserne er ikke ændret i forhold til 2010-udgaven.

Forsikringens undtagelser (§ 4)

I § 4.4 er der foretaget en tilføjelse med ordene "*efter forsikringsdækningens begyndelse*". Hermed er det præciseret, at undtagelsen ikke er gældende, hvis emballeringen er foretaget af en selvstændig tredjemand efter forsikringsdækningens begyndelse. Dette fremgik ikke med tilstrækkelig tydelighed i 2010-udgaven, men med ændringen er undtagelsen svarende til de engelske vilkår. Ændringen betyder således i realiteten en begrænsning af dækningen, idet undtagelsen nu også omfatter mangelfuld emballering foretaget af selvstændig tredjemand før forsikringens begyndelse.

Undtagelsen for forsinkelse i § 4.6 er fortsat med den modifikation, at en forsinkelse kan have varet så længe, at den forsikrede genstand med rimelighed bør betragtes som et totaltab. Bestemmelser herom er nu medtaget i § 10.1.

Der er tilføjet en supplerende undtagelse (§ 4.11) for så vidt angår dækslast, der svarer til de hidtil gældende principper.

Det er dog i § 4.11, 2. led præciseret, at gods transporteret i lukkede containere ikke betragtes som dækslast, uanset de placeres på dæk. I forhold til risikoen for overbordskyllen er det formentligt en forudsætning, at det pågældende skib har særlig indretning til sikring af containere på dækket.

Bestemmelsen er en objektiv undtagelse. Dette betyder, at hvis gods transporteres på dæk, selv uden den forsikredes vidende, vil skader, der skyldes placeringen på dæk, fortsat ikke være dækkede.

Krigs- og strejkerisiko (§§ 5 og 6)

Undtagelserne for krigs- og strejkerisiko modsvares af, at disse særlige risici normalt medforsikres i henhold til separate policer, der ofte udtages, samtidig med at der udtages en (civil) vareforsikring.

Forsikringens begyndelse og ophør (§ 7)

Bestemmelsen er ikke ændret i forhold til 2010-udgaven.

Dog er der tilføjet § 7.3, hvori er angivet, at forsikringen ikke dækker under deviationer altså tilfælde, hvor forsikrede aftaler ændringer i transportens forløb, som ikke relaterer sig til afviklingen af transporten som sådan. Denne begrænsning i dækningen er i overensstemmelse med almindeligt gældende principper.

Den forsikrede (§ 8)

Bestemmelsen i hovedvilkåret samt vilkårene i stk. 1, stk. 2, 2. led og stk. 3 er nye.

Som angivet i hovedvilkåret antages en vareforsikring normalt at være tegnet til fordel for efterfølgende erhververe (eksempelvis en CIF-køber), men ikke til fordel for den, som forsikringstager måtte have erhvervet retten til varen fra.

Som angivet i stk. 1 vil en forsikret ikke opnå bedre ret end forsikringstager, selvom det er forudsat, at en vareforsikring kan være tegnet for fremmed regning. Har forsikringstager derfor givet urigtige oplysninger ved tegningen, som kan compromittere dækningen, vil dette også kunne påberåbes over for den forsikrede.

Hvis der er udstedt forsikringscertifikat eller tilsvarende forsikringsdokument, er det vigtigt for ihændeleveren – ikke mindst ved handler afviklet gennem remours – at der er fornøden sikkerhed for, at varen er forsikret. Derfor er det i stk. 3 angivet, at sådanne dokumenter er at betragte som ihændeleverbeviser, og at selskabet er forpligtet efter deres indhold.

Selskabet vil fortsat kunne have et regreskrav over for forsikringstager i det omfang, denne har påført selskabet en dækningsforpligtelse, der lå ud over det forudsatte.

Det er i stk. 2, 2. led præciseret, at forsikringsdækningen vil blive kompromitteret, hvis forsikrede ved aftaler med transportøren eller andre har begrænset eller afskåret selskabets regresadgang.

Sådanne aftaler vil i givet fald medføre, at forsikringen samtidig ville virke som en medforsikring eller ansvarsforsikring af de pågældende transportører, hvilket ikke er tilsigtet.

Tilsvarende bestemmelse findes ikke i FAL, men svarer til DSK § 71, stk. 3.

Indgås en transportaftale på et linjerederis standardvilkår, eller kontraheres der iht. velkendte standardbestemmelser såsom NSAB, DHAB eller tilsvarende udenlandske standardbetingelser, vil ansvarsbegrænsninger efter sådanne bestemmelser ikke have betydning for vareforsikringsdækningen.

Skadeforebyggelse og –begrænsning (§ 9)

Ordlyden er bibeholdt.

Totaltab (§ 10)

Denne bestemmelse er ny. Lignende bestemmelse findes i de engelske vilkår Institute Cargo Clauses (A) § 13.

Om der i de enkelte tilfælde er påløbet tilstrækkelig tid til, at der foreligger et konstruktivt totaltab, må bero på de konkrete omstændigheder, ikke mindst den tid godset har været bortkommet eller unddraget den forsikrede og sandsynligheden for, at forsikrede vil få det udleveret.

De konverteringsregler, der findes i transportlovgivningen, er ikke nødvendigvis retningsgivende for, hvornår de forsikrede genstande i forhold til en vareforsikring er at betragte som totaltabt.

Det i stk. 2 og 3 anførte er i overensstemmelse med hidtil gældende principper.

Den tidligere bestemmelse i § 10 om retablering er flyttet og er nu § 14.

Fastsættelse af selskabets erstatningspligt (§§ 11 – 12)

Bestemmelserne er nye.

§ 11's angivelse af bevisbyrdereglerne er i overensstemmelse med almindeligt gældende forsikringsprincipper.

I § 12 er indsat en bestemmelse om besigtigelse i tilfælde af skade.

Erstatningsberegningen § 13)

Bestemmelsen er ny.

Principperne for erstatningsberegningen svarer til de hidtil gældende principper.

Retablering (§ 14)

Bestemmelsen var tidligere § 10, jf. ovenfor. Der er ikke foretaget ændringer i ordlyden.

Forsikring & Pension

Sagsnr. GES-2010-00111

DokID 369735

Partiel skade (§§ 15 og 16)

§ 15 er ny. Hovedvilkåret fastslår det princip, som en partiel skade skal opgøres efter, når en reparation eller rekonditionering ikke er mulig. Udgangspunktet er, at tabet opgøres på basis af differencen mellem forsikringsværdien, typisk fakturaværdien, og det beløb, der kan opnås ved salg af den beskadigede genstand.

I tilfælde, hvor avancen er medforsikret, som defineret i § 13.1, skal alene en forholdsæssig del af den medforsikrede avance erstattes. Har en vare eksempelvis en forsikringsværdi (uden tillæg af avance) på DKK 100.000 og salgsprisen for den beskadigede varer udgør DKK 80.000, vil den forsikrede køber alene være berettiget til 20 pct. af den medforsikrede avance.

§ 15.1 omhandler det særlige tilfælde, hvor varens markedsværdi har ændret sig i perioden fra forsikringens begyndelse til dens ophør. Den betydning, som dette har for den forsikrede genstands markedsværdi i skadet stand, er forsikringen uvedkommende. Hvis den opnåede salgspris af beskadigede varer er påvirket af en sådan ændret markedsværdi under rejsen, skal der ske regulering herfor ved beregningen af erstatningen.

Bestemmelsen i § 16 om, at skade på salgsemballeringen er at betragte som en del af forsikringsdækningen, svarer til hidtidig gældende principper.

Lovvalg og værneting (§§ 17 – 18)

Bestemmelserne er nye.

Som anført indledningsvist er DSK ikke længere en integreret del af retsgrundlaget for forsikringen, hvorfor henvisningen hertil er udgået.

Der har ikke hidtil været angivet nogen værnetingsbestemmelse i vareforsikringsvilkårene. Det er imidlertid fundet hensigtsmæssigt at præcisere, at tvister under forsikringen, der reguleres efter dansk ret, skal afgøres ved danske domstole.