

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2022-451

19.5.2022

If Skadeforsikring NUF

Næringsliv

Transportskade? – unntak for tap som skyldes inngrep som foretas av statsmakt?

Sikrede skipet en container med klippfisk fra Norge til Brasil den 7.12.20. Ved ankomst Brasil ble fisken avvist for import av det brasilianske mattilsynet (MAPA) fordi det under inspeksjon av varene ble avdekket at flere av kartongene var ødelagt/skadet som følge av fukt. MAPA konkluderte derfor med at klippfisken måtte returneres eller destrueres. Sikrede valgte førstnevnte alternativ, og containeren med det aktuelle varepartiet ble returnert til Norge. I forbindelse med at varepartiet ankom Norge ble fisken besiktiget av selskapets takstmann og Mattilsynet, hvor takstmannen bekreftet at det ikke var noen synlig skade på fisken. Den 13.9.21 fremmet sikrede krav om dekning av merutgiftene knyttet til retur av varepartiet fra Brasil til Norge under transportforsikringen. Selskapet avslo kravet under henvisning til at det ikke var tale om en transportskade, og at merkostnadene i alle tilfelle var unntatt dekning da vilkårene hadde unntak for tap som skyldes inngrep mot varene som foretas av statsmakt. Nemnda kom til at sikredes tap ikke var dekningsmessig da unntaket for "inngrep mot varene som foretas av statsmakt", kom til anvendelse. I den forbindelse viste nemnda til at formuleringen "inngrep" er helt generell og dekker ethvert inngrep fra statsmakt, herunder inngrep som følge av tollmyndigheter og matmyndigheter.

ANTATT ØKONOMISK OMFANG: kr 475 561

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om dekning av merkostnader ved retur av klippfisk fra Brasil til Norge.

Sikrede har tegnet en transport- og marineforsikring i selskapet med bl.a. følgende vilkår:

1 Hvem forsikringen gjelder for

Forsikringen gjelder for forsikringstakeren (kjøper/selger) når denne har risikoen for varen under transporten i henhold til avtalte kjøps- og salgsvilkår, eller for annen medforsikret person eller firma.

...

2 Når forsikringen gjelder

Forsikringen

- begynner når varen forlater sin lagrings/ oppbevaringsplass for direkte lasting i transportmiddel på det sted hvor den forsikrede transporten starter,

...

5 Forsikringens omfang

5.1 Forsikringen omfatter

...

5.1.2 Totaltap under lasting/ lossing

- at vann fra hav, innsjø eller elv trenger inn i transportmiddel, container, lager eller oppbevaringsplass,

...

5.1.3 Alle farer tillegg

- alle øvrige farer, med de unntak som fremgår av dette forsikringsvilkåret under eller av Generelle Vilkår.

...

5.2 Generelle unntak

Forsikringen omfatter ikke tap som skyldes:

...

- inngrep mot varene som foretas av statsmakt,

Sikrede skipet en container med klippfisk fra Norge til Brasil den 7.12.20. Ved ankomst Brasil ble fisken avvist for import av det brasilianske mattilsynet (MAPA). Årsaken til at MAPA avviste fisken var at det under inspeksjon av varepartiet ble avdekket at flere kartonger var ødelagt/skadet som følge av fukt. De funn som ble gjort er nærmere beskrevet i e-post til selskapet datert 15.4.21 hvor det står at:

The 40' RF container ... containing 800 cartons (dry codfish without head gadus morhua [400 cartons] and gadus macrocephalus [400 cartons]) plus 100 wooden cases of dry salted ling flattened without head molva molva, was unloaded from M/V "...", voyage, berthed at the quay run by M.... Santos Brasil, at Santos port left bank, on 12 JAN 2021. For consignee's convenience and choice, it was removed to L. (a private bonded warehouse) in the City of Guarujá/SP, on 13 JAN 2021, when it was noted with following exceptions, as per printout receipt records attached: "dented, scratched, rusty, welded with watertight rubber of doors damaged".

The container was opened for inspection of product by the officer of Ministry of Agriculture (MAPA) - Agricultural Defense Secretariat (SDA) - International Agricultural Surveillance (VIGIAGRO), on 14 JAN 2021, at L. terminal, in Guarujá/SP. The Agricultural Declaration of International Transit was released by designated officer on 16 JAN 2021.

...

The temperature monitoring of the reefer unit during the storage period at L. in Guarujá / SP (attached), does not show temperature excursion.

According to declarations from Mrs. T... received the container on 03 FEB 2021, and no temperature recorder was found during the deconsolidation of consignment.

No party, so far, including the consignee, has been able to report on temperature recorder's (Temp. Log. #HHDRN022KV) whereabouts.

When opening the container in the premises of L..., it was observed the temperature of the product was found to be between 0°C and 7°C, however the floor of the reefer unit was wet, there was cartons torn and burst, with signs of wetness / dryness. The seal broken at the time was that of VIGIAGRO, stated in the DAT (AA033449), fixed by the MAPA officer after the inspection carried out in Guarujá/SP, on 14 JAN 2021.

The MAPA system is intended to manage the inspection of foreign trade operations of the controlled goods, so the cargo was completely deconsolidated, and on the same date (03 FEB 2021), inspected by the officer of the Federal Inspection Service (S.I.F.), who complying with the 6 current legislation, seized all the goods for being "in precarious conditions of hygiene in transport, unhealthy packaging, wet boxes showing high humidity, presence of yellow-orange stains".

...

The consignee formalized notice of claim against H..., on 04 FEB 2021, but they repudiated liability (all attached), then on 08 FEB 2021, CBD give advice of loss to their local Insurer (AXA Seguros do Brasil S/A) survey agent (Messrs. ...), and their surveyor inspected the goods at L..., on 09 FEB 2021, as per their Field Survey Report 27.378-20 (Portuguese - attached).

According to the DMG report, during the inspection, their surveyor checked several boxes with dry, torn, leaking and wrinkled marks, damages that, according to their surveyor, characterize overweight. According to information allegedly provided by the depositary (L...), the cartons were in a much worse state when the consignment was deconsolidated at their warehouse on 03 FEB 2021, which was actually confirmed by the photos mentioned in that report (also attached). Also according to the DMG report, their surveyor was not allowed to take photographs showing the condition of the goods at the time of the survey.

Avgjørelsen til MAPA ble påklaget av sikrede med den begrunnelse at store deler av klippfisk ikke var skadet, og at det ville være mulig å redde det meste av verdien. MAPA konkluderte likevel med at klippfisk måtte returneres eller destrueres. Sikrede valgte førstnevnte alternativ, og containeren med det aktuelle varepartiet ble returnert til Norge.

Containeren ankom Norge første halvdel av juni 2021. I den forbindelse ble fisken besiktiget av selskapets takstmann og Mattilsynet, hvor takstmann bekreftet at det ikke var noen synlig skade på klippfisk. Fisken ble følgelig frigjort for re-import. Fra takstmannens skaderapport datert 17.9.21 hitsettes:

Incident

Cargo rejected by the Brazilian Agriculture and Livestock Surveillance Service – VIGIAGRO. The product did not reach the National Identity and Quality Standard according to the Sanitary/Phytosanitary devolution report dated 25th of June 2021.

Survey / Damages

Some cartons damaged by handling and damaged due to moist on surface. No damage found on salted cod inside 25 kg cartons and no damage found on salted ling inside wooden boxes.

...

Cause of damage

Transport and handling of packing/cartons not according to Brazilian Authorities regulations. Product did not reach the National Identity and Quality Standard.

Den 13.9.21 fremmet sikrede krav om erstatning under transportforsikringen. Kravet gjaldt påløpte ekstrakostnader ved retur av varepartiet fra Brasil til Norge, herunder utgifter til frakt, kostnader i Brasil, omtørring/ompakking og svinn som følge av tiden mellom opprinnelig eksport og re-eksport.

Kravet ble avslått av selskapet 5.10.21 under henvisning til at skaden falt utenfor forsikringens dekningsområde:

Som kjent ble fisken avvist av Mattilsynet i Brasil (MAPA) fordi produktet ikke svarte til Brasils kvalitetsstandards for import av fisk. For å få verifisert eventuell skade i Brasil, forsøkte vår takstmann å få tilgang til lageret hvor fisken befant seg. Deres agent i Brasil, ... henviste vår takstmann til mottaker, men dette firmaet viste ingen velvilje til å samarbeide. Dermed forble fisken uten besiktigelse i Brasil. I henhold til MAPA, kunne fisken bli destruert i Brasil eller returnert til Norge, og siste alternativ ble valgt.

Ved ankomst ble fisken besiktet, og takstmann har bekreftet at det var ingen skader på klippfisk av torsk i kartonger eller klippfisk av lange i trekasser. Det var dog noen kartonger som hadde fått håndteringsskader og noe væte på noen kartonger, men innholdet var likevel uskadet.

Det betyr at denne saken ikke kan betraktes som en transportskade.

Fisken ble dessuten avvist av brasilianske myndigheter fordi produktet ikke oppfylte kriteriene for "national identity and quality standards" i Brasil. Dette er ikke å betrakte som skade oppstått under transport. Vilkaenes pkt. 5.2 omfatter ikke tap som skyldes inngrep mot varene som foretas av statsmakt. MAPA må kunne identifiseres med statsmakt, og dermed vil saken også måtte bli å avvise over foreliggende transport forsikringsavtale.

Sikrede påklaget avgjørelsen 12.10.21 og fastholdt at det var tale om en transportskade i vilkaenes forstand. Vedrørende deknings spørsmålet presiserte sikrede bl.a.:

Deres avgjørelse i denne saken er fullstendig feil av følgende årsaker:

1) Dere har mottatt bilder og video fra når containeren ble åpnet i Brasil etter ankomst. Disse bildene og videoen er tatt av MAPA. De viser tydelig at det av en eller annen grunn er kommet vann inn i containeren under transporten fra Norge. Altså en TRANSPORTSKADE. MAPA avviste partiet for import grunnet skadet emballasje som følge av vanninntrengning. Viser til vår mail av 22.03.21, mail fra Mattilsynet av 25.03.21 og vår mail av 06.04.21

2) Mattilsynet i Norge har uttalt at dette ikke er en sak for dem i det saken ikke gjelder mattrygghet vedr partiet før det forlot Norge men en skade som har oppstått under transporten og at det derfor er en sak som gjelder mellom eksportør, mottaker og transportør- altså en forsikringssak. – Se mail av 25.03.21 fra Mattilsynet samt vedlagte mail av 25.03.21 og 19.05.21 fra Sjømatrådets representant i Brasil som klart sier at dette er en transportskade og en forsikringssak.

3) Varen som Dere har forsikret består av summen av følgende: 25 kgs klippfisk + kartonger(emballasje)- emballasje er en del av den forsikrede varen! Her har det skjedd en skade på kartonger som følge av inntrenging av vann i containeren. Dette har medført at deler av klippfisken også har blitt våt og har krevd re tørking før reeksport. Videre er her vekt svinn som følge av den lange tiden som har gått mellom opprinnelig eksport og ny reeksport fra Norge.

4) I Mapa's avgjørelse står der tydelig at fisken enten skal returneres til opprinnelse eller destrueres. Destruksjon ville gitt 100% tap. Så retur til Norge var eneste skade forebyggende tiltak som var mulig.

5) MAPAS's avgjørelse innebærer båndlegging av partiet der tilgang fra tredjepart (deres takstmann) ikke er mulig. En eventuell takstvurdering i Brasil ville dessuten ikke ha endret utfallet i det den bare ville ha konstatert ødelagt emballasje som følge av vanninntrenging- noe videoen og bildene fra MAPA tydelig viser.

Selskapet vurderte saken på nytt 26.10.21, men fastholdt avslaget:

Det er ikke dokumentert at det var hull i containeren, slik at vann har trengt inn. Det er ikke uvanlig å se bilder av saltfisk og klippfisk hvor det har rent vann fra eskene ved åpning av containeren, uten at det dermed er konstatert hull i containeren. Det kan skyldes temperatur- innvirkning av et eller annet slag. Vanligvis sorteres slike esker ut og mottaker selger disse til en lavere pris. Dere har selv vurdert skadegraden til 5%, og det ville ikke vært noe problem å repakke de eskene som var blitt myke, forutsatt at disse skulle benyttes ved videresalg innen Brasil.

I denne saken har MAPA derimot båndlagt hele partiet, ikke bare de eskene som er myke og/eller håndteringsskadede, og krevd alt destruert eller returnert til Norge. MAPA må identifiseres som statsmakt i denne sammenheng. Inngripen av statsmakt er unntatt i vilkårene for transportforsikringen, og vi må derfor opprettholde vårt tidligere standpunkt i saken.

At selve fisken ved retur til Norge er konstatert uskadet, med unntak av ytre skader på noen esker, viser bare at MAPAs inngripen var langt over normal behandling fra matmyndighetenes side.

Sikrede krever dekning for sine utgifter og anfører at det er tale om en transportskade som omfattes av forsikringen. Ifølge vilkårene pkt. 5.1.2 første kulepunkt erstattes skade som skyldes "at vann fra hav, innsjø eller elv trenger inn i transportmiddel, container, lager eller oppbevaringsplass". Ordlyden begrenser seg ikke til skade på selve innholdet av det som transporteres. Dette tilsier at enhver transportskade som følge av nevnte vilkår er dekningsmessig, herunder skade på emballasje.

Videre er det tale om forsendelse av mat hvor det stilles høye krav til riktig emballasje/innpakning. Det er således naturlig at emballasjen blir ansett som en del av varen, da emballasjen er en forutsetning for at varene faktisk kan benyttes på forsvarlig måte. Når MAPA velger å avvise varene på grunn av skadet emballasje, er dette en klar pekepinn på hvor sentral emballasjen er for ivaretagelse og benyttelse av matvarer. Årsaken til at varene ikke oppfylte Brasils "national identity and quality standards" er at emballasjen var utsatt for en transportskade, ikke fordi varene i utgangspunktet ikke tilfredstilte Brasils standarder. Avvisningen fra MAPA er følgelig en direkte følge av transportskaden.

Det forhold at det ikke er dokumentert hull i containeren kan ikke være avgjørende. Vann kan trenge inn i containeren selv om det ikke er merkbare hull i dem. Både konstruksjon og materiale kan bestå av sprekker eller andre lite synlige avvik som medfører vanninntrenging. Bilder og video tatt av MAPA viser tydelig at det faktisk har kommet overflødig vann inn i containeren.

Vilkårene i pkt. 5.1.2 er ellers noe uklare med hensyn til hvorvidt det må være snakk om et "totaltap" for at det skal være tale om en skade under transport/lasting/lossing. Sammenhengen mellom kulepkt. 1 og 2 trekker likevel mot at kulepkt. 1 ikke begrenser seg til totaltap. Rimelighetsbetraktninger tilsier også at sikrede ikke bør "straffes" for å velge et tapsbegrensende alternativ. Dersom partiet med klippfisk hadde blitt destruert som følge av transportskaden, ville det vært tale om et totaltap under vilkårene, og det norske Mattilsynet ville ikke fått mulighet til å avdekke at fisken ikke var skadet.

I alle tilfelle kan sikrede heller ikke se at unntaksbestemmelsen i pkt. 5.2 kommer til anvendelse. Ordlyden "inngrep ... som foretas av statsmakt" tilsier at sikrede fratas eierrådigheten, eller at noe forhindrer ham i å råde over varene, eksempelvis ved beslaglegging av varepartiet, eller midlertidig tilbakeholdelse. Sikrede ble ikke forhindret i å råde over varene, men kunne velge om varene skulle bli destruert eller returnert. Dette underbygger at situasjonen i foreliggende tilfelle ikke kan betraktes som et inngrep. Gjengs forståelse av vilkåret knytter seg for eksempel til oppbringelse, konfiskasjon og ekspropriasjon, og er således ment å avgrense mot handlinger foretatt som ledd i håndhevelsen av ordinær toll- og politimyndighet. MAPAs avvisning av varene kan sammenlignes med sistnevnte.

Dersom avvisning begrunnet i transportskader skal anses som et "inngrep" i henhold til vilkårene, vil dette for øvrig innebære at transportskadede varer aldri er dekket av forsikringsvilkårene fordi myndighetene i importlandet ikke tillater import av skadede varer. Dette strider med rimelighetsbetraktninger, og ikke minst poenget og formålet bak en transportforsikring.

Endelig har sikrede fremmet krav om dekning av advokatutgifter knyttet til juridisk bistand i saken.

Selskapet avviser ansvar og anfører at det ikke er sannsynliggjort en "transportskade" i vilkårenes forstand. Det er ikke dokumentert at det var hull i containeren, slik at vann har trengt inn. Det er ikke uvanlig å se bilder av saltfisk og klippfisk hvor det har rent vann fra eskene ved åpning av containeren. Stort sett vil det alltid være noe fuktighet i klippfisk som sendes/transporteres. Under transport vil fisken trolig slippe noe av denne gjenværende fuktigheten ut, noe som igjen etterlater fuktighet på kartongene. Fisken vil derfor aldri være helt tørr. Hvor tørr fisken er vil således variere fra transport til transport ut fra hvor mye fuktighet det var i fisken da den ble skipet.

Uansett, ble fisken avvist av brasilianske myndigheter fordi produktet ikke oppfylte kriteriene for "national identity and quality standards". Vilkårspkt. 5.2 omfatter ikke tap som skyldes inngrep mot varer som foretas av statsmakt. MAPA har i dette tilfellet båndlagt hele partiet, ikke bare de eskene som er myke og/eller håndteringsskadede, og krevd alt destruert eller returnert til Norge. MAPA må følgelig identifiseres som statsmakt i denne sammenheng. At selve fisken ved retur til Norge var uskadet, med unntak av ytre skader på emballasjen, viser at MAPAs inngripen var langt over normal behandling fra matmyndighetenes side.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet er ansvarlig for merutgiftene ved retur av varepartiet fra Brasil til Norge.

Sikredes forsikring omfatter ifølge forsikringsbeviset "Gods under transport - kjøp/ salg, Inn- og Utgående vareflyt". Det står videre at dekningen gjelder for "Kjøp/Salg av fisk", og at forsikringen omfatter "All inn- og utgående forsendelser world wide, inkl. lagring i Norge og Kina". Det forsikrede vareslag er omtalt som "fisk og skalldyr".

Nemnda kan ikke se at det er dokumentert at det foreligger tap av eller skade på fisken, men uansett er skaden her unntatt gjennom unntaket for inngrep av statsmakt i pkt. 5.2. Unntaket gjelder "inngrep mot varene som foretas av statsmakt". Formuleringen "inngrep" er helt generell og dekker ethvert inngrep fra statsmakt, herunder inngrep som følge av tollmyndigheter og matmyndigheter. Nemnda viser her også til motivene til den tilsvarende bestemmelsen i Vilkår for transportforsikring av varer av 1995 med kommentarer Versjon 2004 CEFOR form. nr 261A [commentary-cargo-clauses-2004-no.doc \(live.com\)](#)

§ 18 nr. 7 unntar tap som skyldes "inngrep mot varene som foretas av statsmakt". I tillegg til å dekke rekvisisjon eller beslagleggelse, omfatter begrepet "inngrep" også midlertidig tilbakeholdelse av varene for kontroll eller lignende.

Denne tolkningen blir også åpenbar når man sammenholder unntaket for inngrep av statsmakt med neste strekpunkt, som unntar:

Oppbringelse, konfiskasjon, rekvisisjon og andre lignende inngrep mot transportmidlet, iverksatt av statsmakt

Sikredes tap er etter dette ikke omfattet av transportforsikringen.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Selskapet gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Trine Vøien (selskapsrepresentant) og Andreas Pihlstrøm (næringsrepresentant).