

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2024-158

21.2.2024

Gjensidige Forsikring ASA

Næringsliv

Skade på lasteslynger – unntak for lignende transportutstyr?

Sikredes lasteslynger ble skadet av underleverandør A. under transport av drillpiper, og sikrede krevde skaden dekket under sin speditøransvarsforsikring. Foretaket avslo kravet og hevdet lasteslyngene ikke utgjorde en del av selve vareleveransen, at det derfor ikke var "gods" omfattet av ansvaret i NSAB 2015 og speditøransvarsforsikringen. Videre anførte foretaket at skaden uansett falt utenfor forsikringen, jf. unntaket for "Erstatningsansvar som sikrede pådrar seg for skade på, tap av containere, paller, flak eller lignende transportutstyr". Sikrede hevdet skadene på lasteslyngene var "skade på gods" iht. NSAB 2015. Sikrede bestred ikke at lasteslyngene var "transportutstyr", men hevdet de ikke var omfattet av unntaket for "lignende transportutstyr". Foretaket hevdet løfteslynge, i likhet med f.eks. en pall, var en gjenstand benyttet for å samle godset under transport på en måte som gjorde transporten praktisk å utføre, og var omfattet av unntaket. Under enhver omstendighet hevdet foretaket skadene skyldes utilstrekkelige instruksjoner for lastehåndtering fra vareeier sin side, og at sikrede derfor ikke var ansvarlig for skaden under NSAB 2015. Sikrede hevdet på sin side at det uttrykkelig var kommunisert til underleverandør A. at overstuing ikke var tillatt, idet sikrede hadde uttalt at *"Stackable cargo, but not over stacked allowed. Lashing as provided on pics upon discharge Atw"*, en instruks som ble bekreftet av underleverandør A. Nemnda kom til at skadene på lasteslyngene, ikke var dekningsmessig under speditøransvarsforsikringen, og viste til at lasteslyngene ut fra en funksjonell tilnærming, måtte anses som "lignende transportutstyr".

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om dekning for skade på lasteslynger under sikredes speditøransvarsforsikring.

Sikredes speditøransvarsforsikring omfatter ifølge forsikringsbeviset:

Erstatningsansvar sikrede pådrar seg:

- i henhold til nasjonale og internasjonale lover og konvensjoner på transportrettens område, herunder Nordisk Speditørforbunds Alminnelige Bestemmelser, NSAB 2015
- når skaden/tapet er konstatert i forsikringstiden

Forsikringen dekker ikke:

Erstatningsansvar som sikrede pådrar seg for skade på, tap av eller forsinket tilbakelevering av containere, paller, flak eller lignende transportutstyr

Sikrede meldte 28.11.22 et krav til foretaket under sin speditøransvarsforsikring. Kravet gjaldt skade på lasteslynger, under transport av såkalte drillpiper på vegne av vareeier O. som oppdragsgiver for en transport fra Norge til en havneby i Namibia. Sikrede hevdet skaden ble påført av sikredes underleverandør A.

Foretaket avslo 15.3.23 å dekke skadene på lastestroppene. Etter en ny gjennomgang av saken, fastholdt foretaket 29.6.23 dette avslaget med følgende begrunnelse:

Ut i fra dette forstår vi at ..vareeier O.. bestilte frakt via ..sikrede.. av drill pipes fra Norge til Namibia. ..Sikrede... utførte transport med egne kjøretøy og ro-ro ferje til Rotterdam, ..sikrede.. transporterte på trailer videre til Antwerpen for sjøfrakt til destinasjon. Sjøfrakt var bestilt via ..underleverandør A... med ...rederi M.. som utførende sjøtransportør. Det virker ubestridt at skadene oppsto under sjøtransporten heller enn under foregående transport.

Det ble meldt om skader på lasteslynger etter skipets ankomst i Namibia. Etter det vi forstår er det ikke skader på selve godset (drill pipes/collar/pup joint ihht "Commercial invoice" no. ...), kun lasteslyngene som var benyttet til å samle rørene for transport og lette laste/losse operasjonen.

Vi forstår et av grunnlagene for rederiets ansvarsfraskrivelse er at det ikke er skade på last, kun lasteinnetninger. Mail fra ..underleverandør A.. 29 desember 2022

we have looked into this matter and cannot confirm the allegation that the damage was caused due to improper stowage and as far as I understand you also cannot provide evidence about this. Further to this and since no cargo has been damaged we have to deny any liability for any re-slinging whatsoever.

Da det kun skal ha oppstått skade på lasteslyngene, som vi i likhet med for eksempel en pall oppfatter er noe vi oppfatter benyttes for å gjennomføre forflytting av varene og dermed ikke er del av selve vareleveransen i henhold til handelsfaktura, vil ikke ansvar være omfattet av speditøransvarsforsikringen. Dette følger videre av forsikringsavtalen til ..sikrede.. hvor del under «Dekkes ikke» fremkommer:

Erstatningsansvar som sikrede pådrar seg for skade på, tap av eller forsinket tilbakelevering av containere, paller, flak eller lignende transportutstyr

Siden krav tilsynelatende er begrenset til skade på lasteslynger og merkostnader i den forbindelse vil ikke kravet være omfattet av forsikringen til ..sikrede.. og kravet må følgelig avises.

Det hevdes videre i epost av 12. januar 2023 fra rederiet at de ikke mottok instruks for lastehåndtering i forbindelse med bookingen:

We have investigated your allegation and have to advise that the booking confirmation does not state any information about that the cargo cannot be over-stowed. Further to this we cannot trace any such information received during booking process and finally not in the booking confirmation or loading permit.

Vi kan ikke se å ha mottatt annet enn Purchase Order fra ..vareeier o.. til ..sikrede.. som bilag for fraktavtalen mellom ..vareeier O.. og ..sikrede.., ikke booking/avtale/faktura som viser eventuelle instruks. Av den mottatte epostkorrespondanse i forbindelse med bookingen mellom ..sikrede.. og ..speditør A.. ser vi at ..speditør A.. i epost av 5. oktober 2022 tilbyr transporten blant annet under forutsetningene "No special handling requirements" og "cargo to be stackable with tier limitation". Vi er ikke kjent med avtalen mellom ..underleverandør A.. og ..rederi M.., eller hvem som gjennomførte sammenbuntingen med transportslyngene. Det er følgelig ikke mulig for oss å kommentere innsigelse om manglende instruks.

Kravet må dessverre avvises under ..sikredes.. speditøransvarsforsikring.

Sikrede sendte 5.9.23 klage til Finansklagenemnda.

Sikrede krever dekning for skadene på lasteslyngene med beløp USD 100 000 under forsikringsavtalen. Sikrede har pådratt seg et kontraktsrettslig erstatningsansvar overfor vareeier O. ved transport av drillpipene. Det er ikke bestridt at skaden ble påført av underleverandør A. pga. overstuing under sjøtransporten. Ansvarer har grunnlag i Nordisk Speditørforbunds Alminnelige Bestemmelser (NSAB 2015), hvor skade på lasteslyngene må regnes som "skade på gods" iht. NSAB 2015 § 15 (1). Uttrykket "goods" i transportsammenheng må forstås slik at det omfatter alle gjenstander transportavtalen omfatter, jf. artikkel 1 nr. 5 i FN-konvensjonen om godstransport til sjøs, hvor det fremgår at transportutstyr kan være en del av "godset" om det er bestilleren som har levert utstyret. Sikrede og vareeier O. hadde avtalt at sikrede skulle frakte drillpiper ferdig slynget. Drillpiper med lasteslynger ble bestilt av vareeier O. som bestilte selve stroppejobben/slyngningen fra A., jf. e-post-korrespondanse 7.10.22 mellom disse. Selv om korrespondansen tilsier at sikrede skulle guide firma W. om slyngejobben, så var det

vareeier O. som bestilte drillpipene med lasteslyngene, og således stilte med transportutstyret, slik at slyngene var en del av "godset".

Sikrede bestrider at forsikringsvilkårenes unntak for "... skade på, tap ... av containere, paller, flak eller lignende transportutstyr" kommer til anvendelse. Selv om lasteslyngene er "transportutstyr", utgjør de ikke "lignende transportutstyr" som de kategoriene avtaleteksten uttrykkelig nevner. Sikrede bemerker at i næringsforhold skal ordlyden tillegges stor vekt, jf. Rt. 2002 s. 1155 (Hansa Borg), og ved tvil om forståelsen av vilkårene "må uklarheten normalt gå ut over selskapet" (uklarhetsregelen), jf. Rt-1929-46 (Sigyn), Rt-1952-670 (Dovre) og Rt-1980-1037 (Vesta). Ordlyden og betegnelsen "lignende transportutstyr" er naturlig å lese slik at ordet "lignende" peker tilbake på transportutstyr som har likhetstrekk med gjenstandene nevnt i avtaleteksten (containere, paller og flak), slik at annet type transportutstyr ikke skal unntas. Containere, paller og flak benyttes til å plassere varer inni eller oppå, dvs. bærende utstyr som kan løftes med truck eller transporteres på en plattform, mens transportslynger benyttes til å koble fraktlast sammen eller for å sikre varelast, og har et annet formål. Ifølge sikrede er det ikke grunnlag for foretakets utvidede tolkning av avtalens ordlyd. Sikrede hevder ordlyden ikke er uklar, og at foretaket uansett har risikoen for en evt. uklarhet. Sikrede viser også til at foretaket bisto sikrede i kontraktsutformingen i rammeavtalen inngått med vareeier O., og således hadde god kunnskap om gjenstandene og skadene sikrede ønsket å forsikre seg mot. Drillpiper er velkjent utstyr i drillbransjen og vareeier O. sin virksomhet, og de fraktes ved bruk av transportslynger. Sikrede opplyser at drillpipene lagres på land og bestilles til plattformer ved behov. De oppbevares og fraktes ved hjelp av slynger som medfølger drillpipene helt til drillpipene returneres bestilleren. Motsetningsvis fristilles containere og paller fra godset når det aktuelle godset er mottatt av bestilleren. Sikrede påpeker at paller og containere benyttes deretter til å frakte annet gods og har et annet formål og funksjonsområde enn lasteslyngene.

Sikrede bestrider foretakets anførsel om manglene instruks fra vareeier O. om lastehåndtering. Sikrede ga 10.22 uttrykkelig beskjed til A. at overstuing ikke var tillatt: *"Stackable cargo, but not over stacked allowed. Lashing as provided on pics upon discharge Atw"*. Instruksen ble bekreftet av A. samme dag: *"Thank for mail/booking .. Yours noted"*. Det var overstuingen som førte til at lasteslyngene ble skadd. Instruksen og påfølgende skader tilsier at A. er ansvarlige for skadene, noe sikrede tok konsekvensen av da erstatning ble utbetalt til vareeier O.

Kravets størrelse er dokumentert gjennom de opprinnelige kostnadene for å erstatte skadde lasteslynger (23.2.23) og til forliksoppgjøret med vareeier O. 28.2.23, jf. en kreditnota fra sikrede der NOK 1 067 310 gikk til fradrag i vareeier O. sitt utestående til sikrede.

Forsikringsforetaket avviser ansvar. Ansvaret iht. NSAB 2015 gjelder tap av eller skade på godset sikrede har påtatt seg å forflytte, eller arrangere transport for med underleverandører. Ved utførelse av oppdraget følger speditørens ansvar i utgangspunktet ansvaret som kan ilegges utførende underleverandør. Den aktuelle skaden gjelder ikke godset (drill pipes/collar/pup joint ihht. "Commercial invoice" no. ...), men kun lasteslyngene benyttet til å samle rørene av praktiske hensyn for transport, og for å lette laste/losse operasjoner. A. har avvist ansvar for skaden, som oppsto i forbindelse med sjøtransport, fordi det ikke var skade på last, kun på lasteinnetninger, jf. uttalelsen av 29.12.22. Foretaket viser til at stroppene omtales i sikredes korrespondanse som et tiltak "... for mest hensiktsmessig forsendelse", og foretaket kan ikke se noe dokumentasjon for at stroppene var del av det opprinnelige transportoppdraget sikrede påtok seg, dvs. omtalt i fraktbestilling, fraktfaktura eller salgsfaktura. Foretaket hevder det tydelig fremkommer at stroppene var tilføyet godset som en transportinnretning for å forenkle transporten, i likhet med f.eks. å laste gods på en pall for enklere transport. Lastestroppene kan ikke regnes som gods iht.

avtalene inngått for forsendelsen, og de omfattes dermed ikke av ansvaret i NSAB 2015 og speditøransvarsforsikringen.

Uansett hevder foretaket skaden ikke omfattes pga. forsikringens unntak for "Erstatningsansvar som sikrede pådrar seg for skade på, tap av ... containere, paller, flak eller lignende transportutstyr". Foretaket hevder løfteslyngene utgjorde transportutstyr, idet de ikke var del av det solgte godset sikrede hadde påtatt seg å forflytte, men i likhet med f.eks. en pall, en gjenstand benyttet for å samle godset under transport på en måte som gjorde transporten praktisk å utføre.

Under enhver omstendighet hevder foretaket skadene skyldes utilstrekkelige instruks for lastehåndtering fra vareeier sin side, jf. e-post av 12.1.23 fra underleverandør A. om at det ikke mottok instruks for lastehåndtering i forbindelse med bookingen. Foretaket bemerker at det ikke har mottatt annet enn Purchase Order fra vareeier O. til sikrede som bilag for fraktavtalen mellom dem, og ikke booking/avtale/faktura som viser evt. instruks. I anledning bestillingen av transport mellom sikrede og underleverandør A. fremgår det at rederiet 5.10.22 tilbød transporten under forutsetningene "*No special handling requirements*" og "*...cargo to be stackable with tier limitation*". Ut fra dette mener foretaket at sikrede var ansvarlig for skade og tap under henvisning til at skade skyldes stabling på last, og hevder det ikke er fremlagt noen instruks fra vareeier O. til sikrede som gjelder krav til lasting eller utførelsen av transportoppdraget som til dels gikk på vei og på sjø. Foretaket hevder det av korrespondansen mellom sikrede og underleverandør A. for sjøfrakten, fremkommer tvert imot at varene kan stables, men ikke "... over stacked ..." uten nærmere spesifikasjon. Foretaket kan derfor ikke se at det er sannsynliggjort at sikrede mottok en instruks fra vareeier O. som ikke ble korrekt formidlet eller ikke ble fulgt, og det hevder at sikrede derfor ikke er ansvarlige for skader under NSAB 2015.

Uavhengig av om transportslyngene skulle være dekket av forsikringen, så bestrider foretaket sikredes krav fordi ansvar under NSAB 2015 kun omfatter verdireduksjon for det skadde gods som sådan, oppad begrenset iht. vektbegrensningen under NSAB og gjeldende lovverk under referanse til nettverkssklausulen.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om skaden på transportslyngene er dekket av sikredes speditøransvarsforsikring, dvs. om

1. lasteslyngene kan regnes som gods under NSAB;
2. unntaket i forsikringsvilkårene for "lignende transportutstyr" kommer til anvendelse;
3. foretaket kan avvise ansvar pga. manglende instruks fra vareeier og
4. i hvilken utstrekning tapet er dekket av forsikringen.

Nemnda ser først på spørsmål 2 om lasteutstyret er omfattet av forsikringen.

Sikredes speditøransvarsforsikringen omfatter erstatningsansvar sikrede pådrar seg:

- i henhold til nasjonale og internasjonale lover og konvensjoner på transportrettens område, herunder Nordisk Speditørforbunds Alminnelige Bestemmelser, NSAB 2015
- når skaden/tapet er konstatert i forsikringstiden

Forsikringen omfatter ikke:

Erstatningsansvar som sikrede pådrar seg for skade på, tap av eller forsinket tilbakelevering av containere, paller, flak eller lignende transportutstyr

Spørsmålet er derfor om skadene på transportslyngene omfattes av formuleringen "skade på ... containere, paller, flak eller lignende transportutstyr".

En container er en innretning for lagring eller transport av gods. Karakteristisk for containeren er at godset er beskyttet inni den, og at containeren kan flyttes med forskjellige transportmiddel eller løftes med kran under lasting/lossing. Paller er trekonstruksjoner som godset legges oppå. Flak er ut fra fremlagte tegninger en plattform med hjul som godset kan settes oppå. Nemnda forstår det slik at paller og flak fortrinnsvis brukes til å transportere godset når godset flyttes mellom transportmidler og innenfor transportmidler.

Formuleringen "lignende transportutstyr" betyr at ikke alt transportutstyr er unntatt, men kun transportutstyr som "ligner" det som er nevnt. Formuleringen "liknende" kan referere til fysisk likhet. Men det er stor forskjell særlig mellom paller og flak på den ene siden og en container på den andre siden. Det er derfor mer naturlig å tolke "lignende" slik at transportutstyret skal fungere på samme måte som containere, paller og flak. Disse innretningene brukes for å lette og sikre transporten og kan også sees som en form for emballasje som samler enkeltgjenstander og gjør det enklere å løfte dem i kraner under lasting og lossing. Ut fra en funksjonell tilnærming mener nemnda lasteslyngene må sees som et "lignende transportutstyr". Selv om slyngene fysisk har en annen utforming enn en container, vil den i likhet med en container fungere slik at den samler rørene under transport og ved kranløft. Ut fra dette har transportslynger større funksjonsmessig likhet med en container enn likheten mellom paller/flak og container selv om slynger og container har helt forskjellig utforming.

Nemnda mener derfor transportslyngene faller inn under unntaket for "lignende transportutstyr".

Nemnda behøver etter dette ikke se på de øvrige spørsmålene saken reiser.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Foretaket gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Trine Vøien (bransjerepresentant) og Heike Kristine Bentsen (næringsrepresentant).