

**INCOTERMS<sup>®</sup> og  
FORSIKRING i  
TRANSPORTFORHOLD**

**Speditørskolen 2024**

**Veileder**

Christian J. Lien

Claims Services as

E-post: [cjlien@cjlien.no](mailto:cjlien@cjlien.no)

Sist revidert: Januar 2024

© NHO Logistikk og Transport

<b>Innledning</b>	<b>4</b>
<i>Leveringsbetingelser - kontrakt mellom kjøper og selger</i>	4
<b>INCOTERMS®</b>	Error! Bookmark not defined.
<i>Historikk</i>	5
<b>Generell oversikt over fordeling av omkostninger, risiko og ansvar</b>	<b>9</b>
<b>INCOTERMS® 2020®</b>	<b>9</b>
<b>Combiterms</b>	<b>10</b>
<b>INCOTERMS®® - de enkelte bestemmelsenes seneste utgave</b>	<b>11</b>
<i>EXW Ex Works (Named place) (Leverert fra fabrikk/lager på angitt sted)</i>	11
<i>FCA Free Carrier (named place) (Fritt levert transportør/transportmiddel på angitt sted)</i>	12
<i>FAS Free alongside ship (Named port of shipment - kun sjøtransport)</i>	13
<i>FOB Free on board (Named port of shipment - kun sjøtransport)</i>	13
<i>CFR Cost and freight (Named port of destination - kun sjøtransport)</i>	14
<i>CIF Cost, Cost, insurance and freight (Named port of destination - kun sjøtransport)</i>	15
<i>CPT Carriage Paid To (named place of destination)</i>	17
<i>CIP Carriage and Insurance Paid to (named place of destination)</i>	17
<i>DAP Delivered At Place (named place of destination)</i>	18
<i>DPU - Delivered at place, unloaded (named place of destination)</i>	18
<i>DDP Delivered Duty Paid (named place of destination)</i>	19
<b>TRANSPORTFORSIKRING</b>	<b>21</b>
<i>Forsikringsvilkår og forsikringsavtaler</i>	22
<i>Forsikringsvilkår</i>	22
<b>ANSVARSFORSIKRINGER FOR TRANSPORTØRENE</b>	<b>24</b>
<i>P&amp;I-forsikring</i>	24
<i>Speditøransvarsforsikring</i>	24
<i>Godsansvarsforsikring</i>	26

## **Innledning**

### Leveringsbetingelser - kontrakt mellom kjøper og selger

Salg/leveranse av en vare er ikke fullført før varen er kommet frem til det sted hvor den skal brukes. Transport er således en del av leveransen. I forbindelse med gjennomføring av transporten fra selger til kjøper oppstår det tre viktige spørsmål:

1. Hvem skal sørge for transporten (inngå nødvendige transportavtaler)?
2. Hvem skal betale transporten og andre omkostninger?
3. Hvem skal bære risikoen under transporten (risikoen for tap, skade eller forsinkelse underveis) og tenke på transportforsikring ?
4. Når og hvor er varen kjøpsrettslig levert ?

Disse spørsmålene må klargjøres i den del av kontrakten mellom selger og kjøper som omhandler leveringsbetingelsene. Det kan tenkes en rekke variasjoner når partene skal bli enige om disse spørsmålene. Den ene parten kan ordne med hele transporten, eller partene kan ordne med hver sin del av transporten.

På samme måte kan den ene parten betale hele transporten, eller de kan fordele transportomkostningene seg imellom. Det samme gjelder risikoen under transporten. Den kan enten pålegges den ene part eller deles mellom partene.

Det viktigste er at kontrakten mellom selger og kjøper klart definerer leveringsbetingelsene, dvs. hvem som skal gjøre hva, og hvem som er ansvarlig for hva.

## **INCOTERMS®**

Når en kontrakt mellom partene skal inngås, er det viktig at formuleringene er entydige, slik at det ikke oppstår tvil om hva man egentlig er blitt enige om. Dette kan lett skje, også fordi formuleringer kan tolkes ulikt i de forskjellige land.

Dette er bakgrunnen for at Det Internasjonale Handelskammer, International Chamber of Commerce (ICC), i Paris har utarbeidet INCOTERMS®, som er formulerte leveringsbetingelser ved kjøp og salg av varer. Ved å henvise til disse betingelsene vil man

få en eksakt formulering av avtalen mellom selger og kjøper, noe som minsker risikoen for konflikter.

INCOTERMS® er således et praktisk tilbud til kontraktspartnerne ved kjøp og salg av varer. Ønsker man å bruke terminologien i INCOTERMS® må man henvide til reglene ved å sette f.eks. ”CIF - stedsnavn – INCOTERMS® 2020” i kontrakten.

### Historikk

Leveringsbetingelser har fantes siden tidenes morgen, men pga forskjellige definisjoner utarbeidet ICC sine første og entydige definisjoner: INCOTERMS i 1936, og det ble utarbeidet 12 varianter av leveringsbetingelsene. Senere er INCOTERMS® blant annet revidert i 1953, 1967, 1980, 1990, 2000 og 2010. De siste INCOTERMS® ble utarbeidet i 2020.

Det finnes i dag i alt 11 forskjellige leveringsbetingelser. I de to siste utgavene av INCOTERMS® har man tatt hensyn til leveringsbetingelser som er nødvendige i moderne containertransport og kombinerte transport. I de siste 40 - 50 år har det foregått mer innenfor transport enn på flere hundre år. Det er intet mindre enn en revolusjon vi har vært vitne til. Det viser seg imidlertid meget vanskelig å endre vaner og tradisjoner som i dag er blitt upraktiske pga. de store omveltningene innenfor transport.

Det kjøpes og selges stadig på leveringsbetingelsene CIF og FOB. Disse klausulene er kun beregnet på sjøtransport, men selv i moderne sjøtransport var CIF og FOB allerede «gammeldagse» ved INCOTERMS® 2000. Omkostnings- og risikogrensene ved disse klausulene gikk i det godset svingte inn over skipets rekke. Det passet for konvensjonelle skip, men på moderne båter som brukes i stykkgodstrafikk med containere og Ro/Ro, skapte CIF og FOB problemer. Bestemmelsene ble derfor endret i INCOTERMS® 2010 og levering skjer fra da av når godset er lastet om bord i skipet. Hensikten med INCOTERMS® er å peke ut eksakt de kritiske punktene hvor omkostningene og risikoen for transporten går over fra selger til kjøper. For å ta ytterpunktene kan dette skje på selgers lagerrampe (EXW, - kjøper har omkostninger og risiko for hele transporten), eller det kritiske punktet kan være ved

kjøpers lager (DDP, - selger har omkostninger og risiko for hele transporten). Mellom disse ytterpunktene kan det kritiske punkt settes hvor som helst i transportkjeden.

I noen av INCOTERMS® betingelser er det kritiske punkt for omkostninger og det kritiske punkt for risiko forskjellige. Dette er tilfelle ved C-klausulene: CFR, CIF, CPT og CIP. Ved disse betingelsene går risikoen for skade eller tap på godset over til kjøper allerede på det sted hvor godset blir levert til transportøren. Likevel er det selger som ordner med transporten og betaler frakt til det stedet som er nevnt i leveringsbetingelsene.

Det er viktig å være oppmerksom på at en henvisning til en spesiell betingelse i INCOTERMS® ikke er tilstrekkelig for å løse alle juridiske problemer som kan oppstå mellom selger og kjøper. Eksempelvis er konsekvensene av kontraktbrudd og overgang av eiendomsretten til varene, holdt helt utenfor bestemmelsene i INCOTERMS® Som poengtert ovenfor er INCOTERMS® en kjøpsrettslig bestemmelse som del av kontrakten mellom selger og kjøper.

### **Leveringsbetingelse - kontrakt mellom kjøper og selger**

Det er to avtaler som påvirker transporten:

1. Kontrakten mellom kjøper og selger som har leveringsklausul som fordeler omkostninger og risiko mellom partene og hvem av dem som skal ordne med transporten.
2. Kontrakten mellom transportbrukeren (kjøper eller selger) og transportøren (speditøren). Det er viktig at disse avtalene sees i sammenheng og koordineres.

En speditør som får i oppdrag å utføre en transport, vil ikke ta del i kontrakten mellom selger og kjøper. Hvis det i et fraktbrev, en faktura e.l. for eksempel står FOB - INCOTERMS® - Hamburg, er ikke dette noen instruks til speditøren. Det er viktig å understreke dette, fordi det har vist seg i praksis at brukere av speditørtjenester har ment at speditørene skal rette seg etter

slike klausuler, (ref eksempelvis NSAB 2015 § 5, 3 ledd). Speditøren skal rette seg etter instruksjer i transportavtalen.

INCOTERMS® 2020 består av leveringsklausuler:

EXW	Ex Works (Named place)
FCA	Free Carrier (Named place)
FAS	Free alongside ship (Named port of shipment - kun sjøtransport)
FOB	Free on board (Named port of shipment - kun sjøtransport)
CFR	Cost and freight (Named port of destination - kun sjøtransport)
CIF	Cost, insurance and freight (Named port of destination - kun sjøtransport)
CPT	Carriage paid to (named place of destination)
CIP	Carriage and insurance paid to (named place of destination)
DAP	Delivered at place (named place of destination)
DPU	Delivered at place, unloaded (named place of destination)
DDP	Delivered duty paid (named place of destination)

Hver av de 11 INCOTERMS®-klausulene har en kode på tre bokstaver. Den første bokstaven betegner hvilken gruppe klausulen tilhører i forhold til fordeling av omkostninger, risiko og ansvar for å avtale transporten mellom selger og kjøper.

Inndeling med kode var ny i 1990 og var da en tilrettelegging til bruk av EDI (Electronic Data Interchange). Det må videre alltid stå en stedsbetegnelse etter enhver INCOTERMS®-klausul, f. eks. FAS HAMBURG - CIP OSLO - DDP KJØPERS LAGER, HAMAR. I gruppe E og F skal stedsbetegnelsen være i nærheten av selgers hjemsted (avsenderstedet), i gruppe C og D skal stedsbetegnelsen være i nærheten av kjøpers hjemsted (mottakerstedet).



## Generell oversikt over fordeling av omkostninger, risiko og ansvar

GRUPPE	KODE	OMKOSTN. HOVED- TRANSPORT	RISIKO HOVEDTRANSPORT	ANSVAR FOR Å AVTALE TRANSPORT
<b>E</b>	<b>EXW</b>	KJØPER	KJØPER	KJØPER
<b>F</b>	<b>FCA</b>	KJØPER	KJØPER	KJØPER
	<b>FAS</b>			
	<b>FOB</b>			
<b>C</b>	<b>CFR</b>	SELGER	KJØPER	SELGER
	<b>CIF</b>			
	<b>CPT</b>			
	<b>CIP</b>			
<b>D</b>	<b>DAP</b>	SELGER	SELGER	SELGER
	<b>DPU</b>			
	<b>DDP</b>			

### INCOTERMS® 2010

Med virkning fra 2011 kom reviderte INCOTERMS® 2010. Her ble det tatt inn 2 nye klausuler:

DAT og DAP. Disse erstattet DEQ og DAF, DES og DDU, som da «forsvant».

En annen viktig endring er at risikoovergangen ved CIF/CFR og FOB går over etter at varene er komme ombord i skipet. Dersom man ønsker å bruke INCOTERMS® 2000 etter 1. januar 2011, eller selv etter at 2020 versjonen kom som er fullt mulig, men man må i så fall presisere det i avtalen. Hvis det ikke gjøres, vil (sannsynligvis) de nye bestemmelsenes innhold bli lagt til grunn (litt avhengig av sedvane).

## **Combiterms**

COMBITERMS er kostnadsfordelingsbetingelser iht INCOTERMS® og som brukes en del i transportvirksomhet, og spesielt i Norden. Disse er utarbeidet av Sveriges Transportindustriforbund (tidl. Sveriges Speditørforbund), som en bistand til speditøren om hvem av selger/kjøper som skal betale hva iht valgt INCOTERMS®.

Det er utarbeidet en liste med spesifisering av de fleste omkostninger som forekommer i en transport. Omkostningskriteriene er så systematisert, nummerert og fordelt mellom kjøper og selger i enkle tabeller iht de enkelte INCOTERMS®.

I COMBITERMS er de enkelte leveringsklausuler delt opp og fått sine nummerkoder. Samtidig er omkostningene som skal fordeles mellom kjøper og selger, kodet med tall. Dette er en tilrettelegging for EDB-behandling av transportfunksjonen (papirløse transporter). COMBITERMS 2011 er også tilrettelagt for moderne transportrutiner med bil, båt, bane og fly (bruk av lastebærere, RO-RO, kombinerte transporter etc.)

INCOTERMS®-klausulene hører til avtalen mellom kjøper og selger. COMBITERMS er laget for å brukes i avtalen mellom transportøren (speditøren) og transportbrukeren. En avsender i Stockholm kan f.eks. gjøre avtale med en speditør om transport Stockholm - Trondheim 014, da vet transportøren hvor han skal sende regning på hva.

Det er viktig å være oppmerksom på at eventuelle meningsforskjeller som oppstår ved tolking av COMBITERMS må løses ved å venne tilbake til tolking av tilsvarende klausul i INCOTERMS®.

## **INCOTERMS® - de enkelte bestemmelsenes seneste utgave**

### EXW Ex Works (Named place) (Leveret fra fabrikk/lager på angitt sted)

1. Kjøper sørger for transporten
2. Kjøper betaler transporten
3. Kjøper bærer risikoen under transporten

Selger har oppfylt sine forpliktelser når han stiller varen til kjøpers disposisjon på det sted som er nevnt etter EXW klausulen. Selger er ikke ansvarlig for lasting av godset på transportmiddel, hvis ikke annet er avtalt eller det foreligger spesielle kutymer.

Det er viktig å være oppmerksom på at INCOTERMS® ikke bryter med innarbeidede lokale kutymer (sedvaner).. Det er f.eks. vanlig ved flere lagre at lagerholder leverer varene med egen truck på bil. Hvis dette er en innarbeidet kutyme, kan ikke selger, ved EXW, forlange betaling for opplasting på bil.

Kjøper bærer alle omkostningene og all risiko ved å flytte godset til det sted som kjøper ønsker. Kjøper må selv klarere godset for eksport. Hvis det ikke er mulig for kjøper å få ordnet de nødvendige eksportformaliteter, for eksempel pga. lokale regler, bør denne klausulen ikke brukes. I slike tilfeller bør man bruke FCA.

Kjøper har full kontroll over hele transporten. Han kan gå ut på markedet og be om pris fra speditører på hele transporten, inkl. eksportklarering, importfortolling og alle nødvendige operasjoner dit han ønsker godset levert. Denne leveringsbetingelsen brukes også når kjøper har solgt varen videre og ønsker å spare transportomkostninger ved først å ta varen hjem til seg, og deretter transportere den videre til sin kjøper. Han ønsker ofte ikke å fortelle selgeren hvem han har videresolgt varen til. Han kan da gi en speditør i oppdrag å ta hånd om varen fra selgers lager og utføre den transporten den nye kjøperen ønsker. Om ikke annet er avtalt, skal kjøper også betale omkostninger og offentlige avgifter ved eksportklareringen.

Hvis varen skal betales ved levering, kan speditørdokumentet FCR (Forwarders Certificate of Receipt) benyttes. Dette er et dokument som bl.a. brukes ved remburser eller ved videresalg til tredje person. Speditøren kvitterer for mottakelsen av godset på dette dokumentet, og selgeren kan da gå i banken med dokumentet og få sine penger. EXW har vært med siden den ble innført i 1936.

Klausulen påvirker ikke selve transporten fordi punktet hvor selger overfører omkostninger og risiko til kjøper, ligger før transporten er begynt.

*FCA Free Carrier (named place) (Fritt levert transportør/transportmiddel på angitt sted)*

1. Kjøper sørger for transporten, med mindre selger er villig til å besørge dette på vegne av kjøper.
2. Kjøper skal betale transporten fra det angitte sted.
3. Kjøper skal bære risikoen under transporten.

Klausulen var ny i 1980. Den er spesielt beregnet på kombinerte transporter. Det kritiske punktet, hvor selger overlater både omkostningene og risikoen til kjøper, er ved levering til transportør på det stedet som er nevnt i klausulen. Vanligvis vil dette være ved opplasting på transportørens bil eller ved levering til en oppnevnt godsterminal i nærheten av selgers hjemsted.

Selger skal klarere godset for eksport, selv om godset ikke passerer grensen før etter en fortransport. Leveringsstedet for godset kan altså godt ligge langt inne i landet. Det er kjøper som skal oppnevne transportør og avtale transporten.

Er det ikke avtalt eksakt transportmåte, kan selger for kjøpers regning og risiko velge en måte som etter forholdene virker egnet. Selger kan likevel nekte å påta seg dette, men må i så fall straks gi kjøperen beskjed om det.

Klausulen er spesielt formulert for containertransporter og trailertransporter, gjerne i kombinasjon med andre transportmidler. Den kan for øvrig benyttes til enhver transport på vei, sjø, bane, eller i luften. Fra INCOTERMS® 2000 er det bestemt at selgeren plikter å laste varen på bil som kommer til hans terminal eller forretningssted. Hvis han derimot kjører til en transportterminal, er det tilstrekkelig at han ankommer med bil.

FAS Free alongside ship (Named port of shipment - kun sjøtransport)

1. Kjøper skal sørge for transporten
2. Kjøper skal betale transporten
3. Kjøper skal bære risikoen under transporten.

Klausulen kan bare brukes ved sjøtransport og er blant de opprinnelige klausulene fra 1936. Den ble sist revidert i 1953. Klausulen er primært beregnet på skipning av større partilaster, dvs. hel- eller delbefraktning av skip. Klausulen er neppe praktisk ved skipning av stykk gods eller mindre partier. "Fritt levert ved skipsside" kan enten bety levering direkte fra lekter eller feeder eller på kaikanten. Transportomkostningene og risikoen går over til kjøper når godset er levert ved skipets side i avtalt havn og til avtalt tid. Det er kjøper som må ordne med transporten og opplasting, men nytt f.o.m. 2000-utgaven er at selger skal klarere godset for eksport og betale eventuelle avgifter.

I forbindelse med klausulen må selvfølgelig den havn angis hvor lasten skal leveres, der kjøper da har avtalt med et rederi om henting av lasten.

FOB Free on board (Named port of shipment - kun sjøtransport)

1. Kjøper skal sørge for transporten
2. Kjøper skal betale transporten
3. Kjøper skal bære risikoen under transporten

Dette er en av de tradisjonsrike klausulene fra 1936, sist revidert i 2010, og skal bare brukes ved konvensjonell sjøtransport. Klausulen er så innarbeidet at den også blir brukt ved trailer- og containertransport. Dette kan være meget uheldig, fordi omkostningsgrensen da kan diskuteres.

Det kritiske punkt er når godset er innlastet i skipet. Dette innebærer at selger ikke bare skal levere lasten på kaien ved siden av skipet, men han må også klarere godset for eksport og betale omkostninger forbundet med å bringe godset om bord i skipet. Nå er det av og til slik i moderne transport at avskiper ikke blir belastet noen avgift utover terminalavgift, mens selve ombordbringelsen er inkludert i frakten. I slike tilfeller vil det bli kjøper som dekker denne omkostningen, fordi kjøper skal betale frakten og gjøre avtale med rederiet om transporten. Hvis det derimot er kutyme i vedkommende havn å belaste avskiper både terminalavgift og ombordbringelse, så må selger betale dette.

Risikoovergangen vil i alle tilfeller være når godset er innlastet i skipet. Regelverket pålegger kjøper å oppnevne rederi og anmelde lasten, men i vanlig linjetrafikk er det mange steder blitt kutyme at selger likevel utfører dette på vegne av kjøper.

*CFR Cost and freight (Named port of destination - kun sjøtransport)*  
(Omkostninger og frakt betalt til angitt lossehavn)

1. Selger skal sørge for transporten
2. Selger skal betale transporten
3. Kjøper skal bære risikoen under transporten

Dette er en tradisjonsrik klausul for konvensjonell sjøtransport, og har vært med helt fra 1936, med revisjon i 1953. Dette er en av de klausuler hvor risiko- og omkostningsovergangen ikke er sammenfallende. Mens det ved FOB er stedet for lastehavnen som føres opp etter FOB, er det stedet for lossehavnen som etterfølger CFR.

Det kritiske punkt for risikoovergangen er som ved FOB, når godset er innlastet i skipet, mens omkostningsovergangen i utgangspunktet skjer når godset er losset i lossehavnen. Selger må avtale med rederiet om transport, sørge for eksportklarering av godset og betale frakt frem til lossehavnen.

Selger skal bare betale frakt og omkostninger for å få lasten frem til mottakerstedet. Hvis det oppstår omkostninger underveis, etter at kjøper har overtatt risikoen på avsenderstedet, må dette betales av kjøper (f.eks. havaribidrag).

Selve punktet for omkostningsovergang mellom selger og kjøper i lossehavnen kan variere noe, avhengig av den praksis som følges ved skipningen. Kjøper skal betale lossing av godset hvis ikke dette er inkludert i frakten. Det kan således tenkes at omkostningsovergangen skjer ombord i skipet i det øyeblikket skipet er ankommet lossehavnen, hvis ingen losseutgifter er inkludert i frakten. Dette er et eksempel på at lokal kutyme går foran den regel at omkostningsovergangen skjer når godset er losset.

På de tradisjonelle linjeskip må mottaker betale ilandbringelse og terminalavgift, dersom ilandbringelsen ikke er inkludert i frakten. Omkostningsovergangen skjer da om bord i skipet. Kjøper må selvfølgelig selv innklare godset og betale alle omkostninger fra havnen og frem til eget lager.

Selger kan inkludere losseutgiftene i sine omkostninger ved å tilføye ordet "landed" til klausulen. F.eks. "CFR Landed Bombay". Formelt er det ingen varianter av INCOTERMS® så hvis man skriver f.eks. «landed» må man være sikker på at både selger og kjøper forstår det samme ved en slik tilføyelse.

*CIF Cost, Cost, insurance and freight (Named port of destination - kun sjøtransport)*  
(Omkostninger, forsikring og frakt betalt til angitt lossehavn)

1. Selger skal sørge for transporten
2. Selger skal betale for transporten, samt forsikring av godset.

### 3. Kjøper skal bære risikoen under transporten

Denne klausulen hører til de mest tradisjonsrike klausulene for konvensjonell sjøtransport og kom med allerede i 1936-utgaven av INCOTERMS®. Den ble sist revidert i 2010.

Klausulen innebærer de samme risiko- og omkostningsoverganger som ved CFR, dvs. at risikoen går over på kjøper når godset er innlastet i skipet, mens omkostningsovergangen skjer når godset er losset i lossehavnen.

Forskjellen mellom CFR og CIF er at selger ved sistnevnte klausul også må tegne forsikring og betale forsikringspremie frem til lossehavn.

Hva innebærer det egentlig at kjøper overtar risikoen for godset i lastehavnen, når selger likevel har forsikret godset og betalt frakten helt frem til lossehavn? Det betyr at hvis godset for eksempel går totalt tapt under sjøreisen, må kjøper rette krav mot selgers forsikringsselskap og få utbetalt erstatningen, - hvis forsikringen dekker den skade som er oppstått. Kjøper kan ikke forlange at selger skal levere nye varer fordi kjøper har overtatt risikoen.

Videre er det viktig å være oppmerksom på at hvis ikke annet er avtalt, er selger bare forpliktet til å tegne en C-forsikring (Institute Cargo Clauses), dvs. den billigste transportforsikringen. Denne er meget begrenset og dekker bare skader som skyldes havari på selve transportmiddelet, eksempelvis skipet som følge av grunnstøting, kollisjon, brann e.l., mens skader på godset med mindre skipet er skadet dekkes ikke.

Hvis kjøperen ønsker å dekke alle farer (all risk), må dette enten avtales spesielt med selgeren i kontrakten, eller han må sørge for å tegne tilleggsforsikring. I alle tilfeller er det viktig at kjøper er oppmerksom på at den forsikringen som selger har tegnet ved CIF, kun gjelder frem til angitt lossehavn.



Hvis kjøper ønsker at godset skal forsikres helt frem til sitt lager, må han tegne tilleggsforsikring for transporten fra havnen til lageret. Den forsikringssum som selger er forpliktet til å forsikre varen for, skal være CIF-verdien pluss 10 % forventet fortjeneste.

*CPT Carriage Paid To (named place of destination)*  
(Transport betalt til angitt mottakersted)

1. Selger skal sørge for transporten
2. Selger skal betale transporten
3. Kjøper skal bære risikoen under transporten

Den er beregnet på kombinerte transporter og med stykkgoods- og dør- til-dørtransporter, og kan brukes, uansett hvilke transportmidler som velges.

Stedsnavnet er vanligvis et sentralt sted i nærheten av kjøpers hjemsted. Selgeren skal da betale frakt og alle omkostninger frem til terminal eller losseplass på stedet som er angitt i klausulen, og hvor omkostningsovergangen foregår.

Selgeren skal også gjøre avtale om transporten og klarere godset for eksport, mens kjøper overtar risikoen når godset blir levert til den første transportør på selgers hjemsted.

Den første transportør er i 2020 definert som den transportør som har påtatt seg å bringe varen frem til det navngitte stedet.

Det at kjøper overtar risikoen ved transporten, betyr at uforutsette omkostninger som oppstår under reisen, må betales av kjøper. Selger har oppfylt sine forpliktelser når han har betalt frakt og omkostninger for å transportere godset til mottakerstedet.

*CIP Carriage and Insurance Paid to (named place of destination)*  
(Transport og forsikring betalt til angitt mottakersted)

1. Selger skal sørge for transporten
2. Selger skal betale transporten, samt forsikring av godset.

3. Kjøper skal bære risikoen under transporten

Klausulen var ny i 1980 og ble revidert i 1990 og senest i 2020. Den er beregnet på alle transportmidler og alle kombinasjoner i moderne transport.

Den har samme regelverk, risiko- og omkostningsoverganger som CPT, men i tillegg kommer selgers plikt til å tegne forsikring for kjøpers risiko under transporten. Det er samme forskjell her som mellom CFR og CIF i sjøtransport.

Regelen om selgers plikt til å tegne forsikring er forskjellig fra CIF i INCOTERMS® 2020. Hovedregelen er at selger skal tegne slik forsikring som partene er blitt enige om. Hvis det ikke er indikert noe om forsikringsdekningen i kjøpekontrakten, skal selger tegne en A-forsikring dvs alle farer (all risk), - dekning.

Kjøper må også være oppmerksom på at den forsikringen som selger tegner, bare gjelder til det sted som er angitt i klausulen. Eventuelle etter-transporter må derfor forsikres av kjøper.

*DAP Delivered At Place (named place of destination)*

1. Selger skal sørge for transporten
2. Selger skal betale for transporten til angitt sted, ulosset.
3. Selger skal bære risikoen for transporten til varen er disponibel på angitt sted.

Bestemmelsen var ny i INCOTERMS® 2010. Den erstattet de tidligere DDU, DAF og DEQ. Levering og risikoovergang skjer når selger stiller godset til rådighet for kjøper på ankommende transportmiddel på bestemmelsesstedet (ulosset).

Selger forestår nødvendig eksportklarering og omkostningene går over på kjøper fra leveringstidspunktet. Kjøper tar imot godset på bestemmelsesstedet, sørger for klarering for import, betaler transporten videre og har også risikoen herfra.

*DPU - Delivered at place, unloaded (named place of destination)*

1. Selger skal sørge for transporten

2. Selger skal betale transporten
3. Selger skal bære risikoen for transporten til varen er disponibel på angitt sted, - losset.

Levering og risikoovergang skjer når selger stiller godset til rådighet for kjøper, losset fra ankommende på angitt sted, være seg havn eller annet angitt sted, som ved DAP.

Selger forestår nødvendig eksportklarering og omkostningene går over på kjøper fra leveringstidspunktet. Kjøper sørger for klarering for import, betaler transporten videre og har også risikoen. Denne het DAT i 2010, men fikk endret navn til DPU i 2020 pga misforståelser ifm DAT klausulen hvor T'en stor for Terminal, men ikke var begrenset til Terminal. Forskjellen fra DAP er således kun losseforpliktelsen for selger på angitt sted.

*DDP Delivered Duty Paid (named place of destination)*  
(Levert fortollet på angitt mottakersted)

1. Selger skal sørge for transporten
2. Selger skal betale transporten
3. Selger skal bære risikoen under transporten til varen er disponibel på det angitte sted på bestemmelsesstedet, ulosset.

Klausulen er fra 1967 og er endret i 2010. I motsetning til EX WORKS, påfører denne klausulen selger hele risikoen og alle omkostninger, inklusive toll, moms og avgifter, helt frem til det punktet som er nevnt i klausulen. Det kan være et sentralt sted i nærheten av kjøpers hjemsted, eller det kan være kjøpers lager.

Selger må sørge for transporten og for å fortolle godset og betale toll, moms og avgifter. Denne klausulen er uavhengig av hvilken transportmåte man bruker. Klausulen bør ikke brukes hvis det direkte eller indirekte ikke er mulig for selger å oppnå importlisens. Hvis partene ønsker at kjøper skal fortolle, skal DDU benyttes. Hvis man ønsker at kjøper f.eks.

skal betale MVA (som er vanlig), må det tilføyes eks.”VAT EXCLUDED”, eller «VAT NOT INCLUDED».

## TRANSPORTFORSIKRING

Som det er vist over ifm INCOTERMS® er det avtalerettslige verktøyet for å styre bedriftens varestrømmer. Den klausul kjøper og selger blir enige om i sitt mellomværende, vil altså gi svar på hvem av selger eller kjøper som har risikoen for skade på, tap av eller forsinkelse som oppstår mens godset er under transport. Valget av leveringsbetingelser vil således være et strategisk viktig valg, som bør skje ut fra et overordnet og helhetlig perspektiv. Bedriften må derfor velge leveringsbetingelser som samsvarer med hvilken grad av forpliktelser - kostnader/risiko - en ønsker å påta seg.

Leveringsbetingelsene vil altså gi svar på hvem av partene som har behov for, og/eller er forpliktet til å ordne med transportforsikring (som ved CIF og CIP).

Et vanlig spørsmål er hvorfor vareeier bør tegne transportforsikring når det benyttes seriøse transportører som også har både Speditøransvar- og Godsansvarsforsikring?

Svaret er fordi transportørens erstatningsansvar er regulert i forskjellige lover og internasjonale konvensjoner. Det rettslige erstatningsansvar som transportnæringen påtar seg i disse regelverk er meget begrenset både hva gjelder hvilke hendelser speditøren er ansvarlig for, men også med hvilket beløp han evt er ansvarlig for.

Ved internasjonale landeveistransporter erstattes for eksempel kun 8,33 SDR pr. kg av det tapte eller skadede gods, og ved internasjonale sjøtransporter kan kunden ende opp med kun 2 SDR pr. kg. Og ved flytransporter 17 SDR pr kilo (1 SDR = ca 12,- kr).

Det er derfor av stor betydning for kunden å være klar over den risiko han løper i forbindelse med et transportoppdrag.

Det vil derfor være slik at det eneste som kan gi vareeier en nødvendige og sikker beskyttelse mot tap som følge av transportskader, er en egen transportforsikring.

En pekepinn på hvorledes de totale tap fordeler seg på henholdsvis vareeier/transportør, er at vareassurandørene kun klarer å tilbakeføre ca. 15-20 % fra transportørene og deres

ansvarsassurandører (Speditøransvar- og/eller Godsansvarsforsikring), gjennom sine regresskrav mot disse.

Hvem skal således tegne den nødvendige transportforsikring? Kjøper eller selger? Dette avgjøres altså av de inngåtte leveringsbetingelser INCOTERMS® ref over.

### Forsikringsvilkår og forsikringsavtaler

Forsikringsvilkårene forteller hva en forsikring dekker og evt unntak.

Særvilkår er betegnelsen på vilkår som ikke er standard og i transportforsikring har selskapene en rekke særvilkår som dekker vareeiers (spesielle) behov, eksempelvis:

- Krigsforsikring
- Streik og opptøyer
- Fersk laks og andre temperatur- og tidskritiske transporter

### Forsikringsvilkår

Forsikringstakeren har valget mellom tre alternative sett med forsikringsvilkår:

- *Alle farer A-vilkår*
- *Utvidet transportulykke B-vilkår*
- *Transportulykke C-vilkår*

Den mest omfattende dekning er Alle farer A-vilkår som, med visse unntak, omfatter alle farer som interessen blir utsatt for. Forsikringen dekker tap av, eller skade på, den forsikrede gjenstand. Likeledes dekkes under alle tre dekningsalternativer; felleshavarioppofrelser og felleshavaribidrag. med mindre disse skyldes en fare som er unntatt fra forsikringen. De langt fleste varesorter og i særdeleshet bearbeidede varer, bør forsikres på ovennevnte vilkår. Disse tilsvarende de engelske transportforsikringsvilkår er Institute Cargo Clauses (A).

De minst omfattende forsikringsvilkår er transportulykke (C), og som nevnt over dekker de ,kun skade/tap som skyldes at :

- *Sjøtransportmidlet har støtt mot fast eller flytende gjenstand, er sunket, brukket eller kantret.*
- *At landtransportmidlet har vært utsatt for sammenstøt, akselbrudd, velting, avsporing eller utforkjøring.*
- *Lufttransportmidlet har kollidert, styrtet, veltet eller kjørt av rullebanen.*
- *Brann, lynnedslag eller eksplosjon*
- *Jordskjelv, vulkanutbrudd, jord- eller snøskred eller lignende naturkatastrofer.*

Alle dekningen har noen objektive unntak som eksempelvis:

- *Varens egenskaper eller deres tilstand ved forsikringstidens begynnelse*
- *Normalt svinn*
- *At varene er bestemt til et ulovlig formål, er fremstilt gjennom ulovlig virksomhet eller ved ulovlige metoder.*
- *Inngrep mot varene som foretas av statsmakt*
- *Oppbringelse, konfiskasjon, rekvisisjon og andre lignende inngrep mot transportmidlet, iverksatt av statsmakt.*
- *Hindring av transportvirksomheten, iverksatt av statsmakt.*
- *Frigjøring av atomenergi*
- *Kjemiske, biologiske, biokjemiske eller elektromagnetiske våpen.*

Forsikringen gjelder for en bestemt periode - forsikringstiden. Er selger forsikringstaker, begynner selskapets ansvar å løpe når varene settes i bevegelse for direkte ombordbringelse i det transportmiddelet som fører dem fra det lageret eller stedet som er utgangspunktet for den forsikrede transporten.

Er kjøperen forsikringstaker, eller er det uttrykkelig angitt at forsikringen bare omfatter kjøpers interesse, begynner selskapets ansvar å løpe når risikoen går over på kjøperen i henhold til salgsavtalen, eller når en forsikring tegnet av selgeren i henhold til salgsavtalen opphører.

Når ikke annet er avtalt, skal forsikringsverdien anses å være varens markedspris på innlastingsstedet ved forsikringstidens begynnelse. Er varene solgt, legges fakturabeløpet til grunn ved ansettelsen av deres markedspris.

### ANSVARSFORSIKRINGER FOR TRANSPORTØRENE

Det rettslige erstatningsansvar som transportørene pådrar seg, forsikres gjennom følgende forsikringsordninger:

- *P&I-forsikring (Redere)*
- *Speditøransvarsforsikring (Speditører/Transportører)*
- *Godsansvarsforsikring (Biltransportør/Bileiere)*

### P&I-forsikring

*P&I* er forkortelse for Protection and Indemnity. En P&I-forsikring er en rederansvarsforsikring som dekker rederens ansvar for skade på person, tap av liv, skade på last, kaianlegg osv.

P&I-forsikring kan tegnes gjennom P&I klubber (eller P&I foreninger), som er gjensidige spesialselskaper som dekker rederens tredjemannsansvar.

Norge har 2 av verdens ledende P&I klubber; GARD i Arendal og SKULD i Oslo.

All P&I-forsikring er knyttet til skipet. Det er ikke rederiet som er innregistrert i P&I-foreningen, men skipet, og det er skipets tonnasje som legges til grunn ved premieberegningen.

### Speditøransvarsforsikring

Speditørens rolle har utviklet seg i takt med endrede krav fra transportbrukerne. I tidligere tider opererte speditøren som oftest kun som transportformidler og mange av arbeidsoppgavene var knyttet til godsets grensepassering. Speditørens ansvar som formidler av transport-oppgaver var begrenset til situasjoner hvor han hadde utvist uaktsomhet i sin formidlerfunksjon.



Transportbrukermarked hadde stadig større problemer med å akseptere rollefordelingen mellom speditører og transportører. Brukerne mente at dersom speditøren påtok seg et transportoppdrag for en enkelt bruker, og i den forbindelse engasjerte en annen utøver til å utføre selve oppdraget, skulle ikke brukeren henvises til en ukjent utenforstående utførende aktør dersom et skadetilfelle oppstod. Det oppsto dermed et press i retning av at speditøren måtte påta seg transportøransvar overfor brukerne, og så i neste omgang ha et selvstendig krav mot den utførende transportør.

I et moderne samfunn hvor speditøren også selv ønsket å fremstå som en profesjonell transportarkitekt og leverandør av totalløsninger, måtte regelverket tilpasses situasjonen. Speditørene har derfor, i stadig større utstrekning, uttrykkelig påtatt seg transportøransvar overfor sine kunder, og dette har også lenge vært innarbeidet i NSAB.

Forsikringsselskapene har fulgt etter, og speditøransvarsforsikringene dekker i utgangspunktet både det ansvaret speditørene kan pådra seg i egenskap av formidler, og det ansvar som kan oppstå i tilknytning til transportøroppdrag.

Den største, og kanskje mest diskuterte endringen når det gjelder NSAB 2000, er speditørens forsikringsplikt for ”rene lageroppdrag” i § 27 C. Denne forsikringsforpliktelsen gjelder mot brann, vannledningsskade og innbruddstyveri.

Bestemmelsen var motivert ut ifra det faktum at mange vareeiere ikke var klar over at varene var lagret hos speditør for deres regning og risiko - og at speditørens ansvar i egenskap av formidler er begrenset.

I tillegg til det ansvar som speditøren kan få overfor sin oppdragsgiver, kan speditøren også komme i ansvar overfor tredjemenn som han ikke har noe kontraktsforhold med. Dette ansvaret er inkludert som en alminnelig bedriftsansvarsforsikring under speditøransvarsdekningen.

Videre omfatter dekningen også det ansvar en speditør påtar seg ved å utstede tollpass, og ansvar som tollagerholder, i henhold til Tollovens bestemmelser.

Transportoppdrag som utføres med forsikringstakerens egne biler eller trucker, dekkes imidlertid ikke av speditøransvarsforsikringen, når ansvaret ville kunne omfattes av en godsansvarsforsikring. Dette gjelder også ved bruk av innleide trucker, med mindre noe annet særskilt er avtalt. Dette innebærer at speditørene må sørge for å tegne egne forsikringer for denne typen oppdrag.

Videre er det viktig å påse at andres biler eller trucker har nødvendig godsansvarsforsikring i situasjoner hvor speditøren benytter truckeier eller lastebileier som underleverandør av transporttjenester.

Dersom speditøren har påtatt seg et ansvar med fraktføreransvar, og den utførende transportør ikke har godsansvar på bil eller truck, vil dette kunne påføre speditøren tap. Speditøren hefter overfor oppdragsgiver, og speditøransvarsforsikringen vil i utgangspunktet dekke forholdet. Enkelt selskaper belaster imidlertid med en svært høy egenandel i slike situasjoner.

Uten særskilt avtale dekker heller ikke selskapene speditørens ansvar for flyttegods. Flyttegods er ikke omfattet av Lov om Veifraktavtaler (CMR) og ansvar vil kunne påføres transportøren uten at han har anledning til å begrense ansvaret. Ansvaret er da iht det ulovfestede skyldansvaret (erstatningsretten).

Dersom man er engasjert i flyttegods, bør dette derfor behandles gjennom en særskilt avtale med selskapet.

En speditøransvarsforsikring er obligatorisk for alle medlemmer av NHO Logistikk og Transport, der virksomheten krever slik forsikring.

### Godsansvarsforsikring

Godsansvarsforsikring i motorvognforsikring dekker sikredes rettslige erstatningsansvar som bileier eller utførende fraktfører for skade på gods, oppstått under lasting, transport og

lossing, samt for følgene av forsinket utlevering. Selskapene dekker det ansvar som fraktfører har etter

Lov om Veifraktavtaler, som gir regler for både innenriks og internasjonale transporter (CMR transporter). Hvis det ikke er gjort særskilt avtale, omfatter ikke dekningen ansvar for skade på levende dyr og levende fisk eller ansvar for skade på flyttegods.

Transportørens ansvar er beløpsmessig begrenset og forsikringsavtalen, som dekker dette ansvaret, får følgelig de samme begrensninger.