



Kommentarer 1994-95 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender

Forfatter	Selvig, Erling
Dato	1997
Publisert	Nordiske domme i sjøfartsanliggender 1994-95 – (ND-1995-KOM)
Utgiver	Nordisk skibsrederforening

Innholdsfortegnelse

Kommentarer 1994-95 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender	1
Innholdsfortegnelse	2
Nordisk rettsenhet i praksis	3
Sjøpant for hyrekrav	3
Arrest og foreldelse av sjøpant	3
Arrestgrunn og sjøpant	4
Sammenstøt og svikt i reverseringsmaskin	4
Jurisdiksjonsklausulen i Conline Bookingnote	5
Direct action og P&I ansvaret	5
P&I vilkårenes betydning	5
Uforklarlig forlis	6
Tilbakesøking fra panthaver	7
Ansvarsspørsmål ved slepeoppdrag	7
Globalbegrensning	7
Globalbegrensning av slepeansvaret	8
Lasteskadeansvaret og assurandørens regresskrav	9
Befrakterens rett etter konossementet	9
Utleveringsansvaret	10
Mer om grove feil	11
Grove feil i veifraktsforhold	11
Hvem har fraktføreransvar etter veitrafikkloven	12
Flere fraktførere	12
Foreldelse av regresskrav	13
Fraktføreransvarets rekkevidde	13
Rekkevidden av forumklausuler	13
Flere rettsforhold	14
Krav mot tredjemann	14
Særskilte krav mot tredjemann	14
Underleverandørens ansvar	15
Bergelønn	15
Renter av bergelønn	16
Mer om K/S oppgjøret	16
Noter	16

Erling Selvig

Nordisk rettsenhet i praksis

Det nordiske sjølovsamarbeidet har lange tradisjoner. I våre dager er en viktig del av begrunnelsen å finne i de praktiske fordeler et ensartet nordisk regelverk for skipsfarten vil gi. De nye nordiske sjølovene viser at det fra lovgiversiden legges stor vekt på dette, men helt like i ett og alt ble sjølovene likevel ikke. Sjøl. § 151 er ett av de viktige unntakene. I ND 1995 s. 84 kom således Helsingfors hovrätt til at slepet ikke heftet for slepebåten feilnavigering i et tilfelle hvor den norske § 151 ville ha medført ansvar fordi slepebåt uttrykkelig inngår i oppregningen av hvem rederen hefter for. Dette må en godta. Men det vesentlige vil tross alt være at det store flertall av ensartede bestemmelser nå blir praktisert i hovedsak på samme måte, noe denne snart 100 år gamle domssamlingen søker å bidra til. Får hensynet til å opprettholde rettsenhet på sjølovområdet tilstrekkelig gjennomslag i domstolens tolkningspraksis? Noe tyder på at vi må være forberedt på at særlig lovgivning og annen «bakgrunnsrett» kan gripe forstyrrende inn ved tolkningen også av sjølovenes bestemmelser.

Sjøpant for hyrekrav

Etter sjøl. § 51 er krav på hyre og annen godtgjørelse til mannskapet sikret ved sjøpant i skipet. I alle de nordiske land er domstolene forelagt spørsmålet om sjøpantet omfatter bruttokravet etter hyreavtalen, eller om det bare er nettokravet mot rederiet etter fradrag av forskuddsskatt, pensjonsavgift e.l. som dekkes. Realiteten i spørsmålet er om skattemyndighet eller annen institusjon som må dekke fradraget, trer inn i sjøpantet etter sjøl. § 71 (cessio legis).

I ND 1995 s. 164 besvarte Østre Landsret spørsmålet benektende. I prosedyren var det vist til motsatt norsk høyesterettspraksis,¹ men også hevdet at den ikke burde følges fordi dansk skatte- og konkurslovgivning var annerledes. Det ser imidlertid ikke ut til at landsretten ble gjort kjent med ND 1988 s. 1 SH hvor Högsta Domstolen, etter en grundig drøfting av forarbeidene til sjøpantkonvensjonens tilsvarende regel, kom til at sjøpantet omfattet bruttokravet, dvs. samme resultat som de tidligere norske dommene. ND 1984 s. 51 FH er imidlertid på linje med Østre Landsret selv om dommen også godtar bruttokravprinsippet.

Hvorfor spriker nordisk rettspraksis om tolkningen av en enkelt bestemmelse i sjøloven og sjøpantkonvensjonen på denne måten? Den mest nærliggende forklaring er at ulikheter i nasjonal skatte- og konkurslovgivning slår igjennom. De praktiske virkninger av fellesnordiske regler blir dermed forskjellige, noe som selvsagt er i strid med rettsenhetsarbeidets hovedmål. Det finnes også annen rettspraksis som kan illustrere dette.

Arrest og foreldelse av sjøpant

Jeg har i ND 1987 s. IX flg. påpekt at ulikheter i nordisk arrestlovgivning får stor betydning for virkningen av reglene om avbrytelse av ettårsfristen for foreldelse av sjøpant i sjøl. § 55. Innføringen av nye regler om arrest av skip i sjølovens kap. 4 har ikke endret meget på dette. Heller ikke har det hjulpet at de alminnelige reglene om arrest i den danske og norske prosesslovgivningen ble endret i 1988 og 1992.

Disse spørsmålene illustreres på ny av en dom av Østre Landsret i ND 1994 s. 111. Etter sjøl. § 55 må foreldelse av sjøpant avbrytes ved arrest av skipet, og spørsmålet var bl.a. om dansk domstol kunne foreta arrest av dansk skip i utlandet for å hindre foreldelse. Sjølovens nye regler om arrest av skip gjelder bare arrest som innebærer at skipet skal holdes tilbake der det befinner seg (sjøl. § 91 = dansk sjøl. § 92). Slik arrest forutsetter selvsagt at skipet befinner seg innenfor den nasjonale jurisdiksjon. Sjølovens arrestregler er i og for seg ikke til hinder for andre former for arrest av skip, men adgangen til og vilkårene for slik arrest må avgjøres etter prosesslovgivningens alminnelige regler om arrest (sjøl. § 91 tredje ledd). Ut fra dette kom Østre Landsret til at folkerettslige regler om nasjonal territorialhøyhet ikke var til hinder for at fagedretten kunne foreta arrest som ikke innebar at skipet skal holdes tilbake, og retten viste bl.a. til EU's domskonvensjon art. 24 om gjensidig prosessuell bistand.

I ND 1994 s. 111 ØL var formålet med arrestbegjæringen å få arresten registrert på skipets blad i skipsregistret slik at rederens rådighet dermed ble begrenset. Det synes forutsatt at en slik arrest også ville være tilstrekkelig til å avbryte foreldelsen av sjøpantet etter sjøl. § 55, men dette er neppe holdbart, og landsretten tok heller ikke standpunkt til spørsmålet. Landsretten viste nemlig til at vilkåret for arrest etter den nye danske prosesslovgivningen er at det må antas at muligheten for senere å oppnå dekning ellers vil bli vesentlig forringet (Rp. § 627 nr. 2), og kom deretter til at dette vilkåret ikke var oppfylt når den eneste begrunnelsen for arresten var å avbryte foreldelsen av sjøpanteretten. Det forelå altså ikke tilstrekkelig arrestgrunn, og arrestbegjæringen førte derfor ikke frem.

Arrestgrunn og sjøpant

Med utgangspunkt i svensk rettspraksis drøftet jeg i ND 1982 s. XVII-XVIII og ND 1987 s. IX spørsmålet om det bør kreves vanlig arrestgrunn når kravet er sikret ved sjøpant. Når foreldelsesfristen for sjøpant bare er ett år og fristen dessuten bare kan avbrytes ved arrest, vil en slik regel lett virke urimelig fordi kreditor ofte ikke har mulighet til å forhindre at sjøpantet faller bort som foreldet. Det var dette som den gang var stillingen i svensk rett, mens dansk og norsk rett da ga arrest uten videre når kravet var sjøpantsikret. I Norge er dette fortsatt regelen (tvangfullb.l. § 14-2), men både svensk og dansk rett er siden endret.

Etter endringene i 1988 krever nå den danske prosesslovgivningen vanlig arrestgrunn også for sjøpantkrav. ND 1994 s. 111 ØL bekrefter dette, og det er intet som tyder på at regelen bare gjelder når skipet er i utlandet. Også i svensk rett er stillingen en annen, men der har endringene gått den andre veien. Etter sjøl. kap 3 § 40 tredje ledd kan arrest nå foretas selv om vanlig arrestgrunn ikke foreligger. Grunnlaget for min kritikk av svensk rettspraksis i ND 1982 og ND 1987 er dermed borte, men til gjengjeld kan den nå gis dansk adresse. Er det mulig at man ved endringen av den danske rettspleieloven i 1988 overså behovet for en unntaksregel for sjøpantkrav? Likevel ville det nok ikke vært så vanskelig for Østre Landsret å komme til at muligheten for å få dekning ville bli vesentlig forringet dersom sjøpant på beste prioritet falt bort som foreldet?

Sammenstøt og svikt i reverseringsmaskin

Det er forøvrig slett ikke alltid at ulikheter i omliggende nasjonal rett gir seg slike utslag på skipsfartsområdet. I ND 1971 s. 36 NH kom Norges Høyesterett til at doktrinen om objektivt bedriftsansvar for skade som skyldtes teknisk svikt ikke kunne begrunne noe unntak fra sjøl. § 162 om at hvert skip bærer sin egen skade når kollisjonen skyldes en «ulykkeshendelse».² Som det fremgår av ND 1994 s. 47 DH er det bare culpa som kan begrunne unntak fra denne bestemmelse. Etter norsk rettspraksis foreligger det imidlertid objektivt bedriftsansvar dersom svikten i skipets reverseringsmaskineri fører til skade på havneanlegg og ikke annet skip.³ Her stenger ikke sjøl. § 162 for en skjerping av ansvaret. Dette er også godt i samsvar med dansk rettspraksis, selv om man i dansk rett nødvendig gjør bruk av ulovfestet objektivt ansvar.

I ND 1994 s. 82 s. 84 SØHa var spørsmålet om skipet var ansvarlig for skade på et havneanlegg som skyldes teknisk svikt ved styremaskineriet. Skipet var kjøpt av rederiet i 1988. Det hadde fra tidligere en uoriginal del i styremaskineriet, og denne brøt sammen da skipet skulle legge til kai. SØ- og Handelsretten uttalte at det i et slikt tilfelle måtte foreligge «et skærpet ansvar». Det måtte komme rederiet til skade at skipet ved overtakelsen ikke ble undersøkt så grundig at de uoriginale delene i styremaskineriet ble oppdaget. Danmarks Høyesteret stadfestet dommen i ND 1995 s. 163. Retten benyttet ikke uttrykket «skærpet ansvar», men vektla den risiko for svikt som forelå:

«Det fremgår af sagen, at styringssystemet ikke oprindelig har været forsynet med trykluftcylinderen. Det er uoplyst, hvornår indbygningen er sket, og hvem der har foretaget den. Cylinderen var indsat, da appellanten overtog skibet i 1988. Indbygningen af cylinderen, der ikke fremgår af skibets tegninger, var ifølge den sagkyndiges erklæring behæftet med en konstruktionsfejl, der medførte, at der ved normal brug af styringssystemet var risiko for et pludseligt brud på trækstang eller bolt. Herved ville skibet, således som det skete, øjeblikkelig miste manøvrevenen.»

Dette er en risiko-tankegang i samsvar med et av de sentrale elementer i den norske læren om objektivt bedriftsansvar. Hovedsynspunktet i den danske dommen er likevel at rederen plikter å undersøke så grundig at den slags «væsentlig konstruktionsfejl» blir avdekket. At feilen ikke er avdekket, blir derfor ensbetydende med ansvar for forsømmelse av undersøkelsesplikt. En norsk dommer ville nok her ha frigjort seg fra culpa-

tankegangen og pålagt objektivt ansvar for skade som var utslag av den særlige risiko som forelå. Forskjellen mellom dansk «skærpet» ansvar og norsk objektivt bedriftsansvar for slik teknisk svikt ligger dermed først og fremst på det prinsipielle plan. En annen sak er at det objektive bedriftsansvar også vil omfatte skader som er utslag av de mer ordinære risiki for teknisk svikt som knytter seg til skipets fremdrifts- og styremaskineri og innretninger forøvrig (ND 1969 s. 389 NH). Slike tilfelle lar seg vanskelig håndtere innenfor vanlige culpa-betraktninger.

Jurisdiksjonsklausulen i Conline Bookingnote

Vi finner imidlertid også eksempler på at en nordisk domstol henter inspirasjon og støtte i avgjørelser fra et av de andre landene. En dom av Svea hovrätt i ND 1994 s. 22 kan illustrere dette. Den gjaldt en fraktavtale inngått på Conline bookingnoteformularet. Spørsmålet var om Conlinebills klausuler, gjengitt i sin helhet i formularet, var en del av fraktavtalen også når konnossementet ikke ble utstedt. Tvisten gjaldt først og fremst jurisdiksjonsklausulen som henviser til «carrier's principal place of business» som eksklusivt forum. Hovrätten la vekt på at formularet forutsatte at transporten skulle utføres på de vilkår som bookingnoten inneholdt ved å gjengi Conlinebills bestemmelser. Bestemmelsene måtte da være bindende for partene selv om det egentlig dreiet seg om konnossementvilkår og konnossement ikke ble utstedt. Det ble her vist til ND 1989 s. 60 SöHa hvor resultatet var det samme.

Det er derfor først og fremst når særlig lovgivning kommer forstyrrende inn – enten direkte som i ND 1995 s. 251 Eidsivating, eller som bakgrunn for tolkingen av sjølovens bestemmelser slik som i sjøpantsakene – at vi må være forberedt på forskjellige domsresultater. Ulike tolkningstradisjoner og andre prinsipielle forskjeller kan imidlertid også få betydning. I tillegg kommer selvsagt at sjølovene ikke er helt like i ett og alt.

Direct action og P&I ansvaret

En følge av kriseårene i internasjonal skipsfart er at vareassurandører etter å ha betalt vareeieren søker å fremme sine regresskrav direkte mot transportørens P&I assurandør. Der finnes det penger. Når transportøren selv er konkurs eller vrien å få fatt i, vil både regresskravene og transportørens lasteskadeansvar miste sin praktiske betydning dersom dette ikke lykkes. På den annen side, P&I vilkårene inneholder «pay-to-be-paid» regler, overdragelsesforbud og annet som skal hindre at ansvarsassurandøren skal bli utsatt for krav og pågang fra andre enn deres egen forsikringstager. Til sammen gir slike vilkår godt grunnlag både for skarpsindig jus og mye taktikkeri.

Svensk rettspraksis fra de siste 10 – 15 år byr på en utførlig eksempelsamling fra dette området. Hovedinntrykket er at domstolene har vanskelig for å godta at en P&I assurandør skal unngå ansvar av den grunn at vareassurandøren ikke klarer å få inndrevet sine krav mot transportøren. Det oppstår imidlertid flere ulike spørsmål i slike sammenhenger.

Et første spørsmål er om vareassurandøren kan få tatt arrest i transportørens krav på å få dekket ansvaret overfor lasteieren av P&I assurandøren. En arrest vil ikke bare gi sikkerhet, men også verneting der P&I assurandøren hører hjemme. I ND 1991 s. IX-X har jeg kommentert dommer av Göteborgs tingsrätt som viser at dette lar seg gjøre forutsatt at lasteskadekravet er bindende fastslått overfor transportøren. På samme måte vil det foreligge verneting mot P&I assurandøren dersom transportørens konkursbo overdrar sitt krav mot P&I assurandøren til vareassurandøren, se ND 1989 s. 47 Svea hovrätt og kommentaren i ND 1989 s. X. Dette følger av den svenske FAL § 95 tredje ledd fordi bestemmelsen innebærer at overdragelsesforbudet i P&I vilkårene da må vike. En dom av Hovrätten för Västra Sverige i ND 1995 s. 26 bekrefter nå at en slik vei er farbar.

P&I vilkårenes betydning

Et annet spørsmål er hvilke vilkår som må være oppfylt for at vareassurandøren materielt skal ha rett til å kreve at P&I assurandøren utbetaler erstatningen direkte til ham. Her kommer P&I vilkårene inn igjen. Det følger av vilkårene at ansvar oppstår når lasteskadeansvaret er bindende avgjort ved dom mot transportøren eller ved avtale godkjent av P&I assurandøren. Har vareassurandøren fått dom mot transportøren, kan imidlertid dommen gi grunnlag for utlegg (utmåtning) i dennes krav mot P&I assurandøren. Dermed vil

vareassurandøren som utleggshaver kunne kreve betaling direkte av P&I assurandøren. Det var en slik fremgangsmåte som ble benyttet i ND 1994 s. 43 SH, men hovedspørsmålet lå der på en annen kant.

Det spørsmål som den svenske Högsta Domstolen måtte ta standpunkt til var om en uteblivelsesdom mot transportøren var å anse som bindende dom i forhold til P&I vilkårene, eller om uteblivelsesdommen i stedet måtte likestilles med en erkjennelse fra transportørens side. I sistnevnte tilfelle ville P&I assurandøren være uten ansvar med mindre han hadde godkjent ansvaret. Den svenske høyesterett kom til at uteblivelsesdom som var blitt rettskraftig, måtte anses som «endelig dom» i forhold til P&I vilkårene. Det var imidlertid reist spørsmål om P&I assurandøren likevel måtte være fri fordi transportøren ikke hadde underrettet ham om at uteblivelsesdom var avsagt. Retten la til grunn at unnlåtelsen utgjorde grov uaktsomhet fra forsikringstagerens side, og etter P&I vilkårene var ansvaret da begrenset til det tap som ville ha oppstått om underrettingsplikten var blitt oppfylt. Bevisbyrden for at tapet ville ha blitt mindre måtte imidlertid P&I assurandøren ha, og han hadde ikke sannsynliggjort at ansvaret helt eller delvis ville være unngått om varsel var gitt i tide. Viktig her var at omfanget av transportørens lasteskadeansvar berodde på tolkningen av den vidtrekkende ansvarsfraskrivelsen i Gencon-certepartiet kl. 2 (s. 45):

«Frågan är då om den skadan är sådan att rederiet med tillämpning av villkoren i fraktavtalet, bl.a. om rengöring av lastrummen, och utan hinder av certepartivillkoret Gencon klausul 2 – som innebär en mycket vittgående friskrivning för redaren från ansvar – skulle ha haft att svara för skadan eller om friskrivningen skulle ha befriat rederiet från ansvar.

Prövningen vid Malmö tingsrätt skulle alltså i väsentlig mån ha blivit beroende av tolkningen og tillämpningen av en klausul om friskrivning från rederiets sjörättsliga ansvar. Vid sådant förhållande – och i linje med vad som allmänt gäller när en part vill åberopa en friskrivningsklausul – bör bevisbördan för den sannolika utgången i det nu förevarande målet läggas på P&I-bolagen, som i förhållande till Skandia och Fredriksson kan anses företräda rederiets interessen, men kravet på bevisning är med hänsyn till försäkringsvillkorens formulering «må antas» att anse som tämligen lågt.»

Er transportøren blitt insolvent, vil vareassurandøren ikke kunne gå veien om utlegg for å oppnå utbetaling av erstatningen fra P&I assurandøren. Men i så fall kan vareassurandøren kreve at kravet mot P&I assurandøren blir overdratt til ham etter FAL § 95 tredje ledd. Dermed er det vareassurandøren som blir kreditor i forhold til krav under P&I dekningen. Overdragelsesforbudet i P&I vilkårene stenger ikke for dette. Forbudet må i insolvenstilfelle settes til side som stridende mot preseptorisk lov (ND 1989 s. XI). Det kan heller ikke være noe vilkår at lasteskadekravet er bindende avgjort før insolvensen inntrådte, men i så fall står det selvsagt P&I assurandøren fritt å få prøvet om ansvar foreligger. Er derimot transportørens ansvar for lasteskaden allerede bindende avgjort ved «endelig dom», må dommen legges til grunn også i forhold til P&I assurandøren. I slike tilfelle kan det likevel bli tale om bortfall eller nedsettelse av P&I ansvaret som følge av grov uaktsomhet fra transportørens side. Dette spørsmål oppsto i ND 1995 s. 26 Hovrätten för Västra Sverige, som også gjaldt unnlatt varsel om uteblivelsesdom. Retten kom imidlertid til at ansvaret ville ha blitt det samme om varsel var blitt gitt, og P&I assurandøren måtte også i denne saken dekke sitt ansvar fullt ut.

Utenfor insolvenstilfellene i den svenske FAL § 95 tredje ledd vil P&I vilkårene få større betydning. Foreligger ikke endelig dom mot transportøren, kan vareassurandøren ikke ta arrest eller utlegg i noe krav mot P&I assurandøren ganske enkelt fordi heller ikke transportøren har noe krav når hans ansvar ikke er bindende fastsatt. I tillegg kommer «pay-to-be-paid» prinsippet slik at P&I ansvaret ikke utløses før transportøren har betalt. De restriktive P&I vilkårene vil slå igjennom fordi FAL § 95 første ledd er deklarasjonsklausul, noe som fremgår av ND 1994 s. 28 Dispaschören i Sverige. Saken gjaldt vrakfjerningsansvaret i et tilfelle hvor rederiet ikke hadde penger til å betale for fjerningen. Kostnadsansvaret var i og for seg fastslått ved dom mot rederiet, men selve vrakfjerningsplikten bygget kun på et forvaltningsvedtak av sjøfartsmyndighetene. Dispasjøren kom til at rederiet ikke kunne kreve utbetaling av erstatningen selv om den som fjernet vraket ga samtykke til at utbetaling skjedde til rederiet. Rederiets ansvar var her ikke «effektivt ... gjort opp» i henhold til endelig dom, og rederiets betalingsstans førte til at P&I assurandøren unngikk sitt vrakfjerningsansvar.

Uforklarlig forlis

I de senere år har domssamlingen dessverre inneholdt en del sjøforsikringsdommer hvor assurandøren har bestridt sitt ansvar ut fra ulike forhold på sikredes side, alt fra dårlig tilsyn og vedlikehold til forskjellige former for forsikringssvindel. En del er omtalt i kommentarene i ND 1993 s. XVII-XIX (ND-1993-KOM). En av

dommene, ND 1993 s. 197 Hålogaland, er nå avgjort av Norges Høyesterett ut fra årsaks- og bevisbyrdebetraktninger som nok innebærer en skjerpet holding ved vurderingen av sikredes forhold, se ND 1995 s. 436 NH. Her var det et fiskefartøy som sank under rolige værforhold på hjemveien fra fiskefeltet. Forliset skyldtes lekkasje, men årsaken var uklar, og uklarhet forelå også når det gjaldt en heller sendreiktig redningsinnsats etter at skipet tok inn vann.

Høyesterett kom – i motsetning til lagmannsretten – til at forliset måtte antas fremkalt av skipper og styrmann. Hovedspørsmålet var om skipets bunnventil ble åpnet eller plutselig brøt sammen (s. 443): «Disse to mulige hendelsesforløp må holdes opp mot hverandre. Bevisbyrde-reglene innebærer at det kreves en betydelig sannsynlighetsovervekt for at retten skal kunne legge til grunn alternativet forsettlig skadefremkallelse.» Etter å ha fastslått at «sannsynligheten for et radikalt sammenbrudd» av bunnventilen var «meget liten», var retten henvist til å legge det annet alternativ til grunn (s. 443-45). Høyesterett kom videre til at skipperens og styrmannens handlemåte måtte komme rederiet til skade. De to eiet 50% av aksjene og satt i styret i selskapet, og det forelå dermed grunnlag for identifikasjon.

Tilbakesøking fra panthaver

Rederiet hadde altså ikke krav på erstatning. Dermed oppsto også spørsmålet om erstatning utbetalt til panthaverne kunne søkes tilbake etter de alminnelige regler om *condictio indebiti*. På samme måte som i ND 1985 s. 126 NH kom Høyesterett til at en panthaver må tilbakebetale mottatt erstatningsbeløp med mindre oppgjørshensyn eller andre særlige grunner taler mot dette. Mellom så profesjonelle aktører som assurandører og banker skal det meget til for at korreksjonshensynet må vike for oppgjørshensynet. I dette tilfelle var det ved utbetalingen også tatt et slags forbehold om tilbakesøking, og assurandørene kunne ikke bebreides for å ha foretatt utbetaling eller for at det gikk lang tid før tilbakebetaling ble krevet.

Slik vil det imidlertid ikke alltid være. En dom av Hålogaland lagmannsrett i ND 1994 s. 313 gir et eksempel på særlige forhold som kan føre til at tilbakesøking unntagsvis nektes. Også i denne saken hadde forliset skjedd «uten noen tilsynelatende årsak». Assurandøren hadde likevel utbetalt erstatningen «etter forholdsvis overflatisk vurdering av forsikringstilfellet», og uten å ta noe forbehold. Etter utbetalingen hadde panthaverne dessuten frigitt noen sidesikkerheter for pantelånet i skipet. Selv om sikkerhetene var av tvilsom verdi, hadde panthaveren således innrettet seg i tillit til endelig oppgjør. Flertallet i lagmannsretten mente at disse forhold ga grunnlag for å nekte tilbakesøking.

Ansvarsspørsmål ved slepeoppdrag

Ved sjøulykker under slepeoppdrag oppstår det gjerne mange og vanskelige spørsmål. En årsak er utvilsomt at sjølovens ansvarsregler er skipssentrerte, og at anvendelsen av dem reiser særlige spørsmål når flere skip er involvert i ulykken. Et første problem er om slepet hefter etter sjøl. § 151 for feilnavigering eller annen uaktsomhet fra slepebåtens side, f.eks. når slepet er en ubemannet lekter. Et tilknyttet – men prinsipielt eget – spørsmål er om rederansvaret i tilfelle skal begrenses etter slepebåtens eller slepetogets tonnasje.

Begge disse spørsmålene kom opp i ND 1995 s. 84 Helsingfors hovrätt. Der ble det antatt at slepets rederi ikke hadde sjørettslig husbondsansvar for slepebåtens feilnavigering. Dette må skyldes både at den finske sjøl. kap. 7 § 1 ikke lar «slepebåt» inngå i oppregningen av hvem rederen hefter for, og at domstolen ut fra alminnelige erstatningsregler her har valgt en overraskende restriktiv tolkning. Selv før den norske lovendringen i 1972, da «slepebåt» ble tatt inn i bestemmelsen i den norske sjøl. § 151, var norske domstoler kommet til at slepets reder måtte hefte for slepebåtens navigasjonsfeil.⁴ I den finske saken var dessuten slep og slepebåt sammenkoblet til «en fast helhet, som till det ytre påminner om ett tradisjonelt handelsfartyg» (ND 1995 på s. 97).

Globalbegrensning

Hovrättens standpunkt til ansvarsspørsmålet medførte at spørsmålet vedrørende globalbegrensningen kom på spissen. Skulle ansvaret til slepebåtrederiet begrenses etter slepebåtens tonnasje eller skulle også lekterens tonnasje telle med? At slep og slepebåt var sammenkoblet til en enhet og at begge fartøyer hadde samme reder, kunne tale for at samlet tonnasje ble lagt til grunn. Dette ble likevel ikke resultatet. Etter en gjennomgang av

nordisk rettspraksis og teori kom retten til at en ved anvendelsen av sjølovens regler måtte bestemme ansvaret særskilt for hvert av fartøyene. Det ble lagt avgjørende vekt på «att bogseraren och pråmen bägge är registrerade, besiktigade och försäkrade såsom skilda fartyg, bogseraren och pråmen har skilda ägare samt det, att såväl bogseraren som pråmen bägge skilt ... har möjlighet att självständigt utföra sjöfartsuppgifter.» (ND 1995 s. 84 s. 98). Når slepebåten alene var ansvarlig for skaden, måtte derfor rederiets ansvar begrenses etter slepebåtens tonnasje.

Dette standpunkt er etter mitt syn også det riktige, særlig fordi sjøforsikringspraksis innebærer at ansvarsdekningen er nært knyttet til hvert enkelt skip, og at globalbegrensningen – beregnet etter hvert skips tonnasje – reelt angir forsikringssummen. Innenfor et slikt system må hovedregelen bli at et skips tonnasje og begrensningsbeløp bare kan komme i betraktning når det foreligger ansvarsgrunnlag mot skipet.⁵

Hvis den finske saken skulle bedømmes etter den norske sjølov § 151, ville erstatningens størrelse blitt lik summen av begge fartøyers begrensningsbeløp, ganske enkelt fordi slepet ville ha ansvar for slepebåtens uaktsomhet. Begge skipene ville dermed ha ansvar. Prinsipielt er imidlertid dette ikke en følge av at lekterens tonnasje teller med ved fastsettelsen av slepebåtens ansvar, men et resultat av at begge skipene kan holdes ansvarlig for skaden. Regelen er fortsatt at omfanget av hvert skips ansvar bestemmes av dets begrensningsbeløp.⁶ Ingen av skipenes ansvarsassurandører får således ansvar ut over det globalbegrensningsbeløp som ligger til grunn for forsikringen. For skadelidte er imidlertid den praktiske realitet at begge begrensningsbeløp blir bestemmende for omfanget av den samlede erstatning. Det er også et av poengene med bestemmelsen i den norske sjøl. § 151 om at rederen av slepet hefter for slepebåtens uaktsomhet.⁷

Globalbegrensning av slepeansvaret

En særlig variant av globalbegrensningsspørsmålet oppstår når det under utførelsen av slepetransport oppstår skade på godset. Det er alminnelig antatt at oppdragstagerens (transportørens) lasteskadeansvar bestemmes av sjølovens regler om transportansvaret.⁸ Dette betyr bl.a. at ansvaret begrenses etter reglene om kollobegrensningen i sjøl. § 280. Samtidig er imidlertid lasteskadekrav også undergitt globalbegrensning etter sjøl. § 171 nr. 1 og § 175 nr. 3. Globalbegrensningen kommer altså i tillegg til kollobegrensningen, og dette kan få betydning hvis globalbeløpet er lavere enn ansvarsgrensen etter sjøl. § 280, eller det ved ulykken også er oppstått andre krav enn lasteskadekravet. I slike tilfelle oppstår det derfor spørsmål om hvordan reglene om globalbegrensning skal anvendes i forhold til lasteskadekravet. Den typiske situasjon er at godset er lastet på en ubemannet lekter e.l. som blir trukket av en slepebåt. Skal slepetransportørens ansvar for skadene på lasten begrenses på grunnlag av slepebåtens tonnasje, eller er det slepetogets samlede globalansvar som skal legges til grunn?

Dette spørsmålet kom opp i en dom av Frostating lagmannsrett i ND 1995 s. 419. Et transportfirma hadde påtatt seg å frakte en heisekran fra Malmö til Kristiansund og benyttet innleiet lekter og slepebåt for å utføre oppdraget. Kranen ble demontert og festet til lekteren, men ved Stadt tippet kranbommen overbord, og assurandøren utbetalte totaltaperstatning. Lagmannsretten kom til at transportfirmaet var ansvarlig for tapet etter sjøl. 1893 § 118, men gikk ikke nærmere inn på kollobegrensningen i § 120 fordi globalgrensen ville være lavere.

Transportfirmaet mente at globalgrensen måtte fastsettes etter lekterens tonnasje, mens kraneieren mente at også slepebåtens globalgrense måtte telle med. Hvis kraneieren fikk medhold, ville ansvarsgrensen være ca. NOK 3,4 mill. Lekteren var på ca. 760 tonn, men slepebåtens tonnasje var kun ca. 132 tonn slik at minstebeløpet for skip under 500 tonn i tilfelle ville være aktuelt. Etter transportfirmaets syn ville lekterens ansvarsbeløp være ca. NOK 1,9 mill.

Lagmannsretten kom til at en her stod overfor et samlet foretagende – en transport hvor lekter og slepebåt begge var nødvendige. Transportfirmaet måtte anses som reder og befrakter for begge de innleide fartøyene, og det var lite naturlig å kanalisere ansvaret bare til lekteren: «Ut fra synspunktet at man stod overfor et kompleks – et felles foretagende med samme ansvarssubjekt – må globalgrensen beregnes ut fra summen av tonnasjen for lekter og slepebåt som ett skip.» (ND 1995 på s. 431). Dette var et mellomstandpunkt og ga en globalgrense på NOK 2,1 mill. En tok altså ikke i betraktning slepebåtens egentlige globalgrense, men lot kun dens faktiske tonnasje telle med sammen med lekterens tonnasje. Det hører forøvrig med til historien at skaden, beregnet

etter heisekranens vanlige verdi (jfr. sjøl. § 279), ble satt til NOK 2,1 mill., dvs. det samme beløp som globalgrensen etter lagmannsrettens måte å beregne den på.

Jeg er enig med lagmannsretten i at slepetransportørens ansvarsgrense også her må fastsettes slik at også slepebåtens globalgrense får betydning. Jeg har imidlertid vanskelig for å se at det da er noen grunn til å fravike den normale globalgrense for slepebåten, dvs. minstebeløpet for fartøyer under 500 tonn. Det er denne globalgrense som er utgangspunktet for slepebåtens ansvarsforsikring. Slepebåt og lekter hadde forskjellige eiere, og hvis man ser dem begge som nødvendige «undertransportører» for å få utført transportoppdraget, vil hver av dem hefte med sin globalgrense. Transportfirmaets ansvar blir i så fall summen av de to globalgrensene – forutsatt at lasteskadene når opp i dette beløp. Spørsmålet har bare betydning når slepebåtens tonnasje er mindre enn 500 tonn. Ellers vil globalgrensen i alle tilfelle blitt summen av globalgrensene for lekter og slepebåt.

Lasteskadeansvaret og assurandørens regreskrav

Frostatings lagmannsretts dom i ND 1995 s. 419 omhandler også et spørsmål av betydning for transportørens lasteskadeansvar generelt sett. Kraneieren hadde der fått utbetalt totaltapserstatning under varepolisen, men krevet likevel at transportfirmaet skulle erstatte kranens verdi. Det ble anført bl.a. at assurandørens regreskrav var foreldet og at det derfor ikke forelå noe konkurranseforhold mellom sikrede og assurandøren innenfor globalbegrensningsbeløpet. Bakgrunnen for kravet synes å ha vært at kraneieren – hvis han vant frem – ville få dekning for ulike indirekte tap som normalt faller utenfor vareforsikringen og erstatningen for lasteskade, jfr. sjøl. § 279.

Kraneieren fikk imidlertid ikke medhold. Lagmannsretten kom – under henvisning til skadeserstatningsloven § 4-1 flg. og den tidligere FAL § 25 – til at en assurandør ved skadeforsikring alltid trer inn i sikredes erstatningskrav mot skadevolderen for så vidt forsikringserstatningen dekker sikredes tap. Ved å gi oppgjør for skaden fikk assurandøren derfor rådighet over regreskravet (*cessio legis*), og det hadde ingen betydning for sikredes rett til erstatning fra transportfirmaet om regreskravet senere var foreldet eller ikke. Når sikredes krav gjaldt tap som allerede var dekket under vareforsikringen, måtte derfor transportfirmaet frifinnes. Hadde forsikringserstatningen derimot bare dekket den del av tapet, ville assurandørens regreskrav og sikredes erstatningskrav konkurrert på lik linje innenfor globalbegrensningsbeløpet.⁹

Befrakterens rett etter konnossementet

Etter sjøl. § 292 tredje ledd (=sjøl. 1983 § 160) bestemmer konnossementet rettsforhold mellom transportøren og mottakeren i henhold til konnossementet, og bestemmelser i fraktavtalen som ikke er tatt inn i konnossementet, kan derfor ikke gjøres gjeldende mot mottakeren. Det fremgår imidlertid at disse reglene ikke gjelder når det er senderen som er konnossementsinnehaver. Etter sjøl. § 325 er reglene de samme når det er utstedt konnossement i henhold til et certeparti, noe som innebærer at befrakteren som hovedregel ikke får større rett overfor transportøren enn det certepartiet gir ham.

Reglene i sjøl. §§ 292 og 325 har vist seg å skape en del problemer i tilfelle hvor konnossementet – etter å ha kommet mottakeren i hende – blir tilbakeført til senderen/befrakteren som følge av at kjøpekontrakten mellom befrakteren og mottakeren blir hevet eller omgjort. Hovedspørsmålet blir da om befrakteren ved tilbakeføringen så å si trer inn i mottakerens rettsstilling etter konnossementet, eller om befrakteren fortsatt bare kan holde transportøren ansvarlig etter certepartiet. Spørsmålet er viktig for internasjonal handel fordi det blir vanskeligere å løse de kjøpsrettslige spørsmål i lasteskadetilfelle dersom konnossementet mister den selvstendige verdi det har for mottakeren/kjøperen som følge av at det tilbakeføres til befrakteren/selgeren. Etter alminnelige regler om overdragelse av fordringer skulle mottakeren/kjøperen ha rett til å overdra de krav han allerede har ervervet etter konnossementet til tredjemann, også til befrakteren/selgeren. Det vil være mottakeren som kjøper det går ut over dersom kravene mot transportøren skulle falle bort som følge av at de erverves av befrakteren/selgeren som ledd i det kjøpsrettslige oppgjør mellom partene. Det er neppe nødvendig å tolke sjøl. §§ 292 og 325 så strengt at dette blir resultatet.

En side av disse problemene kom opp i ND 1989 s. 52 SH hvor det ble antatt at befrakteren – etter tilbakeføringen av konnossementet – fortsatt var bundet av certepartiets voldgiftsbestemmelser til tross for at mottakeren kunne ha holdt transportøren ansvarlig etter konnossementet, se kommentarene i ND 1989 s. IX-X

(ND-1989-KOM). Den materiellrettslige side av problemet er nå pådømt av Åbo hovrätt i ND 1995 s. 76, og der er både konklusjon og synspunkter andre enn i den svenske høyesterettsdommen.

I ND 1995 s. 76 var et russisk-produsert jernparti solgt CIF engelsk havn, og transporten ble utført av et finsk rederi på Gencon-vilkår. Konnossementene, som ikke henviste til certepartiet, ble overført til den engelske kjøperen før kjøpesummen ble betalt. Da lasten gikk tapt i Nordsjøen, ble oppgjøret ordnet slik at kjøperen slapp å betale kjøpesummen mot å overdra konnossementene vederlagsfritt til vareassurandøren, som på sin side utbetalte forsikringserstatning til selgeren. Deretter krevet assurandøren erstatning av transportøren, men ble møtt med den innvending at transportøren var uten ansvar etter Gencon-certepartiets ansvarsfraskrivelser. Hovrätten (s. 78) kom imidlertid til at assurandøren hadde samme rett mot transportøren som cif-kjøperen ville ha hatt etter konnossementene:

«Vid certepartibefraktning är fraktavtalet – certepartiet – det grundläggande avtalet mellan befraktaren och bortfraktaren men förhållandet mellan lastmottagaren MetalMin och bortfraktaren Bulk Alantica har bestämts av konnossementet. Då järntackorna sålts till MetalMin på CIF-villkor har försäkringsansvaret enligt den av Atlantica för transporten meddelade varuförsäkringen gällt till förmån för MetalMin. Då MetalMin som i första hand stått faran för godset då det gått förlorat ännu inte betalat köpeskillingen skall överförandet av de på konnossementet och varuförsäkringen grundade rättigheterna till Skandinaviska Malm anses innebära att detta bolag i sin egenskap av CIF-säljare av godset fått rätt att lyfta försäkringsersättningen mot att CIF-köparen MetalMin befriats från skyldigheten att betala köpeskillingen varvid Atlantica samtidigt befriats från sin skyldighet att betala försäkringsersättningen till MetalMin. Försäkringsersättningen har genom sagda kvittningsarrangemang kommit MetalMin till godo på så sätt att bolaget såsom köpare inte behövt betala köpeskillingen. Eftersom sagda kvittningsarrangemang för Atlanticas vidkommande inte kan anses innebära annat än att Atlantica som varuassuradör härigenom betalat försäkringsersättningen till MetalMin, har Atlantica samma rätt mot bortfraktaren Bulk Alantica som MineralMin haft enligt konnossementet. Bulk Alantica kan således inte gentemot Atlantica göra gällande certepartiet mellan sig som bortfraktare och Skandinaviska Malm som befraktare.»

Også i ND 1989 s. 52 SH var forholdet at cif-kjøperen reelt slapp å betale kjøpesummen for varer med lasteskade som han bar risikoen for. Der kom imidlertid oppgjøret etter avtale med cif-selgeren fordi lasteskaden ikke var dekket under vareforsikringen, og det ble derfor cif-selgeren/ befrakteren selv som holdt transportøren ansvarlig etter konnossementet. Dette er imidlertid neppe tilstrekkelig til å forklare at resultatet ble et annet enn i ND 1995 s. 76. Om det er vareassurandøren eller cif-selgeren selv som, etter tilbakeføringen av konnossementene, fremmer kravet mot transportøren, skulle reelt være uten betydning for transportøransvaret og virkningene av tilbakeføringen for kravene etter konnossementene. I intet tilfelle bør et transportøransvar allerede knyttet til konnossement opphøre som følge av den etterfølgende overføring av konnossementet fra cif-kjøperen fordi han helt eller delvis fritas fra sin plikt til å betale kjøpesummen for transportskadede varer. Etter mitt syn må derfor resultatet i ND 1995 s. 76 Åbo hovrätt være det riktige, se ND 1989 s. X.

Utleveringsansvaret

Det er sikker nordisk rett at transportøren blir ansvarlig overfor konnossementsinnehaveren dersom godset blir utlevert til noen som ikke er legitimert som mottaker i henhold til konnossementet. Dette ansvaret er særlig viktig i internasjonal handel basert på betalingsvilkår som krever at kjøperen skal betale kjøpesummen ved presentasjon av konnossementet og ikke først ved eller etter mottagelsen av varene på bestemmelsesstedet. Det er transportørens utleveringsansvar som da gir selgerens stansningsrett virkelig verdi.¹⁰

Sjølovene inneholder likevel ikke bestemmelser som direkte regulerer utleveringsansvaret. Fra tid til annen oppstår det derfor spørsmål om bestemmelser beregnet særlig på transportørens lasteskadeansvar også vil ha betydning for utleveringsansvaret. Det er klart nok at ansvaret ikke er undergitt kollobegrensning etter sjøl. § 280.¹¹ Like klart er det at den særlige foreldelsesfrist på ett år, som kommer fra Haag-Visbyreglene, også gjelder for utleveringsansvar. Den norske sjøloven § 501 nr. 8 inneholder en uttrykkelig bestemmelse om dette, og den danske lovttekst er heller ikke til å misforstå på dette punkt. Motivene til sjølovsendringene i 1973 forutsetter alle at foreldelsesfristen skal være den samme som for lasteskadekrav,¹² men i svensk rett er man henvist til å komme frem til dette ved å anse ansvar for utlevering til ulegitimert mottaker som en «fordring på erstatning for tap av eller skade på eller vedrørende gods». At dette er en riktig tolkning på bakgrunn av såvel

de svenske som de danske og norske lovmotiver fra 1973, er nå bekreftet i en grundig dom av Göteborgs tingsrätt i ND 1995 s. 51.

Det kan forøvrig også oppstå tilsvarende spørsmål når det gjelder betydningen for utleveringsansvaret av forskjellige konnossementsklausuler som i første rekke er utformet med henblikk på lasteskadeansvaret. Dette gjelder bl.a. ansvarsfraskrivelse for tiden etter lossingen, regler om håndtering av gods som ikke straks blir hentet m.v. En dom av Sø- og Handelsretten i København i ND 1995 s. 109 viser at det her må kreves usedvanlig klar tale før slike klausuler vil føre til noen modifikasjon av det utleveringsansvar som er utviklet i rettspraksis. Der var godset ved skipets ankomst overlatt til et stevedorefirma som straks etter utleverte det til ulegitimert mottaker. For dette måtte transportøren svare i forhold til selgeren av varene som ikke hadde fått sin betaling. Skal godset anses opplagt i sikker forvaring med ansvarsbefriende virkning for transportøren, kreves både ordninger som sikrer mot uberettiget utlevering og underretning til senderen om opplagringen, jfr. sjøl. § 271. Av «hensyn til sikker afvikling af søtransporter» måtte det kreves at avvik fra disse reglene er «klare og entydige», mente Sø- og Handelsretten med rette.

Mer om grove feil

Lovfatsatte ansvarsgrenser er viktige elementer i all transportrettslovgivning. En viktig del av dette regelverket er også unntaksbestemmelser for tilfelle hvor lasteskaden skyldes grove feil fra transportørens side. Unntaksbestemmelsene har imidlertid ikke samme rekkevidde. Mens sjørettens regler er knyttet til grove egenfeil, omfatter bl.a. veifrakttrettens regler også grove feil fra ansattes og hjelpers side. Dette kan skape problemer etter som konkurranseflaten mellom ulike transportformer stadig blir bredere og fordi godstransport i form av kombinerte transporter stadig øker i volum. I tillegg kommer at en viktig aktørgruppe innen transportsektoren – speditørene – ikke er undergitt særlovgivning, men får sitt ansvar fastlagt gjennom standardvilkår som deres organisasjoner har utarbeidet. I vårt perspektiv blir spørsmålet om ubegrenset ansvar for grove feil fra speditørens side et spørsmål om når ansvarsgrensen i de Nordiske Spedisjonsvilkår skal settes til side ut fra alminnelige kontraktsregler, herunder avtaleloven § 36.

Disse spørsmålene behandlet jeg i kommentarene i ND 1993 s. VIII-XII (ND-1993-KOM), hvor det bl.a. er inntatt en utførlig omtale av ND 1994 s. 136 NH. I ND 1994 s. 136 NH kom Norges Høyesterett til at spedisjonsvilkårenes ansvarsbegrensning ikke kunne settes til side i et tilfelle hvor skaden var voldt ved grov uaktsomhet fra speditørens folks side. Av ulike grunner stilte jeg spørsmål ved domsresultatet, bl.a. fordi speditørfirmaene vekselvis til stadighet opptrer både som speditør og som fraktfører, og fordi veifraktl. § 38 bare legger vekt på om skaden er voldt forsettlig eller grovt uaktsomt og ikke på hvem på en fraktførers side som må tilskrives den grove feilen. Jeg nøyer meg her med å vise til kommentarene i ND 1993 (ND-1993-KOM). Den forskjell på transportfirmaets stilling når det opptrer som speditør og når det er fraktfører, understrekes imidlertid ytterligere ved ND 1995 s. 238 NH hvor Norges Høyesterett tar standpunkt til tolkningen og anvendelse av veifraktloven § 38.

Grove feil i veifraktsforhold

ND 1995 s. 238 gjaldt transport av en spesialmaskin fra Hamburg til Harstad. Et firma i Trondheim som hadde solgt maskinen, bestilte transporten hos et større tysk spedisjonsfirma i Hamburg, som deretter engasjerte et annet transportfirma til å utføre oppdraget. Dette overlott utførelse av transporten til et samarbeidende selskap. Under transporten ble maskinen påført betydelige skader som følge av at fjæringen på kjøretøyet var svært stiv, og at den måten kjøringen ble utført på, ledet til at maskinen ble utsatt for sterk, langvarig risting på et hardt underlag.

Høyesterett la til grunn at «grov uaktsomhet» i veifraktl. § 38 måtte tolkes som i alminnelig erstatningsrett,¹³ og kom til at sjåførens kjøring utgjorde et «mer markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte». Til tross for at sjåføren merket sterk risting og ujevnheter i veibanen holdt han meget høy hastighet over lengre strekninger, og han hadde således ikke tilpasset farten «etter stivheten i tilhengerens fjæring og veien, slik han burde ha gjort av hensyn til godset.» (s. 248). Den betydelige skaderisiko kjøremåten utsatte maskinen for, utgjorde grov uaktsomhet etter Høyesteretts oppfatning, og hverken det tyske spedisjonsfirmaet eller dets undertransportør kunne kreve ansvarsbegrensning etter veifraktl. § 32. Det hører med til historien at spedisjonsfirmaet erkjente å ha fraktføreransvar selv om det, som vanlig i slike forhold, var uklart om firmaet i forhold til oppdragsgiveren

hadde opptrådt som speditør eller som fraktfører. Spørsmålet om firmaets ansvar som speditør kom derfor ikke på spissen.

Hvem har fraktføreransvar etter veitrafikkloven

ND 1995 s. 238 NH viser at også veifraktretten har sine «Lululu» og «Gudur» problemer,¹⁴ men spørsmålene om den kontraherende og utførende transportørens ansvar blir likevel ikke helt de samme i forhold til veifraktlovens regler. Reguleringen i veifraktloven er ikke like generell og utførlig som i sjøl. §§ 285-87, men veifraktloven §§ 45 flg. har til gjengjeld særlige regler om transport som utføres av flere fraktførere i rekkefølge (suksessive transporter).

I ND 1995 s. 238 var et av spørsmålene om den undertransportør som påtok seg transportoppdraget fra det tyske spedisjonsfirmaet, hadde fraktføreransvar overfor eieren av maskinen selv om denne ikke hadde noen egen fraktavtale med undertransportøren. Norges Høyesterett kom til at undertransportørens fraktføreransvar fulgte direkte av veifraktl. § 27 (=CMR art. 17). Dessuten måtte transportløftet fra undertransportøren til det tyske spedisjonsfirmaet anses avgitt til fordel for dets norske oppdragsgiver, og det fulgte forøvrig også av alminnelige regler om tredjemannsløfter at eieren av godset måtte kunne bygge et direkte krav på det oppdrag undertransportøren påtok seg å utføre.¹⁵ Regelen blir altså praktisk sett i hovedsak den samme som i sjøl. § 286.

Etter mitt syn gir ND 1995 s. 238 NH et pragmatisk og fornuftig svar på de spørsmål om plassering av fraktføreransvar som de kompliserte strukturelle forhold i moderne veitransport gir opphav til. Som drøftelsen hos Bull l.c.s. s. 112 flg. viser, kan det likevel – ut fra oppbyggingen av CMR-konvensjonen fra 1956 og vår veifraktlov – reises visse teknisk-juridiske spørsmål i forhold til det standpunkt Høyesterett kom frem til. Slike spørsmål har imidlertid i hovedsak sitt grunnlag i interne forhold på speditør- og fraktførersiden og de ulike kontraheringsmønstre som disse fører til. Høyesteretts standpunkt innebærer reelt at slike forhold ikke skal komplisere transportkundens rettsstilling. Det må være det rettspolitiske riktige. Om forholdene likevel skal tillegges betydning ved et etterfølgende regressoppgjør mellom flere fraktførere, forelå ikke til avgjørelse for Høyesterett.

Flere fraktførere

ND 1995 s. 238 NH er forøvrig vel forenelig med reglene i veifraktl. §§ 45 flg. om ansvaret overfor transportkunden når transporten utføres av flere fraktførere i rekkefølge. Heller ikke i slike tilfelle vil det foreligge noe direkte avtaleforhold mellom transportkunden og de utførende fraktførere. Det er fraktbrevet utferdiget av første fraktfører og overleveringen av dette sammen med godset som etter veifraktl. § 45 (=CMR art. 34) gir ansvarsgrunnlag overfor de enkelte fraktførere som deltar i utførelsen av transporten. Selv om prinsippet er at hver av de deltagende fraktførere dermed får ansvar for hele transporten, viser veifraktl. §§ 47 og 48 (=CMR art. 36 og 37) at det likevel ikke helt forholder seg slik. Etter § 47 kan eieren av godset bare kreve erstatning av den første og den siste av fraktførerne, samt av den som har godset i sin varetekt når skaden oppstår. Andre fraktførere kan bare holdes ansvarlige i regressomgangen etter reglene i § 48, men her kan ND 1995 s. 238 komme inn. Den tolking av veifraktl. § 27 som Høyesterett der har lagt til grunn, skulle tilsi at også en fraktfører som ikke omfattes av oppregningen i § 47, vil ha fraktføreransvar etter den fraktavtale han har inngått, både overfor godsets eier og i regressomgangen. Fraktavtalen gir her særskilt ansvarsgrunnlag uavhengig av og i tillegg til veifraktl. §§ 47-48.

Veifraktlovens regler om ansvaret overfor godsets eier når transporten utføres av flere fraktførere i rekkefølge, er direkte knyttet til utstedelse av fraktbrev og håndteringen av dette under transporten slik som angitt i §§ 45-46 (=CMR art. 34 og 35). Som det fremgår av ND 1995 s. 65 Hovrätten för Västra Sverige gjelder disse bestemmelsene ikke når en slik fremgangsmåte ikke blir fulgt, men den kontraherende fraktfører er likevel ansvarlig uansett på hvilket transportavsnitt skaden oppstår, jfr. sjøl. § 285.¹⁶ Utførende transportører vil da heller ikke hefte etter veifraktl. § 45 (=CMR art. 34), men etter lovens § 27 (CMR art. 17) slik den er tolket i ND 1995 s. 238 NH. Dette må bety at den enkelte utførende fraktfører i så fall bare hefter for skader under eget transportavsnitt, og at reglene i lovens § 48 (=CMR art. 37) om ansvaret i regressomgangen ikke får anvendelse.¹⁷ Som det fremgår av ND 1995 s. 65 Hovrätten för Västra Sverige og RG-1992-931 Frostating, samt ND 1995 s. 238 NH kan også en undertransportør som ikke har deltatt i selve utførelsen av transporten få

ansvar i regressomgangen i henhold til den fraktavtale han har inngått med det transportfirma som har fått oppdraget fra transportkunden.

Etter det som her er sagt, fremtrer veifraktloven §§ 45 flg. (=CMR art. 34 flg.) som en spesialregulering av en særlig form for veitransport utført av flere fraktførere i rekkefølge. Anvendelsesområdet for dette regelverket er nært knyttet til bruken av internasjonalt fraktbrev og den fremgangsmåte som er særskilt angitt i veifraktl. §§ 45 og 46. I våre dager er det andre former for veitransport med medvirkning av flere fraktførere som har størst praktisk betydning, og de spørsmål om plassering av fraktføreransvar som da oppstår, må – som rettspraksis viser – løses med utgangspunkt i alminnelige kontraktsrettslige og transportrettslige regler, og ikke ved analogi fra det særlige regelverk i veifraktl. §§ 45-48. Dette medfører at det i praksis blir større likhet mellom veifraktrettens løsninger og reguleringen i sjøl. §§ 285-87 enn veifraktlovens særlige regler om transporter utført av flere fraktførere gir inntrykk av.

Foreldelse av regresskrav

Veifraktl. § 49 tredje ledd (CMR art. 39 nr. 4) har en særlig regel om utgangspunktet for foreldelse av regresskrav mellom flere fraktførere. Bestemmelsen bygger på det samme synspunkt som sjøl. § 501 annet ledd, nemlig at spørsmålet om regress mellom flere fraktførere må holdes adskilt fra spørsmål om foreldelse av fraktføreransvaret overfor eieren av godset. Det er først når erstatning for lasteskaden er betalt eller ansvaret overfor eieren forøvrig har manifestert seg som reelt, at spørsmålet om den ansvarlige fraktførers regress overfor andre som har medvirket ved transporten, aktualiseres. Det trenges derfor særlige regler om foreldelse av regresskrav – slik som veifraktl. § 49 tredje ledd – for å hindre at kravet faller bort som foreldet før det egentlig har vært aktuelt å gjøre noe krav gjeldende. Det er dette som førte til at Hovrätten för Västra Sverige i ND 1995 s. 65 la den særlige regel i CMR art. 39 nr. 4 til grunn for foreldelsesfristens utgangspunkt selv om godstransporten og rettsforholdet mellom fraktførerne forøvrig falt utenfor området for reglene om transport utført av flere fraktførere i rekkefølge, slik dette er fastlagt i CMR art. 34 (veifraktl. § 45). Resultatet er helt på linje med det rettspolitiske synspunkt som ligger til grunn for sjølovens tilsvarende foreldelsesregler.

Fraktføreransvarets rekkevidde

Rettspraksis har etter hvert vist oss at veifraktlovgivningens ansvarsregler pålegger fraktførerne et tilnærmet objektivt ansvar. Det innebærer bl.a. ansvar for skade som skyldes ukjent årsak, se ND 1995 s. 360 Agder lagmannsrett. Og i forlengelse av veifraktl. § 28 annet ledd om fraktføreren ikke kan fri seg fra ansvaret ved å vise at skadeårsaken er feil ved kjøretøyet, fastslår ND 1995 s. 238 NH at fraktføreren også svarer for at det kjøretøy som benyttes er egnet for den transport det gjelder. Til gjengjeld er ansvaret begrenset til godsets verdi – kun frakt, toll og andre transportkostnader kommer i tillegg, veifraktl. § 32 (=CMR art. 23). Følgeskader må således eieren av godset selv bære, noe som nå illustreres godt av ND 1995 s. 173 DH.

Saken gjaldt transport av hvit sement i tankvogn fra Danmark til Sverige, hvor sementen skulle brukes til støping av fasadeelementer. Som følge av dårlig rengjøring av tankene ble sementen forurenset og fasadeelementene misfarvet. Danmarks Højesteret la til grunn at det dreiet seg om en følgeskade av lasteskaden, og ikke noen tingsskade på fasadeelementene som omfattes av reglene om produktansvar. Spørsmålet om fraktførerens ansvar måtte derfor løses etter CMR-loven, og lovens regler om erstatningsberegningen førte til at fraktføreren ble frifunnet for kravet.

Rekkevidden av forumklausuler

Jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler er så å si standardinnhold i kontraktsforhold innenfor domssamlingens områder. En skulle derfor tro at foruminnvendinger ikke er dagligdags kost for domstolene. Men slik er det ikke. I kommentarene i ND 1991 s. V-X (ND-1991-KOM) som omhandler en rekke ulike forumspørsmål, mente jeg at det var grunnlag for å hevde at «Det ser ut som om stadig flere tvister søkes løst ved innsigelse om at saken ikke er brakt inn for rett forum og derfor må avvises. ... Fører innsigelsen frem, er forhandlingsposisjonen ved et senere minnelig oppgjør sterkt forbedret.» Bakgrunnen er at kontraktsforholdene innenfor skipsfart og tilknyttede næringer ofte er ganske kompliserte og dessuten involverer flere parter, f. eks. garantister, underleverandører og andre som inngår i en kontraktskjede. Den som ønsker å komme utenom en

forumsklausul eller bruke en foruminnvending som førstelinjeforsvar, vil derfor ikke ha vanskelig for å finne argumenter – både gode og andre – til støtte for sitt standpunkt. Årgangene 1994-95 inneholder mye interessant lesning for den som i praksis skal trenge inn i spørsmål om forumklausulers rekkevidde.

Flere rettsforhold

Et første spørsmål er om tvisten mellom partene har nødvendig tilknytning til hovedkontrakten mellom dem eller om den utspringer av et eget rettsforhold. Dette var problemstillingen i ND 1994 s. 163 Høyesteretts kjæremålsutvalg, hvor et partrederi hadde solgt et skip til et K/S-selskap. Kjøpet skulle finansieres ved selgerpant og nytt banklån, men lånet lot seg ikke ordne uten at selgeren etterpå stilte særskilt garanti overfor lånebanken. Etter at garantiansvaret var aktualisert og skipet videresolgt, krevde selgeren at kjøperen skulle innfri sitt lån- og garantiansvar, og reiste søksmål. Kjøperen, på sin side, hevdet å ha krav på grunnlag av mangler og forsinket levering og reiste motsøksmål. Dette påsto selgeren måtte avvises fordi kjøpekontrakten bestemte at tvister vedrørende tolkingen og oppfyllelsen av kjøpekontrakten var undergitt voldgift.

Kjæremålsutvalget kom til at selgerens garanti hadde en «slik tilknytning» til kjøpekontrakten og finansieringsordningen der at tvist om garantien var undergitt voldgift. At kjøperens kontraktsbruddskrav var omfattet, var egentlig ikke omtvistet. Resultatet ble derfor at både søksmålet og motsøksmålet ble avvist med følgende prinsipielle begrunnelse (s. 166):

«Sterke reelle hensyn taler for at de forskjellige tvister som er oppstått i anledning av kontraktsforholdet, får en enhetlig behandling, og dette må også antas å stemme med hensikten bak voldgiftsklausulen. Utvalget bemerker i denne forbindelse at dersom tvisten om kravet i anledning av sikkerhetsstillelsen kunne bringes inn for ordinær domstolsbehandling, ville voldgiftsklausulen neppe være til hinder for at de krav kommandittselskapet har gjort gjeldende under kontrakten om overdragelse, kunne gjøres gjeldende til motregning, jf. avgjørelsen i Rt-1996-305 (skal vel være Rt-1966-305, Lovdatas anm.) og Henry John Mæland, Voldgift side 92. Men motkravene ville da bare bli rettskraftig avgjort i den utstrekning som følger av tvistemålslovens § 163 annet ledd. Dette illustrerer behovet for en enhetlig behandling av alle krav i anledning av kontraktsforholdet.»

Krav mot tredjemann

Hadde resultatet i ND 1994 s. 163 blitt det samme om selgeren hadde reist kravet mot en bank eller annen tredjemann som hadde stillet garanti til sikkerhet for kjøperens oppfyllelse av kjøpet? Slike oppfyllelsegarantier er vanlig i entreprise- og leverandørindustrien, og i ND 1994 s. 248 Gulating lagmannsrett forutsettes det (s. 257) at en garantibank kan påberope hovedkontraktens forumbestemmelse. Der gjaldt saken imidlertid en særskilt etterfølgende garanti for omtvistede reparasjonsarbeider, og lagmannsretten kom til at tilknytningen til hovedkontrakten og voldgiftsbestemmelsen der ikke var klar nok.

Også utenfor garantiforhold vil en tredjemann som holdes ansvarlig for krav etter hovedkontrakten, kunne påberope kontraktens forumbestemmelse. Dette fremgår av ND 1995 s. 203 Høyesteretts kjæremålsutvalg, hvor en norsk tidsbefrakter fremmet krav på felleshavaribidrag mot rederen og ikke mot tidsbortfrakteren. Tidscertepartiet – Shelltime 4 – inneholdt bestemmelse om engelsk jurisdiksjon og felleshavarioppgjør i London. Befrakterens krav på felleshavaribidrag bygget direkte på certepartiets YAR-klausul, og det var altså «det avtalefestede krav på felleshavarioppgjør med hjemmel i Shellcertepartiet» som ble gjort gjeldende. Selv om kravet ikke ble reist mot tidsbortfrakteren, hørte derfor søksmål under engelsk domstol.

Særskilte krav mot tredjemann

Denne avgjørelsen må holdes adskilt fra tilfelle hvor tredjemann holdes ansvarlig på særskilt rettsgrunnlag og ikke etter hovedkontraktens bestemmelser. Hovedregelen er jo fortsatt at en tredjemann hverken er bundet av eller kan påberope seg en forumbestemmelse i en kontrakt han ikke er part til, se ND 1991 s. VI-VII. Dette bekreftes både av ND 1995 s. 128 SØ- og Handelsretten og av ND 1994 s. 349 Høyesteretts kjæremålsutvalg. En variant av spørsmålet er om lasteeierens krav mot undertransportøren må fremmes i samsvar med transportavtalens forumregler, og svaret er som kjent at dette ikke er nødvendig, se ND 1991 s. 130 (skal vel være ND 1990 s. 130, Lovdatas anm.) SØ- og Handelsretten og ND 1977 s. 226 SH.

I ND 1994 s. 349 måtte Høyesteretts kjæremålsutvalg ta standpunkt til et noe annet spørsmål. Der krevde byggherren at underleverandøren hadde plikt etter kontrakten mellom denne og hovedentreprenøren til å utbedre mangler ved sin underleveranse, og spørsmålet var da om voldgiftsbestemmelsen i underentreprisen måtte føre til at søksmålet ble avvist. Kjæremålsutvalget la avgjørende vekt på at det der ikke forelå noen kontrakt mellom byggherren og underleverandøren og fremmet søksmålet (s. 350):

«Utvalget, som har funnet spørsmålet noe tvilsomt, skal bemerke: Tvistemålslovens § 452 som regulerer adgangen til å velge voldgift istedenfor domstolsbehandling av tvister, bygger på at det er partene som i tilfelle må avtale voldgift. En part kan ikke ensidig påtvinges voldgift. Spørsmålet om en voldgiftsavtale også kan være bindende for tredjemann som fremmer et krav bygget på eller avledet av partenes avtale, er ikke positivt regulert i loven, som bare omtaler partene. Det foreligger så vidt utvalget kan se heller ikke rettspraksis om spørsmålet. Det kan anføres grunner for at den som – slik tilfellet er her – gjør krav gjeldende på grunnlag av andre parters avtale, da også må ta voldgiftsklausulen med på kjøpet. Men utvalget kan ikke se at loven gir anvisning på en slik løsning. Den alminnelige regel er at en part kan gå til domstolene med sine rettskrav, og utvalget er blitt stående ved at det må gjelde også i et tilfelle som det foreliggende. Det foreligger således ikke noen feil lovtolking fra lagmannsrettens side.»

Tilsynelatende kan denne avgjørelsen være vanskelig å forene med Høyesteretts kjæremålsutvalgs avgjørelse i Shelltime-avgjørelsen i ND 1995 s. 203 som er omtalt ovenfor. Der søkte imidlertid en part å unngå forumreglene i sin egen kontrakt ved å fremme krav etter kontrakten direkte mot en tredjemann, og det fikk han ikke lov til. I ND 1994 s. 349 derimot dreiet det seg om krav mot en tredjemann i kontraktskjeden som ikke var grunnet på egen kontrakt, men på det særlige rettsgrunnlag som underentreprisen ga, og da var altså kravshaveren selv ikke bundet av den kontrakt som inneholdt forumreglene. Det samme må forøvrig gjelde dersom underleverandøren vil ha ansvar etter alminnelige rettsregler overfor hovedleverandørens bestiller, noe underleverandøren som hovedregel vil ha i norsk rett.¹⁹ I slike tilfelle vil hverken hovedkontraktens eller underkontraktens forumregler få betydning.

Underleverandørens ansvar

Den nye norske kjøpsloven inneholder i §§ 84-86 regler som gir kjøperen adgang til å fremme sine mangelskrav direkte mot tidligere salgssledd, f. eks. underleverandører. Dette har betydning også ved skipsbygging. I ND 1995 s. 251 Eidsivating lagmannsrett ble således motorleverandøren pålagt direkte ansvar overfor rederiet. Brosjyrematerialet om motoren viste seg ikke å inneholde treffende opplysninger om motorens ytelsesevne og holdbarhet, og rederiet kunne derfor kreve sitt tap erstattet etter kjøpsl. § 86 uten å gå veien om byggeverkstedet.

Bergelønn

Hurtigruteskipet *Narvik's* grunnstøtning utenfor Trøndelagskysten i april 1991 førte til en større bergningsaksjon. Passasjerene ble overført til et annet ruteskip, og Taubåtkompaniet brukte fire slepebåter for å få havaristen av grunnen og slept til verksted. Skipets verdi etter bergningen ble anslått til NOK 140 mill. og samlet bergelønn ble satt til NOK 9,5 mill., se ND 1994 s. 327 Frostating lagmannsrett. Ved utmålingen la lagmannsretten vekt på vanlige momenter, samt på at bergningsoperasjonen ble gjennomført slik at rederiet unngikk oljesølsansvar (s. 337):²⁰

«Ved avgjørelsen har lagmannsretten særlig lagt vekt på at bergingsaksjonen lykkes fullt ut, at aksjonen ble utført av Taubåtkompaniet med god faglig dyktighet både når det gjaldt anvendelsen av personell og materiell, og at Taubåtkompaniet er en profesjonell berger med nødvendig beredskap. Det er videre av stor betydning at havaristen var i stor fare og at de verdier som ble reddet ved bergingsaksjonen var betydelige.

Lagmannsretten har ved bergelønnsutmålingen også lagt en viss vekt på at bergingen skjedde uten at det oppsto oljeforurensning. MS *Narvik* hadde ved grunnstøtingen beholdninger på ca. 9.000 liter smøreolje og ca. 110.000 liter brennolje. Ved et eventuelt havari ville rederiet ha vært ansvarlig for forurensningsskader i henhold til sjøfartsloven 12. kapittel. Rask og profesjonell bistand fra Taubåtkompaniet forhindret et slikt skadebilde.»

Renter av bergelønn

Som vanlig i bergningssaker var det også i denne saken uenighet om forfallstidspunktet for bergelønnskrevet og rederiets plikt til å svare renter. Bergningsoperasjonen ble gjennomført på grunnlag av en muntlig avtale om bergning på «no cure – no pay» basis. Lagmannsretten kom til at man måtte innfortolke i avtalen at bergelønnskrevet forfalt når oppdraget var slutført ved slepningen til verkstedet, og tilkjente bergeren rente etter forsinkelseslovens regler fra dette tidspunkt. Dette er også en enkel og grei regel som bør kunne anvendes uten hensyn til om det foreligger avtalebergning eller ikke. Det innfortolkningspunkt lagmannsretten her gjør bruk av, bygget ikke på de konkrete avtaleforhold, og må være basert på den type generelle synspunkter som normalt er grunnlaget for utfyllende rettsregler. Det er derfor i bergningsforhold neppe grunn til å falle tilbake på «påkravsregelen» i forsinkelsesrenteloven § 2 første ledd, slik Frostating lagmannsrett tidligere gjorde i ND 1982 s. 204.

Mer om K/S oppgjøret

Oppryddingen etter K/S-bølgen i slutten av 1980-årene fortsetter. Etter at det nå er klart at K/S deltagerne ikke kan bestride sitt ansvar overfor selskapet (ND 1993 s. 139 norsk voldgift og ND 1991 s. XIX flg.), er kravene i stedet rettet mot initiativtakere, tilretteleggere, prosjektmeglere eller selgere av K/S andeler. Årgangen 1994-95 inneholder en hel rekke dommer om slike spørsmål.²¹ Dommene endrer ikke vesentlig det bilde av rettspraksis som ble sammenfattet i kommentarene i ND 1993 s. XIX flg (ND-1993-KOM). Felles for mange av dommene er at det viser seg vanskelig for K/S deltakeren å vinne frem, men – samtidig – også at mange av sakene er blitt forliket under ankeforhandlingen etter at K/S deltakeren har tapt i første instans.

Oslo, august 1997

Erling Selvig

Noter

- 1 ND 1978 s. 426 NH og ND 1979 s. 380, jfr. Falkanger & Bull, Innføring i sjørett, 4. utg. 1995, s. 93.
- 2 Selvig, Objektivt rederansvar, MarIus nr. 20 (1977) s. 22 flg.
- 3 ND 1921 s. 401 NH og ND 1952 s. 320 NH, jfr. Selvig l.c.s. 7 flg. og 15 flg.
- 4 ND 1960 s. 5 Frostating og ND 1958 s. 295 Bergen, jfr. Innstilling VIII fra Sjølovkomiteen (1969) s. 73.
- 5 Selvig, Rederansvaret, Del II, MarIus nr. 35 (1978) s. 7-8.
- 6 ND 1984 s. 85 Vestre Landsret, jfr. kommentarene i ND 1985 s. XVII med henvisninger. Tilsvarende gjelder for sjøpantet i skipet etter sjøl. § 51 nr. 4.
- 7 Innstilling VIII fra Sjølovkomiteen s. 73 sp. 2.
- 8 ND 1989 s. 225 Norsk voldgift, på s. 251.
- 9 Vilkår for transportforsikring av varer av 1995 § 53, utgitt av Sjøassurandørenes Centralforening, Oslo.
- 10 Selvig, Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland, 2. utg. 1975, § 5.2.
- 11 Selvig, l.c.s. 79-80.
- 12 Betænkning nr. 642 (1972) s. 55 sp. 2 og SOU 1972:10 s. 66. I NOU 1972:11 s. 24 fremgår det at den norske bestemmelsen ble tatt inn i loven «for tydelighets skyld».
- 13 Jfr. Bull, Innføring i veifraktrett, 1996, s. 95 flg.
- 14 NOU 1972:11 s. 18-20, jfr. Falkanger & Bull l.c. pkt. 14.6.
- 15 Resultatet er helt i samsvar med den transportrettslige tradisjon, se Grönfors, Sjølagens bestämmelser om godsbefordran, 1982, s. 186.
- 16 Slik også RG-1992-931 Frostating lagmannsrett, jfr. Bull l.c.s. 108-109.
- 17 Slik RG-1992-931 Frostating lagmannsrett.
- 18 Bull l.c.s. 63 flg., særlig s. 79-81.
- 19 Rt-1976-1117, jfr. kjøpsl. § 84 første ledd, og Selvig i Knophs oversikt over Norges rett, 10. utg. 1993, s. 628-30.
- 20 Etter sjøl. § 446 bokstav c, slik bestemmelsen nå lyder etter endringslov av 2. aug. 1996 nr. 61, skal det legges vekt på «bergernes

dyktighet og innsats for å forhindre eller å begrense miljøskade.»

- 21 ND 1994 s. 195 Norsk voldgift, ND 1994 s. 350 Oslo, ND 1994 s. 367 Lyngdal, ND 1994 s. 389 Agder lagmannsrett, ND 1994 s. 440 Oslo, ND 1995 s. 286 Borgarting lagmannsrett og ND 1995 s. 345 Agder lagmannsrett.