



Kommentarer 2000-2001 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender

Forfatter	Selvig, Erling
Dato	2003
Publisert	Nordiske domme i sjøfartsanliggender 2000–2001 – (ND-2001-KOM)
Utgiver	Nordisk skibsrederforening

Innholdsfortegnelse

Kommentarer 2000-2001 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender	1
Innholdsfortegnelse	2
Lugano-konvensjonen	3
Vernetingsavtaler	3
Oppfylleelsesvernetinget	4
Skadestedserneting	5
Skadested ved sjøtransport	6
Skadested ved kombinerte transporter	6
Veitransport og jurisdiksjon	7
Regressøksmål ved veitransport	7
Sjøforsikring og jurisdiksjon	10
Direkte søksmål mot ansvarsassurandør	10
Direkte søksmål mot oljeansvarsassurandøren	11
Direkte søksmål og lex causae	12
Statens oljesølskrav og Lugano-konvensjonen	13
New York konvensjonen – russisk voldgift	14
Nordisk ruslandstrafikk	14
Uriktige handelsdokumenter	14
Førelde av senderansvaret	15
Fraktføreransvar for riktig tollbehandling	15
Ubegrenset CMR ansvar	15
Transportansvarets rekkevidde	16
Speditørens utleveringsansvar	17
Utleveringsansvaret ved ubestemt transportavtale	17
Sjøtransportørens utleveringsansvar	18
Ugyldig ansvarsfraskrivelse	19
Farebegrep og berging	20
Sjøforsikring – eier- og disponentskifte	20
Petroleumsskatt – fradrag for forsikringspremier	21
Petroleumsskatt – svensk leverandør	21
Revisjon av offshore kontrakter	21

Erling Selvig

Omfanget av domssamlingen er i 2000 og 2001 blitt en god del større enn det som har vært vanlig i 1990-årene. Hver årgang gjengir om lag 60 dommer, og emnemessig er det god spredning. Likevel er det klart at de endringer i transportmønstre og internasjonalt handelssamkvem som kjennetegner det siste tiåret, etter hvert kommer til syne i nordisk domstolspraksis. Utbyggingen av forbindelseslinjene mellom sjø- og veitransport og av nye transportnettverk, samt speditørens stadig sterkere stilling på transportområdet gjør således at dommer med innslag fra veitransportkonvensjonen CMR og de nordiske spedisjonsvilkår øker i antall. En annen gruppe saker har sammenheng med sterk vekst i handelen med Russland og økt trafikk i Østersjø-områdene. Dette har gitt nordiske domstoler nye arbeidsoppgaver, knyttet til emneområder som tidligere nok ikke hadde noen fremtredende plass i vår rettspraksis. Til tross for dette ligger hovedvekten fortsatt på rettspraksis knyttet til «vanlige» sjørettslige emner. Her er bildet variert, preget av bredde og betydelig mangfold, og det er vel egentlig bare forumtvister som lar seg skille ut som egen gruppe.

Lugano-konvensjonen

Tvister vedrørende arrestforum, jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler og rekkevidden av nasjonal domsmyndighet hører så å si til dagens orden i nordiske sjørettsdomstoler. Slike spørsmål har hittil stort sett vært løst i samsvar med nasjonal prosesslovgivning i de enkelte land. I sjøfartsforhold har forumtvistene likevel lenge hatt så stor betydning at rettspraksis på dette området har fått godt med spalteplass i kommentarene, senest i ND 1999 s. v-xvi. I hvilket land en sak kan kreves avgjort, er fortsatt et like aktuelt stridstema. Nytt er det imidlertid at stadig flere tvister nå blir avgjort etter bestemmelsene i Konvensjonen om domsmyndighet og fullbyrding av dommer i sivile og kommersielle saker, 1988 (*Lugano-konvensjonen*). Gjennom utførlige vernetingsregler fastsetter konvensjonen reelt også grenser for de enkelte staters domsmyndighet. Etter hvert har advokatene tydeligvis sett hvilke muligheter som ligger i bestemmelsene i Lugano-konvensjonen, også på sjøfartsområdet. Årgangene 2000 og 2001 har her mye å by på.

Lugano-konvensjonen svarer i hovedsak til EUs domskonvensjon fra 1968 (nå avløst av EUs rådsforordning 44/2001) og omfatter landene innenfor EØS området. At konvensjonen er utformet på grunnlag av og som supplement til dette EU-regelverket, gjør at EU-domstolens praksis må tillegges meget stor betydning ved tolkingen. Prinsipielt er imidlertid ikke EUs rettspraksis bindende på Lugano-området, heller ikke når det er en domstol i et EU-land som må ta standpunkt til tolkingsspørsmålet (ND 2001 s. 13 *Göteborg*).

Lugano-konvensjonens hovedregel er som kjent at søksmål mot personer bosatt i konvensjonsstater bare kan reises ved verneting i bostedslandet (art. 2), med mindre annet følger av de øvrige bestemmelsene i konvensjonen. I vår sammenheng har det særlige betydning at saker om kontraktsforhold også kan reises på oppfylleelsesstedet (art. 5 nr. 1), at saker om erstatning utenfor kontraktsforhold kan reises på skadestedet (art. 5 nr. 3), og at konvensjonen ikke er til hinder for at saker om sjørettslige krav kan reises ved arrestverneting når arrest skjer etter reglene i arrestkonvensjonen, f.eks. reglene i sjøl. kap. 4 (ND 1999 s. x). Dessuten har konvensjonen særlige bestemmelser om verneting i forsikringssaker, herunder saker vedrørende sjøforsikring (art. 8 til 12A). I tillegg kommer – og det er viktig i sjøfartsforhold – at konvensjonen som hovedregel godtar at dens egne vernetingsregler fravikes ved avtale (art. 17), f.eks. ved slike jurisdiksjonsklausuler som kontrakter på sjøfartsområdet vanligvis inneholder.

Vernetingsreglene i Lugano-konvensjonen er innenfor sitt område bestemmende for de enkelte domstolers domsmyndighet, både nasjonalt og internasjonalt (tvistemålsloven § 36 a). De spørsmål om nasjonale domstolers internasjonale domsmyndighet som vernetingsreglene i nasjonal prosesslovgivning ellers kan reise, oppstår derfor ikke på Lugano-området (ND 1999 s. xii flg. med note 17).

Vernetingsavtaler

Lugano-konvensjonen art. 17 gjelder når det er fastsatt i avtalen at en bestemt domstol, eller domstolene i en konvensjonsstat, skal være kompetente til å avgjøre tvister oppstått i et bestemt rettsforhold. Virkningen av slike avtalevilkår er at den domstol som er utpekt, eller domstolene i vedkommende stat, har *eksklusiv* kompetanse til å avgjøre de tvister som utspringer av rettsforholdet, selv om dette ikke er sagt uttrykkelig.

Søksmål kan da ikke reises ved andre verneting omhandlet i konvensjonen. En slik vernetingsavtale forutsetter imidlertid at det av avtalen fremgår i hvilken jurisdiksjon søksmål skal reises i det enkelte tilfellet – ellers er konvensjonens egne vernetingsregler avgjørende. Jurisdiksjonsklausuler som må forstås slik at en eller begge partene likevel skal ha adgang til å reise søksmål ved andre verneting enn det avtalte, omfattes derfor ikke av bestemmelsene i art. 17. Slike klausuler oppfyller ikke de krav til klarhet og forutberegnelighet som er en forutsetning for at konvensjonens egne vernetingsregler skal vike for avtale om verneting. ND 2001 s. 512 *NH (kjæremålsutvalget)* illustrerer betydningen av dette.

Vernetingsavtale omfattet av art. 17 gjelder som hovedregel bare *søksmål mellom avtalepartene*, dvs. partene til den kontrakt jurisdiksjonsklausulen er en del av. I moderne transportforhold har dette stor praktisk betydning fordi en meget stor del av transportene blir utført av undertransportører i henhold til avtale med den kontraherende transportør. En jurisdiksjonsklausul i transportavtalen gjelder derfor ikke senderens lasteskadekrav mot undertransportøren, og en forumbestemmelse i avtalen mellom de to transportører har normalt heller ikke noen betydning for ved hvilket forum lasteskadekravet kan kreves pådømt. Dette illustreres av ND 2001 s. 13 *Göteborg*, hvor tingsretten uttalte (s.18):

«Det är stränga krav som uppställs på partsvilja beträffande prorogations- och skiljeklausuler. Sådana klausuler är följaktligen mer bundna till parterna själva än avtal i allmänhet och kan därför inte utsträckas till 'närstående' utan att någon medvetet förvärvar rättigheter och skyldigheter enligt avtalet, t.ex. genom att förvärva ett konnossement.»

Saken gjaldt to «booking notes» som begge inneholdt den vanlige Conline Bill jurisdiksjonsklausulen med henvisning til «carrier's principal place of business». En slik klausul fyller i og for seg kravet etter Lugano-konvensjonen art. 17, men det fikk her ingen betydning. Lasteieren reiste ikke søksmål mot den svenske kontraherende transportøren, men mot det franske rederiet som transportøren ved «booking note» nr.2 hadde engasjert til å utføre transporten. Dette var en transportavtale som lasteieren ikke var part i, og etter art. 17 kunne søksmålet da ikke avvises fra svensk domstol som hjemmehørende i Frankrike.

Resultatet i Göteborgs tingsrätts dom stemmer godt med tidligere dansk og norsk praksis på området, se kommentarene i ND 1999 s. ix-x (ND-1999-KOM), 1995 s. xxv-xxvii og ND 1991 s. v-vii (ND-1991-KOM). Norske domstoler har i stor grad knyttet sin praksis til de prosessrettslige regler som krever at forumavtaler inngås skriftlig (ND 1999 s. vi flg.). Skriftlighetskravet er begrunnet bl.a. i det samme krav til klarhet og forutberegnelighet som Lugano-konvensjonen art. 17, men etter denne bestemmelsen er skriftlighetskravet oppfylt også når en forumavtale i internasjonal handel er kommet til uttrykk på en annen måte som er «allment kjent» og «regelmessig fulgt» i tilsvarende handelsforhold (ND 1999 s. 1 *Hovrätten för Västra Sverige*). Uavhengig av de ulike krav til avtaleform er imidlertid resultatet at forumavtalen ikke gjelder søksmål som en av avtalepartene måtte reise mot tredjemann, med mindre det foreligger et tilfelle av partssuksesjon – f.eks. erverv av konnossement – slik at parten så å si har trådt inn i et kontraktsforhold med de samme rettigheter og plikter som avhenderen hadde (ND 1999 s. x med note 8-10). ND 2001 s. 13 *Göteborg* viser at Lugano-konvensjonen art. 17 ikke har medført noen endring på dette punkt.)

Oppfyllellesvernetinget

I ND 2001 s. 13 *Göteborg* viste det franske rederiet til at lasteskadekravet gjaldt ansvar i kontraktsforhold knyttet til en transport fra Sverige til USA, og hevdet at Lugano-konvensjonen art. 5 nr. 1 da ikke ga hjemmel for søksmål ved svensk domstol. Denne bestemmelsen gjelder saker om kontraktsforhold, og fastslår at søksmål kan reises på «det sted hvor den forpliktelse tvisten gjelder, skal oppfylles». I sjøtransportforhold måtte det avgjørende etter det franske rederiets oppfatning da være det sted hvor transportørens hovedforpliktelse skulle oppfylles, dvs. destinasjonshavnen hvor lasten skulle utleveres. At transportøren lastet godset i svensk havn, og at godset ble påført skade under lasting, måtte følgelig være uten betydning og kunne ikke begrunne svensk jurisdiksjon.

I ND 2001 s. 13 ble det ikke nødvendig å ta standpunkt til dette spørsmålet. Tingsretten la nemlig til grunn at også Lugano-konvensjonen art. 5 nr. 1 som hovedregel bare gjelder søksmål mellom parter i et kontraktsforhold. Da det ikke besto noe kontraktsforhold mellom lasteieren og den franske undertransportøren, kunne derfor reglene om oppfyllellesvernetinget i art. 5 nr. 1 ikke komme til anvendelse. Det spørsmål om *oppfyllellesstedet ved sjøtransportavtaler* som ble reist av det franske rederiet, er imidlertid ett av de mange spørsmål som knytter seg til tolkingen av Lugano-konvensjonen art. 5 nr. 1. Rettspraksis – både fra EU-domstolen og fra nordiske domstoler – er her ganske rikholdig.

Det er sikker EU-rett at art. 5 nr. 1 viser til det sted hvor den kontraktsrettslige forpliktelse som ligger til grunn for søksmålet skal oppfylles. Utgangspunktet for tolkingen av Lugano-konvensjonen art. 5 nr. 1 er videre – slik EU-domstolen har fastslått – at oppfyllesesstedet i kontraktsforhold skal fastlegges etter det lands rett som gjelder for kontraktsforholdet. Det fremgår både av ND 2000 s. 72 *Hovrätten för Västra Sverige* og ND 2001 s. 509 *NH* (kjæremålsutvalget). For pengekrav som utspringer av kontrakt er således betalingsstedet avgjørende. Er kontrakten undergitt norsk rett er det altså kreditors forretningssted som er oppfyllesesstedet (gjeldsbrevsloven § 3), med mindre annet betalingssted er fastsatt i kontrakten eller følger av særlig lovbestemmelse (ND 2001 s. 509 *NH*).

Når en og samme kontrakt pålegger en part ulike plikter som ledd i oppfyllelsen av kontrakten fra hans side, blir spørsmålet om oppfyllesesstedet straks mer komplisert. Sjøtransportørens plikter etter transportavtalen er her et godt eksempel. Transportøren har ulike plikter knyttet til lastingen av godset, utførelsen av transporten og i tillegg leveringen av godset på bestemmelsesstedet, jfr sjøl. §§ 255, 262 og 268 (=sjølagen 13 kap. 5, 12 og 18 §§). Det er imidlertid vanskelig å godta at «oppfyllesesstedet» og vernetinget for lasteskadetvister mellom transportør og lasteier under en og samme kontrakt skal variere alt etter hvilken av pliktene transportøren ikke har oppfylt på forsvarlig vis. Her må det treffes et valg. I slik tilfelle er det derfor – slik det franske rederiet hevdet i ND 2001 s. 13 – oppfyllesesstedet for hovedforpliktelsen i kontraktsforholdet som vil være avgjørende.

Dette synspunktet er i samsvar med EU-domstolens praksis, noe ND 2000 s. 72 *Hovrätten för Västra Sverige* bekrefter. Saken der gjaldt en transport fra svensk til engelsk havn. Det meste av godset gikk tapt da skipet grunnstøtte på Jyllandskysten, noe som bl.a. skyldtes manglende sikring av godset ved lastingen i Sverige. Lasteieiers søksmål ved svensk domstol ble avvist. Selv om både sjølovens regler om transportørens plikter og ansvar bygger på et skille mellom plikten til å sørge for skipets sjødyktighet og de ulike elementer som inngår i transportørens plikt til å dra forsvarlig omsorg for godset, var plikten til å levere godset på bestemmelsesstedet transportørens hovedforpliktelse etter transportavtalen. Dette måtte bli avgjørende for hvor søksmålet kunne reises, og søksmål kunne da ikke reises ved svensk domstol selv om tapet av lasten skyldtes feil ved lastingen av godset i svensk havn.

Oppfyllesesvernetinget etter Lugano-konvensjonen art. 5 nr. 1 gjelder ikke bare de krav som direkte er omhandlet i en kontrakt. Alle krav som utspringer av oppfyllelsen av en kontrakt, kan reises ved oppfyllesesvernetinget, uavhengig av om kravet følger direkte av kontrakten selv eller er erstatningskrav eller annet krav som følger av kontraktsbrudd, se ND 2001 s. 522 *Borgarting lagmannsrett*.

I ND 2001 s. 13 *Göteborg* var det klart nok at det ikke forelå noen avtale mellom partene, og at Lugano-konvensjonen art. 5 nr. 1 derfor ikke kom til anvendelse. Det samme ville være tilfellet dersom kontrakten er falt bort og søksmål reelt er grunnet på ikke-kontraktsrettslige regler (Rt-1998-136). Det forhold at den part som er saksøkt ved oppfyllesesvernetinget bestrider at bindende avtale foreligger, utelukker imidlertid normalt ikke at saken fremmes, ND 1994 s. 22 *Svea hovrätt*. Det samme prinsippet ligger til grunn for Rt-1998-136 *NH* (kjæremålsutvalget), men der forutsettes det også – i samsvar med EU-domstolens praksis – at domstolen ex officio i tilfelle må ta standpunkt prejudisielt til spørsmålet om bindende kontrakt kan antas å foreligge. At en saksøker hevder at det foreligger et kontraktsforhold mellom partene, er altså i seg selv ikke tilstrekkelig til å begrunne oppfyllesesverneting.

Skadestedserneting

Skadestedserneting har stor praktisk betydning så vel i sjøfartsforhold som i andre livsforhold (ND 1999 s. xiii flg.). I samsvar med dette fastslår Lugano-konvensjonen art. 5 nr. 3 at saker om erstatning utenfor kontraktsforhold kan bringes inn for «domsstolen for skadestedet». I ND 2001 s. 13 *Göteborg* var det denne bestemmelsen som til slutt ble avgjørende for at lasteskadekravet mot det franske rederiet som undertransportør kunne bringes inn for svensk domstol. Saken gjaldt transport av en bulklast fra svensk til amerikansk havn og krav om erstatning for den skade maskinen ble påført da den falt over bord under selve lasteoperasjonen i Göteborg. Tingsrettens domsgrunner inneholder flere viktige synspunkter på tolkingen og rekkevidden av art. 5 nr. 3 generelt og i sjøfartsforhold spesielt (ND 2001 s. 13 s. 18 flg.).

Utgangspunktet for Göteborg tingsrätt er at Lugano-konvensjonen art. 5 nr. 1 og nr. 3 kompletterer hverandre slik at det ikke finnes noe luke eller overlapp mellom bestemmelsen om oppfyllesesvernetinget og skadestedsernetinget. Enten er erstatningskravet grunnet på en kontrakt mellom saksøker og saksøkte – og da

kan søksmål bringes inn for domstolen på oppfyllelsesstedet, eller så er erstatningskravet ikke-kontraktsrettslig slik at det omfattes av bestemmelsen om skadestedsverneting. At kravet har en viss tilknytning til eller sammenheng med en kontrakt er således uten betydning i tilfelle hvor kontrakten ikke er bindende for så vel saksøkt som saksøker.

Utgangspunktet for tingsretten var – i samsvar med EU-domstolens praksis – at «den ort där skadan inträffade» kan omfatte både «den ort där skadan uppkom och den ort där den skadevållande händelsen inträffade». Bestemmelsen kunne imidlertid ikke «tolkas så extensivt att det omfattar varje ort där de skadeliga följderna kan märkas» (s. 18-19). Man kunne altså ikke uten videre legge til grunn at det sted hvor det til slutt oppdages at godset er påført skade, også skal anses som «skadested». Dette hadde EU-domstolen gitt uttrykk for i «Reunion» saken (1997) som gjaldt en kombinert sjø- og veitransport. Der ble skaden først oppdaget etter at sjøtransporten var avsluttet, da veitransportøren utleverte godset til mottakeren på bestemmelsesstedet. Sjøtransportøren var blitt saksøkt på grunnlag av konnossement utstedt for transporten, og EU-domstolen kom da til at skadestedet var det sted sjøtransportøren skulle utlevere godset, dvs. destinasjonshavnen. Spørsmålet som Göteborg tingsrätt måtte avgjøre var om denne tolkingen var til hinder for at den svenske lastehavnen ble ansett som skadested i et tilfelle hvor godset faktisk var blitt skadet der under lastingen.

Skadested ved sjøtransport

Göteborg tingsrätt kom i ND 2001 s. 13 til at søksmål kunne reises i Göteborg (*lastehavnen*) etter reglene om skadestedsvernetinget fordi både den skadevoldende hendelse og selve skaden på lasten inntraff under lastingen i Göteborg. Dette må også være en riktig tolking. Også nasjonale regler om skadestedsvernetinget blir tolket på samme måte. I forhold til Lugano-konvensjonen art. 5 nr. 3 bør det vel – slik som når det gjelder art. 5 nr. 1 om oppfyllelsesvernetinget – være opp til nasjonal rett å avgjøre, innenfor de rammer EU-domstolen har trukket opp, hvor den skadevoldende hendelse eller skaden som kreves erstattet, skal anses å ha inntruffet i de ulike livsforhold. En annen sak er at en i sjøtransportforhold må legge til grunn – i samsvar med EU-domstolens oppfatning – at *destinasjonshavnen* er å anse som skadestedet i tilfelle hvor det ikke kan påvises hvor under sjøtransporten av godset den skadevoldende hendelse eller skaden på godset inntraff, jf. det som er sagt foran om oppfyllelsesvernetinget etter art. 5 nr. 1.

Denne tolking gir imidlertid ikke noe svar på de vernetings spørsmål som oppstår i tilfelle hvor det først i destinasjonshavnen oppdages at godset er blitt skadet under transporten, men hvor det samtidig – ut fra skaden og forholdene ellers – er klart at den skadevoldende hendelsen inntraff i lastehavnen, f.eks. hvis skadeårsaken må antas å være regnværsskade, stuingsfeil eller usjødyktighet på grunn av manglende rengjøring av lasterommet. At «skadestedet» i Lugano-konvensjonen art. 5 nr. 3 antas å omfatte både stedet for den skadevoldende hendelse og stedet hvor skaden oppsto, synes da å innebære at det i så fall foreligger *skadestedsverneting både i lastehavnen og i lossehavnen*. En slik tolking bryter i og for seg med prinsippet om at det i det enkelte tilfelle skal være klart etter reglene i Lugano-konvensjonen hvor et søksmål kan reises. Likevel synes det å være sikker tolking at skadelidte i slike tilfelle kan velge mellom de to skadestedsverneting, *Rognlien*, Lugano-konvensjonen, 1993, s. 150-51. I sjøtransportforhold betyr det at lasteskadekrav kan bringes inn for domstolen i lastehavnen når skadeårsaken kan lokaliseres dit, selv om det først i lossehavnen blir klart at godset er påført skade under transporten. I et slikt tilfelle kan imidlertid lasteskadekravet også bringes inn for domstolen i lossehavnen, noe som er praktisk når det er mottakeren og ikke senderen som reiser søksmålet.

Skadested ved kombinerte transporter

I forhold til EU-domstolens avgjørelse i «Reunion» saken (omtalt i ND 2001 s. 13) ble det avgjørende at søksmålet gjaldt krav på erstatning for skade på godset som måtte henføres til sjøtransporten og ikke til noen forutgående eller etterfølgende veitransport. Tilbake blir spørsmålet om ikke utleveringsstedet ved en kombinert transport likevel må anses som skadestedet dersom det overhodet ikke er grunnlag for å henføre skaden på godset til noe bestemt transportavsnitt. Dette synes å være en naturlig løsning når destinasjonshavnen må anses som skadested i tilfelle hvor det ikke lar seg fastslå hvor under en sjøtransport skaden på godset er oppstått.

Veitransport og jurisdiksjon

Lugano-konvensjonen gjelder ikke på veitransportområdet. Etter art. 57 viker konvensjonen for reglene i andre konvensjoner «på avgrensede saksfelt» som kontraktspartene har sluttet seg til. Konvensjonen om veitransport av gods (CMR) omfattes av denne bestemmelse. Etter CMR art. 31 (=veifraktl. § 42) kan søksmål om krav som utpringer av veifraktavtale, reises – etter saksøkerens valg – der saksøkte har bosted eller der fraktavtalen ble inngått, samt der godset blir overtatt eller der det skal utleveres av fraktføreren. Dessuten har CMR art. 39 (= veifraktl. § 49) egne regler om stedet for regressøksmål mot fraktfører i tilfelle hvor transporten utføres av flere fraktførere i rekkefølge, men dette er regler som er nært knyttet til særlige regler om fraktførernes pro rata ansvar i regressomgangen i CMR art. 37-38 (=veifraktl. § 48).

CMRs kap. VI (art. 34 flg.) om godstransport som utføres av flere fraktførere i rekkefølge, har et nokså spesielt og snevert virkeområde. Dette regelverket gjelder bare (1) når det fraktbrev som utferdiges av kontraherende (første) fraktfører, dekker hele gjennomgangstransporten, og (2) dette fraktbrevet blir overlevert sammen med godset til hver av de etterfølgende fraktførere, noe som tillegges den virkning at samtlige fraktførerne blir ansvarlig for utførelsen av hele gjennomgangstransporten (CMR art. 34 = veifraktl. § 45). I praksis organiseres imidlertid utførelsen av transporter hvor flere fraktførere deltar på andre måter, typisk ved at kontraherende fraktfører får utført transporten helt eller delvis i henhold til særskilt/egen avtale med en eller flere underfraktførere. Benyttes denne fremgangsmåten, er vi utenfor området for CMR kap. VI. Hovedreglene er i stedet at kontraherende fraktfører hefter for hele transporten i henhold til fraktavtalen med senderen, herunder skade voldt av undertransportør (CMR art. 3, veifraktl. § 6), og at en undertransportør bare hefter for utførelsen av eget transportavsnitt i henhold til fraktavtalen mellom ham og den kontraherende transportør. I slike tilfelle oppstår derfor spørsmål om underfraktføreren har fraktføreransvar etter CMRs alminnelige ansvarsregler slik at:

- lasteeieren kan kreve erstatning for skade oppstått mens godset var i underfraktførerenes varetekt,
- kontraherende fraktfører som har betalt erstatning til lasteeieren for skade voldt av underfraktføreren eller noen han svarer for, har tilsvarende regresskrav i henhold til sin avtale med underfraktføreren.

Disse spørsmålene har jeg drøftet i kommentarene i ND 1995 s. xxii flg. (ND-1995-KOM) og ND 1997 s. xviii flg. (ND-1997-KOM). I kortform er svaret at CMRs alminnelige ansvarsregler vil gjelde i begge relasjoner, med mindre fraktavtalen med undertransportøren ikke dekker en «internasjonal» transport. At dette er rettstilstanden fremgår nå også av ND 2000 s. 17 *Hovrätten för Västra Sverige*, ND 2000 s. 38 *Svea hovrätt*, ND 2000 s. 191 *Kouvala hovrätt* og ND 2001 s. 95 *Vestre Landsret*.

Regressøksmål ved veitransport

Når underfraktføreren ansvar bestemmes av CMRs alminnelige ansvarsregler – og ikke reglene i CMR kap. VI – kan derfor lasteeieren reise søksmål mot en underfraktfører som hadde godset i sin varetekt da skaden oppsto, ved domstol som omfattes av de alminnelige vernetingsregler i CMR art. 31 (veifraktl. § 42). Søksmålet kan altså reises bl.a. der underfraktføreren overtok eller avleverte godset. Men kan også kontraherende fraktfører – etter å ha dekket lasteskaden – reise regressøksmål mot underfraktføreren ved et av de samme vernetings? Eller må regressøksmålet reises ved domstol som omfattes av CMR art. 39 (veifraktl. § 49) og reglene om regressoppjøret mellom de fraktførere som etter CMR art. 34 hefter for hele gjennomgangstransporten?

Svaret skulle være greit nok. At CMR mangler uttrykkelige – generelle – regler om kontraherende og utførende fraktførers ansvar slik som sjøl. §§ 285-87, har likevel ført til usikkerhet. Det er ikke alltid verken advokater eller domstoler legger tilstrekkelig vekt på (1) at prinsippet i CMR art. 3 (=veifraktl. § 6) er CMRs svar på det spørsmål om kontraherende transportørs ansvar som adresseres i sjøl. § 285, og (2) at reglene i CMR kap. VI – inklusive jurisdiksjonsregelen i CMR art. 39 – tross alt bare gjelder for den særlige form for gjennomgangstransport utført av flere fraktførere i rekkefølge som omfattes av CMR art. 34. Reglene i CMR art. 34-40 er så å si overtatt en bloc fra jernbaneretten, og reglene er derfor egentlig bare beregnet på nettverkstransporter av gods slik som på jernbaneområdet. Moderne veitransport har imidlertid en annen og langt mer variert struktur, og det er sjelden at veitransport organiseres etter modellen i CMR art. 34.

Hos oss er spørsmålet om regressvernetinget nå avgjort i ND 2001 s. 321 *Borgarting lagmannsrett*. Saken gjaldt en transport av kunstgjenstander fra England via Oslo til en utstilling i en innlandsby i Syd-Norge. En

undertransportørs forhold gjorde at transportforsikringen ikke dekket skaden (ND 1999 s. 352), og begrensningsbeløpet etter CMR – som den kontraherende fraktfører betalte – dekket langt fra skaden på kunstverkene. Kunstneren reiste derfor søksmål mot fraktførerne i Oslo, og disse trakk ulike regresskrav inn i saken. *Lagmannsretten* kom til at kontraherende transportørs regressøksmål mot en engelsk underfraktfører kunne reises i Oslo etter de alminnelige jurisdiksjonsregler i veifraktl. § 42. Oslo var bestemmelsessted etter det fraktbrev det engelske firmaet hadde utstedt. Lagmannsretten mente at de særlige jurisdiksjonsreglene for regressøksmål i veifraktl. § 49 bare kunne komme til anvendelse når det (1) forelå en fraktavtale som dekket den samlede transportstrekning, og (2) det var utstedt et fraktbrev for hele transporten som fulgte godset og ble overgitt sammen med godset til de ulike underfraktførerne (veifraktl. § 45). Disse vilkårene var ikke oppfylt fordi det i saken var utstedt to fraktbrev, ett av den engelske undertransportør for transporten fra England til Oslo og ett av den kontraherende transportør for videretransporten fra Oslo. Det hører med at lagmannsretten oppfattet systemet i CMR art. 34 for transport som utføres av flere fraktførere i rekkefølge (veifraktl. § 45), slik at hver av fraktførerne – ved å overta fraktbrevet og godset – måtte anses som kontraktspart (kontraherende transportør) i forhold til den transportavtale fraktbrevet dekket.

Danmarks Højesteret derimot har i to saker behandlet tilsvarende regressøksmål mot underfraktfører i henhold til de særlige vernetingsreglene i CMR art. 39 (=CMR-loven § 47), se ND 2000 s. 110 og s. 143. I begge sakene hadde kontraherende veitransportør i etterhånd – ved egen avtale – engasjert underfraktførere for å få utført ulike deler av transporten, og spørsmålet var om transportørens regressøksmål mot utenlandske underfraktførere kunne bringes inn for dansk domstol. *Højesteret* kom i begge sakene til at reglene i CMR-loven § 47 ikke hjemlet dansk jurisdiksjon i disse tilfellene, og at regressøksmål da ikke i stedet kunne reises etter de alminnelige regler i CMR-loven § 39. Som påpekt av Borgarting lagmannsrett i ND 2001 s. 321 ble det imidlertid ikke i noen av sakene hevdet at CMRs regler om transport som ble utført av flere fraktførere i rekkefølge, ikke omfattet de foreliggende tilfelle. Hvilket resultat danske domstoler vil komme til når dette spørsmål ble satt på spissen, gir de danske høyesterettsdommene derfor ikke beskjed om.

Uavhengig av begrunnelse synes det åpenbart at resultatet i ND 2000 s. 110 *DH* må være riktig. Dommen gjaldt en veitransport fra Tallin til Moskva som en dansk speditørs representasjonskontor i Moskva skulle få utført for en kunde. Ved fraktavtale inngått i Moskva ble et estisk transportfirma engasjert til transporten, men dette firmaet overlot senere til en annen estisk fraktfører å utføre hele transporten. Etter å ha erstattet tapet av godset krevde det danske spedisjonsfirmaet regress under fraktavtalen med det estiske transportfirmaet, men søksmålet ble naturlig nok avvist av de danske domstoler. Både fraktavtalen og transporten manglet dansk tilknytning, og ingen av tilknytningsfaktorene i CMR-loven §§ 47 eller 39 dekket et slikt tilfelle.

I den andre dommen (ND 2000 s. 143 *DH*) derimot var transportens tilknytning til Danmark klar nok. Et dansk transportfirma hadde påtatt seg å transportere et marmorparti fra Tyskland til Finland. I København ble godset omlastet på transportfirmaets terminal og overtatt av den finske undertransportør som det danske firmaet hadde engasjert ved særskilt fraktavtale for den siste del av transporten til Finland. Under transporten til Finland ble godset skadet, og det danske transportfirmaet hevdet at § 47, senere §§ 47 og 39, i CMR-loven hjemlet regressøksmål mot undertransportøren ved dansk domstol. Men dette holdt ikke. *Sø- og Handelsretten* uttalte (s. 148):

«Sagen angår et regreskrav mellem fragtførere, jf. CMR-lovens § 46. Herefter, og da det er ubestridt, at de øvrige selvstændige betingelser for at anse kravet for omfattet af reglerne i CMR-lovens kap. VI er opfyldt, finder retten ... at værnetingsspørsmålet skal afgøres efter CMR-lovens § 47, stk. 2. ...»

Transporten fra Tyskland til Finland blev således udført på baggrund af to selvstændige aftaler, der begge hver for sig blev indgået direkte mellem de respektive aftaleparter.

Som sagen er forelagt, er det en betingelse for at kunne bestemme værneting etter § 47, stk. 2, at 'fragtaftalen' er indgået gjennom et 'agentur', og da dette som følge af det ovenfor anførte ikke findes at være tilfældet, tager retten [undertransportørens] afvisningspåstand til følge.»

Højesteret stadfestet avgjørelsen (s. 149). Retten fremhevet at «transporten således [blev] udført på baggrund af to selvstændige aftaler» og at regressøksmålet var omfattet av CMR-lovens kap. VI. Højesteret uttalte videre: «Der er ikke i lovens (konventionens) tekst eller i lovens forarbejder grundlag for at antage, at en fragtfører, der anlægger et sådant regressøksmål, tillige kan påberåbe sig § 39, stk. 1, hvorved bemærkes, at § 47,stk. 2 alene henviser til § 39, stk. 2.» Det forhold at det danske firmaet hadde erstattet skaden på godset, ga riktignok grunnlag for regresskrav, men betalingen av erstatningen innebar ikke at firmaet dermed (ved subrogasjon) hadde trådt inn i lasteeierens krav mot undertransportøren slik at søksmål kunne reises etter de alminnelige vernetingsregler i CMR-loven § 39.

Danmarks Højesteret må åpenbart ha rett i at CMR-loven § 47, stk.2 uttømmende angir hvor den fraktfører som har dekket lasteeierens tap, kan reise regressøksmål i de tilfelle hvor CMRs særlige regler om transporter utført av flere fraktførere i rekkefølge kommer til anvendelse og fastlegger hvordan regressoppgjøret skal gjennomføres (CMR-loven § 46). I slike tilfelle må det også være riktig at den fraktfører som har dekket skaden ikke dermed – ved subrogasjon – trer inn i det erstatningskrav lasteeieren måtte ha mot fraktførere som holdes ansvarlig i regressomgangen. Regressoppgjøret skal da i sin helhet foretas etter reglene i CMR 37-38 (=CMR-loven § 46). Dette har sammenheng med særtrekk ved selve ansvarssystemet, herunder regressoppgjøret, i CMR kap. VI:

- i forhold til senderen/mottakeren svarer hver av de deltagende fraktførere i prinsippet for utførelsen av hele gjennomgangstransporten fordi de har overtatt godset sammen med det fraktbrev for hele transporten som er utferdiget av første fraktfører, men under utførelsen etter hvert undertegnet også av de øvrige fraktførere (CMR art. 34),
- enhver fraktfører som betaler erstatning for lasteskade, kan kreve regress av den fraktfører som hadde godset i sin varetekt da skaden oppsto, men for øvrig skal erstatningen i regressomgangen fordeles mellom samtlige fraktførere etter den enkeltes andel av samlet frakt for hele transporten (CMR art. 37),
- er en fraktfører insolvent og ute av stand til å dekke sitt ansvar i regressomgangen, skal den udekkede del fordeles på samme måte mellom de øvrige fraktførere (CMR art. 38).

Passer disse prinsippene for veitransporter som organiseres som i ND 2000 s. 143 *DH*? Der overtok den finske underfraktføreren godset på det danske transportfirmaets terminal i København, men det fremgår ikke av dommen at underfraktføreren samtidig overtok og undertegnet det fraktbrevet for hele transporten som det danske firmaet hadde utferdiget. Højesteret og Sø- og Handelsretten understreker tvert imot at transporten ble «utført på baggrund af to selvstændige aftaler, der begge hver for sig blev indgået direkte mellem de respektive aftalparter.» Vi er da helt utenfor området for CMR kap. VI, og reglene må bli andre, så vel i forholdet mellom lasteeieren og den finske underfraktføreren som i det innbyrdes forhold mellom transportfirmaet og underfraktføreren. ND 2001 s. 70 *DH* illustrerer hvilke ansvarsspørsmål som da oppstår.

For det første, i et slikt tilfelle kan den finske underfraktføreren ikke holdes ansvarlig for hele transporten fra Tyskland til Finland slik CMR art. 34 angir. En underfraktfører er ikke uten videre bundet av fraktavtalen mellom senderen og den kontraherende transportør, og undertransportørens ansvar må bestemmes ut fra den avtale han selv har inngått med kontraherende transportør, se ND 2000 s. 38 *Svea hovrätt* og ND 2001 s. 70 *DH*. I forhold til lasteeieren hefter således underfraktføreren i ND 2000 s. 143 bare for skade oppstått under eget transportavsnitt fra København til Finland utført i henhold til den særskilte fraktavtalen med det danske transportfirmaet. Den danske kontraherende fraktfører derimot har ansvar for hele transporten fra Tyskland til Finland, herunder for skade voldt av den finske undertransportør som ble engasjert for transporten fra København (CMR art. 3). Prinsippet om at kontraherende transportør hefter overfor mottakeren også når utførelsen av hele transporten er overlatt til en underfraktfører, ligger til grunn for ND 2000 s. 17 *Hovrätten för Västra Sverige*.

For det annet, i et slikt tilfelle må også det danske transportfirmaet – etter å ha erstattet lasteskaden – kunne kreve at undertransportøren svarer for den skade som oppsto mens godset var i hans varetekt (ND 2001 s. 95 *Vestre Landsret*, jf. ND 2000 s. 17 *Hovrätten för Västra Sverige* og ND 2001 s. 70 *DH*). Det er da praktisk sett vanligvis uten betydning om kravet mot undertransportøren grunnes på den særskilte fraktavtale eller på at den kontraherende fraktfører – ved å erstatte lasteeierens tap – etter alminnelige regler om subrogasjon trer inn i dennes krav mot undertransportøren. I begge tilfelle kan den kontraherende transportør kreve at undertransportøren dekker lasteskadeansvaret og reise regressøksmål etter CMRs alminnelige vernetingsregler for krav som utspringer av internasjonal veitransport (CMR art. 31, CMR-loven § 39 og veifraktl. § 42), herunder på det sted underfraktføreren overtok godset. Når søksmålet i København likevel ble avvist i ND 2000 s. 143 *DH*, må forklaringen derfor være at det danske transportfirmaet fra første stund – uriktig – anførte reglene om regressoppgjøret i CMR-loven kap. VI som grunnlag for sitt regresskrav mot den finske underfraktfører, og dermed selv knyttet spørsmålet om dansk jurisdiksjon direkte til tolkingen av CMR-loven § 47, se ND 2000 s. 143, på s. 144.

For det tredje, når en underfraktførers ansvar etter CMRs alminnelige ansvarsregler skal fastlegges, må en prinsipielt ta utgangspunkt i innholdet av den fraktavtale han har inngått med kontraherende transportør. At underfraktføreren prinsipielt sett ikke er bundet av kontraherende transportørs avtale med senderen av godset, kan få avgjørende betydning. Som det fremgår av ND 2000 s. 38 *Svea hovrätt*, kan ulikheter mellom de to fraktavtaler føre til at underfraktføreren ikke kan holdes ansvarlig, verken direkte av sender/mottaker eller i

regressomgangen av kontraherende transportør, til tross for at den kontraherende transportør i forholdet til sender/mottaker er fullt ansvarlig for lasteskaden. Transporter som blir utført i henhold til *flere selvstendige fraktavtaler* – slik som i ND 2000 s. 143 *DH* – atskiller seg derfor fra transporter som omfattes av CMR art. 34-40 fordi slike transporter blir utført på grunnlag av *en og samme fraktavtale* som samtlige fraktførerene er bundet av i henhold til CMR art. 34-35. Dette fremgår også klart av ND 2001 s. 70 *DH*.

Sjøforsikring og jurisdiksjon

Lugano-konvensjonen art. 7-12 med særlige vernetingsregler for forsikringssaker gjelder også i sjøforsikringsforhold. Reglene preges av at forsikringstakere antas generelt å være den svakere part i forsikringsforholdet. En hovedregel er derfor at forsikringstakeren kan reise søksmål ved domstol i eget bostedsland (art. 8). Ved ansvarsforsikring kan søksmål mot forsikringsgiveren i en del tilfelle også bringes inn for domstol for skadestedet eller ved domstol der skadelidte har reist sak mot den som har voldt skaden (art. 9 og 10). Ved alle former for sjøforsikring – unntatt forsikring av passasjeransvar – kan imidlertid Lugano-konvensjonens egne vernetingsregler fravikes ved avtale (art. 12 nr. 5, jf. art. 12A), men ved forsikring i næringslivsforhold for øvrig er likevel adgangen til å fravike konvensjonens regler meget begrenset (art. 12, jf. art. 17 nr. 3).

ND 2000 s. 1 *SH* illustrerer betydningen av at en forsikringstaker kan reise søksmål i sitt hjemland når annet ikke er avtalt i forsikringsavtalen. Der hadde et svensk rederi tidstapsforsikring i et norsk selskap og reiste søksmål mot assurandøren i Stockholm. Assurandøren krevde søksmålet avvist fordi tvisten først skulle ha vært behandlet av svensk dispasjør slik 17 kap. § 9 i den svenske sjøloven krever, men dette førte ikke frem. *Högsta Domstolen* uttalte (s. 5-6):

«Artikel 8 första stycket 2 Luganokonventionen ger rederiet ICB rätt att väcka talan mot assuranceföreningen vid domstolen i den ort där rederiet har sitt säte, dvs. vid Stockholms tingsrätt. Konventionsregeln innebär en förmån för försäkringstagaren som ansetts generellt sett ha en svagare ställning än försäkringsgivaren (...). Skyddet kompletteras genom föreskrifter i artikel 31 om att ett verkställbar dom som meddelats i en konventionsstat också kan verkställas i en annan konventionsstat (jf. även artikel 26).»

Dispasjørordningen i Sverige medførte etter den svenske høyesteretts mening at forsikringstakeren ville bli nødt til å forfølge sitt krav på to ulike måter for å få en tvangskraftig avgjørelse, først en dispasjørprosess og deretter et fullbyrdelsessøksmål. Dette ville være i strid med Lugano-konvensjonen som for sitt område hadde forrang fremfor nasjonal lov, og rederiet hadde derfor rett til å bringe søksmål inn for domstol i Stockholm.

Direkte søksmål mot ansvarsassurandør

Etter Lugano-konvensjonen art. 5 nr. 3 kan søksmål om erstatning utenfor kontraktsforhold som allerede omtalt, reises ved skadestedsvernetinget. Når skadevolderen har ansvarsforsikring, suppleres denne bestemmelsen av art. 9 som gir ham rett som forsikringstaker til å reise søksmål mot ansvarsassurandøren ved domstol for skadestedet. Etter art. 10 første ledd kan dessuten skadevolderen som forsikringstaker – når nasjonale regler tillater det – trekke ansvarsassurandøren inn i søksmål reist av skadelidte, uavhengig av om søksmålet er reist ved skadestedsvernetinget eller ikke. Tilbake blir spørsmålet om skadelidte kan reise søksmål direkte mot ansvarsassurandøren ved samme verneting som skadevolderen som forsikringstaker. Lugano-konvensjonen art. 10 annet ledd sier om dette generelt at reglene om verneting i forsikringssaker (art. 7-9) gjelder tilsvarende «når slike direkte søksmål er tillatt». Hvordan skal denne reservasjonen forstås?

Spørsmål knyttet til skadelidtes rett til direkte søksmål mot ansvarsassurandør i sjøfartsforhold har lenge tiltrukket seg stor oppmerksomhet, både i litteratur og domspraksis, se *Bull*, Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold (1988) s. 119-51 og kommentarene i ND 1995 s. ix-xi (ND-1995-KOM) og ND 1997 s. xvii-xviii (ND-1997-KOM). Her møter vi flere ulike spørsmål, bl.a.:

- i hvilken utstrekning gir forsikringsavtalelovgivningen skadelidte rett til å kreve erstatningen direkte av ansvarsassurandøren?
- i hvilken utstrekning er lovreglene om skadelidtes rett til å kreve erstatningen av ansvarsassurandøren preseptoriske slik at retten til direkte krav ikke kan oppheves eller innskrenkes ved vilkår i forsikringsavtalen?
- skal disse spørsmål avgjøres etter det lands lov som gjelder for forsikringsavtalen, eller etter det lands lov som gjelder skadevolderens og i tilfelle assurandørens ansvar overfor skadelidte (skadestedets lov)?

- kan skadelidte reise søksmål direkte mot assurandøren ved skadestedsvernetinget eller annet verneting hvor forsikringstakeren kan reise søksmål mot assurandøren?

Vernetings spørsmålet sto sentralt i en dom av *Vestre Landsret* i ND 2001 s. 95, som gjaldt veitransport fra Hamburg til Moskva etter avtale med et tysk transportfirma. Dette holdt sin danske undertransportør regressansvarlig for tapet av godset og reiste – etter at undertransportøren var gått konkurs – søksmål ved dansk domstol mot undertransportørens tyske ansvarsassurandør. Konkursboet var blitt sluttet uten prøving av fordringer, og det var klart nok at den danske forsikringsavtalelov ga skadelidte rett til å kreve erstatningen direkte av ansvarsassurandøren. Lugano-konvensjonen art. 8 første ledd nr. 2 skulle da i og for seg også gi hjemmel for søksmål mot ansvarsassurandøren ved forsikringstakerens hjemting. Tilbake ble likevel spørsmålet om direkte krav mot ansvarsassurandøren var «tillatt» i forhold til Lugano-konvensjonen art. 10 annet ledd.

Ansvarsassurandøren krevde saken avvist og hevdet at dette spørsmålet skulle avgjøres etter tysk og ikke dansk forsikringsavtalelovgivning. Selv om det ikke er opplyst i saken, må en her gå ut fra at tysk rett ikke ville gi rett til direkte søksmål (*Bull* l.c. s. 110). Fra saksøkerens side ble det imidlertid vist til at lovvalgsreglene i art. 7 i EUs 2. skadeforsikringsdirektiv (88/357/EØF) forutsatte som hovedregel at dansk rett skulle anvendes, og til at dansk lovgivning i dette tilfellet ikke ga adgang til å avtale at forsikringsavtalen skulle være undergitt et annet lands lov. I Norge er tilsvarende regler gjennomført ved lov 27. nov. 1992 nr. 111 om lovvalg i forsikring §§ 9-11, jf. § 5.

Vestre Landsret kom til at spørsmålet om hjemmel for direkte søksmål måtte avgjøres etter det lands regler som for øvrig skulle legges til grunn i saken (*lex causae*). I mangel av bevis for avtale om at ansvarsforsikringen skulle være undergitt tysk rett, måtte dansk rett her legges til grunn. Søksmålet ble derfor fremmet uten at det ble nødvendig for retten å ta standpunkt til «om dansk lovgivning giver mulighed for at indgå en sådan aftale.»

I forhold til Lugano-konvensjonen art. 10 annet ledd legger altså *Vestre Landsret* til grunn at spørsmålet om direkte søksmål mot assurandøren er «tillatt», må bli å avgjøre etter det lands forsikringslovgivning som gjelder for ansvarsforsikringen. Denne tolkingen innebærer at de begrensninger i avtalefriheten når det gjelder lovvalg i forsikringsaker som følger av EUs 2. skadeforsikringsdirektiv slik disse er gjennomført i nasjonal lovgivning, kan få direkte betydning ved anvendelsen av Lugano-konvensjonen art. 10 annet ledd. Disse bestemmelsene er preseptoriske og vil dermed stenge for lovvalg i ansvarsforsikring som medfører at den rett til direkte søksmål mot ansvarsassurandøren som er «tillatt» etter ellers anvendelig lov, bortfaller.

Direkte søksmål mot oljeansvarsassurandøren

Spørsmålet om tolkingen av Lugano-konvensjonens art. 10 annet ledd kom også opp i den norske *Leros Strength*-saken, ND 2000 s. 235 *Karmsund*. Bunkersolje fra et Kypros bulkskip som sank utenfor norskekysten, hadde forårsaket betydelig oljesøl i kystområdene, og den norske stat måtte dekke oppryddingskostnadene. Staten reist deretter søksmål ved skadestedsvernetinget mot rederiet og den engelske P&I assurandøren som hadde skipets oljeansvarsforsikring.

P&I assurandøren viste til Lugano-konvensjonen art. 10 annet ledd og hevdet at saken måtte avvises fordi engelsk rett måtte legges til grunn ved avgjørelsen av om direkte søksmål etter art. 10 annet ledd var tillatt eller ikke. Engelsk rett godtok i og for seg direkte søksmål, men tillot samtidig at søksmålsretten ble satt til side ved den «pay to be paid» klausul P&I forsikringsvilkårene vanligvis inneholder. Skadelidte kunne ikke ha bedre rett mot assurandøren enn rederiet selv. Søksmålet måtte derfor reises ved assurandørens bostedsverneting.

Staten derimot mente at de norske reglene om direkte søksmål i forsikringsavtaleloven § 7-6, jf. § 7-8 måtte anvendes. Reglene var riktignok deklarasjonelle i sjøfartsforhold (lovens § 1-3 annet ledd c), men det var gjort unntak for § 7-8 som var preseptoriske når skadevolderen slik som her var «insolvent». Staten hevdet også at § 7-8 var en «internasjonal preseptorisk» bestemmelse som måtte anvendes uavhengig av ellers anvendelig lov (forsikringslovvalgsloven § 5).

Karmsund herredsrett viste til at Lugano-konvensjonen art. 7-10 ga forsikringstakeren en utvidet adgang til å reise søksmål ved andre verneting enn assurandørens bosted. Retten mente at ordlyden i art. 10 annet ledd talte for at *lex fori* måtte legges til grunn når det skulle avgjøres om direkte søksmål mot assurandøren var «tillatt» eller ikke, og viste bl.a. til at rederiet som forsikringstaker selv hadde adgang til å reise søksmål mot assurandøren ved domstol for skadestedet (art. 9). Disse reglene var gitt for å styrke forsikringstakeren og

skadelidtes stilling ved at søksmål kunne reises på annet sted enn på assurandørens bosted. Retten var også enig med staten i at forsikringslovvalgsloven § 9a som ga avtalefrihet i sjøforsikringsforhold, regulerte forholdet mellom forsikringsavtalens parter og ikke var avgjørende for lovvalget når det gjaldt skadelidte tredjemanns rett til direkte søksmål. Spørsmål knyttet til «paid to be paid» klausulen og anvendelsen av FAL § 7-8 var etter rettens mening materielle spørsmål som var uten betydning for selve jurisdiksjonsspørsmålet, og som skulle avgjøres ved endelig dom. Søksmålet mot assurandøren ble derfor ikke avvist.

Etter at lagmannsretten hadde stadfestet avgjørelsen, ble den påkjært til *Norges Høyesterett*, se Rt-2002-180 (ND 2002 s. 306). Assurandøren hevdet der at Lugano-konvensjonen art. 10 annet ledd var blitt feiltolket, og at avgjørelsen derfor måtte oppheves. Hovedsynspunktet var at spørsmålet om direkte søksmål var «tillatt» i forhold til art. 10 annet ledd, måtte avgjøres etter *lex causae*, dvs. engelsk rett som gjaldt for forsikringen, og at staten ikke kunne ha bedre rett mot assurandøren enn rederiet som forsikringstaker. Staten på sin side hevdet at sammenhengen mellom skadelidtes stilling etter skadestedets erstatningsrett og den lovbestemte rett til å gjøre erstatningskravet gjeldende mot assurandøren, tilsa at også spørsmålet om direkte søksmål mot assurandøren måtte avgjøres etter norsk rett. *Høyesterett* uttalte bl.a.(s. 185-86):

«Når artikkel 10 annet ledd stiller vilkår om at direkte søksmål skal være tillatt, har meningen vært at dette temaet skal vurderes etter *lex causae*, den valgte lov med hensyn til det materielle rettsforhold, jf. Jenardrapporten, gjengitt i dansk oversettelse i De Europeiske Fællesskabers Tidende 5.3.79, Nr. C 59/32. Dette innebærer at bestemmelsen forutsetter at det skal foretas et lovvalg før det kan tas stilling til om det foreligger verneting. Vernetingsbestemmelsen må her sees i sammenheng med den materielle rett som følger av *lex causae*, og skadelidtes mulighet til å få kravet mot forsikringsselskapet realitetsbehandlet og pådømt. ...

Videre har lagmannsretten tolket art. 10 annet ledd uriktig når retten fremholder at det ikke er nødvendig for avgjørelsen av verneting å ta stilling til lovvalget mellom norsk og engelsk rett, idet dette spørsmålet er 'et materielt spørsmål som retten må ta stilling til i hovedforhandlingen.'

Ved spørsmålet om artikkel 10 annet ledd gir verneting, må det .. allerede ved denne avgjørelsen foretas et lovvalg. Dersom norsk lovvalgsrett tilsier at norsk rett har anvendelse, følger det av forsikringsavtaleloven at skadelidte kan anlegge direkte søksmål mot forsikringsselskapet. Fører derimot norsk lovvalgsrett til at engelsk rett har anvendelse, er spørsmålet om eventuelt verneting etter Lugano-konvensjonen art. 10 mer problematisk.»

Lagmannsrettens avgjørelse ble følgelig opphevet, og saken hjemvist til fortsatt behandling basert på norsk lovvalgsrett. *Høyesterett* uttalte at «det måtte foretas en vurdering av hva som vil være den mest naturlige og rimelige løsning i valget mellom norsk og engelsk rett», med mindre norsk lovgivning eller rettspraksis løste spørsmålet. For øvrig nøyde retten seg med å liste opp en rekke forhold som ville være relevante ved vurdering av lovvalget, og retten tok derfor ikke standpunkt til hva som ville være «*lex causae*» i dette tilfellet. Det vil vi heller ikke få vite i ettertid. Twisten mellom staten og P&I assurandøren ble senere avsluttet ved forlik som langt på vei dekket statens krav, se NOU 2002:15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker s. 53.

Direkte søksmål og *lex causae*

ND 2001 s. 95 *Vestre Landsret* og Rt-2002-180 *NH* gir i prinsippet uttrykk for det samme syn på tolkingen av Lugano-konvensjonen art. 10 annet ledd. Begge dommer legger til grunn at spørsmålet om direkte søksmål mot assurandøren er «tillatt», først kan avgjøres etter at det ut fra lovvalgsreglene er avgjort hvilket lands rett som skal legges til grunn for det materielle rettsforhold (*lex causae*). Det er imidlertid langt fra klart at de to domstolene her også har *samme* rettsforhold i tankene. For *Vestre Landsret* synes lovvalget for *ansvarsforsikringsavtalen* å ha vært det avgjørende. Retten legger dansk rett til grunn i mangel av bevis for avtale om at ansvarsforsikringen skulle være undergitt tysk rett, og drøfter også betydningen av de direktivfastsatte regler om lovvalg i forsikring. For *Norges Høyesterett* derimot må det være *rettsforholdet mellom skadelidte og ansvarsassurandøren* som er det sentrale. Det var på det rene at oljeansvarsforsikringen var undergitt engelsk rett, men Høyesterett anser ikke dette som uten videre avgjørende for lovvalget. Retten peker således – i tråd med norsk lovvalgstradisjon – også på en rekke andre momenter som antas å være relevante ved valget mellom norsk og engelsk rett, og utelukker dermed ikke at norske lovvalgsregler fører til anvendelse av norsk rett i forholdet mellom skadelidte og P&I assurandøren.

ND 2001 s. 95 *Vestre Landsret* og Rt-2002-180 *NH* forutsetter begge at skadelidte ved direkte søksmål ikke kan fremme krav som overstiger det krav på erstatning som forsikringstakeren hadde etter forsikringsavtalen. Generelt må det antas at skadelidte materielt vil stå i samme stilling overfor assurandøren som forsikringstakeren. Dette kan tenkes å få betydning for skadelidtes rett til direkte søksmål mot ansvarsassurandøren i de tilfelle hvor de EU-baserte lovvalgsregler setter grenser for adgangen til å avtale hvilket lands lov som skal gjelde for forsikringen (2. skadeforsikringsdirektiv (88/357/EØF) art. 7). Disse

lovvalgsreglene, som er gjennomført så vel i Danmark som i Norge, skiller imidlertid mellom ansvarsforsikring i sjøfartsforhold og annen ansvarsforsikring, se forsikringslovvalgsloven § 9a første og tredje ledd. Den norske høyesterettskjennelsen i Rt-2002-180 omhandler en P&I forsikring hvor det står partene fritt å velge hvilket lands rett som skal gjelde for forsikringen, forsikringslovvalgsloven § 9a første ledd. Avgjørelsen av den danske landsrett derimot gjaldt en forsikring av veifraktføreransvar hvor lovvalgsadgangen er meget begrenset, jf. forsikringslovvalgsloven § 9. Dette skyldes at den danske underfraktførers virksomhet ikke oppfylte de terskelverdier som er vilkår for avtalefrihet, jf. dir 88/357/EØF art. 7 nr. 1 (f) og art. 5 første ledd, og forsikringslovvalgsloven § 9a tredje ledd, jf. forsikringsavtaleloven § 1-3 annet ledd (a).

Tar man direktivbestemmelsene som er gjengitt i forsikringslovvalgsloven § 9a tredje ledd på ordet, er det klart nok at den danske underfraktfører i ND 2001 s. 95 – forsikringstakeren – ikke vil være bundet av avtale om at ansvarsforsikringen skulle være undergitt tysk rett og ikke forsikringstakerens hjemlands rett. Kan skadelidte påberope dette i et direkte søksmål mot ansvarsassurandøren slik at direkte søksmål anses «tillatt» etter Lugano-konvensjonen art. 10 annet ledd? Eller er det riktig som uttalt av *Karmsund herredsrett* i ND 2000 s. 235 – hvor forsikringslovvalgsloven ville føre til avtalefrihet – at bestemmelsene i lovens § 9a bare regulerer avtalen mellom forsikringstaker og forsikringsgiver?

I ND 2001 s. 95 tok altså *Vestre Landsret* ikke standpunkt til disse spørsmålene, og *Norges Høyesterett* berører dem heller ikke i Rt-2002-180. Hvis lovvalgs klausulen vil være av betydning for de materielle krav under en ansvarsforsikring, f.eks. fordi reglene om forsikringstakerens plikter er ulike i de stater det gjelder, må både forsikringstakeren – og skadelidte i et direkte søksmål – kunne påberope at lovvalget er ugyldig etter reglene om lovvalg i forsikring. Bør ikke da skadelidte også i forhold til reglene om direkte søksmål mot assurandøren kunne hevde at lovvalget er ugyldig, og at spørsmålet om direkte søksmål mot assurandøren derfor må avgjøres etter det lands rett som etter lovvalgsreglene for øvrig skal gjelde for forsikringen? Mye ville etter min mening bli enklere hvis spørsmålet om direkte søksmål mot ansvarsassurandøren er tillatt eller ikke etter Lugano-konvensjonen art. 10 annet ledd, som hovedregel må avgjøres etter den lands rett som gjelder for ansvarsforsikringen. Tilbake blir da spørsmålet om internasjonalt preseptoriske regler i domstolslandet eller sammenhengen mellom direkte søksmål og erstatningsreglene der, begrunner et unntak – slik Norges Høyesterett i og for seg åpner for ved å behandle lovvalget for rettsforholdet mellom skadelidte og ansvarsassurandøren som et særskilt spørsmål.

Statens oljesølskrav og Lugano-konvensjonen

I Rt-2002-180 reiste Høyesterett ex officio spørsmålet om Lugano-konvensjonen overhodet omfattet statens krav på dekning av oppryddingskostnadene ved oljesøl. Spørsmålet har neppe stor praktisk betydning i forhold til det internasjonale oljeansvarssystemet for oljesøl fra tankskip mv., gjennomført hos oss i sjøl. §§ 191-206. Et av formålene med dette erstatningssystemet er nettopp å sikre stater dekning for oppryddingskostnader etter oljesøl, og det er på det rene at også det offentlige kan kreve slike kostnader erstattet etter dette regelverk. På dette området gjelder imidlertid særlige regler om jurisdiksjon og anerkjennelse av dommer (§§ 203-05), herunder søksmål mot oljeansvarsassurandøren (§ 200). Dette er konvensjonsfaste regler på «særskilte avgrensede saksfelter» som går foran Lugano-konvensjonen, jf. art. 57 nr.1. Spørsmålet om oljesølskrav basert på det internasjonale erstatningssystemet omfattes av Lugano-konvensjonen mister da praktisk betydning.

Rt-2002-180 gjaldt imidlertid oljesøl fra bulkskip, og slikt oljesøl omfattes ikke av det internasjonale oljeansvarssystemet. Hos oss er det imidlertid gitt særlige regler om oljesølsansvar som ikke omfattes av de internasjonale reglene, men hovedprinsippene når det gjelder skipets ansvar er her de samme (sjøl. §§ 207 og 208). I tillegg kan ulike regler i forurensningsloven få betydning (NOU 2002:15). Poenget med Høyesteretts bemerkning i Rt-2002-180 var derfor å få reist spørsmålet om statens krav i disse tilfellene var omfattet av Lugano-konvensjonen art. 1 første ledd som lyder:

«This Convention shall apply in civil and commercial matters whatever the nature of the court or tribunal. It shall not extend, in particular, to revenue, customs or administrative matters.»

EUs domskonvensjon art. 1 (avløst av EU forordning 44/2001), som Lugano-konvensjonen knytter seg til, inneholder en tilsvarende bestemmelse. I *Netherlands State vs. Reinhold Ruffer*, (1980) ECR 3807 uttalte EU-domstolen at det offentliges krav på dekning av vrakfjerningskostnader ikke var omfattet av uttrykket «civil and commercial matters». Ved fjerningen av vrak fra vannveier handlet offentlige «in the exercise of its public authority powers». Jeg har imidlertid svært vanskelig for å se at spørsmålet om erstatningskrav etter sjøl. §§

207 eller 208 omfattes av Lugano-konvensjonen eller ikke, skulle bero på om kravet fremmes av staten eller en privat part. Både disse reglene og det internasjonale erstatningssystemet har som oppgave å fastlegge rederinæringens alminnelige ansvar for oljesølskader og å sikre sjøforsikringsmessig dekning av ansvaret.

New York konvensjonen – russisk voldgift

Utviklingen i nordområdene har ført til økt norsk-russisk handelssamkvem med tilhørende rettsvister. Et eksempel på dette gir ND 2001 s. 517 *NH* (kjæremålsutvalget) som gjelder en tvist mellom et statlig russisk forskningsinstitutt og et norsk eksport/import firma. Spørsmålet var om en avgjørelse av Forretningsvoldgiftsdomstolen i Moskva kunne tvangsfullbyrdes i Norge i henhold til reglene i 1958 New York konvensjonen om anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandske voldgiftsavgjørelser som begge land er tilsluttet. Det norske firmaet hevdet at voldgiftsavtalen var ugyldig fordi den bare var underskrevet av et styremedlem som ikke hadde kompetanse til å forplikte firmaet. Etter konvensjonen art. V nr. 1 skal gyldighetsspørsmålet avgjøres «etter loven i det landet avgjørelsen ble truffet», dvs. russisk rett. Lagmannsretten hadde kommet til at avtalen visstnok var ugyldig etter russisk rett, men at russiske lovvalgsregler i alle tilfelle førte til at det foreliggende spørsmål måtte avgjøres etter norske rettsregler. Voldgiftsavgjørelsen kunne derfor ikke tvangsfullbyrdes i Norge. Høyesteretts kjæremålsutvalg hadde her ikke kompetanse til å overprøve spørsmål vedrørende russisk rett, men konstaterte at etter norsk rett var selskapet ikke bundet og stadfestet lagmannsrettens avgjørelse.

Nordisk ruslandstrafikk

Økt handelssamkvem med Russland har gitt transportnæringene i de nordiske land strategiske fordeler – og en god del problemer. Sjøtransportert gods fra alle deler av verden blir omlastet i østersjøhavner, og mye gods fra EU området går på danske, svenske og finske veier. Estiske og russiske veitransportører deltar også i slike multimodale transporter. Denne trafikken har allerede gitt mye rettspraksis (ND 1999 s. xvi-xviii), og om lag 15 av dommene i årgangene for 2000 og 2001 – i hovedsak danske og finske dommer – gjelder slik godstransport. I tillegg til forumtvister er det mange saker om erstatning for gods tapt ved ran, svindel ved utlevering eller tollbeslag, og om ansvaret for kostnader og forsinkelse ved tollklaring er fraktførerens eller sendernes. Bakgrunnen for mange av sakene er at det i 1990-årene ofte ble gjort forsøk på å omgå russiske tollbestemmelser, bl.a. ved falske eller uriktige fakturaer. Uansett bakgrunn, denne rettspraksis har tross alt ført til avklaring av en del tolkingsspørsmål knyttet til de nordiske CMR-lovene.

Uriktige handelsdokumenter

I ND 1999 s. xvii omtalte jeg en dansk dom som gjaldt beregningen av erstatning for tap av gods i et tilfelle hvor faktura med meget lave vareverdier var vedlagt fraktbrevet, formentlig for å oppnå gunstig tollbehandling (ND 1998 s. 183 *SøHa*). Resultatet ble der at erstatningen ble beregnet etter fakturaverdien og ikke etter virkelig verdi slik den danske CMR-loven § 29 (=veifraktl. § 32) krever. I ankesaken kom imidlertid *Danmarks Højesteret* i ND 2000 s. 149 til at uriktig kilopris i faktura ikke ga grunnlag for å fravike lovens regel, og uttalte (s. 155-56):

«Værdien af det bortkomne vareparti skal fastsættes efter CMR-lovens § 29, stk. 1. (...) Det forhold, at [senderen] tillige har udstedt en faktura med en uriktig kilopris ..., kan ikke i sig selv bevirke, at tabet ikke skal opgøres i overensstemmelse med CMR-lovens § 29. Det bemærkes herved, at fragtføreren er beskyttet mod en eventuel skade som følge af dobbeltfakturering, idet en fragtfører ifølge CMR-lovens § 14 kan kræve erstatning av en afsender for tab som følge av uriktige dokumenter til brug ved tollbehandlingen.»

Finske domstoler har lagt seg på samme linje. I ND 2000 s. 179 *Kouvala hovrätt* som gjaldt containertransport fra Hong Kong til Moskva med omlasting i finsk havn, forsvant godset ved «brott» under veitransporten til Moskva. Tingsretten viste til at den uriktige fakturaen som var vedlagt fraktbrevet, ikke var blitt en del av fraktavtalen («deklarerert verdi»), jf. Haag-Visbyreglene art. 4 nr. 5 fjerde ledd som krever at den uriktige verdi skal være angitt i konnossementet. *Hovrätten* fremhevet derimot – som Danmarks Højesteret – at reglene om erstatningsberegningen i CMR-lovgivningen var tvingende og skulle anvendes uten hensyn til fraktførerens kunnskap om godsets verdi. Selv om fakturaen skulle innebære et brudd på det russiske tollregelverket, var det ikke årsakssammenheng mellom den uriktige faktura og tapet av godset. De finske domstolene mente heller ikke at den uriktige faktura ga grunnlag for å avvise erstatningskravet som i strid med

lov og ærbarhet, og fremhevet at sakens parter – vareassurandøren og transportøren – ikke hadde noe å gjøre med dobbeltfaktureringen.

I ND 2000 s. 149 *DH* ble det forutsatt at fraktføreren kan kreve erstatning etter CMR-loven § 14 når senderens uriktige handelsdokumenter fører til at fraktføreren får tollbøter, kostnader og annet tap under tollbehandling av godset. Et eksempel på dette gir ND 2000 s. 156 *DH*, avsagt av Høyesteret bare to uker tidligere. Der førte uriktig proformafaktura overgitt til det danske spedisjonsfirma bl.a. til at fraktbrevet kom til å inneholde uriktige opplysninger om godset, med den følge at transporten ble tilbakeholdt ved grensen og at underfraktføreren ble ilagt bøter og involvert i tollsak. Handelsfakturaen med de riktige opplysningene var imidlertid ikke overlevert spedisjonsfirmaet, og da det ikke forelå feil verken av spedisjonsfirmaet eller underfraktføreren, måtte senderen erstatte begges tap som følge av de russiske tollmyndighetenes sanksjoner.

I ND 2000 s. 156 *DH* ble godset solgt av underfraktføreren etter CMR-lovens §§ 22 og 23 fordi det var blitt umulig å oppfylle fraktavtalen. Erstatningskravet mot senderen kunne da dekkes i salgsproyenyet. *Høyesteret* bemerket at i et slikt tilfelle kunne det danske spedisjonsfirmaet ikke i tillegg gjøre gjeldende panterett etter NSAB 85 § 14 selv om NSAB 85 i og for seg gjaldt i forholdet mellom spedisjonsfirmaet og senderen.

Foreldelse av senderansvaret

Avgjørelsen i ND 2000 s. 156 *DH* suppleres av ND 2001 s. 48 *Helsingfors hovrätt*. Dommen fastslår at slike erstatningskrav mot senderen er grunnet på CMR-lovgivningen og derfor undergitt de særlige foreldelsesregler den inneholder. I motsetning til de særlige foreldelsesregler i Haag-Visbyregulene art. 3 nr. 6 gjelder CMRs foreldelsesregler *alle* krav som utspringer av fraktavtalen, også fraktførerens fraktkrav (ND 2000 s. 191 *Kouvala hovrätt*).

Fraktføreransvar for riktig tollbehandling

Vi har imidlertid også flere eksempler på at fraktføreren selv må bære ansvaret for kostnader og forsinkelse ved russisk tollbehandling, og dessuten svare erstatning fordi godset er blitt beslaglagt eller nektet utlevert av tollmyndighetene. Tollprosedyrene er omstendelige, og ved grensepassering mottar fraktførerne instruksjoner om fremgangsmåten på bestemmelsesstedet for å sikre riktig tollbehandling. I ND 2000 s. 113 *DH* hadde underfraktføreren etter kjøperens ordre likevel levert godset på et annet tollsted i Moskva enn påbudt, og ved utreisen reagerte tollmyndighetene med bøter og beslag av kjøretøy. Dette tapet kunne transportøren ikke kreve dekket av senderen selv om «den benyttede fremgangsmåde mulig er almindeligt anvendt» (s. 131).

I ND 2000 s. 191 *Kouvala hovrätt* var heller ikke pålegget om tollsted fulgt opp av den russiske underfraktføreren. Kjøperen fikk derfor ikke godset utlevert og nektet følgelig å betale sin selger. *Hovrätten* holdt underfraktføren ansvarlig for selgerens tap, og kom også til at sjåførens hadde utvist grov uaktsomhet slik at retten til ansvarsbegrensning etter den finske veifraktl. § 38 var bortfalt (s. 203):

«Det ryska transportföretagets chaufför måste ha känt till den i Ryssland efterföljda praxisen att godset skall levereras uttryckligen till det i fraktsedeln angivna tullstället. Då han underlåtit detta är svaranden som fraktförare skyldig att ersätta kändan för den skada som uppkommit till följd av att man brutit mot transportavtalet. Chaufförens handlande i dessa omständigheter har även varit på i 38 § VBAL avsett sätt grovt vårdslöst.»

Ubegrenset CMR ansvar

Vi har etter hvert fått en god del dommer om fraktførerens ansvar for gods som er stjålet eller på annen måte kommet bort på fraktførerens terminal. Flere av disse sakene illustrerer rekkevidden av CMRs regler om tap av rett til ansvarsbegrensning fordi tapet skyldes forsett eller grov uaktsomhet på fraktførerens side (veifraktl. § 38).

I ND 1983 s. 62 *FH* ble det antatt at transportøren måtte holde greie på hvor godset befant seg til enhver tid, og at det måtte svares full erstatning for gods som var kommet bort fordi dette ikke var gjort. Denne avgjørelsen ble fulgt opp av *Helsingfors hovrätt*, men ikke av Högsta Domstolen i ND 2001 s. 154 *FH*. Den finske høyesterett uttaler – med støtte i en dom fra 1995 – at «grov vårdslöshet hos oss ansetts innebära sådan ytterst allvarlig oförsiktighet, som är nära uppsåt och sålunda utvisar en hänsynslös och likgiltig inställning.» (s. 156). Godset forsvant da det ble blandet sammen med annet gods og utlevert til uriktig mottaker. Det var ikke

godtgjort brudd med gjengse rutiner eller vanlig omsorg i transportbransjen, og transportøren hadde derfor rett til ansvarsbegrensning. Resultatet ble det samme i en lignende sak i ND 2001 s. 19 *Svensk voldgift*, hvor det s. 31 flg. gis en utførlig drøftelse av nordisk rettspraksis på området.

Nordiske domstoler synes overhodet lite villige til å betegne brudd på fraktførerens alminnelige aktsomhetsplikter som «grov uaktsomhet», se bl.a. ND 1986 s. 27 *SH*, hvor sjåføren hadde kjørt inn i en viadukt uten å tenke på at lasten var for høy til at kjøretøyet kunne passere. Et unntak synes her å være ND 1995 s. 238 *NH* som er utførlig kommentert i ND 1995 s. xx-xxi, hvor sjåføren utviste et «mer markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte». Tilfelle hvor det foreligger brudd på instruks (ND 2000 s. 191 *Kouvala hovrätt*) eller hvor transporten er organisert på uforsvarlig vis, fører lettere til ubegrenset ansvar.

Et interessant eksempel på virkningen av organisatoriske feil, gir ND 2001 s. 70 *DH*. Saken gjaldt transport av kostbare videoapparater fra Danmark til Italia. Det danske spedisjonsfirma som påtok seg transporten, fikk den utført av underfraktfører som etter lastning av godset lot traileren stå i Helsingør over en weekend på en parkeringsplass uten tilsyn. Søndag kveld ble det oppdaget at en del av godset var stjålet. Vareassurandøren krevde at spedisjonsfirmaet og undertransportøren erstattet tapet, samtidig som spedisjonsfirmaet søkte regress hos underfraktføreren. *Højesteret* kom til at underfraktførerens sjåfør hadde handlet uaktsomt ved å etterlate kjøretøyet på en vanlig parkeringsplass uten tilsyn når det kunne parkeres på sikrere måte. Sjåføren kjente imidlertid ikke til at godset besto av verdifulle videokameraer som det var lett å omsette, og som derfor var særlig utsatt for tyveri. Sjåføren hadde derfor ikke handlet grovt uaktsomt, og underfraktføreren hadde derfor rett til å begrense regressansvaret overfor transportøren. Spedisjonsfirmaet som kjente godsets verdi og tyveririsikoen, ble derimot pålagt ubegrenset CMR-ansvar (s. 83):

«Leman [spedisjonsfirmaet] ville derfor have handlet groft uaktsomt ved at parkere traileren, således som [underfraktføreren] gjorde det. Da Leman som kontraherende fragtfører er ansvarlig for handlinger foretaget af den udførende fragtfører ... på samme måde som for sine egne handlinger, jf. CMR-lovens § 4, finder Højesteret at Leman i forhold til ladningsejeren har forvoldt skaden ved grov uaktsomhed.»

ND 2001 s. 70 *DH* stemmer godt med ND 1991 s. 123 *DH*, hvor *Højesteret* fremhevet at parkeringsmåten var i strid med «sædvanlig praksis inden for branchen». Som prejudikat har imidlertid ND 2001 s. 70 *DH* krav på betydelig større interesse. Dommen fastslår nemlig at prinsippet i CMR art. 3 (veifraktl. § 6) krever at *handlemåten til kontraksmedhjelpere skal bedømmes ut fra de plikter, herunder krav til aktsomhet, som kontrakten medfører for kontraktsparten*, dvs. her den kontraherende fraktfører. Dette er også god kontraktsrett, se Rt-1959-849 *NH* og *Selvig*, Det såkalte husbondsansvar (1968) s. 82-83. Dette betyr at ubegrenset CMR-ansvar etter veifraktl. § 38 kan grunnes på:

- grov uaktsomhet utvist av fraktføreren selv,
- grov uaktsomhet utvist av sjåføren eller andre av fraktførerens folk,
- grov uaktsomhet utvist av underfraktfører, dennes sjåfør eller andre ansatte,
- handlemåte fra underfraktfører og dennes folk som skal tilregnes fraktføreren, og som ville innebære grov uaktsomhet dersom slik handlemåte var utvist av fraktførerens selv.

Transportansvarets rekkevidde

Ansvarsreglene i CMR-lovgivningen gjelder fraktførerens ansvar for lasteskade og forsinkelse. Det hender imidlertid at transporten utføres på en slik måte at lasteeieren også påføres annen skade. Om fraktføreren er ansvarlig også for slik skade må avgjøres etter alminnelige ansvarsregler, noe som også medfører at erstatningskravet i tilfelle foreldes etter alminnelige foreldelsesregler. Dette illustreres av ND 2001 s. 86 *Vestre Landsret*. Feil ved lossingen av kjemikalier førte der til at mottakerens råvaretanker ble kontaminert og til at varer deretter produsert i mottakerens fabrikk måtte destrueres. Mottakeren krevde erstatning for tap av de transporterte kjemikaliene, men fikk ikke medhold fordi kravet var foreldet etter fraktavtalens regler. Derimot fikk mottakerens assurandør medhold i at regresskravet vedrørende produksjonstapet og for skaden på de råvarer som var på tankanlegget da lossingen fant sted, måtte avgjøres etter alminnelige danske rettsregler, og dette erstatningskravet var derfor ikke foreldet.

Speditørens utleveringsansvar

Ved transportkjøp som forutsetter at kjøperen skal betale for varene før de blir utlevert på bestemmelsesstedet, må speditøren sørge for at transporten blir organisert og transportdokumentet utfyllt på en slik måte at selgeren er sikret betaling før transportøren utleverer godset til mottakeren. En forutsetning for dette er imidlertid etter NSAB § 3 annet ledd at speditøren mottar nødvendige instruksjoner eller opplysninger fra selgeren slik at speditøren er kjent med betalingsvilkåret i kjøpekontrakten. I de fleste tilfelle vil opplysningene fra selgeren komme i form av proformafaktura som angir det speditøren trenger for å utføre transportoppdraget og tollbehandlingen, herunder betalingsvilkår. NSAB § 3 annet ledd inneholder likevel en bestemmelse som skal forhindre at speditøren får ansvar for å sikre at kjøpesummen blir betalt før utlevering, med mindre selgeren har gitt *særskilt* ordre om det. Etter ordlyden gjelder imidlertid bestemmelsen bare innkreving av etterkravsbeløp. I ND 2000 s. 495 *Borgarting lagmannsrett* oppsto det derfor spørsmål om bestemmelsen også skulle få betydning for speditørens utleveringsansvar i et tilfelle hvor proformafakturaen under overskriften «Condition and delivery» anga som vilkår 1) skriftlig beskjed fra selgeren eller 2) utbetaling fra bank av fakturabeløpet. Spedisjonsoppdraget som gjaldt en transport fra Norge til amerikansk havn, hadde speditøren utført ved avtale om sjøtransport av godset fra Gøteborg til USA, men uten å sørge for at utleveringsvilkårene ble inntatt i det konnossement som ble utstedt av rederiet. *Lagmannsretten* mente her at det for speditøren måtte fremstå som klart «at leveringsbetingelsene i proformafakturaen var å anse som en instruks for utføring av transportoppdraget», og dømte speditøren til å erstatte det tap selgeren ble påført fordi kjøperen fikk varene utlevert i USA uten først å ha betalt kjøpesummen.

Etter min oppfatning må dette også være riktig. I praksis blir svært mange spedisjonsoppdrag gitt muntlig i knappe ordelag, og normalt vil derfor speditøren måtte legge enkelthetene i proformafakturaen til grunn når oppdraget utføres. Utleveringsvilkår står ikke her i noen særstilling forutsatt at de fremgår på en klar måte.

Utleveringsansvaret ved ubestemt transportavtale

Utleveringsansvar under NSAB 85 var også det sentrale tema i ND 2001 s. 104 *DH*, men det er likevel de sjørettslige og alminnelig transportrettslige sider ved dommen som har krav på størst interesse. Et dansk spedisjons- og transportfirma hadde der inngått en rammeavtale med et dansk matvarefirma som eksporterte mye til Russland og ukentlig hadde behov for dør til dør transporter mellom Århus og Moskva. Avtalen anga generelt at spedisjonsfirmaet skulle utføre transportene med containere/trailere og at NSAB 85 skulle gjelde, men sa for øvrig ikke noe om transportmåten. Ved hver transport skulle spedisjonsfirmaet utfylle et skjema utarbeidet av matvarefirmaet som inneholdt opplysninger om transporten og en rubrikk «Payment received, Release to Moscow». Spedisjonsfirmaet skulle påse at denne rubrikken var utfyllt med kryss og initialer før varene ble frigitt for transport til Moskva.

Saken gjaldt en transport av tre containere i henhold til konnossement utstedt av spedisjonsfirmaet og matvarefirmaets krav på erstatning fordi containerne til tross for den etablerte ordningen ble utlevert før mottakeren hadde betalt for varene. Spedisjonsfirmaet anførte at kravet var foreldet etter den generelle ett-års regel i NSAB § 29 første ledd. Matvarefirmaet understreket betydningen av instruksjoner som skulle sikre betaling for varene, og hevdet at § 29 ikke kunne anvendes når spedisjonsfirmaet hadde handlet forsettlig eller grovt uaktsomt i strid med den avtalte ordningen ved å utlevere containerne i Moskva. Det kunne ikke være avgjørende at unntaket i NSAB § 4 annet ledd bare omhandlet forsettlige handlemåter.

Sø- og Handelsretten kom til at spedisjonsfirmaet hadde handlet i strid med avtalen ved å utlevere containerne i Moskva. Tap ved «tilsidesættelse af aftalen» var ikke omfattet av NSAB § 29 første ledd, og det var ikke grunn til å anvende bestemmelsen på tilfeller som det foreliggende. Resultatet i *Højesteret* ble derimot at erstatningskravet var foreldet (s. 111):

«Kravet om erstatning som følge af [spedisjonsfirmaets] tilsidesættelse af [matvarefirmaets] instruksjon skal bedømmes efter reglerne i NSAB 85, som ubestridt er aftalt mellem parterne. Det er ikke godtgjort, at der mellem parterne er indgået en særlig aftale om, at [spedisjonsfirmaet] skulle anvende en bestemt transportmåde, jf. NSAB § 22 og § 29, stk. 2, og [spedisjonsfirmaet] har ikke handlet forsætligt, jf. NSAB § 4, stk. 2. NSAB § 29, stk. 1, må efter sin ordlyd og placering i regelsættet omfatte et erstatningskrav, der er begrundet i en fejl som den, der er begået af speditøren i nærværende sag. Kravet er derfor undergivet forældelse i medfør af § 29, stk. 1, 1. pkt.»

Utgangspunktet ved en analyse av Høyesterets begrunnelse er at rammeavtalen i saken neppe kan leses på annen måte enn at spedisjonsfirmaet selv hadde påtatt seg utførelsen av de dør til dør transporter avtalen

omfattet. Firmaet ville derfor ha *ansvar som transportør* for de transporter som ble utført under avtalen, uavhengig av om firmaet selv utstedte konnossementet for transporten eller ikke. Transportmåten var imidlertid ikke avtalt, og dette medførte at spedisjonsfirmaet ved utførelsen av transportene ville ha betydelig *valgfrihet* med hensyn til transportmåte, transportrute og bruk av undertransportører. Uavhengig av fremgangsmåte eller av i hvilken utstrekning spedisjonsfirmaet sto for selve utførelsen, pliktet imidlertid firmaet å sørge for at et vareparti ikke ble avsendt fra Århus – eller i hvert fall ikke utlevert i Moskva – før det var betalt for varene. Ved bruk av undertransportør pliktet derfor firmaet – på samme måte som en speditør – å sørge for at nødvendige bestemmelser ble tatt inn i avtalen med undertransportøren og det transportdokument denne utferdiget (ND 2000 s. 44 *Göteborg tingsrätt*).

Gjeldende lovgivning inneholder ikke særlig regler verken for transportavtaler som gir valgfrihet med hensyn til transportmåte, eller for rammeavtaler om utførelse av transporter i samsvar med transportkundens behov. Prinsipielt vil det da ofte være grunn til å skille mellom den overliggende fraktavtale og avtalen for de enkelte transporter, se bl.a. ND 2000 s. 6 *Göteborg tingsrätt* og ND 2000 s. 393 *Hålogaland lagmannsrett* (omtalt nedenfor). Hvilke rettsregler som skal gjelde ved utførelsen av en transport, blir likevel i praksis vanligvis bestemt av hvilken type transportdokument som blir utstedt for transporten, eller av den transportmåte som faktisk blir benyttet. I ND 2001 s. 104 *DH* fremgår det at spedisjonsfirmaet selv utstedte konnossement for transporten av de tre containerne, men det er uklart hvilken rolle konnossementet egentlig hadde. I dommen sies intet verken om innholdet av konnossementet eller om det gjaldt for hele transporten og utleveringen i Moskva. Heller ikke matvarefirmaet synes å ha vært særlig interessert i de sjørettslige regler om utleveringsansvaret, noe som nok skyldes at også sjøl. § 501 første ledd har en foreldelsesfrist på ett år for slike erstatningskrav, se ND 1995 s. xix.

På denne bakgrunn er det lettere å forstå at Høyesteret kom til at rammeavtalen for dør til dør transportene – når bestemt transportmåte ikke fulgte av avtalen eller av særlig avtale i det enkelte tilfellet – var undergitt reglene i NSAB 85 som ubestridt var en del av avtalen. Rekkevidden av dette synspunktet må imidlertid vurderes i lys av at både sjøloven og CMR-lovgivningen inneholder preseptoriske ansvarsregler. Det er vanskelig å akseptere som et generelt prinsipp at slike ansvarsregler bare kommer til anvendelse når transportmåten er særskilt avtalt. Hovedregelen vil i alle tilfelle være at det transportdokument som utferdiges av transportøren etter at selve transportavtalen er inngått, vil bli bestemmende for hvilke lovregler som skal anvendes, uavhengig av om dette innebærer «særlig avtale . . . om en bestemt transportmåte» i forhold til NSAB §§ 22 og 29.

Hovedspørsmålet i saken var om spedisjonsfirmaets handlemåte utgjorde forsettlig eller grovt uaktsom kontraktsbrudd, og i så fall om erstatningskravet var omfattet av NSAB § 29. I NSAB § 4 gjøres det unntak for tilfelle av forsett, men intet sies om grov uaktsomhet på spedisjonsfirmaets side. Verken Sø- og Handelsretten eller Høyesteret sier noe om spedisjonsfirmaets feil vurderes som grov uaktsomhet eller ikke. Av dommen fremgår imidlertid at det ikke dreier seg om noen «ledelsesfeil», og at det i tilfelle dreier seg om grov uaktsomhet utvist innenfor spedisjonsfirmaets organisasjon. Høyesteret konstaterer nøkternt at NSAB § 29 første ledd etter sin ordlyd omfatter erstatningskrav grunnet på de feil som er utvist fra spedisjonsfirmaets side uten å gå inn på det «kontraktsbruddssynspunkt» som Sø-Handelsretten mente ga grunnlag for å begrense rekkevidden av NSAB § 29, jf. også ND 1995 s. 109 *SøHa*. Det ligger derfor nær å anta at ND 2001 s. 104 *DH* i så måte ligger på samme linje som ND 1994 s. 136 *NH*, hvor Høyesterett kom til at ansvarsbegrensinger i NSAB også omfattet erstatningskrav grunnet på grov uaktsomhet fra speditørens folks side, se kommentarene i ND 1995 s. xx (ND-1995-KOM) og ND 1993 s. viii-xii (ND-1993-KOM).

Sjøtransportørens utleveringsansvar

En litt uvant variant av sjøtransportørens utleveringsansvar dukket opp i ND 2001 s. 36 *Hovrätten för Västra Sverige*. Et svensk linjerederi hadde påtatt seg transport av en del vanntanker fra Kanada via Tyskland til Libya. Tankene viste seg å være produsert i Kansas og var derfor omfattet av USAs lovgivning om økonomiske sanksjoner mot Libya. Dette førte til at transporten ble avbrutt i tysk havn etter at amerikanske myndigheter hadde pålagt rederiet å returnere tankene til USA slik at de kunne beslaglegges. Rederiet som hadde betydelig virksomhet i USA, ble også truet med bøter og andre sanksjoner dersom dette ikke ble gjort. Konnossementet inneholdt vanlig svensk lovvalgs- og jurisdiksjonsklausul, og mottakeren reiste sak i Göteborg for å få rederiet pålagt å utlevere varepartiet i Tyskland slik at det kunne bringes til Libya. Hovedspørsmålet var om transportørens utleveringsplikt var bortfalt som følge av de amerikanske pålegg og sanksjonstrusler. *Göteborg*

tingsrett frifant rederiet og fikk full tilslutning fra *hovrätten*. Det stemmer også med tidligere rettspraksis at transportøren rent unntaksvis kan fritas for utleveringsansvar, se ND 1988 s. 30 *Hovrätten över Skåne och Blekinge* og *Selvig*, Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland (1975) s. 71.

Tingsretten uttaler (ND 2000 s. 24, på s. 34) at transportørens utleveringsplikt ikke kan ses isolert fra spørsmålet om hans ansvar dersom godset gikk tapt fordi det ble returnert til USA og utlevert til tollmyndighetene der. Retten viste til en bestemmelse i «katalogen» i Haag-Visbyreglene art. IV nr. 2 g) som fritok transportøren for ansvar for tap som skyldtes beslag eller inngrep av regjeringer eller makthavere, og til at dette – sammen med de alvorlige sanksjoner rederiet utsatte seg for – fritok rederiet fra å utlevere godset til konnossementsinnehaveren. Tingsretten viste også til konnossementsvilkår («liberty klausul») som ga rederiet adgang til å etterkomme myndighetspålegg, men påpekte at disse vilkårene etter sin ordlyd ikke ga rett til å nekte å utlevere godset, og at de dessuten måtte tolkes restriktivt fordi vilkår som var i strid med konnossementets grunnleggende funksjoner i internasjonal handel ville ellers være ugyldige etter sjøl. 13 kap § 4 (=sjøl. § 254), se ND 2000 s. 24 s. 32-33.

Ugyldig ansvarsfraskrivelse

Nå om dagen er det ikke så ofte vi ser at Norges Høyesterett utøver domstolssensur av kontraktsvilkår eller setter urimelige vilkår til side. Markedsideologiens gjennomslag i løpet av det siste tiåret har styrket prinsippet om kontraktsfrihet og synes å ha fremkalt en betydelig større grad av forsiktighet når det gjelder å gjøre bruk av avtaleloven § 36 og tilsvarende alminnelige rettsgrunnsetninger i kontraktsretten. I tillegg til særlig preseptorisk lovgivning synes ikke «verktøykassen» lenger å omfatte mye mer enn hevdvunne prinsipper fra vedtagelses- og tolkingslæren. ND 2001 s. 164 *NH* er derfor befriende lesning selv om det sentrale tema i dommen er sjøl. § 254 og rekkevidden av prinsippet om preseptorisk lasteskadeansvar. Hovedregelen i § 254 (=13 kap. § 4) er at reglene om lasteskadeansvaret ikke kan fravikes til skade for lasteieren, men fjerde ledd inneholder et unntak:

«Er det på grunn av godsets uvanlige beskaffenhet eller tilstand eller de særlige omstendigheter eller vilkår hvorunder transporten skal finne sted, rimelig at det treffes avtale om innskrenkninger i transportørens plikter eller utvidelse av dennes rettigheter etter dette kapittel, er slik avtale gyldig.»

ND 2001 s. 164 gjaldt en fraktavtale om åtte transporter av laksesmolt med brønnbåt for levering til et lakseoppdrettsanlegg i Nord-Norge. På baksiden av det fraktbrev som ble benyttet ved de enkelte transporter, fantes klausuler som fraskrev rederiet ethvert ansvar for skade på levende fisk uansett årsak. Etter at fire av transportene var utført, anmerket mottakeren at levert smolt inneholdt et stort antall døde og skadede fisk og at en uvanlig stor andel av den levende smolten døde i de første ukene etter utlevering. Mottakerne mente at dette måtte skyldes den måte transportøren hadde utført transportene på, og hevet avtalen for de gjenstående transporter og krevde dessuten erstatning for lasteskade. Rederiet på sin side krevet erstatning for frakttap og hevdet at det etter fraktbrevet var uten ansvar for lasteskaden.

Hålogaland lagmannsrett (ND 2000 s. 393) påpekte at selve fraktavtalen ikke inneholdt noen egen ansvarsbegrensning og heller ikke noen henvisning til fraktbrevet eller dets ansvarsfraskrivelse. Ansvarsfraskrivelsen fremsto følgelig som en standardtekst som ikke var vedtatt som del av fraktavtalen. Retten tok derfor ikke noe standpunkt til om klausulen var gyldig etter sjøl. § 254 fjerde ledd slik som hevdet av rederiet. Lagmannsretten avgjorde saken etter reglene om transport av levende dyr i sjøl. § 277. Fiskedødeligheten skyldtes at transportene ble utført av rederiet i dårlig vær med stor bølgehøyde, og da kunne ikke tapet tilbakeføres til særlig risiko ved slike transporter. Rederiet ble derfor holdt ansvarlig for lasteskaden.

I *Høyesterett* ble resultatet det samme, men der var saken begrenset til to spørsmål – om ansvarsfraskrivelsen var vedtatt som del av fraktavtalen og om den i tilfelle var gyldig etter sjøl. § 254 fjerde ledd. Retten kunne utvilsomt – som lagmannsretten – ha valgt «vedtagelsessporet», men ga seg i stedet i kast med de prinsipielle spørsmål knyttet til tolkingen og anvendelsen av sjøl. § 254 fjerde ledd (ND 2001 på s. 168 flg.). Det ble påpekt at bestemmelsen var et unntak fra hovedregelen om preseptorisk lasteskadeansvar (§ 254 første ledd) og gjenga Haag- og Haag-Visbyreglene art. 6. I 1973 ble bestemmelsen inkorporert i sjøl. 1893 § 168 fjerde ledd, men hadde der «et meget snevert anvendelsesområde», bl.a. fordi § 168 annet ledd generelt ga adgang til å avtale begrensninger i transportøransvaret ved transport av levende dyr. I samsvar med Hamburgreglene (1978) som la større vekt på lasteierinteresser, ble § 168 annet ledd erstattet av sjøl. § 277 som med visse modifikasjoner medførte samme ansvar for levende dyr som for annet gods, mens § 168 fjerde ledd uten endring ble plassert i § 254 fjerde ledd. Ut fra dette uttalte *Høyesterett* (s. 170):

«På denne bakgrunn er det klart at sjøloven § 254 fjerde ledd, i likhet med den tidligere lovs § 168 fjerde ledd, er en meget snever unntaksregel og normalt ikke gir transportøren adgang til å fraskrive seg ansvar ved transport av levende dyr, herunder fisk. Skal dette kunne skje, må det være fordi det foreligger helt særegne og risikofylte forhold, jf. uttalelsene i forarbeidene.

[Rederiet] har anført at det her nettopp dreier seg om en særegen og risikofylt transport. (...) Transport av smolt er imidlertid utviklet til en ordinær og ikke ubetydelig kommersiell fart, som utføres med brønnskip og som fordrer atskillig spesialinnsikt av transportøren. En slik normal og utbredt transportvirksomhet kan, selv om den er risikofylt, etter min mening vanskelig gi grunnlag for generell ansvarsfraskrivelse innenfor den snevre unntaksregel i § 254 fjerde ledd.»

Rederiet hadde til støtte for at ansvarsfraskrivelsen måtte være gyldig, også anført at det ikke vil være mulig å få forsikret transportørens ansvar for skade på levende fisk, og at lasteeieren selv i atskillig større utstrekning kunne forsikre seg mot transportskade. Heller ikke dette synspunktet førte frem: (s. 170-71):

«Forsikringsadgangen kan sies å ha særlig betydning i sjøretten, der utviklingen av de materielle ansvarsreglene har stått i nær sammenheng med sjøforsikringsvilkårene, jf. bl.a. NOU 1993:36 s. 13-14. At forsikringsspørsmålet kan inngå i de avveininger som foretas når ansvarsreglene utformes, er imidlertid noe annet enn å la selskapenes praksis være utslagsgivende for den konkrete anvendelsen av § 254 fjerde ledd i et spørsmål som det foreliggende. Selv om det her nok kan bli tale om et tyngende ansvar for brønnbåtrederen – en risiko som neppe uten videre lar seg innkalkulere i fraktratene – finner jeg ikke å kunne tillegge forsikringsspørsmålet en slik betydning.»

Farebegrep og berging

I ND 1996 s. 238 *NH* fastslo Høyesterett at bergingsreglene i sjøloven prinsipielt bygget på et objektivt farebegrep (ND 1997 s. v-vi), men allerede i ND 1999 s. 269 *NH* kom retten frem til en mer nyansert tilnæringsmåte. Dette har jeg omtalt i ND 1999 s. xxvi-xxvii. I ND 2001 s. 556 *Haugesund* uttalte retten at 1999-dommen innebar «en kursendring i forhold til dommen fra 1996», og tilkjente bergelønn i et tilfelle hvor skipet fikk oljelekkasje fra giret og problemer i maskinen:

«Det som således skal vurderes er hvordan situasjonen fortonte seg for de personer som var involvert der og da og ikke vurdert i ettertid etter at det er foretatt eksakte beregninger i denne sak om hvor lang tid maskinen kunne ha vært kjørt uten skade på giret.» (s. 560).»

Rettstilstanden skulle dermed være godt avklart.

Sjøforsikring – eier- og disponentskifte

Norsk Sjøforsikringsplan 1996 med senere versjoner bestemmer at forsikringen skal falle bort ved eierskifte (§ 3-21), og at disponentskifte skal anses som fareendring (§ 3-8). I ND 2001 s. 357 *Karmsund* var hovedspørsmålet om overdragelse av store aksjeposter i eierselskapet i tiden før havariet utgjorde «eierskifte» når overdragelsene førte til at de nye aksjeeiere fikk eierkontrollen i selskapet. Forsikringen gjaldt en reketraler, og både saken og aksjetransaksjonene i eierselskapet må nok vurderes på bakgrunn av de regler om fiskekonsesjoner og krav til eierforhold som gjaldt for slike fartøyer.

Aksjeoverdragelser i eierselskapet medfører rent formelt ikke et eierskifte. Det er likevel et generelt spørsmål i kontraktsretten i hvilken utstrekning erverv av alle aksjene i selskapet eller av så store aksjeposter at det inntreffer et skifte av eierkontrollen i selskapet, skal tillegges samme virkning som direkte overdragelse av skipet eller den virksomhet selskapet driver, se *Selvig i Knophs Oversikt over Norges Rett*, 10. utg.(1993) s. 635-36. I Rt-2002-1110 *NH* ble det antatt at overdragelse av samtlige aksjer i selskapet måtte betraktes som et kjøp av dets virksomhet, jf. også Rt-1989-1198 *NH*. I samsvar med slike synspunkter inneholdt også Planen 1964 § 133 en regel om at overdragelse av mer enn halvparten av aksjene i skipets eierselskap utgjorde eierskifte, men denne regelen ble ikke videreført i Planen 1996 og senere versjoner fordi den lenge var blitt fraveket i selskapenes vilkårspraksis. Dette var tilstrekkelig for *Karmsund herredsrett* til å fastslå (s. 368) at selskapet fortsatt var «eier» selv om eierkontrollen i selskapet var blitt en ganske annen som følge av aksjeoverdragelse. I planmotivene var det sagt at «endringer i aksjonærsammensetningen ikke skal anses som et eierskifte som medfører bortfall av forsikringen».

Denne motivuttalelsen kan imidlertid neppe tas ubetinget på ordet når den tross alt inngår i en sammenheng hvor det også tales om «endring i de reelle eierinteresser» (Motivene s.89). Reelt er det også grunn til å se overdragelse av en majoritetspost med full eierkontroll som et eierskifte, i hvert fall i storskipsfart, med mindre overdragelsen skjer internt i konsernforhold. Den egentlige begrunnelse for dommen synes derfor å ligge på en annen kant. *Herredsretten* uttalte (s. 369) at

«[a]ssurandørens hensyn, i tilfeller som dette, [er] tilstrekkelig ivaretatt gjennom reglene om fareendring ved disponentskifte. Assurandøren har selv valgt å bruke planen, som neppe var laget med denne type fartøy og drift for øye, og må da bære risikoen for at ikke alle av planens regler i like stor grad er tilpasset forsikringsforholdet. Det forhold assurandøren påberoper seg kunne etter rettens vurdering også vært løst ved å ta dette inn som et særlig punkt i forsikringsavtalen mellom partene.»

Også i sjøforsikringsforhold skiller fiskeriområdet seg atskillig fra andre næringslivsområder.

Petroleumsskatt – fradrag for forsikringspremier

Det norske petroleumsskattesystemet er basert på en kombinasjon av vanlig selskapsbeskatning og en særskatt på petroleumsinntekter, se lov 13. juni 1975 nr. 35. Skatteprosenten blir derfor meget høy for de fleste oljeselskaper, og utgifter som kommer til fradrag «koster» ikke så mye. Fradrag for premie ved off-shore forsikringer har derfor lenge vært et stridstema for oljeselskaper som tegner forsikringer via et eget, utenlandsk «captiv» selskap i samme konsern, og ikke på vanlige måte i forsikringsmarkedet. Det har vist seg at forsikringspremiene – og fradragene – da kan bli vesentlig høyere enn markedsbaserte premier, slik at det norske skattegrunnlaget blir tilsvarende redusert. Det foreligger også mulighet til kapitaloppbygging i captiv-selskapet. Med hjemmel i generalklausulen i skatteloven (nå § 13-1) har norske skattemyndigheter hevdet at slike forsikringsavtaler ikke er inngått i samsvar med «arms length» prinsippet, og at fradragene derfor måtte reduseres.

Etter mange års diskusjon er nå den første saken avgjort av Høyesterett, se ND 2001 s. 275 *NH*. Der fikk skattemyndighetene medhold og et oljeselskaps premiefradrag for 1986-87 ble redusert ganske vesentlig, bl.a. ut fra størrelsen av de forsikringspremier andre oljeselskaper betalte for tilsvarende forsikringer.

Petroleumsskatt – svensk leverandør

Petroleumsskattesystemet omfatter også selskaper hjemmehørende i andre land som utøver ulike former for «virksomhet» i Norge og leverer varer og tjenester til petroleumsvirksomheten. I ND 2001 s. 328 *NH* hadde et svensk firma påtatt seg ansvar for bemanning og drift av en plattform på norsk sokkel, men satte hele virksomheten bort til norske underleverandører («outsourcing»). Selv om det svenske firmaet ikke selv og ved egne ansatte utførte noen av de tjenester kontraktsforholdet omhandlet, ble selskapet antatt å «utøve virksomhet» i Norge i skattelovens forstand, og fortjenesten på kontrakten var derfor skattepliktig i Norge.

Revisjon av offshore kontrakter

Kontrakter vedrørende utvinning av norske petroleumssressurser gjelder ofte milliardverdier. Kontraktene har også det til felles at de normalt skal regulere partenes mellomværende i perioder på 20-30 år eller mer, og dessuten at de oftest inngås på et veldig tidlig stadium av et utbyggingsprosjekt. På dette stadium vil det normalt knytte seg betydelig usikkerhet til opplysninger av sentral betydning for de vurderinger kontraktens parter må foreta ved inngåelsen av så store kontrakter. Ingen vet heller ikke hva utviklingen fremover vil bringe selv om ulike risiki kan identifiseres. Uavhengig av dette kan en slik kontrakt lett få virkninger langt utenfor hva partene med rimelighet kunne ta i betraktning. Dette er vel kjent for alle. Kontraktens fordeling av risikoen for feilvurderinger og for at forholdene utvikler seg på en måte som ligger langt utenfor det beslutningsgrunnlag som var tilgjengelig da kontrakten ble inngått, blir tilsvarende viktig. Slikt kan drastisk forrykke balansen i kontraktsforholdet og gi en kontraktspart økonomiske fordeler av en størrelsesorden som den annen part opplever som tilfeldige, uforholdsmessige store eller helt urimelige. At det da kommer krav om avtalerevisjon etter ulovfestede prinsipper eller avtaleloven § 36, overrasker neppe noen, særlig fordi det fleste slike kontrakter tross alt etablerer et langsiktig samarbeidsprosjekt mellom partene.

Hovedspørsmålet her er om rettsordenen fortsatt skal anerkjenne en kontrakt og tillegge den rettsvirkning etter sitt innhold når kontraktens virkemåte drastisk avviker fra det som kunne forutberegnes selv med stort slingringsmonn. Dette er et klassisk problem i kontraktsretten, men har også en side til den offentligrettslige regulering av petroleumsvirksomheten. Slike kontrakter vil nesten alltid omfattes av petroleumsløven § 4-7 eller § 4-8, som krever at avtaler om samordnet petroleumsvirksomhet eller om bruk av andre innretninger skal godkjennes av departementet. Uavhengig av kontraktsrettens svar på spørsmål om kontraktsrevisjon, vil departementet kunne tilbakekalle en godkjennelse etter de ulovfestede reglene om omgjøring av

forvaltningsvedtak til skade for part dersom tungtveiende reguleringshensyn tilsier dette (forvaltningsloven § 35 siste ledd). I så fall må partene foreta de endringer i kontrakten som er påkrevd for å få ny godkjenning eller oppfylle pålegg fra departementet hjemlet i petroleumsloven § 4-7 eller § 4-8.

Fra norsk voldgiftspraksis har vi to dommer som illustrerer de kontraktsrettslige spørsmål på dette området. Begge er basert på prinsippet om at «En forskyvning av balansen mellom kontrahentenes ytelser som skyldes [at] en veloverveiet og i og for seg akseptabel risikofordeling slår ut, og kanskje slår sterkt ut til ugunst for den ene part, bør normalt ikke gi grunnlag for kontraktsrevisjon.»

ND 1990 s. 204 gjaldt råoljetransport i rørledning fra et felt til et annet for videretransport til landterminal. Vederlaget var fastsatt som summen av et fast månedlig beløp og et beløp pr. transportert enhet. Da feltet viste seg å inneholde flere ganger mer olje enn lagt til grunn på kontraktstidspunktet, ble avtalen helt usedvanlig gunstig for rørledningseieren. Etter voldgiftsrettens syn kunne likevel verken bristende forutsetninger eller avtaleloven § 36 begrunne kontraktsrevisjon. Hovedsynspunktet synes å være følgende (s. 250):

«Oljeindustrien i Nordsjøen krever at det foretas meget store investeringer, og at investorene påtar seg en meget betydelig risiko for tilsvarende store tap. De bedrifter som engasjerer seg i virksomheten, må være meget profesjonelle og så vel funderte at de vil kunne bære tap av det omfang som kan bli aktuelt. Til gjengjeld er gevinstmulighetene nesten ubegrensede. ...

I et økonomisk miljø av denne type er det spesielt liten grunn for rettsordenen [til] å gripe inn med rimelighetsjustering av enkelte kontrakter som risikomessig slår uheldig ut for den ene part.»

Det hører med til historien at avtalt frakttariff ble betalt inntil oljeprisen i slutten av 1990-årene var blitt så lav at om lag en tredel av markedsprisen gikk til dekning av transportutgiftene. Feltet nærmet seg da sluttproduksjon, og ut fra ressurs-hensyn tilbakekalte departementet godkjenningen av transportavtalen og fastsatte en meget lav tariff for fremtidig produksjon, jf. petroleumsloven § 4-8 annet ledd.

Den andre dommen, *ND 2000 s. 240*, gjaldt fordelingen av Norges største gass- og oljefelt – Trollfeltet – mellom eierne av de to lisensområdene (Troll Vest og Troll Øst) hvor feltet ligger. I avtalen om samordnet utbygging av de to lisensene ble det fastsatt veiefaktorer for deltakernes eierandeler i de to gruppene, basert på verdien av den petroleum som hver lisensgruppe ble antatt å bringe inn i fellesskapet. Veiefaktorene ble i hovedsak fastsatt ut fra antatt fordeling av gassreservene i hele feltet, samt oljereservene i Troll Vest. På den tiden la en til grunn at oljereservene i Troll Øst ikke ville la seg utnytte, men det viste seg at en del av oljereservene der tilhørte oljereservoaret i Troll Vest. Avtalen fastsatte også at veiefaktorene var endelige for hele kontraktsperioden på ca. 40-60 år. Den teknologiske utvikling endret imidlertid bildet ganske vesentlig. Troll Vest fikk en meget betydelig oljeproduksjon, herunder fra del av reservoaret som lå i oljen i Troll Øst, men den øvrige oljen i Troll Øst har i hvert fall hittil ikke latt seg utvinne. Ut fra dette krevde eierne av lisensen for Troll Øst kontraktsrevisjon og nye veiefaktorer som reflekterte at en del av de store inntekter oljeproduksjonen fra Troll Vest ga, egentlig kom fra Troll Øst, men de fikk ikke medhold i voldgiftsretten.

Voldgiftsretten kom til at partene bevisst hadde valgt å påta seg risikoen for at grunnlaget for fastsettelsen av veiefaktorene kunne svikte i kontraktsperioden, og at de så å si hadde fraskrevet seg adgangen til å kreve avtalen endret av den grunn. Partene må ha gått ut fra at hensynet til stabilitet og forutberegnelighet oppveide risikoen ved å fraskrive rett til avtalerevisjon. Det ble da liten plass til å anvende avtaleloven § 36 selv om forholdene hadde endret seg ganske vesentlig.

Begrunnelsen i disse voldgiftsdommene er klarligvis solid vurdert ut fra synspunkter som fikk sikker plass innenfor kontraktsretten slik den utviklet seg hos oss før oljealderens langsiktige storkontrakter uten oppsigelses- og endringsbestemmelser tilførte kontraktspraksis en ny dimensjon. Det er imidlertid ikke gitt at det norske samfunn er tjent med en rettsstilstand som innebærer at det blir innebygget fremtredende innslag av lottospill eller ubegrensede gevinst- og tapsmuligheter i så å si enhver av storkontraktene på offshore området. Sikkerhet og forutberegnelighet i kontraktsforhold er selvsagt av vesentlig verdi også i oljevirkomheten, særlig for vernet av forventninger aktuelle ut fra situasjonen på kontraktstidspunktet. Men krever dette også at kontraktens virkemåte over tid og til enhver tid i alle henseender også skal bli bestemt av hva partene en gang – et tiår eller en menneskealder eller så tidligere – valgte å ta inn av bestemmelser i kontrakten? Er det ikke likeså viktig at rettsåndhevelsen på kontraktsområdet – også for storkontrakter innenfor særlige næringslivssektorer – gir resultater som lar seg forene med hva som oppleves som rett og rimelig i samfunnet, vurdert ut fra situasjonen på domstidspunktet? Når bestemmelser i kontrakt gir en part en gevinst utenfor enhver rimelig forventning – noe begge voldgiftsdommene illustrerer – er det tid til ettertanke, både for parter og domstoler. I slike tilfelle vil det beste være at partene selv finner frem til en egnet tilpasning av deres kontrakt, men partenes vilje til å nå enighet vil i stor grad bero på om domstolene er parat til å treffe avgjørelsen for dem dersom dette

ikke lykkes. I et slikt perspektiv er den tilbakeholdenhet som preger de to voldgiftsdommene, ikke uproblematisk.

Oslo, september 2003

Erling Selvig