



Kommentarer 2009-2014 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender

Forfatter	Selvig, Erling
Dato	2018
Publisert	Nordiske domme i sjøfartsanliggender 2009–2014 – (ND-2014-KOM)
Utgiver	Nordisk skibsrederforening

Innholdsfortegnelse

Kommentarer 2009-2014 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender	1
Innholdsfortegnelse	2
Høyesterett som ankeinstans.....	4
Ansvarsperioden i sjøloven § 274.....	5
Ansvaret for opprinnelig sjødyktighet	5
Foreldelse av regresskrav for lasteskade.....	6
Skriftlighetskravet i sjøloven § 311.....	6
Forhåndsavtale om verneting.....	6
CMR og NSAB.....	7
CMR ved kombinert transport	7
Nettverksansvar etter NSAB § 23	8
NSAB § 23 og særlig lovvalg.....	8
NSAB § 23 og internasjonalt transportavsnitt.....	9
NSAB § 23 og nasjonale transportavsnitt	9
Underfraktførerens regressansvar.....	10
Ingen «back-to-back»-regel	11
Hvem har varetektsansvaret	11
Veitransport med jernbaneavsnitt.....	12
Feil ved jernbanenettet.....	12
Internasjonalt jernbaneavsnitt.....	13
Tolking av rettsenhetskonvensjoner	13
Direkte krav fra vareeieren	14
Norsk og dansk rettspraksis	14
Ingen hjemmel i CMR.....	15
Stenger CMR for direkte krav?	16
Hva med svensk rett?	17
Objektivt veifraktansvar.....	17
Tiltak mot Italia-ran.....	18
Mangler ved kjøretøyet.....	18
Er kjøretøyet egnet?	18
Ubegrenset CMR-ansvar	19
Grov uaktsomhet?	19
Tidsbefraktning	20
Ansvaret for bunkers	20
Forlik binder	21
Off-hire offshore	21
Befrakterkrav til byggprosjekt	21
Bore- og produksjonsskip ved feltutbygging	21
Ubestemt arbeidsplikt til avtalt rate?	22
Objektiv kontraktstolking	22
Ratenes utløpsdato.....	22
Bare-boat befraktning.....	23
Bare-boat-befraktning og rederansvar.....	23
Bare-boat-befraktning offshore	23
Tilleggsfrist i foreldelsesloven § 10 våkner til liv.....	24
Eierens medansvar	24
«Managing owner»-ansvar	24
Ansvar for indirekte tap	25
Knock-for-knock offshore.....	25
Eier- og rederansvar for miljøavgifter	25
NOx-avgift offshore	26
NOx-avgift dekkes av eierne.....	26
Verkstedets mangelansvar	27
Mangelansvar og utbedringsplikt	27

Mangelansvaret i Orgalime	27
«Wingull» er i live.....	28
Verkstedsforsikring og mangelansvar	28
Byggerisikoforsikring og feilmontering.....	29
Byggekontrakter offshore	29
Verkstedsgaranti og funksjonsfordeling	30
Utbedringskostnadene.....	30
Essos Byggeforsikring	31
Påkravsgarantien.....	31
Forbud mot trekk på påkravsgaranti.....	32
Påkravsgaranti uten norsk tilknytning	32
Byggeleverandørens bankgaranti	32
Sikring av verkstedkrav	33
Arrest for verkstedkrav	33
Oppussing av solgt bruktbåt	33
Utenlandsk verkstedkonkurs.....	34
Utleggene falt bort	34
Tolkingstradisjoner i sjøforsikring	34
Totaltapsforsikring og renteplikt.....	35
Forsinkelses- og avsnvsrenter.....	35
Reparasjonskostnader i kaskoforsikring	35
Kostnader ved å snike i køen	36
Brenselsutgifter ved kaskoreparasjon	36
Vareforsikring dekker fysisk tap	36
Konvertering av forsinkelse til totaltap.....	36
Markedsføringsforbud for legemidler	37
Sjøudyktighetsunntaket i P&I forsikring.....	38
Farekravet ved berging.....	38
Tvangsbergning og oljesølsrisiko	39
Statlig oljevernaksjon etter forurensningsloven.....	39
Statens sjøveisansvar.....	40
Sluttstrek for "Rocknes"	40
Noter	40

Erling Selvig

Bredden i nordisk rettspraksis har medført at det heller ikke for perioden 2009–2012 var mulig å dekke alt på en gang. Del I av kommentarene 2009–2012 ble derfor offentliggjort i ND 2012 hefte nr. 7 [ND-2012-KOM]. Formålet var å gi et oppdatert bilde av nasjonale domstolers internasjonale domsmyndighet på transportområdet, særlig på bakgrunn av saks- og partsforholdets tilknytning til nasjonale forhold (tvisteloven § 4-3) og til Lugano-området. Mye nytt var kommet til etter at dette tema ble behandlet i Del I og Del II av kommentarene 2004–2008 [ND-2008-KOM] i ND 2008 hefte 9 og ND 2009 hefte 8 [ND-2009-KOM], også inntatt *samlet* i bokutgaven av ND 2009 s. iii-lxvi og s. lxvii-cxx, som det her henvises til. Resten av kommentarene 2009–2012 fremgår nedenfor sammen med kommentarer til årgangene 2013 og 2014 hvor det gis nye og viktige bidrag fra anke-domstolens side til avklaring av prinsipielle spørsmål på sjø- og transportrettsområdet.

Rettspraksis 2009–2014 viser at klassisk sjørett fortsatt er godt representert i et ganske bredt materiale. Samtidig er det klart at offentligrettslig regelverks plass i sjørettspraksis har økt med årene (ND 2014 s. 59 FH, ND 2013 s. 278 NH og ND 2013 s. 245 Gulating). Videre fremgår det at sjøforsikring og verkstedsansvar for tiden utgjør to av de «tunge» saksområder. Den største enkeltgruppen er likevel – som i tidligere år – dommer om transportøransvar ved stykkgodstransport, hvor så vel sjø- og veitransport som kombinasjoner av slike transporter inngår.

Høyesterett som anke-domstol

Norges Høyesterett er i ferd med å utvikle seg til en «prejudikatsdomstol» hvor det viktigste – i hvert fall på formuerettsområdet – synes å være å avklare prinsippspørsmål og yte bidrag til rettsutviklingen. For svensk høyesterett gjør en tilsvarende tendens seg gjeldende (*ND 2014 s. 23 SH*), mens den danske høyesterett – vurdert ut fra dommer i ND 2014 – synes fortsatt å virke generelt som anke-domstol i siste instans (*ND 2014 s. 249 DH, ND 2014 s. 252 DH og ND 2014 s. 254 DH*).

Bakgrunnen for utviklingen i Norge er tvisteloven (2005) § 30-4. Reglene der fastsetter 1) at anke til Høyesterett bare kan fremmes etter samtykke av Høyesteretts ankeutvalg som består av tre av dommerne, 2) at ankesamtykke bare skal gis «når anken gjelder spørsmål som har betydning utenfor den foreliggende sak, eller det av andre grunner er særlig viktig å få saken avgjort av Høyesterett», og 3) at et ankesamtykke kan begrenses «til enkelte krav eller ankegrunner», herunder konkret påberopte feil ved den dom som ankes. Sikkerhetsventilen er at nektelse eller begrensning av samtykke til anke krever enstemmighet i ankeutvalget.

Vurdert ut fra de årganger av domsamlingen som omtales her, kan en del tyde på at Ankeutvalget ved praktisering av reglene i tvisteloven § 30-4 følger en nokså restriktiv linje. I perioden 2011–2014 er årlig 2 til 3 saker fra sjø- og transportområdet fremmet for Høyesterett, men enkelte ankesamtykker begrenset til omtvistede rettsspørsmål kommer i tillegg. Denne perioden omfatter imidlertid også et antall lagmannsrettsdommer hvor Ankeutvalget (enstemmig) har nektet samtykke selv om anken gjelder forståelsen av sentrale lovregler og etablerte standardvilkår.¹ Hvilken rettskildervekt Ankeutvalgets beslutning i så fall bør gis ved vurderingen av de lagmannsrettsdommer som derved får rettskraft, er likevel uklart.

En beslutning om å nekte en anke fremmet for Høyesterett *kan bety* at Ankeutvalget i hovedsak er enig i lagmannsrettens dom, og at denne derfor kan tillegges økt rettskildervekt. Men beslutningen *trenger ikke å bety* mer enn at anken etter Ankeutvalgets vurdering omhandler rettslige spørsmål som ikke oppfyller de prinsipielle krav til ankesamtykke i tvisteloven § 30-4 (1). Formelt må dette være det riktige utgangspunkt, men også her må vi regne med at det kan bli forskjell på liv og lære.

Uavhengig av disse forhold viser årgangene i perioden 2009–2014 at rettspraksis fra norske lagmannsretter har betydelig omfang og stor bredde. Lagmannsrettsdommer har dermed allerede fått en tilsvarende viktig rolle for rettsutviklingen på områder dekket av domsamlingen. Lagmannsrettens rettspraksis må også ventes etter hvert å få økt betydning hvis Høyesterett fortsatt velger å begrense sin egen rolle som anke-domstol på disse viktige rettsområdene.

Ansvarsperioden i sjøloven § 274

Sjøloven § 274 fastslår generelt at transportøren er ansvarlig for godset mens det er i hans varetekt, og gir regler om når vareteksperioden begynner og opphører. I to dommer som gjaldt transportørens ansvar for tyveri av lastede trailere plassert på transportørens terminalområde, har dansk Højesteret nå gitt avklarende bidrag til tolkingen av bestemmelsene i § 274, se *ND 2010 s. 353 DH* og *ND 2012 s. 398 DH*. I begge avgjørelsene legges til grunn at § 274 uttømmende angir når transportøren har mottatt godset i sin varetekt (2. ledd), og når varetekten skal anses for opphørt i lossehavnen (3. ledd). Videre fastslås det at § 274 ikke kan fravikes ved avtale til skade for senderen eller mottakeren av godset, men at bestemmelsen etter lovforarbeidene likevel ikke er til hinder for:

«at det i transportaftalen fastlægges, hvad transportydelsen nærmere omfatter, og hvornår og hvordan transportørens håndtering af og kontrol med godset skal ophøre ved oplægning af godset for transportkøbers regning og risiko.»²

I *ND 2012 s. 398 DH* var spørsmålet om transportøren hadde mottatt godset til transport etter en samarbeidsavtale når senderens lastede trailer etter kjøp av vanlig fergebillet, ble plassert på en ubevoktet og ikke inngjerdet fergeterminal for å bli kjørt ombord på fergen ved en senere avgang. Avtalte fraktrater omfattet bare «om bord og i land kørsel af trailere». Etter fergens standardvilkår skulle gods først anses som overgitt til rederiet når mottakskvittering eller fraktbrev var utstedt, og gods plassert på fergeterminalen var eierens risiko. Dette ble avgjørende fordi fergebilletten kunne ikke anses som noe mottaksdokument.

I *ND 2010 s. 353 DH* ble det antatt at en trailer fortsatt var i rederiets varetekt når den etter utkjøring fra skipet ble satt i et inngjerdet terminalområde med låste porter, som ble tilsett av vaktpatrulje. Etter *flertallets* oppfatning kunne godset da verken anses utlevert eller lagt opp for mottakerens regning fordi det var ikke fastsatt i standardvilkårene at trailere som ikke ble hentet straks etter utlossing, ville bli plassert på terminalområdet til avhentning og for mottakerens regning og risiko, jf. § 274 3. ledd nr. 2. I *ND 2009 s. 442 SØHa* og *ND 2009 s. 448 SØHa* hadde transportøren påtatt seg å sørge for opplagring av godset etter utlossing, og ble da holdt ansvarlig for skade på godset etter at det var blitt overlatt til et stevedore-firma.

Ansvar for opprinnelig sjøudyktighet

Etter sjøloven § 276 første ledd er transportøren uten ansvar for lasteskade som skyldes feil eller forsømmelse i navigeringen og behandlingen av skipet utvist av mannskapet eller andre i skipets tjeneste (nautisk feil), men et viktig unntak følger av § 276 annet ledd: Transportøren skal ha ansvar for tap som følge av at transportøren eller noen han svarer for, ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet er sjødyktig ved reises begynnelse (opprinnelig sjøudyktighet). Dette gjelder selv om forhold på transportørens side for øvrig også omfattes av § 276 første ledd. Rettspraksis om forholdet mellom disse to bestemmelsene er omfattende, men er fortsatt noe uklart. En årsak er at også mangler ved eller svikt hos mannskapet kan føre til at skipet anses opprinnelig sjøudyktig. Hovedsynspunktet her er nå at skipets mannskap må være tilstrekkelig og i stand til å gjennomføre reisen uten at skip eller last utsettes for større fare enn man må regne med ved godstransport til sjøs.³

ND 2011 s. 260 NH bekrefter dette. Der skyldtes lasteskaden at skipet grunnstøtte under nattseilas fordi skipets styrmann sovnet på vakt og var alene på broen. En slik feil var i og for seg omfattet av ansvarsfritaket for nautisk feil, men den vaktordning kapteinen hadde fastsatt, var regelstridig fordi den førte til at styrmannen gjennomgående ville være alene på broen under nattevakter. Dette innebar at lasten ble utsatt for vesentlig høyere risiko, og skipet måtte derfor anses som sjøudyktig ved begynnelsen av reisen, jf. § 276 annet ledd. Kapteinen hadde følgelig ikke utvist tilbørlig omhu med å sørge for skipets sjødyktighet, og i forhold til transportørens ansvar for lasteskaden ved grunnstøtingen var det da uten betydning at kapteinens forhold også kunne ses på som en nautisk feil omfattet av ordlyden i § 276 første ledd. Transportøren hadde derfor heller ikke krav på bidrag fra lasten til dekning av felleshavarikostnadene.⁴

Hadde styrmannens forhold i stedet ført til sammenstøt, ville rederiet som følge av hans feil ved navigeringen av skipet fått ansvar også for skadene på det møtende skip og dets last. Sjøloven § 161 om sammenstøtsansvaret gir også eieren av lasten på det møtende skip rett til erstatning for skade på lasten, herunder også erstatning til dekning av bergelønn og felleshavaribidrag for lasten, *ND 2012 s. 59 Åbo*.

Foreldelse av regresskrav for lasteskade

Sjøloven § 501 første ledd nr. 7 fastsetter en foreldelsesfrist på ett år for krav på «erstatning for tap av eller skade på eller vedrørende godset». Bestemmelsen skriver seg fra Haag-Visby reglene art. 3(8) som omfatter «all liability whatsoever in respect of the goods», og som ifølge lovforarbeidene omhandler transportørens ansvar både for lasteskade og forsinket utlevering, jf. sjøloven §§ 275 og 278. Etter § 501 annet ledd er forelddefristen også ett år for «regresskrav i anledning av fordring som nevnt i § 501 første ledd nr. 7», herunder rederiets regresskrav mot den transportør eller frembortfrakter som har benyttet rederiets skip til transport av godset. Selv om § 501 annet ledd ikke uttrykkelig omtaler «tap ... vedrørende gods» – slik som § 501 første ledd nr. 7 – gjør *ND 2013 s. 193 Gulating* det nå klart at foreldelsesfristen er ett år også for regresskrav som gjelder ansvar for forsinket utlevering, noe som også fremgår av sjølovene i de andre nordiske land.

Skriftlighetskravet i sjøloven § 311

Etter sjøloven § 310 første og annet ledd kan de særlige jurisdiksjonsreglene for stykkgodstransport ikke fravikes ved vernetingsklausuler i forhåndsavtalte transportvilkår, men bare ved forumavtale inngått etter at tvist er oppstått. Uavhengig av dette gir sjøloven § 311 generell adgang til å fravike reglene i § 310 ved «skriftlig avtale» om at tvister skal avgjøres ved voldgift. I *ND 2013 s. 263 Gulating* var spørsmålet om skriftlighetskravet var oppfylt når transportørens bestillingsbekreftelse henviste generelt til vilkårene i NSAB og dermed også til voldgiftsklausulen der. I samsvar med *ND 2008 s. 24 NH* og *ND 2013 s. 108 NH* var det avgjørende for *lagmannsretten* at NSAB er vel innarbeidet i bransjepraksis, og at en generelle henvisning til NSAB i bestillingsbekreftelsen var tilstrekkelig til at vilkårene i NSAB utgjorde en del av de «skriftlig» avtalte vilkår for transportoppdraget. Tidligere var kravet i norsk rett at en voldgifts-avtale skulle «inngås» skriftlig, men etter at dette kravet ble opphevet ved voldgiftsloven § 10, måtte det antas å foreligge «skriftlig avtale» også i forhold til sjøloven § 311 selv om voldgiftsavtalen ikke var signert av partene. Dette var *Høyesterett* enig i, se *ND 2014 s. 101 NH*.⁵

Forhåndsavtale om verneting

Skriftlighetskravet i sjøloven § 311 har størst betydning for voldgiftsklausuler som inngår i forhåndsavtalte transportvilkår, jf. § 311 annet ledd som gir § 310 annet ledd tilsvarende anvendelse og omfatter dermed også voldgiftsavtale inngått etter at tvist er oppstått. Forhåndsavtalte vernetingsklausuler derimot vil være i strid med og ugyldige etter § 310 første ledd, og § 310 har derfor heller ikke noe tilsvarende krav om «skriftlig avtale» for vernetingsklausuler. De særlige jurisdiksjonsreglene i sjøloven § 310 gjelder imidlertid ikke når annet følger av Lugano-konvensjonen, herunder artikkel 23 om vernetingsavtaler som stiller særlige krav til avtaleforankring av vernetingsklausuler.

Konvensjonens vernetingsregler kan etter artikkel 23 nr. 1 bokstav a) fravikes ved avtale som er «skriftlig eller muntlig og bekreftet skriftlig». I *Rt-2011-1532* var spørsmålet om dette kravet var oppfylt når partenes avtale inneholdt en henvisning til en større bedrifts innkjøpsvilkår med vernetingsklausul. *Høyesterett*, avsnitt (24), jf. (29), la til grunn «at det under forutsetning av at den avtale som er inngått, har en uttrykkelig henvisning til standardvilkår med vernetingsklausul, ikke kreves at vernetingsklausulen er særskilt vedtatt», og la til at «en elektronisk kommunikasjon mellom partene som gir en varig dokumentasjon av vernetingsavtalen, tilfredsstillende skriftlighetskravet, og at det ikke kreves noen underskrift eller særskilt vedtakelse av vernetingsbestemmelsen». I *ND 2012 s. 189 Oslo* er *Rt-2011-1532* senere lagt til grunn i et tilfelle hvor rederiets transportvilkår med vernetingsklausul var inntatt på baksiden av det trykte konnossementsformularet, og dessuten vist til i bookingbekreftelsen, jf. kommentarene i *ND 2012 s. xli-xliv*.

Både *ND 2014 s. 101 NH* og *Rt-2011-1532* legger således til grunn at i forhold til vernetings- og voldgiftsklausuler må et skriftlighetskrav anses oppfylt når klausulen er inntatt i standardvilkår som omfattes av en uttrykkelig henvisning inntatt i partenes avtale. Selv om partene er profesjonelle, kan imidlertid krav til klarhet i avtaleforholdet tilsi at kravet til avtaleforankring vil være strengere i forhold til standardvilkår utarbeidet eller benyttet av enkeltbedrifter, enn for standardvilkår som er «agreed» og vel innarbeidet i bransjen, jf. Lugano artikkel 23 nr. 1 bokstav c).

ND 2014 s. 252 DH viser dette. Der ble således resultatet at voldgiftsklausulen i Danske Maritimes standardvilkår for skipsreparasjoner som verkstedet viste til i sitt pristilbud til en ny utenlandsk kunde, ikke var bindende for bestilleren som tidligere ikke hadde benyttet danske verksteder. Det forelå ingen formell reparasjonsavtale, og standardvilkårene ble ikke overlevert til bestilleren og var heller ikke drøftet av partene forut for reparasjonen. Verkstedet kunne da ikke «med rette» vente at bestilleren var kjent med eller lett kunne gjøre seg kjent med de standardvilkår pristilbudet viste til.

CMR og NSAB

De rettslige rammer for moderne stykkgodstransport er atskillig endret med årene, og i praksis har sjørettslig regelverk til dels fått en annen rolle enn tidligere. Den utvikling i transportmønstre og kontraktpraksis som ble beskrevet i *ND 2009 s. lxxvii-lxxxii*, har fortsatt. Transportforetakenes avtaler både ved enkeltoppdrag og ved rammekontrakter om fremtidige oppdrag for faste storkunder, blir nå i større grad enn før direkte basert på CMRs regelverk eller det i hovedtrekk tilsvarende ansvarssystemet i NSAB. Transportforetakets ansvar som kontraherende transportør for hele den transport oppdraget omfatter – og transportkundens rettsstilling – blir dermed i hovedsak fastlagt uavhengig av transportforetakets valg i etterhånd av transportopplegg, transportmåte og bruk av ulike undertransportører ved utførelsen av det enkelte transportoppdrag.⁶

Regelverket i NSAB er som skreddersydd for en slik utvikling, og via kontraktspraksis har NSAB oppnådd en sterk stilling, særlig i internasjonal stykkgodstransport. NSAB legges således ofte til grunn for rammekontrakter med storkunder, hvor det er vanskelig på forhånd å angi hvordan ulike fremtidige transportoppdrag skal eller best kan utføres, se kommentarene i *ND 2009 s. xciii-xcv* om «ubestemte transportoppdrag». En årsak er nok også at prinsippet om «nettverksansvar» i NSAB § 23 gir atskillig fleksibilitet, bl.a. slik at det ved kombinert land- og sjøtransporter kan bli plass for sjørettslige ansvarsregler også ved fastleggelsen av den kontraherende transportørs ansvar for lasteskade. Dette kommer jeg tilbake til nedenfor.

Mye av årsaken til at ansvarssystemene i CMR og NSAB med årene har fått en så sentral stilling på stykkgodsområdet, er nok også økningen i og endringer av mønstrene for europeisk landbaserte og kombinerte transport. Generelt er likevel utviklingen i kontraktpraksis en hovedårsak, særlig fordi den innebærer et brudd med tradisjonelle bransjeskiller og en vesentlig styrking av kombinerte speditør- og transportforetaks markedsmessige stilling på stykkgodsområdet. Foretakene har også utviklet tilbud av nye tjenester tilpasset enkeltkunders behov, jf. nå opplegget i *ND 2014 s. 254 DH* og *ND 2013 s. 48 Västra Sverige*. Utviklingen i kontraktpraksis har også vært nært knyttet til NSAB fordi NSAB er et regelverk med betydelig fleksibilitet som består av balanserte, partsforhandlede og «agreed» standardvilkår, og fordi domstolene derfor generelt har ansett vilkårene der som del av den enkelte kontrakter så snart kontrakten har en henvisning til NSAB, se *ND 2013 s. 108 NH* og *ND 2014 s. 254 DH*, samt kommentarene i *ND 2012 s. xlii-xliv*. Er kontrakten basert på NSAB – eller på CMR-konvensjonen – unngår transportkundene den usikkerhet som ellers vil følge av at transportøransvaret vil variere med transportforetakets valg av transportopplegg og transportmåte.

CMR ved kombinert transport

Ved innenriks og intereuropeisk godstransport blir transportoppdrag – også kombinerte transportoppdrag – ofte knyttet direkte til regelverket i veifraktloven eller CMR (*ND 2012 s. 210 Oslo* og *ND 2014 s. 79 Borgarting*). Dessuten vil CMR – uavhengig av uttrykkelig avtale – ofte komme inn for fullt fordi den første etappen av en internasjonal kombinert transport vanligvis er en veitransport slik at det blir utstedt CMR-fraktbrev for hele transporten, særlig ved lager-til-lager transport. Regelverket i CMR vil da gjelde for transporten i sin helhet, uavhengig av om lasteskade er oppstått under veitransport eller mens godset deretter transporteres med jernbane eller skip.⁷ Dette ble også lagt til grunn i *ND 2013 s. 296 SØHa* hvor fraktbrevet gjaldt en kombinert vei/sjø/vei-transport fra Kolding til Litauen, og hvor to trailere med godset ble stjålet under omlasting i havneterminalen i Fredericia.

Veifraktloven § 4 (CMR art. 2) åpner i og for seg for at ansvaret for lasteskade som oppstår mens et kjøretøy med pålastet gods under en del av transporten transporteres med skip, skal bestemmes etter sjørettslige regler og ikke veifraktrettslige regler. Men dette unntaket er snevert og omfatter bare skader som ikke skyldes veifraktførerens forhold, og som dessuten bare kunne inntreffe under og på grunn av sjøtransporten. Lasteskade

som oppstår under sjøtransport på grunn av utilstrekkelig sikring av gods lastet på en semitrailer, og som også kunne ha oppstått ved landtransport, omfattes således ikke.⁸ Utføres en kombinert transport på NSAB-vilkår, følger det dessuten direkte av NSAB at ansvaret for skader knyttet til et veitransportavsnitt, skal bestemmes etter veifraktlovgivningen, se nedenfor om NSAB § 23.

Selv i mangel av konkrete avtalerettslige holdepunkter, vil CMR dessuten gjelde for lasteskade ved kombinert transport som oppstår under et transportavsnitt som i seg selv utgjør en internasjonal veitransport. Dette ble resultatet i *ND 2012 s. 289 SøHa* som gjaldt en kombinert transport med skip fra dansk havn til Lettland og videretransport på vei til en by i Syd-Russland. Tidligere avtaler med transportkunden hadde fastsatt at NSAB/CMR skulle gjelde ved landtransport, men det var uklart om dette vilkåret også gjaldt for det nye oppdraget. Likevel kom *Sø- og Handelsretten* til at CMR skulle bestemme ansvaret for skade oppstått under veitransporten fra Lettland til den russiske byen (s. 303):

«Hverken i korrespondansen forud for aftalens inngåelse eller i selve transportaftalen er anført hvilket regelsæt der skal finde anvendelse på transporten. ... Da skaden er sket i tilknytning til vejtransport mellem Letland/Litauen og Rusland, og da disse lande har tiltrådt CMR-konventionen, findes disse regler, som inkorporeret i dansk ret, å måtte finde anvendelse.»

Etter anke ble *ND 2012 s. 289* stadfestet i *ND 2014 s. 249 DH*. Der var partene blitt enige om at CMR skulle legges til grunn, og hovedspørsmålet var om lang forsinkelse og mangelfullt transportopplegget skulle anses som grov feil og medføre ubegrenset CMR ansvar, noe retten fant var tilfellet.

Nettverksansvar etter NSAB § 23

Ved internasjonale transporter blir vanligvis behovet for et tilsvarende enhetlig transportøransvar uavhengig av transportmåte i stedet dekket ved at NSAB 2000 gjøres til del av transportavtalen eller en rammekontrakt for kundens transporter slik som i *ND 2012 s. 304 DH*. Reelt medfører NSABs egne ansvarsregler i hovedsak samme transportøransvar som reglene i CMR, bl.a. fordi lasteskadeansvar er undergitt den samme beløpsgrensen, se NSAB § 22. Men NSAB gir noe mer fleksibilitet enn CMR fordi det gjøres unntak fra NSABs ansvarsregler for tilfeller hvor annet følger av «nettverksreglene» i NSAB § 23. Unntakstilfellene i § 23 er særlig beregnet på kombinerte transporter som omfatter transportavsnitt med sjøtransport eller innenriks transport i utlandet, og hvor lasteskadeansvaret normalt er mindre strengt enn etter NSAB. Rekkevidden av nettverksprinsippet i NSAB § 23 er imidlertid begrenset på flere måter.

NSAB § 23 og særlig lovvalg

For det første, selv om et transportoppdrag omfattes av en rammeavtale basert på NSAB, gjelder ikke NSAB § 23 hvis det likevel fremgår av særlig avtale, eller ved utstedelse av veifraktbrev for hele transporten, at regelverket i CMR skal gjelde fullt ut for transportoppdraget. Dette ble avgjørende i *ND 2013 s. 296 SøHa* som gjaldt en forsikring av ansvar etter NSAB 2000 for transportforetaket *BSL*. *BSL* påtok seg også kombinerte transporter, herunder den vei/sjø/vei-transport fra Kolding til Litauen som saken omhandlet. Oppdraget var omfattet av en rammeavtale mellom *BSL* og en dansk kaffeeksportør basert på NSAB 2000, og *BSL* hadde som vanlig ved transport av eksportørens kaffepartier til Baltikum utstedt CMR-fraktbrev for hele transporten. Spørsmålet var om ansvarsassurandøren (*If*) måtte dekke *BSL*s transportøransvar etter CMR-loven når to trailere hvor godset var lastet, ble stjålet fra havneterminalen under omlasting i Fredericia. *If* hevdet forgojeves at NSAB § 23 gjaldt slik at *BSL*s ansvar for lasteskade måtte begrenses etter sjølovens og ikke CMRs regler.

Sø- og Handelsretten la til grunn at henvisningen til NSAB i rammeavtalen mellom eksportøren og *BSL* ikke var til hinder for at det for enkelttransporter ble utstedt CMR-fraktbrev og avtalt at transporten skulle utføres som veitransport. *If* var kjent med at en del av *BSL*s transporter kunne omfatte sjøtransport, men hadde ikke tatt forbehold i forsikringsvilkårene at *BSL*s oppdrag basert på flere transportmåter måtte avtales som multimodale transporter slik at NSAB § 23 dermed begrenset *BSL*s og *If*s ansvar (s. 301):

«Henvisningen i forsikringspolisen til NSAB 2000, herunder netværks- klausulen i NSAB § 23, kan ikke i sig selv føre til, at *If* kan begrense forsikringsdækningen overfor *BSL* til sølovens ansvarsbegrensning på 2 SDR pr. kilo i en situation, hvor *BSL* ubestridt er ansvarlig etter CMR-lovens regler overfor varemottageren.»

NSAB § 23 og internasjonalt transportavsnitt

For det annet, etter ordlyden omfatter regelverket i NSAB § 23 bare tilfeller hvor skaden er oppstått på et transportavsnitt hvor godset etter særskilt avtale skal transporteres 1) på en bestemt transportmåte, eller 2) med et bestemt transportmiddel, f.eks. med skip eller innenriks veitransport. Reglene i NSAB § 23 er særlig beregnet på internasjonale kombinerte transporter hvor dette fremgår av transportavtalen. Avtale om særskilt transportmåte eller transportmiddel er likevel ikke nok. NSABs egne ansvarsregler vil likevel gjelde også for lasteskade oppstått under forutsatt transportmåte med mindre transportøransvaret blir bestemt etter «de lovbestemmelser og allment forekommende og godtatte transportvilkår som gjelder for denne transportmåten», i den utstrekning slike regler avviker fra NSABs egne ansvarsregler.

I forhold til anvendelsen av nasjonal lov basert på internasjonale konvensjoner, f.eks. CMR eller Haag-Visby-reglene, reiser denne bestemmelsen få tolkningsproblemer. Dersom retten i *ND 2012 s. 289 SøHa*, som er omtalt ovenfor, var kommet til at NSAB gjaldt for transporten fra Danmark via Lettland til Syd-Russland, ville det således ha fulgt av NSAB § 23 at ansvaret for lasteskaden oppstått under veitransporten, skulle bestemmes etter CMR fordi det var avtalt at transporten fra Lettland til Syd-Russland skulle utføres som veitransport.⁹ På samme måte ville danske ansvarsregler for internasjonal sjøtransport ha bestemt transportøransvaret dersom lasteskaden var oppstått under sjøtransporten fra Danmark til Lettland.

I *ND 2013 s. 329 SøHa* hadde et dansk transportforetak påtatt seg å utføre en transport fra København til Toronto basert på NSAB 2000. Transporten skulle utføres med veitransport til sjøtransportørens lager i Bremen og etter omlasting transporteres med navngitt skip fra Hamburg til Toronto. Det ble utstedt ombord-konnossement for sjøtransporten, men godset ble likevel glemt og liggende igjen på lageret i Bremen da skipet gikk, og kunne først 3-4 uker senere bli sendt til Toronto. *Retten* la til grunn at godset var overgitt til sjøtransportøren når det ble levert av veifraktføreren til lageret i Bremen. Veitransporten var da avsluttet, og forsinkelsen av transporten var derfor oppstått mens godset var i sjøtransportens varetekt. Det fulgte da av NSAB § 23 at transportørens ansvar for forsinkelse knyttet til sjøtransporten, skulle bestemmes etter sjørettslige ansvarsregler, og ansvaret var derfor begrenset etter sjøloven § 280 annet ledd til fraktbeløpet. *Retten* uttalte at sjøloven § 300 om ansvar for uriktige konnossementopplysninger ikke kunne tolkes utvidende til også å omfatte ansvar for uriktig ombord-konnossement.

NSAB § 23 og nasjonale transportavsnitt

Dersom avtalen om bestemt transportmåte eller transportmiddel derimot gjelder et transportavsnitt som i seg selv utgjør en nasjonal transportstrekning, vil unntaket i NSAB § 23 ofte være uten betydning for transportørens lasteskadeansvar. Alternativet til NSABs ansvarsregler vil i så fall være særlige nasjonale lovregler eller transportvilkår i den stat hvor lokaltransporten finner sted. Dreier det seg om en nasjonal transport, vil således NSABs regler om transportøransvaret bare stå tilbake for avvikende 1) *nasjonale lovregler* som gjelder for den avtalte transportmåten, f.eks. særlige lovregler for innenriks vei- eller sjøtransport, og 2) *allment forekommende og godtatte transportvilkår* benyttet av nasjonale transportører ved den avtalte transportmåten. Praktisk sett har imidlertid disse unntakene fra NSABs egne ansvarsregler begrenset rekkevidde i forhold til transportørens ansvar for lasteskade oppstått under et transportavsnitt utført av en nasjonal underfraktfører.

Dette fremgår nå klart av *ND 2012 s. 304 DH* (stadfester *ND 2009 s. 396 SøHa*). Et dansk transportforetak (DHL) påtok seg transporten av 7 containere med Vestas vindmølledeler fra Varde til en by i Canada. Oppdraget var omfattet av en rammekontrakt mellom DHL og Vestas basert på NSAB 2000, og transporten skulle utføres via Hamburg og Montreal og deretter ved nasjonal skip- og veitransport til kanadisk by. En av containerne ble stjålet under veitransport i Quebec utført av kanadisk underfraktfører, men transportøren DHL avviste Vestas' krav på erstatning begrenset etter NSAB § 22 til SDR 8,33 SDR pr. kilo bortkommet gods fordi de kanadiske underfraktførerne som utførte skip- og veitransportene i Quebec, hadde utstedt egne konnossementer med vesentlig lavere ansvarsgrenser. DHL viste til at Vestas hadde mottatt disse konnossementene fra DHL uten protest, og hevdet – men forgjeves – at etter NSAB § 23 gjaldt ansvarsgrensene der også for DHLs ansvar overfor Vestas.

Højesteret fastslo først at ansvarsbegrensningen i underfraktføreravtalene ikke medførte noen endring av de transportvilkår som var fastsatt i rammeavtalen mellom DHL og Vestas, og at dette gjaldt selv om de utstedte

kanadiske konnossementene var sendt av DHL til Vestas. Etter rammeavtalen skulle NSAB 2000 gjelde for alle transporter som DHL utførte for Vestas, og DHLs ansvar var etter § 22 begrenset til SDR 8,33 pr. kg av bortkommet gods. *Retten* uttalte at unntaket i NSAB § 23 ikke førte til noe annet resultat (s. 308):

«Godset bortkom under transport med lastbil i Canada. Det foreligger imidlertid ikke opplysninger om lovbestemmelser og almindeligt forekommende og anerkendte transportvilkår, der kan føre til at DHL etter bestemmelsen i § 23 kan få medhold i nogen av sine påstande.»

DHL hadde anført bl.a. at ansvarsgrensen i konnossementet også gjaldt for DHLs ansvar bl.a. fordi dokumentet inneholdt en «Himalaya»-klausul, og fordi ansvarsgrensen i konnossementet reelt var den samme som i kanadisk lovgivning for innenriks transport og derfor måtte gjelde selv om det ikke var uttrykkelig henvist til lovens ansvarsgrense. Men disse synspunktene førte altså ikke frem, bl.a. fordi – som hevdet av Vestas – kanadisk lovgivning inneholdt ikke preceptoriske regler om ansvarsbegrensning, og krevde – selv om vilkårene i det utstedte konnossementet skulle være i samsvar med bransjepraksis – at lovens ansvarsgrense måtte inntas i et eget veifraktbrev utstedt for den lokale veitransporten. Det var heller ikke lett for DHL å godtgjøre at de transportvilkår som var benyttet av de kanadiske transportørene, var standardvilkår som utgjorde «almindeligt forekommende og anerkendte transportvilkår» slik NSAB § 23 krevde.

Resultatet i ND 2012 s. 304 DH ble derfor at DHL – til tross for NSAB § 23 – fikk et ansvar etter NSABs egne regler for tapet av godset i den stjålne containeren som oversteg DHLs regresskrav mot de kanadiske underfraktførerne basert på kanadiske lovregler og avtalevilkår. Etter min mening må imidlertid tolkingen av NSAB § 23 i ND 2012 s. 304 DH være riktig. Tolkingen er i hovedsak den samme som i *ND 2005 s. 43 Svensk voldgift* som er utførlig omtalt i kommentarene ND 2009 s. lxxxv- lxxxvii. Den svenske saken gjaldt skade oppstått under den del av en kombinert transport som var nasjonal veitransport i USA. *Voldgiftsretten* konstaterte at ingen av de mange forskjellige standardvilkår for veitransport i USA kunne anses som «allment forekommende og godtatte transportvilkår» som nevnt i NSAB § 23. De føderale lovreglene for veitransport i USA (Carmack Amendment) ble derimot antatt å være omfattet av NSAB § 23, men disse lovreglene begrenset gyldigheten av avtalte ansvarsgrenser slik at heller ikke ansvarsgrensen i NSAB § 22 ville være gyldig og kunne anvendes, se kommentarene i ND 2009 s. lxxxv-lxxxvii.

Underfraktførerens regressansvar

Generelt gjelder at transportørforetaket er ansvarlig for lasteskade under transporten etter de regler som gjelder for transportoppdraget, også når lasteskade oppstår mens godset er i en underfraktførers varetekt, jf. bl.a. veifraktloven § 6 (CMR art. 3).¹⁰ NSAB § 23 gjør ikke noe unntak fra denne hovedregelen, noe som også fremgår av ND 2012 s. 304 DH (ovenfor). Derimot kan NSAB § 23 i en del tilfeller føre til at transportforetakets ansvar for lasteskade mens godset transporteres med særskilt avtalt transportmåte, blir bestemt etter annen lovgivning eller etablerte standardvilkår, og ikke etter NSABs egne ansvarsregler (se ovenfor). Dette gjelder for øvrig uavhengig av om lasteskade oppstår mens godset da blir transportert av en underfraktfører. De lovregler og transportvilkår som NSAB § 23 viser til, vil imidlertid ofte gjelde for underfraktavtalen og dermed bli bestemmende for transportørens regresskrav mot undertransportøren. Formålet med NSAB § 23 er nok også å legge til rette for en «back-to-back»-løsning slik at transportforetakets ansvar etter NSAB § 23 i praktisk viktige tilfeller som regel ikke vil overstige foretakets eget regresskrav mot underfraktføreren.

I europeisk veitransport vil NSAB § 23 som regel også føre til at dette blir resultatet. Den fraktfører som har godset i sin varetekt når lasteskaden oppstår, vil oftest være siste ledd i en kjede av underfraktførere som ved egne veifraktavtaler med transportøren eller en annen av underfraktførerne har overtatt utførelsen helt eller delvis av den transport som avtalen mellom transportøren og transportkunden omfatter. Også underfraktførerens avtale med transportøren vil da normalt være en veifraktavtale omfattet av regelverket i CMR eller veifraktloven.¹¹ Dette vil forenkle regressoppjøret, men – som det fremgår nedenfor – særlige forhold ved inngåelse og tolking av underfraktførerens avtale kan likevel få betydning for regressansvaret overfor transportøren etter CMR- eller veifraktregelverket.

Ingen «back-to-back»-regel

Ved internasjonale kombinerte transporter vil imidlertid reglene i NSAB § 23 langt fra alltid virke på tilsvarende måte. Bestemmelsen omhandler bare transportørens ansvar overfor sin transportkunde og angir når dette ansvaret skal bestemmes etter nettverkløsning i NSAB § 23 i stedet for etter NSABs egne ansvarsregler. NSAB § 23 regulerer derimot ikke en underfraktførers regressansvar overfor transportøren. Videre er underfraktførers ansvar overfor transportøren som oppdragsgiver prinsipielt et eget rettsforhold som generelt er uavhengig av avtale- og rettsforholdet mellom transportøren og dennes transportkunde,¹² likevel slik at en ansvarsbegrensning som gjelder for transportørens eget oppdrag også kan påberopes av underfraktføreren.¹³ Dette innebærer at *underfraktførers regressansvar* overfor transportøren for lasteskade på godset mens det er i hans varetekt, må bestemmes ut fra underfraktavtalen og de vilkår og regler som gjelder for den, og det uavhengig av om dette er ansvarsregler som fyller vilkårene i NSAB § 23 og dermed vil bestemme transportørens eget ansvar for lasteskaden.¹⁴

NSAB § 23 er derfor ikke til hinder for at transportørens ansvar og underfraktførers regressansvar for lasteskade oppstår mens godset er i underfraktførers varetekt, ofte blir bestemt av ulike lovregler og transportvilkår. Som det fremgår ovenfor, blir dette lett situasjonen når lasteskaden er oppstått under et transportavsnitt som omfattes av veifraktloven § 4 (CMR art. 2) eller av særlige nasjonale lovregler eller transportvilkår slik som i ND 2012 s. 304 DH. Forskjell i vurderingen av om lasteskaden skyldes grov feil av partene kan også føre til at ansvarsgrensen i CMR vil gjelde for underfraktføreren, men ikke for transportørens ansvar for lasteskaden (ND 2001 s. 70 DH og ND 2005 s. 309 Borgarting).

Hvem har varetektsansvaret

Transportforetakets regresskrav mot underfraktføreren kan bare føre frem dersom det lykkes foretaket å godtgjøre at lasteskaden oppstod mens godset var i underfraktførers varetekt. Bevisbyrden her påhviler transportforetaket. Lasteskader som ikke kan lokaliseres til det transportavsnitt underfraktføreren har utført, må i forhold til underfraktføreren anses omfattet av transportforetakets eget ansvar som kontraherende transportør for hele transporten, se ND 2013 s. 360 SØHa og ND 2004 s. 253 DH med kommentarer i ND 2009 s. xcii-xcv.

I forhold til lasteskade under godsets opphold i havneterminal betyr dette at det må avgjøres hvilket av foretakene som hadde godset i sin varetekt da skaden oppstod. Er godset kommet til havneterminalen ved veitransport, vil spørsmålet bli om lasteskaden oppstod før sjøtransportøren kan anses å ha mottatt godset fra veifraktføreren. I ND 2012 s. 398 DH var det avgjørende at det ikke ble utstedt mottakskvittering eller fraktbrev da traileren med godset kom til terminalen, mens det i ND 2013 s. 329 SØHa (omtalt ovenfor) ble lagt vekt på at skade oppstod etter at godset var levert til sjøtransportørens terminallager og at veitransporten var avsluttet. Et annet spørsmål er om skade på godset etter utlossing fra skip i en terminal, skal anses oppstått etter at sjøtransporten må anses avsluttet og dermed mens godset deretter ligger til avhenting, omlasting eller lagring i terminalen (ND 2010 s. 353 DH). Slike og andre spørsmål om hvem som har godset i sin varetekt når det påføres skade i en terminal, oftest blir vurdert ut fra reglene i sjøloven § 274 og fraktavtalens vilkår om lasting og utlossing, samt rutinene for håndteringen av godset i terminalen.¹⁵ Ved kombinerte transporter hvor det oppstår lasteskade ved omlasting underveis, vil tilsvarende synspunkter bli lagt til grunn ved avgrensning av de enkelte underfraktførers ansvarsperioder.

Også ved dør-til-dør eller lager-til-lager transporter hvor godset skal hentes hos senderen, oppstår tilsvarende spørsmål om på hvilket tidspunkt godset skal anses mottatt i veifraktførers eller dennes underfraktførers varetekt. Det avgjørende her er hvordan fraktavtalen fordeler arbeidet ved opplastingen og sikringen av godset mellom senderen og den fraktfører som henter godset. I ND 2013 s. 89 FH var det avtalt at senderen skulle utføre lastingen og surringen av godset på semitrailer, og dette ble avgjørende for når godset kunne anses overtatt til transport og omfattet av transportørens ansvar. Både transportøren og underfraktføreren som hentet godset, var derfor uten ansvar for lasteskade som skyldtes utilstrekkelig sikring av lastet gods før avhenting av traileren hos senderen.¹⁶

For øvrig må det generelt – og uavhengig av veifraktloven § 6 – gjelde (jf. note 13) at heller ikke en underfraktfører som kontraktshjelper kan holdes ansvarlig for lasteskade forårsaket av forhold som transportøren etter fraktavtalen selv ikke har ansvar for, jf. ND 2010 s. 9 Svea, ND 2014 s. 23 SH og ND 2014 s. 79 Borgarting (omtalt nedenfor ved note 18).

Veitransport med jernbaneavsnitt

Innenriks godstransport i Norge er i stor grad avtalt som lager-til-lager transporter basert på regelverket i veifraktloven, men ved kombinerte bil/bane-transporter får transportøren som regel utført jernbaneavsnittet av en jernbanefraktfører som underfraktfører. I så fall vil transportøren ha ansvar etter reglene i veifraktloven for godset under hele transporten, også for skade mens godset er i jernbanefraktførerens varetekt. Unntaket for jernbanetransport i veifraktsoven § 4 annet ledd (CMR art. 2) er da uten betydning for transportørens veifraktansvar fordi norsk rett mangler ufravikelige ansvarsregler for innenriks jernbanetransport (ovenfor ved note 8). Etter veifraktloven § 6 (CMR art. 3) vil transportøren hefte fullt ut for jernbanefraktførerens forhold som kontraktshjelper, jf. *ND 2012 s. 210 Oslo* og *ND 2014 s. 79 Borgarting*. Transportørens regresskrav mot jernbanefraktføreren derimot må avgjøres etter vilkårene i underfraktavtalen mellom dem og den der fastsatte ansvarsbegrensning.¹⁷

Transportørens ansvar etter veifraktloven § 27 omfatter også lasteskader mens godset er i den engasjerte jernbanefraktførerens varetekt, med mindre skaden skyldes «forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av» (veifraktloven § 28). Til fritak for ansvar kan imidlertid transportøren ikke gjøre gjeldende at lasteskaden skyldes feil ved togmateriell som benyttes ved jernbanetransporten, f.eks. svikt i kjølecontainer (*ND 2012 s. 210 Oslo*), utette jernbanevogner (*ND 1999 s. 51 Stockholm*), eller avsporing av vogner som følge av bremsefeil (*ND 2011 s. 16 Svea*). Ved norsk innenriks jernbanetransport er transportøren derimot ikke ansvarlig for skade ved avsporing som skyldes «solslyng» på grunn av dårlig sveising eller andre feil ved jernbanelinjene, se *ND 2014 s. 79 Borgarting*.

Feil ved jernbanenettet

Bakgrunnen er at jernbaneinfrastrukturen i Norge forvaltes av det statlige Jernbaneverket. Ved «sportilgangsavtaler» gis foretak som påtar seg jernbanetransport, adgang til å bruk jernbanelinjene til sine transporter, men en jernbanefraktfører har verken rett eller mulighet til å kontrollere jernbanesporene. *ND 2012 s. 139 Oslo* kom likevel til at «Jernbaneverket som infrastrukturforvalter må anses å inngå i den personkrets [transportøren] ... hefter for etter vegfraktloven § 6» (s. 151). *Tingretten* viste til at en regel svarende til veifraktloven § 6 var inntatt i artikkel 40 i den internasjonale jernbanekonvensjonen (CIM) som var gjennomført i norsk rett ved lov 2004-12-10 nr. 82, og la vekt på at artikkel 40 [https://lovdata.no/pro - reference/lov/2004-12-10-82](https://lovdata.no/pro-reference/lov/2004-12-10-82)

Bakgrunnen er at jernbaneinfrastrukturen i Norge forvaltes av det statlige Jernbaneverket. Ved «sportilgangsavtaler» gis foretak som påtar seg jernbanetransport, adgang til å bruk jernbanelinjene til sine transporter, men en jernbanefraktfører har verken rett eller mulighet til å kontrollere jernbanesporene. *ND 2012 s. 139 Oslo* kom likevel til at «Jernbaneverket som infrastrukturforvalter må anses å inngå i den personkrets [transportøren] ... hefter for etter vegfraktloven § 6» (s. 151). *Tingretten* viste til at en regel svarende til veifraktloven § 6 var inntatt i artikkel 40 i den internasjonale jernbanekonvensjonen (CIM) som var gjennomført i norsk rett ved lov 2004-12-10 nr. 82, og la vekt på at artikkel 40 i tillegg fastsatte at forvalteren av «den jernbaneinfrastruktur som transporten utføres på» skulle regnes som en person benyttet av transportøren ved utførelsen av transporten, dvs. også Jernbaneverket som eier av de norske jernbanelinjene.

ND 2012 s. 139 Oslo ble imidlertid ikke siste ord i saken. Etter anke kom *ND 2014 s. 79 Borgarting lagmannsrett* til at verken transportøren (Schenker) eller undertransportøren (CargoNet) var ansvarlig for «solslyng»-skadene. *Retten* viste til at veifraktloven § 6 som var utformet i samsvar med de alminnelige reglene om ansvar for kontraktshjelpere, bare omfattet underfraktførere som var engasjert av transportøren ved oppfyllelsen av den enkelte kontrakt (s. 87-88):

«I dette tilfellet er det ikke naturlig å si at Schenker via CargoNet har 'engasjert' Jernbaneverket til å ta del i transporten. Det er ikke inngått noen kontrakt med Jernbaneverket angående denne konkrete transporten, og det er heller ikke knyttet noen betaling til den. Riktignok ble det inngått en sportilgangsavtale mellom CargoNet og Jernbaneverket 11. mars 2004, som skal regulere forhold av administrativ, teknisk og finansiell art, men avtalen er ikke knyttet til en særskilt transport. Avtalen medfører derfor ikke at Jernbaneverket er engasjert som medhjelper i denne transporten.»¹⁸

Lagmannsretten var heller ikke enig med tingretten i at CIM artikkel 40, som gjaldt internasjonal jernbanetraffikk, var relevant ved tolkingen av veifraktloven § 6. Forarbeidene til den norske CIM-loven (Ot.prp.nr.93 side 481 2003–2004) viste at artikkel 40 om ansvar for forvalteren av den jernbaneinfrastruktur som transporten utføres på, ikke skulle omfatte staten som eier av infrastrukturen ved innenriks jernbanetraffikk. Jernbaneverket var altså ikke CargoNets kontraktshjelpere etter veifraktloven § 6, og da kunne verken Schenker som transportør eller CargoNet som Schenkers underfraktfører holdes ansvarlig for skaden påført godset ved at jernbanevognen sporet av pga. infrastrukturfeil.

Internasjonalt jernbaneavsnitt

Dersom en kombinert transport derimot omfatter et transportavsnitt som utgjør internasjonal jernbanetransport, vil *CIM-konvensjonen* artikkel 40 gjelde fullt ut, og staten som norsk infrastrukturforvalter må da anses benyttet av transportøren for å få utført jernbanetransporten og dermed også den kombinerte transporten i sin helhet. Etter loven om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (2004) § 2 bokstav b) er en jernbanetransport internasjonal når godsets innleveringssted er i Norge mens utleveringsstedet ligger i fremmed stat, eller omvendt. Omfatter en kombinert lager-til-lager transport fra Oslo til Harstad et jernbaneavsnitt fra terminal i Oslo via Sverige til Narvik etterfulgt av veitransport til Harstad, er derfor selve jernbane-transporten en norsk innenrikstransport slik at transportørens ansvar for underfraktføreren blir bestemt av veifraktloven § 6, jf. *ND 2012 s. 210 Oslo*, hvor containerens kjøleanlegg sviktet i Sverige .

En jernbanefraktførers ansvar ved internasjonal jernbanetransport bestemmes av reglene i CIM – også når et internasjonalt transportavsnitt inngår i en kombinert transport basert på CMR- eller NSAB-vilkår. Som følge av unntaksreglene i veifraktloven § 4 og NSAB § 23 (omtalt ved note 8) kan dette få betydning for transportørens ansvar for skader oppstått under jernbanetransportavsnittet. CIM er utformet som et internasjonalt enhetlig ansvarssystem som uttømmende regulerer jernbanefraktføreres ansvar etter avtaler om godstransport, og som derfor skal tolkes strengt etter sin ordlyd. Som det fremgår av *ND 2011 s. 16 Svea* antas dette å innebære bl.a.:

- Erstatning for lasteskade kan bare kreves av den som i fraktbrevet er angitt som sender eller mottaker av godset (CIM art. 54)
- Erstatningskrav omfatter i hovedsak bare verdien av det gods som er tapt, skadet eller forsinket og kan ikke overstige fastsatte ansvarsgrenser (CIM art. 36 – 43)
- Unntaket fra fastsatte ansvarsgrenser i CIM art. 44 om ansvar for grove feil på fraktføreren side gjelder bare ansvarsgrensene for selve lasteskaden
- Erstatning kan ikke kreves for andre typer av krav eller skader, verken etter reglene i CIM eller i nasjonale erstatningsregler (CIM art. 51)

ND 2011 s. 16 Svea ble stadfestet i *ND 2014 s. 4 SH*. Saken gjaldt en avsporing av tankvogn med giftig klorgass under transport fra Sverige til Nederland som skyldtes togførerens manglende bremsekontroll. For å berge godset og hindre forurensning, ble klorgassen etter krav fra myndighetene overført til andre tankvogner og uten at noe av klorgassen gikk tapt. Senderens krav om erstatning fra jernbanefraktføreren gjaldt derfor ikke ansvaret for lasteskade, men derimot kostnadene ved selve redningsarbeidet som var dekket av senderen. Denne type krav var ikke omfattet av erstatningsreglene i CIM og ble derfor ikke gitt medhold. Det avgjørende var at CIM utgjorde et eksklusivt, heldekkende og uttømmende system for transportørens ansvar, som ikke omfattet andre krav enn de lasteskadekrav som var hjemlet i CIM-regelverk (*ND 2014* på s. 8). Etter CIM artikkel 51 gjaldt dette uavhengig av ansvarsgrunnlag, herunder også ansvar etter nasjonal erstatningsrett.¹⁹ Det er imidlertid noe uklart om dette også gjelder i tilfeller omfattet av unntaket i CIM art. 44 for skade voldt ved grov feil, jf. *ND 2014 s. 4 SH* avsnittene 21-25.

Tolking av rettsenhetskonvensjoner

Det prinsipielle spørsmål i *ND 2014 s. 4 SH* og *ND 2011 s. 16 Svea* er hvorvidt hensynet til internasjonal rettsenhet krever at konvensjoner som CIM og CMR generelt må tolkes som uttømmende eller antitetisk, med den virkning at transportforetakene dermed fritas for alt ansvar som ikke har hjemmel i konvensjonenes eget regelverk. For CIM synes altså dette å være tilfellet.

Hovedformålet med en konvensjon som CMR og Haag-Visby-reglene er å få etablert internasjonalt enhetlig regulering av transportørers lasteskadeansvar ved bestemte typer av internasjonale transportavtaler. En konvensjon som CMR må derfor antas å gi en uttømmende regulering av transportørens ansvar for lasteskade og skadefølger som har saklig samband med lasteskaden og transporten av godset.²⁰ En slik oppfatning er lagt til grunn i *ND 2009 s. 288 Borgarting*, hvor det også forutsettes at lasteskade og skadefølger som er undergitt CMR-lovens ansvarsgrænse, likevel kan kreves erstattet fullt ut dersom CMRs ansvarsgrænse ikke vil gjelde fordi lasteskaden er voldt ved grov uaktsomhet (*ND 2009* på s. 295).

En utvidende tolking av CMR som går lengre enn konvensjonens hovedformål og ordlyd tilsier, vil reelt også begrense rekkevidden av konvensjonsstatenes ellers gjeldende regler om ansvar i og utenfor kontraktsforhold. I mangel av uttrykkelig hjemmel slik som i CIM-konvensjonen vil en slik tolking neppe være forenelig med aksepterte traktatrettslige tolkningsprinsipper.²¹ Dette ligger til grunn for omtalen nedenfor av *ND 2013 s. 89 FH* om tolkingen av den finske CMR-loven.

Direkte krav fra vareeieren

At transportøren kan søke regress mot underfraktføreren når lasteskaden er oppstått mens godset er i dennes varetekt (jf. ovenfor ved notene 12-14), er ikke ensbetydende med at også vareeieren – i stedet for å holde transportøren ansvarlig for lasteskaden – har adgang til å fremme et lasteskadekrav direkte mot underfraktføreren, jf. kommentarene i *ND 2003 s. xlv*. I CIM-regelverket er dette spørsmålet løst fordi der gis en sender rett til å kreve erstatning etter CIMs ansvarsregler også fra underfraktføreren som «stedfortredende» fraktfører («substitute carrier»). Hovedregelen i sjøloven § 286 er også at en utførende undertransportør kan holdes ansvarlig etter lovens regler om transportøransvaret for lasteskade mens godset var i hans varetekt. Tilsvarende bestemmelser er imidlertid ikke inntatt verken i CMR eller veifraktloven, og det kan da bli et problem at senderen (vareeieren) heller ikke har direkte partstilknytning til det transportoppdrag undertransportøren har overtatt fra transportøren. At underfraktføreren lasteskadeansvar overfor senderen må bestemmes av de regler som gjelder for underfraktavtalen (ovenfor ved note 14), vil likevel være av mindre betydning dersom reglene i veifraktloven i tilfelle også vil gjelde for en underfraktavtale om veitransport.

På denne bakgrunn er det i norsk og dansk rettspraksis som omtales nedenfor, antatt at senderen (vareeieren) kan kreve erstatning direkte fra underfraktføreren etter veifraktlovens og CMRs regler når lasteskaden er oppstått mens godset var i underfraktføreren varetekt under veitransport. Underfraktføreren ansvar for lasteskaden vil dermed bli bestemt av veifraktlovens regler på samme måte som om transportøren – etter å ha dekket senderens lasteskadekrav – fremmer regresskrav mot underfraktføreren. I begge tilfeller vil veifraktloven § 4 (CMR art. 2) ivareta transportørens og underfraktføreren behov for særregulering av risiko som knytter seg til et sjø- og jernbanetransportavsnitt. Det vesentlige er således at underfraktføreren regressansvar overfor transportøren faller bort, og regressoppgjør unngås hvis senderen kan få sitt lasteskadekrav erstattet etter veifraktlovens regler ved å fremme lasteskadekravet direkte mot underfraktføreren.

Norsk og dansk rettspraksis

I *ND 1995 s. 238 NH* vant vareeieren frem med sitt krav mot underfraktføreren. Saken gjaldt skade på et spesialtilvirket maskineri ved veitransport fra Hamburg til Harstad etter oppdrag fra den norske vareeieren til et tysk transportforetak (*Fischer*). Oppdraget ble ved en CMR-avtale med Fischer som «sender» i sin helhet overlatt til en tysk underfraktfører (*Nordland*), som selv engasjerte et lastebilfirma til utførelsen av selve veitransporten. Nordland erkjente å være CMR-fraktfører i forhold til Fischer, men ikke i forhold til vareeieren, og hevdet at vareeieren i mangel av fraktbrev fra Nordland ikke kunne kreve CMR-erstatning direkte fra Nordland som underfraktfører.

Høyesterett konstaterte at Nordlands avtale med Fischer gjaldt en veitransport omfattet av CMR, og at veifraktlovens ansvarsregler «må forstås slik at den som anses som fraktfører, er ansvarlig overfor eieren av godset». Nordland hadde trådt inn i Fischers forpliktelse overfor vareeieren, og Nordlands ansvar overfor vareeieren fulgte da direkte av ansvarsreglene i veifraktloven og CMR artikkel 17. Selv om Nordlands transportløfte ble avgitt til Fischer, var det avgitt til fordel for vareeieren, og etter alminnelige regler om tredjemannsløfter måtte vareeieren kunne bygge et direkte krav på Nordlands transportløfte.²² Lasteskaden var

voldt ved grov uaktsomhet fra Nordlands side fordi kjøretøyet som ble benyttet, var uegnet til transport av maskineriet på den måte som skjedde, og CMRs ansvarsgrensen gjaldt derfor ikke.

Resultatet i ND 1995 s. 238 NH er fullt ut i samsvar med *ND 1976 s. 1 NH* hvor eieren av en seilbåt som ble skadet under sjøsetting etter vinteropplag, krevde erstatning av det kranforetak oppdragstakeren benyttet ved utførelsen av en del av oppdraget. *Høyesterett* viste til at eieren ikke hadde noen partsstilling i forhold til kranforetaket, men kom likevel til at eieren «i eget navn» kunne kreve erstatning direkte fra kranforetaket ved å gjøre gjeldende oppdragstagerens krav på erstatning for skaden etter dennes kontrakt med foretaket. *Retten* kunne ikke se «hvilke beskyttelsesverdige interesser» kranforetaket hadde i å motsette et slikt direkte krav fra eieren så lenge dette ikke økte foretakets erstatningsansvar, og fant støtte for resultatet «i de betraktninger som ligger bak» sjøloven § 123 (nå § 286) og reglene i veifraktloven § 45 flg. om transporter som utføres av flere fraktførere i rekkefølge. *Retten* mente for øvrig også at kranforetaket kunne holdes ansvarlig etter de alminnelige regler om arbeidsgivers ansvar for sine ansatte fordi skaden skyldtes uaktsomhet fra kranføreren.²³

Også i *ND 2009 s. 432 SøHa* ble det ut fra i hovedsak tilsvarende synspunkter som i ND 1995 s. 238 NH, lagt til grunn at vareeieren kunne kreve lasteskaden erstattet etter CMR-loven av den underfraktfører som hadde godset i sin varetekt da skade oppsto. Saken gjaldt en veitransport av elektronisk utstyr fra Luxembourg til Danmark som den danske transportøren (*DFDS*) engasjerte to underfraktførere til å utføre i to etapper. Skaden på utstyret oppstod under den siste etappen fra Belgia til København, og vareeieren reiste erstatningssøksmål mot den tyske underfraktføreren ved dansk CMR-verneting på utleveringsstedet. Søksmålet ble krevd avvist fordi, når det ikke forelå kontraktsforhold mellom vareeieren og det tyske foretaket, skulle søksmålet være reist ved tysk verneting etter EUs domskonvensjon (nå avløst av Brussel I Forordningen).

Sø- og Handelsretten viste til at CMR-loven gjaldt så vel vareeierens krav mot *DFDS* som *DFDS*' eget regresskrav mot den tyske underfraktføreren. *Retten* la videre til grunn (s. 441) at underfraktførerens transportløfte overfor *DFDS* måtte anses «tillige afgivet til fordel for vareeier». Etter reglene om tredjemannsløfter kunne vareeieren da «støtte ret på transportløftet og anse sig som kontraktpart for dets oppfyllelse. Da denne aftale er undergivet reglerne i CMR-loven, finder reglerne om verneting heri også anvendelse ...». Søksmålet kunne derfor reises på utleveringsstedet,²⁴ og underfraktføreren var ansvarlig etter CMR-loven for skaden på det elektronisk utstyr oppstått under transporten til København. Også her forelå grov uaktsomhet fordi kjøretøyet var uegnet og sikringstiltakene åpenbart utilstrekkelige ved vanlig transport av elektronisk utstyr, og CMRs ansvarsgrense gjaldt derfor ikke.

I norsk og dansk rett foreligger det også annen rettspraksis som uten videre har lagt til grunn at mellomfraktførers og utførende fraktførers ansvar i forhold til vareeieren skal bestemmes etter reglene i veifraktloven, bl.a. *ND 2006 s. 184 NH*, *ND 2005 s. 305 Borgarting*, på s. 309-10, og *ND 2001 s. 70 DH*, på s. 79 (omtalt nedenfor ved note 31).

Ingen hjemmel i CMR

I *finsk rett* derimot kom *ND 2013 s. 89 FH* på prinsipielt grunnlag til at – i mangel av avtaleforhold mellom senderen (vareeieren) og underfraktføreren – vil veifraktloven, tolket på bakgrunn av CMR-konvensjonen, normalt ikke gi senderen rett til å fremme et direkte lasteskadekrav mot underfraktføreren. Etter avtale med maskinfabrikken *Perlos* skulle *Schenker* på NSAB-vilkår utføre en vei/sjø/vei lager-til-lager transport fra Finland til Tyskland. *Schenkers* underfraktfører skulle hente godset hos *Perlos*, opplastet og surret på semitrailer, og kjøre traileren til Åbo for fergetransport til Travemünde.²⁵ Under sjøtransporten ble godset skadet fordi surring av godset på semitraileren var for dårlig, og *Perlos* krevde erstatning av både *Schenker* og underfraktføreren. I den finske *Høyesterett* var det enighet om at etter veifraktloven § 4 (CMR art. 2) skulle ansvaret for lasteskaden bestemmes av veifraktloven og ikke av sjørettslige regler (foran note 8), men om *Perlos*' erstatningskrav direkte mot underfraktføreren oppstod det prinsipiell uenighet.

Retten's flertall (fire dommere) bygget på avtalerettens hovedregel og la til grunn at en transportavtale bare medførte rett og plikt for partene. Etter veifraktloven – tolket på bakgrunn av CMR – kunne sender bare rette krav mot en underfraktfører etter regler om suksessive transporter (CMR kap. 4). Loven og CMR hadde ikke andre regler om underfraktføreransvar, og det forelå heller ikke enhetlig internasjonal rettspraksis eller bransjepraksis om direkte krav mot underfraktførere. At det gjaldt slike regler for andre transportformer, bl.a. reglene i sjøloven 13 kap. 36 § (§ 286), ga ikke grunnlag for en utvidende tolking av veifraktloven fordi disse reglene innebar unntak fra hovedprinsippet i avtaleretten. Når veifraktloven manglet egne regler om

underfraktføres ansvar, måtte avtalerettens hovedregel følges fordi det kunne ikke forventes at noen utenfor partsforholdet skulle ha ansvar for forpliktelser etter fraktavtalen.

Videre påpekte *flertallet* at ND 1995 s. 238 NH (omtalt ovenfor) internasjonalt sett innebar en utvidelse av underfraktføres CMR-ansvar, samt at dommen gjaldt et annet saksforhold. Der hadde transportøren (Fischer) overlatt hele transporten til sin undertransportør (Nordland) som deretter skaffet utførende fraktfører, og verken Fischer eller utførende fraktfører hadde midler til å dekke lasteskadekravet (ND 2013 s. 89 avsnitt 10). Schenker derimot kunne utvilsomt dekke sitt ansvar som kontraherende transportør, og noe behov for å utvide veifraktansvaret til å omfatte Schenkers underfraktfører forelå derfor ikke.

Mindretallet (en dommer) mente derimot at det ut fra veifraktlovens mangel på regler om underfraktføres ansvar, ikke kan slutes at en underfraktfører ikke kan få ansvar for lasteskade mens godset er i hans varetekt, og at verken loven eller CMR forutsatte en slik tolking. Videre måtte utviklingen i transportbransjen og kontraktspraksis etter at CMR ble vedtatt i 1956, også tas i betraktning ved tolkingen og anvendelsen av ansvarssystemet i CMR. Utførende fraktføres ansvar overfor senderen for lasteskade under eget transportavsnitt var begrunnet i fraktføres plikt til å dra omsorg for gods mottatt til transport mens det var i hans varetekt, og dette medførte et avtalelignende ansvar uavhengig av direkte avtale mellom underfraktfører og sender. Hensynet til prosessøkonomi tilsa også direkte ansvar for utførende transportør, og dessuten krevde kontraktspraksis i transportbransjen, sterkt preget av mangfold og kompleksitet, et ansvarssystem hvor ansvarssubjektet lett lar seg identifisere.

Stenger CMR for direkte krav?

Etter *min oppfatning* må mindretallets standpunkt i ND 2013 s. 89 FH være det riktige. For det første, CMR er i stor grad utformet etter forbilde av CIM-konvensjonen, men – i motsetning til CIM – gir CMR ikke klare holdepunkter for at også CMR skal tolkes som uttømmende slik flertallet gjør. Verken CIM eller CMR inneholder regler om kanalisering av lasteskadeansvaret til kontraherende transportør eller regler som stenger for krav direkte mot underfraktføres. Selv CIM-konvensjonen godtar direkte krav mot underfraktfører som «substitute carrier» når skade er oppstått mens godset er i dennes varetekt, noe som ikke er nevnt i ND 2013 s. 89 FH. Selv om tilsvarende regler ikke ble inntatt i CMR, kan ikke CMR uten støtte i egne regler tolkes som uttømmende fordi dette vil stenge for en saklig godt begrunnet rettsutvikling på veifraktområdet, og dermed få virkninger som ikke kunne forutses da CMR ble vedtatt i 1956.

For det andre, etter *min oppfatning* er det reelt ikke grunnlag for å frikoble tolkingen av CMR-konvensjonen fra endringene i veitransportbransjens transportmønstre og kontraktspraksis i løpet av de siste tiårene. Resultatet er blitt et mangfold på fraktføresiden, men uten klare bransjemessige skiller basert på transportforetakenes skiftende kontraktsmessige roller som henholdsvis transportør, undertransportør eller utførende transportør ved de enkelte godstransporter. Under slike forhold kan ansvarssystemet for moderne veitransport – som påpekte av mindretallet – ikke bygge utelukkende på det avtalerettslige prinsipp om partsbinding som vilkår for transportøransvar.²⁶ Dette er bakgrunnen for ND 1995 s. 238 NH og ND 2009 s. 432 SØHa, hvor resultatet ut fra reelle hensyn blir forankret i andre avtalerettslige prinsipper. Når underfraktavtalen – som i dansk og norsk rett – anses inngått også til fordel for senderen (vareeieren), vil denne ha rett til å tre inn i – og gjøre gjeldende – det krav på erstatning for lasteskade som transportøren selv vil ha i regressomgangen etter avtalen med underfraktføres, jf. ND 1976 s. 1 NH. Dette vil på veifraktområdet gi samme resultat som reglene i CIM og innebære at også underfraktføres ansvar blir bestemt etter ansvarsreglene i CMR og veifraktloven.²⁷

For det tredje gir ND 2013 s. 89 FH inntrykk av at Perlos' erstatningskrav direkte mot Schenkers underfraktfører var det sentrale spørsmål i ankesaken, noe som nok kan skyldes prosessuelle forhold. I den finske høyesterett var det imidlertid full enighet om at lasteskaden skyldtes at Perlos ikke hadde oppfylt sin plikt etter fraktavtalen til å sørge for forsvarlig opplastingen og surringen av godset ved avhenting, og at godset etter reglene i veifraktloven ikke kunne anses overtatt til transport og i Schenkers varetekt før etter at godset var forsvarlig fastgjort på underfraktføres semitrailer. Før dette tidspunkt var godset heller ikke kommet i underfraktføres varetekt. Uavhengig av spørsmålet om Perlos' direkte krav mot underfraktføres var det derfor klart at verken underfraktføres eller Schenker kunne pålegges ansvar for en lasteskade som skyldtes utilstrekkelig surring av godset fra Perlos' side (ND 2013 på s. 93 og 95-96). Også dette kan påvirke prejudikatsverdien av ND 2013 s. 89 FH.

Hva med svensk rett?

Utgangspunktet i svensk rettspraksis er også at det ikke består noe avtale-forhold mellom senderen (vareeieren) og underfraktføreren, og at senderen derfor normalt ikke kan fremme krav på erstatning for lasteskade direkte mot underfraktføreren på «obligasjonsrättslig grund», se *ND 2010 s. 9 Svea*, på s. 18 og 22). Dette er likevel ikke til hinder for at senderen i eget navn kan fremme lasteskadekrav direkte mot underfraktføreren ved å tre inn i transportørens rettigheter etter underfraktavtalen. Det er reelt denne form for direkte krav som godtas i *ND 1995 s. 238 NH*, *ND 1976 s. 1 NH* og *ND 2009 s. 432 SØHa*, og som er omtalt ovenfor ved note 22-24. Men forutsetningen for et direkte krav er da at transportøren selv har rett etter avtalen med underfraktføreren til å kreve lasteskaden erstattet, og det er ikke alltid tilfellet.

ND 2010 s. 9 Svea gjaldt en transport fra Østerrike til Sverige. Transportøren (Transing) hadde overlatt hele transporten til et annet transportforetak (Felbermayr) som selv engasjerte en svensk underfraktfører for den svenske del av transporten hvor lasteskaden oppstod. Transings ansvarsassurandør som hadde erstattet skaden, hevdet ved subrogasjon å ha trådt inn i Transings erstatningskrav overfor Felbermayr og dermed i Felbermayrs krav mot sin svenske underfraktfører. Underfraktføreren ble imidlertid frifunnet fordi i transportavtalen med Transing var Felbermayr fritatt for regressansvar, og da kunne assurandøren ikke ved subrogasjon utlede noen rett til regress av Felbermayrs avtale med underfraktføreren. Som det fremgår foran ved note 13 og 16, kan en underfraktfører normalt ikke ha ansvar for lasteskade som transportøren selv ikke vil ha ansvar for, ganske enkelt fordi transportøren da ikke vil ha lidt noe tap som kan gi grunnlag for regresskrav.

I svensk rettspraksis har imidlertid det sentrale spørsmål vært om det første ledd i en kontraktskjede, som er typisk i moderne veitransport, kan rette erstatningskrav direkte mot et bakre ledd i kjeden etter reglene om ansvar *utenfor* kontraktsforhold, jf. *ND 2014 s. 23 SH* avsnitt 11-12. Hovedregelen er at slik «hoppande regress» ved direkte krav fremmet på «utomobligatorisk skadestandsrättslig grund» er tillatt, med mindre annet er særskilt fastsatt i lov eller avtalevilkår, f.eks. NSAB (*ND 2014 s. 23 SH* og *ND 2007 s. 10 SH*). Som det fremgår av *ND 2012 s. 24 Svensk voldgift*, på s.28, gjelder dette likevel ikke for kontraktskjeder som består av «koplade avtal», og hvor kontraktene i kjeden – slik som på veifraktområdet – forutsetter at oppfyllelse kan overlates til en underleverandør på samme vilkår. For øvrig følger det av CMR art. 28 og veifraktloven § 37 at også krav på ikke-kontraktsrettslig grunnlag, herunder krav mot underfraktfører, vil være undergitt ansvarsbegrensningene i veifrakt-lovgivningen. Disse forhold er imidlertid ikke til hinder for at en sender kan fremme lasteskadekrav mot en underleverandør ved å tre inn i transportørens rett etter underfraktavtalen fordi i så fall vil også underfraktførerens ansvar bli bestemt av CMR-lovens ansvarsregler, jf. ovenfor ved note 27.

Objektivt veifraktansvar

Veifraktføreres ansvar for lasteskade etter veifraktloven §§ 27 og 28 (CMR art. 17) er meget strengt, tilnærmet objektivt. Er godset skadet eller tapt i tiden fra det ble mottatt til transport og til det er utlevert til mottakeren, blir derfor den (kontraherende) fraktfører holdt ansvarlig dersom det ikke kan klarlegges hvordan og på hvilket transportavsnitt skaden oppsto. Et eksempel på dette er *ND 2010 s. 366 SØHa* hvor en transport fra Tyrkia til Danmark ble utført av fire underfraktførere i rekkefølge. Skal fraktføreren unngå lasteskadeansvar, er det imidlertid ikke nok at skadeårsak påvises. Fraktføreren må samtidig godtgjøre at skaden skyldes «forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av» (veifraktloven § 28).

I nordisk rettspraksis er § 28 første ledd (CMR art. 17 nr. 2) konsekvent blitt tolket meget strengt. Ansvarsfrihet er normalt betinget av at skadeårsaken objektivt sett ligger utenfor fraktførerens «kontrollsfære» og fremtrer som «uunngåelig» selv om «mulige forholdsregler var tatt». En tommelregel synes å være at transportøren må erstatte gods tapt ved «innbruddstyveri» i vogntog som ikke er ran, jf. *ND 2014 s. 339 SØHa*. Det betyr likevel ikke at ran alltid gir ansvarsfritak, men tolkingen av § 28 kan heller ikke være så streng at ansvarsfrihet ved ran bare blir en teoretisk mulighet.²⁸

Denne tolkingstradisjonen er sikkert forankret i nordisk rettspraksis i løpet av de siste 20 årene, blant annet ved en rekke dommer om veifraktførerens og dermed ansvarsassurandørens ansvar ved såkalte «Italia-ran», dvs. ran av vogntog under parkering på gater og hvileplasser i Italia.²⁹ De sentrale spørsmål har oftest vært hvilken mulighet fraktføreren har hatt til å begrense «ransrisikoen» ved sikkerhetsutstyr, planlegging av transportene og andre forhåndsiltak, og hvilke krav som med rimelighet kan stilles til sjåførenes handlemåte

før eller ved ranet. For fraktførere flest fremtrer dette – til tross for dyrekjøpte erfaringer og nye tekniske løsninger – som en øvelse som har meget til felles med å skyte på bevegelige mål.

Tiltak mot Italia-ran

ND 2011 s. 143 Borgarting illustrerer dette. Saken gjaldt ran av et vogntog lastet med verdifull og lett omsettelig norsk tørrfisk til mottakere i Napoli-området. Vogntogene blir normalt utstyrt med ekstra dørlåser, alarmtelefon og skjulte GPS-sporingsenheter i trekkvogn og tilhenger knyttet til et europeisk elektronisk overvåkningssystem (Eurowatch). Alarm til Eurowatch utløses ved telefonens alarmknapp eller, hvis Eurowatch ved stans eller opphold er bedt om å etablere elektrisk sikkerhetssone rundt vogntoget, når vogntoget kjøres ut av sikkerhetssonen. Etter alarm varsler Eurowatch italiensk politi og oppgir vogntogets posisjoner. En forutsetning for ansvarsfrihet er derfor både at tilgjengelig elektronisk sikkerhetsutstyr er på plass i vogntoget, og at det blir brukt for å redusere tyveririsiko, men dette er ikke alltid tilfellet.

Ranet i *ND 2011 s. 143* fant sted få minutter etter at vogntoget stanset i en bygate for å vente mens et annet vogntog ble ferdiglosset hos mottakeren. Væpnede ranere trengte inn i bilen og overmannet sjåføren, for deretter å kjøre bort, tømme slepevognen og etterlate vogntoget på motorveien tre timer etter ranet. For *lagmannsretten* var det avgjørende ikke at slepevognen manglet egen GPS sporingsenhet, men derimot at sjåføren unnlot selv ved en kort stans i et høyrisiko-område straks å be Eurowatch om sikkerhetssone rundt kjøretøyet. I så fall ville italiensk politi ha fått varsel straks vogntoget kjørte ut av sonen, og normalt ha hatt nok tid til å finne vogntoget før alt godset var losset av ranerne. Tapet av tørrfisklasten kunne derfor ikke tilskrives forhold utenfor fraktførerens kontroll, bl.a. fordi det var fraktførerens sak å godtgjøre at politiet neppe ville ha klart å forhindre tyveriet selv om alarmen var gått da ranet fant sted.

Mangler ved kjøretøyet

Etter veifraktloven § 28 annet ledd (CMR art. 17 nr. 3) kan fraktføreren ikke unngå ansvar etter § 28 første ledd ved å godtgjøre at lasteskaden skyldes mangler ved materiell eller kjøretøy benyttet ved utførelsen av transporten. Bakgrunnen for bestemmelsen er at CIM-konvensjonens ansvarsfritak for forhold utenfor fraktførerens «kontrollsfære» normalt ikke er antatt å omfatte driftsuhell og mangler ved togmateriell og driftsinnretninger benyttet ved jernbanetransport.³⁰ Eksempler på slike forhold er bremsefeil som fører til avsporing av vogner (*ND 2011 s. 16 Svea*, jf. *ND 2014 s. 4 SH*), utette vogner (*ND 1999 s. 51 Stockholm*) eller svikt i kjøleaggregat (*ND 2012 s. 210 Oslo*). Dette gir veiledning også ved tolkingen av veifraktloven § 28 annet ledd, men det kan likevel være vanskelig å avgjøre hvilke forhold som skal anses å utgjøre «mangler» ved kjøretøyet.

Det fremgår av lovforarbeidene at veifraktloven § 28 er ment å gjengi CMR art. 17 nr. 3, som i den engelske versjonen har en «åpner» ordlyd. Der benyttes uttrykket «the defective condition of the vehicle» som har mye til felles med begrepet «sjødyktighet» i sjøl. § 276 annet ledd. Det er klart at kjøretøyet vil ha «mangler» hvis den transportstrekning oppdraget omfatter, ikke lar seg gjennomføre på grunn av feil eller svikt ved kjøretøyet. Men gjelder det samme dersom kjøretøyet har eller ikke har egenskaper som gjør at det ikke er vel egnet for sikker transport av nettopp det gods transportoppdraget gjelder?

Veifraktloven § 28 annet ledd og CMR art. 17 nr. 3 er et viktig element i CMRs ansvarssystem for lasteskade. Dette tilsier at hensynet til godsets sikkerhet må tillegges vesentlig vekt ved vurderingen av hvilke forhold ved kjøretøyet som vil utgjøre «mangel» eller «defective condition» som transportøren hefter for. Ved sjøtransport omfatter således kravet til skipets sjødyktighet også et krav om at skipet er «lastedyktig» og egnet for transport av det gods fraktavtalen gjelder. Om det kjøretøy transportøren benytter har «mangel» som omfattes av § 28 annet ledd, bør derfor vurderes i forhold til utførelsen av det enkelte transportoppdrag og ut fra hvilken skaderisiko godset utsettes for under transport med det kjøretøy som benyttes.

Er kjøretøyet egnet?

Ved vurderingen er et selvsagt utgangspunkt de krav til kjøretøyets egenskaper og utstyr som måtte følge av fraktavtalen, jf. *ND 2005 s. 305 Borgarting*. Saken gjaldt verdifullt videoutstyr som under opphold på italiensk rasteplass ble stjålet gjennom hull kuttet i tilhengerens presseningsoverbygging («kapell»). Senderens

vareassurandør anførte at det forelå grov uaktsomhet fra utførende fraktførers side, bl.a. fordi risikoen for tyveri av godset lastet i kapelltilhenger som manglet annet sikkerhetsutstyr, var større enn i lukket og låst tilhenger («skaptilhenger»), men fikk ikke medhold. For *lagmannsretten* var det avgjørende at kunden ikke ville godta den høyere frakt som transport i «skapbil» betinget, og at oppdraget var å utføre en «rimelig transport», bl.a. ved bruk av fraktførerens «vanlige» lastebil og uten merkostnader ved valg av sikker rasteplass.

Det normale er imidlertid at fraktavtalene overlater til fraktføreren å velge kjøretøy egnet ved utførelsen av den avtalte transport. Om et kjøretøy passer for transporten, kan også best vurderes av fraktføreren som den profesjonelle part ut fra erfaring og kjennskap til kjøretøyet, transportforholdene, godsets art og i tilfelle særlig opplysninger om godset mottatt fra oppdragsgiveren. Dette må bli bestemmende for tolkingen av veifraktloven § 28 annet ledd (CMR art. 17 nr. 3). Fraktføreren bør derfor som hovedregel ha ansvar for lasteskade som skyldes at det kjøretøy som ble benyttet, ikke var egnet for normal og sikker transport av det gods transportoppdraget gjelder. En slik tilnæringsmåte preger også den begrensede rettspraksis som finnes på området.

ND 1995 s. 238 NH (omtalt foran ved note 23) gjaldt en transport på tilhenger av et spesialtilvirket maskineri fra Hamburg til Harstad. Skaden oppstod fordi tilhengeren hadde stiv bladføring slik at ristingen under transporten ikke ble tilstrekkelig dempet når vekten av lasten på tilhengeren bare var om lag halvparten av full last. Fraktføreren innrømmet at tilhengeren var uegnet for transporten, men hevdet forgjeves at dette var oppdragsgiverens risiko. *Retten* uttalte (s. 246) at fraktførerne var «nærmest til å bære risikoen for slike egenskaper ved kjøretøyet. De visste hva som skulle transporteres, og det var opp til dem å vurdere om kjøretøyet var egnet». Det ble også pekt på at sjåføren ikke hadde tilpasset farten til stivheten i bladføringen og de aktuelle veiforholdene, og hadde dermed grovt uaktsomt utsatt godset for betydelig risiko for transportskade.

Også i [ND-2009-432](#) *SøHa* (omtalt foran ved note 24) ble fraktføreren holdt ansvarlig fordi kjøretøyet var uegnet til en transport av følsomt elektronisk computerutstyr, bl.a. tunge maskiner montert på hjul. Det forelå en høy grad av risiko for lasteskade selv ved «almindelig kørsel» fordi kjøretøyet hadde glatte sider og gulv som manglet remmer eller kroker til fastspenning av lasten, og fordi sikringen av godset var «overordentlig mangelfuld». En del av maskinene veltet og ble skadet under transporten, og da fraktføreren hadde utvist grov uaktsomhet, kom CMR-loven ansvarsgrænse ikke til anvendelse.

Ubegrenset CMR-ansvar

Etter veifraktloven § 38 (CMR art. 29) har transportøren ikke rett til å begrense sitt ansvar for lasteskade som er voldt ved forsett eller grov uaktsomhet av transportøren. Det følger av loven § 6 (CMR art. 4) at det samme gjelder dersom grov uaktsomhet er utvist av noen som transportøren svarer for, dvs. underfraktførere, sjåfører og andre benyttet ved utførelsen av transporten. Deres handlemåte skal også regnes som transportørens egen handlemåte ved vurderingen av om det *i forhold til transportavtalen* foreligger grov uaktsomhet på transportørens side. Transportøren kan derfor bli tilregnet grov uaktsomhet og pålagt ubegrenset veifraktansvar selv om f.eks. den utførende fraktførers handlemåte isolert sett ikke utgjør grov uaktsomhet vurdert ut fra vilkårene og forutsetningene for *det transportoppdrag han har påtatt seg å utføre*.³¹

Videre følger det av veifraktloven § 38 annet ledd (CMR art. 29 nr. 2) at heller ikke en underfraktfører (herunder utførende fraktfører) kan begrense sitt veifraktansvar dersom lasteskade oppstått på eget transportavsnitt, er voldt ved grov uaktsomhet av underfraktføreren eller noen han svarer for etter veifraktloven § 6. Om lasteskaden er voldt ved grov uaktsomhet på underfraktførerens side, må imidlertid vurderes ut fra de vilkår og forutsetninger som gjelder for underfraktførerens transportoppdrag, og resultatet kan derfor bli at underfraktføreren gis rett til ansvarsbegrensning selv om transportøren pålegges ubegrenset ansvar (*ND 2005 s. 306 Borgarting*, på s. 309-10, og *ND 2001 s. 70 DH*, på s. 79, med kommentarer i *ND 2009 s. ciiv-civ.*)

Grov uaktsomhet?

Fra de siste 20-25 årene foreligger det en meget omfattende rettspraksis om tap av begrensingsrett som følge av grov uaktsomhet, og temaet har vært en gjenganger i mine kommentarer.³² Hovedinntrykket er dels at nordiske domstoler har vært lite villige til å konkludere at brudd på en fraktførers omsorgsplikt utgjør grov

uaktsomhet, og dels at ordvalg og begrunnelser av unntak fra retten til ansvarsbegrensning tyder på at kravene til grov feil fremtrer som en del strengere i de sentrale finske og svenske dommer enn i danske og norske dommer.³³ Et annet inntrykk er at det avgjørende i den store gruppe av saker om tyveri av verdifullt gods under kjøretøyets opphold på terminal eller rasteplass, har vært at fraktføreren ikke er blitt gjort kjent med at godset er «tyveritekkelig», og derfor ikke har utvist grov feil ved å anse og behandle godset som «vanlig stykkgoods».³⁴ Ved håndtering av gods sendt som kjølevogngods er kravene strengere.³⁵ Det samme gjelder dersom kjøretøyet har vært uegnet og utsatt godset for en høy grad av risiko, eller hvis skaden skyldes alvorlig svikt i det organisatoriske opplegg av transporten.³⁶

I *ND 2014 s. 249 DH* (stadf. *ND 2012 s. 289 SØHa*) førte alvorlige svikt ved opplegg og gjennomføringen av transporten til ubegrenset forsinkelsesansvar for transportøren. Transportavtalen gjaldt en kombinert sjø/vei transport av bryggeritanker fra Danmark via Lettland og veitransport med underfraktfører videre til en by i Syd-Russland. Underfraktførerens forhold førte til langvarig forsinkelse av veitransporten, men til tross for purring fra senderen gjorde transportøren lite for å få ordnet opp. Transportøren ble da kjent med at underfraktføreren ikke klarte å få gjennomført veitransporten som forutsatt og fikk også gjentatte ganger uriktige opplysninger om forventet ankomst fra underfraktføreren. *Højesteret* uttalte at det her forelå «en så graverende tilsidesettelse af de normer, som må gælde for en fragtfører, som overlader en transport til en undertransportør» at transportøren etter CMRs regler om skade voldt ved grov uaktsomhet var ansvarlig for hele det tap forsinkelsen påførte senderen, dvs. uten begrensning til fraktbeløpet etter CMR-loven § 32.

Tidsbefraktning

Omfanget av tidsbefraktning av skip og offshorefartøy synes å være større og mer variert enn noen gang. Det er derfor å beklage at så få av de rettsvister som nok må oppstå, fører til dommer som kan inntas i domsamlingen. Litt er det likevel som kommer, også om vanlige tidsbefraktningsspørsmål, men det meste skriver seg likevel fra offshorevirksomheten.

Ansvar for bunkers

Etter sjøloven § 380 skal tidsbefrakteren sørge og betale for brensel til skipet, og rederiet er normalt uten ansvar for bunkers levert til skipet etter bestilling fra tidsbefrakteren. Bunkerleverandørene prøver likevel å unngå risikoen for tidsbefrakterens betalingsvevne, og etter salgsvilkårene skal også rederiet ha ansvar for bunkers levert til skipet. Men for bunkers levert uten særlig fullmakt fra rederiet hjelper dette lite. Leverandørkrav har ikke sjøpant i skipet (sjøl. § 51), og selv om et bunkerskrav er et «sjørettslig» krav etter arrestkonvensjonen 1952 (sjøl. § 92 bokstav k), er det ikke alltid lett å få sikret kravet ved arrest av skipet.

Ved nordisk gjennomføring av arrestkonvensjonen ble det presisert at arrest av skip for å sikre krav uten sjøpant, var betinget av at skipet kunne tjene som «dekningsobjekt» ved tvangsfullbyrdelse (sjøl. § 93 fjerde ledd), og at dette forutsetter at rederiet (skipets eier) har personlig ansvar for kravet. Arrest for krav på vederlag for leveranser til skipet (§ 92 bokstav k) kan derfor bare foretas når skipets reder er ansvarlig, og kravet kan søkes dekket ved utlegg i skipet.³⁷ Andre lands regler om sjøpant eller arrest er imidlertid ikke like restriktive, og kan derfor gi sjøpant eller åpne for arrest av skipet til sikring av betaling for levert bunkers selv om rederiet ikke er ansvarlig for kravet.³⁸

Dette er bakgrunnen for *ND 2012 s. 386 DH*. Saken gjaldt et indisk skip som ved havneanløp i Lettland fikk levert bunkers bestilt av tidsbefrakteren, men uten fullmakt fra rederiet. Den danske bunkersleverandøren truet med arrest av skipet, men selv om Lettland hadde tiltrådt arrestkonvensjonen, var det noe usikkert om landets lovgivning ga adgang til å sikre et bunkerskrav ved arrest. Etter forhandlinger mellom partene ble det avtalt en betalingsordning for rederiet mot at leverandøren avstod fra å begjære arrest av skipet eller rederiets øvrige skip. Rederiet så seg nødt til å godta forliket for å unngå tidstap ved rettsak i Lettland, men nektet senere å betale som avtalt. Det førte til at skipet ble arrestert og sikkerhet stilt i Amsterdam, og at bunkersleverandøren så reiste søksmål mot rederiet ved dansk domstol. Der hevdet rederiet – forgjeves – at forliket var ugyldig etter reglene om tvang og urimelige kontraktsvilkår i avtaleloven §§ 29 og 36.

Højesteret viste til at det var usikkert om det forelå adgang til arrest av skipet i Lettland, og til at forliksavtalen var fremforhandlet av næringsdrivende parter med advokatbistand. Forliket fastsatte en avdragsordning for betaling fra rederiet, og at leverandøren ga avkall på å foreta arrest av skipet og rederiets

andre skip både i Lettland og i andre land. At det var truet med arrest av skipet, innebar derfor ikke at leverandøren rettstridig hadde fått rederiet til å inngå forliket, eller at forliket kunne tilsidesettes etter avtaleloven § 36.

Forlik binder

ND 2012 s. 386 DH bekrefter således at det skal mye til før domstolene vil tilsidesette et ta-og-gi forlik av et omtvistet rettsforhold som næringsdrivende parter har inngått ut fra uavklarte rettsposisjoner. Det forlik saken gjaldt, var i hovedsak basert på partenes vurdering av risiko knyttet til om arrest av skipet lovlig kunne foretas i Lettland. For rederier i internasjonal skipsfart utgjør utenlandske regler om sjøpant, arrest av skip og rederansvar en ansvarsrisiko som ikke er til å unngå, herunder også at rederiet for et tidsbefraktet skip kan bli nødt til å dekke ansvar overfor en tredjepart som etter tidscertepartiet skal dekkes av tidsbefrakteren.

Off-hire offshore

Selv tradisjonelle tidsbefractingsspørsmål får ofte en noe annen karakter når de oppstår ved tidsbefracting av offshorefartøy, se *Alvik, Fartøytjenester, 2014, s. 79-88*. Det sentrale forhold er at befraktersens bruksformål er andre enn ved vanlig tidsbefracting av skip. Tre eksempler omtales nedenfor.

ND 2012 s. 163 Norsk voldgift gjelder tolking av off-hire klausulen i Supplytime 2005 artikkel 13. En norsk offshoorentreprenør hadde befraktet et spansk supplyfartøy til bruk ved undervannsarbeider på brasiliansk sokkel som et danskeiet oljeselskap utførte i henhold til kontrakter tilpasset brasilianske myndighetskrav. Ett krav var at fartøyets mannskap hadde brasiliansk arbeidstillatelse og visum under arbeidet, men tillatelsene kom ikke i tide, og arbeidet ble derfor avbrutt. *Befrakteren* hevdet at fartøyet var off-hire i de 3-4 ukene fartøyet måtte vente før tillatelsene kom og arbeidet kunne gjenopptas.

Voldgiftsretten kom her til – etter analyse av et komplisert saksforhold – at det etter Supplytime art. 6 b) var en befrakterplikt å fremskaffe arbeidsvisum. Men arbeidsavbruddet innebar også «deficiency of Crew» i ventetiden, og dette var en off-hire begivenhet etter Supplytime art. 13. Befrakteren ble likevel ikke fritatt for å betale hyre fordi off-hire klausulen inneholdt også et unntak for tidstap som skyldtes befraktersens forhold, og dette måtte gjelde uavhengig av om forholdet var klanderverdig. Sendretting fra visummyndighetene i Brasil var derfor en befrakter-riks, og ikke et forhold på tidsbortfraktersens side. Resultatet stemmer godt med *Alvik l.c. s. 214-15*.

Befrakterkrav til byggprosjekt

Et annet eksempel er *ND 2009 s.367 Norsk voldgift* hvor et tidscerteparti på fem år var del av et befrakterprosjekt som omfattet bygging og befracting av to seismikkskip til bruk ved befraktersens oppdrag for oljeselskaper. Det var opp til bortfrakteren å skaffe byggeverksted og få skipene tegnet og bygget etter utførlige spesifikasjoner i befraktersens anbudsinnbydelse. Men nybyggene fikk for dårlig stabilitet og større ombygginger ble påkrevd. Bortfrakteren krevde derfor å få merkostnadene erstattet av befrakteren, og fikk også delvis medhold. *Voldgiftsretten* kom til at befrakteren her måtte ha risikoen for skipenes stabilitet, men at bortfrakteren likevel ville hefte for feil fra det valgte byggeverkstedets side. Stabilitetsproblemet burde ha vært oppdaget av verkstedet under byggingen, og befraktersens ansvar ble derfor begrenset til merutgiftene ved en utbedring av manglene foretatt under byggeprosessen.³⁹

Bore- og produksjonsskip ved feltutbygging

Et tredje eksempel er *ND 2014 s. 208 Gulating* som gjelder en langtidskontrakt om ombygging og stasjonær bruk av en kombinert bore- og produksjonsrigg ved utbygging og drift av «Volve»-feltet, inngått mellom Mærsk Inspirer Norge AS (*Mærsk*) og Statoil som operatør på Volve. Kontraktens rater og tariffier skulle gjelde i inntil 10 år, men usikkerhet knyttet til feltutviklingsprosjektet førte til at verken kontraktsperioden eller omfanget av «bortfraktersens» plikter ble klart fastsatt eller avgrenset i kontrakten. Kontrakten var uoppsigelig i 30 mnd., og kunne deretter oppsies av Statoil med 6 mnd. varsel. Mærsk kunne ikke si opp kontrakten, men var

garantert et minstevederlag for oljeproduksjon i 43 mnd. Ikke overraskende førte kontrakten til en omfattende tvist om både store verdier og mange enkeltheter. I kortform er hovedpunktene følgende:

Fartøyet, som var en borerigg, skulle først ombygges for oljeproduksjon med fullt prosessanlegg og tilkobling til produksjons- og injeksjonsbrønner via en manifold med i alt 15 tilknytningsrør, hvorav 8 skulle klargjøres for brønner planlagt boret ved oppstart, og resten være forberedt for tilkobling til brønner boret senere. Borearbeidet etter kontrakten begynte i 2007, og de første 8 brønnene var fullført i 2009. Høsten 2010 tok Statoil kontakt med Mærsk om boring av nye brønner og tilpasning av «topside» til ny produksjon. Enighet ble ikke oppnådd, og Statoil utstedte da to endringsordrer under kontrakten, en VO for nye ombyggingsarbeider i juni 2011, og deretter i april 2012 en DVO for boring av nye brønner. Mærsk hevdet at Statoils VO-pålegg ikke hadde hjemmel i kontrakten, men utførte arbeidene under protest.

Ubestemt arbeidsplikt til avtalt rate?

Mærsk hevdet at arbeidsforpliktelsen bare omfattet de 8 brønnene som var spesifisert i kontrakten, og at endringsordrene gjaldt nye brønner utenfor «the Volve oil accumulation» som i kontrakten var betegnet som ett reservoar. Mærsk krevde derfor at vederlaget for de nye arbeidene ble beregnet etter «markedspris» og ikke etter de kontraktsfastsatte ratene.

Hovedsynspunkt til *Statoil* var at kontrakten gjaldt utvinning av oljen på «the Volve field» og at Mærsk pliktet å utføre alt arbeid som var nødvendig for å få mest mulig olje ut av feltet. «Scope of work»-bestemmelsene begrenset ikke Mærsk arbeidsforpliktelser og måtte omfatte Statoils boreprogram til enhver tid. Ved den første ombyggingen ble riggen skreddersydd til Volve-feltets behov og kunne vanskelig erstattes av annet fartøy. Nye brønner måtte derfor kunne bestilles innenfor kontrakten uten ny avtale, også ved endringsordre fordi usikkerhet ved utbygging av små felt tilsa en vid endringsadgang. Statoil anførte derfor at Mærsk ikke kunne kreve ny tariff og justerte rater for VO-arbeidene.

Objektiv kontraktstolking

Lagmannsretten viste til at tvisten gjaldt en grundig gjennomarbeidet kontrakt, fremforhandlet over flere år av ressurssterke og profesjonelle parter, og at det klare utgangspunkt ved tolkingen var at Mærsk arbeidsforpliktelse måtte bestemmes ut fra «en alminnelig objektiv forståelse av ordlyden». Ordlyden beskrev en ubegrenset forpliktelse for Mærsk, og innebar reelt at Mærsk skulle utføre «alle operasjoner som er nødvendige for å hente ut oljen på Volve». Det var i ordlyden ikke noe som begrenset Mærsk boretforpliktelse til «the Volve field». I «Scope of work» var det henvist til Statoils «at any time applicable drilling ... program», og dette omfattet både hvordan, hvor og når brønnene skal bores. Statoil hadde også tatt kostnadene ved å forberede tilknytningen av andre brønner enn de 8 første som var nevnt i kontrakten, og kunne da ikke være avhengig av ny avtale med Mærsk for å få boret flere brønner. Det hadde heller ikke betydning at kontrakten var uten fastsatt tidsgrense, fordi Mærsk reelle bindingstid fulgte av at kontraktsratenes varighet var begrenset til 10 år.

Videre konstaterte *lagmannsretten* at kontrakten regulerte Mærsk arbeid på «the Volve field» uten at en nærmere avgrensning var gjort. Spørsmålet om feltet besto av et eller flere reservoarer, hadde ikke vært noe tema for partene, og det var klart at de nye brønnene lå innenfor Volve-lisensens område. Kontraktens forarbeider og forhistorie sannsynliggjorde heller ikke at partene hadde hatt en felles oppfatning av kontraktens arbeidsomfang som avvek fra ordlyden. Når Mærsk avviste å utføre boring av de nye brønnene under kontrakten, var derfor Statoil nødt til – og hadde rett til – å utstede de to endringsordrene.

Ut fra dette kom *lagmannsretten* enstemmig til at Mærsk hovedkrav om vederlag for VO-arbeidene basert på ny tariff og justerte rater ikke kunne gis medhold. *Rettens flertall* mente likevel at Mærsk hadde krav på remobilisering-kostnader ved boringen av de nye brønnene.

Ratenes utløpsdato

Mærsk hadde også krevd dom for felles utløpsdato for varighetsperioden på 10 år for kontraktens rater, beregnet fra oppstart i 2007. Etter kontrakten løp boreratene fra «actual start of operations», mens

utgangspunktet for tariff og andre produksjonsbaserte rater var «actual start of production». *Lagmannsretten* kom derfor til at det måtte fastsettes særskilt utløpsdato for hver av de to delene av kontraktens rate-struktur.

Bare-boat befraktning

Ved bare-boat-befraktning av skip er det befrakteren som forestår driften av skipet som reder og har rederansvaret etter sjøloven § 151. I internasjonal skipsfart kan imidlertid bare-boat-befraktning av skip være et ledd i nokså ulike transaksjoner og ha ulike formål. Et viktig formål vil ofte være at bortfrakteren skal bli kvitt ansvar og kostnader som ellers påhviler ham som eier og reder av skipet. I tillegg kan det også være et formål å unngå skattekrav og offentligrettslige krav. Det er likevel ikke alltid at alt dette lar seg oppnå. Nedenfor omtaler jeg tre dommer – *ND 2012 s. 394 DH*, *ND 2013 s. 201 Gulating* og *ND 2014 s. 59 FH* – som illustrerer ulike sider av problemer bare-boat-befraktning kan medføre i våre dager.

Bare-boat-befraktning og rederansvar

Et vanlig formål med bare-boat-befraktning er at rederiet (eieren) skal bli kvitt rederansvaret for skipet. Selv om det ved bare-boat-befraktning er befrakteren som forestår driften av skipet som reder og har rederansvaret (jf. sjøloven § 151), kan imidlertid arrest av skipet føre til at rederiet som bortfrakter og eier av skipet får ansvar som befrakteren plikter å dekke. Dette fremgår av *ND 2012 s. 394 DH*, også omtalt i kommentarene *ND 2012 s. v-vi*. *Høyesteret* konstaterte der at rederansvaret for en skade voldt av skipet på et kommunalt havneanlegg, påhvilte bare-boat-befrakteren, og at rederiet som eier av skipet derfor var uten eget ansvar for skaden.⁴⁰ Erstatningskravet mot bare-boat-befrakteren hadde imidlertid sjøpant i skipet (sjøl. § 51 første og annet ledd), og etter dansk rett var krav med sjøpant også et «sjørettslig krav» som ga rett til arrest av skipet og søksmål mot eieren slik at kravet – når det var rettskraftig avgjort – kunne sikres dekning ved utlegg i skipet og dets verdi.⁴¹

I norsk rett derimot regnes ikke krav med sjøpant som «sjørettslig krav», jf. unntaket i sjøloven § 92 bokstav q). Det vil likevel også i Norge kunne foretas arrest av skipet for krav mot bare-boat-befrakteren som har sjøpant i skipet, jf. sjøl. § 51 annet ledd. Skipet kan da tjene som «dekningssubjekt» for kravet (sjøl. § 93 fjerde ledd), og etter tvisteloven § 33-2 tredje ledd kreves heller ikke særlig sikringsgrunn for krav med sjøpant. Også hos oss kan krav med sjøpant – når det er fastslått ved rettskraftig dom mot eieren – sikres dekning ved utlegg i skipet og dets verdi.⁴² Her er det imidlertid fallgruver. Det fremgår av tvisteloven § 33-10 første ledd og *ND 2014 s. 93 NH* at en arrest kan miste sin virkning og sjøpantet falle bort, dersom søksmål om sjøpantekravet ikke er reist innen ett år etter at arrest er foretatt, eller utlegg i skipet for å få kravet dekket, ikke er begjært innen en måned etter at det er fastsatt ved rettskraftig dom.⁴³

Bare-boat-befraktning offshore

I internasjonal skipsfart kan som nevnt bare-boat-befraktning av skip være et ledd i nokså ulike transaksjoner og ikke bare ha til formål at rederiet (eieren) skal bli kvitt rederansvaret for skipet. Da er det heller ikke sikkert at rederiet blir kvitt ansvaret for skipet. Et eksempel på dette er *ND 2013 s. 201 Gulating*, som ikke ble anket til Høyesterett.

ND 2013 s. 201 Gulating gjelder en kollisjon ved lasting til havs av råolje fra oljefeltet «Njord» i 2006 hvor spesialtankskipet «Navion Hispania» påførte feltets lagerskip skade og forårsaket produksjonsavbrudd. Tre selskaper i det internasjonale «Teekay»-konsernet var involvert i driften av tankskipet, ett norsk som eier og bortfrakter (NOL), ett Singapore-selskap som bare-boat-befrakter (TNOL), og ett norsk (TSN) som «managing owner» (disponerende reder) med ansvar for driften av skipet på vegne av TNOL. Lisenshaverne på Njord-feltet reiste i juni 2010 erstatningssøksmål mot NOL som var registrert som eier av Navion Hispania i det norske skipsregisteret. Kravet ble avvist av Teekay-gruppen fordi skipet ved kollisjonen var befraktet på «Barecon»-vilkår med kjøpsopsjon til Singapore-selskapet slik at det var TNOL – ikke NOL – som da hadde rederansvaret, og fordi TNOLs ansvar for kollisjonen i 2006 var foreldet etter sjøl. § 501 da det ble reist søksmål mot NOL.

Tilleggsfrist i foreldelsesloven § 10 våkner til liv

Lagmannsretten kom her til at lisenshavernes erstatningskrav mot TNOL og NOL ikke var foreldet. Søksmålet var fremmet i juni 2010 før utløpet av det tillegg på ett år som etter foreldelsesloven § 10 gjelder i tilfeller hvor kreditor har manglet nødvendig kunnskap om hvem som er ansvarlig for skaden. Lisenshaverne hadde sjekket skipsregisteret der NOL var oppført som eier av skipet, og av forliksklager mot Teekay-selskapene i 2007 og 2008 forut for søksmålet fremgikk at NOL ble holdt ansvarlig som reder av skipet. Teekay unnlot da å opplyse at eier og reder var Singapore-selskapet TNOL. Selv om bare-boat-certepartiet var inngått i 2005 og fremlagt tidligere, ble dette først i januar 2010 gjort klart av Teekay. Tilleggsfristen etter foreldelsesloven § 10 løp derfor fra dette tidspunkt, og var ikke utløpt ved søksmålet i juni 2010.

Lagmannsretten viste (ND 2013 s. 216-19) til at TNOL av skattemessige grunner var blitt registret som eier i Singapore i 2005 samtidig med at bare-boat-certepartiet på 10 år ble inngått mellom NOL og TNOL, og TNOL innløste straks den opsjon på kjøp av skipet som certepartiet inneholdt. Reelt var certepartiet derfor «en konstruert salgavtale» som medførte at TNOL samtidig ble eier av skipet. At NOL etter 2005 fortsatt var registret som eier i det norske skips-registeret, skyldtes kravet om norsk eierskap og registrering for skip benyttet på norsk kontinentalsokkel, og av NOL's søknad om unntak etter sjøloven § 1 fjerde ledd fremgikk også at NOL fortsatt skulle eie skipet.

Lagmannsretten betegnet derfor bare-boat-certepartiet mellom NOL og TNOL som et rent proformaarrangement for å oppnå skattemessige fordeler og samtidig beholde fordelene ved å kunne operere skipet i Nordsjøen, og uttalte at dette opplegget ikke hadde krav på rettsordens beskyttelse. Ordningen villedet om hvem som var skipets eier. Dessuten, etter å ha mottatt lisenshavernes forliksklager mot NOL og TSN som reder og manager for skipet (2007/2008), hadde Teekay unnlatt å opplyse om skipets eier- og rederforholdet før i januar 2010 etter at alle foreldelsesfrister (også avtalte forlengelser) var utløpt. NOL og TSN hadde også tidligere deltatt i realitetsdrøftelser med lisenshaverne, noe som underbygget at NOL var ansvarlig reder og rett saksøkt.

Lagmannsrettens konklusjon var at de klanderverdige forhold på Teekay-gruppens side gjorde at det etter foreldelsesloven ikke kunne stilles ytterligere krav til lisensgruppens undersøkelser av skipets eier- og rederforhold. Først ved Teekays opplysninger i januar 2010 ble det klart hvem som var rett adressat for erstatningssøksmålet, og søksmålet fra lisenshaverne var således reist før tilleggsfristen etter § 10 var utløpt og erstatningskravet mot TNOL var foreldet.

Eierens medansvar

Videre kom *lagmannsretten* (ND 2013 s. 222-23) til at NOL som eier av TNOL var ansvarlig overfor lisenshaverne på linje med TNOL. NOL hadde bevisst uriktig opptrådt som eier av skipet ved å være urettmessig registrert som eier i skipsregisteret og derved forledet lisenshaverne til å reise søksmål mot feil part. NOL hadde dessuten fortiet dette uten å oppklare misforståelsen før foreldelsesfristen for TNOLs kollisjonsansvar i sjøloven § 501 var utløpt. At NOL faktisk ikke var eier av skipet, underbygget det klanderverdige ved at NOL deltok i realitetsdrøftelser uten å opplyse om det korrekte eierforhold. Dette fremstod som bevisst villedning fra NOL som var hovedeier for TNOL, den part søksmålet skulle ha vært rettet mot.

«Managing owner»-ansvar

Lagmannsretten (ND 2013 s. 223-24) kom også til at også TSN som «managing owner» med fullt ansvar for drift og vedlikehold av skipet på vegne av bare-boat-befrakteren TNOL, var ansvarlig overfor lisenshaverne. TSN hadde alle posisjoner som arbeidsgiver for skipets mannskap unntatt lønnsutbetaling, og hadde uten medvirkning fra NOL eller TNOL håndtert alle forhold vedrørende kollisjonen. TSN var derfor reelt arbeidsgiver for mannskapet med ansvar for feil fra skipets side ved kollisjonen og ansvarlig som «den skyldige» etter sjøl. § 161.⁴⁴

Etter skadeserstatningsloven § 2-1 vil altså en «managing owner» som forestår driften av skipet på vegne av en bare-boat-befrakter, ha arbeidsgiveransvar for de arbeidstakere som inngår i skipets mannskap. At også bare-

boat-befrakteren har ansvar som reder for skader som feil fra mannskapets side ved driften av skipet fører til, følger av sjøloven § 151.

Ansvar for indirekte tap

Ved kollisjonen skulle «Navion Hispania», etter oppdrag fra Statoil, hente råolje som Statoil hadde kjøpt på FOB-vilkår fra lisenshavere på Njord. *Teekay* viste til at kjøpekontraktene inneholdt et ansvarsfritak for «indirect or consequential loss» som omfattet tap ved produksjonsavbrudd ved kollisjon. Som Statoils kontraktshjelper ved gjennomføring av kjøpene av Njord-olje, måtte derfor også *Teekay* være uten ansvar for lisenshavernes tap pga. driftsstansen ved Njord-feltet.

Lagmannsretten (ND 2013 s. 225-26) kom likevel til at *Teekay* var ansvarlig for ethvert tap påført lisensgruppen. Det var påvist svikt og mangler ved skip og rutiner som utgjorde «et grovt brudd på aktsomhetsnormen», og dette var nok til at ansvarsbegrensningen ikke kunne anvendes. Det forelå klart kritikkverdige og grove forhold på skipet side, bl.a. ikke-oppfyllelse av myndighetskrav, som måtte medføre at ansvarsbegrensningen «suspenderes vis-a-vis *Teekay*».

Knock-for-knock offshore

Teekay hadde også reist søksmål mot Statoil med krav om å bli holdt skadesløs for alt ansvar overfor lisenshaverne på Njord. *Teekay* bygget her på reglene i «knock-for-knock»-klausulen i en avtale mellom Statoil og TNOL om utførelse av råoljetransporter fra flere felt, herunder Njord. Etter klausulen skulle Statoil som befrakter ha ansvar og holde rederiet og rederigruppen skadesløs for tap og ansvar, herunder konsekvenstap, som følge av skade på befrakterens og befraktergruppens eiendom oppstått ved eller knyttet til oppfyllelse av fraktavtalen. Befraktergruppen omfattet bl.a. «the Charterer, its Affiliates, its Licensees, its Agents, its Contractors and Subcontractors».⁴⁵ *Statoil* hevdet imidlertid at lisenshaverne på Njord ikke var «its Licensees» og omfattet av definisjonen av befraktergruppen.

Lagmannsretten (ND 2013 s. 226-27) var enig i dette fordi tolkingen av «its Licensees» måtte bygge på den naturlige risikofordeling mellom partene når det gjaldt mulighet til å forebygge skade og tegne forsikring. Det var uomtvistet at Statoil ikke var lisenshaver på Njord ved kollisjonen, og Statoil kunne derfor ikke viderefordre tap ved en driftsstans på Njords lisenshaver. Bestemmelsen om skadesløsholdelse ville innebære en betydelig risikoesponering med mindre den ble tolket som hevdet av Statoil. Heller ikke forurensningsansvar kunne pålegges Statoil når Statoil ikke var lisenshaver på Njord.

Lagmannsretten var videre enig med Statoils tilsvarende tolking av «its Contractors» i definisjonen av befraktergruppen. Uttrykket kunne bare omfatte parter som Statoil selv hadde engasjert til oppfyllelsen av sine kjøpsavtaler, men derimot ikke lisenshaverne på Njord som var selgerne av den oljen Statoil hadde kjøpt.

Ut fra disse konklusjoner fant *Lagmannsretten* (ND 2013 s. 227) at det ikke var nødvendig å gå nærmere inn på om ikke rederiet – som hevdet av Statoil – likevel måtte være ansvarlig for kollisjonen når årsaken var alvorlige feil og mangler på skipet vedrørende beskaffenhets, rutiner og vedlikehold. *Tingretten* hadde konkludert at det ikke forelå «slik grov uaktsomhet» fra *Teekays* side at «knock-for-knock»-klausulen ikke kom til anvendelse. *Lagmannsretten* (ND 2013 s. 227) var uenig i denne vurdering, og viste «hva gjelder uaktsomheten» for øvrig bare til sin vurdering av skipets forhold når det gjaldt ansvarsfritaket for konsekvenstap. Dommen i ND 2013 s. 201 Gulating kan derfor ikke sies å gi et helt klart og entydig svar på om «et klart klanderverdig og grovt brudd på aktsomhetsnormen», vil medføre at «knock-for-knock»-bestemmelsene ikke kommer til anvendelse.⁴⁶ Andre deler av dommen er imidlertid klar tale, og at denne dommen ikke ble anket til Høyesterett, er nok av betydning for den rettskildevekt den bør og vil bli tillagt.

Eier- og rederansvar for miljøavgifter

Mange stater har vedtatt lovgivning for å motvirke forurensning ved utslipp fra utenlandske skip under seilas i økonomisk sone. Sverige og Finland har således lovforbud mot utslipp av olje eller oljeblandet vann, og kystvakten kan – uavhengig av uaktsomhet – gi pålegg om betaling av vannforurensningsavgift. Dette reiser spørsmål om forholdet mellom kyst- og flaggstatsjurisdiksjon ved myndighetsinngrep etter havrettstraktaten art.

220. I *ND 2004 s. 1 SH* ble det antatt at reglene om tvangsinngrep i traktaten ikke begrenser kyststatenes adgang til avgiftspålegg.⁴⁷ Dette bekreftes nå i *ND 2014 s. 59 FH* som gjaldt utslipp i finsk sone fra et skip på vei fra Rotterdam til St. Petersburg. Utslipet førte til at skipet under tilbakereisen fra St. Petersburg ble stoppet av den finske kystvakten, tatt i arrest og gitt avgiftspålegg med krav om garanti.

Etter både svensk og finsk lovgivning kan kystvakten gi avgiftspålegg til eieren eller til rederen av skipet på utslippstidspunktet. Er skipet bare-boat-befraktet, er således certepartiets utgiftsfordeling mellom eier og reder ikke nødvendigvis avgjørende i forhold til kystvakten. I *ND 2014 s. 59 FH* var det eieren av et panamaregistrert skip som fikk pålegg om avgift for det tidligere utslippet i finsk økonomisk sone. Eieren hevdet at avgiften i stedet burde ha vært lagt på skipets tyrkiske bare-boat-befrakter som foresto driften av skipet som reder, og at pålegget måtte oppheves fordi etter den finske loven kunne avgift for utslipp ikke pålegges en eier som godtgjør at et annet rederi er reder for skipet.

Högsta domstolen konstaterte at etter miljøvernloven 3 kap. § 2 kunne eieren bare unngå avgiftsansvaret ved selv å navngi det rederi som var reder i stedet for eieren. Reelle hensyn tilsa riktignok at avgift normalt ble lagt på det rederi som foresto driften av skipet, og i internasjonal skipsfart var det vanlig at rederen var en annen enn eieren. Men ved avgiftspålegg til utenlandsk skip var det ikke lett for kystvakten å fastslå hvem som egentlig var skipets reder, og når dette ikke var eieren etter flaggstatens skipsregister, var det da ikke nok at kystvakten ble gjort kjent med hvem som var reder. Effektivitetshensyn tilsa at avgiften derfor ble pålagt eieren med mindre denne på utslippstidspunktet og på bindende måte selv utpekte den som var ansvarlig reder slik at dette kunne legges til grunn for kystvaktens vedtak om avgiftspålegg. Skipets eier kunne derfor ikke unngå avgiftsansvaret ved først under ankedomstolens behandling av søksmålet å navngi et annet rederi som det ansvarlige.

NOx-avgift offshore

Et lignende spørsmål er oppstått i forbindelse med den norske avgiftsordningen for NOx-utslipp fra borerigger benyttet i offshore virksomhet. Avgiftsplikt er pålagt den som «eier eller driver NOx-avgiftspliktige enheter». For faste sokkelanlegg betales avgiften av operatøren på vegne av den lisensgruppe som eier anleggene på det enkelte felt. Staten hevdet – i strid med operatørens syn – at det samme måtte gjelde NOx-avgift for flyttbare rigger mens de utfører kontraktsarbeid for operatørene på ulike oljefelt.

I *ND 2013 s. 278 NH* ble det avgjørende antatt å være om det er operatøren eller riggeieren som egentlig «driver» de NOx-avgiftspliktige enheter på flyttbare rigger, og det ble derfor ikke vurdert hvem som egentlig var «eier» av – har eierinteressene i – avgiftspliktige enheter på henholdsvis faste og flyttbare innretninger. *Høyesterett* kom først til at etter avgiftsforskriften måtte den enkelte rigg anses som «NOx-avgiftspliktig enhet». Etter kontraktspraksis ble rigger drevet i boreentreprenørens navn med egen arbeidsledelse, eget mannskap og selvstendig ansvar for gjennomføring av kontraktsarbeidet for operatørene. Ut fra ordlyden i forskriften var derfor det naturlige utgangspunkt at det er boreentreprenøren som «driver riggen som er den avgiftspliktige enhet», mens operatøren har «det overordnede ansvar for – og driver – *petroleumsvirksomheten*» på det enkelte felt. Etter en utførlig gjennomgang av uklare forarbeider kom *Høyesterett* til at ordlyden i forskriften måtte være avgjørende, og at det heller ikke var «i strid med bestemmelsens formål at boreentreprenøren er avgiftssubjekt» for flyttbare rigger.

NOx-avgift dekkes av eierne

Uavhengig av dette synes *Høyesteretts* dom vel tilpasset til eier- og driftsforholdene i offshore virksomheten. At *NOx-avgift for faste installasjoner* belastes operatøren for det enkelte felt, innebærer at avgiften må dekkes av deltagerne i den lisensgruppe som er «eieren» av avgiftspliktige enheter som inngår i de faste anleggene. En operatør «driver» ikke virksomhet ved et felt for egen regning, men forestår virksomheten på vegne av den enkelte lisensgruppe – nærmest som en «managing owner». De kostnader operatøren pådrar seg ved virksomhet for en lisensgruppe – herunder også NOx-avgift for faste anlegg – blir således regnskapsført, fordelt og innkrevd fra deltakerne i gruppen ut fra den enkeltes «eier»-interesse i feltet og de faste anleggene der.

Også *leiene for flyttbare rigger* som operatøren trenger til virksomhet for en eller flere lisensgrupper blir fordelt av operatøren på denne måten, men først etter at leien for den enkelte rigg er fordelt mellom operatørens enkelte lisensgrupper etter faktisk brukstid på det enkelte felt. Det er derfor en ryddig ordning at NOx-avgift for

en flyttbar rigg som «avgiftspliktige enhet» blir lagt direkte på det enkelte riggrederiet som en vanlig driftskostnad. Dermed blir avgiften dekket innenfor den riggleie som er avtalt for den enkelte rigg, og som først senere blir fordelt av operatøren ut fra faktisk brukstid av riggen i virksomhet for en eller flere av operatørens lisensgrupper.

Reelt betyr dette at NOx-avgift både for de faste og de flyttbare innretninger normalt blir pålagt og belastet «eieren» av den avgiftspliktige NOx-enhet. «Driver»-alternativet i forskriften kan bare tenkes å være relevant dersom en flyttbar rigg bare-boat-befraktes av et rederi som skal forestår driften av riggen for egen regning. Prinsipielt er det likevel ikke gitt at det ved en avtalt intern utgiftsfordeling mellom eier og befrakter også skal kunne bestemme hvem av dem som skal ha avgiftsansvaret overfor staten. NOx-avgift er en fast utgift for riggeieren som kan sikres dekket av bare-boat-frakten.

Verkstedets mangelansvar

I kontraktspraksis er byggeverkstedets mangelansvar som regel begrenset ved en kombinasjon av bestemmelser som pålegger verkstedet å foreta kostnadsfri utbedring av mangler ved skipet som viser seg i garantitiden, og som – forutsatt at manglene blir utbedret innen rimelig tid – i tillegg fraskriver verkstedet et hvert annet mangelansvar overfor bestilleren. Verkstedets underleverandører av maskiner og teknisk utstyr til skipet benytter tilsvarende vilkår i sin kontrakt med verkstedet. Slike kontraktsvilkår fører ofte til tvist, dels om hva som er «rimelig tid» for utbedring av manglene, herunder virkningen av gjentatte forsøk på utbedring, og dels om ansvarsfraskrivelsen skal settes til side dersom det ikke har lyktes å utbedre manglene, jf. kjøpsloven §§ 34 og 40.⁴⁸

Mangelansvar og utbedringsplikt

Disse spørsmålene sto sentralt i to norske voldgiftsdommer i *ND 2011 s. 250* og *2013 s. 150* som ble avsagt av samme voldgiftsdommer, og som gjelder henholdsvis byggeverkstedets (*STX*) og dets motorleverandørs (*MAN*) ansvar for mangler ved byggingen av kjøleskipet «Orange Sun». Ved leveringen av skipet i 2007 ble det oppdaget alvorlig feil ved giret på skipets dieselmotor som var levert av *MAN*. *STX* godtok da at feilen var en garantimangel, at giret skulle frakobles, og at *STX* skulle dekke økt brenselforbruk inntil reparasjon/utskifting var utført. Etter reparasjon virket giret periodevis tilfredsstillende, men etter gjentatte reparasjonsforsøk foretok verftet og *MAN* i 2011 kostnadsfritt skifte med ny girboks av annen type.

I *ND 2011 s. 250 Norsk voldgift* var spørsmålet om *STX* (verftet) pliktet å erstatte bestillerens merutgifter til brensel i årene frem til utskifting av giret. *Voldgiftsdommeren* kom til at girboksen hadde en konstruksjonsfeil som førte til gjentatte reparasjoner av ulike svikt. Samlet tid fra leveringen til endelig reparasjon ved utskifting av giret var vel 4 ½ år, og giret var ute av drift i til sammen 3 år. Manglene ved giret var følgelig ikke utbedret av verftet «innen rimelig tid», og kontraktens forutsetning for å anvende ansvarsfraskrivelsen der var da heller ikke oppfylt. Bestilleren hadde derfor rett etter kjøpsloven § 40 til å få erstattet det meste av sine utgifter som «direkte tap» ved tiltak for å «kompensere» girets mangler, jf. kjøpsloven § 67 tredje ledd. Resultatet er i samsvar med «Wingull»-dommen *ND 1979 s. 231 Norsk voldgift*, men uten at voldgiftsdommeren trengte å gripe til «Wingull»-prinsipper for avtalesensur.

Mangelansvaret i Orgalime

ND 2013 s. 150 Norsk voldgift gjaldt etteroppjøret mellom *STX* som kjøper og *MAN* som underleverandør (selger) av den dieselmotor og girboks til «Orange Sun» som *ND 2011 s. 250* omhandlet. Den nye giret til skipet ble levert av *MAN*, og *STX*s erstatningskrav mot *MAN* gjaldt derfor i hovedsak verftets kostnader ved utskiftningsarbeidene, dets ansvar overfor rederiet og andre tap som manglene ved girboksen medførte for verftet. *MAN* avviste kravet, og viste til at kontrakten påla *MAN* å utbedre mangler ved dieselmotoren oppstått i garantitiden, men fritok *MAN* for alt annet mangelansvar overfor *STX*. Dessuten var det fastsatt at «Orgalime 2000» og regelverket der om utbedring av mangler og begrensnings av mangelsansvaret skulle gjelde for kontrakten.

MAN viste til at regelen i Orgalime klausul 32 var at «the Purchaser may by notice in writing fix a final time» for fullføring av utbedringen av mangler, og til at reglene i klausul 32 og 33 om kjøperens rett til dekning av

egne utbedringskostnader, eventuelt et prisavslag på inntil 15% eller heving av kjøpet, derfor bare gjaldt dersom fastsatt frist ikke ble overholdt av leverandøren. Uavhengig av dette fastsatte klausul 36, jf. klausul 37, at leverandøren heller ikke hadde ansvar for mangler ved en del av produktet i mer enn to år. MANs hovedsynspunkt var derfor at STX ved ikke å fastsette en sestetfrist for utbedringsforsøk fra MANs side, hadde tapt sin rett til å fremme andre mangelskrav etter Orgalimes regler.

Til dette hevdet STX at ansvarsbegrensningene i kontraktsvilkårene ikke kunne påberopes når MANs reparasjonsforpliktelse var misligholdt slik som i dette tilfellet, og at dette fulgte av bakgrunnsretten, særlig av «Wingull»-dommen i ND 1979 s. 232 Norsk voldgift.

«Wingull» er i live

Voldgiftsdommeren viste til at regelverket i Orgalime etablerte et formalisert system for å få avklart omfanget av leverandørens utbedringsplikt og kjøperens rettigheter i tilfeller hvor utbedring ikke var utført innen rimelig tid, og at systemet var utførlig omtalt i en utarbeidet «Guide to Orgalime». Her var dette systemet ikke fulgt av partene. STX hadde ikke benyttet adgangen etter Orgalime til å fastsette en sestetfrist for utbedringsforsøk etter klausul 32, og MAN hadde fortsatt sine utbedringsforsøk også etter utløpet av toårsfristen i klausul 36 uten å be verftet om å avklare sin holdning. Resultatet av dette var at utbedringen av manglene ved girboksen tok «uforholdsmessig lang tid». *Voldgiftsdommeren* viste til sin dom i ND 2011 s. 250, og kom til at kontraktens begrensninger av MANs mangelansvar måtte settes til side (s. 164-65):

«Tiden det tok før giret fungerte – og da etter at det var skiftet ut – var fire og et halvt år. Det tok m.a.o. uforholdsmessig lang tid før forholdene rundt giret var brakt i orden. Orgalime har nedfelt regler som skal sikre en ryddig saksbehandling hvor gjennomføringen av rettingen trekker ut. Når partene ikke anvender disse reglene, må alminnelige kontraktsrettslige prinsipper om tilsidesettelse av ansvarsfraskrivelser komme til anvendelse. For innholdet av disse reglene viser jeg til *Hagstrøm*, Om grensene for ansvarsfraskrivelse, særlig i næringsforhold, TfR 1996 s. 421 på s. 458 med henvisninger til flere dommer, bl.a. *Wingull*-dommen, ND 1979 s. 231.»⁴⁹

Videre uttalte *voldgiftsdommeren* at forutsetningen for at MAN kan påberope ansvarsfraskrivelsen, ikke var oppfylt når MAN ikke maktet å rette den oppståtte mangelen innenfor en rimelig tidsperiode. Dessuten hadde ingen av partene gjort sitt for å få avklart forholdet når det trakk ut med MANs retting av mangelen. Etter en samlet vurdering av partenes forhold ble resultatet at MAN måtte svare en erstatning til verftet som var en del lavere enn dets krav.

Verkstedsforsikring og mangelansvar

Et skipsverfts mangelansvar er ikke dekket under en vanlig forsikring av verftets «rettslige erstatningsansvar for skade», se *ND 2013 s. 257 NH*. Saken gjaldt reparasjon av et skip som kort tid deretter holdt på å synke ved kai som følge av feilmontering av nytt lenseanlegg, og det oppstod skade også på annet arbeid utført av verftet under reparasjonsoppholdet. I *ND 2012 s. 254 Hålogaland* var det rettskraftig avgjort at verftet, som følge av feilmonteringen, var ansvarlig for skadene på skipet. Spørsmålet var om kostnadene ved utbedring av skadene på de øvrige reparasjonsarbeider var omfattet av et unntak i forsikringen for ansvar «knyttet til oppfyllelse av sikredes kontrakt (dvs. avtalt ytelse, leveranse, arbeid og entreprise e.l.) herunder skade på sikredes leveranse ... som skyldes feil eller mangel som forelå ved overleveringen». *Verftet* hevdet at unntaket bare dekket utgifter ved det reparasjonsarbeidet som hadde mangel, dvs. selve lensesystemet, men fikk ikke medhold.

Høyesterett fastslo at «det objektive innhold av forsikringsvilkårene slik disse naturlig språklig må forstås» var avgjørende. Ansvar for skade på verftets «leveranse er unntatt i sin helhet», men omfattet ikke andre skader på skipet. Skadene på øvrige reparasjonsarbeider oppstod imidlertid noen uker etter leveringen av lensesystemet, og utbedringen av dem hadde derfor tilstrekkelig tilknytning til den opprinnelige ombyggingskontrakten for lensesystemet til å være omfattet av unntaket i polisen (s. 262-63):

«Når det som her er profesjonelle parter på begge sider, og risikoen etter ordlyden klart er plassert hos forsikringstakeren, må det foreligge svært tunge hensyn for at domstolene skal endre dette. At det kan stilles spørsmål ved rimeligheten av ordningen er ikke tilstrekkelig. Eventuelle endringer må her skje gjennom justering av forsikringsvilkårene.»

Byggerisikoforsikring og feilmontering

Skipsverft kan tegne byggerisikoforsikring etter Sjøforsikringsplanen (NSPL) kap. 19. Etter NSPL § 19-5 dekker forsikringen også skade som følge av feil ved konstruksjon, utførelse og materialer, men bare konsekvensskadene og ikke kostnader ved å fornye eller reparere del(er) av skipet som ikke er i forsvarlig stand. Slike feil kan tilbakeføres til selve byggeperioden og vil som regel utgjøre mangler ved nybyggingen, men etter NSPL § 19-5 er altså verkstedets eget utbedringsansvar ikke dekket under byggerisikoforsikringen. Tilsvarende vilkår for kaskoforsikring er inntatt i NSPL § 12-4.⁵⁰

I *ND 2013 s. 128 Borgarting* ble dette «hullet» søkt tettet ved en «Additional Perils Clause» som fastsatte at «the insurance includes the cost of repairing, replacing or renewing any defective part condemned in consequence of the discovery of ... a latent defect» i forsikringsperioden. Feilen der var at nav og propeller på skipets to «azipull thrusters» ble forvekslet og montert på uriktige sider av skipet, noe som ble oppdaget på prøveturen. Skip og thrustere fikk ikke skade, men *verftet* måtte foreta ombygging av thrusterne og krevde merkostnadene dekket under forsikringens tilleggsklausul. *Assurandøren* avviste kravet fordi feilmonteringen førte ikke til noen «skade» på skipet, og fordi klausulen bare utvidet «farefeltet» uten å åpne for at forsikringen også dekket annet enn fysisk skade på skipet eller dets del(er). Ingen av skipets deler måtte byttes eller hadde fått «latent defect».

Lagmannsretten tok utgangspunkt i prinsippet om objektiv tolking som her medførte at ord og uttrykk anvendt måtte forstås ut fra meningsinnholdet etter «vanlig språkbruk i forsikringsbransjen». Etter ordlyden stilte tilleggsklausulen ikke noe krav om skade på den del som repareres eller skiftes. Klausulen måtte likevel ses i sammenheng med at «kravet om skade» var grunnleggende i NSPLs vilkår for kasko- og byggerisikoforsikring. Uten å avgjøre om ordlyden i klausulen omfattet feilmonteringen, uttalte retten at bytting av propellene måtte anses som en reparasjon uten konsekvensskader, og at utgiftene derfor ikke var erstatningsmessige etter NSPL § 19-5. Tilleggsklausulen utvidet farefeltet, men gjorde ikke noe unntak fra «grunnvilkåret om at skade må være inntruffet» (s. 135):

«Lagmannsretten legger avgjørende vekt på at dersom man fjerner kravet til fysisk skade, innebærer dette en forsikringsdekning av en helt annen karakter enn det som er grunnleggende ved kaskoforsikring. Det blir i så fall nærmest et garantiansvar, og det må etter lagmannsrettens syn kreves klare holdepunkter for en slik fortolkning.»

Lagmannsretten viste for øvrig til at tilleggsklausulen var utformet av verftet, og hadde ikke blitt drøftet nærmere eller vært noe tema mellom partene.

ND 2013 s. 257 NH og ND 2013 s. 128 Borgarting sett i sammenheng medfører således at det er vanskelig for et byggeverksted å få dekket mangelansvaret ved forsikring basert på standardvilkår. «Builders All Risk»-forsikringer av store offshore-prosjekter er her et unntak, se *ND 2010 s. 244 Gulating* nedenfor.

Byggekontrakter offshore

Kontrakter om bygging av oljeplattformer og andre store offshore-anlegg er noe for seg selv. De blir utarbeidet av ressurssterke parter ved omfattende forhandlinger, til dels over lang tid. Dokumentbunken må nødvendigvis bli anselig når kontraktens oppgave er å styre en flerårig gjennomføring av et stort og komplisert industriprosjekt beregnet på bruk i årtier. Samlet sett fremtrer derfor regelverket i kontrakten nærmest som altomfattende og uttømmende, og preget av høy detaljeringsgrad.⁵¹

Sentrale tema i en offshore byggekontrakt er leverandørens arbeidsomfang, herunder bestillerens adgang til å kreve tillegg og endringer, og leverandørens plikter og ansvar når det er feil eller mangler ved utførelsen. Dessuten skal vanligvis også bestilleren yte medvirkning av forskjellig slag ved gjennomføring av prosjektet, f.eks. levering av spesifikasjoner og utstyr og krav til verkstedets underleverandører. Potensialet for meningsforskjell når det gjelder enkeltheter i kontraktsforholdet, er følgelig stort, men det aller meste klarer partene selv å avklare underveis.

En og annen tvist fører likevel til søksmål. Det er ikke overraskende at det kan oppstå tolkningstvil om kontraktens krav til verkstedets byggearbeider, eller tvist om feil eller mangler ved utførelsen må tilskrives verkstedets forhold og være omfattet av dets utbedringsplikt etter mangelgarantien i kontrakten. I tillegg oppstår det særlige spørsmål når mangelansvaret er dekket av påkravgaranti fra verkstedets bank eller under

en «builders all risk»-forsikring tegnet av bestilleren. Mangels- og utbedringsoppjøret blir ofte komplisert. Det er derfor ikke overraskende at domstolene ved avgjørelsen av tvister knyttet til tolking av offshorekontrakter og deres bestemmelser – endog i større grad enn ellers i næringslivsforhold – i hovedsak bygger på ordlydens objektive meningsinnhold.⁵²

Verkstedsgaranti og funksjonsfordeling

ND 2010 s. 244 Gulating gjelder tvister under en EPCI-byggekontrakt for «Ringhorne» plattformen som var inngått mellom *Esso* og *Heerema F.G.*, og som oppstod fordi det før utløpet av verkstedet toårs-garanti viste seg at malingen på plattformen flasket av. Malerarbeidet var utført av en underleverandør på kontraktmessig måte, men selve malingen var ikke god nok, og hele plattformen måtte males om. *Esso* viste til verkstedets utbedringsplikt etter kontraktens garantiklausul og krevde kostnadene – vel NOK 120 mill. – erstattet. Kravet ble avvist av *Heerema* fordi malingen var blitt valgt fra *Essos* liste av prekvalifiserte leverandører og produkter, og *Essos* kvalitetskrav basert på NORSOK standard for malerarbeid som det var vist til i kontrakten, var oppfylt. Videre var den anvendte malingen også brukt ved mange offshore-prosjekter, og ingen kunne forutse den latente feil som heftet ved malingen.

Lagmannsretten kom til at det valgte malingsystemet var prekvalifisert i henhold til NORSOKs krav. *Retten flertall* (fire dommere) kom videre til at kontraktens mangelgaranti etter sin ordlyd innebar at *Heerema* garanterte at «Materials» skulle være fri for mangler. Når manglene ikke ble oppdaget ved prekvalifiseringen, måtte spørsmålet løses ut «fra den overordnede arbeidsdeling som hovedavtalen la opp til mellom partene». Det var *Essos* oppgave å utforme de spesifikasjoner plattformen skulle bygges etter, og disse som også omfattet maling, ble nedfelt i kontrakten. En detaljert ramme for malingsvalg var også utformet av *Esso*, i hovedsak ved henvisning til standarden i NORSOK. Det var imidlertid *Heerema* som etter kontrakten skulle forestå det konkrete valg av malingsystem, noe som også fulgte av kontraktens «Scope of Work» og av bestemmelser i vedleggene. Dette ble avgjørende (s. 257-58):

«Slik flertallet vurderer det foreliggende bevisbildet, kan det ikke være tvilsomt at selv om en prekvalifisering ikke hadde avdekket noen mangel og malingskombinasjonen ble valgt på dette grunnlag, så kan ikke det i seg selv ha som konsekvens at garantien i Hovedavtalen artikkel 21.1 ikke lenger gjelder. Flertallet leser garantien i artikkel 21.1 således at med mindre det kan påvises kritikkverdig opptreden fra ExxonMobils side eller det fremkommer andre konkrete forhold som helt eller delvis overfører mangelsansvaret til ExxonMobil – så må *Heerema* i kraft av den klare ordlyd i garantien hefte for at det valgte malingsystemet ikke var egnet for den aktuelle bruk. Det er ikke fremkommet at slike forhold kan henføres til ExxonMobil i saken.»

Flertallet la også vekt på at manglene ved malingen utviklet seg i løpet av meget kort tid, og at risikoen for dette måtte, i samsvar med «den klare oppgave- og ansvarsfordelingen» i hovedavtalen, plasseres hos *Heerema*.

Mindretallet (en dommer) mente derimot at det ikke forelå ansvarsgrunnlag. Arbeidsgrunnlag og kontrakt var utarbeidet av *Esso* som derfor måtte innestå for dokumentenes riktighet og kvalitet. Ved prekvalifiseringen hadde *Essos* godkjennelsesprosedyre sviktet og ikke avdekket skjulte feil, og det var ikke avdekket feil eller svikt ved *Heeremas* utførelse av malerarbeidet.

Utbedringskostnadene

I *ND 2010 s. 244 Gulating* ble også mangels-oppjøret ganske komplisert. Hovedavtalen artikkel 22 fastsatte to grunnlag for beregningen av leverandørens ansvar for utbedringskostnader. Har bestilleren selv foretatt utbedringen fordi leverandøren ikke har gjort eller har avvist å gjøre dette, har bestilleren krav på å få egne utbedringskostnader erstattet, men erstatningen er begrenset til leverandørens kostnader ved en utbedring dersom bestilleren ikke samtykker i at leverandøren foretar utbedringen. Her hadde *Esso* selv sørget for ommalingsarbeid for i alt nær NOK 97 mill., men *Heerema* hadde tilbudt å foreta utbedringen for ca. NOK 68 mill. og hevdet at *Essos* ikke hadde krav på høyere erstatning. *Lagmannsretten* kom imidlertid til at *Heeremas* utbedringsrett var bortfalt, og at *Esso* kunne kreve egne utbedringskostnader erstattet (s. 261-62):

«Oppsummert legger flertallet til grunn at *Heerema* etter hovedavtalen hadde en utbedringsrett ved skader i garantiperioden, men at denne var betinget av konkrete forslag til hvordan utbedringen skulle foretas. Utbedringsretten kan imidlertid ikke ut fra hovedavtalen sees å være betinget av at *Heerema*

samtidig må erkjenne ansvar for skaden. Men flertallet kan ikke se det annerledes enn at bibehold av utbedringsretten likevel må knyttes opp til at Heerema også har deltatt i den avklaringsprosess som nødvendigvis måtte gå forut for selve utbedringen, jf. «Contractors shall obtain Company's approval as to the remedial measures Contractor intends to implement» i artikkel 22.2. Med Heerema sin klare avvisning av fortsatt deltakelse i avklaringsprosessen – en prosess som åpenbart var helt nødvendig for å kunne påbegynne utbedringen av skaden – finner flertallet at selskapet derved også stilte seg på sidelinjen i forhold til senere å kunne hevde å ha sin utbedringsrett etter hovedavtalen artikkel 22.2 i behold.»

Essos Byggeforsikring

Esso hadde etter hovedavtalen artikkel 33 tegnet «Builders All Risk»-forsikring med egenrisiko på \$ 5 mill. BAR gjaldt til fordel for begge parter og dekningen omfattet også malingskadene og utbedringskostnadene. Det var Essos oppgave som forsikringstaker å gi varsel om skade og erstatningskrav til assurandørene, men varslet fra Esso ble gitt først etter at forsikringen var utløpt og ansvaret bortfalt. *Heerema* hevdet at dette måtte innebære at Heerema var uten ansvar for Essos utbedringskostnader. *Esso* var uenig i dette og hevdet at etter hovedavtalen artikkel 33.2 pliktet Heerema å underrette Esso om skader og mulig skadeomfang slik at Esso i tide kunne gi melding til assurandørene. Da Heeremas skaderapportering kom til Esso og ble sendt til assurandørene, var imidlertid forsikringen utløpt. Skaderapporteringen var mer enn et formkrav og var dessuten nødvendig også for å sikre Heerema egen forsikringsdekning.

Lagmannsrettens utgangspunkt var at Heerema ikke hadde egen varslingsplikt overfor assurandørene, men at selskapet etter artikkel 33.2 hadde «meldeplikt til Esso for enhver ('any') hendelse som kunne ('likely') medføre et krav i forhold til den forsikringsdekning» Esso pliktet å skaffe. Noe «forsikringsvarsel» ble imidlertid ikke gitt av Heerema før etter at forsikringen var utløpt. Det var nok Esso som hadde best oversikt over malingskadene som oppstod etter at Heeremas oppdrag var avsluttet og plattformen var i full drift, men før garantitiden var utløpt. Skadens omfang og økonomiske konsekvens var da ikke kjent, og Heeremas varslingsplikt var reelt begrunnet (s. 263):

«Når da Heerema – ved en forglemmelse eller misforståelse av hovedavtalens varslingsprosedyre – unnlot å følge avtalens artikkel 33.2 sin anvisning på fremgangsmåte for underretning til ExxonMobil om et skadetilfelle som med sannsynlighet ('likely') kunne bli en forsikringssak – kan ikke flertallet se at ExxonMobil derved kan holdes ansvarlig for den økonomiske konsekvens av Heeremas manglende varslingsplikt. Heerema hadde et selvstendig ansvar for å foreta oppfølging av sin egen risiko- dekning for eventuell mangelfull levering – inntatt i ExxonMobils forsikring. Til dette ansvaret var det nytt et varslingsplikt.»

Det ble også lagt vekt på at Heerema fra tidligere var kjent med varslingsregler og prosedyre for skade og mulig forsikringssak basert på Essos BAR-forsikring. Når prosedyrene ikke ble fulgt, måtte «Heerema bære risikoen for det økonomiske ansvar som for selskapets del følger av at forsikringstilfellet ikke ble meldt til forsikringsgiver innen fristen».

Lagmannsretten var imidlertid enig med Heerema i at Esso ikke kunne stilles bedre enn om forsikringstilfellet var blitt varslet i tide, og at Essos egenandel på \$ 5 mill. derfor måtte komme til fradrag i de utbedringskostnader som Esso kunne kreve.⁵³ *Retten* var også enig i at Heerema måtte godskrives et fradrag på NOK 8 mill. for spart vedlikehold for Esso som følge av om-malingen.

Påkravsgarantien

Esso hadde fått dekket sine utbedringskostnader ved å trekke NOK 122 mill. på påkravsgarantien fra Heeremas bank. Trekket på garantien oversteg imidlertid utbedringskostnadene på vel NOK 97 mill. og Esso pliktet derfor å tilbakebetale det overskytende beløp. I tillegg ble Esso dømt til å tilbakebetale egenandelen knyttet til Essos byggeforsikring (\$ 5 mill), verdien av spart vedlikehold som følge av om-malingen (NOK 8 mill.), og enkelte andre mindre poster. Resultatet var derfor at Esso ble frifunnet mot å tilbakebetale til Heerema ca. halvparten av de NOK 122 mill. Esso hadde trukket på garantien.

Forbud mot trekk på påkravsgaranti

En bank som har stilt påkravsgaranti, vil ikke innblandes i et mangeloppgjør mellom partene, og i mangel av rettslig forbud mot utbetaling tilsier egen renommerisiko at påkrav etterkommes. I *ND 2010 s. 244 Gulating* hadde Heerema begjært midlertidig forføyning mot Esso både i Nederland og Norge for å hindre at Esso ved påkrav til Heeremas bank utløste garantiansvar og fikk dekket sine utbedringskostnader før tvisten om mangelansvaret var avgjort. Men dette var motbakke. Påkravsbeløpet ble først satt på sperret konto, men senere utbetalt til Esso (*ND 2010 s. 244 på s. 246*). Heller ikke i *Rt-2015-1040* lyktes det et nederlandsk verksted å få forbud mot utbetaling under påkravsgaranti, men dette skyldtes at begjæringen om forbud ved norsk domstol ble avvist fordi saksforholdet manglet norsk tilknytning etter tvisteloven § 4-3.

Påkravsgaranti uten norsk tilknytning

Rt-2015-1040 var del av et sakskompleks som knyttet seg til en kontrakt mellom Samsung og Statoil om byggingen av toppdekket til Statoils «Valmon»-plattform, undergitt norsk rett og voldgift. Samsung engasjerte en nederlandsk underleverandør (*Hertel*) til å bygge boligkvarteret ved en kontrakt med norsk lovvalgs- og voldgiftsklausul. Hertel var der pålagt å sikre mulig mangelansvar overfor Samsung ved påkravsgaranti, noe Hertel fikk skaffet fra en belgisk bank. Da det oppstod tvist om sluttoppgjøret under kontrakten med Hertel, krevde Samsung 4 mill. euro utbetalt under bankgarantien, noe Hertel forgjeves søkte å hindre ved begjæring om midlertidig forføyning mot Samsung og den belgiske banken i Oslo.

Høyesterett avviste begjæringen fordi Samsung ikke hadde norsk verneting, og fordi en tvist om avkastningsgarantien manglet norsk tilknytning. At «andre deler av sakskomplekset» knyttet til «Valmon»-prosjektet hørte under avtalte norske tvisteprosedyrer og norsk domsmyndighet, var ikke nok. Høyesterett uttalte at «det skal spesielt mye til» for at et krav om midlertidig forføyning i en formuerettslig tvist har slik norsk tilknytning at kravet omfattes av norsk domsmyndighet. Jeg viser for øvrig til kommentarene i *ND 2012 s. xxi-xxv* hvor avgjørelsen er utførlig omtalt. Det påpekes der at *Rt-2015-1040* bare angikk et enkelt element i et omfattende internasjonalt flerpartsforhold mellom bl.a. Samsung, Hertel og den belgiske banken, og at ingen av partene hadde gjort bruk av de *norske* tvisteprosedyrer som var avtalt for tvister i de ulike kontraktene knyttet til «Valemon»-prosjektet. Garantiaftalen mellom Hertel og banken var også undergitt norsk rett med avtalt verneting i Stavanger.

Byggeleverandørens bankgaranti

Finanskrisen 2007–2008 skapte usikkerhet hos skipsbyggeverkstedenes underleverandører og førte til krav om bankgaranti ved levering av tjenester og utstyr. *ND 2011 s. 278 NH* som illustrerer dette, gjelder en kontrakt om montering av røranlegg på et skip under bygging, inngått i 2008 etter finansiell rekonstruksjon av skipsverftet. Underleverandøren krevde og fikk en garanti som selvskyldner fra verftets bank «som sikkerhet for rett betaling i forbindelse med montering av rør» i henhold til rørkontrakten «under forutsetning av at rørsystemet ... i sin helhet er montert bygg nr. 189». Garantien var maksimert til 30% av kontraktssummen og fastsatte månedlige ratebetalinger i prosent tilpasset rapportert fremdrift i monteringsarbeidet. Verftet misligholdt betalingsplanen før 30. april 2008 da rørmonteringen skulle være slutført, og verftets kontrakt ble da overtatt av et annet selskap etter at 40% av rørarbeidet og en del tilleggsarbeider var utført. *Underleverandøren* krevde at banken i samsvar med garantien utbetalte 30% av kontraktsbeløpet, men kravet ble avvist av banken fordi avtalte rørarbeider ikke «i sin helhet» var utført på nybygget da garantien utløp 30. mai 2008, og fordi kravet også omfattet tilleggsarbeider.

I *Høyesterett* fikk underleverandøren medhold i en 3 mot 2 dom. *Flertallet* viste til at garantien gjaldt skipsverftets plikt til «riktig betaling» etter kontrakten om rørarbeidene, og måtte derfor leses i sammenheng med den underliggende kontrakten slik at garantiansvaret blir utløst så snart en termin ikke betales ved forfall. Isolert kunne nok forutsetningen om at rørsystemet i sin helhet var montert i nybygget, tyde på at monteringen også måtte være avsluttet før garantien ble utløst. Det var imidlertid vanskelig å godta som «meningsfullt at en bank som stiller seg som selvskyldnerkausjonist for 'riktig betaling' av en kontrakt som fastsetter delbetalinger, samtidig som den bestemmer at kontrakten må være oppfylt i sin helhet før garantiansvaret utløses» (*ND 2011 s. 278 avsnitt 54*). Skulle garantien forstås slik at hele arbeidet må være oppfylt, ville den ikke gi underleverandøren noen reell sikkerhet ved fortløpende tjenesteyting. Dessuten var garantien utstedt av

skipsverftets byggelånsbank med egen innflytelse over verftets betalingsevne. Garantien innebar derfor at utestående beløp til enhver tid måtte være dekket innenfor en ramme på 30% av avtalt kontraktsbeløp. Innenfor fastsatt ramme måtte også vederlag for tilleggs- og endringsarbeider være dekket fordi etter kontrakten kunne skipsverftet kreve slike arbeider utført.

Mindretallet mente at garantien måtte tolkes etter ordlyden når det ikke var påvist at partene hadde en avvikende felles oppfatning om omfanget, og at det avgjørende var at rørarbeidene først var fullført etter at garantitiden var utløpt.

Sikring av verkstedkrav

Et skipsverksted som bygger eller reparerer skip, har *tilbakeholdsrett* i skipet til sikkerhet for sitt krav på vederlag med prioritet etter sjøpant, men foran andre rettigheter eller heftelser i skipet, jf. sjøloven § 54. Tilbakeholdsrett gir ikke salgsrett, men er et kraftig pressmiddel, og vederlagskrav fastsatt ved dom gir rett til utlegg i skipet med samme prioritet som tilbakeholdsretten.⁵⁴ Tilbakeholdsrett er imidlertid knyttet til verftets besittelse av skipet, og det skal ikke mye til før besittelsen anses oppgitt og tilbakeholdsretten bortfalt, se *ND 2011 s. 291 Hålogaland* hvor skipet etter endt reparasjon ble liggende ved verkstedkaien uten tiltak som hindret rederiet fra selv å hente skipet.⁵⁵

Arrest for verkstedkrav

Vederlag for reparasjoner på skipet er imidlertid også «sjørettslige krav» som kan sikres ved *arrest av skipet*, jf. sjøloven § 92 bokstav k) som omfatter krav på vederlag for leveranser til bruk ved «vedlikehold» av skipet, se *ND 2014 s. 317 ØL*. Kravet der gjaldt omfattende oppryddingsarbeider på et sterkt brannskadet skip som var omfattet av rederiets kontrakt med et dansk verksted om fjerning av avfall, rengjøring, rensing og klargjøring av skipet for sveisearbeider ved senere reparasjon i Romania. Avtalt pris på ca. 12 mill. euro var sikret ved garanti fra den svenske kaskoassurandøren mot at verkstedet frafalt rett til arrest og godtok at tvister skulle avgjøres i Hamburg. Omfanget av arbeidet ble imidlertid vesentlig større enn antatt, og verkstedet begjærte dansk arrest av skipet for 8. mill. euro til sikring av kravet på tilleggsvederlag etter kontrakten.

Østre Landsret kom til at verkstedets arbeid var «en forudsætning for skibets reparation og indgik dermed i den samlede proces for at sikre skibets bevarelse», og at vederlagskravet derfor var et sjørettslig krav som ga rett til arrest. Selv om den avtalte pris var sikret ved assurandørens garanti, var det imidlertid ikke grunnlag for å anta at verkstedet «ikke skulle have et usikret krav for utførte ekstraarbejder som anført i arrestbegæringen». Det forelå altså sikringsgrunn, og arresten ble stadfestet.

Oppussing av solgt bruktbåt

I *ND 2011 s. 155 Frostating* kom verkstedet i klemme mellom selgeren og kjøperen av en unik, men brukt mahognybåt som var levert av selgeren til verksted for full overflatebehandling, og deretter solgt «ferdig pusset» med levering fra verkstedet til kjøperen. Kjøpesummen ble betalt på forskudd, men selgeren gikk konkurs før verkstedarbeidene var ferdige, og kjøperen måtte også betale verkstedet for utført arbeid for å hindre tvangs salg av båten. Dette førte til tvist mellom konkursboet og kjøperen om retten til båten.

Boet hevdet at båten var omfattet av dets beslagsrett fordi ved konkursen hadde kjøperen ennå ikke fått overlevert båten og dermed oppnådd rettsvern for sitt erverv.⁵⁶ Verkstedet var likevel heldig – det slapp å bli innblandet i tvisten. Oppussingen av båten ble fullført, og konkursboet og kjøperen ble enige om at den part som fikk rett til båten, også skulle dekke kravet til verkstedet.

Lagmannsretten viste til at selgeren skulle levere båten etter å ha sørget for rehabiliteringsarbeidene, og til at det ved konkursen forelå en uavsluttet arbeidsprosess hvor det gjenstod betydelige arbeider før båten som avtalt kunne overleveres «ferdig pusset» fra verkstedet til kjøperen. Her forelå et forskuddsbetalt kjøp, og når selgeren og verkstedet ikke var klar til å overlevere båten før konkursen, kunne kjøperen ikke ha oppnådd rettsvern i forhold til konkursboet beslagsrett for kjøpet av båten.⁵⁷

Utenlandsk verkstedkonkurs

Etter norsk rett gis utenlandsk insolvensbehandling og konkurs ikke virkninger her i riket som er til hinder for at en kreditor forsøker å inndrive sitt krav ved utlegg i debtors norske aktiva, og et norsk utlegg kan derfor ikke omstøtes etter konkursloven §§ 5-8 og 5-9, se *ND 2013 s. 166 NH*. Bakgrunnen for saken var konkursen i det spanske verftet *Factorias Vulcano* i 2011 og to tidligere norske voldgiftsdommer (ND 2010 s. 69 og ND 2010 s. 94) som dømte *Vulcano* til å betale ca. 39 mill. euro i kanselleringserstatning for to byggekontrakter inngått med *Arrow Seismic Invest*, et engelsk datterselskap i den norske GPS-gruppen. En del av beløpet var dekket av bankgaranti, og *Arrow* grep sjansen til å få restkravet dekket da *Vulcano* noe senere i 2010 solgte to skip til bergenske rederier, *Armada Seismic Invest I* og *II*, og straks sikret seg norske utlegg for 10 mill. euro i *Vulcanos* fordringer på skipenes nye eiere. Etter at *Vulcano* hadde begjært spansk insolvensbehandling tidlig 2011, fremmet boet krav ved Bergen tingrett om at norske domstoler skulle anerkjenne den spanske konkursen og omstøte utleggene etter konkursloven §§ 5-8 og 5-9.

Høyesterett fastslo at norsk internasjonal insolvensrett måtte legges til grunn, og – etter en gjennomgang av rettskildebildet – at en utenlandsk konkurs ikke uten videre får hindringsvirkning for debtors eiendeler i Norge. Uten å ta stilling til om et utenlandsk bo kunne få åpnet «hjelpkonkurs» i Norge, og med støtte i Rt-2004-1018, kom *Høyesterett* til at utleggene tatt i debtors norske aktiva ikke kunne omstøtes (avsnitt 66):

«Dersom den utenlandske insolvensbehandlingen ikke hindrer enkeltforfølgelse mot debtors aktiva i Norge, kan den heller ikke gi grunnlag for å omstøte utlegg som kreditor har fått før åpningen av den utenlandske insolvensbehandlingen.»⁵⁸

Utleggene falt bort

Dermed var imidlertid ikke saken avsluttet. Før *Arrows* utlegg og *Vulcanos* konkurs var fordringene mot *Armada* visstnok avtalepantsett av verftet til dets spanske bank, noe *Armada* ble underrettet om. Ved levering av skipene fra *Vulcano* til *Armada*-rederiene høsten 2011 fikk banken etter påkrav til *Armada* full betaling slik at *Arrows* utleggspant i fordringene falt bort. *Arrow* mente at avtalepantet og betalingen til banken var ugyldig, og ved søksmål i Bergen ble banken holdt ansvarlig for at *Arrows* utlegg var falt bort fordi bankens påkrav til *Armada* inneholdt uriktige opplysninger. Selv om sendingen av påkravet, den skadegjørende handling skjedde i Spania, hevdet *Arrow* at den spanske banken kunne saksøkes ved skadestedsverneting i Bergen etter virkningsalternativet i Lugano artikkel 5 nr. 3. *Høyesterett* var enig i dette, og uttalte i Rt-2015-129 (avsnitt 42):

«I saka no hadde *Arrow* ein sikkerheitsrett, i form av utlegg i ei fordring mot eit selskap i Bergen. Skaden har i tilfelle oppstått ved at heile eller deler av sikkerheitsretten har gått tapt, som følge av det brevet som [banken] sende, og som det er gjort gjeldande inneheldt urette opplysningar. Det eventuelle direkte tapet er såleis i dette tilfellet oppstått i Bergen.»

Som det fremgår av kommentarene i ND 2012 s. xxxv-xxxvi, mente *Høyesterett* at det avgjørende i forhold til skadestedsverneting i Lugano artikkel 5 nr. 3 er hvor de «umiddelbare skadevirkninger» er oppstått. Med utgangspunkt i EU-domstolens avgjørelser kom imidlertid *Høyesterett* til at det her gikk et skille mellom rettsbrudd som påfører skadelidte et alminnelig formuestap (Rt-2011-897), hvor skaden må anses oppstått på handlingsstedet, og rettsbrudd som fører til direkte skade og tap på virkningsstedet som følge av bortfall av tinglyst utlegg som sikkerhetsrett (Rt-2015-129). *Arrows* erstatningssøksmål førte for øvrig ikke frem i tingretten, men dommen er anket til Gulating lagmannsrett.

Tolkingstradisjoner i sjøforsikring

At ulike typer av tings- eller ansvarsforsikring knyttet til sjøfartsforhold er undergitt norsk rett, innebærer – som uttalt i ND 2012 s. 233 *Borgarting* (på s. 237) – både at norsk bakgrunnsrett gjelder der annet ikke er avtalt, og at norsk rettstradisjon er avgjørende for avtaletolkningen. I norsk rett gjelder derfor det objektive tolkningsprinsipp når forsikringsavtalen er inngått av profesjonelle parter. I ND 2013 s. 257 NH (s. 261) uttales med støtte i tidligere rettspraksis (se note 52) at grunnlaget for tolkningen er «det objektive innholdet av forsikringsvilkårene slik disse naturlig språklig må forstås». Dette synspunktet er utdypet i ND 2013 s. 128 *Borgarting* (s. 133): «Det naturlige utgangspunktet vil være de enkelte ord og uttrykk som er anvendt, og hvilket meningsinnhold disse har ut fra vanlig språkbruk i forsikringsbransjen». Prinsippet om objektiv tolking er imidlertid ikke enerådende, og generelt vil en nok foretrekke andre tolkningsalternativ når det er påvist at

partene har hatt en avvikende felles oppfatning, eller hvis det «er vanskelig å godta som meningsfullt» å legge ordlyden til grunn ved kontraktstolkningen, jf. *ND 2011 s. 278 NH* (omtalt foran). Dette gjelder også på forsikringsområdet selv om regelen om objektiv tolking der synes å stå sterkere enn på andre områder.

ND-årgangene 2009 til 2014 inneholder en god del dommer som understreker betydningen av disse tolkningsprinsippene. Med årene er dekningsområdet for de ulike forsikringstyper fastlagt i hovedsak ved standardiserte forsikringsvilkår eller i kontraktspraksis, og tolkingsalternativer som bryter med det tradisjonelle dekningsfeltet for en forsikringstype, blir som regel avvist. Formålshensyn og rimelighetsvurderinger har vist seg å ha liten gjennomslagskraft, også når dette gir avgjørelser i forsikringstakerens disfavør. Eksempler på dette er *ND 2013 s. 257 NH* om ansvar for skade på skipsverftets leveranse (omtalt foran), og *ND 2009 s. 195 Frostating* om tap av oppdrettstorsk fra brønnbåt. Men objektiv tolking kan også gå ut over assurandøren. I *ND 2013 s. 296 SØHa* ble det antatt at en vanlig forsikring av NSAB-ansvar også dekket lasteskadeansvar ved en kombinert vei-sjøtransport som fullt ut var undergitt CMR, fordi assurandøren ikke hadde tatt særskilt forbehold om at slike transporter skulle utføres som multimodale transporter slik at ansvaret ble bestemt av sjørettslig regler.

Videre kreves det klar tale dersom særlige klausuler skal utgjøre tillegg til eller unntak fra standardvilkårene. I *ND 2013 s. 128 Borgarting* ble således en «Additional Perils Clause» i en byggerisikoforsikring etter NSPL ikke tolket som noe unntak fra hovedregelen der om at dekningen bare omfatter fysisk skade på skipet (foran, note 50). Også i *ND 2012 s. 233 Borgarting* stilles det krav om klarhet dersom særlige bestemmelser i forsikringer generelt basert på vilkårene i NSPL, skal forstås slik at deler av reglene i NSPL likevel anses fraveket eller unntatt.

Totaltapsforsikring og renteplikt

ND 2012 s. 233 Borgarting gjaldt kasko- og fraktinteresseforsikringer etter NSPL kapitlene 1-9 og 14 som bare gjelder ved totaltap av skipet. Hovedspørsmålet i saken gjaldt reglene i kapittel 5 om når kravet mot assurandøren er oppstått, forfallstidspunktet og renteplikt. Assurandørene hevdet at kravet først oppstod når sikredes rett til kaskoerstatning for totaltap var fastslått, men *retten* kom til at ulike bestemmelser om havarioppgjør i polisen ikke medførte unntak fra NSPL kap. 5. Spørsmålet om når kravet etter interesseforsikringene oppstod, og dermed om når forsikredes rett til renter begynte å løpe, måtte derfor avgjøres etter NSPLs regler og i tilfelle norsk bakgrunnsrett.

Lagmannsretten viste til at etter NSPL § 14-3 er rett til totaltapsersstatning fra kaskoassurandøren bare et vilkår for erstatning etter interesseforsikringen, og når § 14-3 ikke angir når retten til erstatning er oppstått, må tidspunktet for forsikringstilfellet være avgjørende. For å sikre full dekning av forsikredes tap, løper også en særskilt renteplikt fra meldingen om havariet og til forfallstiden for erstatningskravet (NSPL § 5-4). Forfallstiden følger av NSPL § 5-6, og uteblir betalingen, løper det deretter forsinkelsesrente etter § 5-6.⁵⁹

Forsinkelses- og avsavnsrenter

I tilfeller av forsinket betaling skal det derimot ikke beregnes forsinkelsesrente også for akkumulerte renter (Rt-1998-198). *Lagmannsretten* kom likevel til at dette ikke var til hinder for at forsikrede – selv om særlig hjemmel manglet – ble tilkjent en «avsavnsrente» slik som i Rt-2002-71, og fikk erstatning for tap ved at «rentetillegget i perioden etter at det skulle vært utbetalt sammen med forsikringssummen» ikke hadde stått til forsikredes disposisjon.⁶⁰

Reparasjonskostnader i kaskoforsikring

En av hovedreglene i kaskoforsikring etter NSPL er at assurandøren svarer for omkostningene ved å reparere skaden slik at skipet blir som det var før skaden inntraff, jf. § 12-1. Bestemmelsen minner meg om hva en engelsk dommer en gang sa: «it is one thing to put a rule of law in a nutshell and another thing to keep it there». Enkelbestemmelser i planen kan nok yte bidrag ved tolkingen, men hvilke kostnader som er «reparasjonskostnader», er likevel ofte omtvistet. Det påløper mange slags kostnader når et skip er på verksted, og for å få mest mulig dekket av assurandørene, prøver rederne seg ofte med vide tolkninger. Dette kan lett føre til kompliserte havarioppgjør med store saksomkostninger, hvor ikke minst bevis- og skjønnstema får bred

plass. Eksempler på dette er to omfattende, men rettskraftige dommer i *ND 2014 s. 114* og *ND 2014 s. 175*, begge fra *Gulating Lagmannsrett*.

Kostnader ved å snike i køen

I *ND 2014 s. 114 Gulating* fikk et skip propellskader under en ballastreise til Vancouver, og trengte å dokksettes der for reparasjon. Tidstap var ikke dekket under forsikringen, jf. NSPL § 4-2, og for å unngå tidstap i et godt marked, fikk rederiet en ledig dokk ved å betale verftet et «delay and disruption» honorar for at andre skip med dokkreservasjon ble satt på vent. Hovedspørsmålet var om honoraret var en kostnad omfattet av NSPL § 12-1, slik rederiet hevdet, eller om avtalen med verftet, som hevdet av assurandørene, var et ekstraordinært tiltak for å spare tid som bare dekkes innenfor den beløpsgrense NSPL § 12-8 fastsetter. I så fall var partene også uenige om hvor lang tid som var spart, om avtalt honorar var for høyt og en del andre spørsmål.

Etter å ha drøftet planmotivene kom *Lagmannsretten* til at honoraret ikke utgjorde en del av de ordinære kostnader ved reparasjon av skipet. Honoraret lå utenfor en naturlig tolking av begrepet «kostnad ved å reparere skaden» da det manglet «direkte tilknytning til selve skaden og reparasjonen av denne», og skulle sikre «tilgangen til dokken» (*ND 2014 s. 131*). Motivene til planen § 12-8 viste også at honorar for å oppnå umiddelbar plass i dokk, skulle anses som et «ekstraordinært tiltak». Det sentrale var at § 12-8 ga en særregel om kostnader for å spare tid, og at det etter oppbyggingen av avtaleverket var § 12-8, og ikke § 12-1, som regulerte slike tilfeller. Dessuten måtte tidsbesparelse godskrevet rederiet etter § 12-8 vurderes ut fra hvilke andre reparasjonsalternativer som forelå.⁶¹

Brenselsutgifter ved kaskoreparasjon

ND 2014 s. 175 Gulating gjelder forholdet mellom kostnader ved å reparere skade på skipet etter NSPL § 12-1 og kostnader under verkstedsopphold som enten er «normale driftsutgifter» unntatt etter planen § 12-5, eller «generelle kostnader» som fordeles etter planen § 12-14. I saken som gjaldt reparasjon av skader ved en gassutblåsning på en kombinert bore- og produksjonsrigg, var rederiets anførsel at det forelå bindende praksis som ga rederiet rett til å få dekket halvparten av brenselskostnadene under verkstedsoppholdet.

Lagmannsrettens oppfatning var at bare dokumenterte faktiske kostnader var erstatningsmessige, men godtok disspasjørenes oppfatning at ved fordeling etter planen § 12-14 kunne 25% av brenselskostnadene skjønnsmessig knyttes til verkstedarbeidene. Fordelingen måtte foretas etter «faglig forsvarlig skjønn», og det forelå ikke vesentlige innvendinger mot disspasjørenes skjønn.⁶²

Vareforsikring dekker fysisk tap

Også vareforsikringens hovedoppgave er å dekke fysisk tap og skade på godset under transporten. «Skadebegrepet» er likevel til dels tilpasset vareeierens reelle forsikringsbehov på ulike måter. I særlige tilfeller kan således vareeieren regne godset som tapt og kreve totaltapserstatning selv om godset rent fysisk ikke er gått tapt. Det skal her illustreres ved to svenske avgjørelser som gjelder tilfeller hvor forsikret transportrisiko førte til at godset likevel ikke lenger hadde vanlig kommersiell verdi for vareeieren.

Konvertering av forsinkelse til totaltap

Svenske vareforsikringsvilkår gir rett til erstatning for totaltap for gods som ikke har kommet frem til bestemmelsesstedet etter forsikringsavtalen innen 60 dager etter den tid som er avtalt eller som vil være en rimelig transporttid («konverteringsregelen»). I *ND 2009 s. 55 Disspasjøren i Sverige* var fristen satt ned til 30 dager i politen, men for øvrig var forsinkelsestap ikke dekket.

Bakgrunnen for «konverteringsregelen» i vareforsikring er nok at også reglene om transportørers lasteskadeansvar som forutsetter «konvertering» av lengre forsinkelser til totaltap. Etter CMR og veifraktloven § 31 første ledd kan godset regnes som tapt dersom godset ikke er utlevert til mottakeren innen 30 dager etter avtalt utleveringsfrist eller – i mangel av utleveringsfrist – innen 60 dager etter at fraktføreren overtok godset til

transport. En tilsvarende – men mer fleksibel – regel er sjøloven § 278 tredje ledd hvor fristen er 60 dager etter at godset skulle ha vært utlevert, men der regnes utleveringsfristen – i mangel av avtale – ut fra den transporttid «som det etter forholdene er rimelig å kreve av en omsorgsfull transportør», jf. § 278 annet ledd.

I *ND 2009 s. 55* førte et maskinhavari til at skipet ble forsinket, og at godset kom til Gøteborg – bestemmelsesstedet etter konnossementet – først dagen før utløpet av 30-dagersfristen i politen. Godset ble videresendt innenlands til vareeierens adresse i Borås som angitt i forsikringspolisen, men dit kom godset frem dagen etter utløpet av 30-dagersfristen. Dispasjøren la til grunn at en slik «normal ettertransport» etter sjøtransport også inngikk i transporttiden, og at konverteringsregelen derfor gjaldt. Men vilkåret var at godset kom frem for sent som følge av en hending som var omfattet av forsikringen. Her skyldtes tapet selve forsinkelsen, og ikke at godset var kommet bort eller gått tapt, og vareeierens krav gjaldt erstatning for indirekte tap oppstått fordi forsinkelsen gjaldt sesongvarer som måtte selges til halv pris. Tapet var derfor omfattet av polisens generelle unntak for tap ved prisfall og tap av marked.

Etter *min oppfatning* kan det neppe være riktig at en vareforsikrings unntak for forsinkelsestap også gis virkning i forhold til «konverteringsregelen» som er en spesialregel for tidsbestemt forsinkelse av godset. En annen sak er at selve forsinkelsen må skyldes risiko som omfattes av en «all-risks»-vareforsikring, her maskinhavariet. Dette er motstykket til at også sjøloven § 278 tredje ledd bare gjelder når forsinkelsen skyldes et forhold som transportøren er ansvarlig for etter sjøloven §§ 275 til 277. I så fall er poenget med «konverteringsregelen» i § 278 tredje ledd at vareeieren kan nekte å ta imot gods utlevert etter utløpet av fastsatt tidsgrense og kreve totaltapserstatning. Men vareeieren kan i stedet for å overlate («abandonere») godset til transportøren, velge å motta godset – når det kommer frem – og kreve vanlig erstatning for forsinket utlevering.⁶³

Vareeierens forsikringskrav i *ND 2009 s. 55* gjaldt imidlertid ikke totaltapserstatning etter konverteringsregelen, slik at assurandøren ved å betale ville få rett til godset. Godset ble der mottatt og videresolgt av vareeieren til halv pris, og det var det tap forsinkelsen og fallet i markedsverdi førte til, vareeieren ville ha erstattet. Dette er tap – slik dispasjøren la til grunn – som ikke dekkes under en vareforsikring, unntatt hvor salget er et tapsbegrensende videresalg foretatt etter avtale med assurandøren. En slik ordning burde nok inngå i varevilkårene fordi det er ikke lett for forsikrede å se at «konverteringsregelen» ellers bare gir sikrede et valg mellom totaltapserstatning og ingen erstatning. For øvrig er det nok et generelt behov for en vilkårsregulering av forsikredes stilling når godset ikke er fremme før utløpet av fastsatt utleveringsfrist, også for å få avklart om erstatningskrav mot transportøren tilkommer forsikrede eller assurandøren.

Markedsføringsforbud for legemidler

I *ND 2013 s. 48 Västra Sverige* var spørsmålet om vareassurandøren var ansvarlig for totaltapserstatning av tre partier av legemidler importert av et svensk medisinalfirma fra italienske og belgiske produsenter. Legemidlene som var temperaturømfintlige, skulle under transport oppbevares innen et intervall fra +2 til +8 grader. Legemidlene ble veitransportert i kjølevogn til Sverige, og etter avtalen pliktet transportøren å sørge for dokumentasjon av temperaturforholdene under hele transporten. Da varepartiene ankom til terminal i Ystad for utpakking og distribusjon, førte utilstrekkelig temperaturdokumentasjon til at det, i samsvar med EU-regelverket for distribusjon av legemidler, ble nedlagt forbud mot markedsføring av legemidlene i Sverige. *Importfirmaets* krav på erstatning for totaltap ble her gitt medhold.

Hovedspørsmålet i saken var om legemidlene kunne anses som tapt selv om det ikke var påvist at godset fysisk sett var påført skade ved uriktig temperatur under transporten. *Hovrätten* var enig med tingretten i at legemidlene likevel var totalskadet fordi dokumentasjonen for temperaturforholdene under hele transporten var mangelfull, og fordi det dreiet seg om en skade som typisk sett måtte anses som dekket under vareforsikringen. *Tingretten* hadde lagt vekt på at legemidler etter sin natur kunne være skadet uten at skade fysisk sett kunne påvises, og at EU av pasientsikkerhetshensyn krevde god dokumentasjon for at legemidlene var oppbevart på korrekt måte, før de kunne slippes ut i markedet. I forhold til legemidler måtte begrepene tap og skade tolkes slik at forsikret gods måtte anses ødelagt og tapt når det ikke lenger var brukbart til sitt formål og uten verdi for forsikrede som følge av regelverksbestemt markedsforbud.

Sjødyktighetsunntaket i P&I forsikring

En viktig del av vanlig P&I forsikring er dekningen av transportørers ansvar for lasteskade, jf. sjøloven §§ 275 og 276. Ansvar er ganske strengt, og – som ND 2011 s. 260 NH (omtalt foran ved note 4) viser – særlig hvis lasteskaden skyldes at skipet ikke var sjødyktig ved avgang fra lastehavnen. P&I dekker lasteskadeansvaret uavhengig om det er rederiet eller besetningen som ikke har gjort nok for å sikre at skipet da er sjødyktig, men unntar lasteskadeansvar som oppstår i tilfeller hvor rederiet «knowingly» lar skipet gå til sjøs i sjødyktig stand. Dette ser ut som et greit unntak, men rekkevidden i praksis avhenger av en avklaring av både rettslige og faktiske spørsmål.

ND 2009 s. 179 *Norsk voldgift* gjaldt P&I ansvar for lasteskaden oppstått ved et motorhavari som skyldtes at skipet ikke var sjødyktig ved avgang fra lastehavn. P&I klubben anførte at rederiets landbaserte organisasjon var klar over dette, bl.a. fordi det over tid hadde vært gjentatte problemer med hovedmotoren, og nektet derfor å dekke rederiets ansvar. Ut fra ordlyden i P&I-unntaket uttalte *Voldgiftsretten* at vurderingen av om rederiet må anses å ha kjent til at skipet ikke var sjødyktig ved avgang fra lastehavnen, berodde på følgende forhold:

- Ordet «knowingly» innebar et kunnskapskrav, dvs. rederiets landbaserte organisasjon må ha kjent til at skipet ikke var sjødyktig og likevel latt det tiltre reisen
- For at kunnskapskravet «knowingly» skal være oppfylt, trenger rederiet ikke å ha kjent årsaken til at skipet ikke var sjødyktig, men rederiet må vite at skipet er i en slik forfatning at et alminnelig fornuftig rederi vil komme til at skipet ikke bør påbegynne reisen fordi den vil medføre en større risiko for lasten enn ved vanlig ved sjøtransport
- Det gjelder ikke et krav om at rederiet også må regne med at lasteskade nødvendigvis må inntre og heller ikke at det er overveiende sannsynlig at lasteskade vil inntre
- Et rederi som kjenner den økede risiko for lasteskade og likevel sender skipet til sjøs, omfattes imidlertid av unntaket hvis lasteskade inntreer og lasteskaden ville vært unngått dersom skipet hadde vært sjødyktig
- Den sjødyktighetsmangel ved avgang fra lastehavn som forårsaket lasteskaden, må ha vært kjent for rederiet.

Voldgiftsretten konstaterte at rederiet nok var kjent med at det tidligere hadde vært gjentatte problemer med skipets hovedmotor, men konkluderte ut fra opplysningene i saken «at rederiet ikke kan anses å ha visst at skipet fortsatt var usjødyktig» ved avgang fra lastehavnen. P&I klubben vant derfor ikke frem.

Farekravet ved berging

Et hovedvilkår for rett til bergelønn er at det skip som mottar hjelp, er «i fare», jf. sjøloven §§ 445 og 441. Motstykket til dette er at skipet ved egen innsats kunne ha klart seg uten hjelp fra andre. Høyesterett har i tre dommer fastslått at begrepet «fare» i § 441 er *objektivt* og at det avgjørende er om skipet *reelt* har vært i fare.⁶⁴ Problemet er at det i ettertid kan være vanskelig å si noe sikkert om hvilken situasjon skipet egentlig befant seg i, og om hva som ville ha skjedd om hjelpen var uteblitt. Ytterpunktene er likevel klare. Det er altså ikke nok at skipet etter besetningens vurdering er i fare når det anmodes om hjelp, hvis skipet objektivt sett likevel burde og ville ha klart seg ved egne ressurser og tiltak (ND 1996 s. 238 NH). Omvendt kan bergelønn kreves selv om den skaderisiko som forelå, senere viste seg ikke å inntre, eller var så markert at den normalt ikke kunne ventes avverget av skipets besetning ved egne tiltak (ND 1999 s. 269 NH). Selv om farevurderingen er objektiv, må altså spørsmålet om skipet var i fare, vurderes ut fra den situasjon som faktisk forelå på bergingstidspunktet, og det er ikke uten videre avgjørende at det i ettertid kan fastslås at skipet faktisk og objektivt egentlig ikke hadde befunnet seg i fare, jf. ND 2004 s. 383 NH avsnitt (41) og (42), og kommentarene i ND 2009 s. xxxi-xxxiv.

Også i *dansk* rett er det nå fastslått at sjøloven § 441 benytter et *objektivt* farebegrep, se ND 2014 s. 265 DH. Vilkåret for rett til bergelønn er at «skibet har vært i fare for at blive ødelagt eller betydelig skadet, og skibet må ha været ude af stand til at redde sig ved egen hjælp» (ND 2014 på s. 296). Dommen stadfester ND 2010 s. 302 SøHa hvor ND 1999 s. 269 NH og ND 1996 s. 238 NH stod sentralt under prosedyren. Saken gjaldt en reke-tråler som fikk en revne i skroget under vannlinjen da den sammen med andre trålere fisket i isen utenfor Grønland, og det ba om og fikk hjelp ved to mobile pumper fra en av de andre trålerne, som også ledet konvoien ut av isen. Det ble lagt vekt på at mannskapet klarte å tette lekkasjen og reelt hadde situasjonen under kontroll bl.a. fordi tråleren selv hadde nok pumpekapasitet til å håndtere det vann som trengte inn i skipet.

Høyesteret kom derfor til at det ikke var godtgjort at skipet «ikke var i stand til at redde sig ved egen hjelp», og at den assistanse som var ytt, ikke hadde karakter av berging.⁶⁵

Tvangsbergning og oljesølsrisiko

Både i ND 2014 s. 265 DH og ND 2004 s. 383 NH legges det således til grunn at bergelønn ikke kan kreves når det ikke er godtgjort at skipet ikke var i stand til å håndtere situasjonen ved egne tiltak. Bergelønn kan derfor heller ikke kreves hvis rederiet mener at skipet kan klare seg selv og nedlegger «uttrykkelig og berettiget forbud» mot berging av skipet, jf. sjøloven § 450 annet ledd (tidl. § 224 annet ledd). Er havaristen et lastet tankskip eller et skip med mye bunkers om bord, kan imidlertid myndighetene i mangel av tiltak fra rederiet, ha adgang til å iverksette *tvangsbergning i statlig regi* for å forhindre eller begrense oljesøl fra skipet, jf. forurensningsloven § 7 første og annet ledd, jf. § 74. Foreligger en markert risiko for oljesøl i slike tilfeller, vil et bergingsforbud fra rederiet likevel ikke være «berettiget», og den som utfører tvangsbergningen, vil også ha rett til bergelønn, jf. ND 1983 s. 1 SH (Tsisis) på s. 33-34.

Forurensningslovgivning av offentligrettslig karakter vil således supplere de regler sjøloven gir om berging. Utgifter ved tvangsbergning, herunder bergelønn betalt til den staten fikk til å utføre bergingen, kan staten kreve erstattet etter loven § 76. Dessuten vil tvangsbergning utgjøre et «rimelig tiltak» for å avverge eller begrense oljesøl slik at bergelønn og andre kostnader, bl.a. en andel av statens kostnader ved permanent oljevernberedskap,⁶⁶ også omfattes av ansvaret for oljesølskade i sjøloven §§ 183 annet ledd og 191 annet ledd, jf. ND 1981 s. 1 Svea (Tsisis). Disse spørsmålene har jeg tidligere utførlig omtalt i kommentarene i ND 1981 s. viii-xii og ND 1983 s. ix-x, hvor også fordelingen av det samlede kostnadsansvar mellom skipets ulike assurandører er drøftet.

Statlig oljevernaksjon etter forurensningsloven

ND 2013 s. 245 *Gulating* (anke til Høyesterett nektet fremmet) omhandler en del av de samme spørsmål som *Tsisis*-saken, og kaster nytt lys over samspeilet mellom forurensningslovgivningen og de bergingsrettslige reglene. *M/S Fjord Champion*, som hadde mye bunkers om bord, kom i brann og grunnstøtte på et skjær utenfor Sørlandet, men uten å forårsake oljesøl. Skipet ble i rederiets regi trukket av skjæret og deretter tauet til Kristiansand, samtidig som Kystverket etablerte oljevernberedskap og mobiliserte fire fartøyer for å håndtere mulig oljesøl under bergingsarbeidet og tauingen av skipet til havnen i Kristiansand. Saken skilte seg imidlertid fra *Tsisis*-saken dels ved at rederiet selv håndterte bergingen av skipet og forholdet til bergerne, og dels ved at rammen for den statlige oljevernaksjonen nå var forurensningsloven §§ 7, 74 og 76.

Staten hevdet at rederiet pliktet å refundere utgiftene ved oljevernaksjonen. Loven § 74 ga staten hjemmel til å iverksette tiltak uten først å gi tiltakspålegg. Rederiets tiltaksplikt etter § 7 første ledd fulgte direkte av loven, og den oppsto og gikk langt ved fare for forurensning i sårbare områder. *Rederiet* avviste kravet fordi vilkårene for refusjon i loven § 76, jf. § 74 ikke var oppfylt når staten valgte å utstede pålegg til rederiet i stedet for straks å iverksette egne tiltak. Dessuten hevdet rederiet at det hadde oppfylt tiltaksplikten etter pålegget fra Kystverket og loven § 7 annet ledd, og at rederiets plikt til å iverksette tiltak for å bekjempe forurensning, bare oppstod ved faktisk forurensning. Rederiet var heller ikke varslet om at pålegget ikke ble ansett etterkommet, og vedtaket etter loven § 74 var derfor ugyldig.

Lagmannsretten ga staten fullt medhold. Rederiets tiltaksplikt etter loven § 7 første ledd inntrådte når det oppstod fare for forurensning. Skipet som var i brann, utgjorde utvilsomt en akutt fare for oljesøl i betydelig omfang, og faren var fortsatt stor også etter at skipet var trukket av skjæret. Tiltaksplikten etter § 7 første og annet ledd gikk langt fordi forbudet i § 7 første ledd også rettet seg mot å «ha» noe som kan medføre fare for forurensning, og det var derfor «i strid med loven å være eier av et havarert skip med risiko for oljelekkasje».⁶⁷ I forhold til tiltaksplikten var det heller ikke grunnlag for å skille mellom tiltak for å avverge mulig oljesøl og tiltak for å begrense et akutt oljesøl.

Videre mente *Lagmannsretten* at loven § 76, jf. § 74 annet ledd, ga staten rett til selv å iverksette tiltak dersom et pålegg om tiltak medførte at iverksettelsen av tiltakene ville forsinkes. I saken var det godtgjort at det bare var staten ved Kystverket som hadde nødvendig oljevernberedskap i akutte situasjoner, og at rederiet her ikke var i stand til å oppfylle sin tiltaksplikt. Rollefordelingen ble derfor at rederiet tok seg av havaristen, mens staten ordnet oljevernberedskap. Det pålegg som var gitt, omfattet tiltak både etter første og annet punktum i

loven § 7 annet ledd, og pålegget omfattet derfor ikke bare tiltak før oljesøl var oppstått. Etter loven § 76, jf. § 74 annet og første ledd, hadde staten derfor rett til refusjon av utgiftene til oljevernredskap både *før* og *etter* at Kystverket ga sitt pålegg til rederiet, og frem til havaristen var tauet til Kristiansand havn. Ansvar for kostnadene ved oljeverniltak under selve havneoppholdet i Kristiansand fulgte av særlig avtale.

Statens sjøveisansvar

ND 1983 s. 1 SH (Tsisis) omhandlet – som nevnt foran – flere viktige spørsmål knyttet til forholdet mellom reglene om berging og om ansvar for oljesølskade fra tankskip. Pussig nok ble likevel hovedspørsmålet til slutt om den svenske staten var ansvarlig for ulike tap påført rederiet fordi skipet gikk på en grunne i ytterkant av farleden, som ikke var avmerket på sjøkartet. En oppmålingsleder hadde påvist grunnen åtte år før ulykken, men i målerapporten til sjøkartverket ble grunnen ikke uttrykkelig omtalt, fordi den ble ansett å ligge nær, men litt utenfor farleden. Sjøkartverket fikk heller ikke behandlet rapporten, merket grunnen på sjøkartet og endret fyrets sektorer i de 8 år før Tsisis' grunnstøting. Resultatet ble at målelederens forsømmelse ved å ha unnlatt å si særskilt fra om grunnen, var omfattet av statens arbeidsgiveransvar, og rederiet vant frem med sitt krav mot staten om erstatning for de tap rederiet ble påført ved ulykken og ble dessuten fritatt for oljesølsansvaret.⁶⁸

Sluttstrek for "Rocknes"

Saksforholdet i ND 1983 s. 1 SH har meget til felles med *Rocknes*-saken i *ND 2011 s. 92 Gulating* (anke til Høyesterett nektet fremmet). Saken gjaldt en meget alvorlig ulykke i farleden utenfor Bergen i januar 2004 som skyldtes at skipet gikk på en grunne som ikke var særskilt avmerket på sjøkartet, og som lå nær, men noe innenfor dybdekurven på sjøkartet. Det sentrale i de innledende faser av saken var ulike spørsmål knyttet til rederiets rett til ansvarsbegrensning etter reglene i sjøloven §§ 170 flg. (nå §§ 171 flg.) og sluttstrek ble her satt i ND 2007 s. 110 NH, jf. to dommer av Gulating lagmannsrett i ND 2006 s. 248 og ND 2006 s. 252 som alle er omtalt i kommentarene i ND 2009 s. xiii-xvi.

Hovedspørsmålet også i *Rocknes*-saken ble til slutt statens ansvar for rederiets tap ved ulykken. Rederiet hevdet at forliset av *Rocknes* skyldtes uaktsomhet fra Sjøkartverkets side ved å unnlate å opplyse om dybdeforholdene der skipet grunnstøtte, eller mangler ved lostjenesten. Men i *ND 2011 s. 92 Gulating* ble staten frifunnet. Etter en vurdering av ulike saksforhold og meget omfattende og kompliserte bevisgrunnlag, kom *Lagmannsretten* til at grunnstøtingen var forårsaket av skipets feilnavigering, manglende styreegenskaper og dårlig sikt fra broen. Det er lite i dommen som belyser de prinsipielle spørsmål om statens sjøveisansvar.

Oslo i januar 2018

Erling Selvig

Noter

- 1 Se f.eks. ND 2011 s. 143 Borgarting, ND 2011 s. 178 Borgarting, ND 2013 s. 128 Borgarting, ND 2013 s. 176 Frostating, ND 2013 s. 245 Gulating, og ND 2014 s. 175 Gulating. – Eksempler på *begrenset ankesamtykke* gir ND 2011 s. 278 NH, ND 2013 s. 166 NH, ND 2013 s. 257 NH og ND 2014 s. 93 NH.
- 2 ND 2010 på s. 357, jf. ND 2012 på s. 399. Se for øvrig kommentarene i ND 2009 s. lxxvi og *Selvig*, Sjøtransportørens ansvarsperiode i *Festskrift till Jan Ramberg* (1996), s. 429, på s. 436-37.
- 3 Se ND 1993 s. 162 NH som gjaldt skip med beruset styrmann. Om forholdet mellom reglene om nautisk feil og opprinnelig sjøudyktighet i sjøloven § 276, se *Falkanger & Bull*, Sjørett, 8, utg. 2016, s. 294-97.
- 4 Felleshavaribidrag kan ikke kreves når skipets havari skyldes opprinnelig sjøudyktighet, se ND 1993 s. 162 NH og kommentarene i ND 1993 s. xii-xiii og ND 1999 s. xxxi,
- 5 Jf. kommentarene i ND 2012 xliii-xliv, hvor også andre spørsmål knyttet til ND 2014 s. 101 NH er omtalt.
- 6 Se kommentarene i ND 2009 s. lxxxi-lxxxiii.
- 7 ND 2014 s. 79 Borgarting (ND 2012 s. 139 Oslo) og ND 2008 s.327 Gulating, jf. kommentarene i ND 2009 s. lxxxiv og lxxxviii-lxxxix.
- 8 ND 2013 s. 89 FH (avsnitt 4) og ND 2008 s. 327 Gulating, på s. 335-36. Unntaket dekker for øvrig bare skader under sjø- eller jernbanetransport som omfattes av preceptoriske ansvarsregler, noe som ikke er tilfellet for norsk innenriks jernbanetransport (ND 2012 s. 139 Oslo, på s. 150). Se for øvrig *Bull*, Innføring i veifraktrett, 2. utg. 2000, s. 136 flg.

- 9 ND 2013 s. 89 FH avsnitt 17, som gjaldt veitransport i Finland som ledd i en kombinert transport via Åbo til Tyskland.
- 10 ND 2008 s. 403 DH og ND 2004 s. 253 DH, jf. kommentarene i ND 2009 s. Ixxxi-lxxxiii og xcii-xciii. Jf. også ND 1995 s. 238 NH og ND 2001 s. 70 DH.
- 11 ND 2001 s. 70 DH, ND 2005 s. 305 Borgarting og kommentarene i ND 2009 s. ciii-civ, jf. ND 2008 s. 403 DH og kommentarene i ND 2009 s. Ixxxiii-lxxxiv.
- 12 ND 2005 s. 309 Gulating og ND 2001 s. 70 DH. I *ND 2014 s. 101 NH* (stadfester ND 2013 s. 263 Gulating) fremmet transportøren regresskrav ved søksmål mot undertransportøren, men søksmålet ble avvist fordi underfraktførerens avtale med transportøren basert på NSAB, medførte at regresskravet var omfattet av voldgiftklausulen i NSAB.
- 13 ND 2010 s. 9 Svea (avtalt ansvarsbegrensning), ND 2012 s. 189 Oslo (bestemmelser om verneting og foreldelse) og ND 2014 s. 23 SH, på s. 26-28 og 40-43 (foreldelse etter NSAB § 29), jf. *Selvig i Knophs Oversikt over Norges Rett*, 10 utg. 1993, s. 630.
- 14 ND 2001 s. 70 DH, ND 2004 s. 253 DH og ND 2008 s. 403 DH, jf. kommentarene i ND 2009 s. Ixxxiii-lxxxiv, xcii-xcvi og ciii.civ.
- 15 Jf. ovenfor ved note 2, *Selvig*, Sjøtransportørens ansvarsperiode i *Festskrift till Jan Ramberg* (1996), s. 429, på s. 432 flg., og *Falkanger & Bull* l.c. s. 323-25.
- 16 ND 2013 s. 89 FH er utførlig omtalt nedenfor ved note 25.
- 17 ND 2012 s. 139 Oslo, på s. 152-57. Ved ankebehandling i ND 2014 s. 79 Borgarting tok lagmannsretten ikke standpunkt til dette spørsmålet, men kom til at underfraktføreren ikke kunne holdes ansvarlig for en lasteskade som transportøren var uten ansvar for, jf. note 13.
- 18 Jf. skillet mellom en selgers underleverandør og selgerens «alminnelige leverandører» i kjøpsloven § 27 annet ledd, jf. *Lilleholt, Kontraktsrett og obligasjonsrett*, 2017, s. 238.
- 19 ND 2014 s. 4 SH og ND 2011 s. 16 Svea adresserer ikke spørsmålet om senderen eller staten kunne kreve redningskostnadene dekket av jernbaneforetaket etter reglene i forurensningslovgivningen.
- 20 ND 1995 s. 173 DH som gjaldt reglene om erstatningsberegningen i den danske CMR-loven, jf. kommentarene i ND 2009 s. Iviii-lx.
- 21 Jf. ND 2012 s. 274 NH og kommentarene i ND 2012 s. xxvii-xxxiv om norske forpliktelser etter Lugano-konvensjonen.
- 22 Dommen og dennes forhold til reglene om suksessive veitransporter i veifraktloven kapittel VII drøftes i *Bull*, Innføring i veifrakttret, 2. utg. 2000, s. 127-33.
- 23 ND 1976 s. 1 NH (Rt-1976-1117) er i samsvar med alminnelige kontraktsregler i norsk rett, jf. *Selvig i Knophs Oversikt over Norges Rett*, 10 utg. 1993, s. 628-30.
- 24 Se kommentarene i ND 2012 s. xlv.
- 25 Etter avtalen skulle Perlos sørge for opplasting og surring av godset på underfraktførerens semitrailer, se ovenfor ved note 16.
- 26 Også på andre rettsområder er prinsippet om at avtale bare medfører rett, plikt og ansvar mellom partene, kommet under press som følge av endringer i leverandørstruktur og kontraktspraksis, se *Selvig i Knophs Oversikt over Norges Rett*, 10. utg. 1993, s. 628-630, og *Lilleholt* l.c. s. 376-83, 385-88 og – om utenlandsk rett – 388-90.
- 27 ND 1995 s. 238 NH og ND 2009 s. 432 SØHa, jf. ND 2001 s. 70 DH og ND 2005 s. 309 Borgarting og ovenfor ved note 12-14, 18 og 23. – I *engelsk* rett synes oppfatningen å være den samme, jf. *Messent & Glass*, CMR Contracts for the International Carriage of Goods by Road, 4. utg. 2018, para. 11.38, hvor det også fremgår at en restriktiv linje preger *tysk* rettspraksis.
- 28 ND 1998 s. 266 NH, jf. ND 2006 s. 184 NH.
- 29 Se kommentarene i ND 1997 s. xxi-xxv, ND 1999 s. xvii-xviii og ND 2003 s. xv-xvi. – Også vareassurandørene har søkt å unngå ansvar for tyveri og ran ved sikkerhetsforskrifter med ulike krav til selve gjennomføringen av lastebiltransport av godset, se kommentarene i ND 2009 s. cv-cviii.
- 30 Jf. kommentarene i ND 1999 s.
- 31 Se ND 2001 s. 70 DH, ND 2005 s. 305 Borgarting og kommentarene i ND 2001 s. xxx og ND 2009 s. ciii-civ.
- 32 Se kommentarene i ND 2009 s. cii-cv, ND 2003 s. xvi-xvii, ND 2001 s. xxix-xxx og ND 1995 s. xx-xxi.
- 33 Se særlig kommentarene i ND 2009 s. cii-ciii og ND 2003 s. xvii. Også *engelsk* rettspraksis har lagt seg på en streng linje, noe som nok skyldes at det sentrale begrep der er «wilful misconduct», se oversikten gitt i *Messent & Glass* l.c. para. 9.87 til 9.104.
- 34 Se ND 2011 s. 397 DH (ND 2009 s. 428 SØHa), ND 2014 s. 339 SØHa, ND 2013 s. 239 Sør-Gudbrandsdal, ND 2010 s. 373 SØHa, ND 2009 s. 419 SØHa, ND 2009 s. 118 Borgarting, ND 2005 s. 305 Borgarting og dommer nevnt i ND2003 s. xvii note 28. Sml. ND 2006 s. 184 NH, ND 2001 s. 70 DH og ND 2003 s. 195 SØHa.
- 35 ND 2011 s. 178 Borgarting og ND 2011 s. 210 Oslo
- 36 ND 2014 s. 249 DH (stadf. ND 2012 s. 289 SØHa), og ND 1995 s. 238 NH og ND 2009 s. 432 SØHa (omtalt ovenfor).
- 37 Jf. kommentarene i ND 2012 s. iv og viii, og ND 2014 s. 317 ØL. Om arrest for krav med sjøpant, se nedenfor ved note 42.
- 38 *Falkanger & Bull* l.c. s. 110, jf. også ND 2012 s. 386 DH (stadf. ND 2010 s. 326 SØHa).
- 39 Voldgiftsretten tok ikke standpunkt til om bortfrakteren som bestiller vil ha ansvar overfor byggeverkstedet, jf. ND 2009 s. 367, på s. 379. Funksjonsfordelingen mellom verksted og bestiller vil her oftest bli avgjørende, jf. bl.a. ND 2009 s. 126 Hålogaland og ND 2014 s. 244 Gulating (omtalt nedenfor etter note 52).
- 40 Slik også *engelsk* rett, se *Scrutton*, Om Charterparties and Bills of Lading, 22. utg. 2011, s. 81, 4-012(4).
- 41 *Scrutton* l.c. s. 82, 4-015(15).

- 42 Jf. kommentarene i ND 2012 s. iv og vi, og ND 2009 s. vi-viii.
- 43 Jf. kommentarene i ND 2012 s. vi-vii.
- 44 Lagmannsretten bygget her på Rt-1976-1117 (ND 1976 s. 1, på s. 8) som er omtalt ovenfor ved note 23. Se for øvrig *Selvig*, Det såkalte husbondsansvar, 1968, s. 76-79 og *Scrutton* l.c. s. 82, 4-014(13).
- 45 Klausulen innhold og form er i samsvar med de vidtgående «knock-for-knock» klausuler som det nå er vanlig å benytte i offshore kontrakter, se kommentarene i ND 2009 s. lxx.
- 46 Om rekkevidden av «knock-for-knock» klausuler, se kommentarene i ND 2009 s. lxx-lxxiv. Om tilsidesettelse av slik klausuler, se *Trine-Lise Wilhelmsen*, Liability and insurance clauses in contracts for vessel service in the Norwegian offshore sector, *Simply 2012* (Marlus no. 419) s. 81, s. 102 flg.
- 47 Se kommentarene i ND 2009 s. xxvii-xxviii hvor det er redegjort for dommen.
- 48 *Falkanger & Bull* l.c. s. 81-82, jf. *Selvig & Lilleholt*, Kjøpsrett til studiebruk, 5. utg. 2016, s. 376-77 og kommentarene i ND 2009 s. lxi-lxiii.
- 49 «Wingull»-dommen ND 1979 s. 231 er også drøftet i kommentarene i ND 2009 s. lxii-lxiii, jf. også *Falkanger & Bull* l.c. s. 82.
- 50 Se om NSPL § 12-4, *Wilhelmsen & Bull*, Handbook on Hull Insurance, 2. utg. 2017, s. 299-306.
- 51 Se nærmere *Kaasen*, Petroleumskontrakter, 2006.
- 52 *Selvig & Lilleholt*, Kjøpsrett til studiebruk, 5. utg. 2016, s. 331-32 med henvisninger til Rt-2002-1155 og annen norsk rettspraksis. Jf. også ND 2011 s. 278 NH (avsnitt 47 – 48) og ND 2010 s. 244 Gulating som begge omtales nedenfor.
- 53 Lagmannsretten bygget her på *Kaasen* l.c. s. 816 .
- 54 *Falkanger & Bull* l.c. s. 87 og 123-24.
- 55 Tidligere rettspraksis er omtalt i *Falkanger & Bull* l.c. s. 123.
- 56 Jf. *Falkanger & Falkanger*, Tingsrett, 8. utg. 2016, s. 766 flg.
- 57 Jf. *Falkanger & Falkanger* l.c. s. 768-69.
- 58 Dette synes å være i samsvar med dansk og svensk rett, se ND 1987 s. 120 SøHa og ND 1989 s. 87 Svea, jf. kommentarene i ND 1987 s. xi-xii og ND 1989 s. xi
- 59 Se ND 2012 s. 233, s. 240-42, og *Wilhelmsen & Bull* l.c. s. 359-61.
- 60 *Lilleholt*, Kontraktsrett og obligasjonsrett, 2017, s. 509.
- 61 Jf. *Wilhelmsen & Bull* l.c. s. 315-16.
- 62 ND 2014 s. 175 Gulating er utførlig kommentert i *Wilhelmsen & Bull* l.c. s. 284, jf. s. 309 og s. 316-17.
- 63 *Falkanger & Bull* l.c. s. 312.
- 64 ND 2004 s. 383 NH, jf. ND 1999 s. 269 NH og ND 1996 s. 238NH.
- 65 Resultatet og synspunktene i ND 2014 s. 265 DH ligger helt på linje med ND 2004 s. 383 NH, jf. kommentarene i ND 2009 s. xxxi-xxxiii.
- 66 Jf. Sjølovkomiteen uttalelse i NOU 1973:46 s. 18.
- 67 Lagmannsretten bygget her på *Backer*, Innføring i naturressurs- og miljørett (2002) s. 326, jf. s. 252.
- 68 Se kommentarene i ND 1983 s. v-viii, hvor det bl.a. fremgår at staten ikke ble pålagt ansvar for uaktsomhet ved myndighetsutøvingen av sjøkartverket.