

# NORDISKE DOMME I SJØFARTSANLIGGENDER

UTGITT AV  
NORDISK SKIBSREDERFORENING

Redaktører:

Professor dr. jur. ERLING SELVIG og førsteamanuensis HANS JACOB BULL

NORDISK INSTITUTT FOR SJØRETT

Redaksjonskomité:

Kontorchef JØRGEN BREDHOLT, professor jur. dr. KURT GRÖNFORS,  
høyesterettsadvokat lic. jur. OLE LUND, lagstiftningsdirektør  
LEIF SEVÓN, borgmästare fil. dr. GÖSTA WILKENS.

Redaksjonssekretær SIRI RAFEN

ARGANG 1981

OSLO 1983

---

RICH ANDVORD

## Kommentarer

Denne årgang er en av de mest omfattende på lenge, og er en ny bekreftelse på bredden i det nordiske domsmateriale innenfor sjøretten. En god del er også høyesterettsavgjørelser, men det er ikke lett å forklare hvorfor over halvparten av disse kommer fra den finske høyesterett. I år har vi også mottatt bidrag fra Island (s. 401), og ved professor *Bjørnsons* hjelp håper vi på ytterligere bidrag derifra i fremtiden.

Det utvalg av dommer vi kan presentere i år — som i tidligere år — gir først og fremst et bilde av *domstolenes* virksomhet. Doms-samlingen gir dessverre ikke noe godt inntrykk av den rettsutvikling som finner sted innenfor de store sektorer av sjøretten hvor *voldgift* dominerer, f.eks. certeparti- og skipsbyggingsforhold. Vi vet at voldgiftspraksis områdevis er ganske omfattende, men bare en liten del av materialet kommer redaksjonen ihende. En enda mindre del kan offentliggjøres — det er ikke lenger så lett å få nødvendig samtykke fra partene. Vi kan bare beklage og appellere til de nordiske sjørettsjurister om å legge større vekt på det positive i at domssamlingen også reflekterer vår voldgiftspraksis.

Et av formålene med domssamlingen er å gi et godt utgangspunkt for videreutvikling av nordisk rettsenhet. Et eksempel på at dette også lykkes er en *Islandsk høyesterettsdom* (s. 401) om et linjerederis ansvar for lasteskader når transporten utføres med innfraktet tonnasje («*Lulu*»-problemet). Som kjent fant den norske og svenske høyesterett i sin tid at ansvaret ikke hvilte på linjen, men på rederiet for det skip som utførte transporten (ND 1955 s. 81 og ND 1960 s. 349). En viss smidighet gjorde det senere mulig for Sjø- og Handelsretten å unngå dette urimelige resultat og den kontraherende transportør ble holdt ansvarlig (ND 1966 s. 352). Ved sjølovrevisjonen i 1970-årene ble også dette fulgt opp gjennom reglene i sjøl. § 123, jfr. § 95. Det er derfor interessant å konstatere at den nye løsningen nå har slått gjennom i islandsk rett og det uten lovgivning.

Et annet godt eksempel — også hentet fra linjefart — er Kristiansand byretts dom vedrørende *et linjeskips rett til å deviere til substitutthavn* i tilfelle av trafikkopphopning (s. 273). Byretten fant at en forventet forsinkelse på 12—14 dager i Amsterdam berettiget skipet til å losse i Antwerpen i h.t. Conlinebill kl. 16 c, og bygget her på en dom av Hovrätten för Västra Sverige i Svanholm-saken (ND 1967 s. 325).<sup>2</sup> Resultatet medførte forøvrig at retten slapp å

Nordisk  
rettsenhet

«Lulu-»  
problemet

Deviasjon

**Delivery  
orders**

ta standpunkt til en rekke interessante spørsmål vedrørende «delivery orders» utstedt av skipets agent og befrakteren, men meget av det relevante materiale er gjengitt i dommen.

**Ansvars-  
begrensning  
for ubåter**

Årgangen inneholder imidlertid også en dom av Hålogaland lagmannsrett (s. 152) som dessverre ikke synes å legge tilstrekkelig vekt på behovet for nordisk rettsenhet på sentrale sjørettsområder. Forholdet var at en norsk ubåt i neddykket tilstand pårente og skadet reketrålen til et fiskefartøy, noe staten ble holdt ansvarlig for både på culpa-grunnlag og etter saltvannsfiskel. § 65. Spørsmålet ble deretter om staten kunne begrense ansvaret for en slik skade etter sjøl. kap. 10. Lagmannsretten antok at ansvarsbegrensningen gjaldt for krigsskip (ND 1949 s. 532 NH) og kom til at dette også måtte gjelde neddykkede ubåter. Retten unnlot å ta hensyn til at Svea hovrätt hadde kommet til motsatt resultat (ND 1977 s. 13) og var ikke gjort oppmerksom på at dommen var stadfestet av den svenske høyesterett (ND 1978 s. 353). Hovrätten hadde lagt vekt på at krigsskip vanlig hadde meget liten netto-tonnasje og at begrensningsbeløpene derfor ble «mycket låga»:

«De nu angivna konsekvenserna av begränsningsreglernas tillämpning på krigsfartyg framstår som särskilt stötande när skadan — så som i det i målet aktuella fallet — orsakats av krigsfartygets speciella egenskaper. I de svenska och norske forarbeterna till förevarande lagregler har viss tveksamhet också yppats, huruvida begränsningsreglerna är tillämpliga i sådana fall.»

Den svenske høyesterett festet seg også ved den særlige risiko som neddykkede ubåter utgjør og pekte på at overflateskip ikke har noen mulighet til å forhindre slik skade ved å navigere etter sjøveisreglene. Det forelå derfor ikke noe vanlig kollisjonstilfelle som i den norske høyesterettsdommen fra 1949, og ubåtens ansvar var ikke undergitt begrensning.

Lagmannsretten og de svenske domstoler trakk altså ulike konsekvenser av den norske høyesterettsdommen fra 1949 som fastslår prinsippet om krigsskips rett til ansvarsbegrensning. I et spørsmål av denne type burde imidlertid lagmannsretten etter min mening ha lagt større vekt på den nyansering av prinsippet som svenske domstoler hadde utviklet. Nu, den svenske løsningen er i alle tilfelle lagt til grunn ved endringen av sjøl. kap. 10.<sup>3</sup>

**Oljesøl-  
ansvar**

De første saker om anvendelsen av lovgivningen om oljesølansvar bygget på konvensjonene fra 1969, har i senere år versert for de svenske domstoler, ganske særlig Svea hovrätt, og den svenske høyesterett har også måttet ta standpunkt til en del spørsmål. Jeg har tidligere kommentert *Sirocco*-saken hvor spørsmålet om skadelidtes plikt til å forhindre forurensningsskade og reduksjon av erstatningen p.g.a. uaktsomhet fra hans side sto sentralt (ansvarskonvensjonen art. III nr. 3).<sup>4</sup> Denne årgang inneholder hovrettens dom i *Tsesis*-saken (s. 1). Også der var uaktsomhet fra skadelidtes side et hovedproblem. Det var imidlertid den svenske stat som krevet erstatning, og foruten spørsmålet om reduksjon av

**Skadelidtes  
uaktsomhet**

erstatningen p.g.a. medvirkning oppsto spørsmålet om skipet var helt ansvarsfri etter regelen i ansvarskonvensjonens art. III nr. 2 c.<sup>5</sup> Dette ansvarsfritak gjelder skade som «was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function». Spørsmålet var om bestemmelsen og omfatter feil ved *sjøkart* utarbeidet av det svenske sjøfartsverket.

Rekkevidden av dette ansvarsfritaket har størst betydning for skadelidte som er privatpersoner; allerede reglene om skadelidtes medvirkning ville gi en domstol adgang til å frifinne skipet helt for den berørte stats krav. Når en privatperson krever erstatning, er det derimot bare hans uaktsomhet som utgjør relevant medvirkning, og spørsmålet om offentlig myndighet har utvist slik uaktsomhet som nevnt i art. III (2) c, blir dermed helt avgjørende for *skipets* ansvar overfor ham. Reglene medfører at risikoen for slike myndighetsfeil ikke omfattes av det objektive oljesølsansvar. Går skipet fri, kan det imidlertid bli vanskelig for skadelidte å få annen erstatning. Den uaktsomhet fra det offentliges side som begrunner ansvarsfrihet for skipet, gir nemlig ikke skadelidte automatisk noe krav på erstatning fra det offentlige. *Statens* ansvar kommer jeg tilbake til nedenfor.

Det er dette som er bakgrunnen for at *det internasjonale oljefond* er pålagt å erstatte slike skader, jfr. fondskonvensjonen art. 4 (2) som ikke inneholder noe tilsvarende ansvarsfritak. Derimot har fondskonvensjonen art. 4 (3) regler om nedsettelse av ansvaret p.g.a. skadelidtes medvirkning. Når — som i Tsesis-saken — erstatningskravet fremmes av en stat, vil art. 4 (3) også måtte omfatte uaktsomhet som omhandlet i ansvarskonvensjonen art. III (2) c. Resultatet i saker som Tsesis kan derfor bli at heller ikke fondet kommer til å erstatte statens skade, i et hvert fall ikke fullt ut. At fondskonvensjonen art. 4 (2) ikke inneholder noe ansvarsfritak vedrørende uaktsomhet hos myndigheter som har ansvar for «maintenance of lights or other navigational aids», betyr således ikke at slik uaktsomhet aldri vil medføre bortfall eller reduksjon av fondets ansvar, men overfor private skadelidte er fondets ansvar klart nok.

Den nye lovgivningen om oljesølsansvar inneholder et forholdsvis komplisert ansvarssystem basert på prinsippet om objektivt ansvar. Det er påfallende at spørsmålet om *skadelidtes uaktsomhet* likevel har stått sentralt i de første rettssakene. De retts tekniske hensyn synes ikke å være tillagt nødvendig vekt under det internasjonale konvensjonsarbeidet. Særlig kan det reises spørsmål om medvirkningsreglene i ansvars- og fondskonvensjonene, basert på simpel uaktsomhet, har fått noen heldig utformning, se hertil mine kommentarer i ND 1979 s. VIII—IX. Som vi skal se, inneholder imidlertid Tsesis-saken også andre sentrale spørsmål, bl.a. forholdet mellom oljesølslovgivningen og bergningsretten og spørsmålet om statens ansvar for *sjøkart*, fyr- og merkevesen.

## VIII

De endelige dommer i Sirocco- og Tsesis-sakene kommer i senere årganger. Tsesis-saken ble avgjort av høyesterett i 1983, og det er ennå ikke bestemt om anken over Svea hovrätts dom i Sirocco-saken fra 1982 skal slippe inn for høyesterett. Redaktørene har imidlertid lagt vekt på å gi en fullstendig presentasjon av disse sakene etter hvert som domsmaterialet kommer, også av den grunn at ankeinstanser ofte bare tar standpunkt til en del av de relevante spørsmål.

**Sjøkart-  
verkets  
uaktsomhet**

*Tsesis-saken* gjaldt et russisk tankskip som høsten 1977 gikk på en grunne i Stockholms skjærgård og 600 tonn olje rant ut. Tvangsbergning ble utført av et bergningsselskap på oppdrag av svenske myndigheter, som også gjennom kystvakten sørget for opprenskningsarbeidet. Den svenske stat holdt rederiet ansvarlig og krevet erstattet den bergelønn som var betalt til bergerne samt statens øvrige utgifter. Rederiet innvendte først og fremst at ulykken skyldtes at sjøfartsverket som tidligere var blitt gjort kjent med grunnen, hadde forsømt å få den riktig avmerket på sjøkartet. Dette var, hevdet rederiet, en forsømmelse på statens side «vid fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigeringen.»

Svea hovrätt, som fant at det var utvist forsømmelse fra sjøfartsverkets side når det gjaldt ajourføring av sjøkartet, kom til at tilfellet ikke gikk under den nevnte bestemmelse. Ønsket om et effektivt erstatningsvern tilsa en restriktiv tolkning av unntakene fra det objektive ansvar, og en vid tolkning av det aktuelle unntaket ville virke urimelig overfor private skadelidte som dermed måtte bære risikoen for uaktsomhet fra det offentlige side (jfr. ovenfor). Unntaket omfattet derfor — foruten fyr — bare «med fyrar jämnförbara anordningar», og sjøkart var ikke et slikt hjelpemiddel (s. 9—11). Denne tolkning som medførte objektivt ansvar for rederiet, er senere blitt sterkt omtvistet. Under det pågående arbeide med revisjon av ansvars- og fondskonvensjonene i IMO, er det (fra russisk side) fremsatt forslag om nødvendig utvidelse av ordlyden.<sup>6</sup> Da den svenske høyesterett i 1983 endret hovrettens dom og frifant rederiet kom flere ulike oppfatninger til uttrykk.

Hovrettens standpunkt medførte at den uaktsomhet på statens side som sjøfartsverkets forsømmelse utgjorde, måtte bedømmes etter reglene om skadelidtes medvirkning. Da det ikke forelå noen uaktsomhet på rederiets side, måtte en nedsettelse av erstatningen skje etter betydningen av statens uaktsomhet sammenholdt med de hensyn som motiverte skipets objektive ansvar. Dette tilsa forsiktighet, særlig ved simpel uaktsomhet, og skipet måtte bære  $\frac{3}{4}$  av skaden. Både i resultat og begrunnelse er dette i samsvar med norsk rettspraksis når det gjelder betydningen av skadelidtes medvirkning i forhold til regler om objektivt bedriftsansvar.<sup>7</sup>

**Bergelønn  
og andre  
utgifter ved  
avvergnings-  
tiltak**

En vesentlig del av statens erstatningskrav gjaldt kystvaktens omkostninger ved oljebekjempningen etter ulykken, dvs. lønn til personalet og kostnadene for fartøy som deltok i arbeidet. Rederiet bestred sitt ansvar for slike omkostninger fordi de inngikk i den

*permanente beredskap* og ville ha påløpt i alle fall. Fra statens side var det opplyst at omkostningene var beregnet i henhold til en tariff basert på prinsippet om at det offentliges «självkostnad för oljebekämpningen» skulle dekkes, og at omkostningene ikke ville ha vært mindre om et frittstående selskap hadde gjort jobben. Hovretten fant at statens krav var berettiget fordi reglene om at skipets ansvar også omfattet utgifter ved forebyggende tiltak («preventive measures») ellers skulle bli virkningsløse.

Dette syn er godt i samsvar med den norske sjølovkomiteens oppfatning når det gjelder erstatning av utgifter til permanent beredskap: «Etter komiteens mening er det naturlig at utgiftene til slikt utstyr omfattes av eierens erstatningsplikt, for så vidt utstyret er blitt forbrukt eller dets verdi redusert ved arbeidet med å avverge eller begrense skade i det konkrete tilfelle.»<sup>8</sup> Dagsrater for engasjerte fartøy, basert på naturlig allokering av «overhead» omkostninger, og lønn til fast ansatt personale bør således kunne medtas i erstatningskravet, noe som vil være av betydning i land som de nordiske med en viss stående oljeberedskap. Om det offentlige også kan inkludere tilsvarende omkostninger ved bruk f.eks. av militære mannskaper, brannvesen o.l. er ennå ikke avgjort.<sup>9</sup>

Et særlig spørsmål er i hvilken utstrekning vanlig *bergelønn* for bergning av et lastet tankskip kan ansees som del av utgiftene ved forebyggende tiltak. I Tsisis-saken hadde staten iverksatt tvangsbergning og betalt bergerne vanlig bergelønn (for skip og last) for innsatsen. Spørsmålet var om staten kunne kreve refusjon av skipet uavhengig av oljeansvarsreglene eller om skipet bare pliktet å dekke bergelønnen som en del av de erstatningsmessige utgifter ved forebyggende tiltak i h.t. oljeansvarsreglene. Realiteten i spørsmålet var da om bergelønnen kunne kreves dekket uavhengig av ansvarsgrensen for oljesølvansvaret, jfr. sjøl. § 270 og oljeskadeloven § 5. Under andre omstendigheter kunne det tenkes at staten ville være interessert i å kreve bergelønn erstattet som utgift ved forebyggende tiltak, f.eks. for dermed å nyte godt av den obligatoriske ansvarsforsikring og retten til «direct action» som er en del av oljeansvarssystemet.

Tilsvarende spørsmål oppstår også i tilfelle hvor bergerne selv holder skipet ansvarlig for bergelønn på vanlig måte. Det er åpenbart at oljeansvarsreglene ikke er ment å begrense rekkevidden av de bergningsrettslige regler og bergerne må fortsatt kunne påberope seg disse fullt ut. Bergelønnskravet som sådant er ikke gjenstand hverken for globalbegrensning eller begrensning etter oljeansvarsreglene. Når skipet har betalt bergelønn, oppstår imidlertid spørsmålet om rederiet kan melde beløpet i oljeansvarsfondet som en utgift ved forebyggende tiltak, jfr. sjøl. § 271, 4. ledd og oljeskadeloven § 8, 3. ledd. Omvendt kan det tenkes at bergerne selv — av ovenfornevnte grunner — ville være interessert i å kreve godtgjørelse for sin innsats etter oljeansvarsreglene,<sup>10</sup> men da oppstår vel spørsmålet om kravet skal beregnes etter bergningsrettslige regler eller som vederlag for utført arbeide. Forholdet

mellom oljesølsansvaret og bergningsretten omhandles utførlig i Svea hovrätts dom (s. 20—21). Hovedsynspunktet er at «I den mån syftet med bärgningen varit att, när olycka inträffat förebygga hotande oljeskada eller att begränsa inträffad oljeskada, omfattas således bärgningskostnaden av definitionen av begreppet oljeskada i oljeansvarighetslagen». Selv om bergningen også førte til at skipet ble berget, måtte *hele* bergelønnen for skip og last i og for seg kunne ansees som utgift ved forebyggende tiltak. Dette gjaldt både i forhold til skipets ansvar for slike utgifter og i forhold til rederiets rett til å melde betalt bergelønn som slik utgift i begrensingsfondet. Retten fastslo derfor at en berger kunne *velge* om han ville kreve sin godtgjørelse som vanlig bergelønn eller som erstatning for utgifter ved forebyggende tiltak, og staten — som hadde trådt inn i bergernes krav — sto i samme stilling. At det her gjaldt tvangsbergning gjorde ingen forskjell fordi kapteinen i alle fall ikke hadde hatt noen rimelig grunn til å motsette seg bergningen av skip og last.

Etter min oppfatning gir hovretten her fornuftige utgangspunkter for en nødvendig harmonisering av forholdet mellom bergningsretten og oljesølsansvaret. Bergning av lastede tankskip må nødvendigvis stå sentralt i arbeidet med å forhindre oljesøl samtidig som det fortsatt er behov for oppmuntring til å berge skip og last. Legislative hensyn taler derfor klarligvis for den løsning at det nye oljesølsansvaret ikke vil medføre noen innskrenkning i bergernes rett etter hittil gjeldende regler. Speilbildet av denne løsning, at bergningsretten ikke medfører noen innskrenkning i rekkevidden av oljeansvarssystemets regler vedrørende dekning av utgifter ved forebyggende tiltak, har også gode grunner for seg, men er nok likevel ikke like opplagt.

Hovretten legger altså til grunn at *hele* bergelønnen for skip og last må ansees som utgift ved forebyggende tiltak i forhold til oljeansvarssystemet. Dette vil gi en berger rett til å velge om han vil kreve sin bergelønn på vanlig måte — med den virkning at rederiet kan få refusjon ved å melde kravet i oljeansvarsfondet — eller kreve den erstattet av oljeansvarsfondet som utgift til ved tiltak til å forhindre oljesøl. Den «*overlap*» mellom regelsettene som dermed blir resultatet trygger bergerens stilling og bidrar til å sikre at slike bergningsaksjoner blir gjennomført. I forhold til andre skadelidtes rett til erstatning fra begrensingsfondet vil heller ikke hans *valg av fremgangsmåte* i så fall kunne få noen reell betydning. Derimot vil hele bergelønnen bli belastet fondet og dermed generelt sett *forringe de andre skadelidtes dekningsmulighet* og også ha konsekvenser for de impliserte kasko-, vare- og ansvarsassurandører. I første omgang må beløpet dekkes av P & I assurandøren. Som vi skal se straks nedenfor, kan disse problemer løses ved en etterfølgende fordeling på de ulike interesser slik at likevel bare en del av bergelønnen blir belastet begrensingsfondet og P & I assurandøren.

I lys av dette kan det spørres om det ikke tross alt ville være

## XI

enkler med en «*back-to-back*»-løsning hvoretter *bare en del* av bergelønnen for skip og last ble ansett som utgifter ved forebyggende tiltak etter oljeansvarssystemet, og resten som vanlig redningsomkostning for skipet og lasten. I en sak som Tsesis ville det i så fall måtte foretas en skjønnsmessig fordeling av bergelønnen som redningsomkostning for alle de tre interesser skip, last og oljeskade, i hvis fellesinteresse omkostningene er pådratt. Ved på denne måte å avgjøre hvor stor del av beløpet som kan meldes i oljeansvarsfondet (resten går til fordeling i fellehavari), avgjøres også reelt fordelingen mellom de impliserte assurandører.

En slik ordning vil unektelig virke uvant i forhold til bergningsrettslige tradisjoner og den sjøforsikringspraksis den er grunnlaget for. Vi er jo vant til at bergelønnen i sin helhet går til fordeling i fellehavari. Det nye oljesølsansvaret har imidlertid endret situasjonen vesentlig ved sine regler om erstatning for utgifter ved forebyggende tiltak. Svea hovrätt må ha rett i at bergning for å unngå oljesøl er et slikt tiltak og at bergelønnen dermed omfattes av definisjonen av utgifter til forebyggende tiltak. Tradisjonen kan neppe tillegges den vekt at en bergelønn aldri kan være en slik utgift; det ville være delvis tilsidesettelse av ordlyden i oljeskadelovgivningen. Valget står derfor mellom «overlap» og «back-to-back» løsningene. Den sistnevnte har den fordel at fordelingen foretas på et tidlig stadium, men vil altså bryte med bergningsrettslige tradisjoner. Den førstnevnte løsning betyr fordeling i et avsluttende oppgjør og vil foregå mellom de berørte assurandører på sjøforsikringsrettslig grunnlag. Tilsvarende fordelingssituasjoner finnes det mange av innen sjøforsikring. Den «overlap» løsning Svea hovrätt la til grunn har derfor den fordel at den bryter minst med tradisjonene, og den vil kanskje derfor vise seg som den lovdyktige.

Svea hovrätts løsning medfører altså at hele bergelønnen kan meldes i oljeansvarsfondet, enten som følge av krav fra bergerne eller som et refusjonskrav fra rederiet. I mangel av et etterfølgende fordelingsoppgjør ville dette som nevnt redusere dekningsprosenten for de øvrige skadelidte p.g.a. oljesølet og bety at bergelønnen ble dekket under P & I-forsikringen. Bergelønnen er klarligvis en redningsomkostning for å unngå ytterligere oljesølsansvar, men samtidig er den også redningsomkostning i forhold til skip og last og kasko- og vareassurandørene. Det vil derfor både av hensyn til de øvrige skadelidte med krav i begrensingsfondet og P & I-assurandøren være urimelig om det ikke skulle skje et etterfølgende regressoppgjør med kasko- og vareassurandørene. Oppgjøret lar seg lettest gjennomføre ved at P & I-assurandøren innrømmes *delvis* regress og at det beløp som kasko- og vareassurandørene betaler går til reduksjon av bergernes krav eller rederiets refusjonskrav i fondet. Dermed stilles alle parter som om kasko- og vareassurandørene hadde dekket sin forholdsmessige del allerede fra

**Fordelingen  
av rednings-  
omkostninger  
mellom  
assuran-  
dørene**



først av. Slik dekning har forøvrig rederiet adgang til å kreve uten først å melde sitt refusjonskrav i oljeskadefondet.

Tradisjonelt har bergelønn for skip og last blitt dekket fullt ut av kasko- og vareassurandørene. Dette skulle i og for seg tale for *full* regressrett. I tilfelle som Tsesis vil imidlertid (tvangs-)bergningen nettopp være begrunnet i avvergelse av oljeskade og dermed også P & I-ansvar. Slik bergning kommer derfor alle assurandører til gode. Rimelighetsgrunner tilsier en fordeling, men det er ikke til å unngå at den må foretas på konkret og skjønnsmessig grunnlag, jfr. Norsk Sjøforsikringsplan 1964 § 69. En slik løsning vil være i samsvar med professor *Brækhus'* voldgiftsdom i *Stolt Condor*-saken (ND 1978 s. 139).<sup>11</sup> For denne løsning taler også at bergelønnen i praksis ofte settes noe høyere enn vanlig når bergningen har ført til avvergelse av oljesøl og oljesølsansvar av betydning, noe som for øvrig har støtte i Lloyd's Open Form 1980.<sup>12</sup> En annen sak er at de impliserte assurandører gjennom avtale kan etablere en annen fordeling, f.eks. at kasko- og vareassurandørene i alle tilfelle skal bære det hele.<sup>13</sup>

Hvis bergelønnen i tilfelle som her er nevnt, blir dekket av kasko- og vareassurandørene, må selvsagt løsningen på fordelingsproblemet bli den samme. Det er et anerkjent prinsipp at det underliggende forhold ikke skal påvirkes av hvem som faktisk dekker et krav i første omgang.

**Bergningsaksjonens formål**

Det som her er sagt om forholdet mellom oljesølsansvaret og bergningsretten tar sikte på tilfelle som Tsesis hvor et av hovedformålene med bergningsaksjonen var å unngå oljesølsansvar. Forholdet blir anderledes dersom *bergningen ikke vil ha betydning for oljeskadens omfang*, f.eks. fordi den skjer etter at oljen er lekket ut eller fordi det ikke foreligger noen risiko for oljesøl. Da vil bergningsreglene alene måtte bli avgjørende for bergernes og rederiets rettsstilling. Omvendt kan det tenkes tilfelle hvor det økonomisk sett *ikke er grunnlag for å berge havaristen, og hvor hele poenget med en bergningsaksjon vil være å unngå oljesøl*. I så fall vil bergernes rettsstilling — i mangel av avtale — bestemmes av oljeansvarsreglene, og bergerne vil kunne kreve godtgjørelse for sitt arbeide i form av erstatning for forebyggende tiltak (ovenfor note 10). Bergernes krav må vel da beregnes med utgangspunkt i reglene om vederlag for utført arbeid og ikke under direkte hensyntagen til det bergningsrettslige oppmuntringsprinsipp. Reelle hensyn tilsier imidlertid at godtgjørelsen også i slike tilfelle settes ganske rundelig; i våre dager er det vanskelig å hevde med overbevisning at det i forhold til oppmuntringsprinsippet er grunnlag for å sondre mellom, på den ene side, skip og last og, på den annen side, eiendom og miljøverninteresser truet av oljesøl. Dette er et problem som nødvendigvis må bli trukket inn i diskusjonen om revisjonen av den nå mer enn 70 år gamle bergningskonvensjon.<sup>14</sup> Heller ikke bergningsinstituttets verdigrunnlag kan i lengden unngå å bli påvirket av endret samfunnsoppfatning.

### XIII

I Tsesis-saken hevdet rederiet at staten var ansvarlig fordi sjøfartsverket hadde forsømt å avmerke den grunne skipet gikk på, til tross for at verket noen år tidligere var blitt gjort kjent med den. Rederiet krevde derfor erstatning av staten for kaskoskaden, bergelønningen og det oljesølansvar skipet i tilfelle ble påført, og det fikk medhold av hovretten (s. 16—19). Det er interessant å merke at statens ansvar for sjøkartverkets ansatte ble bedømt etter de alminnelige regler om arbeidsgiveransvaret i skadeståndslagen kap. 3 § 1 og ikke etter kap. 3 § 2 om myndighetsutøvelse. Etter rettsens mening forhindret dette likevel ikke at «vid bedømmingen av om fel eller försummelse föreligger hänsyn måste tas till att verksamheten innehåller vissa drag som har karaktär av myndighetsutövning». Ved culpavurderingen måtte det derfor tas noe hensyn til kap. 3 § 3 som gjør ansvaret for myndighetsutøvelse betinget av «om de krav har blivit åsidosatta som med hänsyn till verksamhetens art och ändamål skäligen kan ställas på dess utövning». Til tross for disse reservasjoner synes hovretten å ha lagt en forholdsvis streng culpa-norm til grunn.

**Statens ansvar for sjøkart, fyr- og merkevesen**

Resultatet synes å være godt i samsvar med *finsk* rettspraksis når det gjelder statens ansvar for misvisende sjøkart, merking av farleder og vedlikehold av fyr. Det foreligger en rekke finske dommer som pålegger staten ansvar for skader på skipet basert på alminnelige culpaspørsmål.<sup>15</sup> Den *norske* høyesterettspraksis står i skarp kontrast til dette; det har ennå ikke lyktes å få staten dømt til å betale erstatning.<sup>16</sup> Prinsipielt svarer staten også etter norsk rett for uaktsomhet i forbindelse med sjøkart, fyr og merkevesen, men den culpastandard som er blitt lagt til grunn, synes å være påtagelig mildere overfor staten og dens ansatte enn hva som gjelder i andre livsforhold og — som nevnt ovenfor — i svensk og finsk rett. *Tirrana*-saken fra 1970 inneholder for så vidt en representativ sammenfatning av tingenes tilstand:<sup>17</sup>

«Jeg kan ikke se at det er grunnlag for å anta at Fyr- og merkevesenet prinsipielt står i noen annen stilling når det gjelder statens ansvar for sine tjenestemenn enn andre statlige, fast organiserte tjenestegrener som har til oppgave å yte service eller skape ferdsels- og trafikksikkerhet osv. — hva enten det dreier seg om virksomhet til lands eller langs kysten. Det gjelder her samfunnsmessige fellesformål som staten har påtatt seg å ivareta. Det står da for meg slik at borgerne må kunne vente — og må kunne handle i tillit til — at vedkommende tjenestegren holder en faglig og administrativt forsvarlig standard *innenfor rammen av de vedtak som er truffet og de bevilgninger som er gitt av de øverste statsmyndigheter*. På den annen side: reises det krav mot staten som ligger utenfor denne ramme, med andre ord krav om at staten skal gjøre mer og løse andre og større oppgaver enn den til enhver tid har påtatt seg, kan det vanskelig bli tale om for domstolene å akseptere dem som grunnlag for erstatningssøksmål.

Jeg finner altså å burde gå ut fra at også innen Fyr- og

merkevesenet må den regel gjelde at dersom det forsettlig eller uaktsomt er begått feil eller utvist forsømmelighet i tjenesten og dette med adekvat virkning har gjort seg gjeldende i et hendelsesforløp som har ført til en ulykke, vil staten kunne bli ansvarlig, helt eller delvis. Men en spesiell begrensning synes å være naturlig og riktig når det gjelder offentlig virksomhet som tar sikte på å bidra til å skape ferdsels- og trafikkikkerhet, slik som Fyr- og merkevesenet gjør det: Feil og forsømmelighet som skal kunne lede til rettslig ansvar, må fremtre som *et betydningsfullt avvik* fra den grad av trygghet for de sjøfarende som virksomheten tar sikte på å tilveiebringe.» (Min uthevelse.)

Disse prinsipper stemmer ganske godt med norsk rettspraksis fra andre livsområder, f.eks. statens veinett, hvor domstolene også har vært meget tilbakeholdne med å konstatere uaktsomhetsansvar for staten.<sup>18</sup> Etter min oppfatning taler vesentlige grunner imot den linje domstolene her har lagt seg på. Det er f.eks. vanskelig å forstå hvorfor manglende bevilgninger skal være unnskyldningsgrunn for staten når pengemangel ikke er det i privat virksomhet. Men alt dette vil det føre for langt å komme inn på her.

Statens  
ansvar  
for los

Etter norsk rett har staten heller ikke ansvar for en statslos' uaktsomhet; under utøvelsen av sin funksjon anses losen å være i skipets tjeneste, jfr. sjøl. § 233.<sup>19</sup> På dette punkt befinner likevel norsk rett seg neppe i noen særstilling i forhold til svensk<sup>20</sup> og finsk rett. I finsk rett har riktignok staten et subsidiært ansvar for skade voldt av los, men som den finske høyesterettsdom i denne årgang viser (s. 72), er dette ansvarets praktiske betydning forholdsvis liten. Dommen fastslår at losens eget ansvar kan lempes etter alminnelige rimelighetssynspunkter og uten hensyn til statens subsidiære ansvar. Den tilkjente erstatning blir dermed meget beskjeden i forhold til skaden. I andre tilfelle av arbeidsgiveransvar er det derimot arbeidsgiverens og ikke den ansattes forhold som er avgjørende for om lempning skal foretas (Rt. 1978.1062).

Sjøforsikring

Årgangen inneholder hele 11 dommer i sjøforsikringssaker. Det er kanskje tidstypisk at i over halvparten av dem bestrider assurandøren sitt ansvar under henvisning til at sikrede har forsømt omsorgsplikter. Regler om usjødyktighet, sikkerhetsforskrifter, farendring og fremkallelse av forsikringstilfellet har fått øket aktualitet. I mange av sakene står naturlig nok bevisbedømmelsen sentralt. Av rettslig interesse er det imidlertid å notere at ved lystbåtforsikring blir en far som under lån av sin datters båt fremkaller havariet identifisert med datteren som forsikringstager (s. 337). Noteres bør også at når en fiskebåt synker på vei til havn etter å ha grunnstøtt, skal forholdet bedømmes etter reglene om redningsforanstaltninger (NSPL §§ 52—53) og ikke etter reglene om sikredes omsorgsplikter (§§ 44, 45 og 56), se Hålogaland lagmannsretts dom s. 165.

Den mest kjente av disse sakene er vel *Vall Sun* (s. 347). Den gjaldt et gammelt liberty-skip som havarerte i koreansk havn hvor

det skulle leveres til opphugning. Etter ankerdregging i havnen voldte skipet skade på et annet skip og på havneanleggene. Tvisten gjaldt rederiets ansvarsdekning. Assurandøren mente at årsaken til havariet var at skipet var i for dårlig stand, og han bestred sitt ansvar ved henvisning til klasseforutsetning, opplysningsplikt, farendring, brudd på sikkerhetsforskrifter og usjødyktighet. De fleste innsigelser ble forkastet av *voldgiftsretten* (Gram, Lødrup og Vefling), men retten antok at skipet var usjødyktig som følge av for svak fremdriftsevne og påla rederiet selv å bære  $\frac{1}{4}$  av skaden, jfr. NSPL § 20. Saken viser fremfor alt hvor vanskelig det er for assurandøren å bestride sitt ansvar på slike grunnlag når han først har akseptert forsikring for et gammelt og opphugningsmodent skip. Det gamle ord om at det er bedre å være føre var enn etter snar gjelder også her.

Voldgiftsretten godtok at innmeldelse av skipet i P & I-klubben bygget på forutsetningen om at skipet hadde klasse. Etter NSPL § 31 er imidlertid det formelle klassebegrep avgjørende og om skipet fylte klassens materielle krav var derfor uten betydning. Etter rettens oppfatning gikk også forhold vedrørende klassen inn under opplysningspliktreglene, men rederiet kunne etter omstendighetene ikke bebreides for å ha unnlatt å opplyse at 4-års klassen var forfalt uten midlertidig forlengelse. Forøvrig var det ikke årsakssammenheng mellom havariet og dette forhold. Voldgiftsretten var også enig i at det kunne foreligge farendring når skipets tilstand p.g.a. manglende vedlikehold synker under et visst nivå, men da skipets tilstand tross alt ikke var blitt vesentlig dårligere i forsikringsperioden, førte heller ikke dette synspunkt frem. Endelig mente retten at plikten til å følge klasseinstitusjonens regler for periodisk besiktigelse og til å tilkalle klassen i havartilfelle var sikkerhetsforskrifter etter NSPL § 49, men etter de faktiske forhold var det her ikke noe vesentlig brudd på disse fra rederiets side.

For samtlige av disse punkters vedkommende kan man altså si at assurandøren stort sett fikk medhold i jussen, men tapte på faktum; bevisvanskene var åpenbare. Riktignok ble rederiet tilregnet usjødyktighet p.g.a. svak fremdriftsevne og fikk sin erstatning noe redusert, men dermed var også en for assurandøren tilsynelatende opplagt sak tapt. Det er forståelig at assurandøren deretter benyttet seg av adgang til *overvoldgift*, og dette skapte grunnlag for et senere forlik i saken. Likevel reiser Vall Sun-saken prinsipielt spørsmålet om det er hensiktsmessig å bruke voldgift i en-instans form i sjøforsikring hvor saksforholdet ofte kan bli meget komplisert. Det samme gjelder forøvrig f.eks. verkstedindustrien og andre bransjer hvor voldgiftsklausuler nesten unntaksfritt finnes i standardvilkårene. Når det først blir tvist vil en fler-instans behandling ofte være nødvendig for å få avklart faktum. Man skulle derfor tro at domstolsbehandling ville være et bedre alternativ for tilfelle som partene ikke klarer å løse i minnelighet, eventuelt bli enige om å la gå til voldgift når tvist foreligger. Adgang

Over-  
voldgift

til overvoldgift er vel her et slags kompromiss som burde brukes i adskillig større utstrekning når man i kontraktspraksis ønsker å basere seg på voldgifts-ordninger.

**Utførelse av  
garanti-  
arbeider**

I alle bransjer som bruker garantivilkår, oppstår det fra tid til annen spørsmål om leverandørens ansvar i tilfelle hvor garantiarbeidet utføres av annet verksted. Gulating lagmannsrett dom s. 236 omhandler et slikt tilfelle som gjaldt anvendelse av skipsbyggingskontrakten 1962 § 12 nr. 4. Forutsetningen er der at mangel skal repareres på byggeverkstedet, men bestilleren kan benytte annet verksted dersom det ville virke urimelig å måtte bringe skipet tilbake til byggeverkstedet. I så fall svarer byggeverkstedet likevel ikke ut over hva arbeidet ville ha kostet på eget verksted. Rederiet fikk her ikke medhold i sitt krav mot byggeverkstedet. Dette var ikke blitt varslet og gitt anledning til å utføre garantiarbeidet, noe verkstedet var både villig og istand til å gjøre. Den tilsvarende bestemmelse i skipsbyggingskontrakten 1981 har vesentlig samme innhold, dog slik at § 12 nr. 4, 3. ledd uttrykkelig pålegger rederiet varslingsplikt og fastsetter ansvarsgrensen til prisen på tilsvarende arbeide ved norske verksteder. Dette er forøvrig i samsvar med kjøpsloven § 49 siste setning.

**Boikott-  
aksjoner**

Sjømannsorganisasjonenes boikottaksjoner mot «bekvemmelighetsflagg»-skipet «*Nawala*» i Narvik har ført til mye arbeid for Narvik byrett og Hålogaland lagmannsrett. I forrige årgang finnes lagmannsrettens avgjørelse av spørsmålet om midlertidig forføyning mot den annen boikottaksjon mot skipet (ND 1980 s. 282, jfr. kommentaren s. XII—XIII). I denne årgang er inntatt (s. 177) lagmannsrettens dom i erstatningssaken etter den første aksjonen, som forøvrig ble stanset etter at retten imøtekom en begjæring om midlertidig forføyning (de fastsatte krav gikk lenger enn ved den annen aksjon). Retten fant også i erstatningssaken at aksjonen var rettsstridig. Det avtaleverk som organisasjonene krevde godtatt av rederiet, ville medføre at rederiet måtte betale ITF tariffhyre med tilbakevirkende kraft fra påmønstringen og dessuten at organisasjonene fikk rett til å påby hyresatsene endret. Organisasjonene måtte derfor erstatte rederiet tapet ved den første aksjonen.

Begge disse avgjørelsene tilsammen gir gode holdepunkter m.h.t. hvilke krav organisasjonene kan stille ved slike boikottaksjoner. Det sentrale krav, opprettelse av ITF tariffavtale er blitt akseptert, men det er fortsatt noe uklart om krav om ITF medlemskap for mannskapet vil være rettsstridig. Premissene i begge avgjørelser tyder på at dette ikke vil bli godtatt (jfr. kommentaren ND 1980 s. XIII), i et hvert fall ikke hvis en vesentlig del av mannskapet ikke ønsker slikt medlemskap. Dommen s. 177 viser at det derimot i forhold til kravet om tariffavtale ikke er avgjørende at mannskapet gir uttrykk for at de ikke har noe ønske om slik avtale.

**Veitransport  
og spedisjon**

Domssamlingen har fra tid til annen inneholdt dommer om spedisjon. Utviklingen innen moderne linjefart har medført at speditørens rolle og de rettsregler som gjelder for spedisjonsoppdrag, har økt i betydning. Utviklingen av containertransporter og

## XVII

andre kombinerte transporter har på samme måte medført at vei-frakturen har fått stor betydning i transportforhold som tradisjonelt var basert på sjøtransport alene. Alt dette medfører etter redaktørens oppfatning at domssamlingen også bør gi et inntrykk av vesentlige trekk i rettsutviklingen på disse områder. I samsvar med dette syn inneholder denne årgangen en dom av Norges Høyesterett (s. 137) vedrørende lastskadeansvaret etter veifraktlov-givningen med særlig vekt på spørsmålet om bevisbyrdens betydning ved transportørens eksculpasjonsbevis. Tilsvarende finnes to dommer om spedisjonsforhold, en vedrørende speditørens pante-rett (s. 73) og en om anvendelsen av foreldelsesregelen i Nordisk Speditørforbunds standardvilkår § 29 (s. 61). Den sistnevnte er en voldgiftsdom av professor Grönfors, bygget på det meget forståelige prinsipp at en fordring ikke kan være gjenstand for foreldelse før det rettslig er adgang til å gjøre den gjeldende.

Kommanditistselskapene florerer i nordisk skipsfart, særlig når det gjelder gjennomføringen av helt nye prosjekter. Ikke alle av disse er like solid funderte, og kommanditistene får fra tid til annen ubehagelige overraskelser når kreditorene går på for å få også ansvarskapitalen innbetalt. Denne årgang inneholder tre slike dommer (s. 104, 146 og 374). I to av disse anførte kommanditisten at det ikke forelå gyldig inngått selskapsavtale. I en dom av Østre Landsret (s. 104) hevdet han forgjeves at selve tegningen av andel var ugyldig og at selskapsavtalen var misligholdt av komplementaren, men ingen av innsigelsene kunne føre frem overfor selskapskreditorene. I den annen dom (Norges Høyesterett s. 374) gikk det bedre idet retten kom til at selskapsavtalen ikke var bindende inngått i samsvar med vanlige avtalerettslige regler. Kommanditistene var derfor ikke ansvarlig for et kjøp av skip inngått av komplementaren på vegne av selskapet under stiftelse. Derimot ble de personer som hadde inngått avtalen på vegne av komplementaren, pålagt ansvar i forhold til selgeren av skipet.

**Kommandit-  
istselskaper**

Oslo, juni 1983

*Erling Selvig*