

# 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

ÅRGANG 1983

OSLO 1985

---

RICH ANDVORD

## Kommentarer

*Tsesis*-saken er nå avgjort av Högsta domstolen (s. 1). Som det fremgår av kommentarene til hovrättsdommen (ND 1981 s. VI—XIV) reiste saken viktige spørsmål både om rederens *oljesølsansvar* og statens *sjøveisansvar*, d.v.s. ansvaret for sjøkart og fyr- og merkevesen. Høyesterett tok bare standpunkt til ett av spørsmålene om oljesølsansvaret, og når det gjelder utmålingen av erstatning for bergelønn og andre utgifter for å avverge oljesøl må vi fortsatt holde oss til hovrättsdommen (ND 1981 s. IX—XII). Som prejudikat vil nok høyesterettsdommen derfor få størst praktisk betydning ved sin klargjøring av prinsippene for sjøveisansvaret.

Ett av hovedspørsmålene var om det skyldtes erstatningsbetin- gende uaktsomhet på statens side at *Tsesis* grunnstøtte i Stockholms skjærgård. Högsta domstolen kom til at så var tilfellet. Grunnen lå så vidt innenfor oppmerket farled. Den var påvist ved målinger i 1969, men oppmålingslederen unnlot da å gi underretning om den til losdistriktet og sjøkartverket fordi han kom til at den lå nær, men tross alt utenfor farleden. Lederen burde imidlertid ha innsett at feilmarginene ved målingene *samlet* var så store at grunnen likevel burde ha vært rapportert som farlig for skipsfarten. Feilvurderingen og dermed den unnlatte rapportering var en tjenesteforsømmelse, særlig hensett til sjømålingenes store betydning for sjøsikkerheten. Selv om lederen bare hadde rapportert grunnen og sin egen vurdering av beliggenheten, ville sjøkartverket ventelig omgående ha sørget for sjømerke, omsektorering av fyr o.l. slik at *Tsesis*-ulykken ville ha vært unngått.

Oppmålingsmaterialet ble riktignok straks innsendt til sjøkartverket, men bearbeidelsen av dette var «inom ramen för tillgängliga ekonomiska och personella resurser» ennå ikke avsluttet da ulykken inntraff åtte år senere (*sic!*). Dette unnskyldte likevel ikke oppmålingslederen; han kunne ikke regne med noen snarlig bearbeidelse av materialet hvorved grunnens eksakte beliggenhet og farlighet ble klarlagt. Heller ikke var staten ansvarlig for at måleresultatene ikke var blitt bearbeidet av sjøkartverket i perioden 1969—77 (s. 16):

« . . . bristen på personalresurser, betingad av den begränsade anslagstilldelingen, . . . föranlett att man inom sjöfartsverket funnit sig tvingad att låta den slutliga utvärderingen av inkomna mätningresultat anstå under jämförelsesvis lång tid. Och att man valt att organisera sjömätning- och utvärderingsarbetet på

det sätt som skett och som medfört långvarig arkivering av mätningmaterialet före den slutliga utvärderingen kan . . . . inte innefatta fel eller försummelse från statens sida.»

Synspunktet er velkjent også i norsk rett<sup>1</sup> og medfører grovt sagt at spørsmålet om en arbeidsoppgave staten har påtatt seg er organisert og utført på forsvarlig vis, blir å vurdere på bakgrunn av tilgjengelige ressurser. Skulle domstolene ut fra vanlige erstatningsprinsipper kreve et høyere sikkerhetsnivå eller forøvrig stille strengere krav til forsvarlig handlemåte fra statens side enn ressursene tillater, ville det resulterende erstatningsansvar også innebære kritikk av den bevilgende myndighet. Skal staten kunne pålegges ansvar, må derfor domstolen finne at en offentlig tjenestemann kan bebreides for sin handlemåte; organiseringen og ledelsen av det «vesen» han arbeider innenfor er derimot hevet over kritikk. Og i *Tsesis*-saken fant altså Högsta domstolen den nødvendige tjenesteforsømmelse hos oppmålingslederen.

Foreligger det ikke her overdreven respekt for bevilgningsmyndigheten? Rettspolitisk er synspunktets berettigelse høyst tvilsom, selv om det måtte ha støtte i tradisjon og lovforarbeider. Økningen i antall og omfang av statlige arbeidsoppgaver i vår tid har ført til at kravene til statens handlemåte har fått en helt annen betydning for vanlige borgere enn tidligere. Behovet for erstatningsvern har øket tilsvarende.

Dette er ikke stedet for en bred drøftelse av prinsippet om statens ansvar for forsømmelser som har sin årsak i utilstrekkelige bevilgninger. Rettsoppfatningen i de svenske og norske dommer betyr klarligvis en svekkelse av erstatningsvernet. Isolert er dette betenkelig og neppe heller et resultat domstolene liker. *Tsesis*-saken tyder på det. Högsta domstolen synes å ha tatt igjen det tapte ved å stille *meget strenge krav til aktsomhet og omtanke hos den offentlige tjenestemann som i sin tid ledet sjømålingene*. Resultatet ble dermed det samme for alle — unntatt for oppmålingslederen. Han fikk skylden for ulykken p.g.a. en ren vurderingsfeil i en fjern fortid, og det som unnskyldte sjøkartverket, ble holdt imot ham. Han hadde ikke rett til å regne med at oppmålingsresultatene ville bli bearbeidet av sjøkartverket — selv ikke i en periode på åtte år, og årsakssammenheng mellom hans feilvurdering og *Tsesis'* grunnstøtning var dermed etablert.

Uansett begrunnelse, *Tsesis*-saken innebærer formentlig at statens sjøveisansvar *samlet* sett holdes på et akseptabelt nivå. I etterhånd er det nesten alltid mulig å finne at noen har utvist personlig forsømmelse — hvis man så ønsker. Men er ikke prisen blitt for høy? Kan det aksepteres at arbeidstakeren skal få sin handlemåte luppe-gransket og bedømt etter millimetermål når ikke engang metermålet brukes overfor staten og den statlige myndighet som er hans arbeidsgiver?

<sup>1</sup> ND 1970 s. 82 NH, se mine kommentarer i ND 1981 s. XIII—XIV.

## VII

Det er forlenget anerkjent at arbeidsgiveransvaret er et *virksomhetsansvar* — den som forestår virksomheten skal også bære ansvaret for de skader den medfører.<sup>2</sup> Erstatningslovgivningen krever således at hensyn tas til om de krav som med rimelighet kan stilles til virksomheten er tilsidesatt, og arbeidstakerens eget ansvar skyves klart i bakgrunnen.<sup>3</sup> Innenfor den private sektor står dessuten bedriftsledelsens egen handlemåte sentralt i enhver erstatningsrettslig vurdering og aktsomhetskravene er strenge. I forhold til dette får et statlig arbeidsgiveransvar, utformet etter de retningslinjer som finnes i *Tsesis*-saken og i norsk rettspraksis med hovedvekt på arbeidstakerens forhold, et alderdommelig preg. Om det er lovgiver eller domstolen som har hovedansvaret for dette er av mindre betydning. Det sentrale rettspolitiske spørsmål er tross alt *hvilket ansvar som bør knyttes til de ulike statlige aktiviteter*. Et egnet svar finnes neppe gjennom en luppe-granskning av den enkelte tjenestemanns forhold. I den norske *Tirrana*-saken (ND 1970 s. 82), som prinsipielt er i samsvar med dommen i *Tsesis*-saken, ble således staten frifunnet selv om det var grunn til å bebreide fyrvokterne at en lykt var slukket (på s. 87—88):

.... «Når skipet under de rådende forhold seilte slik at det for navigasjonens sikkerhet var en absolutt nødvendighet at den røde lysbøyen lyste, har det tillagt lysoppmerkingen i Finnsnesrenna en pålitelighet og en sikringsfunksjon som skipets folk burde vite at den ikke har, og som Fyrdirektoratet uttrykkelig har sagt at den ikke må tillegges. At lysbøyens slokning i dette tilfelle kan føres tilbake til menneskelig og ikke teknisk svikt, kan etter min mening ikke være avgjørende: *denne svikt har ikke fremtrådt som et i denne sammenheng vesentlig eller upåregnelig avvik fra den grad av trygghet som Fyr- og merkevesenet har påtatt seg å etablere i dette farvann.*» (Min understrekning.)

Her rettes søkelyset mot ansvarsnivået generelt sett, og synspunktet er at bare vesentlige avvik fra sikkerhetsstandarden begrunner ansvar. Må det omvendt antas — som i *Tsesis*-saken s. 15 — at «sjömättningsverksamhetens stora betydelse för sjösäkerheten» tilsier et strengt culpa-ansvar, bør søkelyset rettes mot statens organisering og utførelse av denne virksomheten samlet sett: Har sikkerhetsnivået generelt sett vært forsvarlig? Granskning av den enkelte tjenestemanns handlemåte gir da kun del-svar. For visse sider av virksomheten blir ansvaret strengt — for andre gis intet ansvar. Resultatet kan dessuten bli at man «retter baker for smed» som poeten en gang skrev. Var det det man gjorde i *Tsesis*-saken? Uansett viser saken etter min oppfatning at statens sjøveisansvar bare kan gis egnet utformning dersom også organiserings- og

<sup>2</sup> *Selvig*, Det såkalte husbondsansvar, 1968, s. 12 ved note 11 med henvisninger.

<sup>3</sup> Lov om skadeserstatning § 2-1 (1) og § 2-3, skadeståndslagen kap. 3 § 3 og kap. 4.

ledelsesfunksjonene i det statlige sjøsikkerhetsarbeide undergis vanlig culpavurdering og det uten hensyn til om dette også vil innebære granskning og i tilfelle kritikk av statsmyndigheters handlemåte.

#### Oljesøls- ansvar

*Tsesis*-sakens bakgrunn var statens krav på erstatning etter den svenske *oljeskadelagen*, og spørsmålet var om skipet var fri for ansvar etter lovens § 3 (= sjøl. § 268) fordi uaktsomheten på statens side gjaldt «fullgörandet av skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigeringen». Statens uaktsomhet hadde ført til at *sjøkartet ikke ble ajourført* og dessuten til at *sjømerke ikke ble oppsatt og et fyr ikke ble omsektorert*. Gikk disse forhold inn under ansvarsfritaket?

Svea hovrätt, som bare fikk seg forelagt sjøkartspørsmålet, kom til at erstatningsbehovet tilsa en restriktiv tolkning av lovbestemmelsen og fant at sjøkart ikke var «med fyrar jämnförbara anordningar». Skipet var derfor ansvarlig.<sup>4</sup> Högsta domstolen delte seg på midten i spørsmålet (3—3), men på grunnlag av formannens stemme ble resultatet det motsatte. Det var enighet om at tilblivelseshistorien for den tilsvarende regel i oljeansvarskonvensjonen art. III (2) c ga liten veiledning for tolkningen. *Flertallet* mente at sjøkart sproglig var et navigasjonsmiddel og at ansvarsfritakets formål dessuten også gjaldt tilfelle av feil ved sjøkart (s. 25). Det var da ikke grunnlag for noen innskrenkende fortolkning. *Mindretallet* (s. 39—40) pekte på at unntaket var utformet på bakgrunn av engelsk rett og — formentlig — dennes *ejusdem generis* lære, men det vesentlige synspunkt var at begrunnelsen for et objektivt oljesølsansvar talte avgjørende for en begrensning av ansvarsfritakets rekkevidde.

I det annet spørsmål delte Högsta domstolen seg 4—2. *Flertallet* (s. 27—30) fant her at oppmålingslederens forsømmelse av å rapportere grunnen førte til at fyret ikke ble omsektorert og sjømerke ikke oppsatt. Dette innebar slik uaktsomhet som var omfattet av ansvarsfritaket. Sjømålingen inngikk i sjøfartsverkets samlede virksomhet som også omfattet arbeidet med fyr og sjømerker, og i hvert fall lederens rapporteringsplikt hadde «ett klart funksjonelt samband med sjøfartsverkets verksamhet för sjömärking». Det forelå derfor en forsømmelse av sjøfartsverkets plikter på dette området selv om forsømmelsen ble utvist under sjømålingene. *Mindretallet* (s. 40—41) la også her vekt på nødvendigheten av en restriktiv tolkning for å unngå «urholkning» av oljeskadeansvaret, og mente at «nyutprickning av ett upptäckt grund eller omsektorering av en fyr med anledning av en sådan upptäckt» ikke utgjorde «underhåll» med fyr og andre navigasjonshjelpemidler.

Har disse tolkningsproblemer fått sin avklaring ved Högsta domstolens avgjørelse? Det er ikke godt å si. Til tross for den store filologiske energi og juridiske skarpsindighet som preger domsgrunnene, viser disse at *det var uenighet i grunnsynet på det ob-*

<sup>4</sup> Se kommentarene i ND 1981 s. VI—VIII.

*jektive oljesølsansvar som splittet retten.* Vi står overfor ren rettspolitisk standpunkttagen fra de ulike fraksjoners side. Erfaringen fra andre rettsområder er at prejudikatsverdien praktisk sett av en avgjørelse preget av tilsvarende prinsipiell uenighet lar seg vanskelig forutsi.

Jeg har tidligere pekt på at ansvarssystemet for oljesølskader har flere regler som vesentlig reduserer de rettstekniske fordeler som objektive ansvarsordninger normalt forventes å gi.<sup>5</sup> Det ansvarsfritak som *Tsesis*-saken omhandlet er en av de regler som medfører at håndteringen av ansvarssystemet lett kan bli en langvarig og kostnadskrevende affære. Lovanvendelsen til flertallene i Högsta domstolen legger forholdene godt til rette for nye og vidtløftige innsatser. Det vesentlige her er neppe at lovens uttrykk «andra hjälpmedel för navigeringen» ble antatt også å omfatte sjøkart og sjømerke. Av større betydning er det at ansvarsfritaket også dekket uaktsomhet ved arbeid som kun hadde et *funksjonelt samband* med og ikke inngikk som *direkte ledd* i sjøfartsverkets arbeid med fyr, sjøkart og sjømerking. Synspunktet oppfordrer til nitid etterforskning av statens handlemåte både i tid og omfang, noe utredningen av saksforholdet i *Tsesis*-saken også bekrefter. Det ble der hevdet at uaktsomhet forelå fordi en grunne på sjøkartet fra 1849 ble utelatt da nytt kart ble laget etter sjømålinger ved århundreskiftet, men av ulike årsaker førte synspunktet ikke frem. Granskningene av alle omstendigheter omkring sjømålingene i 1969 ble derimot avgjørende for resultatet.

Rettstekniske ulemper har mindre vekt når skadelidte er stat eller annen ressurssterk institusjon. Prosessøkonomiske betenkeligheter blir likevel tilbake. Anderledes er det hvis skadelidte er vanlige borgere. Da kan kostnader og annen innsats ved å håndheve erstatningskrav lett overstige ressursene. Det er vel dette som ligger bak de to mindretallenes standpunkter. Det er lett å overse at *Tsesis*-sakens hovedspørsmål ville ha blitt de samme om saken var anlagt av private strandeiere; også i forhold til dem vil uaktsomhet fra statens side være ansvarsfrihetsgrunn for rederen. Dette vil også være tilfellet i fremtiden. Under arbeidet med protokollen til oljeansvarskonvensjonen, 1984 førte forsøket på å få dette ansvarsfritaket opphevet ikke frem.<sup>6</sup>

Etter grunnstøtningen ble *Tsesis* tvangsberget; staten engasjerte bergere og betalte dem vanlig bergelønn for skip og last. Et spørsmål i saken var om det fra skipets side forelå «uttrykkelig og beføyet forbud» slik at bergelønn likevel ikke skulle utgå, sjøl. § 224 annet ledd. Er derimot forbudet ubeføyet, skal bergelønn betales. Regelen viser til skipets utsikter til å klare seg uten hjelp, særlig hensett til faren for de ombordværende, lasten og skipet.<sup>7</sup> Når havaristen er et lastet tankskip, kommer dessuten et nytt moment

**Bergning  
for å unngå  
oljesøl**

<sup>5</sup> ND 1979 s. VIII—IX og ND 1981 s. VII.

<sup>6</sup> Protocol of 1984 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage art. 4.

til — faren for ytterligere oljesøl. Det var denne risikoen som førte til tvangsbergningen av *Tsesis*. Avverginge av oljesøl gir imidlertid i seg selv ikke rett til bergelønn, men bergelønnen settes nok litt høyere dersom bergningen også fører til avverginge av oljesøl.<sup>8</sup> Er oljesølsrisikoen også relevant i forhold til § 224 annet ledd? Kan et forbud som nok kan være beføyet hensett til faren for skip og last, bli å anse som ubeføyet nettopp på grunn av risikoen for oljesøl og forurensningsskader? I *Tsesis*-saken fant Högsta domstolen at «det med hänsyn till den överhängande fara för att ytterligare oljeskador skulle uppkomma . . . . uppenbart att ett sådant förbud inte var befogat» (s. 33). Dette må være riktig. I våre dager er avverginge av miljøskader blitt et stadig viktigere formål med bergningsaksjoner. Domsresultatet er ett av flere tegn på den tilpasning av bergningsretten som dette fremtvinger.

Ansvars-  
begrensning  
og grove feil

I *Tsesis*-saken kom Svea hovrätt også inn på spørsmålet om utgifter til statens permanente oljeberedskap o.l. kunne kreves tatt i betraktning ved erstatningsutmålingen (ND 1981 s. VIII—IX). Retten ga staten medhold på dette punkt. Et tilsvarende spørsmål ble reist i en dom av Helsingfors byrett (s. 82). Der nektet imidlertid retten å godkjenne «vissa anskaffningar som hör till oljeskadeberedskapen, nyanskaffningar av viss utrustning eller vissa regelmässiga lönekostnader». At en annen linje ble valgt her, må nok skyldes at saken ble pådømt etter finsk rett før oljeansvarslovgivningen ble satt i kraft. Globalbegrensningsreglene kom derfor også til anvendelse; *egenfeil* forelå ikke da «redaren kunnat förlita sig på och av befälhavaren förutsätta att fartyget under sjöresan förs och handhas säkert med beaktande av dess konstruktion och lastning och att också i övrigt gott sjömanskap iakttas» (s. 85). Synspunktet er velkjent i nordisk rettspraksis selv om det nok er en grense for hvilken avgjørelsesmyndighet rederiet kan «delegere» til skipsføreren (ND 1979 s. VII).

Hålogaland lagmannsrett (s. 279) har tatt standpunkt til et annet forsøk på å bryte igjennom globalbegrensningen. Det ble der forgjeves hevdet at rett til ansvarsbegrensning ikke forelå når skaden var voldt ved *grov* uaktsomhet fra styrmannens side, men som i byretten (ND 1981 s. 318) var det her dissens fra legdommernes side. Det var nok resultatet av globalbegrensningsreglene legdommerne reagerte imot — juridisk sett var deres standpunkt uholdbart.<sup>9</sup>

Grov  
uaktsomhet  
etter CMR

Som det fremgår av en veifraktdom vedrørende ansvaret for bortkommet gods, avsagt av den finske Högsta domstolen (s. 62), gjør et generelt unntak for grov uaktsomhet — som i CMR-konvensjonen — at begrensningsreglene mister en god del av sin effek-

<sup>7</sup> *Brækhus*, Retten til å berge, AfS 6.491 på s. 531 flg. (1966), og *Brice*, Maritime Law of Salvage, 1983, §§ 11-13.

<sup>8</sup> ND 1981, s. XII med henvisninger.

<sup>9</sup> Dommen er senere stadfestet av Høyesterett og saken vil bli nærmere omtalt i 1984-årgangen.

tivitet.<sup>10</sup> Godset kom der på avveie fordi det fra transportørens terminal ble gitt uriktig opplysning om ankomstnummer og hvor godset var videresendt. Dette var etter rettens mening en grov forømmelse av transportørens plikt «att med tanke på godsets utlämnande tillse att godset uppbevaras oskadat och att uppgift om var godset befinner sig kan erhållas omedelbart vid varje tillfälle samt att uppgifter i anslutning till godsets identifikation och befinthet som lämnas til kunden är riktiga». Det skal altså ikke så mye til for å miste retten til ansvarsbegrensning etter CMR.

Spørsmålet om når et spedisjonsfirma opptre som fraktfører og ikke bare som speditør er omtvistet og har ofte forårsaket rettsaker.<sup>11</sup> En årsak er at avtaleslutningen ofte er høyst uformell, f.eks. foregår via telefon. I et slikt tilfelle kom Eidsivating lagmannsrett (s. 172) til at opplysning om pris og transportmåte (skip) ikke var nok til å begrunne fraktføreransvar når kunden var kjent med at firmaet ikke selv hadde mulighet til å utføre sjøtransport. I en dom av Göteborgs tingsrätt (s. 52) ble imidlertid resultatet et annet.

**Speditøren  
som CMR-  
fraktfører**

Etter avtale med Volvo ble reservedeler lastet på speditørens trailer i Göteborg og deretter sendt med skip til Amsterdam hvor speditøren sørget for at traileren ble levert til Cuba-terminalen for videretransport. Transporten var et ledd i et «dør-til-dør» opplegg til faste priser for kontinent-destinasjoner som speditørfirmaet hadde tilbudt Volvo, men tilbudet bygget bl.a. på sjøfraktrater som rederiet for Amsterdam-linjen etter en 10-årig avtale med Volvo skulle bruke overfor transportører benyttet av Volvo. Tingsrätten kom til at det her forelå et *oppdrag med fraktføreransvar* etter Nordisk Speditørforbunds standardvilkår (NSAB) § 2 fordi speditøren hadde «åtagit sig transporten till eget pris utan skyldighet att för uppdragsgivaren redovisa sina faktiska kostnader» (s. 57). Volvos rammeavtale med rederiet begrenset ikke speditørfirmaets adgang til selv å velge undertransportør, og det var uten betydning at Volvo kjente frakten for det sjøavsnitt som inngikk i transporten. I alle tilfelle var speditøren *ansvarlig som CMR-fraktfører*:

«Med hänsyn till det sätt på vilket transportererna — som redovisats ovan — brukat tillgå och med särskilt beaktande av att godset under hela transporten skulle vara lastat på en av N & N disponerad trailer och att det avtalade priset varit ett fast pris för hela transporten, finner tingsrätten emellertid att N & N får anses ha åtagit sig att inte bara ombesörja utan även utföra hela transporten från sin terminal i Göteborg til Cuba-terminalen i Amsterdam. Enligt artiklerna 1 och 2 i CMR-konventionen, som gäller som svensk lag och är tvingande rätt, faller ett sådant avtal om godsbefordran under konventionen.»

<sup>10</sup> CMR art. 29, jfr. veifraktl. § 38.

<sup>11</sup> Ramberg, Speditören och Fraktavtal 1983, s. 8-9 med henvisninger og Selvig, Det såkalte husbondsansvar § 4.24.



Begge dommer må etter min mening være riktige. At en speditør lett blir å anse som fraktfører når han har påtatt seg et dør-til-dør opplegg basert på flere transportmåter er klarligvis godt i samsvar med utviklingen innen transportnæringene i løpet av et par ti-år. Det er også lettere å anse speditøren som CMR-fraktfører enn som sjøtransportør.<sup>12</sup> Det er bl.a. med basis i veitransport at speditørene har sikret seg en betydelig del av transportmarkedet. Dessuten er det vesentlige i linjetransporten ikke lenger kontrollen over transportmidlene, men organiseringen av transportrutene og den direkte kontakt med transportkundene. Betydningen av speditørens rolle har øket tilsvarende.<sup>13</sup> Juridisk har utviklingen ført til en klar sonndring mellom den *avtalesluttende* og den *utførende* transportør (sjøl. §§ 71 og 123). Den gjeldende versjon av NSAB har heller ikke kunnet unngå å ta et visst inntrykk av dette, men vilkårene preges fortsatt av en uvilje mot at fordelene ved den direkte kontakt med transportkundene skal slå ut i fraktføreransvar. Med god grunn fastslår derfor Göteborg tingsrett prinsippet om *lovgivningens overordnede betydning* for svaret på spørsmålet om speditørens fraktføreransvar. Det er heller ikke gitt at reglene om fraktføreransvaret i NSAB §§ 15—22 alltid vil gi samme resultat for transportkunden som preseptorisk lov, og i så fall må standardvilkårene vike.

#### Speditørens panterrett

NSAB § 14 gir speditøren såkalt *koblet* panterrett. I et løpende kundeforhold skal således det gods han har i sin varetekt hefte for hans *samlede* tilgodehavende, også beløp som transportkunden skylder fra tidligere utførte oppdrag. I norsk rett har slik panterrett rettsvern i transportkundens konkursbo, men stillingen i andre nordiske land er uklar.<sup>14</sup> Det er i alle tilfelle uklart om panteretten har vern overfor andre tredjemenn som gjør gjeldende konkurrerende rett i godset.<sup>15</sup>

Et slikt spørsmål er nå løst av Gulating lagmannsrett (s. 296). En veitransportør med rute mellom Norge og Skottland overlot til en speditør å ordne med sjøtransporten. Da konkurs ble åpnet, hadde speditøren en semitrailer i sin besittelse, og spørsmålet var om hans panterett for skyldig sjøfrakt fra såvel det aktuelle som de tidligere oppdrag sto seg i forhold til et firma som hadde solgt traileren med eiendomsrettsforbehold (salgspant) til veitransportøren. Med henvisning til sjøl. § 113 godtok retten at speditørens fraktutlegg ved siste oppdrag var sikret ved pant, men forøvrig måtte speditørens panterett — som hvilte på avtalegrunnlag — stå tilbake for det eldre eiendomsrettsforbehold. Dette fulgte av alminnelige prioritetsregler (her tidsprioriteten). Heller ikke var forbeholdet ekstingvert ved godtroerverv fordi speditøren var ikke i

<sup>12</sup> *Ramberg*, l.c.s. 59-60.

<sup>13</sup> *Grönfors*, Sjölagens bestämmelser om godsbeholdning, 1982, s. 26-30.

<sup>14</sup> Rt. 1973 s. 967 og ND 1980 s. 311 Stavanger, jfr. *Ramberg* l.c.s. 157.

<sup>15</sup> *Ramberg*, l.c.s. 163 flg.

god tro på det tidspunkt han gjorde sin sikkerhetsrett gjeldende.<sup>16</sup> Resultatet er i samsvar med finsk og visstnok svensk rett.<sup>17</sup>

Det kommer etter hvert adskillige dommer om den avtaleslutende og den utførende transportørs ansvar etter sjøl. § 123 (ND 1980 s. XIII). En dom av Helsingfors hovrätt (s. 99) belyser betydningen av det solidaransvar som ble innført ved sjølovsrevisjonen i første halvdel av 1970-årene. I en dom av Stavanger byrett (s. 242) er derimot siste utførende transportørs ansvar hovedsaken. Transportøren utførte siste del av en gjennomgangs-transport fra Shanghai til Bergen via Hamburg. Lasteskaden oppsto på første del av reisen og ansvar etter § 123 annet ledd var derfor ikke aktuelt. Derimot ble siste transportør holdt ansvarlig etter alminnelige rettsregler fordi skipets folk ikke undersøkte godsets tilstand ved mottagelsen i Hamburg og derfor ikke førte skaden på lokalkonnossementet, noe som medførte at lasteeieren mistet sitt erstatningskrav mot første transportør. Skipet hadde forsømt sin plikt til å ivareta lasteeierens interesser ved omlastingen.

**Gjennomgangs-transport**

Norsk *Salgsform* inneholder en «as is» klausul hvis betydning det ofte har stått strid om. I ND 1979 s. X hevdet jeg at kjøpsl. § 45 måtte få en viss betydning for virkningen av klausulen også ved skipskjøp. En norsk voldgiftsdom (s. 340) er et skritt i riktig retning. Der ble det antatt at klausulen mistet sin betydning når selgerens mangelansvar kunne grunnes på uriktige opplysninger om skipets egenskaper. Det gjenstår å se om de andre begrensningene i § 45 b skal få betydning — eller om hestehandelsfilosofien fortsatt skal gjelde ved kjøp av second-hand tonnasje.

**«As is»-klausulen**

Også denne årgang har flere eksempler på juridiske ettervirkninger av skipsfartskrisen. Spørsmålene knyttet til Norsk Garanti-institutt for Skip og Borefartøyer's engasjement i *Reksten*-rederiene er fortsatt aktuelle,<sup>18</sup> men disse spørsmål vil bli nærmere omtalt i neste årgang. Et annet eksempel på hvilke spørsmål som kan følge i kjølvannet av en såkalt *kreditorløsning* finnes i en dom av Agder lagmannsrett (s. 263). Der hadde en kontraktspanthaver innfridd krav med prioritet i konkurs, men han fikk ikke medhold i at rederens konkursbo pliktet å godta kravet med vanlig prioritet. Hovedregelen i norsk rett som er at sjøpant, prioritet o.l. følger kravet,<sup>19</sup> kom her i strid med kreditoravtalen hvori rederiet var part.

**Skipsfartskrisen**

Kombinasjonen av skipsfartskrisen og en ofte komplisert eier- og driftsstruktur for skipet har understreket betydningen av spør-

**Ansvar for skipets utgifter**

<sup>16</sup> Det fremgår av dommen at dette tidspunkt svarer til det tidspunkt speditøren mottok traileren fra sjøtransportøren og etter lov om godtroerverv av løssøre av 2. juni 1978 § 1 nr. 1 er det i prinsippet det sistnevnte tidspunkt som er avgjørende. Forøvrig bør merkes at saksforholdet skriver seg fra tiden før den norske pantelovsrevisjonen trådte i kraft 1.1.1981. Eiendomsrettsforbeholdet i traileren hadde således rettsvern uten registrering etter pantel. § 3-17 (3).

<sup>17</sup> ND 1981 s. 73 FH og *Ramberg* l.c.s. 169-70.

<sup>18</sup> Se Norges Høyesteretts dom s. 209.

<sup>19</sup> Sjøl. § 262 og prioritetsloven § 6 (nå Dekningsloven, 1984, § 9-5). I ND 1979 s. 380 NH ble det hevdet at en del av kravene hadde sjøpanterrett, men også sjøpantet var bortfalt som ledd i kreditorordningen.

målet om hvem som egentlig hefter for skipets utgifter. Går noen på eier/driftssiden konkurs, leter kreditor naturlig nok med lys og lykte etter andre å holde ansvarlig. I en dom av Frostating lagmannsrett (s. 165) slapp de norske eierinteresser i et britisk trålerrederi med skrekken. For å oppnå billig norsk bunkers til trålerne fikk de norske interessentene kredittkort fra sin faste bunkersleverandør, men oljeselskapet hadde ikke klargjort at trålernes bruk av kortene ville medføre ansvar for interessentene. Det vesentlige ved dommen er nok at lagmannsretten, i motsetning til herredsretten, ikke la prinsippene i *Fekete*-dommen til grunn.<sup>20</sup>

En dom av Danmarks Højesteret (s. 79) gjaldt hvilket ansvar danske eiere av skip bare-boat befraktet til et norsk rederi, hadde for *kaskoforsikringspremiene* når bare-boat befrakteren selv sørget for at skipene ble forsikret i en norsk assuranseforening. Retten viste til at de danske selskapene — i samsvar med norsk praksis — ble oppført i polisene som eiere av skipene og dermed ble medlemmer av foreningen. Når eierne ikke hadde sikret seg at polisene fikk et annet innhold, måtte bare-boat befrakteren ansees legitimert til å tegne forsikringene på denne måte selv om det var han som etter certepartiene skulle bære premieutgiftene. Eierselskapene var derfor ansvarlige for for ubetalte premier ved befrakterens konkurs. En dissens fra to av rettens fem medlemmer la derimot vekt på at befrakteren hadde tegnet forsikringen i eget navn og at foreningen var klar over at premiene ble dekket av ham. Det er vel dissensen som er mest på linje med *Fekete*-saken.<sup>20</sup>

**Panthaverdekning ved forsikringsbedrageri**

Norsk Sjøforsikringsplan (NSPL) §§ 134 flg. etablerer en såkalt «uselvstendig» panthaverdekning, og panthaveren får ikke større rett mot assurandøren enn eieren selv.<sup>21</sup> Det er vel kjent at skipsfartskrisen har gitt seg utslag i ulike former for forsikringsbedrageri og, som en dom av Gulating lagmannsrett (s. 222) viser. Planens prinsipp medfører da at panthaveren må bære tapet. Saken gjaldt et forlis i 1978. Etter et halvt år ble straffesaken mot rederen innstilt og erstatningen utbetalt uten forbehold til panthaverne. Ny etterforskning høsten 1980 førte imidlertid til straffedom for bedrageri. Da etterforskningen ble gjenopptatt, krevet assurandøren at panthaverne tilbakebetalte erstatningen, og lagmannsretten ga ham medhold. Retten bygget på de ulovfestede regler om tilbake-søking (*condictio indebiti*). At kravet ble fremmet først vel halvannet år etter betalingen, var ikke avgjørende når panthaverne neppe hadde «innrettet seg etter betalingen på en slik måte at det må anses urimelig ikke å tillegge betalingen virkning som endelig oppgjør» (s. 226).

**Uoppklart forlis**

NSPL § 45 fritar assurandøren for skade som skyldes at skipet er usjødyktig og legger bevisbyrden for god tro på sikrede. «Springer skipet lekk mens det er flott, har han dessuten bevis-

<sup>20</sup> ND 1980 s. 181 NH, omtalt i ND 1980 s. VI flg.

<sup>21</sup> *Brækhus*, Forsikring av panthaverinteresser i skib. Fra Kredittretten og andre Rettsområder, 1978, s. 361 flg. på s. 380-82.

byrden for at tapet ikke skyldes usjødyktighet.» Som det fremgår av Norges Høyesteretts dom s. 204 fører disse reglene til at assurandøren går fri når årsaken til den lekkasje som fører til forlis, ikke lar seg bringe på det rene. Men dommen viser også at retten er innstilt på å gi en såvidt streng bevisbyrde-regel begrenset rekkevidde: Er det «en rimelig sannsynlighetsovervekt for at det foreligger en ytre årsak» må tapet erstattes.<sup>22</sup> I slike saker er det ikke lett å være hverken assurandør, sikrede eller dommer.

Dommer om mannskapenes rettsforhold er den klart største enkelt-gruppe i denne årgang. En del gjelder kjente spørsmål, f.eks. avskjed (s. 153 og 154), fradrag i hyren (s. 109), fratredelsesgodtgjørelsen (s. 152) o.l. Men også slike saker reiser av og til prinsipp-spørsmål. F.eks. fastslår Danmarks Højesteret (s. 152) at godtgjørelsen ved fratredelse skal beregnes på grunnlag av såvel selve hyren som kostpenger og andre aksessoriske ytelser. En annen dansk dom (s. 73) fritar mannskapet for erstatningsansvar for rederiets tap p.g.a. krav om sjødyktighetssyn som viste seg å være ugrunnet. Dessuten inneholder årgangen et par dommer i tariffrettslige spørsmål, begge avsagt av den norske Arbeidsretten.

Den ene (s. 233) gjelder fortolkning av overenskomsten for innenriksfarten. Med henvisning bl.a. til den korte oppsigelsesfrist i sjømannsloven, kom retten her til at overenskomsten ikke hjemlet den adgang til permittering av arbeidstakere som er vanlig i norsk rett. Permitteringsspørsmålet ble aktualisert da det brøt ut arbeidskonflikt mellom arbeidsgiverne og Norsk Styrermannsforening.

Den annen dom av Arbeidsretten (s. 284), som nok har sin bakgrunn i skipsfartskrisen, omhandler bemannings- og arbeidstidsspørsmål og forholdet mellom tariff- og arbeidsavtale. For å få redusert bemanningen på sine skip utarbeidet et rederi en fastlønnsordning som bl.a. p.g.a. reglene om overtid var i strid med gjeldende arbeidstidsforskrifter og tariffavtaler for utenriksfarten. Sjøfartsdirektoratet ga nødvendig dispensasjon og to av de tre sjømannsorganisasjonene godtok ordningen. Dette gjorde imidlertid ikke den tredje, Norsk styrermannsforening, men i forhold til rederiets styrmenn ble ordningen gjennomført i de individuelle arbeidsavtaler. Styrermannsforeningen hevdet at disse avtalene var tariffstridige og for så vidt ugyldige. I dette fikk foreningen medhold. Det preseptoriske prinsipp i arbeidstvistloven 1927 § 3 nr. 3, hvorefter bestemmelse i arbeidsavtale som er i strid med tariffavtalen er ugyldig, måtte gjelde selv om arbeidsavtalene var gunstigere for styrmennene enn tariffavtalen. Som part i tariffavtalen hadde foreningen rett til å gjøre ugyldigheten gjeldende.

Store verdier og omfattende — og ofte uklare — kontraktsvilkår fører ofte til tvist i tidsbefraktningsforhold. Det meste går til voldgift, og tilfældigheter bestemmer derfor ofte hva domssamlingens lesere kan gjøres kjent med. I denne årgang offentliggjøres likevel tre avgjørelser som omhandler både praktiske og prinsipielle

<sup>22</sup> Bull, Sjøforsikringsrett, 1980, s. 122-23.

rettsspørsmål. En av disse (s. 347) er forholdsvis konkret, men viser med tydelighet at befrakteren må utøve en *hevningsrett p.g.a. mangler ved skipet* så snart den foreligger og at selv kort tids nølen lett kan føre til eget erstatningsansvar for uberettiget hevning. De to andre angår viktige fortolkningsprinsipper.

**Borekontrakt  
— frakt i  
reparasjons-  
tiden**

Borekontrakter har vanligvis et komplisert *ratesystem*, bygget i fallende skala bl.a. på operasjonsrate, reparasjonsrate, force majeure rate o.l., men de inneholder også regler om «off hire» i visse tilfelle. I en norsk voldgiftsdom (s. 328) bestemte kontrakten at befrakteren kunne nekte å betale frakt, eventuelt heve kontrakten hvis boreriggen med utstyr «do not conform to regulations or to the specifications enclosed . . . . and this may jeopardize operations or . . . . turn into danger to personel onboard or to the well». Spørsmålet var om bestemmelsen eller reglene om reparasjonsrate skulle anvendes i et tilfelle av feil ved utblåsningsventilen. Voldgiftsretten uttalte at utbedringsplikt med betaling av reparasjonsrate var den normale sanksjon ved mangler i borekontraktperioden. Rett til å nekte å betale frakt var i borekontrakten en sanksjon nært beslektet med hevningsrett, og vilkårene måtte være de samme. Så vidt og ubestemt som klausulen var formulert, kunne den ikke anvendes uten visse begrensninger. Vilråene for de sanksjoner klausulen ga, måtte i mangel av andre holdepunkter bestemmes etter alminnelig kontraktsrett. Klausulen ville således bare gjelde «de grove mislighold som preges av riggeierens manglende vilje til å begrense følgene for rigg og mannskap av konstaterte mangler» (s. 339).

Avgjørelsen bekrefter det herskende synspunkt at generelt formulerte klausuler om hevningsrett eller lignende alvorlige sanksjoner vil bli tolket innskrenkende. Resultatet blir at slike klausuler — til tross for en nærmest ukvalifisert ordlyd — dermed vil få sin rekkevidde begrenset til tilfelle som etter alminnelig kontraktsrett kan karakteriseres som *vesentlig kontraktsbrudd*. For borekontrakter og lignende kontrakter med utbedringsplikt betyr dette at vesentlighetskravet normalt bare vil være oppfylt dersom en alvorlig mangel ikke er utbedret innen rimelig tid, jfr. kjøpsl. § 49, 3. ledd. Voldgiftsdommen viser at hva som i så fall er rimelig tid, vil bli bedømt på bakgrunn av kontraktens bestemmelser om hevning på grunn av driftsstans og annen forsinkelse.

Det fortolkningsprinsipp som kommer til uttrykk i denne voldgiftsdommen, vil være av stor betydning for en rekke offshore kontrakter. Det er langt fra uvanlig at det i slike kontrakter finnes hevningsklausuler o.l. som etter ordlyden så å si omfatter ethvert misligholdstilfelle. Slike klausuler kan altså ikke ventes å bli tatt på ordet. Og skulle ordlyden være absolutt og umedgjørlig sett fra tolkningssynspunkt, vil et tilsvarende resultat nås ved anvendelse av urimelighetssensur etter avtaleloven § 36. En av forgjengerne til denne bestemmelse — gjeldsbrevloven § 8 — ble i sin tid vedtatt nettopp som en reaksjon imot ubetingede hevnings- og forfallsklausuler i låneavtaler, og tradisjonen på dette området

videreføres nå innenfor rammen av § 36 i avtaleloven — og prinsippene for innskrenkende fortolkning.

En annen norsk voldgiftsdom (s. 309) gjelder prinsippene for fortolkning av standardvilkår på engelsk når kontrakten er undergitt norsk rett. Årsaken til problemet er at slike kontraktvilkår oftest er utformet på bakgrunn av engelsk rett og kontraktstradisjon og at en annen bakgrunnsrett med til dels avvikende regler, prinsipper og begreper kan bringe forstyrrelser i reguleringen av kontraktsforholdet samlet sett. Slike spørsmål oppstår ikke så ofte innenfor skipsfartsområdet fordi certepartier og andre kontrakter på engelsk oftest også er undergitt engelsk eller amerikansk rett. Men spørsmålet har stor betydning for off-shore kontrakter. Norske konsesjonsvilkår fra senere år krever nemlig at norsk rett og kontraktstradisjon skal gjelde for operatørselskapenes virksomhet, sml. også petroleumsloven § 2. Resultatet er blitt at de fleste kontrakter nok utformes på engelsk, men undergis norsk rett.<sup>23</sup>

**Off-hire:  
engelske  
standard-  
vilkår med  
norsk bak-  
grunnsrett**

Voldgiftssaken gjaldt et engelsk standardcerteparti (Texacotime) med lovvalgsklausul som viste til engelsk/amerikansk rett. Etter endring i certepartiformularet skulle imidlertid norsk rett gjelde. Spørsmålet var hvilken betydning dette fikk for tolkningen av off-hire klausulen. I norsk rett er regelen at bare netto tidstap skal komme til fradrag (sjøl. § 144), og Høyesterett har tidligere innfortolket en slik begrensning i en tilsvarende off-hire klausul hvor dette ikke var sagt uttrykkelig (ND 1915 s. 168). I 1891 hadde imidlertid House of Lords kommet til at klausulen måtte tas på ordet og at selve avbruddsperioden (brutto tidstap) var avgjørende for off-hire fradraget, og dommen er senere fulgt i engelsk praksis. Mildt sagt var derfor spørsmålet satt på spissen: Skulle klausulen fortolkes i samsvar med norsk eller engelsk oppfatning?

Ikke uventet delte voldgiftsretten seg 2—1 i spørsmålet. Ifølge *flertallet* fulgte det av lovvalgsklausulen at norske tolkningsprinsipper måtte legges til grunn. Klausulen måtte derfor forstås i samsvar med kontraktkonsipistenes oppfatning av innholdet og mening med ordvalget. Da standardkontrakten var utformet på engelsk og på bakgrunn av engelsk rett, måtte konsipistenes — og dermed partenes — mening antas å ha vært å benytte en off-hire klausul nettopp med det innhold som tilsvarende klausuler var blitt tillagt av de engelske domstoler. Begrunnelsen er prinsipiell (s. 321—23):

«Nu er ikke den foreliggende off hire klausul en individuelt utformet klausul, og heller ikke en ny og uprøvet klausul. Klausulen inngår i et standardcerteparti, og har i denne eller lignende form vært i bruk i en meget lang periode i forskjellige certepartiformularer (Westfalia-dommen gjaldt f.eks. et certeparti sluttet i 1887). . . . Hvor certepartier og lignende avtaler sluttes på grunnlag av utførlige trykte standard-formularer (standardvilkår), vil kontrahentene ofte ha et nokså mangelfullt kjennskap til formularets enkelte bestemmelser. De har gjerne en mening

<sup>23</sup> *Askheim m. fl.*, Kontrakter i petroleumsvirksomheten, 1983, s. 57-59.

om formularets generelle kvalitet og karakter, men har ikke satt seg inn i de mange og ofte kompliserte klausuler, og langt mindre tenkt gjennom hva disse klausuler vil innebære i de forskjellige situasjoner som kan oppstå i kontraktstiden. En fortolkning med utgangspunkt i hva kontrahentene har ment eller villet med vedkommende klausul, er i så fall ikke mulig.

Det tolkningsmiddel man istedenfor må gripe til, er formular-konsipistenes aktuelle eller formodede mening, slik denne fremtrer i motivene til formularet, i formularets historie e.l. Parallellen til bruken av lovmotiver ved lovfortolkning er åpenbar. Standardvilkår har ofte samme virkning som en deklarasjonisk lovregulering av vedkommende kontrakt, og trenger derfor ofte den deklarasjoniske lov til side. Et velkjent eksempel er Norsk Sjøforsikringsplan, et omfattende privat regelverk som er praktisk talt enerådende i norsk sjøforsikringsrett. Motivene til den nugjeldende Sjøforsikringsplan av 1964 s. 3 tillegger da også seg selv karakteren av supplerende rettskilde. . . . .

I ND 1925.523 NH Bauermeister trakk Høyesteretts flertall endog inn muntlige forklaringer fra formularkonsipistene om hva de hadde villet oppnå ved sine formuleringer, og det til tross for at det gjaldt et standardcerteparti (Gencon) som ensidig var blitt utformet av redernes organisasjoner. . . . .

Det er i saken ikke fremlagt motiver eller andre forarbeider til Texacotime 2-certepartiet. Men det er likefullt mulig å si med stor sikkerhet hva formularets konsipister har ment og villet når det gjelder det spørsmål som foreligger til avgjørelse i nærværende tvist. Formularet er åpenbart utformet av kyndige sjørettsjurister, og under forutsetning av at engelsk eller amerikansk rett skal være bakgrunnsrett. Når konsipistene har gitt certepartiets klausul 9, off hire klausulen, en formulering som på dette punkt nesten ord for ord svarer til den klausul som forelå i Westfalia-saken, kan det ikke være tvil om at de har ment å følge den løsning som House of Lords kom frem til i denne saken. . . . .

. . . . Nu har partene vedtatt at norsk rett skal være bakgrunnsrett, se certepartiets klausul 52. Westfalia-dommen, som er helt central når det gjelder fortolkningen av klausulen, er en engelsk dom, som ikke er bindende for norske domstoler. For norske domstoler synes det mer nærliggende å trekke inn Høyesteretts dom i Herman Wedel Jarlsberg-saken, som her ville gi en løsning i saksøkernes favør. Betyr dette at tvisten må få en annen løsning etter norsk rett enn etter engelsk rett? . . . .

Efter flertallets mening må spørsmålet besvares benektende. Godtar man at et standardformular etter norsk rett må tolkes i overensstemmelse med konsipistenes klare forutsetninger, gir en fortolkning av off hire klausulen løsninger, uten at det er nødvendig å trekke inn bakgrunnsretten, det være seg engelsk eller norsk rett. Westfalia-dommen får betydning, ikke som et uttrykk

for engelsk rett, men fordi den klart danner bakgrunnen for og derved angir meningen med klausulen.

Høyesteretts dom i Herman Wedel Jarlsberg-saken kan ikke føre til en avvikende løsning. Retten foretok en konkret fortolkning av den foreliggende off hire klausul, åpenbart influert av ønsket om å komme frem til et rimelig resultat, men uten at klausulens bakgrunn i angelsaksisk rett ble trukket inn. Hensett til den utvikling som har funnet sted i klausulretten siden 1915, kan en slik tolkning ikke være riktig i dag.»

*Mindretallet* la derimot vekt på at klausulen tross alt måtte fortolkes i samsvar med norsk rettsfølelse og at det etter norsk rett ville være naturlig å supplere klausulen med regelen i sjøl. § 144 (s. 325):

«Til tross for at det således foreligger en relativt klar engelsk domspraksis, og klausulens opprettholdelse må sees i lys av denne, bør dette etter min mening ikke være til hinder for at man i norsk rett velger å fortolke klausulen selvstendig. Det er flere områder innen befraktningsretten hvor norsk og engelsk forståelse av ordlyden i et certeparti er forskjellig, til tross for en entydig engelsk rettspraksis som klausulen i engelsk rett vil måtte fortolkes ut fra. Således vil ordene om «punctual and regular payment» med derav følgende tilbaketrekningssrett antagelig bli fortolket forskjellig i England og Norge. Se således ND 1974, 186 NV Kingsnorth, hvor også engelsk domspraksis uttrykkelig ble påberopt uten å få gjennomslagskraft.

Nærværende off hire klausul er beholdt i enkelte tanktids-certepartier. Men at noen oljeselskaper ut fra sine befrakterinteresser har valgt å beholde en for seg fordelaktig klausul, og dette igjen har gitt seg uttrykk i en festnet engelsk domspraksis, synes ikke for meg å burde være avgjørende hvis man mener at denne praksis eller fortolkning ikke stemmer med norsk rettsfølelse. Særlig vil dette gjelde hvis man måtte mene at Westfalia-saken som opprinnelig ligger til grunn for denne praksis, i Norge vil være blitt avgjort annerledes. Nettopp ved å fravike certepartiets trykte tekst, og uttrykkelig avtale voldgift i Oslo og stipulere norsk lovanvendelse, forekommer det meg at partene har ment at norsk rettsoppfatning skulle være avgjørende i forholdet mellom dem. Ingen av partene holdt ut for Texacotime certepartiet på grunn av den spesielle off hire klausul. Det ble uttrykkelig bekreftet under hovedforhandlingen fra begge sider at det ikke forelå noe bevisst valg på dette punkt.»

Flertallets standpunkt er sterkt knyttet til en *bestemt og begrenset* gruppe av standardvilkår utformet på engelsk. Det standardcerteparti saken gjaldt var *utformet av engelske jurister* og på *bakgrunn av engelsk rett*. I internasjonal handel og skipsfart forekommer imidlertid også en stor mengde av standardvilkår som nok er utformet på engelsk, men som er blitt til på en helt annen måte.

Det dreier seg dels om vilkår utarbeidet i *internasjonale* eller

**Henviser nordiske tolkningsregler til engelsk rettsoppfatning?**



*regionale* fora, f.eks. Det internasjonale handelskammer eller BIMCO. Her vil engelsk bare være et felles *arbeidsspråk* for jurister og andre deltagere med bakgrunn i en rekke forskjellige retts-systemer. Da kreves det utvilsomt særlige holdepunkter for å anta at nettopp engelsk rett og kontraktstradisjon har vært bestemmende for utformingen. Det internasjonale konvensjonsarbeidet gir en nærliggende parallell, men ved likestilling av tekster på flere sprog unngås normalt det problem som her omtales. Likevel dukker argumenter fra engelsk rett opp fra tid til annen, f.eks. når det gjelder Haag-reglene. I *Tsesis-saken* (omtalt ovenfor) delte den svenske Högsta domstolen seg på midten i spørsmålet om betydningen av *ejusdem generis* læren for tolkningen av oljeansvarskonvensjonen art. III (2) c. Prinsipielt må imidlertid et slikt synspunkt være irrelevant — en annen sak er at en tilsvarende innskrenkende fortolkning meget vel kunne grunnes på svensk lovtolkningstradisjon.

Engelsk er ofte arbeidssprog i bilateral sammenheng, og kontrakter og standardvilkår på engelsk benyttes ofte av ikke-engelske parter. Det er ikke dermed gitt at forståelsen og rettsvirkningen av vilkår og begreper i kontrakten skal bestemmes etter engelsk rett med mindre kontraktens lovvalgsklausul sier dette. Engelsk kontraktsrett har et ganske sterkt teknisk preg, ikke minst som følge av en ofte særegen begrepsdannelse, og anvendelsen av engelsk rett kan derfor lett gi resultater som avviker fra den forståelse en naturlig lesning av kontrakten med ikke-engelske briller vil gi. Hovedregelen må da bli at *lovvalget* og ikke arbeidssproget er avgjørende.

Dette må i hvert fall gjelde individuelt utarbeidede kontrakter selv om det er vanlig også da å hente større del av innholdet fra modellkontrakter og standardvilkår. Ja, selv om et helt sett standardvilkår på engelsk er gjort til en av delene i kontrakten, har denne løsning mest for seg bl.a. fordi hensynet til samspillet med konkret avtalte vilkår og helheten i kontraktsforholdet tilsier dette. Løsningen passer således for de vilkår for fabrikkasjonskontrakter i offshore virksomheten som nylig er utarbeidet i fellesskap av verksted- og operatørorganisasjonene i Norge (MVL/NIFO); engelsk rett har her kun vært arbeidssprog og selv i forhold til benyttede begreper bør den engelske (eller amerikanske) tradisjon ikke uten videre legges til grunn.

Standardvilkår utarbeidet med engelsk hovedsakelig som arbeidssprog har ofte en egen engelsk lovvalgsklausul. Dette har sammenheng med engelsk retts sterke stilling i internasjonal skipsfarts -og handelsforhold. Bakgrunnen er ofte at ikke-engelske parter og andre aktører i det internasjonale forretningsmiljø ønsker et «nøytralt» eller rimelig godt kjent rettssystem som bakgrunnsrett.<sup>24</sup> Lovvalgsklausulen i seg selv gir derfor langt fra alltid holdepunkt for at kontraktsvilkårene virkelig er utformet på bakgrunn

<sup>24</sup> *Gram*, Chartering problems from an international point of view, *MarLus* nr. 10, s. 2 flg. (1976).

av engelsk rett. Når partene i det enkelte kontraktsforhold setter en annen lovvalgsklausul i stedet, opphører derfor også kontraktens tilknytning til engelsk rett, sml. Baltimore-certepartiet (1974) art. 23.

Tilbake blir spørsmålet om fortolkningen av en slik standardkontrakt som omhandlet i voldgiftssaken. Hadde partene etter konkrete forhandlinger blitt enige om å benytte den omhandlede off-hire klausulen, måtte resultatet bli som i voldgiftsdommen. En slik situasjon forelå imidlertid ikke. Partene hadde kun valgt et kontraktsformular tilsynelatende uten særlig kjennskap til enkelthetene i innholdet, og flertallet ble derfor henvist til å bygge på oppfatningen til dem som i sin tid utarbeidet standardvilkårene.

Et av de spørsmål dommen reiser er derfor om det — etter norsk rett — er riktig å legge så stor vekt på forarbeider o.l. materiale fra utarbeidelsen. På sjøforsikringsområdet er det nok hos oss en tradisjon i så måte, men en årsak er nok at planmotivene ofte har vært gjenstand for like intense forhandlinger som planteksten. På andre rettsområder er det mer usikkert hvilken betydning forarbeider m.v. til standardvilkår skal tillegges.

Et annet spørsmål som voldgiftsdommen reiser illustreres godt av den off-hire klausul det her gjaldt. En del av engelsk rettstradisjon er utpreget forsiktighet når det gjelder å bruke «implied terms», f.eks. innfortolke begrensninger i tilsynelatende ukvalifiserte formuleringer. Tilsvarende har utfyllende kontraktsregler en langt beskjednere rolle i engelsk rett enn hos oss. Dette kan forklare forskjellen i resultatene av den engelske og den norske høyesteretts fortolkning av en tilsvarende off-hire klausul. Nu, det er heller ikke alle klausuler og uttrykk som har fått fastlagt sin betydning i engelsk rettspraksis. Et kontraktsformular som Texacotime inneholder selvfølgelig også en rekke andre bestemmelser som kan være uklare eller reise spørsmål om innskrenkende eller annen begrensende tolkning eller om supplerings med bakgrunnsretten. Det kan neppe være tvil om at man vil løse slike tolknings- og utfyllingsproblemer i samsvar med norsk kontraktsrettstradisjon når lovvalget er norsk. Den voldgiftsdom om borekontraktsforhold som nettopp er omtalt foran, gir for så vidt et godt eksempel på det. Dersom man godtar resonnementet til voldgiftsrettens flertall når det gjelder tolkningen av off-hire klausulen og eventuelt andre klausuler som har fått en tilsvarende sikker tolkning i engelsk rett, blir resultatet at tolkningsresultatene — kontrakten sett under ett — blir preget av en *betydelig indre spenning*. Dette kan bidra til å forrykke den samlede balanse mellom befrakter- og bortfrakterinteresser som et dokument som Texacotime kanskje har dersom engelsk fortolkningsstradisjon følges fullt ut, eller som dokumentet vil kunne få dersom tolkningen helt ut fulgte norsk kontraktsrettstradisjon. Jeg er ikke overbevist om at den mellomvei som i realiteten ligger i flertallets standpunkt, er den riktige løsning. Som det fremgår av mindretallets standpunkt tvinger det norsk domstol eller voldgiftsrett til å akseptere løsninger hentet fra engelsk rett som strider mot den rettsfølelse som forøvrig er grunnlag for norsk

Forarbeider  
til standard-  
vilkår

Tolkning,  
utfylling og  
rettsfølelse  
— ulike  
tradisjoner

kontraktsfortolkning.<sup>25</sup> Det kan selvsagt tenkes å oppstå tolknings- spørsmål hvor det ut fra dette grunnsyn den ene løsning må sies å være like god som en annen, og da er innvendingene mot å legge en sikker engelsk løsning av langt mindre vekt.

**Alternative  
voldgifts-  
steder**

Årgangen inneholder også andre dommer som belyser viktige spørsmål vedrørende internasjonale kontrakter. Mange standard-certepartier har voldgiftsklausuler som forutsetter at partene velger ett av flere voldgiftssteder. En dom av Hovrätten i Västra Sverige (s. 105) angår spørsmålet om betydningen av en «London/New York» klausul når partene ikke hadde gjort dette. Retten kom her til at klausulen da var uten betydning og at tvister måtte bli å avgjøre ved domstolene: «Det är . . . . ett allmänt intresse att skiljedoms-klausuler i alla väsentliga avseenden är tydliga.»<sup>26</sup> Retten viste bl.a. til voldgiftsstedets betydning for lovvalget og kunne også ha trukket inn forhold vedrørende voldgiftsdommers rettskraft og fullbyrdelse. Dessuten varierer både utvelgelsen av voldgiftsmenn og voldgiftstradisjonene forøvrig til dels betydelig internasjonalt sett. Voldgift i ett land kan derfor materielt være en ganske annen tvisteløsningsmåte enn voldgift i et annet land. Etter min mening må derfor hovrättens løsning være det rette. Løsningen må bli den samme dersom voldgiftsklausulen forutsetter at partene selv fyller ut en rubrikk som angir det sted hvor voldgiften skal finne sted.

**Utlevering  
av  
skipsbøker  
til bruk i  
utenlandsk  
voldgiftssak**

Sjølovens § 300 har regler om *innsyn i skipsbøker*. De er restriktivt utformet bl.a. for å hindre at rederens motpart får et bevismessig overtak. I en dansk høyesteretts sak (s. 64) oppsto spørsmålet om bestemmelsene i § 300 medførte noen begrensninger i den *edisjonsplikt* som følger av alminnelige rettergangsregler. Bakgrunnen for kravet om innsyn var en lasteskadesak undergitt London-voldgift, og en årsak til problemet var at skipet var østtysk. I motsetning til den norske § 300, gjelder nemlig den danske bestemmelse bare for nordiske skip, og spørsmålet var om bestemmelsen måtte tas på ordet og tolkes antitetisk. Flertallet i Høyesteret kom til at bestemmelsene ikke medførte noen begrensning i den adgang til innsyn i og utlevering av dokumenter som fulgte av den danske retsplejeloven om opptagelse av bevis, herunder bevisopptak til bruk ved utenlandsk voldgift. Mindretallet uttalte derimot at § 300 måtte tas på ordet og at utleveringskravet ikke kunne gis medhold.

**Utlevering  
av  
ansvarsfor-  
delingsavtale  
mellom flere  
ansvarlige**

Spørsmålet om omfanget av edisjonsplikten kom også opp i en norsk sak (s. 201). En helikopter-ulykke i Nordsjøen førte til personskadekrav mot såvel det norske flyselskap som den amerikanske helikopterprodusent. Søksmål ble reist både i Norge og i USA. I den norske saken krevde saksøkerne fremleggelse av en forhånds-

<sup>25</sup> ND 1921 s. 19 var således Norges Høyesterett enig om at engelsk rettsoppfatning ikke var avgjørende for betydningen av den «penalty» klausul tvisten der gjaldt, selv om retten delte seg 4-3 når det gjaldt fortolkningen etter norsk rett.

<sup>26</sup> *Lind Rasmussen*, Jurisdiktionsklausuler og voldgiftsklausuler i søtransportkontrakter, MarIus nr. 90 s. 89 flg. (1984).

avtale om fordeling av ansvaret mellom flyselskapet og produsenten, men Høyesteretts kjæremålsutvalg kom til at avtalen ikke var bevis «som kom saken ved» og forkastet kravet.

Helikopter-saken er også et skoleeksempel på forumshopping som følge av at amerikanske domstoler tilkjenner langt større personskadeerstatninger enn nordiske domstoler. Saksøkerne ønsket å se dom i den amerikanske rettssaken før det norske søksmål ble pådømt, og de begjærte derfor søksmålet i Norge utsatt inntil søksmålet i USA var avgjort. I dette fikk de ikke medhold. Avgjørende for utsettelsesspørsmålet var partenes tarv, og det norske flyselskapet hadde «et rimelig krav på at behandlingen av saken ikke skal utstå i de år det vil ta før det foreligger en rettskraftig avgjørelse av det amerikanske søksmål» (s. 203). Sakene er senere hevet som forlikt.

Oslo, september 1985

*Erling Selvig*

**Forum-  
shopping i  
personsaker**