

# 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,  
advokat NICHOLAS HAMBRO, lagstiftningsdirektør  
LEIF SEVÓN, borgmästare fil. dr. GÖSTA WILKENS..

Redaksjonssekretær SIRI RAFEN

ÅRGANG 1985

OSLO 1987

---

RICH ANDVORD

## KOMMENTARER 1984 - 85

Årgangene 1984 og 1985 inneholder mer enn 90 dommer, hvorav en god del voldgiftsavgjørelser. Sammensetningen gjenspeiler flere tendenser, fremfor alt de økonomisk trange tider for nordisk rederinæring. Mer enn 10 av dommene har direkte sammenheng med betalingsvansker og gjeldsforfølgning, og de fleste av mannskapssakene gjelder spørsmål om avskjed. At liggetidsspørsmål igjen er godt representert, viser dessuten at det er viktig å ta vare på også de små marginer.

Krisejus

Et annet gjennomgående trekk er at rettspraksis i større utstrekning enn tidligere angår «hjemlige» rettsforhold — domssamlingen er blitt mer nordisk. En årsak for Danmarks og Norges del er nok økningen av antallet dommer som gjelder verkstedindustrien og offshore virksomheten. Men felles for alle nordiske land er virkningen av at nordisk skipsfart i stadig større omfang baseres på bruk av utenlandsregistrert tonnasje. Tvisteløsning i utlandet er blitt vanligere, også som følge av jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler.

Nordiske forhold

Vi har i og for seg lenge vært vant til at jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler henviser store grupper av kontraktstviser til utenlandsk forum, men i linjefarten går likevel henvisning ofte den andre veien.<sup>1</sup> Uansett er slike klausuler i seg selv kilde til tvist, ofte som ledd i «forum shopping». I et tilfelle (ND 1984 s. 5) søkte et linjerederi å unngå svensk jurisdiksjon som fastsatt i dets konnossement, bl.a. fordi det ikke var angitt hvor i Sverige søksmål skulle reises og fordi rederiet ellers ikke hadde verneting der. Innsigelsene ble naturlig nok forkastet av *Göteborgs tingsrätt* med tilslutning fra ankedomstolenes side, men retten uttalte også at en prorogasjonsklausul alene ikke medførte plikt for svenske domstoler til å ta søksmålet. Her skimter vi nok et velbegrunnet «forum non convenience» synspunkt.

Jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler

Den vanlige jurisdiksjonskonflikt gjelder den omvendte situasjonen: utenlandsk forumklausul påberopes for å få et søksmål avvist fra ellers kompetent nordisk domstol. Det er imidlertid slett ikke alltid dette lykkes. Både lovbestemmelser og tolkningsprinsipper kan tøyes hvis påkrevet for å forhindre at praktisk rettshåndhevelse blir så å si umuliggjort.

<sup>1</sup> Lind Rasmussen, Jurisdiktionsklausuler og voldgiftsklausuler i søtransportkontrakter, Marlus nr. 90 (1984).

**Skriftlig  
forumklausul**

Hovedregelen i norsk rett er at forumklausuler må være kommet til uttrykk i skriftlig avtale (tvistemåsl. § 36), men moderne kontraktsrutiner basert på bruk av standardvilkår tar ikke alltid hensyn til dette. En kjennelse av *Eidsivating lagmannsrett* (ND 1985 s. 118) viser at standardvilkårenes forumklausul vil være av liten verdi med mindre vilkårene er inntatt i ordrebekreftelse eller annet kontraktsdokument. Saken gjaldt bunkersolje bestilt i Norge. Ordrebekreftelsen henviste til oljeselskapets alminnelige salgsvilkår hvorav fremgikk at søksmål hørte hjemme ved engelsk domstol, og salgsvilkårene var i sin tid gjort kjent ved sirkulære til kundekretsen. Dette tilfredsstilte imidlertid ikke lovens skriftlighetskrav. Det er selvsagt også vanskelig å se noen reell grunn til at tvist vedrørende et ordinært «norsk» kjøp skal avgjøres i England.

**Arrest og  
forumklausul**

Det er klart nok at arrest og annen midlertidig forføyning kan foretas hos oss for å sikre krav etter kontrakt med utenlandsk voldgiftsklausul.<sup>2</sup> I slike saker kan det imidlertid senere bli fremmet krav om erstatning for uberettiget arrest, og spørsmålet blir da om tvisten omfattes av voldgiftsklausulen eller om erstatningskravet skal pådømmes av arrestdomstolen. I en slik sak som gjaldt en vanlig «London arbitration» klausul i et certeparti, kom *Hovrätten för Västra Sverige* (ND 1985 s. 19) til at voldgiftsklausulen ikke omfattet «skadestånd på grund av en... processuell säkerhetsåtgärd», og retten la vesentlig vekt på at den usikkerhet som knyttet seg til tolkningen av klausulen medførte «risker för rättsförluster och onödiga processkostnader».

**Forumklausu-  
ler og tredje-  
mann**

Fra tid til annen oppstår det spørsmål om forumklausulens betydning i forhold til tredjemann. En variant av spørsmålet møter vi når en konnossementsinnehaver eller en befrakter krever erstatning av den utførende fraktfører (rederiet) og ikke av bortfrakteren. Kan rederiet da påberope forumklausulen slik at søksmålet bare kan reises i den juridiksjon bortfrakteren har sikret seg? I *Despina*-saken (ND 1977 s. 226 SH) ble svaret nei. Högsta Domstolen kom til at forumklausulen var uten betydning for det lasteskadekrav etter alminnelig erstatningsregler som eieren av lasten hadde fremsatt mot rederiet.<sup>3</sup>

En annen variant av spørsmålet om forumklausulers betydning for tredjemann oppstår i tilfelle hvor bortfrakteren holdes ansvarlig for lasteskade av en avlaster eller mottager som hverken er befrakter eller konnossementsinnehaver.<sup>4</sup> Tvisten oppstår f.eks. før konnossementet er utstedt. Noe direkte kontraktsforhold består da ikke mellom bortfrakteren

<sup>2</sup> *Selvig*, Arrestjuridiskjon i sjørettsaker, MarLus nr. 45 (1979) s. 5-6.

<sup>3</sup> Dommen er drøftet i *Selvig* l.c.s. 19-22.

<sup>4</sup> *Grönfors*, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran (1982) s. 33 flg.

og avlasteren/mottageren. Likevel må hovedregelen være at certepartiet og de rettsregler som bestemmer forholdet mellom fraktavtalens parter, også blir avgjørende for avlasterens og mottagerens lasteskadekrav mot bortfrakteren. Dette synes også å måtte gjelde for fraktavtalens lovvalgs- og forumklausuler.

I *Ostmark*-saken (ND 1956 s. 404) uttalte Norges Høyesterett at ansvaret i forholdet mellom bortfrakteren og avskiperen må bedømmes under certepartiet som et ansvar i kontraktsforhold, og certepartiets lovvalgsklausul gjaldt derfor også avskiperens lasteskadekrav (s. 406-07):

«Med lagmannsretten antar jeg således at det ansvar som det her gjelder, må bedømmes som ansvar i kontraktsforhold. Det oppsto under oppfyllelse av en fraktkontrakt efterat oljen var kommet på skipets tanker og således var i skipets varetekt. Avskiperen, som var eier av oljen og skulle ha betaling for den efter det utlossede kvantums størrelse, leverte den efter avtale med befrakteren. Avskiperen hadde således en direkte, selvstendig interesse i å få bragt oljen ombord med de rettigheter og plikter som derav fulgte . . .

Når det gjelder firmaet Nilssens forhold til certepartiet og spesielt den refererte klausul om flaggets rett, er det visstnok så at Nilssen ikke har undertegnet certepartiet. Men jeg finner ikke dette avgjørende i denne forbindelse. Alle forhold tatt i betraktning er den tilknytning som avskiperen — som er den direkte skadelidende ved det brudd på fraktavtalen (certepartiet) som skipet har gjort seg skyldig i — har til certepartiet, allikevel slik at det må antas at firmaet under forhold som de foreliggende må kunne påberope seg den omtvistede bestemmelse».

I *Banjaard*-saken (ND 1985 s. 99) var det mottageren som krevet erstatning av bortfrakteren, og spørsmålet var om mottageren var bundet av certepartiets jurisdiksjonsklausul. Mottageren forutså faren og presiserte at kravet ikke var basert på kontraktsansvar, men på sjølovens alminnelige ansvarsregler. På samme måte som Norges Høyesterett i *Ostmark*-saken kom *Danmarks Højesteret* til at lasteskadekravet her var et krav under certepartiet og fulgte av befrakterens rettigheter i henhold til dette. Søksmål kunne derfor ikke reises ved dansk skadesteds-verneting, og saken ble avvist. Det fremgår imidlertid ikke klart av dommen om avvisningen skyldtes selve jurisdiksjonsklausulen eller ganske enkelt at det overhodet ikke forelå noe dansk verneting for søksmål på kontraktsgrunnlag mot den utenlandske bortfrakteren. Både bortfrakterens prosedyre og Højesterets begrunnelse er forenlig med begge løsninger. Selv om mottagerens *materielle* rettsstilling må bestemmes etter certepartiet, kan det — som det fremgår av *Despina*-saken <sup>5</sup> — være god grunn til å be-

<sup>5</sup> NJA 1977 s. 796 på s. 804.

grense rekkevidden av forumklausuler slik at de bare gjelder mellom fraktavtalens parter.

Forumklausu-  
ler i offshore  
arbeidskon-  
trakt

Det deltar et stort antall utenlandske arbeidstakere i norsk offshore virksomhet. Mange av dem er knyttet til internasjonale selskaper og er beordret til å tjenestegjøre i Norge ved det datterselskap som er etablert her. I slike tilfelle oppstår det lett spørsmål om arbeidsforholdet er undergitt norsk rett mens arbeidstakeren utfører arbeid på den norske kontinentalsokkelen. Spørsmålet kom på spissen i en kjennelse av *Norges Høyesteretts kjæremålsutvalg* (ND 1985 s. 158) hvor spørsmålet var om tvist om uberettiget oppsigelse skulle avgjøres etter den norske arbeidsmiljøloven (lov av 4.2. 1977 nr. 4) eller i henhold til lovvalgs- og forumklausulene i den opprinnelige arbeidsavtale med det internasjonale selskap. Det ble lagt til grunn at det var etablert et ansettelsesforhold mellom arbeidstakerne og det norske datterselskapet. Etter som dette ikke var «kortvarig» i lovens forstand, kunne lovens regler om vern mot usaklig oppsigelse ikke settes til side ved avtale (lovens § 5). Selskapet fikk derfor ikke medhold i at forumklausulen måtte medføre avvisning av saken.

Denne avgjørelse viser at norsk rett har meget stor gjennomslagskraft når det gjelder arbeidsforhold innenfor offshore virksomheten. Uttalelser av *Gulating lagmannsrett* i en sak om en arbeidstakers rett til erstatning for yrkesskade (ND 1984 s. 272) bekrefter dette. Der var det forøvrig arbeidsgiveren som påberopte norsk rett og hevdet at hans plikt etter avtalen til å tegne yrkesskadeforsikring måtte være oppfylt når avtalen sikret arbeidstakeren erstatning i samsvar med norsk rett. Lagmannsretten fant synspunktet «ikke unaturlig», men avgjorde saken på annet grunnlag.

Olje-  
konsesjoner

Det juridiske grunnlag for offshore virksomheten er de konsesjoner som meddeles oljeselskapene, og konsesjonsrettslige spørsmål blir en sentral del av petroleumsretten (olje- og gassretten). Den økonomisk-politiske betydning av disse spørsmål har hittil medført at de fleste av dem løses i forståelse mellom myndigheter og selskaper. Det er derfor grunn til å merke at vi nå har fått en *dansk voldgiftsdom* (ND 1984 s. 317) og en dom av *Norges Høyesterett* (ND 1985 s. 129) om slike spørsmål. Den danske dommen gjelder forståelsen av den avtale som ble inngått mellom den danske stat og A.P. Møller i forbindelse med den gradvise tilbakelevering av områder omfattet av A.P. Møllers enerettskonsesjon. Den norske dommen dreiet seg vesentlig om endring av konsesjonsvilkår og anvendelse av nye forskrifter på virksomhet etter tidligere konsesjoner. Dommen er grundig analysert av *Ola Mestad i Marlus nr. 121 (1986)*.

Arbeidsulykker  
offshore

Det knytter seg betydelig politisk interesse til sikkerhetsarbeidet i offshore virksomheten, og arbeidsulykker kan lett

føre til straffeforfølgning mot arbeidsgiver og personer med lederansvar. Hovedspørsmål i slike saker vil være om det ulykkesforebyggende arbeid har vært tilfredstillende, og det stilles strenge krav til sikkerhetsopplæring, instruksjon og tilsyn. Sanksjonsbehovet er betydelig, og som en dom av *Sø- og Handelsretten* (ND 1985 s. 22) viser, må personer med lederansvar regne med at feilvurderinger fører til straffeansvar. Tilsvarende belyser to dommer av *Norges Høyesterett* (ND 1985 s. 152 og 1984 s. 196) arbeidsgiverens plikt etter arbeidsmiljøl. § 14 til å «sørge for at arbeidstakerne gjøres kjent med ulykkes- og helsefarer som kan være forbundet med arbeidet, og at de får den opplæring, øvelse og instruksjon som er nødvendig» av sikkerhetshensyn. I begge saker som utspringer av *Alexander L. Kielland*-ulykken, var hovedspørsmålet om sikkerhetskurs var et nødvendig ledd i sikkerhetsopplæringen. Høyesterett kom til at organisert opplæring var nødvendig med mindre arbeidstageren gjennom langvarig arbeid innenfor offshore virksomheten hadde ervervet betydelig erfaring og innsikt i sikkerhetsspørsmål.

Behovet for ny teknologi i offshore virksomheten har gitt konsulentfirmaer og industribedrifter nye og interessante arbeidsoppgaver, men i kjølevannet dukker det også opp vanskelige juridiske spørsmål. Et kontroversielt spørsmål har vært fordelingen av eiendoms- og bruksrett til den teknologi som er utviklet. Dette spørsmål er etter hvert avdramatisert gjennom utformingen av standardvilkår for offshore kontrakter. Men det kan også oppstå mer jordnære spørsmål, f.eks. om størrelsen på bruksvederlaget eller om hvilke resultatelementer som er en del av kravet til kontraktmessig ytelse.<sup>6</sup>

Ny offshore  
teknologi

En *norsk voldgiftsdom* (ND 1984 s. 318) behandler tvister som utspringer av snuoperasjonen for den forulykkede boreplattformen *Alexander L. Kielland*. Hovedspørsmålet ble avgjort etter det gamle prinsipp om at den som tilegner seg en tilbudt ytelse vitende om den pris leverandøren krever, må på avtalerettslig grunnlag betale denne prisen. Staten hadde her gjort bruk av en snumetode som var utviklet av et konsulentfirma og måtte derfor betale det vederlag firmaet hadde krevet. Dommen illustrerer forøvrig problemer som vil oppstå mellom partene i et konsortium eller en samarbeidsavtale når det viser seg at de offshore oppdrag samarbeidet tar sikte på, ikke kommer som forutsatt. Her vil det være plass for å anvende læren om bristende forutsetninger, irregulær utvikling o.l. med den virkning at den opprinnelige avtale ikke hindrer samarbeidspartnere i å bli konkurrenter eller forøvrig agere på egen hånd.

<sup>6</sup> *Bjørn Dæhlin*, Konsulentens ytelse ved engineeringkontrakter i petroleumsvirksomheten, *Marfus* nr. 125 (1986) s. 75 flg.

I en dom av *Gulating lagmannsrett* (ND 1985 s. 193) er det resultatkravet ved utviklingsoppdrag som behandles. En sprengstoffleverandør ble engasjert til å utvikle en ny metode for kutting av ankerfestene til en Condeep betongplattform ved hjelp av sprengstoff. Leverandøren fant frem til en brukbar metode, men ble av bestilleren ikke gitt tid til å utprøve metoden og tilpasse den til andre leverandørers bidrag til kutteoperasjonen. Sprengstoff-leverandøren kunne ikke bebreides at ikke forsøkene fortsatte med sikte på å oppnå et endelig vellykket resultat, og han hadde derfor krav på det avtalte vederlag. Saken understreker fremfor alt behovet for en presis angivelse av omfanget av utviklingsoppdrag, ikke minst hvor ny teknologi skal utvikles i samarbeid mellom flere leverandører.

**Skipskonstruktørers ansvar**

En annen variant av de komplikasjoner som oppstår når flere leverandører medvirker til sluttproduktene, finner vi i en dom av *Sø- og Handelsretten* (ND 1985 s. 32) som gjaldt en skipskonstruktørs ansvar for at skipet holder beregnet vekt. Bakgrunnen var at verkstedets pris skulle beregnes etter vekt, og rederiet krevet erstatning for tap på grunn av for høy vekt. Vanskene ved å godtgjøre om årsaken til vektøkningen lå i verkstedets eller konstruktørens forhold, førte her til at konstruktøren ble frifunnet.<sup>7</sup>

**Underleverandørers ansvar**

En tredje variant har vi når underleverandør benyttes og det kan være mangler ved hans ytelse. Hovedleverandøren er i alle tilfelle ansvarlig overfor bestilleren, men i regressomgangen kan problemene melde seg. Som en dom av *Kristiansand byrett* (ND 1984 s. 190) viser, er det ikke alltid hovedleverandøren kan velte ansvaret videre. Der hadde underleverandøren fraskrevet seg forsinkelsesansvaret. Bedre gikk det med hovedleverandøren i en dom av *Sø- og Handelsretten* (ND 1985 s. 75). Tvisten gjaldt der bygging av to identiske gasskip. Underleverandøren for tankisoleringen hadde levert dårlig arbeid på det ene skipet, og i stedet for fullstendig omisolering, ble det foretatt en mindre kostbar utbedring av manglene. Ettersom begge skip skulle være like, måtte byggeverkstedet utføre tilsvarende arbeid også på det andre skipet selv om isoleringen der i og for seg var god nok. Retten kom imidlertid til at underleverandøren var ansvarlig også for disse omkostningene, bl.a. fordi han kjente til byggekontraktens krav om at skipene skulle være identiske.

**Finansieringsforbehold i bygge- og salgskontrakter**

Finansieringsforbehold er en viktig del av kontrakter om bygging eller kjøp av skip, men bestemmelsene utformes dessverre ofte i forholdsvis generelle vendinger. Dette resulterer i tvister av forskjellig slag. En dom av *Eidsivating lagmannsrett* (ND 1985 s. 182) gjelder overføring av to byggekontrakter ved tysk verft til amerikansk selskap under stiftel-

<sup>7</sup> Jfr. *Brunsvig*, Konstruksjonsansvar ved bygging av skip (1973) s. 130 flg.

se. Den norske bestilleren garanterte at finansieringen ville bestå etter overføringen forutsatt at «sikkerhetspakken er tilfredstillende for de tyske långiverne». Etter som en panthavers stilling er dårligere i amerikansk enn i norsk rett krevde långiverne tilleggsikkerhet, men dette kunne kjøperne ikke godta. Den norske bestilleren avbrøt derfor prosjektet. Retten kom her til at forbeholdet fritok bestilleren for ansvar når det ble stillet krav om tilleggsikkerhet på grunn av flaggskifte.

I en *norsk voldgiftsdom* (ND 1985 s. 220) var det kjøperen som kastet seg. Den finansieringsordning kontrakten opprinnelig forutsatte lot seg ikke ordne, og heller ikke det endrede opplegg kunne gjennomføres. Båten ble likevel levert i samsvar med midlertidig leieavtale mellom selger og kjøper. Til slutt hevet selgeren p.g.a. kontraktsbrudd, men kjøperen ble frifunnet for erstatningskravet. Han hadde ikke ved endringsavtalene gitt avkall på finansieringsforbeholdet, og dette medførte at han var fri når finansieringen ikke lot seg ordne innen rimelig tid. Da selgeren kjente til at kjøperen ikke hadde midler til å kjøpe skipet, kunne endringsavtalene heller ikke innebære noen ubetinget plikt for kjøperen til å betale kjøpesummen, jfr. avtl. § 33 og 36.<sup>8</sup>

En annen *norsk voldgiftsdom* (ND 1985 s. 201) gjelder forståelsen av en klausul om at «verkstedet skal i samarbeid med bestiller fremskaffe 1. og 2. prioritetslån for i alt 80% av kontraktspris» fra norske låneinstitutter. Lånetilsagn ble også gitt, men lånene kunne likevel ikke utbetales før tre uker etter avtalt leveringstid, d.v.s. etter at skipet var klart til levering. I denne tiden lå skipet på verkstedet, og spørsmålet var om bestilleren som pliktet å betale restkjøpesummen ved skipets levering, var ansvarlig for ekstra renteutgifter og bevaringsomkostninger i den tid forsinkelsen varte. Rederiet ble holdt ansvarlig fordi voldgiftsretten mente at problemene med langtidfinansieringen nok mer skyldtes skipets vanskelige beskjeftigelsessituasjon enn manglende aktivitet fra verkstedets side innenfor det «samarbeid» kontrakten forutsatte.

Noen av de dommene som her er omtalt, viser også at spørsmålet om urimelighetssensur av vilkårene i *kommersielle* kontraktsforhold er blitt mer aktuelt etter at en alminnelig formuerettslig lempningsregel ble tatt inn i avtaleloven § 36. I ND 1984 s. 190 *Kristiansand* førte innsigelsen ikke frem, hovedsakelig fordi det kontraktsvilkår som ble angrepet både var vanlig i tilsvarende kontrakter og ikke kunne sies å medføre konkret urimelighet av betydning. På den annen side har vi ND 1985 s. 220 *norsk voldgiftsdom* som gjaldt kjøp av et

**Avtalelovens § 36: urimelighetssensur og kontraktsvilkår**

<sup>8</sup> Dette er i samsvar med tidligere rettspraksis, se *Selvig* i *Knophs* Oversikt over Norges rett, 9. utg. (1987) s. 483.



mindre lasteskip, hvor retten forkastet et tolkningsalternativ når det gjaldt kjøperens betalingsforpliktelse fordi resultatet ville stride mot avtl. § 36. Noe utpreget kommersielt forhold dreide det seg imidlertid ikke om her. Et eksempel på at lovbestemmelsen også kan benyttes til lempning av vilkår i skipsfartens storkontrakter har vi derimot i en avgjørelse av en «sterk» norsk voldgiftsrett. I ND 1985 s. 234 *norsk voldgiftsdom* gjaldt saken en mangeårig samseilingsavtale for et bilskip til en pris av 36 mill. \$. Avtalen inneholdt en valutareguleringsklausul knyttet til kompliserte utgifts- og fortjenestefordelingsregler i dollar, og som følge av langvarig oppgang i kronekursen, fikk rederiet stadig mindre beløp til dekning av sine finanskostnader. Selv om avtalen var inngått mellom profesjonelle, jevnbyrdige parter, fikk rederiet medhold i at valutaklausulen måtte lempes (omformes) når klausulen ga resultater som forrykket den økonomiske balanse mellom partene. Voldgiftsretten bygget på følgende prinsipielle syn (s. 244):

«De foreliggende to avtaler er inngått mellom profesjonelle næringsdrivende, jevnbyrdige i faglig innsikt og erfaring og begge i slik økonomisk posisjon at de kan overlegge nokså fritt om de vil kontrahere eller la være. Hva spesielt angår den avtalte valutaklausul er den foreslått og utformet av Mascot-siden for å sikre denne side mot at en fallende dollarkurs skal påføre Mascot et tap på sine løpende kroneforpliktelser. Den innrømmelse Mascot har måttet gi til gjengjeld er at en stigende dollarkurs skal tilsvarende redusere Mascots andel av reiseresultatet. Klausulens formulering tillater uten vanskelighet en tallmessig vurdering av hvorledes varierende dollarkurser vil slå ut.

Under disse omstendigheter skal det meget til før § 36 bør kunne komme til anvendelse. Hadde det i denne sak dreiet seg om en kontrahering til vilkår som var markedsbestemt, f.eks. en nybygningskontrakt eller en langvarig befraktningsavtale, ville voldgiftsretten anse det særdeles lite tenkelig å regulere f.eks. kontraheringspris eller fraktrate fordi konjunkturene forrykket balansen mellom de gjensidige ytelser. Regelmessig kommer også hensynet til tredjemann inn med styrke, f.eks. finansieringsinstitusjoner, leverandører og mottakere av last.

De to kontrakter nærværende tvist gjelder har imidlertid en helt annen bakgrunn. I forhold til det ytre økonomiske miljø avtalepartene driver sin virksomhet i er innholdet av avtalen langt på vei uten betydning. Avtalen regulerer partenes innbyrdes forhold og da i første rekke hvorledes inntektene av deres samseiling skal fordeles mellom dem. Omfanget av inntektene er påvirket av marked og skipsteknisk og rederifaglig kvalitet, men intet av dette påvirkes av fordelingsordningen så lenge ikke fordelingen blir en fordeling med risiko

for at den ene part ikke makter sin del av samseilingsforpliktelsene. Kommer det så langt er det ikke bare den nødlidende part som er ille ute. Både den annen part og berørte tredjemenn får da sine interesser berørt.»

Det resultat voldgiftsretten kom til er godt i samsvar med mine egne synspunkter.<sup>9</sup> Kontrakter innenfor skipsfartsnæringen lar seg imidlertid neppe gruppere ved hjelp av synspunkter «markedsbestemte» kontraktsvilkår. Et slikt kriterium er alt for grovt til å kunne tillegges avgjørende betydning ved anvendelsen av reglene om virkningene for en kontrakt av endrede forhold eller irregulær utvikling. Også samarbeidsavtaler av den type saken omhandlet preges av markedsforholdene på avtaletiden. Som det fremgår av voldgiftsrettens begrunnelse er det heller ikke slik — hverken ved «markedsbestemte» eller andre kontrakter — at hensynet til tredjemenn ensidig taler mot å lempe kontraktsvilkårene i samsvar med avtl. § 36. Interessene til tredjemenn vil generelt sett være sammenfallende med interessene til den av partene de har tilknytning til. Det sentrale synspunkt i dommen er derfor at det er grunnlag for å lempe vilkårene i en langtidskontrakt når utviklingen medfører at *vilkårene vil gi resultater som helt forrykker den økonomiske balanse mellom partene* som kontrakten gir uttrykk for på avtaletiden. Voldgiftsrettens synspunkt når det gjaldt omfanget av lempningen var således også at vilkårene måtte omformes slik at de i den nye situasjonen bedre tilveiebragte den effekt partene hadde forutsatt de skulle ha i kontraktsforholdet mellom dem (s. 245). Det er imidlertid ikke i kontrakten selv vi vanligvis finner best beskjed om hva som er kontraktens egentlige forretningsmessige grunnlag eller om den økonomiske balanse mellom partene som bestemmelsene i kontrakten er utslag av. Grunnlaget for lempning blir derfor ofte å finne utenfor kontrakten selv.

Moderne skipsfart preges av utstrakt samarbeid på redersiden, men spennvidden når det gjelder avtalegrunnlag og samarbeidsform er stor. Et vesentlig trekk i bildet er at tradisjonelle selskapsformer som partrederi og kommandittselskap igjen er kommet til heder og verdighet. Dette, sammen med den langvarige lavkonjunktur, har aktualisert en rekke nye rettsspørsmål.

Jeg har i kommentaren til tidligere årganger omtalt dommer vedrørende selskapsmedlemmers ansvar.<sup>10</sup> En *norsk voldgiftsdom* (ND 1984 s. 335) tar opp en ny side av dette spørsmål. Saken gjaldt en kommanditists innskuddsplikt ved innkalling av ansvarskapital samtidig med en majoritetsbesluttet kapitalforhøyelse. Kommanditisten ønsket ikke å del-

Kommanditists innbetaling av ansvarskapitalen

<sup>9</sup> Selvig l.c.s. 513-15, jfr. s. 456-57.

<sup>10</sup> Se ND 1982 s. XVII og ND 1981 s. XVII.

ta i kapitalutvidelsen, og da dette førte til at hans andel ble redusert, mente han at plikten til å betale innkalt ansvarskapital måtte reduseres tilsvarende. Dette fikk han imidlertid ikke medhold i. I en situasjon hvor det er nødvendig å innkalle ansvarskapitalen skaper det klare linjer at kommanditistens plikt til å innbetale ansvarskapital beregnes etter hans andel i selskapet før kapitalutvidelsen. Hans samlede ansvar blir dermed upåvirket av en kapitalforhøyelse som han ikke vil være med på.

**Partrederi:  
bestyrende re-  
ders fullmakt**

En annen viktig gruppe spørsmål gjelder representasjon av selskapet utad overfor tredjemann. Ett spørsmål er om disponenten for kommandittselskapet opptrer i eget navn eller gjør bruk av sin fullmakt.<sup>11</sup> Et annet spørsmål gjelder omfanget av hans fullmakt. For partrederier er det siste spørsmål regulert i sjøl. § 42. Bestemmelsens rekkevidde belyses av en dom av *Danmarks Højesteret* (ND s. 78) hvor det ble antatt at bestyrende reder kunne gi skipsføreren tillatelse til å utstede «freight prepaid» konnossementer uten først å drøfte spørsmålet med partrederne. En annen side av bestyrende reders fullmakt omhandles i en dom av *Svea Hovrätt* (ND 1984 s. 27). Der ble det antatt at bestyrende reder har eksklusiv kompetanse til å representere partrederiet i søksmål mot rederiet, sjøl. § 43, og at en partreder som var misfornøyd med dom avsagt av tingsrätten derfor ikke hadde adgang til å påanke dommen. Men et rederimøte kan selvsagt pålegge bestyrende reder å inngi anke, sjøl. § 45.

**Kontraktspant i  
skip**

Pant- og konkursrettslige spørsmål er typiske for en langvarig lavkonjunktur. Ofte gjelder tvisten prioriteten mellom flere kreditorer. I en *norsk voldgiftsdom* (ND 1984 s. 281) presenteres vi for en interessant kollisjon mellom panterrettslige og kjøpsrettslige regler. Bakgrunnen var at en kran som ble montert på et nybygg viste seg å ha mangler. Rederiet holdt byggeverkstedet ansvarlig for manglene, og kranen ble demontert og lagret på verkstedet i påvente av hevnings/omleveringsoppgjør. Hovedspørsmålet var om kontraktpanthaveren fortsatt hadde rettsvernet panterrett i kranen som var en del av skipets «tilbehør». Her fikk kontraktspanthaveren medhold. I forhold til sjøl. § 260 var kranen «midlertidig fjernet» fra skipet, og i forhold til verkstedet var rettsvernet ikke gått tapt. Et interessant spørsmål som ikke ble løst uttrykkelig var om hevnings- og omleveringssituasjoner kan likestilles med overdragelse etter panteloven § 3-7 tredje ledd, slik at rettsvernet for tilbehørpantet faller bort. Verkstedet var imidlertid kjent med panteretten og kunne av den grunn ikke påberope bestemmelsen.

**Speditørens  
panterett**

I ND 1983 s. XII omtalte jeg en lagmannsrettsdom som tok standpunkt til prioriteten mellom et eiendomsforbehold i en

<sup>11</sup> Se ND 1980 s. VI flg.

semitrailer og speditørens «koblede» panterrett, d.v.s. panterett til sikring av tilgodehavende fra tidligere oppdrag. Dommen er nå stadfestet av *Norges Høyesterett* (ND 1985 s. 165):

«I den nevnte dom er lagt til grunn at . . . man har med en innarbeidet bransjeregulering å gjøre. I rettslitteraturen har dette gitt grunnlag for å betegne sikkerhetsretten som en «legal» rett. Jeg finner imidlertid ikke noen veiledning i en slik karakteristik. Sikkerhetsretten inngår som ledd i et avtaleforhold, og de spørsmål som gjelder rettsvern eller prioritet i forhold til andre rettighetshavere i godset, må etter min mening løses med utgangspunkt i de synspunkter som generelt anvendes når det oppstår konflikt mellom flere avtalte rettigheter.

Jeg finner det naturlig å ta utgangspunkt i at man står overfor et gyldig stiftet eiendomsforbehold med rettsvern og overfor tredjemann.

.....

På samme måte som lagmannsretten kan jeg ikke se noen grunn til at speditørens sikkerhetsrett i anledning tidligere transporter skal kunne fortrenge dette eiendomsforbehold. En retensjonsrett kan få prioritet foran andre rettigheter i gjenstanden hvor retinenten har gjort noe som øker eller bevarer gjenstandens verdi, men slike synspunkter har etter mitt skjønn ikke betydning for vårt spørsmål.»

Banker som finansierer internasjonale kjøp sørger normalt for å ta sikkerhet i varen via konnossement, oftest ved at konnossementet angir denne banken som mottager, eller overdras *in blanco* til banken.<sup>12</sup> Banken presenterer dokumentet for kjøperen og innkrever kjøpesummen samtidig med utleveringen av dokumentet. Hvis det er selgerens bank som står for finansieringen, er det vanlig at banken da gjør bruk av en inkassobank på kjøperens sted. Men dette er noe tungvint, og det forekommer ikke så rent sjeldent at banken istedet sender konnossementet direkte til kjøperen med krav om kontant betaling. Det er klart nok at kjøperen da ikke er berettiget til å disponere over konnossement før han har betalt,<sup>13</sup> men spørsmålet er om banken ved å oppgi besittelsen av konnossementet likevel mister sitt rettsvern overfor selgerens øvrige kreditorer. I en kjennelse av *Norges Høyesteretts kjæremålsutvalg* (ND 1985 s. 161) besvares spørsmålet med rette benektende.

Også gjennomgangskonnossementer utferdiges vanligvis med «freight prepaid» klausul. Når lokaltransporten utføres under certeparti, kan det da oppstå spørsmål om konnossementsinnehaverens plikt til å betale demurrage påløpt ved

Panterett via konnossement

Gjennomgangskonnossement: tilbakeholdsrett i mellomhavn

<sup>12</sup> *Selvig*. Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland, 2. utg. (1975) s. 51-52.

<sup>13</sup> *Selvig*, l.c.s. 63-64.

utlossing i mellomhavnen. I utgangpunktet er dette en omkostning som gjennomgangstransportøren skal dekke innenfor avtalt frakt, jfr. sjøl. § 100, men gjør han ikke det vil nok lokaltransportøren søke å sikre seg ved å utøve tilbakeholdsrett i godset, sjøl. § 113. I en dom av *Sø- og Handelsretten* (ND 1985 s. 25) antas det at han også har rett til det i forhold til mottageren etter gjennomgangskonnossementet. Dette er nok tross alt den løsning som stemmer best med sjøl. § 160 annet ledd, selv om gjennomgangskonnossementet ikke sier noe om demurrage i mellomhavn. At lokaltransportøren vet at det utstedes gjennomgangskonnossement, kan normalt ikke være nok til at han blir bundet av dets innhold.<sup>14</sup>

**Kombinert vei- og sjøtransport**

Kombinerte transportør har gitt opphav til mange vanskelige rettsspørsmål, særlig når det gjelder samkjøringen av veifraktrettens og sjørettens ansvarsregler. Et skole-eksempel på mangelen på harmoni gir en dom av *Eidsivating lagmannsrett* (ND 1984 s. 292). Etter sjøtransport fra Oslo til engelsk havn ble godset skadet under veitransporten i England. Da Haag-Visby reglens foreldelsesregel ikke kunne anvendes, ble spørsmålet om lasteskadekravet var foreldet etter den ett-års frist som via CMR kom inn i veifraktlovens § 41. Da det her dreiet seg om engelsk og ikke norsk innenriks transport og CMR bare gjelder internasjonale transportør, kom retten til at alminnelige foreldelsesregler og ikke veifraktloven § 41 måtte anvendes, d.v.s. foreldelsesfristen var 3 år. At det forut for veitransporten gikk en internasjonal sjøtransport var ikke nok til å bringe CMR til anvendelse, og en klausul i konnossementet som henviste til CMR var uten betydning så lenge det ikke var uttrykkelig sagt at CMR's regler også skulle gjelde veitransport utenfor CMR's anvendelsesområde.

**Veifraktrettens ansvarsregler**

I kommentaren i ND 1982 s. V og ND 1981 s. XVI-XVII fremgår det at CMR's og veifraktlovens ansvarsregler i praksis blir fortolket slik at lasteskadeansvaret blir en god del strengere enn etter de sjørettslige ansvarsregler. Denne tendens holder seg. En dom av *Högsta Domstolen i Finland* (ND 1984 s. 42) og en dom av *Frostating lagmannsrett* (ND 1985 s. 212) viser klart at det skal meget til før domstolene finner at skaden ikke er til å unngå og frifinner transportøren. Regelen om at transportøren ikke kan fri seg fra ansvar ved å vise til mangler ved det kjøretøy som skal benyttes eller blir benyttet, skjerper også ansvaret, se ND 1984 s. 264 *Midt-Trøndelag herredsrett*.

**Rederansvaret**

Rederens bedriftsansvar er fortsatt et aktuelt tema, særlig fordi utviklingen i lovgivningen og rettspraksis har medført en objektivisering av ansvaret. I forhold til den klassiske regel om «husbondansvaret» i sjøl. § 233 er det særlig rederens

<sup>14</sup> *Grönfors*, *Succesiva transportør*, 1986 s. 200.

ansvar for *selvstendige oppdragstagere* som har fått øket betydning. En viss lovforankring fikk dette ansvaret i 1972 da det i den norske sjøl. § 233 ble gjort klart at rederen hefter for slepebåt som utfører arbeid i skipets tjeneste. Men også andre selvstendige hjelpere som etter oppdrag utfører slikt arbeid omfattes av § 233. En dom av *Norges Høyesterett* (ND 1984 s. 122) pålegger således eieren av en lystbåt ansvar for fortøyningsfeil som skyldtes havnevesenets folk.<sup>15</sup>

Rederansvarets omfang bestemmes innenfor de grenser som reglene om globalbegrensning setter. Lovens ansvarsgrenser har imidlertid over tid vært så vidt lave at det ofte gjøres forsøk på å bryte ansvarsbegrensningen ved å godtgjøre *egenfeil*. En dom av den finske *Högsta Domstolen* (ND 1984 s. 46) er her et ferskt eksempel. Men ansvarsbeløpene kan også økes på annen måte.

Ansvarsgrensen gjelder det samlede ansvar ved *en og samme hending*, sjøl. § 238 nr. 4. Pussig nok har vi ikke så mange dommer som belyser fortolkningen av dette uttrykk, en tolkning som er avgjørende for om ett eller flere ansvarsbeløp skal utgå.<sup>16</sup> Det seneste bidrag her er en dom av *Norges Høyesterett* (ND 1984 s. 129) som antar at skade på en rekke garnlenker voldt under en times gange i sjøen må anses som voldt ved en og samme hending. Det forelå her et slags «fortsatt forhold», og det ville ikke være så lett å avgjøre hvor mange hendinger man egentlig hadde med å gjøre. Høyesterett valgte derfor å legge avgjørende vekt på at «alle skadetilfelle kan føres tilbake til en bestemt disposisjon» fra skipets side (s. 133-134). Det er vel likevel et spørsmål om ikke denne tolkning er for velvillig særlig når det tas hensyn til at globalbegrensningen tross alt er et lovfestet privilegium som i en lang periode med fallende pengeverdi reelt har redusert rederansvaret ganske vesentlig.

Når skade er voldt under en operasjon som involverer *flere skip* er det tilsvarende reist spørsmål om ikke samtlige skips tonnasje skal tas i betraktning ved beregningen av ansvarsgrensen. Spørsmålet har betydning bl.a. hvor det voldes skade i forbindelse med slepningsoppdrag. Hvis skade voldes av feil på slepebåtens side, medfører sjøl. § 233 i og for seg at slepebåten og slepet får solidarisk ansvar for skaden, men hvert av skipenes ansvar må likevel fastsettes på grunnlag av den ansvarsgrense som gjelder dette skip.<sup>17</sup> Denne løsning er nå bekreftet av en dom av *Vestre Landsret* (ND 1984 s. 85). For skadelidte betyr løsningen likevel at han får sitt tap

<sup>15</sup> Dommen er i samsvar med tidligere praksis, se ND 1985 s. 562 Gulating og *Selvig*. Det såkalte husbondansvar (1986) § 3.13.

<sup>16</sup> Et eksempel er ND 1971 s. 199 Sö- og Handelsretten og *Blom*. Sjölagens bestämelse om rederansvar (1985) s. 109 flg.

<sup>17</sup> *Blom*, l.c.s. 11.

dekket for så vidt den samlede skade ikke overstiger summen av ansvarsgrensene for slepebåten og slepet.

Oljesølsansva-  
ret

Effektiviteten i det objektive oljesølsansvaret beror i adskillig utstrekning på hvordan bestemmelsen om ansvarsreduksjon på grunn av *skadelidtes medvirkning* blir praktisert. Dette fremgår klart bl.a. av de svenske *Tsesis* og *Sirocco* sakene.<sup>18</sup> Det forteller meget at *Sirocco*-saken som gjaldt et oljesøl i august 1976, først ble endelig avgjort av *Högsta Domstolen* i mai 1984 (ND 1984 s. 8) etter adskillige omganger i svenske rettssaler.<sup>19</sup> I motsetning til medvirkningsregler innenfor andre objektive ansvarssystemer tillater loven at oljesølsansvaret lempes når skadelidte har utvist vanlig uaktsomhet. Som *Högsta Domstolen* uttaler (ND 1984 s. 11) må medvirkningsspørsmålet «avgjöras på grundval av en med *normal aktsamhet* i det enskilda fallet verkställd uppskattning av riskerna för oljeutsläpp» (min uthevning). Ved vurderingen kan man her likevel ikke unngå å ta hensyn til at *bedriftsansvaret* for oljesøl i forbindelse med sjøtransport er lagt på skipet og ikke på havnemyndigheter og andre som oljesølet rammer. Benyttes en for streng aktsomhetsnorm ved vurderingen av deres handlemåte, blir resultatet nærmest en reell deling av risiko og ansvar for oljesøl, med de retts tekniske og forsikringstekniske ulemper en slik ordning medfører. I sitt resultat og begrunnelse stenger *Sirocco*-dommen for en slik utvikling.

En dom av den finske *Högsta Domstolen* (ND 1984 s. 39) gjelder også betydningen av skadelidtes medvirkning. Der krevet staten erstatning for oljesøl ved grunnstøtning, og spørsmålet var om ansvaret skulle lempes som følge av uaktsomhet fra losens side. Til tross for at den finske erstatningslov 3. kap. § 7 fritar staten for ansvar for skade voldt av los, ble statens krav redusert som følge av losens uaktsomhet. En slik forskjell på reglene om aktiv og passiv identifikasjon er tidligere kjent fra reglene om kollisjonsansvaret,<sup>20</sup> men den bør neppe ha noen plass innenfor et moderne ansvarssystem for oljesølsansvar. I norsk rett anses losen å være i skipets tjeneste under utførelsen av sine oppgaver,<sup>21</sup> og dette stenger for slik lemping av oljesølsansvaret som vi finner i den finske høyesterettsdommen.

Tredjemanns-  
dekningen i  
sjøforsikring

I 1985-årgangen finner vi to dommer om betydningen for sikrede av at forsikringstageren har fremkalt forsikringstilfellet på en slik måte at forsikringstageren selv er uberettiget til erstatning, jfr. FAL § 18. Begge dommene bekrefter prinsip-

<sup>18</sup> Se kommentarene i ND 1983 s. VIII flg., ND 1981 s. VI-VIII og ND 1979 s. VIII-IX.

<sup>19</sup> Se ND 1979 s. 15, ND 1980 s. 23 og ND 1982 s. 11.

<sup>20</sup> *Brækhus*, Rederens husbondsansvar, Juridiske arbeider fra sjø- og land, s. 291-93.

<sup>21</sup> Se kommentarene i ND 1981 s. XIV med note 19.

pet om at tredjemannsdekningen i sjøforsikring er uselvstendig, både i vareforsikring (ND 1985 s. 5 *Göteborgs tingsrätt*) og kaskoforsikring (ND 1985 s. 126 *Norges Høyesterett*).

Tredjemann som er sikret har altså ikke bedre rett enn forsikringstageren selv. Særlig klart fremgår dette av den norske høyesterettsdommen som nok mange vil synes trekker prinsippet svært langt. Der var spørsmålet om assurandøren kunne søke tilbake erstatningsbeløp utbetalt til panthaverne da det ca. 1½ år etter utbetalingen ble klart at rederen selv hadde senket skipet. Høyesterett, som her bygget på alminnelige *condictio indebiti* synspunkter, kom til at oppgjørshensynet ikke var avgjørende, og ga assurandøren medhold, bl.a. fordi panthaverne kunne ha skaffet seg egen dekning av risikoen for forsikringsbedrageri og lignende forhold på forsikringstagerens side.

Oslo, august 1987

*Erling Selvig*