

# NORDISKE DOMME I SJØFARTSANLIGGENDER

UTGITT AV  
NORDISK SKIBSREDERFORENING

Redaktører:

Professor dr.jur. ERLING SELVIG og professor dr.jur. HANS JACOB BULL  
NORDISK INSTITUTT FOR SJØRETT

Redaksjonskomité:

Kommitteret JØRGEN BREDHOLT, professor jur.dr. KURT GRÖNFORS,  
advokat NICHOLAS HAMBRO, professor jur.dr. PETER WETTERSTEIN,  
sjefsrådmann FRANK WITT.

Redaksjonssekretær SIRI RAFEN

ÅRGANG 1987

OSLO 1989

---

RICH ANDVORD

## KOMMENTARER 1986–87

I skrivende stund fyller domssamlingens utgiver, Nordisk Skibsrederforening 100 år. Domssamlingen selv har også nådd den anseelige alder av 90 år. Foreningen og dens første direktør *Johs. Jantzen* har her gjort en pionerinnsats. I snart et århundre har domssamlingen utgjort en av hjørnesteinene i det nordiske sjørettsfellesskap. I tillegg har dyktige medarbeidere i foreningen gjennom mange år ydet betydelige bidrag til utviklingen av nordisk sjørett, både i form av håndbøker og andre vitenskapelige arbeider. Foruten Jantzen er det her særlig grunn til å fremheve *Per Gram*, *Hans Peter Michelet* og *Ole Lund*.

Når Nordisk Skibsrederforening nå fyller år, vil redaktørene gjøre seg til talsmenn for en stor skare av nordiske sjørettsjurister og fremføre både en hjertelig takk og de beste ønsker for foreningens virke i de neste hundre år. Vi vet at den nåværende ledelse av foreningen erkjenner betydningen for såvel foreningen som for alle oss andre av at den tradisjon domssamlingen representerer blir ført videre. Dette vil det bli anledning til å komme tilbake til når det blir domssamlingens tur til å fylle de første hundre år. Årgangene 1986 og 1987 viser at den har sin vitalitet i behold.

Rederansvaret er undergitt globalbegrensning. Ansvarsgrensene gjelder summen av alt ansvar som oppstår ved *en og samme hending* (Sjøl. § 238 nr. 4). I lys av de over tid lave ansvarsgrensene er det ikke så rart at det i flerskade-tilfeller kan oppstå spørsmål om det også foreligger flere hendinger i forhold til globalbegrensningen. Når de ulike skadene må antas å inngå i et slags «fortsatt forhold» og kan tilbakeføres til en bestemt disposisjon, vil imidlertid svaret være greit nok (ND 1984 s. 129 NH, jfr. mine kommentarer ND 1985 s. XVII). *Norges Høyesterett* har nå i en 3–2 dom videreført dette synspunktet på en måte som gjør fortolkningen av lovens uttrykk enda vanskeligere (ND 1987 s. 160). To fiskefartøyer som trålet i farvannene ved Svalbard, krevet der erstatning for motorskade p.g.a. at de med et døgn mellomrom hadde fått utlevert forurenset bunkers fra et skip som bragte drivstoffet til feltet. Spørsmålet var om det her var voldt skade ved en eller to hendinger. Flertallet kom til at det bare forelå én hending:

«Det vesentlige for mitt syn er at erstatningsansvaret skyldes samme forsømmelse, nemlig den mangelfulle rengjøring av M/S

Globalbegrensning av rederansvaret

«en og samme hending»

Ny Dolsøys tanker og rørsystem. Oljen ble videre levert i samsvarende med en bestilling til båter som befant seg på samme fangstområde, og i en sammenhengende operasjon, selv om det nødvendigvis måtte gå noen tid mellom de enkelte leveringer. Det foreligger da etter min mening slik innbyrdes sammenheng mellom skadetilføyelsene at det er naturlig å karakterisere dette som én hending, sml. bemerkningene i Ot.prp. nr. 32 (1982–83) s. 32.»

Mindretallet fant derimot ikke at det forelå noen slik «innbyrdes sammenheng» mellom de to skadetilfelle:

«M/S Ny Dolsøy fraktet den innlastede olje i atskilte lastetanker, i det vesentlige tilpasset det enkelte fartøys bestilling av kvantum. Oljen ble levert til de to fartøyer på forskjellig sted ute på havet. Leveringen skjedde til M/S Sagøy 2. oktober 1981 om kvelden og først følgende kveld til M/S Drotholm. Slik denne sak er opplyst, synes forurensningen ombord i M/S Ny Dolsøy å ha vært knyttet til de to fartøyer denne sak gjelder. De omstendigheter jeg her har pekt på, gjør det etter mitt syn lite naturlig å anse de to leveringer som *en* hending. Jeg kan ikke se at det her er grunnlag for å fastslå noen «innbyrdes sammenheng», jfr. bemerkninger i Ot.prp. nr. 32 (1982–83) s. 32.»

For min egen del er jeg ikke i tvil om at mindretallets synspunkt må være det riktige. Loven legger ikke vekt på om skadene skyldes «samme forsømmelse». Lovens ord peker klart i retning av selve *skadetilfellet* eller ulykken som objektivt faktum. Det samme gjør konvensjonstekstene som taler om «any distinct occasion» eller «d'un meme événement». For oljesølsansvaret har derimot sjøl. § 270 en noe annen formulering; ansvarsgrensen der gjelder alt ansvar oppstått ved «samme hending, eller serie av hendinger med samme opphav». Klarligvis tillater denne bestemmelse at man i større grad legger vekt på innbyrdes sammenheng mellom ulike oljesølskader. Dette fremgår også av lovforarbeidene (NOU 1979:46 s. 19 og Ot.prp. nr. 48 1973–74 s. 17). Det vanlige skadeforløp etter ett og samme utslipp av olje gjør det rett og rimelig at bestemmelsen i § 270 først og fremst retter oppmerksomheten mot selve *oljeutslippet* og ser bort fra forskjeller i sted og tid m.h.t. de skader som utslippet etter hvert viser seg å være opphav til. Men å fortolke sjøl. § 238 som om den så å si hadde samme ordlyd som sjøl. § 270 kan ikke være riktig.

Sjølovens kapitel om oljesølsansvaret omhandler også skadetilfelle som faller utenfor oljeansvarskonvensjonen og som derfor er undergitt vanlig globalbegrensning, se nå sjøl. § 284. Et praktisk viktig tilfelle er utslipp av bunkers fra et tørrlastskip. I ND 1987 s. 274 er inntatt en norsk *voldgiftsdom* som omhandler fortolkningen av sjøl. § 238 med henblikk på ansvaret for slikt oljesøl. Der hadde skipet grunnstøtt i innløpet til Porsgrunn-området, men etter at utslippet var stanset gikk skipet til Drammen for reparasjon. Mens skipet settes i dokk i

Drammen skjedde det nok et utslipp, og spørsmålet var om oljesølskaden som fulgte måtte ansees som voldt ved «ny» hending. Voldgiftsdommeren, som bemerket at det ikke var gitt at man her sto overfor «en serie hendinger med samme opphav» i forhold til sjøl. § 270, la vekt på at dokksettingen i Drammen fant sted syv dager senere etter forflytning av skipet fra grunnstøtningsstedet og at det nye utslippet sto i årsakssammenheng med den måte dokksettingen ble planlagt og utført på. Et slikt avgjørende inngrep i årsakskjeden medførte at man i forhold til ansvarsgrensen i sjøl. § 238 sto overfor to ulike hendelser.

Ved oljesøl etter grunnstøtning i indre farvann vil vanligvis de fleste erstatningskrav samles på statens hånd. Det er det offentlige som gjerne tar kommandoen over bergningen og tiltakene for å hindre at oljen sprer seg. Opprenskningsarbeidet foregår oftest også i offentlig regi. Når staten senere gjør oljesølsansvaret gjeldende, er det fristende for skipet å hevde at grunnstøtningen egentlig skyldes feil hos los, fyr- og merkevesenet, sjøkartverket m.v. slik at ansvaret helt eller delvis bortfaller (sjøl. § 268). Fører dette frem, kan dessuten skipet selv kreve erstatning av staten for kaskoskaden og tap ved utbetalinger til andre skadelidte (ND 1983 s. 1 SH). Alt dette gjør at skadeoppgjøret blir tilsvarende komplisert, særlig fordi det forholdsvis uklare *sjøveisansvar* staten har etter alminnelige rettsregler må kombineres med et etter sitt formål klart utformet objektivt oljesølsansvar. Effektiviteten i det internasjonale ansvarssystem, inkorporert i sjølovens kapitel 12, blir dermed vesentlig redusert.

*Tesis*-saken (ND 1983 s. 1 SH) viser dette med all ønskelig tydelighet. Der hadde statens uaktsomhet i forholdsvis fjern fortid ført til at sjøkartet ikke ble ajourført, sjømerke ikke oppsatt og fyr ikke omsektorert, med den følge at skipet gikk på en grunne. Högsta Domstolen kom som kjent til at dette utgjorde forsømmelse av «skyldighet att svara för underhåll av fyrar eller andra hjälpmedel för navigeringen» og at staten derfor ikke tilkom erstatning (ND 1983 s. VIII-IX). Samtidig ble statens sjøveisansvar antatt å omfatte skipets tap på grunn av havariet og betaling av bergelønn som følge av dette (ND 1983 s. V-VIII og ND 1981 s. VI flg.).

Det var lagt opp til en slags reprise i *José Marti*-saken (ND 1987 s. 64), men slik gikk det ikke. *Svea hovrätt* påla skipet fullt oljesølsansvar. Den grunne skipet støtte på, var i og for seg ikke merket på skjøkartet eller ved sjømerke, men den egentlige årsak til havariet var uaktsomhet på losens side. Han førte skipet godt over på babord side av midten av farleden. En los utfører imidlertid sitt arbeide i skipets tjeneste, og etter sjøl. § 233 var det derfor rederiet og ikke staten som måtte svare for hans uaktsomhet, jfr. den svenske skadeerstatningsloven kap. 3 § 9. Regelen er den samme i norsk rett. (ND 1981 s. XIV). Retten godtok ikke rederiets anførsel om at losen måtte sees på som et slags «levende sjøkart» og derfor utgjøre et «navigatorisk hjelpmedel»

**Oljesøls-  
ansvar:  
Staten som  
skadelidt**

**Ansvar for  
los**

«hjelpemiddel  
for navi-  
geringen»

i forhold til ansvarsfritaket i oljeansvarskonvensjonen, (jfr. sjøl. § 268 bokstav c). Ansvarsfrihet var i alle tilfelle betinget av at oljesølet i *sin helhet* skyldtes slike forhold som bestemmelsen omfatter. Etter som losens feil utgjorde uaktsomhet på skipets side, var betingelsen ikke oppfylt. Rederiet hadde derfor objektivt ansvar for skadene. Noe grunnlag for å nedsette ansvaret forelå ikke. Det var nemlig ikke tilstrekkelig hold i rederiets mange anførelser om ulike feil på statens side vedrørende sjøkart, fyr, merker og andre navigasjonsforhold.

Reprise på *Tsesis* ble altså *José Martí* ikke. Resultatene er diametralt motsatte. Er *José Martí* et signal om at *Tsesis* gikk for langt i å fritta rederiet for oljesølansvaret? Högsta domstolen nektet «prövningstillstånd» og ville altså ikke røre saken. Kanskje hadde den svenske høyesterett i dagens situasjon heller ikke noe imot et noe strammere grep rundt *Tsesis* og den skjerpelse av miljøskadeansvaret det kan innebære?

Statlige  
bergnings-  
aksjoner

Det er ikke bare oljeutslipp som får myndighetene til å ta kontroll over bergningsoperasjoner. Det samme skjedde naturlig nok da en sovjetisk ubåt i 1981 gikk på et skjær like utenfor Karlskrona. Her måtte den svenske marine gripe inn og få ubåten trukket av. Men en vanlig slepebåt medvirket også, etter oppdrag fra marinen, og da det hele var over krevde den bergelønn for sin innsats. Staten bestred at det forelå bergning. Marinens inngrep hadde ikke bergningsformål, men ble gjennomført for å få undersøkt ubåten og avvist den fra svensk territorium. Innsigelsen førte imidlertid ikke frem. *Högsta Domstolen* (ND 1987 s. 1) viste til oppmuntringsprinsippet i bergningsretten og fastslo at bergelønn skulle utgå også ved «åtgärder som til det yttre framträder som bärgning» selv om operasjonen «inte enbart eller ens huvudsakligen har ett bärgningssyfte». Staten, som hadde gitt oppdraget, kunne altså ikke nøye seg med å betale vanlig slepebåthyre. Resultatet er godt i samsvar med art. 5 i IMO's nye bergningskonvensjon (1989).

Mannskapets  
rett til  
bergelønn

Mannskapet på det bergende skip har rett til andel av bergelønn, jfr. sjøl. § 229. Er dette en rett avledet av rederiets krav mot havaristen, eller kan mannskapet selv gjøre bergelønnskrav gjeldende mot ham? Spørsmålet blir bare interessant når rederiet av en eller annen grunn velger ikke å kreve bergelønn. En finsk *høyesterettsdom* (ND 1987 s. 241) fastslår prinsipielt at retten til bergelønn tilkommer rederiet og at mannskapet ikke har noe eget krav mot havaristen. Derimot har mannskapet krav på erstatning av eget rederi for tap som skyldes at rederiet ikke har sørget for inndrivning av bergelønnskravet. Dette har også vært den vanlige oppfatning hos oss, jfr. *Brækhus*, *Bergning* s. 95–96.

Ansvaret for  
bergelønn

Den finske høyesterettsdommen er interessant også fordi den meget vel illustrerer at organisasjonsformene i moderne skipsfart kan skape uklarhet med hensyn til hvem bergelønnskravet egentlig skal rettes mot. Det er jo ikke uvanlig å finne en oppsplitting av rederfunksjonen, f.eks. i et eierselskap, et redersel-

skap og et disponentselskap («managing owner») hjemmehørende i ulike deler av verden. Den vanlige oppfatning hos oss har vært at ansvaret for bergelønn påhviler *eieren*, men dette fremgår ikke uttrykkelig av sjøloven, jfr. Brækhus l. c. s. 86–87. Heller ikke fremgår det av sjøloven om en *reder som ikke er eier* («bare-boat» befrakter) kan holdes ansvarlig. Den finske høyesterettsdommen viser imidlertid at *disponenten* ikke har noe ansvar for bergelønn og det til tross for at disponenten utad ofte fremtrer som den som driver skipet.

Arrest vil ofte være et viktig ledd i håndhevelsen av sjørettslige krav, både praktisk og rettslig. Arresten er etter sitt formål først og fremst et innledende rettergangsskritt som gir kreditor beslag i midler og dermed sikrer dekning når hans krav er bindende fastslått. I internasjonale skipsfartsforhold gir det kreditor mulighet til å slå til med en gang når han lykkes å lokalisere midler tilhørende en vrien debitor. Etter at arrest er foretatt og sikkerhet stillet, kan søksmål eller voldgift gjennomføres i ro og fred uten at debitor senere kan unndra seg oppfyllelse av dom i kreditors favør.

Arrest har imidlertid også både rettslige og faktiske virkninger som ofte viser seg å få *reell* betydning for hvordan tvisten mellom partene til slutt blir løst. En arrest vil kunne gi jurisdiksjon der den er foretatt (se kommentarene i ND 1982 s. XIX), og dermed også påvirke lovvalget. Den avbryter foreldelse av sjøpantrett (sjøl. § 248). Såvel disse forhold som den sikkerhet arresten gir kreditor, vil på forskjellig vis påvirke partenes forhandlingsposisjon ved minnelig oppgjør. Eksempelvis vil arresten ofte gjøre at debitor mister interessen av å forhale oppgjøret. Arresten blir således en del av kampen om de strategiske posisjoner.

På denne bakgrunn er ulikheter i de nordiske lands *prosessregler* om arrest og arrestjurisdiksjon klarligvis ikke uten betydning for de sjørettslige reglers virkemåte i praksis. Jeg har tidligere kommentert forskjellen mellom norsk-svensk rett og dansk rett når det gjelder spørsmålet om *arrestverneting* (ND 1982 s. XIX). En lovendring i Danmark i forbindelse med dansk tiltredelse til arrestkonvensjonen 1952, vil snart fjerne denne ulikheten og etablere arrestjurisdiksjon også i dansk rett.

En annen forskjell er at etter svensk rett vil arrest til sikring av sjøpant i skipet være betinget av at vanlig *arrestgrunn* foreligger (ND 1982 s. XVIII), mens dansk-norsk rett gir arrest uten videre når sjøpantkravet er forfalt (Rpl. § 612 og Tvfb. § 245). *Högsta Domstolen* har nettopp bekreftet forståelsen av svensk prosessrett på dette punkt (ND 1986 s. 34). Standpunktet – sett i sammenheng med reglene om *avbrytelse av foreldelse av sjøpantrett* i sjøl. § 248 – medførte at kreditor ikke kunne hindre at hans sjøpantrett ble foreldet. Når domstolen velger å holde seg så strengt til den formelle juss, blir det opp til lovgiveren å sørge for å få rettet på dette merkelige forhold.

Arrest i  
sjøretts-  
saker

Ulikheter i  
nordisk  
arrestrett

En tredje forskjell er at dansk rett gir rett til arrest til sikring av ethvert *forfalt* krav (Rpl. § 612) mens norsk-svensk rett krever at *særlig arrestgrunn* foreligger, dvs. at debtors adferd gir grunn til å frykte at fullbyrdelsen av kravet blir vesentlig vanskeligjort. *Svea hovrätts* dom i ND 1987 s. 100 ville derfor ha fått et annet utfall hvis arrest var begjært i Danmark.

Arrest og  
frist for  
søksmål og  
voldgift

Andre ulikheter, også i detaljene, kan vise seg å være av betydning i enkelttilfelle. Når arrest foretas for å sikre et krav som ennå ikke er bragt inn til rettslig avgjørelse, vil forutsetningen være at kreditor deretter foretar det nødvendige for å få kravet bindende avgjort. I motsatt fall kan arresten heves. Hvor mye tid kreditor trenger, beror på forholdene, bl.a. om saken skal avgjøres i et annet land enn der arrest er foretatt. Norsk rett har her en fleksibel regel. Debitor kan kreve at retten i arrestbeslutningen fastsetter frist for å reise sak (Tvfbl. § 258). Den danske Rpl. § 634 derimot inneholder selv en søksmålsfrist på syv dager, og søksmålet må omfatte både realiteten (hovedsaken) og stadfestelsen av arresten (justifikasjonssak). I sjørettssammenheng hvor voldgiftsklausuler er vanlige, kan en slik regel lett volde problemer, bl.a. fordi arrestspørsmålet ikke hører under voldgiftsrett.

Det er klart nok at arrest kan begjæres selv om det er avtalt at tvist skal avgjøres ved voldgift (*Selvig* i MarIus nr. 45 s. 5–6). Dette er viktig fordi det er vanlig å avtale voldgift i London eller andre internasjonale sentra hvor debitor ikke nødvendigvis også har midler. I slike tilfelle vil imidlertid den danske syv-dagers frist for å reise sak, være svært så kort.

Dette fremgår av en dom av *Østre Landsret* (ND 1987 s. 156). Arrest ble der foretatt 22. oktober, og stevning i såvel justifikasjonssaken som hovedsaken ble gitt til Sør- og Handelsretten 28. oktober. Det var imidlertid avtalt voldgift i London, og først 4. november ble voldgiftsbegjæring innlevert der. *Byretten* kom til at søksmålet ved Sør- og Handelsretten fylte kravene etter Rpl. § 634 selv om søksmålet ville bli avvist p.g.a. voldgiftsklausulen. Arresten ble derfor ikke hevet. Selv om Sør- og Handelsretten skulle avvise søksmålet, ville fristen i § 634 være avbrutt forutsatt at voldgiftssak deretter ble satt i gang uten ugrunnet opphold. Byrettens avgjørelse er senere stadfestet av *Landsretten*, som la særlig vekt på at voldgift i hovedsaken ble begjært meget hurtig etter at Sør- og Handelsretten fikk søksmålet. Tar man Landsretten på ordet, skulle altså loven i et slikt tilfelle kreve både at søksmål om arrestens stadfestelse ble reist ved Sør- og Handelsretten og at voldgift ble begjært i London, alt innenfor den syv-dagers frist Rpl. § 634 inneholder. Den norske lovbestemmelsen (Tvfbl. § 258) synes her å gi en bedre løsning.

Forum  
shopping

Arrest og forum shopping er begreper som ofte settes i sammenheng med hverandre, særlig fordi både lovvalg og andre forhold av reell betydning kan påvirkes av om søksmål reises ved arrestvernetinget eller ved et av de ordinære verneting. Men det

er langt fra slik at kampen om hvor en tvist skal få sin rettslige avgjørelse, alltid skjer innenfor rammen av arrestinstituttet. Spørsmålet kan også gjelde i hvilket av partenes hjemland søksmål skal gjennomføres. I amerikansk-norske erstatningssaker får forumspørsmålet særlig betydning som følge av at amerikansk rett på en rekke punkter fremtrer som gunstigst for skadelidte. I tilfelle av produktskader, f.eks. vil en norsk skadelidt oftest se seg tjent med å få saken prøvet ved amerikansk domstol, mens den amerikanske produsenten ønsker søksmålet avgjort i Norge. Resultatene så langt er imidlertid at søksmål tillates fremmet i begge land.

Et eksempel på denne løsning finner vi i ND 1985 s. 201 NH. Et noe annet forhold ble vurdert av *Høyesteretts kjæremålsutvalg* i ND 1987 s. 178. Forholdet der var at en enhet ved boreutstyret sviktet mens boreriggen Treasure Saga arbeidet på norsk sokkel, hvoretter rederiet krevet erstatning for tap av utstyr m.v. av den amerikanske produsenten. Produsenten reiste negativt fastsettelsessøksmål ved norsk domstol for å få fastslått at han ikke var ansvarlig overfor rederiet. Deretter reiste rederiet fullbyrdelsessøksmål mot produsenten ved amerikansk domstol. Det var klart nok at den amerikanske domstol ville ta saken, og byretten avviste derfor det norske søksmålet p.g.a. manglende rettslig interesse (ND 1986 s. 212, jfr. tvml. § 54). Byretten så søksmålet i Norge som ledd i produsentens forgjeves forsøk på å få saken avvist fra den amerikanske domstol. Lagmannsretten og Høyesteretts kjæremålsutvalg kom til motsatt resultat og la vekt på det rimelige at produsenten «gjennom sitt søksmål får ryddet av veien en eksisterende rettsuvisshet». Kjæremålsutvalget mente «at det i det hele er vanskelig å tenke seg muligheten av at tvistemålslovens § 54 skal kunne hindre et søksmål som dette. Søksmålet er anlagt etter at det er gjort klart overfor Joy (produsenten) at selskapet vil bli avkrevet erstatning av de øvrige parter for deres tap. Skaden er forvoldt på norsk sokkel overfor norske skadelidte. Søksmålet er anlagt i Norge før de skadelidte reiste sak i USA, og Joys nedlagte påstand tar sikte på en rettslig avklaring av ansvarforholdet.»

Avgjørelsen etterlater spørsmål om hvilken fordel produsenten ville ha av å få konstatert at han etter norsk rett er uten ansvar for skaden hvis han likevel skulle bli dømt til å betale erstatning av amerikansk domstol.

Kjæremålsutvalgets bemerkninger tyder derfor nærmest på at det etter dets mening var rederiet som her drev forum shopping. Når produsenten var villig til å overlate en sak med så sterk norsk tilknytning til avgjørelse ved norsk domstol, burde nok rederiet ha avfunnet seg med at også dets eget fullbyrdelsessøksmål ble avgjort der, dvs. ved rederiets eget hjemting.

For en kreditor vil nordisk arrestjurisdiksjon være særlig verdifull hvis debitor er gått konkurs i utlandet. Er utenlandsk konkurs til hinder for slik enkeltforfølgning hos oss? Spørsmålet

**Utelukker  
utenlandsk  
konkurs  
arrestjuris-  
diksjon?**



kom opp for *Sø- og Handelsretten* (ND 1987 s. 120) i en sak som gjaldt virkningen i Danmark av at debitor i USA hadde fått beskyttelse under kapitel 11 i US Bankruptcy Code. Det dreier seg her om en slags insolvensbehandling som ligner meget på betalingsstansning og oppbud, og som etter amerikansk rett medfører forbud mot enkeltforfølgning. I dette tilfelle hadde debitor en filial i København og kreditor fikk arrest i en del av filialens midler til sikkerhet for krav i anledning av tidligere forretningsforbindelse. I samsvar med UfR 1930 s. 8 DH kom Sø- og Handelsretten til at utenlandsk konkurs ikke hindret enkeltforfølgning i Danmark, og retten opprettholdt arresten og ga dom for betaling av tilgodehavendet. Det samme vil være tilfellet i norsk rett, se *Brækhus*, Den personlige gjeldsforfølgning, Omsetning og kreditt 1, s. 86–87. Det som her er sagt gjelder likevel ikke hvis konkurs åpnes i et nordisk land, jfr. den nordiske konvensjon om konkurs av 7. november 1933.

Forum shopping og Haag-Visby reglene

Linjefarten preges av eksklusive forum-klausuler som viser til domstol i linjerederiets hjemland. Slike klausuler kombineres også ofte med vilkår hvoretter konnossementet er undergitt linjerederiets hjemlands rett. Dette fører ofte til tvist (ND 1985 s. V–VIII). I Haag-Visby fart kan denne kombinasjonen vise seg å stille lasteeieren vesentlig dårligere enn Haag-Visby lovgivningen i det land hvorfra transporten skjer og fraktavtalen inngås. Noen fullstendig rettsenhet foreligger ikke innenfor Haag-Visby området. Det er derfor ikke overraskende at en lasteeier i slike tilfelle søker å etablere arrestjurisdiksjon i det land hvor lastehavnen ligger og påberoper seg den preseptoriske Haag-Visby lovgivningen som gjelder der. Det er tross alt der avtalen er inngått.

Et slikt tilfelle omhandles i en dom av *Danmark Højesteret* (ND 1987 s. 112). Konnossementet var utstedt i Danmark og gjaldt transport fra Århus via Hamburg til vest-indisk omlastingshavn og videre til bestemmelsesstedet, Nassau. Ved fremkomsten var lasten skadet og måtte kondemneres. Konnossementet henviste til hollandsk rett og domstol, dvs. til linjerederiets hjemland, men lasteeieren forsøkte seg likevel med arrest og søksmål i Danmark. Bakgrunnen for lasteeierens handlemåte var at hollandsk rett godtok omlastingsklausuler med ansvarsfraskrivelse for «fremmed» transportavsnitt mens slike klausuler ville være i strid med preseptorisk dansk rett, (sjøl. §§ 123 og 168, jfr. § 169 annet ledd). Lasteeieren lyktes ikke i å etablere arrestjurisdiksjon i Danmark. Sø- og Handelsretten, som Højesteret sluttet seg til, mente at den eksklusive forum-klausul var «begrunnet i en rimelig og loyal interesse» hos linjerederiet og avviste søksmålet.

Lovvalg i Haag-Visby fart

Hadde danske domstoler tatt saken, skulle i og for seg både omlastingsklausulen og lovvalgs-klausulen være å sette til side som stridende mot de preseptoriske regler i sjøl. § 123. Imidlertid tillater sjøl. § 169 siste ledd – også ved transport til eller fra

Danmark – at det danske Haag-Visby regimet i sjøloven ved en lovvalgsklausul erstattes med Haag-Visby loven i annen konvensjonsstat. Tilsvarende bestemmelse finnes i de andre nordiske sjølover. Også en nordisk domstol vil derfor måtte godta avtale om at den hollandske Haag-Visby lovgivning skal anvendes selv om dette innebærer tilsidesettelse av preseptoriske regler som etter vår oppfatning følger av Haag-Visby reglene.

Sjøloven § 169 siste ledd er en konsekvens av at man ved sjølovsendringene i 1970-årene valgte den såkalte «lovvalgs-løsning» fremfor «lex fori» løsningen (Ot.prp. nr. 28 1972-73 s. 14-20). Følgen er – som det fremgår av den danske høyesterettsdommen – at transportørene ved hjelp av egnede lovvalgsklausuler i sine standardvilkår kan «styre» søksmål til land med en vesentlig snevrere fortolkning av Haag-Visby reglene enn den de nordiske land har lagt seg på. Det paradoksale er at et av formålene med inkorporeringen av Haag-Visby reglene i sjøloven nettopp var å få satt til side tidligere nordisk rettspraksis som hadde lest Haag-reglene på den snevrere måte som åpenbart fortsatt er gjeldende etter hollandsk rett (NOU 1972:11 s. 18-20). Reglene i sjøl. § 123 fikk derfor en prinsipielt helt ny utforming. Den ansvarsfrihet en transportør nå ikke kan oppnå ved vanlig omlastings- eller «identity-of-carrier» klausul, kan han altså likevel fortsatt oppnå ved lovvalgsklausul i samsvar med sjøl. § 169. I engelsk rett derimot vil en slik lovvalgsklausul bli satt til side for så vidt resultatet under den valgte lov er i strid med preseptoriske bestemmelser i COGSA 1971 (The *Morviken* 1983 I Lloyd's Rep. 1 HL og *Scrutton*, On Charterparties and Bills of Lading 19. utg. s. 418). Der har man altså gjennomført Haag-Visby reglene på grunnlag av et «lex fori» prinsipp.

Haag-Visby reglene og de tilsvarende bestemmelser i sjøloven viser seg fortsatt å være meget populære prosess tema. Noe av forklaringen er dessverre at de samme spørsmål prøves gjentatte ganger. En dom av *Eidsivating lagmannsrett* (ND 1987 s. 229) er for så vidt et godt eksempel. Det gjaldt et klassisk tema. Er skipet usjødyktig ved reizens begynnelse når det er klart at skalking av lukene eller andre sikkerhetstiltak skal treffes etter avgang, men før skipet kommer i åpen sjø, eller omfattes uakt-somhet i det etterfølgende arbeide av ansvarsfritaket for nautisk feil? Spørsmålet ble sist løst ved ND 1975 s. 85 NH, som imidlertid bygger på en rekke tidligere dommer (ND 1957 s. 30 NH, ND 1956 s. 175 SH, NS 1941 s. 437 SH og ND 1919 s. 364 NH). Det var derfor ikke vanskelig for lagmannsretten å komme til at rederiet var uten ansvar etter sjøl. § 118(2)a.

Det er imidlertid ikke alle Haag-Visby spørsmål som er gjengangere. Nye tolkningsspørsmål melder seg fortsatt fra tid til annen. Et slikt spørsmål ble løst av *Norges Høyesterett* i ND 1987 s. 160. Den gjaldt forståelsen av sjøl. § 120 første ledd om be-regningen av erstatningen for lasteskader, og spørsmålet var om «markeds-verdi» regelen var til hinder for å tilkjenne erstatning

Haag-Visby  
ansvaret

Erstatning  
for konse-  
kvenstap

også for tap som følge av en lasteskade (konsekvenstap). To fiskebåter som mottok transportskadet drivstoff på feltet, fikk motorhavari og ble påført fangsttap. Høyesterett tolket § 120 første ledd slik at den gjaldt beregningen av erstatningen for selve lasteskaden, og at den derfor måtte suppleres med alminnelige rettsregler når det gjaldt adgangen til å kreve erstatning for påregnelige følgeskader:

«Ved den lovendring som fant sted i 1973 ble selve lovteksten betydelig oppmyket. Ordlyden i den nåværende sjølov § 118 begrenser ikke erstatningen til direkte tap, jf. ordene «Bortfrakteren er ansvarlig for tap som følge av at gods kommer til skade». Heller ikke ordlyden i § 120 første ledd kan ses å inneholde noen slik begrensning, jf særlig at erstatningen skal fastsettes «med utgangspunkt i verdien av gods». Dette kan forstås slik at for tingsskadene gir bestemmelsen nærmere anvisning på hvorledes erstatningen skal utregnes – dvs. en normal tapsregel – mens man for andre typer tap ikke har noen regel i loven og således må falle tilbake på alminnelige ulovfestede prinsipper.

Jeg kan ikke se at forarbeidene til de gjeldende bestemmelser gir noe klart svar på om man ved lovendringen også tok sikte på en oppmykning av adgangen til å kreve erstatning for avledede tap. Endringene gikk hovedsakelig ut på å innarbeide i sjøloven bestemmelsene i konnossementskonvensjonen av 1924 (kalt Haag-reglene) og tilleggsprotokollen av 1968 (kalt Visby-reglene), se Sjølovkomiteens innstilling X datert mars 1972. Men overflyttingen til § 118 av regelen om forsinkelsesansvaret gir en viss støtte for at man ikke opprettholdt det forholdsvis strenge syn i tidligere lov. Et forsinkelsesansvar vil i stor utstrekning nettopp være et ansvar for avledede tap. Også andre bemerkninger i komiteinnstillingen, jf særlig s. 15–16 og 17, kan tas til inntekt for at bortfrakteransvaret omfatter avledede tap. Jeg kan for øvrig vise til uttalelse om erstatningsberegningen på s. 35 i vedlegg 2 til innstillingen. I voldgiftspraksis har man lagt til grunn at lovendringen av 1973 innebar at reglene om bortfrakterens ansvar for avledede tap ble betydelig oppmyket.»

CMR-trans-  
porter

Erstatnings-  
beregningen:  
offentlig  
avgift

Også CMR-konvensjonens regler om erstatningsberegningen (art. 23) kan reise vanskelige tolkningsspørsmål. Utgangspunktet ved beregningen er godsets verdi der transporten begynner (fakturaverdien), dog høyst 17 SDR pr. kg., men i tillegg kan frakt, tollavgifter og andre kostnader ved befordringen kreves erstattet. I en *dansk høyesterettsdom* (ND 1987 s. 108), som gjaldt transport av et likørparti fra Nederland til Danmark, ble partiet stjålet i Nederland og derfor avgiftsbelagt av hollandske myndigheter. Spørsmålet var om avgiftsbeløpet skulle tas i betraktning ved fastsettelsen av verdien ved transportens begynnelse, og – i motsatt fall – om avgiftsbeløpet kunne kreves erstattet i tillegg til godsets verdi. Spørsmålet oppsto under den danske veifraktlov § 29 (= den norske lov § 32). Danmark Høyesteret, som støttet seg til en dom av House of Lords fra 1978, kom til

at CMR's regel bygget på godsets normale eksportverdi, men at avgiftsbeløpet måtte erstattes som «kostnad ved befordringen».

CMR's ansvarsbegrensning gjelder ikke skade voldt forsettlig eller grovt uaktsomt av fraktføreren eller noen han svarer for (Veifraktloven § 38). Unntaket fra ansvarsbegrensning er således vesentlig videre enn unntaket for grove egenfeil i sjøl. § 120 siste ledd, jfr. § 237 (ND 1983 s. X-XI). Grov uaktsomhet fra sjåførens side er således tilstrekkelig. I en dom av *Sø- og Handelsretten* (ND 1987 s. 134) fikk transportøren ubegrenset ansvar i et tilfelle hvor varene forsvant kort tid etter innlasting, visstnok fordi sjåføren hadde unnlatt å sikre bil og last. En dom av *Högsta Domstolen* i Sverige (ND 1986 s. 27) viser imidlertid at det ved mer ordinære skadetilfelle skal nok så meget til før det antas at sjåføren har utvist grov uaktsomhet.

Forholdet var der at en gravemaskin som ble transportert på lasteplanet, støtte mot en viadukt som var godt varslet. Sjåføren hadde ingen forklaring på hvorfor han kjørte som han gjorde, men han måtte ha oversett at lasten var for høy. Selv om dette var en «forsømmelse av allvarlig beskaffenhet», var feilen likevel ikke så «svårartad» at den utgjorde grov uaktsomhet. Om fortolkningen av § 38, særlig spørsmålet om grov uaktsomhet forutsatte «medvetet risktagande», uttalte den svenske høyesterett: «I vissa transporträttsliga lagbestämmelser, som i likhet med 38 § lagen om inrikes vägtransport grundar sig på konventioner, exempelvis 120 § sjölagen och 24 § luftfartslagen, har uttryckligen uppställts krav på insikt hos bortfraktaren respektive fraktföraren att skada sannolikt skulle uppkomma för att regler om begränsning av ansvarighet ei skall gälla. Avfattningen av 38 § lagen om inrikes vägtransport ger däremot inte stöd åt att med uttrycket grov vårdslöshet i lagrummet avsetts att innbegripa endast fall där ett medvetet risktagande från fraktförarens sida förelegat. Inte heller ger förarbetena till stadgandet belägg för en sådan ståndpunkt. Begreppet grov vårdslöshet i sistnämnda lagrum måste därför anses omfatta även andra fall än där det visats att ett medvetet risktagande från fraktförarens sida förelegat.

I förarbetena till 5 § lagen (1969:12) anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbeordran på väg, vilken bestämmelse har nära samband med den nu aktuella 38 § lagen om inrikes vägtransport, uttalades att med det där användade uttrycket grov vårdslöshet avses bare oaktsamhet av mycket allvarlig natur (prop 1968:132 s 132).»

Selv om det internasjonale veifraktbrev ikke er noe vanlig omsetningsdokument, kan en selger – på samme måte som når konnossementet brukes – sikre seg at godset ikke utleveres til kjøperen før han har betalt. Veifraktlovens ordning er at fraktbrevet påføres det etterkravsbeløp transportøren skal innkreve før utlevering til mottageren. Utleveres godset uten innkrevning

Grov uaktsomhet etter CMR

Etterkrav påført fraktbrevet

av beløpet, kan selgeren kreve erstatning etter veifraktloven § 21. Innholdet av denne ansvarsregel omhandles i en dom av *Frostating lagmannsrett* i ND 1986 s. 216. Saken gjaldt en redningsbåt bygget ved norsk verft for vest-tysk kjøper. Båten ble utlevert til kjøperen uten betaling, men transportøren ble likevel frifunnet. Verftet hadde ikke godgjort at det etter kjøpsavtalen var berettiget til å kreve kjøpesummen betalt uten den avkortning p.g.a. forsinket levering kjøperen mente seg berettiget til.

Det er velkjent fra konnossementsforhold at utleveringsansvaret er av begrenset verdi når kjøperen bestrider sin betalingsplikt (*Selvig*. Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland, 2. utg. s. 77-79). Selgerens tap utspringer av kjøpsforholdet, og i praksis vil retten gjøre seg opp en mening om tvistespørsmålene når transportørens ansvar skal fastsettes. Dette gjelder også i etterkravstilfelle, jfr. veifrl. § 21. Formålet med etterkrav, betaling mot konnossement og lignende betalingsordninger er imidlertid at det er kjøperen som i tilfelle, etter å ha betalt fullt ut, skal gjøre gjeldende eventuelle misligholdskrav mot selgeren. Ved uberettiget utlevering fra transportørens side mister selgeren denne fordel, som særlig i internasjonale forhold kan være vesentlig. Tar man *Frostating lagmannsrett* på ordet blir resultatet at selgeren bare kan vinne frem dersom han i saken mot transportøren overbeviser retten om at kjøperens etterfølgende innsigelser er uberettiget. Da er det ikke meget av realitet igjen i etterkravsordningen i veifrl. § 21, og det er neppe noen god løsning.

Det er tross alt transportøren som har fremkalt situasjonen ved å handle direkte i strid med det etterkravsoppdrag han har påtatt seg. Selgeren skal ikke kunne utnytte dette til å oppnå uberettiget fordel dvs. oppnå betaling fra transportøren som overstiger hva selgeren har rett til i forholdet til kjøperen. Men det bør være opp til transportøren å godtgjøre at dette er tilfellet, dvs. at kjøperens innsigelser er berettiget, og at ansvaret for uberettiget utlevering derfor skal reduseres eller bortfalle.

Rederi-  
selskapet

Oppsplitting av rederifunksjoner og en komplisert selskapsstruktur er typisk for moderne skipsfart. Nye selskaps- og samarbeidsformer har fått stor praktisk betydning. Antallet dommer fra dette området er derfor økende.

De reelle  
eierforhold

En komplisert selskapsstruktur skaper ofte uklare ansvarsforhold utad. Jeg har allerede omtalt spørsmålet om hvem som bærer ansvaret for bergelønn. Også i forhold til medkontrahenter kan det oppstå spørsmål om det er den formelle selskapsstruktur eller de reelle eierforhold som skal være avgjørende. Et eksempel på dette har vi i en dom av *Sø- og Handelsretten* (ND 1987 s. 140) hvor det fremgår at det skal meget til før ansvaret – etter gjennomskjæring av selskapsformen – legges på de reelle eiere. Den som legger vekt på å kunne holde seg til eierne, må sørge for klar tale i avtaleverket.

Dette er i og for seg litt pussig. I kommersielle forhold blir

det jo lagt stor vekt nettopp på hvilke eierinteresser som står bak et selskap eller det konsern hvori det inngår. Det er tilliten til de *kontrollerende eierinteresser* som ofte preger kontraktsforholdene (ND 1980 s. VI). Derfor oppstår det også lett problemer hvor det i ettertid skjer vesentlige endringer i eierstrukturen. Et slikt tilfelle omhandles i en *norsk voldgiftsdom* (ND 1986 s. 185) hvor et 100% eiet disponentselskap etter omorganisering ble kontrollert indirekte via en 42% aksjepost i et børsnotert rederiselskap med god aksjespredning. Voldgiftsretten antok at eieren, som forble leder og styre i disponentselskapet, fortsatt hadde nødvendig «kontroll» over utførelsen av de arbeidsoppgaver disponentselskapet hadde, og disponentavtalen kunne derfor ikke heves.

Endringer i eierforholdene reiser også spørsmål i forholdet mellom deltagerne i selskapet. Vil et medlem overdra sin andel, aktualiseres andres forkjøpsrett. At et medlem gjør kjent at et kjøpetilbud er mottatt, er imidlertid ikke nok så lenge bindende salg ikke foreligger, se *norsk voldgiftsdom* i ND 1987 s. 283. Selv om det er klart nok at forkjøps- eller utløsningsrett foreligger, oppstår det likevel ofte tvist om selve oppgjøret. En dom av *Svea Hovrätt* (ND 1987 s. 90) viser at den som gjør forkjøps- eller utløsningsretten gjeldende, da lett kan miste sin rett hvis han fristes til å holde tilbake hele løsningssummen for å legge press på motparten for å få løst tvisten.

I tilfelle hvor forkjøps- og utløsningsrett aktualiseres, vil endringen i eierforholdene ofte ha sin bakgrunn i uenighet eller motsetningsforhold mellom deltagerne i selskapet. Et mindretall føler seg «overkjørt». Dreier det seg om et selskap som går dårlig, vil imidlertid konflikten reelt i stedet bli et spørsmål om en deltager har rett til å heve selskapsavtalen og tre ut av selskapet. Når det f.eks. skal innkalles tilskudd i kommanditselskaper, vil nok enkelte fristes til å lete med «lys og lykte» for å slippe å betale. Et slikt tilfelle ble omtalt i ND 1985 s. XIII–XIV, og i *Sø- og Handelsrettens* dom i ND 1987 s. 127 har vi et annet eksempel. Der gjorde kommanditisten forgjeves gjeldende at uriktige opplysninger i tegningsprosjektet ga ham rett til å heve og tre ut av selskapet. Det er sannsynlig at forholdet ville bli vurdert på samme måte i forhold til den norske selskapsloven § 3–25(2).

Samarbeidet i befraktningspooler kan også gå i stå, men det er ikke så ofte at dette skjer så hurtig som i et tilfelle som omhandles i en *norsk voldgiftsdom* (ND 1987 s. 195). Retten kom der til at en av deltagerne ikke hadde rett til å heve avtalen og trekke sitt skip ut. Når deltageren hadde markedsført skipet i konkurranse med poolens skip, måtte han erstatte den fortjeneste poolen ville ha hatt under skipets certeparti frem til utløpet av ordinær oppsigelsesfrist for uttrede av poolen.

Oppsigelse av eneforhandlere, kommisjonærer og agenter som ledd i reorganisering av markedsføringen har innenfor mange bransjer ledet til tvist. Et hovedspørsmål har vært om

Forkjøpsrett  
og utløsning

Uttreden

Uttreden av  
befrakt-  
ningspool

Oppsigelse  
av rederiagent

oppsigelsen utløser erstatningsansvar for bortfall av fortjeneste i tiden *etter* utløpet av oppsigelsesfristen. Kommisjonsloven fikk i 1973 bestemmelser som gir hjemmel for slik erstatning. Men disse gjelder ikke rederiagenter. *Eidsivating lagmannsretts dom* (ND 1987 s. 288) er derfor av prinsipiell betydning. Retten antar der at både alminnelige rettsregler og analogi fra kommisjonsloven § 68 gir rederiagenter tilsvarende rettsvern i oppsigelsestilfelle. Selv om reorganiseringen av rederiets linjeopplegg og markedsføring var saklig begrunnet, svekket ikke dette rederiagentens krav på økonomisk kompensasjon når hans interesser måtte vike for overordnede rederihensyn. Agenturet var en vesentlig del av rederiagentens virksomhet, og han hadde gjennom mange år sørget for opparbeidelse av et solid markedsgrunnlag for linjen.

#### Skip i åpne registre

Skip under bekvemmelighetsflagg eller andre åpne registre er ikke blitt noe mindre problem med årene. Allerede i slutten av 1970-årene var ca. 30% av verdensflåten registrert i åpne registre, og i de vestlige land har overføringene til slike registre fortsatt i hele det siste ti-året. EF-landenes flåter er således nesten halvert i denne perioden. De vestlige lands svar har til dels vært å lage egne åpne registre, noe som f.eks. Danmark og Norge har gjort. I andre land, f.eks. Storbritannia, er allerede det tradisjonelle skipsregister for alle praktiske formål et åpent register.

Rederinæringen i de vestlige land er imidlertid ikke redusert i samme omfang. En meget betydelig del av skip i åpne registre har vestlige eierinteresser og drives av rederier hjemmehørende i vår del av verden. Poenget med registrering i et åpent register er jo først og fremst å oppnå kostnadsreduksjoner ved å få skipet unntatt fra arbeidsmarkedet og sosiallovgivningen i rederiets hjemland. Det regelverk som knytter seg til det norske internasjonale skipsregister gir her gode eksempler.

#### Boikott-aksjoner

Nasjonale og internasjonale arbeidstakerorganisasjoner har selvsagt ikke sett med blide øyne på denne utviklingen. Deres svar har bl.a. vært boikott-aksjoner, og slike aksjoner rettet mot skip under bekvemmelighetsflagg har vært et tilbakevendende fenomen i hele etterkrigstiden (ND 1980 s. XII-XIII). Den internasjonale transportarbeiderfederasjonen (ITF) har ført an i denne kampen, og har adskillige resultater å vise til. Generelt sett er det nok blitt noe bedre orden på forholdene. Det er oppnådd forståelse for spilleregler, og f.eks. det norske og danske internasjonale register blir nå tolerert av ITF.

De nordiske arbeidstakerorganisasjoner har vært blant ITF's støttespillere, og vi har etter hvert fått en del dommer om lovligheten av slike aksjoner, se *Jakhelln* i *Marlus* nr. 123. I Norge har spørsmålet om forholdet til boikottloven av 1947 vært prøvet en rekke ganger. Det sentrale krav fra ITF – opprettelse av tariffavtale på ITF-vilkår – er blitt akseptert, men domstolene har stillet seg skeptisk til krav om ITF medlemskap for mannskapet og til krav om betaling av avgifter og andre særrettigheter for ITF

(ND 1981 s. XVI).

Denne hovedlinje er nå fortsatt i en kjennelse av *Midhordland namsrett* (ND 1986 s. 250). Kjennelsen viser også at formelle spilleregler så som rimelig varsel om aksjon, begrunnelse for boikotten og forsøk på forhandlingsløsning må overholdes dersom aksjonen ikke skal komme i strid med boikottloven. Saken hadde forøvrig en nokså spesiell politisk bakgrunn ettersom skipet arbeidet som forsyningsskip i Nordsjøen og var befraktet av Statfjord-gruppen da aksjonen ble satt i gang.

Også *finske* domstoler har måttet ta standpunkt til lovligheten av boikottaksjoner mot skip under bekvemmelighetsflagg. Finland har imidlertid ingen boikottlovgivning, og «En blockad kan anses vare förbjuden endast om dess syfte är stridande mot god sed och således eller på annan grund klandervärd ur rättsordningens synsvinkel», se *Högsta Domstolens dom* i ND 1987 s. 245. Der ble blokaden ansett å være rettsstridig fordi den gjaldt lønnsforholdene på et annet skip enn det aksjonen rettet seg mot. En annen *finsk høyesterettsdom* (ND 1987 s. 262) viser imidlertid at finsk rett nok er betydelig mer liberal på dette området enn norsk rett. I denne dommen ble det således generelt uttalt at aksjoner – også sympatiaksjoner – for å formå rederiet til å inngå ITF-avtale ikke var rettsstridig etter finsk rett selv om ITF-avtalen også ville gi ITF rett til avgifter fra rederiet og til å si opp avtale og endre vilkårene i avtalen: «Det med blockaden eftersträvade avtalet har sålunda inte till sine huvudprinciper visats vara i strid med Finlands rättsordning».

Boikottaksjoner i Norge har alltid vært bedømt etter norsk rett, dvs. boikottloven av 1947. Tilsvarende har den finske *Högsta Domstolen* (ND 1987 s. 245) lagt finsk rett til grunn ved vurderingen av «åtgärder som utförts av en i Finland registrerad förening på finländskt territorium». En dom av *den svenske Högsta Domstolen* (ND 1987 s. 14) bedømmer derimot boikottaksjonens lovlighet etter flaggets rett. Denne saken gjaldt imidlertid mannskapets krav på utbetaling av lønn i samsvar med de arbeidsavtaler som var presset frem ved en ITF-aksjon.

At arbeidsavtalen skulle bedømmes etter flaggets rett var et gammelt svensk prinsipp:

«När det gäller lagvalet måste utgångspunkten vara att frågan om de enskilda anställningsavtalens giltighet skall i dess helhet prövas enligt en och samma rättsordning. Olika moment av betydelse vid denne prövning skall sålunda i princip bedömas efter samma lag (jfr. Eek, Lagkonflikter i tvistemål 1972 s 161 f och 171 f samt Bogdan, Svensk internationell privat- och processrätt 3 uppl s 91). Att i visst hänseende, t ex beträffande rättsstridigt tvång, tillämpa en annan lag än den som ansetts tillämplig på rättsförhållandet i övrigt kan inte komma i fråga utan att någon speciell anledning härtill foreligger.»

Dette prinsipp måtte også gjelde skip under bekvemmelighetsflagg selv om svenske borgere hadde vesentlige eierinteres-

Lovvalget  
ved boikott-  
aksjoner



ser i det utenlandske selskap som sto som eier av skipet. I dette tilfellet førte det til anvendelse av panamansk sjømannslovgivning. Når arbeidsavtalens gyldighet berodde på rettmessigheten av boikottaksjonen, måtte også panamansk rett legges til grunn ved løsningen av dette spørsmål:

«Spørsmålet huruvida i målet aktuelle blockader har utgjort tillåtna stidsåtgärder kan inte anses utgöra en prejudiciell fråga, beträffande vilken tillämplig lag skall bestämmas särskilt. De motivuttalanden och avgöranden av arbetsdomstolen till vilka ITF och medparter har hänvisat åsyftar frågan om tillåtligheten av här i riket vitdagna stridsåtgärder sedd för sig och avser inte situationer, då tillåtligheten därav skall bedömas som ett moment ingående i prövning av giltigheten av ett avtale med utländsk anknytning; att i förevarande mål tillämpa utländsk lag på frågan om tillåtligheten av vitdagna blockader kan därför inte anses strida mot åberopade motivuttalanden och avgöranden.

Det den i december 1982 ingångna *kollektivavtalet* («special agreement») har träffats mellan ett panamanskt rederi och en internationell organisation och har gällt ombordanställda som alle var polska medborgare. Med hänsyn till nu angivna förhållanden bör inte heller frågan om kollektivavtalets giltighet, oaktat avtalet slutits här i landet, bedömas enligt svensk lag (jfr. prop 1975/76:105 bil 1 s 327). Även beträffande denna fråga bör flaggans lag, dvs panamansk lag, tillämpas.»

Det fremgår av Högsta Domstolens begrunnelse at man ikke ønsket å gjøre unntak fra prinsippet om at lovligheten av en boikottaksjon i Sverige skal bedømmes etter svensk rett for så vidt rederiet søker å få aksjonen forbudt eller krever erstatning for tap som følge av aksjonen. Det sentrale synspunkt er at alle spørsmål vedrørende en arbeidsavtales gyldighet og rettsvirkning er undergitt flaggets rett når krav etter arbeidsavtalen blir gjort gjeldende ved svensk domstol. I dette tilfellet førte dette til at avtalen ble ansett ugyldig, og rederiet ble frifunnet.

Dette gir det paradoksale resultat at rederiet ved i aksjonstilfelle å gi etter for presset og inngå arbeidsavtale/kollektivavtale og deretter unnlate å oppfylle avtalen, oppnår å få spørsmålet om aksjonens lovlighet bedømt etter flaggets rett og ikke svensk rett. Selv om dette er god interlegal rett, innebærer synspunktet reelt sett at det i svensk rett foreligger en betydelig indre spenning når det gjelder holdningen til lovligheten av ITF-aksjoner. Det sentrale spørsmål er om man i svensk eller annen nordisk rett skal godta ITF's aksjoner for å formå rederiene til å inngå kollektivavtaler/arbeidsavtaler på de lønns- og arbeidsvilkår som ITF krever. Hvis vi først godtar slike aksjoner som lovlige, må vi også akseptere at de avtaler som blir resultat av aksjonene tillegges rettsvirkning hos oss. Om dette vil innebære unntak fra den rene interlegale lære om kontraktsstatuttet, er i denne sammenheng reelt sett uvesentlig.

Oslo, juni 1989

*Erling Selvig*