



Kommentarer 2004-2008 (II) til Nordiske domme i sjøfartsanliggender

Forfatter	Selvig, Erling
Dato	2012
Publisert	Nordiske domme i sjøfartsanliggender 2004–2008 (II) – (ND-2008-KOM-2)
Utgiver	Nordisk skibsrederforening

Innholdsfortegnelse

Kommentarer 2004-2008 (II) til Nordiske domme i sjøfartsanliggender	1
Innholdsfortegnelse.....	2
Bestillerens ansvar for tegninger.....	3
Skade ved verkstedopphold	3
Verkstedets ansvarsfraskrivelse	4
Knock-for-knock.....	4
Knock-for-knock offshore.....	4
Hevning av tidscerteparti.....	6
Tilbakelevering under Barecon 89	6
FIO klausuler	7
Mer om nautisk feil.....	7
Transportøransvar, transportoppdrag og NSAB	8
Bruk av undertransportører.....	9
Transportørens lasteskadeansvar.....	9
Kontraherende transportørs ansvar	10
Undertransportørens ansvar.....	11
Fraktdokumentenes gjennomslagskraft	11
Kombinert transport etter NSAB.....	11
NSAB og kombinert CMR transport.....	13
Transport- og spedisjonsansvar	14
Hvem av transportørene er kontraherende transportør	15
Ubestemte transportoppdrag.....	16
Rammeavtale undergitt NSAB	16
Mer om utleveringsansvaret	17
Koblet panterett etter NSAB	18
Lovbestemt salgsrett.....	19
Ubegrenset CMR ansvar	20
Vareforsikring.....	21
Warranty i kaskoforsikring	22
Avtalt konstruktivt totaltap	23
Tidstapsforsikring.....	23
P&I forsikring.....	24
Forsikringsmegling	25
Skipsmeglerkommisjon ved c/p forlengelse.....	25
Voldgift – flere rettsforhold	26
Forlik i voldgiftsak.....	26
NOTER	27

Erling Selvig

Doms materialet i årgangene 2004–2008 er ganske så omfattende og har dessuten stor emnemessig bredde. Dette viser at sjørett og tilgrensende rettsområder har beholdt sin stilling som et viktig arbeidsfelt for nordiske jurister. Praktisk sett har det ikke vært mulig å dekke hele dette domsmaterialet på en gang. Den første delen av kommentarene – Kommentarer 2004–2008 (I) – kom i hefte nr. 9 av ND 2008, men ble ved en feil dessverre ikke inkludert i innbundet versjon av ND 2008. Kommentarer 2004–2008 (I) er derfor inntatt i innbundet versjon av ND 2009 sammen med fortsettelsen – Kommentarer 2004–2008 (II).

Bestillerens ansvar for tegninger

Verkstedets anlegg kan bli skadet under skipsreparasjoner. I *ND 2006 s. 404 Sunnmøre* ble verkstedets tørrdokk skadet som følge av at skipet ble satt i dokk uten at verkstedet var kjent med en nedbygning av skroget under akterenden på skipet. Nedbygningen fremgikk ikke av de GA tegninger av skipet som verksted fikk overlevert, noe heller ikke bestilleren var klar over. I reparasjonskontrakten § 1 nr. 7 var det fastsatt at tegninger som bestilleren gjør tilgjengelig for verkstedet på nærmere vilkår «er å betrakte som garantert korrekte». Verkstedet mente derfor at fremleggelse av feilaktige tegninger uten forbehold innebar kontraktsbrudd fra bestillerens side, mens denne hevdet at kontraktsvilkåret bare gjaldt i forhold til reparasjonsarbeidenes omfang og utførelse. *Retten* var i og for seg enig i dette, men kom til at den mest nærliggende tolkningen var at også dokksettingen var omfattet av kontraktsvilkåret når det ikke var avtalt noe særskilt om selve dokksettingen (s. 410):

«Retten er etter dette kommet til at § 1, herunder nr. 7, mellom disse parter gjelder for dokksettingen så langt den passer. Det er også sett hen til at det ikke er noen god løsning om det ved reparasjoner i dokk etter standardbetingelser normalt må inngås særskilt avtale om selve dokkingen, eller at spørsmålet omkring dokkingen må løses på grunnlag av alminnelig kontraktsrett.»

Retten viste også til at standardvilkårenes § 1 nr. 7 fremtrådte som et unntak fra hovedregelen i § 1 nr. 6 om at overleverte tegninger skulle tjene til anskueliggjøring uten å være bindende. Etter § 1 nr. 7 var det et vilkår for bestilleransvaret at rederiet måtte forstå at skipets tegninger ville bli lagt til grunn, og at rederiet ikke uten ugrunnet opphold tok forbehold. Det var imidlertid ikke nok at bestilleren som nettopp hadde kjøpt skipet på tvangsauksjon, hadde opplyst ikke å ha kjennskap til forhold under vannlinjen. Ut fra bestillerens alminnelige medvirkningsplikt og risikofordelingen i kontrakten var bestilleren «nærmest til å bære risikoen for at tegningene ikke er korrekte dersom det ikke tas særskilt forbehold» (s. 411). Bestiller ble følgelig holdt ansvarlig for skadene på dokken.

Skade ved verkstedopphold

Rettspraksis viser at reparasjonsverkstedene har et forholdsvis strengt profesjonsansvar. Dette gjelder ikke bare selve utførelsen av reparasjonsarbeidene, men også i forhold til ansvaret for skade på skipet under verkstedsoffholdet. Utgangspunktet her er *Rt-1964-132* hvor det ble lagt til grunn at skipet var i verkstedets varetekt mens det lå til reparasjon, og at verkstedet derfor hadde et presumpsjonsansvar for brannskade som skyldtes sveisearbeider om bord i skipet. Dette ble fulgt opp i *ND 1991 s. 261 NH* og *ND 1999 s. 261 Gulating* hvor det ble antatt at det gjaldt et presumpsjonsansvar også når mangler ved arbeidet førte til brannskade og tidstap¹.

At presumpsjonsansvaret innebærer et strengt ansvar for verkstedet, bekreftes nå av *ND 2007 s. 258 Hålogaland*. Der ble skipets bunkers mellomagret på landtanker under verkstedsoffholdet. Etter å ha forlatt verkstedet måtte skipets tanker renses for forurenset bunkers, og skipet fikk dessuten motorhavari. Forurensningen kunne ha flere årsaker, men verkstedet ble pålagt ansvar etter bevisbyrderegelen fordi verkstedet ikke hadde ført bevis for at dets landtanker var rene da ikke forurenset drivstoff ble pumpet over fra skipet, og fordi verkstedet selv ikke forvisset seg om at landtankene var rene før pumpingen fra skipet startet (s. 271). Verkstedet slapp imidlertid ansvar for selve motorhavariet fordi rederiet ikke hadde godtgjort at årsaken til havariet var forurenset drivstoff.

Også etter svensk rett har reparasjonsverkstedet et presumpsjonsansvar, se *ND 2007 s. 41 Hovrätten över Skåne och Blekinge*. Der ble skipet brannskadet etter at verkstedet hadde utøvet sin tilbakeholdsrett p.g.a. forsinket

betaling fra rederiets side. Verkstedet innvendte forgivevis at forvareransvaret var gått over på staten som hadde tatt flere utlegg i skipet og nedlagt forbud mot at skipet forlot verkstedet. Det ble imidlertid godtgjort at brannen var påsatt av tredjemann, og at verkstedet etter forholdene hadde truffet rimelige sikringstiltak. Verkstedet klarte således å vise at det hadde opptrådt forsvarlig og ble frifunnet.

Verkstedets ansvarsfraskrivelse

I *ND 2007 s. 41 Hovrätten över Skåne och Blekinge* påberopte verkstedet også ansvarsfraskrivelsene i bransjens standardvilkår (AVE 01) som omfattet brann og en rekke andre forhold verkstedet ikke kunne forebygge eller kontrollere med rimelige tiltak. Her fikk imidlertid ikke verkstedet medhold. *Retten* mente at ansvarsfraskrivelsen bare gjaldt i det tidsrom skipet var til reparasjon, og at den ikke omfattet skader som oppsto mens skipet var i verkstedets varetekt etter at reparasjonsarbeidene var avsluttet, og mens verkstedet utøvet tilbakeholdsrett. Dommen bekrefter for så vidt at det er lettere å ty til innskrenkende tolkning av et verksteds ansvarsfraskrivelse enn å sette den til side p.g.a. grov feil fra verkstedets side². På den annen side er det slett ikke lett å forutsi hvilken rekkevidde prinsippene om innskrenkende tolkning egentlig har, særlig i forhold til avtaleloven § 36. For kontraktsvilkår basert på «knock-for-knock»-prinsipper er dette blitt et viktig spørsmål.

Knock-for-knock

Kontraktsvilkår som inneholder vidtgående ansvarsfraskrivelser basert på forutsetningen om at hver part skal bære ansvar for skade på egen eiendom og sørge for egen forsikringsdekning, inngår ofte i standardvilkår for slepeoppdrag. Det dreier seg imidlertid ikke alltid om et rendyrket «knock-for-knock»-prinsipp³. Ett unntak kan være at bestilleren likevel skal ha et presumpsjonsansvar for skade på slepebåten, se *ND 2006 s. 558 Sør- og Handelsretten*. Det kan også være at det er gjort unntak i ansvarsfraskrivelsen for skader som skyldes grov uaktsomhet av en parts ledelse, se *ND 1988 s. 263 Norsk voldgift*. Uavhengig av dette har domstolene også godtatt meget vidtgående ansvarsfraskrivelser i tråd med «knock-for-knock»-prinsippet basert på forutsetningen om at hver part skal bære skader på egen eiendom og sørge for egen forsikringsdekning, se *ND 1991 s. 180 Eidsivating*, hvor det ble antatt at ansvarsfraskrivelsen ikke kunne settes til side etter avtaleloven § 36⁴. At ansvarsfraskrivelsen er kombinert med en plikt/ forutsetning om at en part skal sørge for egen forsikringsdekning, gjør at de alminnelige prinsipper for sensur av urimelige kontraktsvilkår normalt ikke finner anvendelse⁵.

Knock-for-knock offshore

I våre dager inneholder de aller fleste offshorekontraktene såkalte «knock-for-knock»-klausuler i rendyrket form⁶. Klausulene bygger på prinsippet om at oljeselskapet og entreprenøren selv skal bære risikoen fullt og helt for enhver skade som rammer den enkelte parts eiendom uavhengig av ansvarsbetingende forhold på medkontrahentens side, og at hver part selv må sørge for forsikringsdekning av egen eiendom. En part plikter derfor også å holde den annen part skadesløs dersom denne blir holdt ansvarlig for skade på eiendom som tilhører medkontrahenten, og dessuten å sørge for at egen forsikringsgiver fraskriver seg rett til regress mot den annen part for utbetalte erstatningsbeløp. «Knock-for-knock»-bestemmelsene gis oftest tilsvarende virkninger også i forhold til skade på eiendom tilhørende de underleverandører som hver av partene benytter, og som omfattes av henholdsvis «the company group» og «the contractor group». Et helt vanntett system synes det likevel vanskelig å få til i praksis, bl.a. fordi de underleverandører som inngår i hver av gruppene, ikke har noe eget kontraktsforhold til den andre gruppen og underleverandørene i denne.

Dette illustreres av *ND 2007 s. 100 Hammerfest* som er en av få saker som har nådd rettsapparatet. Saken gjelder en tvist mellom to av Statoil's leverandører ved utbyggingen av gassterminalen på Melkøya utenfor Hammerfest. Den ene var en entreprenør (AFS) engasjert til å bygge en dokk ved anlegget, og den annen et rederi (FFR) som påtok seg å frakte folk til og fra Melkøya med en 28 m lang hurtigbåt. Begge kontrakter inneholdt vanlige, men noe ulike «knock-for-knock»-bestemmelser. Dokkarbeidet omfattet en del arbeid som var sårbart overfor bølger og vær, herunder bølger fra skipstrafikk i området, og som følge av store bølger fra hurtigbåten, måtte entreprenøren gjøre om noe av dette arbeidet. Entreprenørens krav om tilleggsbetaling ble imidlertid avvist av Statoil som påberopte bestemmelsene om skadesløsholdelse i entreprisekontraktens

«knock-for-knock»-klausul. Entreprenøren fremmet deretter vanlig erstatningskrav mot rederiet og hevdet at årsaken til tilleggsarbeidet var høye bølger og grovt uaktsom navigering fra hurtigbåtens side. Rederiets hovedanførsel var at også rederiet og andre Statoil-leverandører var omfattet av bestemmelsene om skadesløsholdelse i entreprenørens kontrakt med Statoil, og at entreprenøren måtte være klar over at dette også var meningen.

Tingrettens utgangspunkt var at både entreprenøren (AFS) og rederiet (FFR) var forpliktet overfor Statoil «til å holde bl.a. andre kontraktører skadesløse ved oppstått skade, uansett årsak og ansvarsforhold». Spørsmålet var imidlertid om rederiet som utvilsomt inngikk i «Company Group», men som likevel var en tredjemann i forhold til entreprenørens kontrakt med Statoil, hadde en selvstendig rett til å påberope bestemmelsen om skadesløsholdelse i kontrakten. Retten mente at dette ville være et markert unntak fra hovedregelen om at en kontrakt bare er bindende for dens parter, og det ble avgjørende for resultatet (s. 104-05):

«*Ordlyden* er utformet slik at bl.a. tredjemann skulle få en beskyttelse mot krav fra Contractor/AFS i forbindelse med oppstått skade, .. Således gjelder skadesløsbestemmelsen overfor både Statoil og FFR.

Retten ser det videre slik at dette også var partenes *intensjon ved inngåelsen av denne kontraktsbestemmelse*. Det var både Statoils og AFS-PIHLs intensjon ved avtalen dem imellom at det skulle gis en ansvarsfraskrivelse overfor bl.a. tredjemann.

Ved større utbyggingsprosjekter både off- og onshore er det en forutsetning for rimelig og ønskelig forsikringsdekning at det er et gjennomført system med ansvarsfraskrivelse overfor hverandre, dvs. knock-for-knock-prinsippet. ... Nærværende tvist er således et brudd med dette regimet.

Selv om skadesløshetserklæringen overfor FFR således i utgangspunktet fremgår både av ordlyd, intensjon og omstendighetene rundt avtalen, sies det lite eller intet om hvor omfattende tredjemanns rett skulle være. Dersom tredjemann skulle få en selvstendig rett, altså en rett som tredjemann selv kunne gjøre gjeldende for eksempel overfor kontraktens parter, er retten av den oppfatning at dette i så fall måtte være kommet klarere og mer eksplisitt til uttrykk. Så lenge kontrakten mangler en eksplisitt formulering som gir tredjeperson en eksplisitt selvstendig rett, må intensjonen avgrenses mot dette, i samsvar med den ovennevnte kontraktsrettslige grunnsetning om at kun kontraktens parter får rettigheter og plikter etter kontrakten. ...

Det følger således av ovennevnte at AFS-PHIL overfor Statoil har forpliktet seg til å holde FFR skadesløs. Ved å fremme nærværende krav mot FFR, bryter AFS-PHIL i utgangspunktet sin forpliktelse overfor Statoil. Retten kan imidlertid ikke se at AFP-PHIL derved bryter en kontraktsrettslig forpliktelse overfor FFR.»

Av flere grunner kan det imidlertid reises spørsmål om denne tolkningen av kontraktsvilkårene kan være den riktige.

For det første, tingretten legger til grunn at rederiet inngår i «Company Group» i forhold til kontrakten mellom Statoil og entreprenøren, og at skade som rederiet påfører entreprenøren etter ordlyden derfor omfattes av entreprenørens skadesløserklæring overfor Statoil. Dessuten viser retten til at entreprenøren så vidt mulig plikter å sørge for at også underleverandører som inngår i entreprenørens «Contractor Group», fraskriver seg retten til å fremme krav som omfattes av entreprenørens skadesløserklæring. Dette, mener retten, begrunner en begrensning av skadesløserklæringens betydning i forhold til rederiet som en tredjemann som ikke direkte er part til kontrakten.

Etter min mening fremtrer denne tolkningen både som svært så formell – nærmest en innskrenkende – tolking av ordlyden som er i strid med partenes intensjoner. Hovedformålet med kontraktens «knock-for-knock»-ansvars- og forsikringsordning er selvsagt risikofordelingen mellom de to kontraktpartene. Som påpekt av *Bull* l.c. s. 360 og *Kaasen* l.c. s. 744-45 kan imidlertid «knock-for-knock»-prinsippet bare sikres full effekt dersom skader voldt av oljeselskapets sideleverandører og de enkelte sideleverandørers underleverandører omfattes av ansvarsreguleringen. Bestemmelsen om en kontraktparts plikt til å sørge for at også underleverandører fraskriver seg rett til å fremme krav som omfattes av plikten til å holde medkontrahenten skadesløs, begrenser imidlertid ikke skadesløserklæringens omfang. Entreprenøren må holde Statoil skadesløs selv om Statoil mottar et krav fra en underleverandør som entreprenøren ikke har fått til å fraskrive seg retten til å fremme krav mot noen i Statoils «Company Group».

Den bestemmelse retten her viser til, har bare til formål – som påpekt av *Kaasen* l.c. s. 783-84 – å unngå en unødvendig regressomgang, men derimot ikke å innvirke på den endelige ansvars plassering etter «knock-for-knock»-prinsippet. Dessuten, hovedspørsmålet i ND 2007 s. 100 var om rederiet som leverandør på Statoils side, kunne holdes ansvarlig for skade påført Statoils entreprenør. Spørsmålene om entreprenøren hadde fått *sine* underleverandører til å fraskrive seg retten til å fremme krav mot Statoils «Company Group», og om rederiet i sin avtale med Statoil hadde eller ikke hadde fraskrevet seg retten til selv å fremme krav mot entreprenørens «Contractor Group», er i alle tilfelle ganske irrelevant i denne sammenheng.

For det annet, i ND 2007 s. 100 var entreprenøren og rederiet Statoils «sideleverandører» under arbeidene med Melkøya terminalen. Forholdet mellom Statoil og de to leverandørene var regulert i særskilte kontrakter, hver med egne «knock-for-knock»-skadesløserklæringer. Dette kan her skape problemer fordi den skade knyttet til dokkarbeidene som saken gjaldt, ikke står i samme stilling under de to kontraktene. De spørsmål dette kan medføre, synes imidlertid ikke å ha vært fremme i saken.

I forhold til entreprenørens kontrakt med Statoil, var skaden knyttet til dokkarbeidet en skade som rammet entreprenøren, og som derfor var omfattet av entreprenørens skadesløshetserklæring selv om den var voldt av rederiet som inngikk i «Company Group». Etter rederiets kontrakt med Statoil derimot dreiet det seg om en skade på eiendom som tilhørte Statoil, og som direkte rammet en entreprenør som inngikk i «Company Group» i forhold til rederiets kontrakt med Statoil. Prinsipielt var således entreprenørens erstatningskrav mot rederiet et krav som var omfattet av Statoils skadesløshetserklæring i «knock-for-knock»-klausulen i kontrakten med rederiet. Dessuten, i forhold til rederiets kontrakt med Statoil medførte selve «knock-for-knock»-klausulen i Statoils kontrakt med entreprenøren at entreprenøren som Statoils leverandør hadde fraskrevet seg retten til å fremme, det erstatningskrav mot rederiet som Statoils leverandør som saken gjaldt. I slike tilfelle kan unødvendige regressomganger mellom kontraktspartene og deres leverandører bare unngås dersom også en kontraktsparts leverandør og dennes underleverandører kan påberope samme rett til skadesløsholdelse som kontraktsparten selv har etter «knock-for-knock»-klausulen. Dermed blir prinsippet om at en kontrakt bare er bindende for kontraktens parter, et fremmedelement i on- og offshor kontrakter med en ansvars- og forsikringsordning bygget på «knock-for-knock»-prinsippet.

Hevning av tidscerteparti

Twister om rederens rett til å heve et flerårig tidscerteparti på grunn av betalingsmislighold fra befrakterens side blir ofte ganske kompliserte, særlig hvis det ikke er første gang at tidsfrakten ikke kommer i tide. Mye står på spill for begge parter. ND 2007 s. 117 *Norsk Voldgift* gjaldt et tilfelle hvor befrakteren over lengre tid hadde hatt økonomiske problemer, og hadde en del uoppgjorte mellomværender med rederiet. Hovedspørsmålet var imidlertid om rederiet hadde rett «to withdraw» skipet og heve certepartiet når kravet på tidsfrakt for neste måned tross særskilt påminnelse ikke ble betalt innen fastsatt frist på åtte «bankdager» deretter. Befrakteren innvendte forgjeves at certepartiets klausul om «withdrawal» bare ga rederiet en suspensjonsrett, dvs. rett til straks å holde egen ytelse tilbake, og ikke noen hevningsrett.

Voldgiftsretten viste til at uttrykket «the right to withdraw» i certepartipraksis normalt ble benyttet i betydningen hevnings- eller kanselleringsrett⁷. Dessuten ble det lagt vekt på at også sjøl. § 391 skilte klart mellom retten til å stanse oppfyllelsen som inntrådte ved selve betalingsmisligholdet, og retten til å heve dersom tidsfrakten ikke var betalt inn særskilt fastsatt tilleggsfrist. Befrakteren anførte videre at det var i strid med lojalitetsprinsippet og avtaleloven §§ 33 og 36 å trekke skipet tilbake i dette tilfellet, men etter *Voldgiftsrettens* oppfatning var det ikke grunn til «å sensurere en ordning som er i tråd med vanlig deklarasjonsrett». At rederiet et par måneder tidligere hadde unnlatt å følge opp et varsel om tilbaketrekning av skipet, var heller ikke til hinder for at retten til å trekke skipet og heve certepartiet på grunn av nytt betalingsmislighold, ble benyttet når befrakteren senere overtrer en ny og særskilt fastsatt frist for betaling av forfalt tidsfrakt.

Tilbakelevering under Barecon 89

Hurtigbåten «Askepott» ble sluttet på Barecon 89 vilkår for en periode på 5 år, men med rett for befrakteren til å si opp kontrakten med 6 mnd varsel før hvert årsskifte, se ND 2004 s. 288 *Bergen*. Allerede etter et år ble

kontrakten sagt opp, og det oppsto en rekke spørsmål som gjaldt om tilbakeleveringen av skipet skjedde i samsvar med avtalte vilkår.

Ett av hovedspørsmålene gjaldt forståelsen av vilkåret om at skipet skal «tilbakeleveres med gyldig passasjersertifikat som fartøyet hadde ved leveringen». Bakgrunnen var at hurtigbåtrederne etter avtaleslutningen, men før leieforholdet for «Askepott» opphørte, hadde fått pålegg om installering av et system for «tørskodd evakuering». Etter en fortolkning av bestemmelsene om tilbakelevering av skipet i Barecon 89 (s. 303-04), kom *retten* til at befrakteren hadde plikt til å tilbakelevere hurtigbåten med et gyldig passasjersertifikat som var fri for pålegg som påvirket båtens klasse. I dommen fastsettes at befrakteren hadde plikt til å tilbakelevere skipet med gyldig passasjersertifikat, og rederiet ble derfor tilkjent erstatning for kostnadene ved installasjon av systemet for «tørskodd evakuering» (s. 310-12 og 317). Barecon 89 krever således at skipet skal tilbakeleveres med samme klasse som ved leveringen, og at skipets klassesertifikater skal være oppdaterte og gyldige ved tilbakeleveringen. Endringer i klassevilkårene i leieperioden blir dermed befrakterens risiko.

Det annet hovedspørsmål i ND 2004 s. 288 var om befrakteren hadde rett til å tilbakelevere skipet og få kontraktsforholdet avsluttet ved oppsigelsesfristens utløp selv om skipet ved tilbakeleveringen ikke var i den stand kontrakten krevde. Reelt var dette et spørsmål om avtalt leie skulle fortsette å løpe inntil de arbeider som trengtes for å sette skipet i kontraktsmessig stand, var utført, dvs. til systemet for «tørskodd evakuering» var installert. Det var klart nok at befrakteren måtte dekke eller erstatte kostnadene ved disse arbeidene, men rederiet hevdet at oppsigelsen og tilbakeleveringen ikke var gyldig når skipet ikke var kontraktsmessig ved tilbakeleveringen.

Retten kom til at oppsigelsen var gyldig og tilbakeleveringen rettidig, men at tilbakeleveringsplikten var misligholdt. At skipet ikke var kontraktsmessig ved rettidig tilbakelevering, ga imidlertid ikke rederiet rett til å avvise skipet, dvs. nekte å overta det og kreve fortsatt leie. *Retten* bygget her på at dette var fastslått i engelsk rettspraksis⁸. Også etter den norske sjøloven var regelen at en tidsbortfrakter hadde plikt til å motta skipet ved rettidig tilbakelevering, og at tidsbortfrakteren var henvist til selv å utbedre feil og mangler ved skipet og å kreve erstatning for kostnader og tidstap ved utbedring av manglene⁹. Saksforholdet viste imidlertid at rederiet hadde fått skipet tilbakelevert vel 6 måneder før opphør av certepartiet, og at rederiet derfor hadde hatt god tid til å avhjelpe manglene innen utløpet av leieperioden. Erstatning for tidstap ble derfor ikke tilkjent.

FIO klausuler

I befraktningsforhold benyttes det ofte «FIO»- eller «FIOS»-klausuler hvoretter befrakteren påtar seg å utføre lastingen og lossingen, eventuelt også stuingen av godset og selv å dekke kostnadene ved arbeidet, jf. sjøloven §§ 336 og 343. Prinsipielt innebærer slike klausuler at den periode godset er i rederens varetekt, først begynner når det er lastet om bord og deretter opphører når det blir losset fra skipet på bestemmelsesstedet. Dette har stor praktisk betydning i forhold til rederens lasteskadeansvar fordi hovedregelen i sjøloven § 274 er at rederen bare svarer for lasteskader som er oppstått mens godset er i rederens varetekt¹⁰. Likevel oppstår det ofte tvist om rederens ansvar for lasteskade voldt under laste- og lossearbeidet. Det klare utgangspunkt er at rederen ikke har ansvar for lasteskade som er forårsaket av de laste- eller lossearbeider som befrakteren og/eller mottakeren benytter for å få utført lastingen eller lossingen av godset. Da er lasteskaden voldt under utførelsen av befrakterens plikter under fraktavtalen, og «kontraktshjelperansvaret» for laste- og lossearbeiderne er da befrakterens, ikke rederens¹¹.

Dette er senest bekreftet ved *ND 2004 s. 279 Oslo* som gjaldt en «FIOST»-klausul, og hvor *retten* fastslo generelt at transportøren ikke svarte for feil begått av det lossefirma som utførte lossingen. Under grabblossing av skipet hadde firmaet punktert en tank, noe som førte til lekkasje og vannskade på lasten. Det ble likevel anført at rederiet måtte være ansvarlig fordi skipets folk burde ha oppdaget punkteringen av tanken under sitt vanlige tilsyn med lossingen, jf. kommentarene i ND 1993 s. vi. *Retten* kom imidlertid til at det ikke var godtgjort at det forelå slik forsømmelse på rederiet side, og rederiet ble frifunnet.

Mer om nautisk feil

Etter sjøloven § 276 er transportøren uten ansvar for skade som skyldes «feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet» utvist av noen som utfører arbeid i skipets tjeneste. Rekkevidden av dette

ansvarsfritak og grensene mot ansvaret for «feil i behandlingen av lasten» og ansvaret for usjødyktighet har vært et klassisk tema i nordisk sjørett¹². I senere år har imidlertid nye problemer dukket opp i tilfeller hvor primærårsaken er nautisk feil, men hvor den bakenforliggende årsak kan være manglende informasjon til eller opplæring av mannskapet fra rederiets side. Også i sjøfartsforhold er ledelsesfeil blitt et aktuelt tema. Det er klart nok at ansvarsfritaket for nautisk feil ikke omfatter rederiets egne feil, men det er ikke like lett å avgjøre om det foreligger ledelsesfeil på rederiets side.

ND 2007 s. 437 Sø- og Handelsretten i København illustrerer dette. En lastebil var påført skade ved utkjøring fra en ferge som følge av at akterporten falt ned i åpen stilling. Årsaken var feilbetjening av knappene for åpning og for låsing av porten i betjeningspanelet. For å sikre at akterporten ble låst i åpen stilling var det nødvendig først å trykke på åpningsknappen og deretter – etter at porten var kjørt helt opp – å trykke på knappen for låsemekanismen. I dette tilfellet hadde sjømannen trykket på begge knappene samtidig uten å kontrollere at akterporten var kjørt helt opp. *Retten* kom til at fergerederiet var ansvarlig for skaden på lastebilen fordi det ikke hadde godtgjort at sjøfolkene hadde fått god nok informasjon om at låseknappen først måtte betjenes når akterporten var kjørt helt opp, og om hvordan det kunne kontrolleres at akterporten befant seg i øvre stilling. Det burde også ha vært skriftlig instruks om dette i betjeningspanelet. Bestemmelsen om nautisk feil i sjøloven § 276 kom derfor ikke til anvendelse for den fritok ikke fergerederiet for ansvar for skader som skyldtes egne feil.

Transportøransvar, transportoppdrag og NSAB

Nordisk og internasjonal transportlovgivning har lenge bygget på et prinsipielt skille mellom transportoppdrag som gjelder henholdsvis sjø-, vei-, jernbane- og lufttransport av gods. Utgangspunktet er således transportørens ansvar for lasteskade ved utførelsen av et transportoppdrag i første rekke beror på hvilken transportmåte som er eller må anses avtalt. Et annet utgangspunkt ved utformingen av reglene om transportøransvaret har vært at transportøren selv normalt også står for selve utførelsen av transporten. Disse forhold er bakgrunnen for at de transportrettslige regelverk etter hvert er kommet under betydelig press som følge av utviklingen av de organisatoriske forhold i transportnæringen.

I ettertid kan vi se at utviklingen har fulgt ulike hovedspor. Et fellestrekk er at transportørene i økende grad gjør bruk av undertransportører ved utførelsen av egne transportoppdrag. Dette har etter hvert også ført til at tilrettelegging av opplegget for utførelsen av de enkelte transportoppdrag, er blitt en stadig viktigere del av transportørenes virksomhet. Resultatet er at det tradisjonelle bransjeskillet mellom transport- og spedisjonsvirksomhet langt på vei blir borte. En vesentlig årsak er imidlertid også at motstykket til denne utviklingen er fremveksten av en ny og markedsmessig viktig aktørgruppe på godstransportområdet, som har vist seg å bli alvorlige konkurrenter til etablerte transportører innenfor de tradisjonelle transportområder. Dette får også virkninger i transportrettslig sammenheng.

De nye aktørene er transportforetak som normalt driver allsidig transportvirksomhet basert på kombinasjoner av godstransport og spedisjonsvirksomhet, og som i varierende grad dekker kundenes transportbehov ved å overta egne transportoppdrag eller ved å formidle transportoppdrag til andre transportører. Foretakenes virksomhet er i hovedsak basert på Nordisk Speditørforbunds Alminnelige Bestemmelser 2000 (NSAB). NSAB inneholder derfor nå – foruten generelle bestemmelser om oppdrag – egne regler både om transportforetakenes ansvar som kontraherende transportør (§§ 15-23, jf. § 2A), og om ansvaret ved formidling av transportoppdrag og utføring av andre spedisjonstjenester (§§ 24-27, jf. § 2). I forhold til den kontraherende transportør vil NSAB i så fall reelt virke som en overordnet regulering av transportøransvaret for lasteskader uavhengig av valg av transportører, transportmåter og transportruter for det enkelte transportoppdrag, særlig fordi NSAB § 23 utpeker de regler om transportøransvar som skal gjelde for lasteskade ved ulike transportmåter som kan inngå i utførelsen. På den annen side medfører dette at NSAB's egne regler om transportøransvar får tilsvarende mindre praktisk betydning.

Kontraktspolis ved godstransport knyttet til de nordiske land har medført at ansvarsbestemmelsene i NSAB 2000 stadig oftere gjøres til del av transportforetakenes avtaler med transportkundene, både ved transportoppdrag og ved rammeavtaler for suksessive transportoppdrag (ND 2001 s. 104 DH, ND 2008 s. 327 Gulating og ND 2008 s. 426 SøHa). I Rt-1973-967 NH kom Høyesterett til at NSAB var del av en fraktavtale selv om det der ikke var henvist til NSAB, fordi en fraktavtale måtte «i mangel av annen avtale anses inngått på bransjens vanlige vilkår», og i *ND 2008 s. 244 NH* sluttet Høyesterett seg til dette synspunktet. I tidligere svensk og norsk rettspraksis har særlige regler om vedtagelse av voldgift ført til at dette likevel ikke gjelder

selve voldgiftsklausulen i NSAB (jf. kommentarene i ND 2003 s. xxxvi-xxxvii), men det er mulig at § 10 i den nye norske voldgiftsloven (2004-05-14-25) innebærer en endring på dette punkt. Uavhengig av disse forhold er det klart at bestemmelser i NSAB kan bli satt til side når de er i strid med den preseptoriske lovgivning som gjelder for den type fraktavtale som den kontraherende transportør har inngått med transportkunden, se bl.a. *ND 2008 s. 403 Danmarks Højesteret* og *ND 2008 s. 327 Gulating* som omtales nedenfor.

Disse forhold medfører at det ved stykkgodstransport i våre dager er et større behov enn før for å trekke et skille mellom selve transportoppdraget, dvs. det rettsforhold som avtalen mellom transportkunde og (kontraherende) transportør etablerer, og de avtaler som transportøren eller transportforetaket inngår i samsvar med opplegget for utførelsen av transporten. I transportoppdraget fastlegges selvsagt de overordnede rammer for transporten, dvs. hvilket gods den gjelder og hvor fra og hvor til dette skal transporteres, men samtidig er det vanligvis avtalt eller forutsatt at den kontraherende transportør vil ha atskillig valgfrihet når det gjelder bruk av undertransportør, transportmåte og andre forhold ved utførelsen. For transportkunden er det derfor viktig hvem selve transportoppdraget overlates til. Den kontraherende transportør vil normalt ha ansvar både for forsvarlig valg av oppfyllelsmåte og for lasteskader oppstått under utførelsen av hele godstransporten.

Bruk av undertransportører

Ved stykkgodstransport i våre dager er det blitt mer og mer vanlig på alle transportområder at transportøren – etter å ha påtatt seg transportoppdrag fra sine kunder – helt eller delvis setter bort selve utførelsen av transportene til undertransportører, f.eks. slik at så vel transportøren som en og en eller flere undertransportører i rekkefølge står for selve utførelsen. Adgangen til å benytte undertransportør, trenger normalt ikke å fremgå av selve avtalen med transportkunden selv om dette er vanlig. Også undertransportører setter ofte bort utførelsen av sin del av transporten til egen undertransportør. Uavhengig av transportområde blir i virkeligheten opplegget for selve utførelsen av et transportoppdrag derfor ofte fastlagt først i ettertid av (den kontraherende) transportøren selv, jf. NSAB § 4. Dette fører i stor grad til at selve transporten av godset blir overlatt til og/eller utført av ulike undertransportører som transportkunden ikke vil ha noe kontraktsforhold til, og ofte heller ikke noe kjennskap til.

Denne kontraktspraksis medfører, for det første at det transportrettslig må skilles prinsipielt mellom det transportoppdrag som avtalen mellom transportøren og transportkunden omfatter, og avtalegrunnlaget for selve utførelsen av den transport oppdraget gjelder. For det annet må det ofte også skilles mellom de ulike undertransportavtaler som inngår i det rettslige grunnlag for selve utførelsen av den transport oppdraget omfatter. Som vi skal se, kan dette få stor betydning i praksis både for hvem som kan holdes ansvarlig for en lasteskade og for hvilke ansvarsregler som skal legges til grunn.

Utviklingen på transportområdet har ført til at nordisk og internasjonal godstransport i meget stor grad gjelder container- og enhetslastet gods. Dette har også medført at de enkelte transportoppdrag i stadig større utstrekning blir utført som kombinerte transporter, f.eks. basert på veitransport forut for og/eller etter sjøtransport av godset. Selv om det er avtalt eller forutsatt at transportoppdraget skal utføres på denne måten, er det vanligvis den kontraherende transportørs oppgave å fastlegge transportopplegget og å engasjere de undertransportører som skal utføre de ulike deler av transporten. Dette gir fleksibilitet i forhold til de enkelte transportørers eget rutenett. Det åpner også for tilpasninger av transportopplegget til transportkundens konkrete behov for transport fra det sted godset kan leveres til transport og til det sted hvor godset kan utleveres direkte til mottakeren. Transportoppdrag som gjelder terminal til terminal transport eller dør til dør transport, er derfor blitt svært vanlige. Ved containertransport er det imidlertid som regel transportkundens oppgave å sørge for lasting av godset i container stilt til disposisjon av transportøren, og transportøren vil da ikke hefte for lasteskade oppstått før containeren er avhentet på avtalt sted eller for øvrig levert til transport, jf. *ND 2008 s. 30 Helsingfors*¹³.

Transportørens lasteskadeansvar

Uavhengig av det organisatoriske opplegg for utførelsen av den transport et transportoppdrag omfatter, er det hovedregelen at (den kontraherende) transportøren forblir ansvarlig overfor transportkunden (lasteeieren) for lasteskader som oppstår under utførelsen av transportoppdraget, også lasteskade oppstått mens godset er i en undertransportørs varetekt. Hovedregelen er også at transportøransvaret bestemmes etter de regler som gjelder

for den type av transportavtale som i tilfelle er inngått, i prinsippet uavhengig av utførelsesmåte og av om også NSAB gjelder for transportoppdraget¹⁴. Dette er imidlertid ikke til hinder for at lasteieren også kan kreve erstatning direkte av den undertransportør som utførte transporten på det transportavsnitt hvor skaden oppsto, eller for at den kontraherende transportør selv søker regress etter avtalen med undertransportøren¹⁵. I begge tilfeller bestemmes ansvaret etter de ansvarsregler som gjelder for undertransportavtalen. Blir opplegget for transporten basert på en kombinasjon av transportmåter, oppstår det imidlertid spørsmål om transportørens og undertransportørens ansvar for en lasteskade skal bestemmes etter de regler som gjelder for transportoppdraget, og/eller etter reglene for den transportmåte som ble benyttet da lasteskaden oppstod.

ND 2008 s. 403 Danmarks Højesteret viser at en lett møter prinsippsspørsmål i slike tilfeller. Et dansk transportfirma («Mahe Freight») hadde ved bookingnote som viste til NSAB, påtatt seg å transportere et parti lakserogn med fly fra Billund til Tokio. Mahe engasjerte Japan Airlines (JAL) til å utføre transporten og utstedte som agent for JAL et luftfraktbrev hvor det var vist til reglene for lufttransport. Luftfraktbrevet ga transportøren rett til å benytte andre transportører eller transportmåter ved utførelsen av transporten, og i samsvar med dette inngikk JAL avtale på CMR-vilkår med et dansk transportforetak («Haugsted Int. Spedition») om veitransport av lakserognpartiet fra Billund til Frankfurt lufthavn. På vei til Frankfurt ble godset skadet ved en trafikkulykke. Det ble Højesterets oppgave å avgjøre de tre transportforetakenes ansvar for lasteskaden, bl.a. fordi foreldelsesreglene for luft- og veitransport er forskjellige. Den prinsipielt viktige del av dommen gjelder Mahe Freight's ansvar overfor lasteieren som kontraherende transportør, men dommen omhandler også oppgjøret i regressomgangen. Højesteret uttalte (s. 424-25):

«Mahe Freight havde som kontraherende fragtfører påtaget sig at transportere godset hele vejen fra Danmark til Japan. Transporten er både i bookingbekræftelse og luftfraktbrev angivet som en flytransport fra Billund i Danmark til Narita i Japan. Højesteret tiltræder, at aftalen om hele denne transporten derfor må anses for en aftale om flytransport og som sådan underlagt de regler, der gælder for flytransport.

Højesteret bemærker herved, at det forhold, at aftalen indeholdt en option, som gav fragtføreren adgang til uden videre at benytte et andet transportmiddel, ikke kan føre til, at aftalen ikke skal anses for en aftale om flytransport. Udnyttelsen af en sådan option indebærer imidlertid, at ladningsejeren overfor den kontraherende transportør yderligere kan påberåbe sig de ansvarsregler, som gælder for den måde, hvorpå transporten helt eller delvist faktisk blev udført.

Aftalen mellem Japan Airlines og Haugsted International Spedition A/S er en aftale om transport af gods («air cargo») med bil fra Billund til Frankfurt, dvs. en aftale om international vejtransport som definert i CMR-loven § 1. ...

Skaden skete under transporten med bil fra Billund til Frankfurt. Efter det anførte er Mahe Freight ansvarlig for enhver transportskade efter luftfartsloven og for den skete skade yderligere efter CMR-loven, mens Haugsted alene er ansvarlig efter CMR-loven. Det er ubestridt at Mahe Freight's ansvar efter luftfartsloven ikke er forældet.»

Højesteret fastslo videre at Mahes ansvar kunne videreføres mot JPL etter luftfartslovens regler, men at JPL ikke kunne søke regress hos Haugsted fordi veifragtførerens ansvar var foreldet etter CMR-loven. Lasteeieren selv hadde for øvrig ikke krevet erstatning verken av JPL eller Haugsted.

Kontraherende transportørs ansvar

I ND 2008 s. 403 DH legges det således til grunn at Mahe som kontraherende transportør har lasteskadeansvar etter luftfartsloven selv om hele transporten av godset fra Billund til Tokio var overlatt til og ble utført av JPL som undertransportør i henhold til dets luftfraktbrev, og selv om skaden oppsto under den første del av transporten mens godset ble transportert på vei fra Billund til Frankfurt av Haugsted som JPL's undertransportør. Dette er god kontraktsrett og transportrett (se note 14). Det er også god kontraktsrett at en transportavtale med fastsatt transportmåte – som presisert av Højesteret – ikke endrer rettslig karakter av den grunn at transportøren velger å engasjere en undertransportør som benytter annen transportmåte, for å få utført den første delen av transporten¹⁶.

Den kontraherende transportør kan altså fortsatt holdes ansvarlig for lasteskade etter de regler som gjelder for den avtalte transportmåten selv om transporten av godset faktisk blir utført som kombinert transport, noe som

ofte skjer i praksis. ND 2008 s. 403 DH er derfor prinsipielt viktig fordi Høyesteret der generelt legger til grunn at i slike tilfeller vil den kontraherende transportør (Mahe) dessuten kunne holdes ansvarlig av lasteeieren etter «de ansvarsregler, som gjelder for den måte, hvorpå transporten helt eller delvist faktisk blev utført», dvs. her etter reglene i CMR-loven fordi skaden oppsto under internasjonal veitransport utført av Haugsted som JPL's undertransportør¹⁷. For lasteeieren i ND 2008 s. 403 var det imidlertid neppe aktuelt å holde den kontraherende transportør ansvarlig etter CMR-loven. Lasteskadeansvaret var foreldet etter ettårsregelen i CMR-loven, men derimot ikke etter toårsfristen i luftfartsloven. I andre typetilfelle derimot, f.eks. hvis en avtale om sjøtransport blir delvis utført ved veitransport, vil en lasteeier kunne se seg tjent med å holde sjøtransportøren ansvarlig for lasteskade under veitransporten etter CMR-lovens regler i stedet for etter sjølovens regler. Etter CMR er ansvaret strengere og ansvars grensen normalt høyere enn etter sjøloven §§ 274 flg.

Undertransportørens ansvar

I ND 2008 s. 403 DH innebar JPLs luftfraktbrev at JPL hadde overtatt hele lufttransporten som undertransportør for Mahe. Det ble derfor lagt til grunn at Mahe kunne holde JPL ansvarlig i regressomgangen etter luftfartslovens regler. I forhold til Mahe var således JPL som Mahe's undertransportør ansvarlig for lasteskade oppstått mens Haugsted som JPL's undertransportør utførte veitransporten fra Billund til Frankfurt. Dette er i samsvar med hovedsynspunktet i ND 2008 s. 403 gjengitt ovenfor, samt med tidligere rettspraksis¹⁸. Videre legges det i ND 2008 s. 403 til grunn at JPL i sin tur vil kunne søke regress hos JPL's undertransportør Haugsted etter reglene i CMR-loven, men JPL's regresskrav førte ikke frem fordi foreldelsesfristen for lasteskadeansvar etter CMR var utløpt.

Et annet spørsmål er imidlertid om også lasteeieren selv ville ha rett til å kreve erstatning av JPL for en skade som ikke oppsto mens godset ble transportert av JPL, men mens godset var i JPL's undertransportør Haugsteds varetekt. I et slikt tilfelle ville JPL i forhold til lasteeieren være en «mellomliggende» undertransportør, og spørsmålet er om lasteeieren da bare kan kreve erstatning for lasteskade av den av undertransportørene som faktisk har godet i sin varetekt når lasteskaden oppstår. Dette spørsmålet ble ikke reist ND 2008 s. 403 DH, men ble avgjort på prinsipielt grunnlag i ND 2003 s. 83 FH. Der ble det antatt – som i ND 2008 s. 403 DH – at den «mellomliggende» undertransportør i regressomgangen var ansvarlig overfor den kontraherende transportør for lasteskade oppstått mens godset var i den utførende undertransportørs varetekt, og derfor lagt avgjørende vekt på at det ikke ville være av betydning i forhold til den «mellomliggende» undertransportørs ansvar om lasteskadekravet ble gjort gjeldende i regressomgangen eller direkte av lasteeieren. Lasteeierens krav mot den «mellomliggende» transportør førte derfor frem i ND 2003 s. 83 FH¹⁹.

Fraktdokumentenes gjennomslagskraft

Ved fastleggningen av de ulike transportørens lasteskadeansvar la Danmarks Høyesteret i ND 2008 s. 403 DH vesentlig vekt på det opplegg for utførelsen av transporten som fremgikk av ordlyden i fraktdokumentene i saken. Den samme tilnæringsmåten preger også to andre høyesterettsdommer fra senere år – ND 2006 s. 501 DH og ND 2004 s. 253 DH som begge omtales nedenfor. Sett i sammenheng representerer disse tre dommene en videreføring av nordisk kontraktstradisjon på en måte som sikrer at hensynet til forutberegnelighet i kontraktsforhold blir godt ivaretatt også på transportområdet. På bakgrunn av den ofte kompliserte kontraktsstruktur som i våre dager er karakteristisk for store deler av moderne transportvirksomhet, gir en så vidt fast kontraktsrettslig metode betydelige fordeler i praksis, jf. også ND 2008 s. 327 Gulating (omtalt nedenfor).

Kombinert transport etter NSAB

ND 2008 s. 403 DH gjaldt et transportoppdrag for lufttransport fra Billund til Tokio som – uten at det var fastsatt i oppdraget – faktisk ble utført som en kombinert transport. JPL som hadde overtatt hele transporten etter avtale med Mahe, valgte å utføre den første delen som veitransport fra Billund til Frankfurt. Uavhengig av henvisningen til NSAB i bookingnoten (se note 16), kom Høyesteret da til at Mahe som kontraherende transportør ville være ansvarlig for lasteskade oppstått under veitransporten etter så vel luftfartslovens som CMR-lovens regler. Dette betyr imidlertid ikke at det samme vil gjelde dersom det i et transportoppdrag undergitt NSAB er avtalt eller klart forutsatt at oppdraget skal utføres som en kombinert transport. I så fall vil

den kontraherende transportørs ansvar for lasteskade bli bestemt etter de regler som ville gjelde for den transportmåte som benyttes på det transportavsnitt hvor lasteskaden oppsto. Dette følger av NSAB § 23 som bygger på et såkalt *nettverksprinsipp*, og som medfører at NSAB's alminnelige regler om transportøransvaret, herunder ansvarsgrensen i NSAB § 22, praktisk sett bare vil gjelde skade som ikke kan lokaliseres til noen bestemt del av den transport oppdraget gjelder.

ND 2005 s. 43 Svensk voldgift viser at det ikke alltid er lett å forutsi hva nettverksprinsippet i NSAB § 23 fører til. Der hadde en svensk verkstedsbedrift (ABPE) fått et svensk transportforetak (FHB) til å overta et oppdrag på NSAB-vilkår for transport av utstyret til en komplett fabrikk, som bestod av 9 moduler, fra Sverige til USA. Oppdraget forutsatte fortransport på vei til svensk lastehavn, sjøtransport til Houston, Texas og deretter veitransport i USA til bestemmelsesstedet, men oppdraget inneholdt for øvrig få enkeltheter. Til transporten fra lossehavnen i Texas til bestemmelsesstedet engasjerte FHB et amerikansk veitransportforetak (BLI) som undertransportør, og under denne transporten ble den største og mest verdifulle av modulene totalskadet. ABPE krevde at FBH erstattet modulens fulle verdi, og fikk medhold.

FBH hadde erkjent at transportforetaket som kontraherende transportør var ansvarlig for lasteskade som måtte oppstå under hele transporten, men hevdet at NSAB § 23 ga FHB rett til å begrense ansvaret etter de avtalevilkår som BLI vanligvis benyttet for sine transportør. Det var klart nok at etter NSAB § 23 skulle lasteskadeansvaret ved amerikansk veitransport bestemmes etter amerikansk rett, og hovedspørsmålet i saken var om BLI's vilkår var «allment forekommende og godtatte transportvilkår» for amerikansk veitransport i forhold til NSAB § 23. I motsatt fall måtte BLI's og FHB's ansvar bestemmes etter gjeldende amerikanske «lovbestemmelser», dvs. 49 USC § 14706 («Carmack Amendment») som bygger på prinsippet om full erstatning og setter særlige vilkår for gyldigheten av ansvarsbegrensninger ved innlandstransport i USA. NSAB §§ 22 og 23 lyder i norsk versjon:

«§ 22. For tap, manko eller skade på godset er speditørens ansvar begrenset til SDR 8,33 pr. kg bruttovekt for den del av godset, som er tapt, mangler eller er skadet.

§ 23. Hvis særskilt avtale er truffet om en bestemt transportmåte, eller hvis det bevises at tap, manko, skade eller forsinkelse har funnet sted, mens godset ble transportert med et bestemt transportmiddel, skal speditøren [som transportør] i stedet være ansvarlig etter de lovbestemmelser og allment forekommende og godtatte transportvilkår som gjelder for denne transportmåte, i den utstrekning disse regler avviker fra bestemmelsene i § 5, annet ledd, eller §§ 15 – 22.»

Voldgiftsrettens hovedsynspunkt var at et nettverksansvar utformet slik som i NSAB § 23, innebar at FBH's ansvar som kontraherende transportør skulle bestemmes etter de ansvarsregler som § 23 utpekte for transport med det transportmiddel som ble benyttet da lasteskaden oppsto, uavhengig av hvilke ansvarsregler som FBH måtte ha avtalt med sin undertransportør BLI. Ut fra uttrykket «allment forekommende og godtatte transportvilkår» i NSAB § 23 måtte det antas at bestemmelsen bare omfattet kontraktsvilkår som motsvarer amerikansk bransjepraksis. Opplysninger fra forhandlingene om NSAB mellom speditørens og transportbrukernes organisasjoner viste også at bare lovbestemmelser og bransjepraksis skulle tas i betraktning ved anvendelsen av nettverksansvaret slik dette var utformet i NSAB § 23. Ved veitransport i USA ble det imidlertid benyttet et antall av forskjellige standardvilkår, og BLI's vilkår kunne derfor ikke anses som alminnelig og godtatt bransjepraksis. Dermed måtte ansvarsreglene i Carmack Amendment komme til anvendelse og medførte at FBH pliktet å erstatte hele verdien av modulen. For øvrig oppfylte heller ikke BLI's vilkår betingelsene for ansvarsbegrensning i Carmack Amendment.

FBH hadde imidlertid også hevdet at ansvaret for totalskaden av modulen kunne begrenses etter NSAB § 22. Denne bestemmelsen inneholder den alminnelige ansvarsgrense for den kontraherende transportørs ansvar ved transportoppdrag undergitt NSAB. *Voldgiftsretten* kom imidlertid til at FBH ikke hadde rett til ansvarsbegrensning etter reglene i NSAB § 22 i et tilfelle hvor FBH's ansvar skulle bestemmes etter lovbestemmelser utpekt av NSAB § 23. FBH ble følgelig dømt til å erstatte den fulle verdi av den ødelagte modulen.

Voldgiftsrettens tolking og anvendelse av bestemmelsene i NSAB §§ 22 og 23 må være riktig. Ansvarsbestemmelsene i NSAB § 23 er klart utformet som unntak fra NSAB § 22. Unntakene gjelder to typetilfelle.

For det første, er det i et transportoppdrag undergitt NSAB avtalt hvilken transportmåte som skal benyttes ved utførelsen av hele den transport oppdraget omfatter, f.eks. slik som i ND 2008 s. 403 DH følger det av NSAB §

23 at transportørens ansvar skal bestemmes etter den lovgivning som gjelder for den avtalte transportmåten «i stedet» for etter reglene i NSAB §§ 15-22. Dette må gjelde ikke bare i tilfeller som i ND 2008 s.403 hvor det var avtalt at hele transporten skulle utføres som lufttransport, men også i tilfeller som i ND 2005 s. 43 hvor avtalen klart forutsetter at transporten skal utføres som en kombinert transport, f.eks. bestående av veitransport i Sverige etterfulgt av sjøtransport til Houston og deretter amerikansk innlandstransport til bestemmelsesstedet. De ansvarsregler som skal anvendes, er de regler som vil gjelde for den benyttede transportmåten på det transportavsnitt hvor lasteskaden oppstår.

For det annet, også i tilfelle hvor lasteskaden er oppstått mens godset faktisk blir transportert med et bestemt transportmiddel slik som i ND 2005 s. 43, medfører nettverksprinsippet i NSAB § 23 at den kontraherende transportørs ansvar skal begrenses etter ansvarsreglene for den transportmåte som da faktisk blir benyttet, «i stedet» for ansvarsgrensen i NSAB § 22. Dette er en viktig bestemmelse fordi den dekker praktisk viktige tilfeller hvor et transportoppdrag på NSAB-vilkår ikke angir verken transportruten eller hvilke transportmåter som skal benyttes ved utførelsen av den transport oppdraget omfatter. Praktisk sett vil derfor reglene i NSAB § 22 som regel bare komme til anvendelse i tilfelle av lasteskade som ikke kan lokaliseres til et bestemt transportavsnitt.

NSAB og kombinert CMR transport

CMR art. 2 og veifraktloven § 4 gir særlige regler for avtaler om veitransport hvor kjøretøyet med pålastet gods blir befordret med fartøy under en del av transporten uten at godset leses av kjøretøyet. I slik tilfelle foreligger det således ikke noen avtale om kombinert transport i egentlig forstand, og prinsipielt forblir fraktføreren ansvarlig etter veifraktlovens regler for lasteskader som måtte oppstå under hele transporten. Ansvar for lasteskade under sjøtransport som ikke skyldes fraktførerens forhold, men en hending som bare kunne inntreffe under og på grunn av sjøtransporten, skal imidlertid da bestemmes etter sjørettslige ansvarsregler dersom disse er preseptoriske. I praksis er det imidlertid ikke lett å avgjøre rekkevidden av dette unntaket fra ansvarsregimet i veifraktloven, særlig ikke hvis også NSAB gjelder for transportoppdraget.

ND 2008 s. 327 Gulating gjelder en tungtransport av maskingods til Kroatia som ble utført i henhold til en rammeavtale undergitt NSAB, som var inngått mellom norsk transportforetak og eksportør, og som omfattet transporter fra Norge til europeiske destinasjoner. Godset ble hos produsenten lastet på en tilhenger og levert for transport på skip fra Bergen til Amsterdam, hvorfra tilhengeren med ny trekkvogn skulle kjøres til Rijeka. Under sjøtransport i hardt vær ble imidlertid godset kastet av tilhengeren og påført betydelig skade, og deretter returnert til senderen. Transportforetaket hevdet at ansvaret for lasteskaden måtte avgjøres etter sjørettslige regler, dels fordi rammeavtalen forutsatte at transporter på vinterstid skulle utføres med skip fra Bergen og ikke på bil over fjelloverganger, dels fordi dette fulgte av NSAB § 23 om ansvar for lasteskade oppstått under sjøtransport, og dels fordi vilkårene i veifraktloven § 4 annet ledd var oppfylt. Ingen av anførselene ført frem.

Gulating Lagmannsrett kom til at veifraktlovens ansvarsregler gjaldt preseptorisk for hele transporten fra Bergen til Kroatia (s. 335):

«Ved vurderingen av hva slags avtale en står overfor er det sentralt hvilke dokumenter partene har anvendt for å bekrefte avtalen. I vår sak er det utstedt bilfraktbrev, ikke konnossement, for å bekrefte avtalen, noe som tilsier at det dreier seg om en vegfraktavtale. I bilfraktbrevet er avtalen omtalt som en vegfraktavtale. I tillegg peker forarbeidene på at det vil være et moment ved avgjørelsen hva som utgjør 'det dominerende befordringsavsnittet', sjøstrekningen eller veistrekningen. I vår sak anser lagmannsretten dette for å være veistrekningen. ... Også i fakturaen er avtalen ... gitt en slik betegnelse. På denne bakgrunn finner lagmannsretten det ikke tvilsomt at vegfraktloven kommer til anvendelse. Lagmannsretten vil kort bemerke til Høyesteretts avgjørelse av 28.06.2008 [ND 2008 s. 244, omtalt nedenfor] som ankende part har vist til støtte for at NSAB 2000 kommer til anvendelse, gjaldt et vesentlig annet spørsmål enn i vår sak, prioritert for tilbakeholdsrett i forhold til varelagerpant, og kan ikke ses å være relevant for nærværende sak.»

Lagmannsretten kom til at vilkårene i veifraktloven § 4 for å anvende sjørettslige regler ikke var oppfylt. At godset ble kastet av tilhengeren, var ikke en hending som bare kunne inntreffe under og på grunn av sjøtransporten, fordi det skyldtes at godset ikke var tilstrekkelig sikret etter lasting på tilhengeren og dermed fraktførerens forhold. Når transporten var undergitt veifraktlovens preseptoriske ansvarsregler, kunne heller ikke NSAB § 23 (sitert ovenfor) gis anvendelse og føre til at fraktføreransvaret likevel skulle avgjøres etter

sjørettslige regler fordi lasteskaden var oppstått under sjøtransport. Prinsipielt er lagmannsretts avgjørelse her helt på linje med ND 2008 s. 403 DH (omtalt ovenfor) hvor transportforetaket ble holdt ansvarlig etter luftfartslovens regler for lasteskade oppstått under veitransport fordi transporten ble utført i henhold til avtale om flytransport (ovenfor ved note 15-16).

Transport- og spedisjonsansvar

Dersom et transportforetak overtar transportoppdrag undergitt NSAB, vil det i mange tilfelle kunne oppstå spørsmål om foretaket kan holdes ansvarlig etter reglene i NSAB om henholdsvis transportøransvar eller speditøransvar, jf. NSAB §§ 2 og 4.

Ved containertransport er det som regel transportkundens oppgave å sørge for lasting av godset i container stilt til disposisjon av transportforetaket eller dets undertransportør, og å få levert containeren til transport ved den terminal containeren skal mottas av transportøren. Den kontraherende transportør vil imidlertid svært ofte skaffe en transportør for å få hentet containeren hos transportkunden. Dette betyr ikke nødvendigvis at også fortransporten frem til terminalen blir en del av den kombinerte transport som oppdraget gjelder, fordi svært ofte blir avtalen om slik fortransport inngått på vegne av transportkunden, særlig hvis NSAB gjelder for transportoppdraget. Det er bare hvis fortransporten inngår som del av transportoppdraget, at transportørens ansvar for skade på godset under fortransporten bestemmes etter NSAB § 23²⁰. Generelt gjelder at den kontraherende transportør ikke svarer for skade på godset oppstått før den lastede containeren er overlevert til transport ved terminalen der transporten etter oppdraget begynner. Men når transportoppdraget er undergitt NSAB, kan det tenkes at transportfirmaet likevel kan holdes ansvarlig som speditør for det tap transportkunden påføres som følge av manglende underretning om at godset må være påført skade før godset overtas til transport²¹.

Også *ND 2006 s. 501 DH* illustrerer behovet for å skille mellom transportør- og speditøransvar ved transportoppdrag undergitt NSAB. Et norsk transportfirma (West Frakt) hadde ved avtale med Møre Codfish påtatt seg å transportere 7 partier norskprodusert klippfisk til Portugal på CMR-vilkår. Som følge bl.a. av EU's kvoteordninger for fiskeimport, skulle klippfisken i første omgang fraktes til Danmark og der plasseres på kjølelager, og West Frakt inngikk avtale for mellomlagringen med Intercargo Coldstores på de danske standardvilkår for kjølelagring. Etter et par måneders lagring ble partiene fraktet videre til Portugal, hvor det viste seg at klippfisken var midtskadet, visstnok som følge av for høy temperatur på kjølelageret. Møre Codfish' vareassurandør erstattet skadene, og krevde deretter erstatning av West Frakt etter CMR-loven og av Intercargo for uforsvarlig oppbevaring. Begge de saksøkte ble frifunnet.

Vestre Landsret viste til at lasteskaden ikke var oppstått verken under transporten til Danmark eller under transporten til Portugal, og til at West Frakt derfor ikke var ansvarlig for skaden etter CMR-loven. NSAB var en del av partenes kontraktsforhold, og i forhold til NSAB hadde West Frakt bare opptrådt som formidler av lagringsavtalen med Intercargo. Det ble lagt vekt på at Møre Codfish hadde mottatt kopi av lageravtalen og regningen for lagringen direkte fra Intercargo, og at West Frakt ikke hadde mottatt vederlag for å ha ordnet med lagringen av klippfisken. Da verken West Frakt eller dets ansatte kunne lastes for forhold som medført ansvar etter NSAB § 27, ble foretaket frifunnet.

Højesteret var enig i dette, men la til at West Frakt hadde utstedt separate fraktbrev for transporten fra Norge til Intercargo og for transporten derifra og til Portugal, og uttalte at West Frakt's ansvar for skade under mellomlagring av klippfisken i Danmark da ikke skulle avgjøres etter ansvarsreglene i CMR-loven (ND 2006 på s. 534). Højesteret viste til at West Frakt bare hadde formidlet avtalen om kjølelagring, og til at det her ikke dreiet seg om lagring i tilslutning til transport, jf. NSAB § 27 A, samt at West Frakt ikke hadde unnlatt å utføre formidlingen med nødvendig omhu. Dessuten hadde Møre Codfish best kunnskap om hvilke krav som måtte stilles til kjølelagring av klippfisk, og Møre burde derfor selv ha sikret seg at Intercargo mottok nødvendige instruksjoner om dette.

Det hører med til historien at både *Højesteret* og *Vestre Landsret* også frifant Intercargo. Lagringsavtalen som var mottatt av Møre Codfish, inneholdt en klar henvisning til de danske standardvilkårene for kjølelagring, og var derfor bindende for Møre Codfish selv om foretaket ikke mottok noe eksemplar av vilkårene. Hovedregelen i Danmark var at fiskevarer under lagring ikke skulle ha høyere temperatur enn 10 grader, og Intercargo hadde ikke fått beskjed om at klippfiskpartiene måtte lagres ved 2-4 grader. At Intercargo ved et tidligere oppdrag var informert om dette, og at temperaturkravet også fremgikk av klippfiskassene portugisiske tekst, innebar heller

ikke at Intercargo burde ha oppbevart klippfiskene ved 2-4 graders temperatur. Selv om en la til grunn at lasteskaden hadde utviklet seg under lageroppholdet, var det derfor ikke godtgjort at oppbevaringen var uforsvarlig.

Hvem av transportørene er kontraherende transportør

I mange tilfelle hvor et transportoppdrag undergitt NSAB, eller større deler av det, blir overlatt til annet transportforetak enn transportkunden har tatt kontakt med, kan det oppstå tvil om hvem som egentlig har ansvar for hele transporten som kontraherende transportør, og hvem som bare kan ha ansvar som undertransportør under sin del av transporten. Kontraktsrutinene er ofte nokså uformell på transportområdet, og mye ordnes nå muntlig eller ved e-mail. Det er langt fra alltid at det blir utstedt en egen bookingnote til bekreftelse av oppdraget slik som i ND 2008 s. 403 DH og ND 2008 s. 327 Gulating som er omtalt ovenfor.

ND 2004 s. 253 Danmarks Højesteret illustrerer dette. Saken gjaldt en dør til dør containertransport av maskiner fra Batesville, USA til Farum ved København. Et dansk foretak («Lysta Trading») ga det danske transportforetaket «Blue Water Shipping» i oppdrag å få utført transporten til avtalt frakt. Blue Water, som hadde et løpende samarbeid med et transportfirma i USA («Burlington»), overlot til Burlington å ordne med lastingen av godset i containeren i Batesville, samt å skaffe veitransport til Houston og sjøtransport videre derfra til København. Etter at containeren var lastet, ble den hentet av rederiet i Batesville, og Burlington utstedte «as agent» en Combined Transport Bill of Lading med København som lossehavn. Burlingtons fraktkostnader ble dekket av Blue Water. I København ble containeren utlevert mot transportdokumentet til Burlingtons agent, og hentet fra losseterminalen av Blue Water som selv sørget for veitransporten til Lysta i Farum. Der ble det fastslått at maskinene var blitt skadet under transporten, men hvor skaden var oppstått lot seg ikke påvise.

Lystas vareassurandør erstattet lasteskaden, og krevde deretter erstatning av Burlington (men ikke av Blue Water). Det ble anført at det samarbeidsforholdet som eksisterte mellom Burlington og Blue Water, innebar at transportfirmaene i fellesskap hadde påtatt seg transportoppdraget. Det ble også vist til at Burlington hadde hatt omfattende direkte kontakt med Lysta i forbindelse med containerlastingen av godset i Batesville. Burlington innvendte at Blue Water hadde fått transportoppdraget fra Lysta og hadde overtatt det som kontraherende transportør, og at Burlington bare var engasjert av Blue Water som undertransportør, noe som også fremgikk av at det transportdokumentet Burlington utstedte, ble sendt til Blue Water og ikke til Lysta. *Sø- og Handelsretten* var imidlertid enig med assurandøren i at både Burlington og Blue Water i fellesskap utførte hele transporten som en dør til dør transport. Også Burlington måtte derfor ha ansvar som kontraherende transportør i forhold til Lysta selv om Burlingtons fraktbrev bare gjaldt en dør til terminal transport fra Batesville til København, og det bare var Lystas avtale med Blue Water som formelt fremsto som en dør til dør transport fra Batesville til Farum.

Danmarks Højesteret derimot bygget på klassisk kontraktsrett. Det avgjørende var at det tilbud Blue Water ga Lysta, gjaldt hele transporten fra Batesville til Farum, og at Blue Water også utstedte faktura til Lysta for avtalt frakt for hele transporten. Det måtte da legges til grunn at Blue Water i forhold til Lysta hadde påtatt seg hele transporten som kontraherende transportør. Hverken den omfattende direkte kontakten mellom Lysta og Burlington om lasting av godset i containeren i Batesville, eller samarbeidsforholdet mellom Blue Water og Burlington, ga grunnlag for å fastslå at Burlington overfor Lysta hadde påtatt seg ansvar som kontraherende transportør. Burlington hadde derfor bare ansvar som undertransportør, og da det ikke var godtgjort at skaden var oppstått under den del av transporten var omfattet av Burlingtons ansvar som undertransportør, måtte foretaket frifinnes.

Højesteret kom imidlertid ikke nærmere inn på betydning av det forhold at Burlington bare var «mellomliggende» undertransportør, dvs. kontraherende og ikke utførende transportør for noen del av transporten (jf. ovenfor ved note 19). Burlington hevdet ikke at dette forhold i seg selv utelukket at Burlington som undertransportør kunne holdes direkte ansvarlig for lasteskade (ND 2004 s. 260). Højesteret uttalte seg heller ikke om betydningen av at det kombinerte transportdokumentet for transporten fra Batesville til København, var utstedt av Burlington «as agent». Heller ikke dette forhold var påberopt av Burlington.

Ubestemte transportoppdrag

I ND 2004 s. 253 DH var det på det rene at lasteskaden hadde oppstått mens godset var i transportørens varetekt under transporten, og *Sø- og Handelsretten* kom som nevnt ovenfor til at også Burlington var ansvarlig som kontraherende transportør. Retten uttalte videre at Burlingstons ansvar måtte bestemmes «etter dansk rets alminnelige regler om varetækts- og behandlingsskader», og at det ikke var godtgjort at skaden var oppstått uten feil eller forsømmelse fra Burlingtons side. Det kunne imidlertid ikke påvises ved hvilket transportavsnitt skaden var oppstått, og dermed kunne det heller ikke avgjøres hvilke av flere ulike regler om ansvarsbegrensning som i tilfelle skulle legges til grunn. Burlington ble derfor pålagt å erstatte lasteeierens fulle tap uten ansvarsbegrensning (ND 2004 på s. 260):

«Idet der ikke mellem Lysta og transportørerne er aftalt nogen ansvarsbegrænsning, og idet sådanne i mangel af en gennemførelse af FN-konventionen om multimodale transporter heller ikke følger av lovgivningen, skal Burlington betale erstatning efter dansk rets alminnelige regler.»

Når Sø- og Handelsretten hadde kommet til at Burlington var ansvarlig som kontraherende transportør, og at skadestedet ikke kunne påvises, synes dette også å være rettslig riktig. Det fremgår ikke av ND 2004 s. 253 DH at partene hadde avtalt at NSAB skulle inngå som del av det transportoppdrag Blue Water påtok seg ved avtale med Lysta. Hadde det vært tilfellet, ville vel også Burlingtons ansvar kunne begrenses etter den alminnelige ansvarsgrænse i NSAB § 22 fordi Blue Waters avtale med Lysta var en helt generelt utformet transportavtale som var uten egne bestemmelser om ansvarsbegrensning, og som heller ikke var knyttet til noen bestemt transportmåte slik som f.eks. i ND 2008 s. 403 DH og ND 2008 s. 327 Gulating (omtalt ovenfor). Spørsmålet om transportoppdraget, når annet ikke var avtalt, likevel måtte anses inngått på bransjens vanlige vilkår, dvs. NSAB, ble imidlertid ikke reist i saken²². Transportoppdrag eller rammeavtaler uten avtalt eller forutsatt transportmåte er ikke regulert i nordisk transportlovgivning, men – er NSAB del av avtalen – vil den kontraherende transportørs ansvar i tilfelle hvor skadestedet ikke kan påvises, bli bestemt av de alminnelige regler om transportøransvar i NSAB, bl.a. ansvarsbegrensningen i NSAB § 22 og – for dansk rett – av foreldelsesregelen i NSAB § 30 (før § 29), se ND 2001 s. 104 DH.

Det er på det rene at de enkelte lovene på transportområdet hver for seg bare gjelder for en bestemt type transportavtaler, dvs. avtaler som fastsetter eller forutsetter at en bestemt transportmåte skal benyttes ved utførelsen av transportoppdraget. Vi har ingen lovgivning om transportavtaler som gir den kontraherende transportør adgang til å velge transportmåte ved utførelsen. Hvordan slike tilfelle skal håndteres, er nå drøftet av Sjølovkomiteen i NOU 2012:10 «Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven» s. 33-34, hvor hovedsynspunktet er at «det ene eller det andre regelsettet får anvendelse» og at hvilket regelsett som skal gjelde når dette ikke fremgår av selve avtalen, bør avgjøres ved «utfylling av transportavtalen», bl.a. ut fra hvilket transportdokument som skal bli eller blir utstedt for transporten, eller hvilken transportmåte som faktisk blir benyttet. Dette kan være en riktig tilnæringsmåte når det dreier seg om enkeltransporter. Dersom en eller flere transportør blir utført i henhold til en rammeavtale som åpner for bruk av ulike transportmåter, vil imidlertid rettsforholdet mellom partene i første omgang måtte bestemmes ut fra bestemmelsene i rammeavtalen, bl.a. fordi det ikke er gitt at standardvilkårene i det transportdokument som senere utstedes, kan anses vedtatt som del av rammeavtalen²³. En slik situasjon forelå ikke i ND 2008 327 Gulating (omtalt ovenfor), fordi det der ved etterfølgende avtale ble presisert hvilken transportmåte som skulle benyttes ved utførelsen av et transportoppdrag som i og for seg var omfattet av partenes rammeavtale.

Rammeavtale undergitt NSAB

Rammeavtaler som omfatter en serie av transportør, vil ofte inneholde en henvisning til NSAB. Det bidrar til å avklare mange av de ansvarsspørsmål som kan oppstå ved utførelsen av de enkelte transportør. Dermed er det således klart at den kontraherende transportørs ansvar for lasteskade ved den enkelte transport normalt vil bli bestemt etter de lovregler som vil gjelde for den transportmåte som blir benyttet på det transportavsnitt hvor skaden oppstår, se NSAB § 23 og ND 2005 s. 43 Svensk voldgift som er omtalt ovenfor. Den relevante transportlovgivning vil dermed bli anvendt.

Rammeavtaler undergitt NSAB kan imidlertid også inneholde bestemmelser om forhold av betydning for anvendelsen av transportrettslige lovregler, eller om forhold som lovgivningen ikke omhandler. Eksempler på dette gir ND 2001 s. 104 DH og nå også ND 2008 s. 426 *Sø- og Handelsretten* som omhandler transportørens utleveringsansvar. I begge tilfeller var det i rammeavtalen fastsatt særlige utleveringsprosedyrer som skulle

sikre at mottakeren av godset ikke fikk utlevert dette før kjøpesummen var blitt betalt, men NSAB's betydning for transportforetakets ansvar for ikke å ha fulgt fastsatt fremgangsmåte, ble likevel forskjellig.

I ND 2001 s. 104 DH skulle utleveringsordningen sikre den danske selgeren betaling før godet ble utlevert til russisk kjøper i Moskva. Kjøperen fikk likevel utlevert varene mot konnossementer utstedt for sendingen uten at selgeren som fastsatt i rammeavtalen, først hadde bekreftet at kjøpesummen var betalt. *Høyesteret* la avgjørende vekt på at NSAB var avtalt mellom partene uten at det var fastsatt at en bestemt transportmåte skulle benyttes ved utførelsen av transportene, og kom derfor til at transportforetakets ansvar var foreldet etter NSAB § 29 (nå § 30), se kommentarene i ND 2001 s. xxxii-xxxv.

I ND 2008 s. 426 SØHa derimot skulle utleveringsordningen sikre at en dansk importør foretok oppgjør med sin danske rembursbank før han fikk varepartiene utlevert, og rembursbanken var derfor angitt som mottaker i de luftfraktbrevene som var utstedt for transporten av varene. *SØ- og Handelsretten* la her til grunn at transportfirmaets ansvar overfor rembursbanken som rett mottaker etter luftfraktbrevene, måtte bestemmes etter luftfartslovgivningen og ikke etter NSAB. Det forelå ikke noe kontraktsforhold mellom banken og transportforetaket, og rammeavtalen undergitt NSAB gjaldt bare mellom transportforetaket og den danske importøren. Etter luftfartsloven var erstatningsansvaret for uriktig utlevering ikke foreldet fordi foreldelsesfristen der er to år, og ikke ett år som i NSAB, og ansvaret kunne ikke kreves begrenset etter luftfartslovens regler om ansvar for tap, skade eller forsinkelse vedrørende godset.

Det er etter min oppfatning likevel ingen motstrid mellom disse dommene selv om begge gjelder transportforetakets ansvar knyttet til enkeltransporter i henhold til en rammeavtale undergitt NSAB. At NSAB da vil få betydning for rettsforholdet mellom rammeavtalens parter, enten uavhengig av eller i tillegg til reglene for den transportmåte som benyttes ved enkeltransporter, slik som i ND 2001 s. 104 DH, er i samsvar med kontraktsrettslige prinsipper. Omvendt er det klart nok at rettsstillingen til en mottaker som er tredjemann i forhold til rammeavtalen, og som derfor bare kan holde transportforetaket ansvarlig som mottaker i henhold til et fraktbrev utstedt for en enkelttransport, slik som i ND 2008 s. 426 SØHa, må bestemmes ut fra vilkårene i transportdokumentet og gjeldende lovregler for den type transportdokument det gjelder. I ND 2008 s. 426 inneholdt også fraktbrevet selv de regler som skulle gjelde ved utleveringen av godset i Danmark.

Mer om utleveringsansvaret

Også ved veitransport undergitt veifraktloven eller annen CMR-lovgivning vil en selger – som i ND 2008 s. 426 SØHa – ofte sørge for å få angitt en annen enn kjøperen som mottaker etter det fraktbrev som utstedes for transporten, for på denne måte å sikre at betaling er skjedd før godset utleveres til kjøperen i utlandet. Selv om CMR-lovgivningen ikke har egne regler om transportørens ansvar for utlevering til annen mottaker enn angitt i fraktbrevet, er det klart nok at transportøren vil være ansvarlig etter alminnelige rettsregler for det tap senderen (selgeren) derved påføres²⁴. Det samme gjelder dersom transportøren ved en feil fyller ut fraktbrevet på uriktig måte slik at en annen enn den senderen oppgir, blir uriktig oppført som mottaker og får utlevert varene uten først å betale kjøpesummen²⁵. Dette bekreftes nå også av *ND 2006 s. 261 NH* hvor Høyesterett uttalte generelt at «Utlevering av transportert gods til feil selskap og på feil sted er etter min mening et vesentlig mislighold av transportavtalen.»

I ND 2006 s. 261 NH hadde senderen gitt et transportforetak i oppdrag å transportere et fiskeparti til Spania, og oversendt eksportfaktura til transportforetaket hvor et spansk firma var oppført som «betalingsadresse» og et annet firma som «leveringsadresse». Ved utstedelsen av CMR-fraktbrevet ble imidlertid betalingsadressaten også oppført som leveringsadressat (mottaker). Fiskepartiet ble derfor utlevert til betalingsadressaten som rett mottaker etter fraktbrevet, men kjøpesummen ble aldri betalt. *Høyesterett* viste til at det fulgte klart av fraktavtalen hvilket spansk firma som skulle motta fiskepartiet, og at transportforetakets feilføring i fraktbrevet var klart uaktsom. Transportøren måtte derfor etter «alminnelige ulovfestede obligasjonsrettslige regler» erstatte den norske eksportørens tap. Transportøren hadde hevdet å være uten ansvar fordi varene var blitt utlevert til «legitimert» mottaker etter fraktbrevet, men Høyesterett fant det utvilsomt at «fraktfører i forhold til avsenderen ikke kan komme fri ansvaret for eget mislighold ved å vise til at den som er oppført i fraktbrevet som mottaker er legitimert. Feilutleveringen skyldtes at leveringsadressen i fraktbrevet var feil, ikke at det firma som mottok fiskepartiet var legitimert.» Transportforetaket måtte derfor erstatte eksportørens tap.

I ND 2006 s. 261 hadde eksportøren anført at transportørens ansvar for feilutlevering av fiskepartiet i Spania fulgte av de objektive ansvarsreglene i CMR og veifraktloven § 27, men det er lett å forstå at Høyesterett lot dette spørsmålet ligge ubesvart (ND 2006 s. 266):

«Spørsmålet er ikke omtalt i lovforarbeidene. Reelle hensyn tilsier at fraktførers ansvar først opphører når godset er levert på rett sted til den som etter fraktavtalen skal ha godset. Motstykket til fraktførers tilnærmede objektive ansvar er bestemmelsen om ansvarsbegrensning i [veifraktloven] § 32 annet og tredje ledd. Ankemotpartens erstatningskrav overstiger etter det opplyste ikke den lovbestemte ansvarsgrense. Det er for meg ikke nødvendig å ta noe klart standpunkt til anvendelsen av [veifraktloven] § 27 i denne sak.»

Realiteten i uttalelsen er nok at Høyesterett i den foreliggende sak ville unngå å ta noe klart standpunkt til spørsmålet om transportørens rett til ansvarsbegrensning av utleveringsansvaret. I dansk rettspraksis foreligger det flere dommer som pålegger transportøren å erstatte senderens fulle tap, men begrunnelsen varierer. I *ND 1996 s. 161 Vestre Landsret* ble det antatt at CMR's bestemmelse om ansvarsbegrensning ikke gjaldt ansvaret for «feilutlevering av varer», mens *ND 1999 s. 94 SøHa* bygget på unntaket fra ansvarsbegrensning for tilfeller av grov uaktsomhet fra transportforetakets side. *ND 1999 s. 411 DH* derimot påla ansvar etter dansk retts alminnelige erstatningsregler, og er således på linje med ND 2006 s. 261 NH²⁶. Uavhengig av begrunnelse stemmer domsresultatene med det som gjelder ved sjøtransport når godset utleveres til mottaker som ikke legitimerer seg ved konnossement²⁷.

Et nokså uvanlig tilfelle av transportøransvaret ved utlevering til ulegitimert mottaker er *ND 2004 s. 265 Sø- og Handelsretten*. En eksportør skulle levere et parti leskedrikk til australsk kjøper (SE-GROUP (AUSTR.) PTY LTD) som allerede hadde betydelig gjeld til eksportøren. For å få kjøpet gjennomført, påtok en dansk advokat K seg å innestå for at kjøperen betalte kjøpesummen, og det ble avtalt at konnossementet skulle utstedes med «K c/o SE-GROUP (AUSTR.) PTY LTD» som «consignee» og «notify party». Det australske selskapet mottok konnossementet og fikk utlevert varene, men gikk senere konkurs. Advokat K som derfor måtte dekke eksportørens tilgodehavende, krevde erstatning av transportøren for utlevering av godset til ulegitimert mottaker. I *Sø- og Handelsretten* fikk K medhold. Utlevering av containeren til andre enn K som mottaker etter konnossementet var uberettiget. Det australske selskapet var ikke berettiget eller legitimert til å få godset utlevert selv om det var i besittelse av et originaleksemplar av konnossementet når det ikke fremgikk av konnossementet at dette var gyldig overdratt i selskapet, jf. sjøl. § 302 første ledd. Kort sagt, det australske selskapet var ikke legitimert som mottaker etter konnossementet fordi «c/o» klausulen bare viste at K hadde sin adresse ved selskapet.

Koblet panterett etter NSAB

Etter ulovfestet rett har speditøren tilbakeholdsrett for kostnader og vederlag knyttet til det gods som han overtar i forbindelse med spedisjons- og transportoppdrag, på samme måte som andre transportører og tilvirkere som utfører arbeid eller tjeneste som gjelder ting de mottar i forbindelse med oppdraget²⁸. Dette gjelder selv om oppdragsgiveren ikke er eier av det gods som speditøren overtar i forbindelse med oppdraget, men i forhold til eieren og andre med rett i godset, omfatter tilbakeholdsretten bare krav som utspringer av det oppdrag det gjelder²⁹.

Tilbakeholdsretten som har sedvanerettslig grunnlag, gir imidlertid ikke rett til å selge det gods som omfattes. Fra gammelt av har derfor NSAB (nå § 15) inneholdt en bestemmelse som sikrer speditøren panterett i gods som er under hans kontroll. Etter ordlyden omfatter bestemmelsen både kostnader og vederlag som hviler på det gods oppdraget gjelder, og dessuten andre krav mot oppdragsgiveren som vedrører spedisjons- eller transportoppdrag undergitt NSAB § 2. Det er særlig sikkerhetsretten for andre krav mot oppdragsgiveren enn de som utspringer av det aktuelle oppdraget, som har skapt problemer. Det oppstår ofte spørsmål om speditørens «utvidede» eller «koblete» tilbakeholds- og panterett har rettsvern i forhold til eieren av godset og andre som har sikkerhetsrett i dette. Svaret er etter rettspraksis at speditørens utvidede eller koblete panterett ikke kan gjøres gjeldende overfor en tredjemann med eiendomsrett til godset³⁰, eller med tidligere panterett i godset³¹.

I *ND 2008 s. 244 NH* var spørsmålet om koblet tilbakeholds- og panterett etter NSAB § 14 (nå § 15) hadde rettsvern i forhold til en banks registrerte varelagerpant etter panteloven (1980) §§ 3-11 og 3-12. Transportforetaket hadde som hovedspeditør for et norsk byggevarefirma i en årrekke utført transporter av

gulvbelegg som firmaet importerte fra en finsk produsent. Da byggevarefirmaet gikk konkurs i 2002, utøvet speditøren tilbakeholdsrett i åtte partier som var under transport, for å sikre betaling av frakt både for disse partiene og for tidligere transporter. Banken godtok at fraktkravet for de åtte partiene var oppstått da speditøren overtok godset til transport, men hevdet at panteretten for ubetalt frakt for tidligere transporter ikke hadde rettsvern i forhold til et registrert pant i byggevarefirmaets varelager som sikret tilbakebetaling av tidligere lån fra banken.

Høyesterett bygget på tidligere rettspraksis og ga banken medhold på prinsipielt grunnlag. For det første ble det lagt vekt på ND 1985 s. 165 NH hvor den koblete panterett måtte stå tilbake for et tidligere stiftet eiendomsrettsforbehold i godset, og hvor det ble uttalt at konflikter mellom panteretten og andre rettigheter i godset måtte løses etter de alminnelige prioritetsregler for konflikter mellom avtalte rettigheter. For det andre bygget *Høyesterett* også på Rt-1995-990, hvor en bedrift hevdet at også tidligere tilgodehavender var sikret ved tilbakeholdsrett i det fiskeparti bedriften hadde til foredling for et eksportfirma, men ikke fikk medhold fordi den alminnelige regel om rettsvern etter tidsprioriteten måtte føre til at en bank med tidligere registrert pant i eksportfirmaets varelager hadde best prioritet. Også panteloven § 1-2 hvoretter panterett bare kan gyldig stiftes der det har hjemmel i lov, talte med styrke for at «ein koplå tilbakeholdsrett ikkje kan ha rettsvern mot tredjeperson».

Rettstilstanden i Norge skulle dermed være avklart. Dette følger også av *Høyesteretts* uttalelser om rekkevidden av en tidligere dom i Rt-1973-967, hvor det ble antatt at speditøren kunne gjøre gjeldende den utvidede panteretten i gods som allerede var utlevert til transportkundens konkursbo. Ut fra omtalen av denne dommen i ND 1985 s. 169 NH og Rt-1995-990 uttalte *Høyesterett* i ND 2008 s. 244 NH at Rt-1973-967 ikke uten videre kunne gjelde «utanfor akkurat den situasjon dommen gjaldt», og at dommen ikke ga «noka rettleiing når det gjeld tredjepersonkonfliktar mellom fleire avtala – eller sedvanerettsgrunna – rettar»³².

Lovbestemt salgsrett

ND 2006 s. 30 *Kouvola Hovrätt* er her interessant fordi dommen viser at en speditørs krav på vederlag for sitt arbeid på gods som han har i sin besittelse, kan være sikret ved tilbakeholdsrett og salgsrett uavhengig av NSAB. Saken gjaldt en tvist mellom en finsk speditør FST og et koreansk firma SC som hadde leiet ut et stort antall containere til et koreansk transportforetak SVT til bruk ved transporter av gods fra Korea til Europa, bl.a. jernbanetransport via Finland til Russland. Ved ankomst til finsk containerterminal skulle FST etter avtalen med transportforetaket (SVT) losse containerne og videresende godset til mottakerne, samt deretter lagre de tomme containerne i påvente av retur til SVT. FST hadde etter hvert opparbeidet et betydelig krav mot SVT for kostnader og vederlag for sitt arbeid med håndtering og lagring av vel 500 containerne som FTS hadde på sitt lager. Da SVT gikk konkurs, krevde FST at SC, som eier av de tomme containerne, skulle dekke FST's krav mot SVT, og FST ga varsel til SC om at containerne ville bli nektet avhentet og solgt av FST dersom SC ikke betalte og hentet containerne innen fastsatt frist. FST påberopte den finske loven (688/1988) om næringsdrivendes rett – ved oppdrag om arbeid på eller oppbevaring av ting – til å selge ting som ikke blir hentet innen rimelig tid, og til å dekke sitt vederlagskrav av salgssummen. SC reiste deretter søksmål mot FTS for å få nedlagt forbud mot salg av containerne og krevde dom for at FST pliktet vederlagsfritt å utlevere containerne til SC, men fikk ikke medhold.

Kouvola Hovrätt viste til de finske lovmotivene hvor det fremgikk at lov 688/1988 også omfattet tilfelle av spedisjon, og til at FST hadde mottatt containerne for å yte arbeid og ulike spedisjonstjenester i samsvar med oppdraget fra SVT. Det var på det rene at loven gjelder selv om eieren er en annen enn oppdragsgiveren, forutsatt at rimelig forhåndsvarsel er gitt, og at formålet med loven var å sikre den næringsdrivendes vederlagskrav selv om dette skjedde på bekostning av eieren av de ting oppdraget gjelder. SC var som eier gitt rimelig varsel om salg av uavhentede containere slik loven krever, og speditøren var derfor berettiget til å gjøre bruk av sin salgsrett. Videre måtte FST's krav også omfatte lagerleie påløpt som følge av forsinket avhenting fra SC' side.

ND 2006 s. 30 gjaldt FST's vederlagskrav for arbeid og lagring direkte knyttet til de tomme containerne FST etter hvert hadde fått i sin besittelse som følge av spedisjonsoppdraget. Ingen del av kravet gjaldt visstnok arbeid og lagring av containere som allerede var tilbakesendt til oppdragsgiveren, og noen konflikt med andre sikkerhetsretter i containerne forelå heller ikke. I forhold til eieren av de containerne vederlagskravet knyttet seg til, var imidlertid speditørens tilbakeholds- og salgsrett av samme karakter som den sikkerhetsrett for frakt som transportører og tilvirkere normalt vil ha (foran ved note 28).

Det hører for øvrig med at også lovgivning i Norge og de øvrige nordiske land inneholder bestemmelser – ikke nødvendigvis også lovforarbeider – tilsvarende den finske loven 688/1988³³. Jeg er imidlertid ikke kjent med at salgsretten hjemlet i denne lovgivningen har vært påberopt i spedisjonsforhold.

Ubegrenset CMR ansvar

Det er tre typer av saker om veitransport som ofte bringes inn for domstolene. De har det til felles at hovedspørsmålet er om fraktføreransvaret kan kreves begrenset etter veifraktloven § 32 eller CMR lovgivning. Dette gjelder saker om:

- Ansvar fordi mottakeren av transportskadet gods påføres følgeskader på maskineri eller andre råvarer som mottakeren benytter i sin virksomhet, se kommentarene i ND 2008 (hefte 9) s. lvii-lx,
- Ansvar for utlevering av godset til urett mottaker, se kommentarene ovenfor ved notene 24-27, og
- Ansvar for transportskade som hevdes forårsaket av grov uaktsomhet av fraktføreren eller noen han benyttet ved utførelsen av transportoppdraget, jf. veifraktloven § 38.

Den tredje – og vanskeligste – gruppen er i de siste 15-20 årene blitt den klart største. Hovedspørsmålet er hva som skiller grov uaktsomhet fra annen uaktsomhet på veifraktområdet. Over årene er dette blitt prinsipielt avklart i høyesterettspraksis i de nordiske land³⁴, men i tillegg foreligger det også et betydelig antall dommer som viser hvilke typer av forhold som vil stå sentralt ved graderingen av utvist uaktsomhet³⁵. Selv om avgjørelsen i enkelttilfeller som regel beror på et bredt skjønn, og veiledningen fra enkeltdommer derfor vil være begrenset, etterlater ulikheter i ordvalg og begrunnelser likevel et inntrykk av at unntaket fra retten til ansvarsbegrensning i praksis nok er gitt noe forskjellig rekkevidde i de nordiske land. I finsk rettspraksis forutsetter således grov uaktsomhet normalt en bevist aksept av en så høy grad av risiko for sannsynlig lasteskade at forholdet må betegnes som ytterst alvorlig uforsiktighet, og utgjør en hensynsløs eller likegyldig holdning fra fraktførerens side³⁶. Det er ikke gitt at testen etter norsk rett blir helt den samme når norsk rettspraksis tar utgangspunkt i alminnelig erstatningsrett og krever at det må foreligge «et mer markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte» eller «en opptreden som er sterkt klanderverdig», uten at det der skiller prinsipielt mellom bevisst og ubevisst uaktsomhet³⁷.

ND 2006 s. 184 NH som i samsvar med ND 1995 s. 238 NH legger dette synspunktet til grunn, kan tyde på det. Saken gjaldt et nytt tilfelle av «Italia-ran» av et vogntog med klippfisk parkert på overnattingsplass uten vaktordning. Ved vurderingen av om den undertransportør som utførte transporten, hadde utvist grov uaktsomhet, fant Høyesterett også god veiledning i ND 2001 s. 70 DH og ND 2003 s. 115 DH, og uttalte generelt (ND 2006 s. 190):

«(39) Ut frå dei tilhøva eg har omtala – med generelt stor ransrisiko og med svært verdifull og lett omsetjeleg last – meiner eg at det klart var grovt aktlaust å stanse for natta på ein parkeringsplass utan vakt, dersom ikkje upårekna omstende gjorde det svært vanskelig å nå ein plass med vakt. Spørsmålet er om det låg føre slike upårekna omstende.»

Høyesterett kom til at dette ikke var tilfellet. Undertransportøren klarte heller ikke å godtgjøre at utførelsen av Italia-transporten var forsvarlig planlagt, bl.a. fordi opplegget ikke var dokumentert og sjåføren ikke ble ført som vitne. Ranet var derfor gjort mulig ved grov uaktsomhet, og undertransportøren fikk ikke rett til å begrense sitt ansvar.

Også ND 2001 s. 70 DH gjaldt en Italia-transport som ble utført av en undertransportør, men der forsvant godset allerede mens vogntoget sto på ubevoktet dansk parkeringsplass. Den *utførende* transportør fikk likevel begrenset sitt ansvar fordi lastebilsjåførens uaktsomhet ikke utgjorde grov uaktsomhet når sjåføren ikke kjente til at godset var verdifullt og lett omsettelig. Men dermed var ikke saken avsluttet. I motsetning til ND 2006 s. 184 NH var det i ND 2001 s. 70 DH også fremmet erstatningskrav mot den *kontraherende* transportør. Her la Høyesteret til grunn 1) at dette transportforetaket som var kjent med at godset var verdifullt og særlig utsatt for tyveri, ville ha handlet grovt uaktsomt ved selv å parkere vogntoget slik undertransportøren gjorde, og 2) at transportforetaket, som i forhold til senderen heftet for utførende transportørs handlemåte som om den var dets egen (CMR-loven § 4 = veifraktloven § 6), dermed måtte anses å ha voldt lasteskaden ved grov uaktsomhet. Kort sagt, selve utførelsen av transporten var *ikke kontraktmessig* sett i forhold den kontraherende transportørs plikter i henhold til transportoppdraget fra senderen av godset³⁸.

ND 2005 s. 305 *Borgarting* er et annet eksempel på betydningen av at også den kontraherende transportøren trekkes inn i en sak som omhandler lasteskade oppstått mens godset er i en undertransportørs varetekt. Også denne saken gjaldt tyveri av godset fra et vogntog på ubevoktet italiensk parkeringsplass, men erstatningssøksmålet var bare reist mot den undertransportør som utførte transporten da godset ble stjålet. På samme måte som i ND 2001 s. 70 DH kom lagmannsretten til at undertransportøren, som var ukjent med at godset bestod av verdifullt videoutstyr og dessuten fikk frakt bare etter vekt og volum, ikke hadde utvist grov uaktsomhet. Lagmannsrettens begrunnelse er også fullt ut i samsvar med ND 2001 s. 70 DH. I begge dommer legges til grunn at spørsmålet om en undertransportør har handlet grovt uaktsomt, må vurderes ut fra undertransportørens plikter etter det transportoppdrag han har påtatt seg, og således prinsipielt uavhengig av hvilke plikter den kontraherende transportør måtte ha etter sin avtale med transportkunden (ND 2005 s. 309):

«Tingretten har basert sin avgjørelse på at enhver fraktfører plikter å foreta selvstendig vurdering av hvordan hans oppdrag kan utføres på en aktsom og forsvarlig måte, og da løsrevet fra de vilkår eller forutsetninger som måtte være lagt inn under formidlingen av oppdraget gjennom tidligere ledd i fraktførerkjeden. Lagmannsretten kan ikke si seg enig i dette som utgangspunkt. Hvis If [assurandøren] hadde valgt å gå på første ledd i kjeden, Airsped AS, ville dette selskapet og dets assurandør heftet for alle etterfølgende undertransportørs forhold, jf. veifraktavtaleloven § 6. Men når [If] i stedet valgte å holde seg bare til X AS og dets ansvarsforsikring, er det bare X AS aktsomhet som skal vurderes. Og vurderingen må da foretas i lys av de vilkår og forutsetninger som var knyttet til oppdraget slik det ble mottatt av sistnevnte selskap.»

Rettspraksis fra senere år viser at spørsmålet om tap av rett til ansvarsbegrensning ikke lenger bare oppstår ved ran og grove tyverier fra vogntog. Unntaket for grov uaktsomhet er i en del tilfelle også tatt i bruk i saker om fraktføreres ansvar for mer «ordinære» lasteskader. Dette gjelder særlig i tilfelle hvor særskilte instruksjoner om utførelsen av transporten eller håndteringen av godset ikke er blitt fulgt³⁹, ofte fordi en undertransportør ikke har mottatt eller fulgt instruksjoner fra den kontraherende transportør. På den annen side, ordinære feil som feilsending av gods på grunn av forveksling på terminallager, blir derimot sett på som vanlig uaktsomhet (ND 2006 s. 45 Helsingfors). Men overser sjåføren et tydelig varselskilt om lav høyde i en jernbaneundergang, og godset ødelegges når vogntoget kjører inn i taket på broen, foreligger normalt grov uaktsomhet som stenger for ansvarsbegrensning⁴⁰. Både ND 2007 s. 280 *Borgarting* og ND 1995 s. 238 NH viser at ansvaret for lasteskade ved ferdsselsuhell lett kan føre til ubegrenset fraktføreransvar.

Vareforsikring

Ran og grove tyverier fra vogntog parkert på gater, terminaler eller overnattingssteder er selvsagt også blitt et betydelig problem på vareforsikringsområdet. I en del land kan selv slike korte opphold medføre vesentlig økt tyveririsiko⁴¹. Den slags risiko har assurandører av varer og transportøransvar søkt å begrense ved sikkerhetsforskrifter i forsikringsavtalen hvor det stilles krav til selve utførelsen og utførende transportørs handlemåte ved transporter til ulike destinasjoner. Normalt er det imidlertid ikke så lett for en vareforsikringstaker å sørge for at krav f.eks. til transportrute, overvåkning av vogntog, bruk av to sjåfører mv. også blir fulgt i praksis av det transportforetak eller undertransportørforetak som faktisk utfører transporten⁴². I en del tilfelle kan ulike bestemmelser i vanlige vareforsikringsvilkår likevel føre til at forsikringstakeren står uten forsikringsdekning ved tyveri av verdifullt gods som kan tilbakeføres til transportforetakets handlemåte.

ND 2004 s. 362 NH handler om en innenriks pengetransport som ble ranet mens sjåføren stoppet underveis for å tømme parkometre. Hovedspørsmålet var om dekningen under transportforsikringen var bortfalt fordi transportforetaket handlet i strid med sikkerhetskrav, bl.a. ved at kjøretøyet bare hadde en sjåfør da ranet fant sted. I assurandørens standardvilkår var det fastsatt at retten til erstatning kunne tapes som følge av handlemåten til «ledende personell hos en av de sikrede med ansvar for transporten av varene», og at assurandøren ved brudd på sikkerhetsforskrift også kunne påberope handlemåten til «andre personer som er engasjert for å forestå organiseringen av transporten». *Høyesterett* kom til at denne bestemmelsen åpnet for identifikasjon mellom forsikringstakeren og det transportforetak som utførte transporten. Identifikasjonsvilkåret oppfylte de krav til spesifisering som fulgte av FAL § 4-11 tredje ledd, og forsikringsselskapet hadde heller ikke handlet i strid med avtaleloven § 36 ved å påberope vilkåret overfor forsikringstakeren. Når dette var tilfellet, måtte avkortningsregelen i FAL § 4-8 etter Høyesteretts oppfatning føre til at selskapets ansvar overfor forsikringstakeren falt bort på grunn av grov uaktsomhet utvist av ledelsen i transportforetaket. Foretaket hadde

satt til side en rekke sikkerhetskrav som foretaket var kjent med, og hadde handlet uforsvarlig fordi kjøreplanen for pengetransporten forutsatte at en sjåfør som var alene, skulle stanse underveis for å tømme parkometre⁴³.

Også de alminnelige *vilkår om forsikringstiden* ved transportforsikring av varer som benyttes bl.a. i svensk og engelsk vareforsikring, inneholder regler som kan medføre at vareassurandøren i enkelte tilfelle er uten for ansvar for grovt tyveri av eller fra vogntog. De engelske Institute Cargo Clauses nr. 8 «Duration» har således egne bestemmelser om når forsikringen begynner, dekningen under transporten, og når forsikringen opphører ved transportens avslutning:

«8.1 This insurance attaches from the time the goods leave the Warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, *continues during the ordinary course of transit*, and terminates either ...[tre alternativer].» (Uthevet her).

Bestemmelsen må ha tjent som modell for de svenske varevilkårene (2000) § 9, men denne bestemmelsen skiller enda klarere mellom begynnelsen, gjennomføringen og opphøret av forsikringen. Forsikringen *begynner* når varen «i direkt anslutning» til den forsikrede transporten forlater sin plass i lagerlokalet, og *fortsetter* «under normal transport», herunder ved lasting og omlasting⁴⁴.

Slike vilkår medfører prinsipielt at forsikringstiden begynner samtidig med lastingen av godset, men dette gjelder bare dersom lastingen skjer i direkte tilknytning til utførelsen av transporten fra lastestedet⁴⁵. Betydningen av dette viste seg i *ND 2007 s. 385 SøHa* som gjaldt en transport fra Danmark til Polen. Godset ble en lørdag morgen lastet fra senderens lager, men vogntoget ble deretter kjørt noen få kilometer til senderens kontorbygning og etterlatt der fordi vogntog ikke kunne kjøre på tyske motorveier før etter weekenden. Da sjåføren skulle hente vogntoget på tirsdagen for å kjøre til Polen dagen etter, viste det seg at vogntoget var blitt stjålet allerede samme dag som vogntoget ble parkert ved kontorbygningen. *Sø- og Handelsrettens* flertall kom til at parkeringen ved senderens kontorbygg i weekenden ikke kunne «anses som et led i transportens almindelige forløp, idet den hverken var sædvanlig eller nødvendig for at afvikle transporten». Flertallet konkluderte derfor at transporten ikke var påbegynt da tyveriet av vogntoget fant sted, og frifant assurandøren.

Bakgrunnen for flertallets henvisning til «transportens almindelige forløp» kan ha sammenheng med en tidligere avgjørelse i *ND 2004 s. 231 SøHa*. Denne saken gjaldt også en transport til Polen, men her var den engelske ICC 8.1 (gjengitt ovenfor) del av forsikringsvilkårene. Vogntoget ble stjålet under et flere dagers opphold på en parkeringsplass ved den dansk-tyske grense som følge av dokumentmangler, og spørsmålet var om tyveriet hadde skjedd «during the ordinary course of transit». *Sø- og Handelsretten* viste til at transporten til Polen normalt kunne gjennomføres på et halvt døgn, og kom til at det faktiske forløp av transporten «indebærer en avvigelse der ikke er rimelig begrundet, fra så vel den angivne vej som fra den fremgangsmåde til gjennomførelse af transporten som må anses som den rette. Afvigelsen er målt i tid forsikringsmessig væsentlig og falder uden for 'the ordinary course of transit'.» (ND 2004 s. 239)⁴⁶. Assurandøren ble derfor frifunnet.

De to danske dommene som her er omtalt, må vurderes på bakgrunn av vareassurandørenes behov for å redusere risikoen for ran og grove tyverier av vogntog ved veitransport i våre dager. Det samme gjelder ND 2004 s. 362 NH, hvor forsikringsselskapets sikkerhetsforskrifter ble supplert med vilkår om identifikasjon mellom forsikringstakeren og transportøren. Det kan nok synes urimelig at forsikringstakeren må ta slike tap på egen kappe, men ved finlesning av disse tre dommene ser vi at dommene omhandler saksforhold med innslag av ganske irregulær atferd og/eller manglende tilsyn med vogntoget fra utførende transportørs side. Også i *engelsk* rett er det avgjørende i slike tilfeller at «Goods cease to be in transit when they are on a journey which is not reasonable furtherance of their carriage to their ultimate destination», men dette er ikke til hinder for at opphold som skyldes sjåførens normale behov for mat og hvile, inngår i «the furtherance of the safe and expeditious carriage of the goods».⁴⁷

Warranty i kaskoforsikring

Motorhavari på eldre skip fører ofte til betydelige skader og reparasjonskostnader. I mange tilfelle inneholder derfor kaskopoliser for eldre tonnasje også strenge krav til rederiets vedlikehold av skipets maskineri og utstyr. Om slike vedlikeholds krav skal forstås som en sikkerhetsforskrift eller en betingelse for forsikringsdekning («warranty»), blir imidlertid ofte et tolkingsspørsmål. I *ND 2008 s. 195 Oslo* var dette hovedspørsmålet. Et nær 30 år gammelt skip som var forsikret på fulle vilkår etter norsk sjøforsikringsplan (2003), fikk omfattende skader på maskineriet som følge av brudd på en veivlagerbolt. Assurandøren av slo å dekke reparasjonen, og

hevdet at rederiet ikke hadde oppfylt de krav som fulgte av en særskilt «Vedlikeholdsklausul» inntatt i kaskopolisen:

«Det er en betingelse for forsikringsdækning av maskineri og andet utstyr, at alle leverandørers og fabrikanter forskrifter og øvrige instruktioner om overhalinger, vedligehold etc. er overholdt og kan dokumenteres.»

Rederiet hadde noen år før motorhavariet mottatt motorfabrikantens «Service Letter» som understreket behovet for og fremgangsmåten ved vedlikehold av veivlagerboltene og anbefalte bytte av samtlige bolter etter 24.000 timers gange. *Retten* viste til at vedlikeholdsklausulen i kaskopolisen var tatt fra de «special conditions» som kaskoassurandøren benyttet, og kom til at klausulen etter sin ordlyd og en naturlig fortolkning måtte anses som en «warranty» og ikke som en sikkerhetsforskrift etter NSPL §§ 3-24 og 3-25. Det dreiet seg om et objektivt forsikringsvilkår som var et særskilt vilkår for tegning av forsikring og for forsikringsdækning, uten innebygget krav om årsakssammenheng. Brudd på vedlikeholdsklausulen ville derfor medføre bortfall av forsikringsdekningen i sin helhet. Det ble videre lagt til grunn at servicebulletinen («Service Letter») var omfattet av vedlikeholdsklausulen. Da rederiet ikke hadde dokumentert at alle veivlagerboltene var skiftet etter 24.000 timers gange, ble assurandøren frifunnet.

Avtalt konstruktiv totaltap

Når skipet er påført omfattende skader uten å være kondemnabelt (NDPL § 11-3), vil rederiet og assurandøren ofte inngå avtale om et totaltaplignende forsikringsoppgjør som omhandler utbetaling av redusert forsikringssum og eiendomsrett til havaristen⁴⁸. Dette var tilfellet i *ND 2006 s. 243 Gulating*, hvor oppgjøret med hovedassurandøren etter kaskoforsikringen forutsatte en utbetaling på om lag 50 % av kaskoforsikringssummen, og at assurandørene skulle overlate skipet til rederiet, som regnet med å få det reparert etter at det var berget. Hovedassurandøren hadde imidlertid også tegnet kasko- og fraktinteresseforsikringene for skipet, og da det viste seg at skipet ikke kunne repareres, krevde rederiet utbetaling av interesseforsikringene. Det ble vist til at interesseforsikringene ikke hadde vært noe tema da partene inngikk oppgjørsavtalen, og rederiet hevdet at interesseforsikringene ikke var knyttet til kaskoforsikringen og derfor heller ikke var omfattet av oppgjøret. Assurandøren avviste kravet og hevdet at oppgjørsavtalen etter ordlyden var «fullt og endelig oppgjør i forbindelse med overnevnte havari», og at oppgjøret derfor omfattet både kaskoforsikringen og interesseforsikringene. *Gulating lagmannsrett* var enig i dette. Avtalen la til grunn at skipet skulle anses som et «Constructive Total Loss» selv om det ikke forelå noen totaltapssituasjon, og den var inngått etter forhandlinger mellom partene. Avtalen måtte derfor forstås slik at det etter et oppgjør i henhold til avtalen ikke ville foreligge andre forsikringsmessige krav mellom partene. At det deretter viste seg at skipet ikke lot seg berge og reparere, var forhold som assurandøren ikke kunne svare for.

Tidstapsforsikring

Tidstapsforsikring dekker tap som skyldes at skipet er ute av inntektsgivende virksomhet som følge av erstatningsmessig kaskoskade, og gir erstatning for frakttap beregnet ut fra tidstapet og et avtalt beløp pr. dag (NSPL §§ 16-1 og 16-3). Forsikringen passer godt når kaskoskade og reparasjonsopphold fører til at et tidsbefraktet skip får en lengre off-hire periode, men den dekker også mot annet frakttap p.g.a. havariet. Er *skipet uten beskjeftigelse på havaritidspunktet*, er det imidlertid ikke gitt at kaskoskaden kan regnes som årsak til frakttap i reparasjonstiden. Dette forutsetter at rederiet – hvis kaskoskaden ikke hadde inntruffet – ville og kunne ha markedsført skipet med rimelig utsikt til å få skaffet skipet inntekter under nye fraktkontrakter i tidstapsperioden. I hvilken utstrekning dette ville latt seg gjøre, avhenger selvsagt av markedsforholdene sett i forhold til skipets tilstand og posisjon, men kan også bero på rederiets egne planer for skipet etter havariet⁴⁹. Dessuten er tidstap ved markedsføring etter avsluttet reparasjon ikke erstatningsmessig med mindre skipet er sikret beskjeftigelse ved certeparti inngått før havariet⁵⁰.

Disse forhold har ført til bruk av tidstapsvilkår som fastsetter: «The insurance to indemnify the Assured in full whether the vessel is chartered or unchartered.» Denne klausulen betyr imidlertid ikke at rederiet er sikret erstatning for tidstap ved verkstedoppholdet, heller ikke for den tid som trengs til reparasjon av kaskoskade, se *ND 2007 s. 330 Oslo*. I samsvar med engelsk rettspraksis ble det der antatt at klausulen ikke innebar noe unntak

fra prinsippet om at frakttap bare kan kreves erstattet dersom rederiet ville ha markedsført skipet og oppnådd fraktinntekter hvis det ikke var blitt påført kaskoskaden:

«The provision for payment 'in full whether vessel chartered or unchartered' makes irrelevant whether the vessel had the benefit of any actual charter at any relevant time. The policy valuation also precludes any questions about actual or prospective engagements and earnings. But the premise is that the vessels earning capacity would have been deployed, making her a freight-earning instrument. Her intention to trade and be in the market at all is fundamental ... »⁵¹

ND 2007 s. 330 gjaldt en om lag 25 år gammel ULCC som etter endt reise gikk til verksted for å få utført vedlikehold og klassearbeider, samt reparasjon av en kaskoskade (lekkasje i akselhylsen), og som etter få dager på verkstedet fikk ny kaskoskade på en hjelpemotor. *Retten* tilkjente ikke erstatning for tidstapet ved reparasjonen av hjelpemotoren fordi den ble utført i en periode hvor skipet fortsatt lå ved verkstedet for å få utført rederiarbeider, og hvor rederiet neppe kunne markedsføre skipet eller skaffe nye oppdrag for det. Derimot ble rederiet tilkjent erstatning for tid medgått til reparasjonen av lekkasjen i akselhylsen fordi dette arbeidet ble utført etter reparasjonen av hjelpemotoren, i en periode hvor verken markedsforhold eller skipets tilstand for øvrig ville ha hindret eller avholdt rederiet fra å skaffe skipet beskjeftigelse.

P&I forsikring

I Kommentarer 2004–2008 (I) i ND 2008 hefte 9, s. xlvi – lii omtalte jeg tre dommer som alle gjelder skadelidtes rett til å fremme *erstatningskrav og erstatningssøksmål direkte mot P&I-assurandøren*:

- ND 2005 s. 73 *Kouvola hovrätt*, hvor den finske forsikringsavtaleloven § 67 om adgang for skadelidte til å kreve erstatning direkte fra P&I-assurandøren til en transportør som er konkurs, ble antatt å gjelde en vareeiers eget krav på erstatning for lasteskade, men derimot ikke vareassurandørens regresskrav mot transportøren,
- ND 2008 s. 267 *NH*, hvor en norsk skadelidt forgjeves krevde erstatning direkte av en engelsk ansvarsassurandør. Den norske forsikringsavtaleloven var ikke til hinder for at assurandøren påberopte «pay to be paid»-klausulen i en ansvarsforsikringen i næringsvirksomhet når forsikringstakeren ikke var insolvent, jf. FAL § 7-8, jf. § 1-3.
- ND 2007 s. 80 *FH*, hvor voldgiftsklausulen i P&I-vilkårene førte til at søksmålet mot norsk P&I-assurandør ble avvist fordi det fulgte av den norske FAL § 7-6 fjerde ledd at assurandøren i forhold til skadelidte kunne gjøre gjeldende samme innsigelser som overfor den forsikrede, jf. nå partssubrogasjonssynspunktet i den norske voldgiftsloven § 10 annet ledd.

Jeg har i kommentarene i ND 2008 s. lvii-lx også behandlet spørsmål vedrørende transportøransvarets rekkevidde i tilfelle hvor skadet last etter utleveringen forårsaker skade på lastemottakerens råvarer eller produksjonsutstyr. Også i forhold til *P&I-forsikringers dekningsområde* er slike «følgeskader» et problem, se ND 2008 s. 30 *Hovrätten för Västra Sverige*. Saken gjaldt et tankskip som i flere år hadde transportert en rekke laster med destillater av råolje til et svensk raffinaderi. Etter noen år ble det oppdaget at raffineringsanlegget var blitt påført skade ved bruk av råstoffet, og raffineriet krevde i først omgang erstatning av rederiet og hevdet at skaden på anlegget skyldes at lastene var blitt kontaminert som følge av oppløsning av sinkbelegget i skipets tanker. Juridiske og tekniske utredninger fra rederiets side førte imidlertid til at kravet til slutt ble oppgitt, men tilbake sto spørsmålet om rederiet kunne kreve utgiftene ved det vellykkede forsvaret mot lastemottakerens erstatningskrav dekket av P&I-assurandøren. Da rederiet ikke var holdt ansvarlig for selve lasteskadene, ble det lagt til grunn at dette berodde på om rederiets ansvar for skade på raffineringsanlegget i tilfelle ville være dekket under P&I-forsikringen som «ansvar for skade på annen eiendom» enn forøvrig oppregnet i P&I vilkårene. *Hovrätten* mente imidlertid at det fulgte av de alminnelige regler om P&I-dekningen at denne bestemmelsen bare kunne omfatte ansvar og kostnader som rederiet ble påført som en direkte følge av skipets drift. P&I-assurandøren ble derfor frifunnet fordi skaden på raffineries anlegg nærmest hadde karakter av en produktskade og en indirekte følge av kontamineringen av den transporterte oljen. ND 2008 s. 30 inneholder imidlertid ingen vurdering av de synspunkter på forholdet mellom lasteskadeansvar og produktskadeansvar som fremgår i ND 2007 s. 10 SH, omtalt i kommentarene i ND 2008 s. lviii-lx.

Forsikringsmegling

At forsikringsmegleren utfører sitt oppdrag på forsvarlig måte, er av vesentlig betydning både for rederiene og for sjøforsikringsmarkedets virkemåte. I rettspraksis er det derfor fastslått at forsikringsmegleren har et strengt ulovfestet profesjonsansvar, først og fremst basert på at det stilles høye krav både til meglerens markedskunnskap og kompetanse og til meglerens aktsomhet ved ivaretagelsen av forsikringstakerens interesser ved utføring av oppdraget. Dette gjelder både ved rådgivning i enkelttilfelle og ved oppfølgingen av forsikringer og forsikringsbehov i etablerte kundeforhold, jf. lov 10. juni 2005 nr. 41 om forsikringsformidling § 1-2 nr. 1 og 2. Etter loven § 4-2 skal foretak som driver forsikringsformidling derfor ha ansvarsforsikring som dekker ansvar for tap som skyldes «yrkesmessig uaktsomhet»⁵². I forskrift 2005-12-09-1421 om forsikringsformidling § 3-1 annet og fjerde ledd stilles det nå bestemte krav til meglerens markedundersøkelser, vurdering av kundens forsikringsbehov og til begrunnet rådgivning. Uavhengig av dette viser rettspraksis både at aktsomhetskravene er strenge og at tapene kan bli betydelige.

I *ND 2006 s. 316 Borgarting* hadde rederiet bedt sin megler om å *forhøye skipets kasko- og interesseforsikringer* fra NOK 10 mill. til 15 mill. fordi skipet var blitt reparert og oppgradert ved polsk verksted. Assurandøren ville ikke utvide dekningen og ga etter en måneds tid megler beskjed om dette, men meldingen ble ikke videresendt, og rederiet ble kjent med avslaget først etter at skipet tre måneder senere var gått totaltapt. *Lagmannsretten* kom til at det forelå uaktsomhet på meglerens side fordi denne ikke – slik de interne retningslinjer krevde – straks skriftlig og på en klar og utvetydig måte hadde videresendt til rederiet en så viktig melding fra assurandøren, og fordi megleren heller ikke hadde gitt rederiet råd om hvordan situasjonen skulle håndteres. Det ble lagt til grunn at slik utvidelse av dekningen normalt ville bli akseptert av en assurandør, og at rederiet i mangel av underretning om avslaget hadde en berettiget forventning om at forholdet var brakt i orden selv om det ikke omgående hadde mottatt noen covernote eller bekreftelse. Var rederiet blitt underrettet, ville det hatt god tid til å sørge for annen forsikringsdekning, noe megleren ikke hadde godtgjort vanskelig lot seg gjøre. Da skipets verdi ved havariet måtte antas å overstige NOK 15 mill., ble forsikringsmegleren dømt til å betale en erstatning på NOK 5 mill.

At forsikringsmegleren har et strengt profesjonsansvar, bekreftes også av *ND 2008 s. 173 Oslo* (senere stadfestet i *ND 2009 s. 137 Borgarting*). Saken gjelder ikke rederiforsikring, men spørsmål om en forsikringsmeglernes mislighold av en *flerårig samarbeidsavtale om forvaltning av en maskinentreprenørs forsikringsforhold*. Megleren hadde i flere år anbefalt foretaket å fornye eksisterende forsikringer uten å foreta noen gjennomgang av foretakets forsikringsbehov eller innhente konkurrerende tilbud. Foretaket fant senere ut at forsikringene var ugunstige både pris- og dekningsmessig, og hevet samarbeidsavtalen og skaffet seg nye forsikringer fra annen assurandør til betydelig lavere pris. *Retten* kom til at meglerens handlemåte var i strid med samarbeidsavtalens krav til oppfølging av foretakets forsikringsforhold, og at megleren derfor var erstatningsansvarlig for tap som skyldtes betaling av for høye premier ved siste fornyelse⁵³. Avtalt provisjon ble dessuten betydelig redusert på grunn av kontraktsbruddet.

Skipsmeglerkommissjon ved c/p forlengelse

Restrukturering av certepartier kan skape problemer i forhold til skipsmeglerens krav på kommisjon. I *ND 2006 s. 170 Borgarting* oppsto spørsmålet i forhold til klausulen: «Commission shall be included in all extensions or any amendment of the Charterparty.» Det finske Sjøfartsverket hadde gjennom megleren tidsbortfraktet to isbrytere for perioden mai-oktober i fem år fra 1993/94 med opsjon for ytterligere tre år. Opsjonen ble erklært, og før certepartiene var utløpt, ble de i 1998 – uten medvirkning fra skipsmegleren – erstattet av en kombinasjon av to bareboat-certepartier med samme befrakter og to managementavtaler mellom befrakterens datterselskap og Sjøfartsverket som fortsatt skulle forestå bemanning og teknisk drift av skipene. Disse avtalene ble avvirket pr. 1.1 2004.

Sjøfartsverket betalte kommisjon til skipsmegleren frem til 2000/2001 da tidscertepartiene ville være utløpt, og hevdet at kommisjonsklausulen ikke omfattet partenes nye avtaleopplegg som var inngått uten medvirkning fra megleren⁵⁴. Skipsmegleren derimot mente at kombinasjonen av bareboat-certeparti og managementavtale reelt innebar en «extension» av de opprinnelige tidscertepartiene selv om befraktningsstrukturen var endret. Megleren krevde derfor kommisjon fra Sjøfartsverket både av bareboat-fraktene og av vederlaget etter managementavtalene for årene frem til 2004, samt kommisjon av det vederlag som ble betalt ved den avtalte avslutning av befraktningsforholdet pr. 1.1 2004.

Lagmannsretten ga skipsmegleren fullt medhold og viste til at kommisjonsklausulen etter sin ordlyd omfattet alle forlengelser og enhver endring av certepartiene. Tidscertepartiene og bareboat-certepartiene gjaldt samme skip, og det var kontinuitet i certepartiene. At kontraktsformen og partsforholdet ikke var helt det samme, hadde da ikke betydning. Befrakteren og det selskap som inngikk managementavtalene, var begge heleide datterselskaper i samme rederigruppe, og Sjøfartsverket, som bortfrakter, hadde gjennom managementavtalene reelt påtatt seg samme forpliktelser som det hadde i henhold til tidscertepartiene. De kommersielle vilkårene i det nye avtaleopplegget var, og var også forutsatt å være, de samme som etter de opprinnelige tidscertepartiene. Kommisjonskravet måtte derfor omfatte både bareboat-fraktene og vederlaget etter managementavtalene, samt vederlaget ved avslutningen av befraktningsforholdet mellom partene⁵⁵.

Voldgift – flere rettsforhold

I ND 1994 s. 163 NH reiste selgeren av et skip søksmål med krav om at kjøperen skulle innfri sitt pantelån og garantiansvar hos den bank som finansiere kjøpet, men ble møtt med motsøksmål med krav om erstatning for mangler og forsinkelse fra selgeren side. Selgeren påsto motsøksmålet avvist fordi det omfattet krav som var omfattet av voldgiftsklausulen i kjøpekontrakten. Dette var klart nok, men kjæremålsutvalget kom også til at selgerens garantiansvar hadde slik tilknytning til kjøpsforholdet at hovedsøksmålet måtte avvises for å sikre «en enhetlig behandling [ved voldgift] av alle krav» i anledning av kjøpet⁵⁶.

Det er imidlertid ikke alltid så nær tilknytning mellom hovedavtalen og en tilleggsavtale at hovedavtalens voldgiftsklausul vil omfatte samtlige tvister mellom partene, se *ND 2008 s. 239 Hålogaland*, som gjaldt et tidscerteparti supplert med en særskilt avtale om mulig forlengelse av certepartiet. Opsjonsavtalen hadde ikke egne bestemmelser om tvisteløsning eller om avtalevilkårene dersom opsjonen ble utøvd, og avtalen henviste heller ikke til vilkårene i certepartiet. Dessuten inneholdt avtalen opsjon på leie av andre fartøyer enn det skip certepartiet gjaldt. Det var derfor en mulig tolking av opsjonsavtalen at nytt certeparti måtte opprettes dersom opsjonen ble utøvd. Selv om en avtales voldgiftsklausul som regel også vil omfatte tvister under en tilleggsavtale (Rt-2000-468), kom *lagmannsretten* til at søksmålet om erstatning for brudd på opsjonsavtalen ikke hadde så nær tilknytning til tidscertepartiet at søksmålet var omfattet av dets voldgiftsklausul. Tolkningstvilen måtte gå ut over den part som hevdet at voldgiftsavtale var inngått.

Forlik i voldgiftsak

Voldgiftsloven § 35 medfører en vesentlig endring av reglene om forlik i voldgiftssaker. Etter tvistemålsloven § 464 tredje ledd hadde forlik inngått ved voldgiftsrett samme virkning som rettskraftig dom når annet ikke var fastsatt i lov. Denne bestemmelsen er ikke videreført i voldgiftsloven. Etter lovens § 35 er rettskraftsvirkningen begrenset til tilfelle hvor forliket etter begjæring fra begge parter blir stadfestet av voldgiftsretten ved voldgiftsdom. Forlik som ikke stadfestes ved voldgiftsdom, har således bare bindende virkning som avtale mellom partene. Denne endringen har både praktiske og rettslige virkninger.

ND 2008 s. 362 Borgarting gjaldt et tilfelle hvor voldgiftsbehandlingen av en ombyggingssak ble avsluttet med forlik som fastsatte bl.a. at bestilleren skulle betale verkstedet et avtalt beløp «som fullt og endelig oppgjør av den tvist voldgiftssaken har omfattet», og at «Voldgiftssaken heves som forlikt». To dager etter forliket fremsatte bestilleren et nytt krav og motregnet dette i forliksbeløpet da dette skulle betales, hvorefter verkstedet som mente at kravet var omfattet av forliket, begjærte dette pådømt. Bestilleren derimot viste til at saken var hevet som forlikt, og at voldgiftsloven § 37 medførte at voldgiftsrettens kompetanse dermed var opphørt. *Voldgiftsrettens flertall* kom til at spørsmålet om motkravet var omfattet av forliket, hørte inn under domstolene, men mente at motkravet gjaldt forhold som var omfattet av voldgiftsavtalen, og at voldgiftsretten derfor hadde kompetanse til å behandle kravet. Voldgiftssaken var ikke hevet ved beslutning av voldgiftsretten etter loven § 37 tredje ledd, og en protokollering av forliket i rettsboken ikke kunne likestilles med hevningsbeslutning. *Mindretallet* var enig i at voldgiftssaken ikke var hevet, men mente at forliket medførte en plikt for voldgiftsretten til å treffe hevningsbeslutning slik at dens kompetanse opphørte⁵⁷.

Bestilleren brakte deretter spørsmålet om voldgiftsrettens kompetanse inn for domstolene (ND 2008 s. 166), og det ble til slutt avgjort i *ND 2008 s. 362 Borgarting*. *Lagmannsretten* kom til at voldgiftsretten hadde kompetanse til å avgjøre bestillerens motkrav, men at det fulgte av voldgiftsloven § 37 tredje ledd at voldgiftsretten skal heve saken dersom partene er enige om det. Etter forliket hadde hver av partene krav på at

voldgiftssaken ble hevet, og voldgiftsretten skulle derfor av eget tiltak ha truffet hevningsbeslutning når dette reelt ble begjært av bestilleren. Det fulgte imidlertid av voldgiftsloven § 37 første ledd at hevning bare kan skje ved beslutning, og voldgiftsretten hadde derfor myndighet inntil videre frem til hevning skjer. I samsvar med lagmannsrettens lovforståelse traff *voldgiftsretten* deretter beslutning om å heve voldgiftssaken. Det hører med at det materielle spørsmål som var bakgrunnen for tvisten om voldgiftsrettens kompetanse, til slutt ble løst ved avtale mellom partene.

Etter dette medfører altså voldgiftsloven §§ 35 og 37, sett i sammenheng, at parter og advokater som inngår forlik for voldgiftsrett, bør vurdere om det i forliket også skal inntas en bestemmelse om at forliket skal stadfestes av voldgiftsretten ved dom. I alle tilfelle har voldgiftsretten bare adgang til å avsi slik dom dersom begge parter fremsetter begjæring om dette.

Oslo i februar 2013

Erling Selvig

NOTER

- 1 Se kommentarene i ND 1999 s. xxiv-xxv.
- 2 Se dommene omtalt i ND 2008 s. lxi-lxiii. – For dansk rett, se kommentarene i ND 2003 s. xviii.
- 3 *Falkanger & Bull*, Sjørett, 7. utg. 2010, s. 140-41.
- 4 Se kommentaren i ND 1991 s. xiv og ND 1989 s. xxvi.
- 5 *Kaasen*, Petroleumskontrakter, 2006, s. 752-57.
- 6 Se de utførlige fremstillingene hos *Kaasen*, Petroleumskontrakter, 2006, s. 737-818 og *Bull*, Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold, 1988, s. 333-414.
- 7 *Falkanger & Bull*, Sjørett, 7. utg. 2010, s. 406-08.
- 8 *Attica v. Ferrostaal* [1976] 1 Lloyd's Rep. 250 (CA). Retten mente også at amerikansk rettspraksis som omtalt i *Falkanger*, Leie av skib, Arkiv for Sjørett bind 10 (1969), s. 447 var i samsvar med den engelske dommen.
- 9 Jf. lovforarbeidene i NOU 1993:36 s. 92-93.
- 10 Se den utførlige drøftelsen i *Falkanger & Bull*, Sjørett, 7. utg. 2010, s. 298-300 med henvisninger til domspraksis og litteratur på området.
- 11 Se min artikkel «Sjøtransportørens ansvarsperiode – noen om Hamburg- og Haag-Visby-regler og nordisk rettspraksis» i *Festskrift til Jan Ramberg* (1996) s. 429-37.
- 12 Se kommentarene i ND 1987 s. xiii.
- 13 ND 2008 s. 80 Helsingfors gjaldt et tilfelle hvor transportøren hadde påtatt seg å skaffe lokal transportør for å få containeren fraktet frem til terminalen i lastehavnen. Se også nedenfor ved note 19 og 20.
- 14 ND 2008 s. 403 DH og ND 2008 s. 327 Gulating, som begge omtales nedenfor. Jf. også sjøloven § 285, CMR art. 3 og kommentarene i ND 2003 s. viii-ix. Om adgangen til å bruke undertransportør, se *Falkanger & Bull*, Sjørett, 7. utg. 2010, s. 325-26 og 327-29.
- 15 Se kommentarene i ND 2003 s. viii-x og ND 1995 s. xxi-xxiii, jf. *Falkanger & Bull*, Sjørett, 7. utg. 2010, s. 330. Om krav mot undertransportør ved veitransport, se også kommentarene i ND 1997 s. xviii-xix, ND 2001 s. xii-xvii og ND 2003 s. xxxv-xxxvi, samt ND 2006 s. 481 Sø- og Handelsretten og ND 2004 s. 17 Hovrätten för Västra Sverige
- 16 Højesteret bygger her direkte på selve transportoppdraget slik dette er bekreftet ved utstedt bookingnote og luftfraktbrev, uten å omtale betydningen av at den bookingnote Mahe utstedte for transportoppdraget henviste til NSAB og gjenga NSAB's bestemmelser om ansvarsbegrensning. Også NSAB § 23 som omtales nedenfor i kommentarene til ND 2005 s. 43 Svensk voldgift, ville imidlertid også føre til at ansvarsspørsmålene i ND 2008 s. 403 DH skulle avgjøres etter reglene i luftfartsloven og CMR-loven.
- 17 Sø- og Handelsretten kan synes å gi uttrykk for en annen oppfatning på dette punkt, se ND 2008 s. 403 DH, på s. 419 hvor det uttales: «Fortransporten må, således som aftalen foreligger, anses for en del af en samlet aftale om lufttransport der således ikke er undergivet regulering efter CMR-loven.»
- 18 ND 1995 s. 238 NH og ND 2003 s. 83 FH, jf. kommentarene i ND 1995 s. xxi-xxiii og ND 2003 s. x-xiii, jf. ND 2001 s. xii-xvii.
- 19 Se kommentarene i ND 2003 s. x-xiii. I ND 2004 s. 253 DH som omtales nedenfor, hevdes ikke den «mellomliggende» undertransportør å være uten ansvar fordi godset ikke var i hans varetekt da skaden oppsto.
- 20 ND 2008 s. 80 Helsingfors og ND 2006 s. 297 Hålogaland.
- 21 ND 2006 s. 297 Hålogaland, men se ND 2008 s. 80 Helsingfors hvor unnlatelse av å oppdage skaden på godset i containeren ikke utgjorde uaktsomhet.
- 22 I norsk rett er oppfatningen at spedisjons- og transportoppdrag «i mangel av annen avtale anses inngått på bransjens vanlige vilkår», dvs. NSAB, se Rt-1973-967 NH, på s. 971, og ND 2008 s. 244 NH, på s.249.
- 23 Se kommentarene i ND 2001 s. xxxii-xxxv, jf. s. xxxvi-xxxvii.

- 24 Se kommentarene i ND 1997 s. xx-xxi.
- 25 Se kommentarene i ND 1999 s. xviii-xix.
- 26 Se kommentarene i ND 1997 s. xx-xxi og ND 1999 s. xviii-xix.
- 27 Se *Falkanger & Bull*, Sjørett, 7. utg. 2010, s. 315-16 og kommentarene i ND 1995 s. xviii-xx.
- 28 ND 2008 s. 244 NH, Rt-1995-990 NH, Rt-1973-967 NH og sjøloven § 54, sjøloven § 270 og veifraktloven § 18. Om tilbakeholdsrett og koblet panterett i dansk rett, se den utførlige fremstillingen hos *Vestergaard Pedersen*, Transportrett (2008), 156 flg.
- 29 ND 1985 s. 165 NH, Rt-1995-990 NH, ND 1998 s. 238 Borgarting, ND 2006 s. 547 Vestre Landsret, ND 2006 s. 30 Kouvola Hovrätt (omtales nedenfor) og ND 1999 s. 5 Hovrätten för Västra Sverige, jf. kommentarene i ND 1985 s. xiv-xv og ND 1999 s. xxi-xxiv og *Vestergaard Pedersen* l.c. s. 191.
- 30 ND 1981 s. 73 FH og ND 1985 s. 165 NH, jf. Rt-1995-990 NH og ND 1999 s. 5 Hovrätten för Västra Sverige, jf. *Vestergaard Pedersen* l.c. s. 190-92.
- 31 ND 2008s. 244 NH, jf. *Vestergaard Pedersen* l.c. s. . 207 flg.
- 32 Se ND 2008 s. 244, på s. 250 og 249. Rt-1973-967 er imidlertid fortsatt god latin når transportkundens oppdrag til speditøren etablerer et varig og sammenhengende kontraktsforhold mellom partene og ikke er et enkeltstående oppdrag, jf. *Høyesteretts dom av 29. januar 2013* (p.t. utrykt), hvor det ble bygget på Rt-1973-967 og dansk og svensk rettsoppfatning.
- 33 Den norske lov av 29. mai 1953 nr. 1 om rett for handverkarer o.a. til å selja ting som ikkje vert henta.
- 34 ND 2001 s. 70 DH og ND 2003 s. 115 DH, ND 2001 s. 154 FH og ND 2005 s. 60 FH, ND 1995 s. 238 NH og ND 2006 s. 184 NH, ND 1986 s. 27 SH og ND 2005 s. 34 Hovrätten över Skåne och Blekinge.
- 35 En oversikt over rettspraksis i perioden 1995–2003 er gitt i kommentarene i ND 1995 s. xx-xxii, ND 1999 s. xvii-xviii, ND 2001 s. xxix-xxx og ND 2003 s. xvi-xviii.
- 36 ND 2001 s. 154 FH og ND 2005 s. 60 FH.
- 37 ND 1995 s. 238 NH, på s. 247-48. Også i ND 1986 s. 27 SH ble det prinsipielt fastslått at både bevist og ubevist grov uaktsomhet var omfattet, men samtidig kreves det at uaktsomheten er av meget alvorlig natur, se kommentarene i ND 1987 s. xiv-xv.
- 38 Som analysen av dommen i kommentarene ND 2001s. xxx viser, betyr dette i tilfeller der den kontraherende transportør holdes ansvarlig, at også undertransportørers og andre kontraktsmedhjelperes handlemåte blir bedømt ut fra de plikter og krav til aktsomhet som følger av det transportoppdrag foretaket har påtatt seg å utføre for sin kunde. Transportforetakets ansvar kan selvsagt heller ikke begrenses i tilfelle hvor undertransportøren eller dennes sjåfør også isolert sett har handlet grovt uaktsomt.
- 39 Se ND 2004 s. 129 Kouvola Hovrätt (feil utleveringssted) og ND 2004 s. 153 Helsingfors Hovrätt (feil stuing av flasker med farlig last), samt ND 2004 s. 486 Trondheim og ND 2007 s. 197 Oslo (temperaturkrav til oppbevaring av laksevaksine ikke fulgt opp). Ved flytransport av penge- eller verdisinger blir forholdet et noe annet, bl.a. fordi luftfartsloven § 10-22 femte ledd bare omfatter bevist grov uaktsomhet, jf. ND 2006 s. 491 DH og ND 2008 s. 367 DH
- 40 ND 2007 s. 280 Borgarting. Lagmannsretten unnlot her å følge ND 1986 s. 27 SH som gjaldt et tilsvarende ferdsselsuhell. Det ble i stedet lagt avgjørende vekt på synspunktene i ND 2006 s. 184 NH (omtalt ovenfor ved note 37) og ND 1995 s. 238 NH, bl.a. fordi ND 1986 s. 27 SH var påberopte uten å bli tillagt vekt i ND 1995 s. 238 NH.
- 41 Om «Italia-ran» generelt, se kommentarene i ND 1997 s. xxi-xxv og ND 2003 s. xv-xvi.
- 42 Slike sikkerhetsforskrifter synes imidlertid ikke å ha stått sentralt i dommer vedrørende grov uaktsomhet i veifraktloven § 38, se bl.a. ND 2006 s. 184 NH og særlig ND 2005 s. 60 FH, på s. 64-65, hvor det påpekes bl.a. at spørsmålet om grov uaktsomhet må avgjøres ut fra reglene i veifraktloven og ikke vilkårene i ansvarsforsikringsavtalen.
- 43 Ulike sider av ND 2004 s. 362 NH (Rt-2004-1545) er utførlig omtalt i *Wilhelmsen & Bull*, Norwegian Cargo Insurance (2012) s. 106, 110 og 115-17. Se også kommentarene i ND 2003 s. xxiv-xxv.
- 44 De norske varevilkårene § 14 første ledd inneholder tilsvarende bestemmelser bare om selve begynnelsen av forsikringstiden.
- 45 *Wilhelmsen & Bull* l.c. s. 119-21. og *Svante O. Johansson*, Varuförsäkringsrätt (2004) s. 254-55.
- 46 Jf. *Svante o. Johansson* l.c. s 262-63.
- 47 *The Modern Law of Marine Insurance*, bind 3 (2012, ed. D. Rhidian Thomas) para 58 (s. 125).
- 48 *Wilhelmsen & Bull*, Handbook in Hull Insurance (2007) s. 244-45.
- 49 *Stang Lund*, Handbook on Loss of Hire Insurance (2. utg. 2008) s. 60-62, jf. s. 41-43. Rederiet kan f.eks. se seg tjent med å få utført vedlikehold og andre reparasjoner når skipet først skal på verksted, jf. også NSPL § 16-12.
- 50 NSPL § 16-13 bokstav c), jf. *Stang Lund* l.c. s. 111-12.
- 51 Se ND 2007 s. 341-42, hvor det fremgår at *Cepheus Ship. Corp. v. Guardian Royal Exchange Assurance plc.* [1995] 1 Lloyd's Rep. 622 QB ble lagt til grunn ved tolkingen.
- 52 Nærmere regler om meglerens plikter er gitt i forsikringsformidlingloven §§ 3-2, 5-2 og 5-4 og i forskrift 2005-12-09-1421 om forsikringsformidling § 3-1.
- 53 I lys av bestemmelsene i samarbeidsavtalen har nok forsikringsmegleren i dette tilfellet også tilsidesatt sine rådgivningsplikter etter forskrift om forsikringformidling § 3-1 annet og fjerde ledd.
- 54 Det finske Sjøfartsverket hadde tidligere hevdet at søksmålet i saken skulle avvises fra norsk domstol fordi betalingsstedet for kommisjonen var i Helsingfors, men dette ført ikke frem, se ND 2003 s. 354 Borgarting og kommentarene i ND 2003 s. xxx-xxxi.
- 55 Lagmannsretten mente at synspunktene i *Brækhus*, Meglerens rettslige stilling s. 431 knyttet seg til andre typer av kommisjonsklausuler enn i foreliggende sak, se ND 2006 på s. 181.

- 56 Jf. kommentarene i ND 1995 s. xxiv-xxv. Se derimot kommentarene i ND 1993 s. xxii-xxiv og ND 1992 s. 221 NH om forholdet mellom voldgiftsklausulen i en rammeavtales voldgiftsklausul og tvister som oppstår under de enkelte kontrakter.
- 57 Avgjørelsen er inntatt i ND 2008 s. 157.