



Kommentarer 1992-93 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender

Forfatter	Selvig, Erling
Dato	1995
Publisert	Nordiske domme i sjøfartsanliggender 1992-93 – (ND-1993-KOM)
Utgiver	Nordisk skibsrederforening

Innholdsfortegnelse

Kommentarer 1992-93 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender	1
Innholdsfortegnelse	2
Nye sjølover	3
Transportøransvaret	3
Ansvarsperioden	3
FIO stowed	3
Ansvarsperiode og presumpsjonsansvar	4
Ansvaret for dekklast	4
n Ansvarsbegrensning og grove feil	5
Ulovlig dekklastning	5
Mer om grove feil	5
Spedisjonsoppdrag	5
Avtalelovens § 36 og grove feil	6
Erstatning for felleshavariutgifter	7
Det fiktive lasteskadeansvar	7
Forholdet til vareforsikringen	7
Skipsmeglerens ansvar	8
Klassifikasjonsselskapers ansvar	9
Uforklarlig forlis	9
Saksomkostninger i sjøforsikringstvister	10
Oppgjør etter K/S eventyrer	10
Initiativtakeransvaret	11
Prosjektmeidleransvaret	11
Petroleumsvirksomheten	12
Vernetting for dykkerskip	12
Vernetingsavtaler	12
Skipsmeglerens kommisjonskrav	12
Er valgt forum eksklusivt eller valgtfritt	13
Forumshopping i EU	13
Noter	13

Erling Selvig

Nye sjølover

De nordiske land har fått nye sjølover. Mest iøynefallende er den redaksjonelle gjennomarbeidning av lovverket. De nye kapitlene om godstransport og befraktning av skip er sammen med de mange del-revisjonene i perioden 1960-90 satt inn i en helhetlig systematikk. Et hovedpoeng her var å få til et fellesopplegg slik at de tidligere ulikheter mellom den finske og de øvrige lands sjølover kunne fjernes. Dessuten, det ble lagt vekt på å bygge inn nødvendig fleksibilitet for innpassning av fremtidige lovendringer. Helt i mål kom man dessverre ikke. Selv om kapittelinndeling og stoffordning for øvrig er ensartet, er selve paragraferingen forskjellig.

Fra svensk side la man stor vekt på egen paragrafering i hvert kapittel. Det danske syn var – i pakt med lovtradisjonen der – at paragraferingen selvsagt måtte være fortløpende loven igjennom. I en fastlåst situasjon valgte Finland å følge Sverige, og – for å opprettholde balanse – ble Norge enig med Danmark om en pragmatisk løsning basert på det danske syn. En slik til dels teologisk uenighet overskygger likevel ikke hovedsaken: Nordisk rettsenhet på sjørettsområdet er videreført på et godt og moderne lovgrunnlag.

Transportøransvaret

Foranledningen til lovarbeidet var behovet for modernisering av reglene om befraktning av skip og godstransport på bakgrunn av utviklingen i kontraktspraksis og vedtakelsen av Hamburgreglene i 1978. Som det vil være kjent, er de nye reglene om godstransport utformet på grunnlag av Hamburgreglene så langt dette er mulig uten å oppgi Haag-Visby tilknytningen.¹ Dette medførte bl.a. nye regler om ansvarsperioden (sjøl. § 274/kap. 13 § 24), dekkslast (sjøl. §§ 275 og 284/kap. 13 §§ 25 og 34) og erstatning av tap pga. fellehavari og bergning (sjøl. § 289/kap. 13 § 39). Reelt synes det imidlertid ikke som om dette innebærer noen vesentlig utvidelse av transportørens ansvar når man tar hensyn til hvordan nordiske domstoler hittil har håndtert disse spørsmålene.

Ansvarsperioden

Etter sjøl. § 274 tredje ledd har transportøren ansvar for godset inntil det er utlevert eller, når mottakeren ikke tar imot godset, til det er lagt opp i sikker forvaring for mottakerens regning (jfr. sjøl. § 271/kap. 13 § 21). At det preseptoriske ansvar rekker så langt, kom først til uttrykk i en svensk høyesterettsdom (ND 1950 s. 527), som senere er fulgt av norske domstoler (ND 1961 s. 255 Eidsivating), senest i ND 1993 s. 304 Hålogaland. Der hadde transportøren plassert et parti fiskekasser i isopor på kaien uten tilstrekkelig sikring, og da stormen kom, blåste det meste bort. Mottakeren ble tilkjent erstatning for tapet, riktignok ut fra en tolking av «kystfølgebrevet» uten at uttrykkelig standpunkt ble tatt til domspraksis vedrørende «tackle-to-tackle»-prinsippet.

FIO stowed

Det er imidlertid ikke alltid transportøren svarer for godset fra lastingen begynner til lossingen er avsluttet og godset lagt opp på forsvarlig måte. Ansvarsperioden er *den tid transportøren har godset i sin varetekt*, og dette tidsrommet kan være kortere i begge ender, f.eks. ved «free in and out» transporter. Ved «FIO stowed» begynner transportørens ansvar således først når stuingen er avsluttet, og når mottakeren er bundet av dette vilkåret, er transportøren normalt ikke ansvarlig for stuingsfeil fra avskiperens side. Dette stemmer med en dom av *Norges Høyesterett* (ND 1992 s. 386) som gjaldt Gencon kl. 2, men resultatet der ble ansvarsdeling etter som tilsynet med stuingen fra skipets side var tilstrekkelig med den følge at skipet ble sjøudyktig. Dette er for øvrig i godt samsvar med tidligere rettspraksis.² De nye reglene i sjøl. § 274 endrer ikke dette, og innskrenker ikke adgangen til å benytte FIO-klausuler e.l. når disse reelt fører til at godset er i transportørens varetekt bare i tiden etter at lastingen/stuingen er avsluttet og inntil lossingen påbegynnes. Når det er utstedt konnossement, må imidlertid fraktavtalens FIO-klausul uttrykkelig tas inn i konnossementet for å sikre at også mottakeren blir

bundet av klausulen (sjøl. § 292 tredje ledd/Kap. 13 § 42).³ Ellers vil ansvarsperioden normalt bli den sjøl. § 274 fastlegger.

Ansvarsperiode og presumpsjonsansvar

Ansvarsperioden – enten den bygger på lovens ordning eller på kontraktsvilkår – er imidlertid nært knyttet til selve presumpsjonsansvaret. Er skaden oppstått i ansvarsperioden, er det opp til transportøren å godtgjøre at det ikke foreligger feil eller forsømmelse på hans side. I tid kan imidlertid den ansvarsbetingende feil eller forsømmelse ligge utenfor, f.eks. i forkant av ansvarsperioden slik som når transportørens folk ikke fører tilstrekkelig tilsyn med befrakterens lastning. De tilsvarende spørsmål ved ombordkjøring av biler ved fergetransport har jeg behandlet i kommentaren i ND 1991 s. xi-xii hvor det fremgår at transportøren også er ansvarlig i slike tilfelle dersom feil eller forsømmelse godtgjøres. Men presumpsjonen for feil eller forsømmelse forutsetter altså at skaden inntreffer i ansvarsperioden.

Ansvar for dekklast

Dekkslastansvaret er et klassisk problem i sjøretten. Etter den nye sjøloven bestemmes ansvaret etter de alminnelige ansvarsregler i sjøl. §§ 275 og 280/kap. 13 §§ 25 og 30. I motsetning til tidligere kan transportøren ikke fraskrive seg eller på annen måte begrense lovens ansvar. I tillegg har loven særlig regler om bortfall av retten til ansvarsbegrensning.⁴

Prinsipielt innfører således sjøloven nå et vanlig preseptorisk transportøransvar for dekklast. Men hvor mye betyr det i praksis? Det beror på domstolenes holdning til de tradisjonelle ansvarsfraskrivelser for dekklast, og mye taler for at dette praktiske aspekt av problemet overses når det prinsipielle spørsmål debatteres.

Et typisk eksempel gir her *Sø- og Handelsrettens* dom i ND 1992 132. Der inneholdt konnossementet den vanlige klausul om at transportøren «has no responsibility for loss or damage which may be attributable to carriage on deck ... even if caused by want of due diligence on the part of the Carrier or his servants.» En slik klausul hjalp imidlertid ikke transportøren. Overbordskyllingen av dekklasten måtte medføre vanlig ansvar når det forelå feil ved sikringen av dekklasten fra transportørens side.

En dom av *Finlands Högsta Domstolen* (ND 1993 s. 57) viser det samme. Der ble en vanlig dekklast-klausul satt til side etter alminnelige kontraktsregler fordi det fra transportørens side var utvist grov uaktsomhet når det gjaldt å gjøre skipet sjødyktig. Lukene var utette, og følgen ble at skipet kantret. Dommen, som er noe uklar når det gjelder hvilke personer i rederiet som hadde kjent til at lukene lekket og dermed kunne bebreides forsømmelse, synes å gå lenger enn en norsk voldgiftsdom i ND 1989 s. 225 hvor det ble lagt vekt på at ingen ledende ansatte hadde utvist grov uaktsomhet. Men voldgiftsdommen gjaldt en spesialtransport med særlig avtalt forsikringsordning, og ikke en vanlig godstransport slik som den finske høyesterettsdommen. Dommene gir nok for hvert sitt saksområde det riktige svaret.

Den danske og den finske dommen betyr selvsagt ikke at en ansvarsfraskrivelse for dekklast aldri vil få betydning. Skader som er utslag av typiske risiki knyttet til dekkslasting, f.eks. vannskade, overbordskylling under upåregnelige værforhold m.m., vil transportøren ikke hefte for. Men forutsetningen er at lasten er forsvarlig sikret og at transportøren heller ikke har utvist annen forsømmelse som egentlig ikke har med selve dekkslastingen å gjøre, f.eks. usjødyktighetsfeil. I motsatt fall er det andre forhold enn dekkslastingen og vanlige dekkslastingsrisiki som er skadeårsak, og de vanlige ansvarsregler blir bestemmende. Også etter sjøl. § 275 vil transportøren være fri for ansvar for skader som er forårsaket av dekkslastingsrisiki, ganske enkelt fordi det da ikke foreligger feil eller forsømmelse fra transportørens side. Transportøren må her som ellers når det gjelder gods som kan utsettes for skade, treffe rimelige tiltak for å forebygge skade, men lenger går hans plikter ikke. Og aktsomhetsnormen må klarligvis fastlegges hensett til at godset transporteres på dekk i stedet for i rommet. Legger man til grunn at domstolene vil tolke de vanlige dekklast-klausuler som «risiko» klausuler, blir vurderingstemaet neppe særlig forskjellig under gammel og ny sjølov.

n Ansvarsbegrensning og grove feil

Den finske høyesterettsdommen (ND 1993 s. 57) er interessant også fordi den tar standpunkt til spørsmålet om transportørens grove uaktsomhet innebar at retten til kollobegrensning (sjøl. § 283/kap. 13 § 33) og globalbegrensning (sjøl. § 174/kap. 7 § 4) var gått tapt. Saksforholdet i seg selv var også interessant fordi en av erstatningspostene – erstatning for utbetalt bergelønn – ville omfattes av kollobegrensningen, men ikke av globalbegrensningen (sjøl. § 173 nr 1, sjøl. § 289/kap. 7 § 3, jfr. kap. 13 § 39). Spørsmålet om retten til ansvarsbegrensning var tapt, ble likevel det samme, nemlig om transportøren hadde utvist grov feil «med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå». På dette punkt kom Högsta Domstolen til samme resultat som *Åbo hovrätt* (ND 1992 s. 337), nemlig at transportøren – de alvorlige mangler ved lukene til tross – ikke hadde handlet «medvetet» om at skade sannsynligvis ville forårsakes. Hovrätten uttalte også – som riktig er – at formålet med disse lovreglene er at ansvarsbegrensningsretten skal gå tapt «enbart i exceptionella fall då vållandet skulle vara så grov, att det gränser til uppsåt» (s. 346).

Ulovlig dekklasting

Sjøl. § 284 (kap. 13 § 34) inneholder nå særlige regler om tap av rett til kollobegrensning når det gjelder dekkslastskader. Bestemmelsen gjelder imidlertid bare tilfelle av ulovlig dekklasting, og ville ikke ha betydning f.eks. i tilfelle av kantring på grunn av usjødyktighet slik som i den finske høyesterett. De særlige regler om dekkslast i § 284 skiller mellom to tilfelle, det ene hvor dekkslastingen er i strid med lov eller kontrakt, og det annet hvor lastingen på dekk skjer i strid med uttrykkelig avtale om transport under dekk. I det sistnevnte tilfelle går begrensningsretten tapt ganske enkelt fordi transportørens handlemåte er direkte i strid med avtalt transportmåte. I de «mer alminnelige» tilfelle av rettsstridig dekklasting, f.eks. i containerfart eller hvor det ellers er vanlig at det transporterte godset betraktes som «romslast», gjelder den vanlige bestemmelse om tap av begrensningsretten. Det må altså foreligge både grov egenfeil og nødvendig forståelse for skadesannsynlighet slik som de finske dommene drøfter. Dermed løser den nye sjøloven et spørsmål som særlig i anglo-amerikansk rett har vært sterkt omdiskutert, og svaret er at deviasjonslignende synspunkter her ikke kan begrunne ubegrenset ansvar for transportøren.⁵ Plass for slike synspunkter er det bare når transportøren uttrykkelig har påtatt seg en ting og gjør det motsatte.

Eksempel på slik handlemåte har vi nå fått i en dom av *Danmarks Højesteret* (ND 1993 s. 87). Saken gjaldt riktignok en CMR-transport fra Tyskland til Norge, men illustrerer likevel poenget. Fraktbrevet anga at omlasting var forbudt. Godset – avansert teknisk utstyr uten emballasje – ble likevel omlastet til skip i Fredericia og ført som dekkslast til norsk havn hvor det ankom med rustskader. Højesteret kom til at dette utgjorde grov uaktsomhet i forhold til den danske CMR-loven § 37 (= veifraktl. § 38) og påla transportøren ubegrenset ansvar, herunder ansvar for mottakerens driftstap. Resultatet ville være det samme etter sjøl. § 284 annet ledd.

Mer om grove feil

Reglene om tap av rett til ansvarsbegrensning er som kjent en del forskjellige for sjøtransport og veifraktttransport. Etter veifrl. § 38 er det tilstrekkelig at skaden er voldt ved grov uaktsomhet av transportøren selv eller noen han svarer for, mens det etter sjørettens regel kreves både at den grove feilen er utvist av transportøren selv (inklusive «ledende ansatte»), og at det foruten slik grov skyld foreligger forståelse for at skaden sannsynligvis vil oppstå. Denne siste betingelse var altså ikke oppfylt i den finske høyesterettsdommen (ND 1993 s. 57) som er omtalt ovenfor.

Spedisjonsoppdrag

De ulike løsninger i lovgivningen etterlater et spørsmål om hva som skal gjelde når man er utenfor de lovregulerte områder. Dette var hovedspørsmålet i en dom av *Eidsivating lagmannsrett* (ND 1992 s. 402) som gjaldt ansvarsbegrensningsbestemmelsen i Nordiske Spedisjonsvilkår 1975. Ved vanlige speditøroppdrag – som det her dreiet seg om – er ansvarsgrensen kr 62.000 pr oppdrag, og spørsmålet var om ansvarsgrensen kunne gjøres gjeldende i et tilfelle hvor speditørens folk hadde utvist grov uaktsomhet ved stuingen av papirruller i containers. Retten fant at speditørens folk måtte forstå at skaden lett ville kunne inntreffe fordi

stuingsmåten ikke ville hindre rullene i å bevege seg og få skade på en reise over Atlanteren midtvinters. Spørsmålet ble deretter om slik grov uaktsomhet hos speditørens folk medførte at begrensingsretten gikk tapt. Lagmannsretten viste til at dette var regelen etter veifrakt- og luftfartsloven, samt postloven, og at den sondring mellom «ledelsens» og de øvrige ansattes feil som sjøloven regel bygger på, trengte særskilt hjemmel for å bli en del av de alminnelige ulovfestede regler i norsk rett om gyldigheten av ansvarsfraskrivelser. Speditøren ble derfor dømt til å betale full erstatning.

Dommen er imidlertid senere endret av *Norges Høyesterett* (Rt-1994-626 = ND 1994 s. ??), som kom til at det ikke var i strid med alminnelige kontraktsregler eller avtl. § 36 å gjøre ansvarsbegrensningen gjeldende når skade var voldt av ansatte som ikke inngikk i selskapets ledelse. Det dreiet seg om et rettsforhold mellom næringsdrivende som var regulert av standardvilkår fremforhandlet av organisasjoner som representerte både speditørene og brukerne av deres tjenester. Ansvarsreguleringen i vilkårene reflekterte en interesseavveining hensett til foreliggende forsikringsmuligheter, og Høyesterett mente at behovet for forutberegnelighet gjorde at det ville være uheldig å forrykke standardvilkårenes ansvarsfordeling. Høyesterett kom til at ledelsen i spedisjonsfirmaet ikke hadde utvist grov uaktsomhet, og sa derfor intet om hvilken betydning en slik feil ville ha hatt.

Dommen stemmer godt med den norske voldgiftsdommen i ND 1989 s. 225 som er omtalt ovenfor, og hvor også sammenhengen mellom ansvarsregulering og forsikringsordninger ga tungtveiende argumenter for å opprettholde kontraktens ansvarsregulering. Det er imidlertid ikke problemfritt å ha ulike løsninger på dette spørsmål for henholdsvis spedisjonsforhold og veifraktforhold, særlig fordi veifrl. § 38 også stemmer med reglene for annen landtransport. Strukturforholdene i landtransport- og speditørbransjen innebærer at et «spedisjon- og transportfirma» den ene dagen er fraktfører og den annen opptrer som speditør uten at denne forskjellen fremgår klart, hverken praktisk eller rettslig. Rettspraksis viser at det ofte beror på rene teknikaliteter ved kontraktslutningen om et «transport» eller «spedisjons»-oppdrag puttes i den ene eller annen kontraktsgruppe.⁶ Og selv om firmaet ikke er hovedtransportør, utfører det ofte lokaltransport også i forbindelse med annet speditørarbeid. Ved utformingen av Nordiske Spedisjonsvilkår tar man utgangspunktet i denne dobbeltrollen og markerer en grense mellom fraktfører- og speditøransvaret for derved å bringe speditøransvaret klar av preseptorisk fraktføreransvar.⁷ Legger man dette systemet til grunn fullt ut, blir resultatet at ansvaret for en og samme arbeidsoperasjon ofte vil bero på spissfindige analyser av uklarheter i forbindelse med oppdragets utforming eller andre forhold ved avtaleslutningen. Dette var i og for seg ikke forholdet i den sak Høyesterett avgjorde, men er vel kjente problemer i praksis. Hvis man i motsetning til Høyesterett ikke legger hovedvekten på enkelthet og forutberegnelighet i kontraktsreguleringen, men i selve den rettslige reguleringen av disse livsforhold, burde Eidsivating lagmannsretts dom og begrunnelsen gitt der ha vært opprettholdt. Det kan ikke være synderlig tvil om at i transportrettslig sammenheng er det den sjørettslige regel om betydningen grove feil (sjøl. § 283) som representerer unntaket.

Avtalelovens § 36 og grove feil

Ser man spørsmålet – som Høyesterett gjorde – som et generelt kontraktsrettslig problem om hvor langt profesjonsansvar skal kunne fraskrives, bør det vurderes om man ved anvendelsen av avtaleloven § 36 eller tilsvarende standarder som vi kaller alminnelige kontraktsregler, bør legge vekt på å nå fellesløsninger som så å si skjærer alle kontraktsforhold over en kam. Alternativet er en viss nyansering ut fra kontraktsforholdenes egenart. Transportrettslige kontraktsforhold står her i en viss særstilling fordi – i motsetning til hva som er det vanlige ellers – det ikke er bare forbrukerkontrakter som er undergitt preseptorisk ansvarsregulering. Lovgivningen på transportrettsområdet skiller ikke mellom forbrukertransporter og andre transportter når det gjelder ansvaret for skader som rammer gods eller passasjerer. Bør dette få betydning ved anvendelsen f.eks. av avtl. § 36 i forhold til kontraktsregulering av ansvaret for slik skader? At det ved anvendelsen av § 36 i og utenfor transportforhold vil legges betydelig vekt på de rettspolitiske hensyn vår preseptoriske forbrukerlovgivning er utslag av, er åpenbart for alle som har fulgt med i rettspraksis fra senere år. Det vil neppe være overraskende om man trakk tilsvarende konsekvenser av at det innenfor transportsektoren er brukerinteressene generelt som lovgiveren har søkt å gi et visst minstevern. Transportsektorens store betydning i samfunnsøkonomien og den viktige rolle spedisjons- og transportfirmaer har fått innenfor et moderne transportsystem gjør at man neppe i lengden er tjent med en holdning til kontraktsreguleringer på dette området som medfører at profesjonsansvaret for viktige tjenesteytelser selv ved meget grove feil reelt mister sin betydning.

Erstatning for fellehavariutgifter

Sjøl. § 289 (kap. 13 § 39) inneholder uttrykkelige ansvarsregler for tilfelle hvor lasteeierens tap består i at han har betalt bergelønn eller er holdt ansvarlig for bidrag i fellehavari. Reglene bygger på Hamburgreglens art. 24 nr 2, som har vært blant de mer omdiskuterte bestemmelser i konvensjonen fra 1978. Dette skyldes at Haag-Visbyreglene ikke har tilsvarende bestemmelser. Dessuten vil anvendelsen av de preseptoriske ansvarsregler i fellehavari-tilfelle ikke bare gi lasteeieren rett til å kreve erstatning for tap som følge av ansvar for bergelønn og fellehavari bidrag, men også rett til å nekte å betale bidrag i tilfelle hvor bergnings- og fellehavarisituasjonen oppsto som følge av ansvarsbetingende forhold fra transportørens side. Det mest praktiske forhold her har vist seg å være fellehavarisituasjoner som skyldes at skipet var usjødyktig ved avgang fra havn. Lasteeiere har nok både i tide og utide påberopt dette forhold for å unngå å betale bidrag.

De nye reglene i sjøl. § 289 gjør ikke annet enn å gi klart uttrykk for det som hittil har vært vanlig rettsoppfatning – både hos oss og i engelsk rett.⁸ Dommen av *Finlands Högsta Domstolen* (ND 1993 s. 57) som er omtalt ovenfor, tilkjente således erstatning for tap som følge av bergelønnsansvar. En dom av *Norges Høyesterett* (ND 1993 s. 162) gir nå også prinsipiell avklaring hva angår tolkingen av ansvarsbestemmelsene i sjøloven fra 1893. Dommen gjaldt den vanlige usjødyktighetssituasjon, og lasteeieren nektet å betale det fellehavari bidrag rederiet krevde. Dette kom Høyesterett til at han hadde rett til å gjøre fordi rederiet var ansvarlig etter daværende sjøl. § 118 tredje ledd. Retten la vekt på at det var den skadegjørende handling som måtte være avgjørende for om ansvarsgrunnlag forelå og ikke hvilket tap som fulgte. Hensynet til sammenhengen i regelverket tilsa at samme ansvarsregler burde gjelde enten lasten ble skadet eller lasteeieren ble påført tap i form av fellehavariutgifter, noe som også fremgikk av Hamburgreglene art. 24.

Dommens betydning skal ikke overdrives. De fleste bergnings- og fellehavarisituasjoner vil skyldes nautisk feil eller brann, og dette er forhold transportøren fortsatt ikke svarer for (sjøl. § 276/kap. 13 § 26). I ND 1976 364 NH, som gjaldt en skipsbrann, måtte derfor lasteeieren betale fellehavari bidraget.

Det fiktive lasteskadeansvar

Sjøl. § 299 (kap. 13 § 49) viderefører det fiktive lasteskadeansvar knyttet til konnossementets beviskraft som den tidligere lovs § 161 etablerte da Haag-Visbyreglene ble inkorporert i loven i 1970-årene. Ansvar er en følge av at transportøren overfor den som har innløst konnossementet i tillit til riktigheten av dets opplysninger om godset, er avskåret fra å fri seg fra vanlig lasteskadeansvar ved å godtgjøre at skaden eller mankoen i virkeligheten allerede forelå da godset ble levert til transport. Når det ubetinget skal legges til grunn at godset ble mottatt i god stand som beskrevet i konnossementet, blir en skade eller manko dermed å henhøre til den vanlige ansvarsperiode. Men siden lasteskaden faktisk ikke oppsto under transporten, kan transportøren selvsagt da ikke fri seg ved vanlig ekskulpasjonsbevis. Avskjæringen av motbevis vil dessuten gi et klart utgangspunkt for bedømmingen av transportørens ansvar i tilfelle hvor det kan være tvil om lasteskaden oppsto før eller etter at godset kom i transportørens varetekt.⁹

Dette ansvaret knyttet til riktigheten av konnossementsopplysningene har sammenheng med dokumentets viktige rolle i internasjonal handel, særlig ved vareomsetning hvor det er avtalt at kjøperen skal betale mot dokumenter og dermed ikke kan undersøke godset før betalingen (Kjøpsl. § 49 tredje ledd). De sjørettslige regler gir således kjøperen rett til erstatning for tap eller skade som egentlig er selgerens ansvar. Om varen er kontraktsmessig bedømmes jo vanligvis på det tidspunkt varen overleveres til transportøren, dvs på det tidspunkt konnossementopplysningene refererer seg til.¹⁰ Betydningen av transportøransvaret understrekes av at en vareassurandør normalt ikke svarer for tap eller skade som forelå da transporten begynte.¹¹

Forholdet til vareforsikringen

En avgjørelse av *Dispaschören i Sverige* (ND 1993 s. 28) belyser disse forholdene på en utmerket måte. Der hadde et svensk importfirma kjøpt et stålparti levert polsk havn mot betaling etter innlastet vekt. Partiet videresolgte til et annet svensk firma CIF Halmstad mot betaling etter utlosset vekt. Importøren betalte etter konnossementsvekt som senere viste seg å være satt for høyt, og han krevde deretter at vareassurandøren skulle erstatte differansen mellom angitt vekt og utlosset vekt. Men dette fikk han ikke medhold i. Vareassurandøren var uten ansvar fordi godset aldri var innlastet og derfor heller ikke gikk tapt under transporten. Det ble uttalt at

et ansvar for assurandøren her nærmest ville være å likestille med en kjøpsrettslig garanti som la risikoen for selgerens hederlighet på assurandøren. Den formelle begrunnelse var likevel at importfirmaet kjøpte varen FIO stowed og at forsikringsdekningen da først begynte når godset var stuet ombord. De særlige regler om utvidet forsikringsdekning i tilfelle av ukjent skadeårsak kunne heller ikke anvendes fordi partiet ikke var kjøpt via konnossementet.

Det kan selvsagt reises spørsmål om importfirmaet ville ha vunnet frem etter sjøl. § 299. Et problem kunne ha vært om bestemmelsen beskytter den som både er befrakter og konnossementsinnehaver, men dette hadde nok latt seg løse etter ND 1949 s. 34 NH som lot konnossementsinnehaver som er befrakteren gjøre tilsvarende ansvar gjeldende når han hadde betalt mot konnossementene.¹² Men importfirmaet hadde ikke innløst konnossementene – det hadde den svenske CIF-kjøperen fått. Importfirmaet hadde altså ikke disponert i tillit til konnossementets riktighet når det betalte til de polske selgerne flere måneder etter at stålpartiet var mottatt i Sverige. Under et annet saksforhold ville det ha oppstått spørsmål om sjøl. § 299's bevisregler må tillegges betydning ved fastleggelsen også av vareassurandørens ansvar. Prinsipielt skulle svaret være nei fordi en vareforsikringsdekning må fastlegges etter forsikringsvilkårene som først og fremst retter seg mot transportskader. Men de svenske vilkårene inneholder også en bestemmelse om ukjente skader som fanger opp pre-shipmentskader i tilfelle hvor sikrede i god tro har innløst transportdokument som ikke opplyser om preshipmentskaden.¹³ Dette kom imidlertid ikke importfirmaet til hjelp fordi firmaet hverken var konnossementsinnehaver eller hadde betalt mot dokumenter. Den svenske dispasjøravgjørelsen understreker således betydningen av å være fullt klar over de problemer som kan oppstå fordi det ansvarsrelevante tidspunkt langt fra alltid er det samme i kjøps-, forsikrings- og transportforholdet.

Opptretr disponenten i eget eller fremmed navn

I ND 1980 s. 181 NH behandles viktige fullmaktsspørsmål i tilknytning bestillinger og andre avtaler som disponenten inngår for rederiets regning. Norges Høyesterett fastslo her prinsippet om at den som inngår en avtale selv blir ansvarlig overfor motparten når annet ikke er markert eller klart forutsatt mellom partene.¹⁴ Prinsippet har fortsatt gyldighet – noe domssamlingens 1993-årgang gir gode eksempler på. I ND 1993 s. 353 kom *Hålogaland lagmannsrett* til at den norske disponenten for et Liberia-skip var ansvarlig for utstysrleveranser til skipet fordi det var langt lettere for disponenten straks å gjøre fullmaktsforholdet «absolutt klart» enn det var for leverandøren å oppklare det etterpå. Det fremgikk riktig nok av disponentens brevpapir at firmaet var «Managers», men det var ikke nok. Det var det heller ikke i en ny dom av *Norges Høyesterett* (ND 1993 s. 444) hvor et norsk disponentfirmaet via sjømannskontoret i Bergen hadde forhyrt en norsk maskinsjef til et utenlandskeid skip. Også her snublet disponenten på klarhets-kravet, som etter Høyesteretts syn var særlig godt begrunnet i arbeidsforhold. Spørsmålet var hvem som skulle ha arbeidsgiveransvaret: Var det den norske disponenten eller det utenlandske rederi? Selv om hyrekontrakten var undergitt norsk rett, ville dette være viktig for den ansattes mulighet til å håndheve sine rettigheter.

En noe annen variant av samme spørsmål dukker opp i en dom av *Sø- og Handelsretten* (ND 1993 s. 113). Saken gjaldt en CMR transport fra Danmark til Tyrkia, og spørsmålet var hvem som skulle bære avsenderansvaret for riktigheten av opplysningene i fraktbrevet (veifrl. § 11) – et speditørfirma som var ordregiver overfor transportøren, eller den firmaet handlet for. Transporten gjaldt maskiner som ikke slapp inn i Tyrkia fordi alderen var uriktig angitt, og transportøren fikk tap som følge av at traileren ble holdt tilbake der i 4 mnd. Dette måtte ordregiveren erstatte. Han var «avsender» etter CMR-loven fordi han hverken ved bestillingen eller senere klargjorde at han handlet som fullmektig for de tyrkiske mottakerne. Dessuten hadde ordregiveren sendt transportøren en faktura som denne benyttet da fraktbrevet ble utfylt, men som senere viste seg å være falsk.

Skipsmeglerens ansvar

Ytterligere en variant av samme tema dukker opp i en dom av *Agder lagmannsrett* (ND 1993 s. 157). Her var det slik som i den danske dommen en profesjonell mellommann – en skipsmegler – som ble gjort ansvarlig etter den inngåtte avtale. En norske megler hadde formidlet et certeparti via et tysk meglerfirma til en ikke navngitt utenlandsk befrakter. Da denne ikke oppfylte certepartiet, krevde det norske rederiet erstatning av skipsmegleren. Rederiet hevdet at megleren enten opptrådte som fullmektig uten fullmakt fra det tyske firmaet eller var avtalemotpart fordi befrakteren ikke ble navngitt. Ingen av grunnlagene førte frem, dels fordi rederiet ikke kunne ha vært i tvil om at skipsmegleren opptrådte som sådan. For øvrig ble skipsmegleren heller ikke holdt ansvarlig på culpagrunnlag. Rederiet hadde selv inngått en kontrakt uten å ha fått opplyst hvem motparten

var, og det kunne da ikke bebreides skipsmegleren at denne hadde unnlatt å bringe dette på det rene eller å gjøre særskilt oppmerksom på at befrakteren var ukjent.

Klassifikasjonsselskapers ansvar

Det er ikke ofte vi ser en dom om klassifikasjonsselskapers ansvar for konsulentarbeid og for de erklæringer som slike selskaper utsteder i forbindelse med godkjenning av ulike forhold av betydning for sjøsikkerheten. Det er bakgrunnen for at dommen av *Asker og Bærum herredsrett* i ND 1993 s. 242 ble tatt med i domssamlingen før den var blitt rettskraftig. Som ventet ble da dommen også anket, men der slutter også historien fordi den ble forlikt før ankeforhandlingen, på «private betingelser» som det heter i andre sammenheng. Likevel har dommen krav på interesse fordi den behandler prinsipielle ansvarsspørsmål, bl.a. godkjennelseserklæringens betydning for de krav som må stilles til det forutgående konsulentarbeid, samt vedtakelsen og betydningen av klassifikasjonsselskapenes vanlige ansvarsfraskrivelser. Dette er problemstillinger som belyses på en interessant måte selv om man nødvendigvis må lese dommen med det forbehold at ikke minst de faktiske forhold var sterkt omtvistet mellom partene.

Saksforholdet gjaldt i korthet sleping av en havnekran fra Stockholms-området til Trondheim. Kranen skulle plasseres på en leker og sikres forsvarlig for sjøtransport. Assurandøren hadde krevd dette dokumentert ved et sertifikat fra klassifikasjonsselskapet. Sikringsanordningene ble godkjent av selskapet ved et kortfattet sertifikat med forbehold for «kraftig sjögång» med over 3 m bølgehøyde. Noen andre kontraktsdokumenter forelå ikke. Retten fortolket derfor erklæringen slik at klassifikasjonsselskapet hadde påtatt seg å kontrollere forsvarligheten av sjøsikringstiltakene for den transport det gjaldt, og gjennom sin godkjenning bekreftet at tiltakene var tilfredsstillende gjennomført. Sjøsikringen – som var utført av en entreprenør – var dårlig beregnet og utført, og kranen led totalhavari på reisen. Da kontrollen burde ha avdekket manglene, forelå det ansvarsbetingende forhold fra klassifikasjonsselskapets side. Når det gjaldt ansvarsfraskrivelsen, var retten i tvil om den kunne anses vedtatt, men gikk ikke nærmere inn på dette fordi bestemmelsen i det konkrete tilfelle måtte settes til side etter avtl. § 36. Rettens vurdering her er naturlig nok nært knyttet til dens vurdering av de faktiske forhold, og jeg går derfor ikke her nærmere inn på den.

Retten viste imidlertid forståelse for at et klassifikasjonsselskap har et rimelig behov for å begrense de økonomiske følger av feil som måtte begås, både fordi deler av virksomheten er «kvasi-offentlig» og fordi risikoeksponeringen og skadepotensialet er betydelig. I et mindre outrert saksforhold vil dette være tungtveiende momenter mot å anvende avtl. § 36. For dem som har skrevet klassifikasjonsselskapets ansvarsbestemmelse, er det likevel kanskje grunn til å merke at retten taler om behovet for å kunne *begrense* ansvaret, hvilket er noe helt annet enn å forsøke kontraktsveien å eliminere det så å si fullstendig. Også offentlig myndighet som yter tjenester av betydning for sjøsikkerheten, f.eks. los-, fyr- og merkevesenet, har et visst ansvar når det krav som med rimelighet må stilles til tjenesten er tilsidesatt.¹⁵

Uforklarlig forlis

Vi er ennå ikke ferdig med saker fra kriseårene om assurandørenes ansvar for forsikringstilfeller som kan ha sammenheng med alt fra dårlig tilsyn og vedlikehold til ulike former for forsikringssvindel. De fleste sakene synes å gjelde tilfelle hvor fartøyet synker i bra vær mens det driver fiske e.l. eller ligger oppankret. Regelverket har selvsagt sanksjoner rettet mot utilbørlig adferd fra sikredes side, men sett fra assurandørenes side er effektiviteten neppe tilstrekkelig til at assurandørene kan unngå å få ansvar også for havarier som normalt ikke vil være fremkalt av ytre årsaker. Noen har da også tatt i bruk objektive vilkår, f.eks. knyttet til usjødyktighetstilfelle, og i ND 1990 s. 194 NH ble slike vilkår tillagt virkning selv om dette brøt med det generelle prinsipp i forsikringsretten at dekningen ikke skal gå tapt uten at sikrede har opptrådt subjektivt klanderverdig.¹⁶ Bakgrunnen er selvsagt at det gjennomgående er svært vanskelig for assurandøren å føre tilstrekkelig bevis for de subjektive forhold på sikredes side. Spørsmålet gjelder jo ikke bare om dekningen er gått tapt, men ofte om sikrede kan legges alvorlig straffbart forhold til last. Det dreier seg oftest om påstått fremkallelse av forsikringstilfellet, unnlattelse av etter evne å begrense skadeomfanget eller annen tilsidesettelse av sikredes plikter i forsikringsforholdet, særlig plikten til å sørge for at skipet er sjødyktig. Domstolen viker nok tilbake for å gi assurandøren medhold med mindre det foreligger en forholdsvis høy grad av sannsynlighetsovervekt for klanderverdig forhold på sikredes side.¹⁷

Assurandørens bevisproblemer er minst når det har foreligget sjødyktighetsmangler forut for det uforklarlige forlis. Da kommer usjødyktighetsreglene inn og spørsmålet blir om sikrede kjente eller burde ha kjent til dem på et tidspunkt hvor det hadde vært mulig å rette på forholdene. I så fall kan retten begrense seg til å foreta en vanlig uaktsomhetsvurdering. Et eksempel på dette har vi i en dom av *Hålogaland lagmannsrett* (ND 1993 s. 330), hvor skipet sank på grunn av lekkasje i maskinrommet mens det fisket. Skipskontrollen hadde tidligere inspisert fartøyet og gitt pålegg som ikke var etterkommet. Rederiets daglige leder var kjent med påleggene og da hadde rederiet plikt til å forvise seg om at nødvendig kontroll faktisk ble utført. Assurandøren ble derfor frifunnet etter Planen § 45.

I en dom av *Gulating lagmannsrett* (ND 1992 s. 292) gikk det annerledes fordi kravet til sannsynlighetsovervekt for fremkallelse av forsikringstilfellet ikke var oppfylt. Saken gjaldt et fiskefartøy som sank i drivis ved Jan Mayen uten at årsaksforholdet kunne klarlegges. Retten kom til at det var minst like sannsynlig at fartøyet hadde støtt mot is og fått hull i skroget som at forliset var fremkalt av sikrede. Assurandøren ble derfor dømt til å betale.

Et tredje eksempel finnes i en dom av *Hålogaland lagmannsrett* (ND 1993 s. 197), som gjaldt et fiskefartøy som sank på veien hjem fra feltet ved Jan Mayen. Men der hadde assurandøren først betalt, og spørsmålet var om erstatningsbeløpet kunne søkes tilbake fra sikrede og panthaveren. Assurandøren var kommet til at forliset måtte være fremkalt eller at redningstiltakene etter at nødsituasjonen oppsto var utilstrekkelige. Heller ikke her var sannsynlighetsovervekten for at forliset kunne tilskrives sikrede stor nok. Men en dommer uttalte at det ikke kunne stilles så høyt at det nærmest ble utelukket å anvende reglene om klanderverdig forhold fra sikredes side. Det avgjørende måtte være om det fantes noen annen rimelig forklaring på forliset enn at det var forårsaket av sikredes forhold. Forøvrig illustrerte dommen en rekke av de spørsmål som oppstår ved anvendelsen av usjødyktighetsreglene i Planens § 45, bl.a. sjødyktighetskravets innhold, identifikasjonsspørsmål og forholdet mellom presumpsjonsregelen vedrørende skip som springer lekk i § 45 i.f. og reglene om god tro på sikredes side i § 45 første ledd. I saken var det erkjent av sikrede at presumpsjonen ikke kunne motbevise, men dette forhindret ikke sikrede fra å kunne føre bevis for god tro selv om det ikke også samtidig ble sannsynliggjort hvilken konkret sjødyktighetsmangel som forårsaket havariet. Aktsomhetsvurderingen måtte relateres til de mangler som kunne ha vært årsaken. Dommen viser også hvor komplisert og vanskelig slike saker kan bli både for assurandøren og de sikrede.

Saksomkostninger i sjøforsikringstvister

Dommen i ND 1993 s. 197 *Hålogaland* var nok en usedvanlig omfattende og vanskelig sak faktisk sett, og retten må ha følt at utfordringene i bevisvurderingen var store med tvil og usikkerhet i rikt monn. Det var derfor ikke så rart at spørsmålet om saksomkostninger også kom på spissen. Rettens flertall valgte å skille klart mellom de materielle spørsmål og spørsmålet om saksomkostninger. Selv om det knyttet seg tvil til realiteten i saken, ble derfor rettens standpunkt at sikrede som – uansett tvil – tross alt fikk fullt medhold i sitt krav mot assurandører, måtte gis fulle saksomkostninger. I slike tilfelle tilsa sterke reelle hensyn at assurandøren – som tapte – måtte dekke omkostningene med mindre selve bevistvilen kunne bebreides sikrede. Prinsipielt må det også være riktig at sikrede – når han først har rett til erstatning – ikke skal få dekningen mer eller mindre redusert ved kostnadene med å måtte gjøre retten gjeldende ved søksmål.

Oppgjør etter K/S eventyrer

Oppryddingen etter K/S eventyret fortsetter. Deltagerne i det spekulative og skattemotiverte K/S markedet i slutten av 1980-årene har gått mange veier for å unngå de tap som fulgte både fordi de skip som ble kjøpt var dårlige og dyre og fordi markedet gikk imot investorene. Det første spørsmål som meldte seg gjaldt gyldigheten av andelstegningen når det viste seg at skipet ikke holdt mål. Løsning ble her at uriktige og villedende opplysninger i prospektene ikke kunne påberopes som ugyldighetsgrunn etter at K/S selskapet var registrert, men at slike forhold i tilfelle måtte gjøres gjeldende som utløsningsgrunn. Når selskapskapitalen er tapt, er det imidlertid ikke mye av verdi i en utløsningsrett.

At dette er rettstilstanden bekreftes nå i en *norsk voldgiftsdom* (ND 1993 s. 139) som konstaterer at når først selskapet er registrert, består innskuddsplikten selv om det foreligger brudd på selskapsavtalen eller andre bristende forutsetninger. I *Oslo byrett* (ND 1993 s. 387) slapp likevel K/S deltageren med skrekken, men der

var det ikke mot selskapet kravet ble rettet. Dette skyldtes at «stiftelsen» av selskapet, som fra først av ble basert på tegning bakket opp med fulltegningsgaranti, ble gjennomført ved salg til tegnerne av andeler i et tomt K/S selskap. Deltageren gjorde derfor kravet gjeldende mot initiativtakeren, dvs disponentselskapet for K/S'et, som formelt sto som selger av andelen. Som vanlig var det et vilkår at deltagerne – enten de nå var tegnere eller «kjøpere» – skulle godkjennes av banken som ga pantelånet til skipet. Vår deltager fikk melding fra selskapet om at han ikke var godkjent og at banken krevet kontantdepot for å sikre innskuddsplikten. Dette var selvsagt i strid med forutsetningene for en K/S deltagelse. Deltageren sa seg derfor ubundet av tegningen og krevde allerede foretatt innskudd tilbakebetalt av disponentselskapet som «selger» av andelen. Dette fikk deltageren medhold i. K/S'et var jo et gammelt selskap – stiftet, fulltegnet og registrert før deltageren kom inn i bildet – og forskrift 14.12.89 om bortfall av ugyldighetsinnsigelser ved registrering kunne da ikke få betydning. At deltageren ikke pliktet å betale hele ansvarskapitalen ved tegningen, var klart nok, og han trengte heller ikke å godta at selskapet – etter at han hadde sagt seg løs – ordnet forholdet til banken ved selv å stille garanti for hans innskuddsplikt. Konsekvensen av den fremgangsmåte som ble valgt ved gjennomføringen av K/S prosjektet, var altså at disponentselskapet som selger måtte ta andelen tilbake. Det er vel likevel et spørsmål om ikke Oslo byrett her la vel stor vekt på formalitetene, men – på den annen side – det var vel heller ingen spesiell grunn til at disponentselskapet som initiativtaker skulle unngå ansvar.

Initiativtakeransvaret

Også i en dom av *Agder lagmannsrett* (ND 1993 s. 281) ble disponentselskapet og initiativtakeren sittende med tapet. Der var det imidlertid K/S selskapet selv som fremmet kravet og holdt disponenten ansvarlig, både som selger av skipet til K/S'et og fordi dets inspeksjon ved innkjøpet av skipet fra utlandet var uforsvarlig. Skipet viste seg å være sterkt rustskadet. Retten holdt disponenten ansvarlig på grunn av utilstrekkelig inspeksjon. Selv om de inspeksjonsrutiner som var vanlige i den «vilde» perioden var fulgt, kunne dette ikke være avgjørende når disse ikke holdt mål. K/S selskapets tap var imidlertid ikke hele kjøpesummen, men forskjellen mellom verdien av det skip som var beskrevet i prospektet, og skipets verdi dersom beskrivelsen hadde reflektert resultatet av en forsvarlig inspeksjon. Erstatningen ble derfor satt til halvparten av utgiftene ved reparasjon av rustskadene inklusive tidstapet.

Prosjektmepleransvaret

I ND 1993 s. 281 Agder ble det ikke krevet erstatning av prosjektmepleren som sto som innbyder ved stiftelsen av K/S'et. Det var det initiativtakende disponentselskapet som hadde fremskaffet den informasjon om skipet som ble inntatt i prosjektet. I en dom av *Oslo byrett* (ND 1992 240) ble imidlertid kommandittistenes krav rettet mot prosjektmepleren. I prospektet var skipet angitt å være i «teknisk god stand», og det ble ikke opplyst at det ikke var foretatt vanlig kjøpsinspeksjon. Da det viste seg at skipet hadde mangler, ble prosjektmepleren pålagt vanlig uaksomhetsansvar. Det var heller ikke opplyst om at både prosjektmepleren og skipsmeplerne hadde egne interesser i gjennomføringen av K/S prosjektet, med dette ble ikke avgjørende fordi retten kom til at deltagerne ville ha tegnet seg selv om all informasjon var blitt presentert på en åpen og ordentlig måte. Derimot forelå det ingen plikt for prosjektmepleren til å opplyse om skipets forhistorie eller mulig fallende marked. Resultatet ble derfor at prosjektmepleren måtte betale erstatning for deltagerens tap som følge av en del av de tekniske problemer skipet etter hvert fikk. Men deltagerne vant ikke frem med sitt prinsipale krav om at de skulle stilles økonomisk som om de hadde holdt seg borte fra prosjektet.

Dommene av *Agder lagmannsrett* og *Oslo byrett* omhandler ulike sider av det *markedsføringsansvaret* som K/S prosjektenes initiativtakere og meplere bør pålegges som innbydere overfor mulige investorer. Selv om det i begge dommene tas utgangspunkt i prosjektets beskrivelse av skipet, er det likevel ikke noe objektivt ansvar for riktige og fullstendige opplysninger det dreier seg om. Spørsmålet drøftes riktignok i ND 1993 s. 281 på s. 294-95, men kun med det resultat at et slikt ansvar i tilfelle måtte påhvile den som formelt var innbyderen, dvs oftest prosjektmepleren, og ikke initiativtakeren til prosjektet. Det er uaksomhetsansvar på grunnlag av en streng informasjonsplikt, sammenholdt med manglende eller sjuskete inspeksjon av innkjøpt skip, som K/S deltagerne vinner frem med.¹⁹ Denne tilnæringsmåte gir domstolene adskillig fleksibilitet, bl.a. slik at det også kan tas hensyn til at deltagerne i svært mange tilfelle ivret for å delta i typiske spekulative prosjekter. Når deltagerne ikke vinner frem med at de skal stilles som om de ikke hadde tegnet seg, blir resultatet at det tap som skyldes at markedet brøt sammen forblir der det også bør ligge – hos investorene (ND 1993 s. 281, på s. 302-

03, og ND 1992 s. 240, på s. 275-76). Deres forventninger når det gjaldt markedsutvikling og fortjeneste, var neppe basert på prosjektets opplysninger om skipet. Men selv om investorene selv må bære følgene av at markedet brøt sammen, må de ha krav på å bli stillet som om initiativtakere og prosjektmevlere hadde gjort jobben sin på forsvarlig vis. Mertapet på grunn av skipets mangler som burde ha vært oppdaget, må derfor erstattes slik som dommene viser. At mange andre opptrådte på samme måte i slutten av 1980-årene, er intet forsvar i denne sammenheng når «vanlig praksis ... ikke holder for en kritisk vurdering» som det riktig heter i ND 1993 s. 281, på s. 299-300. Dette er god latin i alminnelig erstatningsrett.

Petroleumsvirksomheten

Vi får etter hvert en god del saker med tilknytning til norsk petroleumsvirksomhet. En del gjelder viktige økonomiske spørsmål i forholdet mellom staten og oljeselskapene. Gjennom en dom av *Norges Høyesterett* (ND 1993 s. 373) er det nå avklart at *produksjonsavgift* etter petroleumsloven § 15 skal beregnes særskilt for olje og gass, og at oljeselskapene ikke kan gjøre fradrag i avgiften på olje for «negativ verdi» som gassen har for selskapene på leveringsstedet på kontinentet. I og for seg er det overraskende at gassen ikke har verdi, dvs kan selges til en pris som er høyere enn produksjons- og transportkostnadene. Her må vi imidlertid skille mellom verdien for samfunnet og for det enkelte selskap. For selskapet kan resultatet bli negativt fordi de tariffen som gjelder for rørledningstransporten til kontinentet er så høye at samlede kostnader overstiger markedsprisen. Reelt går da fortjenesten til eierne av rørledningen, en ordning som også har bekymret myndighetene i senere år.²⁰

Et annet spørsmål gjelder *fradrag for renteutgifter* ved beskatning av oljeselskapene. Normalt legges jo de faktiske kostnader til grunn, men det kan være noe problematisk når långiveren er å finne innenfor det samme internasjonale konsern som selskapet i Norge. Da kan rentesatsen fort bli litt høyere enn markedsrenten for tilsvarende lån, noe som myndighetessiden har vært tilbøyelig til å se i sammenheng med det høye nivået for skatten på petroleumsinntekter. I en dom av *Eidsivating lagmannsrett* (ND 1992 s. 410) godtas det derfor at rentefradraget blir redusert etter den alminnelige «gjennomskjæringsregel» i skatteloven § 54 til vanlig rente i uavhengige låneforhold.

Verneting for dykkerskip

Andre spørsmål ligger i grenselandet mellom petroleumsvirksomhet og annen næringsvirksomhet. Hvor i regelverket hører f.eks. dykkerskip hjemme når det arbeider i offshore-virksomheten? Spørsmålet dukket opp i en personskadesak ved tolkningen av de særlige vernetingsregler som gjelder for petroleumsvirksomheten (domstl. § 26a med forskrifter). Det er klart nok at dykkerskipet i en del sammenheng kommer inn under det petroleumsrettslige regelverk når det arbeider på feltet, med det er likevel ikke «innretning» i forhold til petroleumsloven § 1. Dette ble også avgjørende for *Norges Høyesterett, kjæremålsutvalget* (ND 1992 s. 384) som kom til at de særlige vernetingsreglene ikke gjaldt ulykker ombord i dykkerskipet.

Vernetingsavtaler

Jeg har tidligere pekt på betydningen av å vinne forpostfektninger om hvor søksmål skal reises.²¹ I internasjonale forhold synes det å være vanlig å bruke forum-innvendinger hvor man overhodet kan. Dette gjelder også hvor det foreligger jurisdiksjonsklausuler, ofte fordi slike klausuler ikke alltid sier klart fra om hvor langt de rekker. En type situasjon er hvor det foreligger flere kontrakter mellom samme parter, f.eks. en rammeavtale og en enkeltkontrakt innenfor denne. Selv om rammeavtalen har bestemmelser om jurisdiksjon er det da ikke gitt at disse også gjelder for tvister som utspringer av de konkrete leveranseavtaler (ND 1992 s. 221 NH). En annen type situasjon er hvor en tredjemann har krav under en kontrakt som han egentlig ikke er part i, f.eks. skipsmevlere som har krav på kommisjon under den avtale han har bragt istand.

Skipsmeglerens kommisjonskrav

I en avgjørelse av *Eidsivating lagmannsrett* (ND 1993 s. 328) var forholdet at en norsk megler hadde formidlet flere byggekontrakter for norsk bestiller til skotsk verksted. Byggekontrakten var undergitt engelsk

rett og voldgift i London, men det skotske verkstedet hadde formuesverneting i Norge, og skipsmegleren valgte å reise sak om kommisjonskravet i Oslo. Søksmålet var rettet både mot bestilleren og verkstedet, men verkstedet mente at saken måtte avvises fordi den hadde sin nærmeste tilknytning til britiske forhold. Det ble også vist til Luganokonvensjon art. 3 som stenger for bruk av formuesverneting overfor personer bosatt i konvensjonsstat, men den var ennå ikke trådt i kraft for Norge. Synspunktene basert på *forum non conveniencie* førte heller ikke frem. Byggekontraktene var fremhandlet ved norsk/skotsk korrespondanse, oppgjørstedet for meglerkravet ble antatt å være i Norge, og den norske bestilleren var saksøkt sammen med det skotske verkstedet. Dette rakk til å gi rettsforhold naturlig tilknytning til Norge. Kanskje spilte det også en viss rolle at bestilleren og verkstedet synes å være tilknyttede selskaper slik at foruminnvendingen kanskje var mer taktisk enn reelt begrunnet.

Er valgt forum eksklusivt eller valgtfritt

Selv om en forumklausul viser til hjemlandet til den som har inngått kontrakt med en norsk bedrift, kan det være god grunn for den utenlandske bedrift til å reise søksmål hos oss, dvs la være å bruke hjemlandets domstoler. En forklaring kan være at det i så fall er i Norge pengene skal hentes. Spørsmålet om den avtalte jurisdiksjon er eksklusiv slik at et norsk søksmål må avvises, ble avgjort av *Norges Høyesterett, kjæremålsutvalget* i ND 1993 s. 385. Utvalget gikk ut fra at en klausul som var tatt inn i kontrakten bare i den ene parts interesse, ikke ville avskjære denne parten fra la være å bruke den og reise sak ved ellers kompetente domstoler i et annet land, jfr Luganokonvensjonen art. 17. I dette tilfellet, hvor kontrakten henvises til italienske domstoler, var det imidlertid også bestemt at kontrakten var undergitt italiensk rett, og da kunne det ikke antas klausulen var avtalt bare til fordel for den italienske part. Søksmålet ble derfor avvist.

Forumshopping i EU

Et av formålene med EU' domskonvensjon er å begrense mulighetene for forumshopping innefor EU. Hos oss er dette regelverket videreført gjennom Luganokonvensjonen. En kombinasjon av vernetings-, litispensens- og rettskraftsregler er her tatt i bruk. En avgjørelse av *Danmarks Høyesteret, kærsmåludvalget* (ND 1992 s. 159) viser imidlertid at helt har man nok ikke lyktes. Saken utsprang av en kollisjon i hollandsk farvann mellom et dansk og polsk skip. Det danske skip reiste sak og etablerte begrensingsfond i Rotterdam samme dag som det polske rederiet saksøkte det danske rederiet i Aalborg. Bakgrunnen var at 1957-konvensjonen om begrenset rederansvar fortsatt gjaldt i Nederland, mens den danske sjølov som kjent bygger på 1976-konvensjonen som har høyere ansvarsbeløp. Fra polsk side ble det forgjeves hevdet at EU's domskonvensjon ikke gjaldt i forhold til part fra stater utenfor EU. Men søksmålene var reist på samme dag, og da kunne søksmålet i Danmark ikke avvises etter litispensensreglene i EU-konvensjonen art 21. Saken ble likevel stilt i bero inntil den var avgjort av hollandske domstoler. Det var nær sammenheng mellom de to søksmål, og tvisten hadde tilknytning til hollandske forhold, både fordi sammenstøtet fant sted der og fordi hollandske vitner skulle avhøres.

Spørsmålet er så om vi noen gang får høre mer om denne saken. Når det danske rederiet vant første runde, er det vel ikke utenkelig at saken til slutt blir forlikt ut fra de forhandlingsstrategiske forhold som dermed ble etablert mellom partene. Skulle det gå slik, har det nok en gang vist seg at det betaler seg å være kjøpt ute for å sikre seg de fordeler et gunstig forumvalg kan gi.

Oslo i november 1995

Erling Selvig

Noter

- 1 Se om dette NOU 1993:36 s. 11 flg.
- 2 Selvig, Det såkalte husbondansvar, 1968, § 6.2, jfr sjøl. § 275 tredje ledd.
- 3 Selvig l.c. § 6.3.
- 4 Sjøl. § 284/kap. 13 § 34, jfr NOU 1993:36 s. 39.
- 5 NOU 1993:36 s. 39.

- 6 Se kommentarene i ND 1983 s. xi-xii.
- 7 Ramberg, Spedition ock fraktavtal, 1983 s. 8-9.
- 8 York-Antwerpenreglene Regel D, jfr NOU 1993:36 s. 41.
- 9 Om det fiktive lasteskadeansvar, se Selvig, Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland, 1975, § 8.
- 10 Selvig l.c. § 7.
- 11 Selvig l.c.s. 115-116
- 12 Selvig l.c.s. 152-53.
- 13 Norsk Transportforsikringsplan for Varer § 30 annet ledd.
- 14 Se kommentarene i ND 1980 s. vi-viii.
- 15 Se kommentarene i ND 1989 s. xxi (ND-1989-KOM), ND 1983 s. v flg. og ND 1981 s. xiii.
- 16 Se kommentarene i ND 1991 s. xvii-xviii (ND-1991-KOM)
- 17 Rt-1985-211 og Rt 1990 1082, som begge gjaldt brannforsikring. Se også ND 1992 s. 292 Gulating og ND 1993 s. 197 Hålogaland, omtalt nedenfor.
- 18 ND 1991 s. 372 Norsk voldgift, jfr ND 1988 s. 250 NH, og kommentarene i ND 1989 s. xi (ND-1989-KOM) flg. og ND 1991 s. xix flg (ND-1991-KOM).

- 19 ND 1992 s. 240, på s. 272 og ND 1993 s. 281, på s. 300. I ND 1991 s. 372 Norsk voldgift hadde initiativtakerne kun betinget seg «superficial inspection» av det gamle skipet!
- 20 St.meld.nr.26 (1993-94) s. 93-94 og 106-107
- 21 Se kommentarene i ND 1991 s. v. (ND-1991-KOM).