

NORDISKE DOMME I SJØFARTSANLIGGENDER

UTGITT AV
NORDISK SKIBSREDERFORENING

Redaktører:

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

Redaksjonskomité:

Kontorchef JØRGEN BREDHOLT, professor jur. dr. KURT GRÖNFORS,
høyesterettsadvokat lic. jur. OLE LUND, lagstiftningsdirektør
LEIF SEVÓN, borgmästare fil. dr. GÖSTA WILKENS.
Redaksjonssekretær SIRI RAFEN

ARGANG 1979

OSLO 1980

RICH ANDVORD

Kommentarer

Helt siden domssamlingen ble grunnlagt, har de fleste årganger også inneholdt kommentarer fra redaksjonens side. I ND 1901 sier *Jantzen* nøkternt at en omtale av «de mere interessante domme . . . vil formentlig have sin Interesse», noe som vel også gjelder idag. Denne tradisjon skal derfor søkes videreført.

Dette er den 80. årgang. Den inneholder adskillig flere avgjørelser enn vanlig i 1960—70 årene. I antall utgjør voldgiftspraksis fortsatt et beskjedent innslag. Det er et beklagelig faktum at så lite av en formentlig ganske omfattende voldgiftspraksis kommer redaksjonen ihende. Særlig gjelder dette områder som tidsbefraktning og skipsbygning hvor voldgift så å si er enerådende og saker derfor sjelden kommer for domstolene. At et interessant uttrykt materiale foreligger, er imidlertid klart nok.¹

Det sies ofte at voldgift — nordisk eller internasjonal — har en forholdsvis dominerende stilling i sjøfartsforhold. Hvordan dette nå enn er, viser årgangen at vi i alle tilfelle har en omfattende og *bred nordisk sjørettspraksis*. Den omhandler til dels viktige spørsmål ikke bare i forhold til sjøfartslovgivningen, men også vedrørende anvendelsen av alminnelige rettsregler i sjøfartsforhold. Appelldomstolenes rolle er betydelig og en del høyesterettsavgjørelser finnes også. Nordiske domstoler har fortsatt en viktig oppgave ved avklaringen av omtvistede rettsspørsmål. Dette gjør domssamlingen til et egnet forum for utveksling av erfaringer i de nordiske sjørettsmiljøer, noe som er en forutsetning for bevaring og videreutvikling av den nordiske rettsenhet som er grunnlagt gjennom felles lovgivning.

I antall er befraktningsdommer fortsatt en stor gruppe, og enkelte prinsippspørsmål dukker også opp. Norges høyesterett bekrefter (s. 108) at det foreligger ansvarsfrihet p.g.a. *nautisk feil* dersom vann ved en feil pumpes inn i lasterommet og ikke i ballasttank e.l. (jfr. ND 1975. 85 NH). Det hittil uløste spørsmål om *Muncaster Castle* prinsippet også gjelder hos oss, var fremme i en finsk høyesterettsdom (s. 383). Lasteskaden skyldtes usjødyktighet; før reisen hadde reparasjonsverkstedet utvist uaktsomhet ved utbedring av en sammenstøtsskade. For dette var imidlertid rederiet uten ansvar etter Haag-reglene. Klassifikasjonsselskapets inspektør had-

Voldgifts-
og dom-
stols-
praksis

Laste-
skade-
ansvaret

¹ *Brækhus*, Rettslige problemer ved bygging av skip, MarIus nr. 54 og *Vogth-Eriksen*, Regress i certepartiforhold, MarIus nr. 53.

de ført tilsyn med arbeidene, og rederiet hadde etter forholdene ikke grunn til å foreta noen egen kontroll.²

Regress
i tidsbe-
frakt-
nings-
forhold

Etteroppgjøret mellom reder og tidsbefrakter for lasteskade- eller annet ansvar oppstått under laste- eller lossearbeid avgjøres på prinsipielt grunnlag i *Oldendorff*-saken (s. 364). Rederen hadde dekket skaden, og saken gjaldt regressen mot tidsbefrakteren. Certepartiet inneholdt ingen uttrykkelig regresshjemmel, men påla tidsbefrakteren å forestå lasting og lossing og hadde også en ansvarsfraskrivelse som fritok rederen for slikt ansvar. Voldgiftsdommeren ga rederiet medhold. Han antar at regress må følge av kontraktsforholdet når en part påføres ansvar eller utgifter ved arbeidsoperasjoner som den annen plikter å utføre og bære omkostningene ved. Funksjonsfordelingen blir altså avgjørende.³ Det antas imidlertid også at regressrett bør følge av ansvarsfraskrivelsen. Den restriktive fortolkning som Norges høyesterett benyttet i Vestkyst-saken (ND 1961.325) der et rederi søkte regress mot en transportbraker på grunnlag av Gencon-certepartiets meget vidtgående ansvarsfraskrivelse (kl. 2), burde ikke anvendes i tidsbefraktningforhold. Dette må også være riktig. Tidsbefraktning gjelder som regel den kommersielle disponering av skipet og omkostningsfordelingen mellom de impliserte rederier. Vestkyst-saken, på den annen side, gjaldt et rent reder-transportbrakerforhold, hvor regress-spørsmålet også må vurderes i sammenheng med rederens tvingende lasteskadeansvar. Det er derfor grunn til å tro at *Oldendorff*-saken nå vil bli retningsgivende for løsning av regress-spørsmålene i tidsbefraktningforhold.

Loyalitets-
avtaler i
linjefart

Spørsmål som gjelder linjekonferanser kommer sjelden for domstolene, og alene dette gjør Svea hovrätt's dom s. 156 interessant. En konferanses oppgave er foruten å fastsette felles frakt- og transportvilkår og på annen måte organisere transportørsiden, også å få etablert et visst permanent forhold til transportbrakerne. Med transportbrakeren inngås en rammeavtale (s.k. *loyalitätsavtale*) hvoretter denne forplikter seg til å dekke sitt transportbehov bare gjennom konferansen og samtidig innrømmes visse fraktrabatter.⁴ Denne praksis reiser spørsmål ikke bare om pliktene under rammeavtalen, men også om forholdet mellom, på den ene side, rammeavtalen og konferansens øvrige regelverk og, på den annen side, det konnossement som brukes for den enkelte sending. Saken gjaldt en rammeavtale for import av poteter fra Nord-Amerika til Sverige inngått mellom importøren og et svensk rederi, men de enkelte transportoppdrag ble gitt til rederiet av avskiperne (fremgangsmåten har vel sin forklaring i USA's skipsfartslovgivning). Hovrätten fant at det var rammeavtalens — og ikke konnossementenes eller frakttariffens

² Se hertil *Björkelund*, *Sjövårdighet och ansvar* (1970) s. 181 flg. og *Gram*, *Fraktavtaler*, 4. utg. 1977, s. 51, som synes å gå ut fra at rederen må hefte for slike verkstedfeil.

³ *Selvig*, *Det såkalte husbondsansvar* § 6 (1968). Se forøvrig *Vogth-Eriksen l.c.*

⁴ Jfr. *Selvig*, *The Un Code of Conduct for Liner Conferences 1974*, AfS 12.456, på s. 472 flg.

— bestemmelser om fraktens størrelse og betalingsmåte som måtte bli avgjørende i forholdet mellom rederiet og importøren. Retten antok også at rammeavtalen ikke forpliktet importøren til å skipe noe bestemt kvantum. Heller ikke hadde rederiet da noen plikt til å skaffe skipsrom for all last som ble tilbudt, og importørens krav på erstatning fordi han måtte benytte annen transportmåte til høyere frakt ble ikke gitt medhold. Dette må forøvrig sees i sammenheng med at loyalitetsavtalene normalt inneholder regler om at transportbrukeren uten å begå kontraktsbrudd har rett til å bruke rederier utenfor konferansen dersom hans last ikke kan skaffes plass innen en viss tid etter at den er meldt til skipning.

Det kan ofte oppstå tvil om hvem som er *reder* i forhold til sjølovens ansvarsregler. Et slikt tilfelle omhandles i en dom av Frostating lagmannsrett (s. 1). Det ble der antatt at byggeverkstedet og ikke bestilleren var skipets reder under en prøvetur før overleveringen hadde funnet sted. En annen situasjon forelå for Gøteborg tingsrett (s. 263). Der gjaldt det et skip som var leiet for sommerseongen for å gå langs svenskekysten med en utstilling av leierens produkter. Retten fant at leieren ikke kunne betraktes som reder og ha straffeansvar for underbemanning.

Reder-
ansvar

Nordiske domstoler har vært tilbakeholdne når det gjelder å fastslå at rederen p.g.a. egenfeil mister retten til ansvarsbegrensning (sjøl. § 234). *Despina G.K.*-saken (s. 27) viser imidlertid at ubegrenset ansvar fortsatt kan bli en realitet når rederiet handler i strid med god skikk. Saken gjaldt ansvaret for et større parti tørrmelk bestemt for Pakistan. På reisen ble partiet skadet og angivelig kastet overbord etter kapteinens ordre. Svea hovrätt kom til at rederiets sentrale ledelse selv, i samråd med befrakteren, burde ha tatt standpunkt til om lasten skulle bortskaffes på denne måte. Var avgjørelsen overlatt til kapteinen forelå egenfeil, og det samme ville selvsagt være tilfellet dersom det var rederiet som hadde gitt ordren uten først å ta kontakt med befrakteren. Rederiets begjæring om overprøving av dommen ble avslått av den svenske høyesterett. Dommen kan ved første øyekast synes vanskelig å forene med tidligere praksis som har godtatt at rederiet delegerer avgjørelsesmyndigheten i en rekke forhold vedrørende driften av selve skipet til skipsføreren.⁵ Å avgjøre om lasten skal ødelegges eller ikke, bør imidlertid rederiet ikke kunne overlate til kapteinen, i et hvert fall ikke uten først å ha gjort rimelig forsøk på å komme i kontakt med befrakter eller lasteier.

Egenfeil

I *Despina G.K.*-saken var svensk jurisdiksjon etablert ved arrest på grunnlag av (det senere opphevede) sjøpant i skipet for lasteskadekrav (jfr. ND 1977.226 SH). Søksmålet ble deretter reist mot skipsføreren etter en bestemmelse som nå finnes i den svenske sjølov § 258 (= norsk sjølov § 264). Reelt sett var skipsføreren her saksøkt som stedfortreder for eieren, og den egentlige motpart var rederiet. Dette var imidlertid holdt ansvarlig i sin egenskap av

Arrest-
juris-
diksjon

⁵ *Selvig*, Rederansvaret. § 4 Ansvarsbegrensning. MarTus nr. 35 § 4.25 s. 15-16.

skipets eier. I et slikt tilfelle kunne rederiet ikke pålegges personlig ansvar for lasteskadekravet, som derfor bare kunne kreves dekket av skipets verdi.⁶

Oljesøl-ansvaret

Den første sak om anvendelsen av den nye lovgivning om oljesølansvar bygget på konvensjonene fra 1969, er kommet for svenske domstoler (s. 15). I *Sirocco-saken* var hovedspørsmålet om rederiets ansvar skulle reduseres p.g.a. *skadelidtes medvirkning*. Etter konvensjonens art. III (3) kan ansvaret helt eller delvis bortfalle ved forsett eller uaktsomhet fra skadelidtes side. Uaktsomhetsspørsmålet må nødvendigvis avgjøres på den måte som er vanlig i domstolslandet og — i mangel av andre holdepunkter — blir tradisjonen der også avgjørende for hvilken vekt domstolene skal tillegge skadelidtes uaktsomhet. Konvensjonens regel er derfor gjengitt i Oljeskadelagen § 3 (og den norske sjølov § 268) ved en henvisning til alminnelige medvirkningsregler (NOU 1973:46 s. 21). Stockholms tingsrätts avgjørelse preges selvsagt sterkt av de konkrete omstendigheter, men den foranlediger likevel et par refleksjoner her.

Årsaken til oljeutslippet var et manøvreringsuhell da *Sirocco* skulle legge til kai. Skipet kom inn på et grunnere område hvor det kunne ha berørt bunnen og fått lekkasje. Etter en del undersøkelser konkluderte man feilaktig at skipet ikke hadde fått bunnskade, og det var først dagen etter at man oppdaget oljelekkasjen. De fleste anførsler fra rederiets side om uaktsom medvirkning forutsatte at havnemyndighetene (skadelidte) etter manøvreringsuhellet — til tross for de undersøkelser som var foretatt — skulle ha en viss *handleplikt*, f.eks. ha nektet skipet å begynne lossingen, lagt ut lenser for sikkerhets skyld m.m. Det er imidlertid ikke gitt at handleplikten i en slik situasjon må ligge på skadelidte og ikke på skipet selv. Situasjonen oppstod på grunn av skipets uhell, og om det i lys av risikoen for uoppdaget bunnskader var forsvarlig å påbegynne lossingen eller ønskelig å legge ut lenser, var forhold som likeså godt kunne vurderes på skipets side. Er det da rimelig at skadevolderen etter å ha forholdt seg passiv skal kunne bebreide skadelidte at intet ble gjort fra dennes side?

Sirocco-saken reiser også et mer prinsipielt spørsmål, nemlig om medvirkningsregelen i 1969-konvensjonen har fått en heldig utformning. Objektive ansvarsregler er ment bl.a. å gi retts tekniske fordeler slik at skadeoppjøret forenkles. En medvirkningsregel basert på simpel uaktsomhet vil likevel lett medføre at «vinningen går opp i spinningen». *Sirocco-saken* viser at fingranskning i etterhånd av selv et enkelt hendelsesforløp kan frembringe et saksforhold tilstrekkelig komplisert til at skadeoppjøret trekkes i langdrag. Ulykken skjedde i 1976 og etter det som nå vites kan saken neppe ventes endelig avgjort før i 1982—83. Slike forhold er bakgrunnen for at objektivt bedriftsansvar i moderne lovgivning er blitt kombinert med medvirkningsregler basert på grov uaktsomhet.⁷ Tilsva-

⁶ Denne side av dommen er behandlet i *Selvig*, Arrestjurisdiksjonen i sjørettssaker, *MarTus* nr. 45 s. 12-16.

rende retts-tekniske betraktninger ligger bak endringen av egenfeilregelen innenfor globalbegrensningssystemet (SOU 1981:8 s. 73-74). Domstolene bør nå gi klar beskjed om at medvirkningsregelen i lovgivningen om oljesølansvaret ikke vil bli håndtert på en slik måte at forhandlingsløsninger med redusert dekningsprosent blir det normale og må betraktes som «fullt» oppgjør. Stockholms tingsratts dom, som kom til at det ikke forelå medvirkning på skadelidtes side, er en god begynnelse i så måte.

Domssamlingen har alltid inneholdt et betydelig antall dommer om sjømannslovgivningen, og denne årgang er intet unntak. *Avskjed*-sakene er klart den største gruppen. Flere av disse har sin bakgrunn i forholdene i mange av de havner verden over som betjenes av nordiske skip. En dom av Sjø- og Handelsretten (s. 173) viser at rederiet må bære risikoen for at sjømannen utsettes for ugrunnet arrest fra det lokale tollpolitis side. En annen dom av Sjø- og Handelsretten (s. 268) aktualiserer spørsmålet om skipsførers plikt til å følge rederiets instruksjoner m.h.t. hvordan den lokale situasjon skal håndteres. Dommen gjelder de vanskelige forhold i vest-afrikanske havner. Retten fastslår at skipsføreren har en selvstendig rett til å vurdere alle forhold av betydning for skipets sikkerhet, men kommer likevel under dissens til at vegringen av å følge instruksjonene i dette tilfellet gjorde oppsigelsen «rimelig begrundet».

**Mann-
skaps-
saker**

Likestillingslovgivningen gjelder også sjøfartsforhold, men her som på andre områder kan gjennomføringen av den by på problemer eller vanskeligheter av forskjellig art. I en dom av Sjø- og Handelsretten (s. 183) var spørsmålet om et linjerederi som seilte på Det fjerne Østen, kunne nekte å påmønstre en kvinnelig matros under henvisning til den særlige risiko for kvinners sikkerhet som havneforholdene der utgjorde. Retten ga ikke rederiet medhold. En slik risiko kunne ikke medføre at Ligebehandlingsloven ikke fikk anvendelse, men alene betinge særlig dispensasjon. Rederiet hadde imidlertid ikke søkt om dispensasjon, og måtte betale erstatning for brudd på loven.

**Like-
stilling**

Dommen om den danske likestillingsloven er ett av mange eksempler på at spørsmålet om anvendelsen i sjøfartsforhold av moderne lovgivning av generell rekkevidde vil få øket aktualitet i årene som kommer. Tidligere årganger inneholder dommer om forholdet til den nye skadeserstatningslovgivningen (f.eks. ND 1978.16 SH). I denne årgang gir en dom av Østre Landsret (s. 147) eksempel på at «generalklausulen» i den danske (og finske og svenske) avtaleloven § 36 om *tilsidesettelse av urimelige kontraktsvilkår* kan anvendes i sjøforsikringsforhold. En norsk voldgiftsdom (s. 354) omhandler et tilsvarende spørsmål.

**Forholdet
til almin-
nelige
rettsregler**

Et eldre fiskefartøy var solgt på norsk *Salgsform* for 6 mill. kr.,

**«As is»-
klausulen**

⁷ I alle tilfelle må den risiko som begrunner det objektive ansvar tillegges vesentlig vekt når betydningen av skadelidtes medvirkning skal bedømmes, jfr. Kr. Andersen, Skadeforvoldelse og erstatning (1970), s. 409 flg.

og hovedspørsmålet var om «as is»-klausul fritok selgeren for ansvaret for skjulte mangler som det kostet rundt 300.000 kr. å reparere. Voldgiftsretten antok at selgeren ikke kunne bebreides for ikke å ha kjent til manglene, og at «as is» klausulen etter sikker oppfatning og rettspraksis normalt må forstås slik at selgeren da er helt uten ansvar for skjulte mangler. Det legges her liten vekt på den rettspraksis som gjelder klausulens betydning ved salg av andre brukte ting enn skip, og på de tilsvarende begrensninger i kjøpsloven § 45 b.⁸ Voldgiftsrettens syn er altså at «as is» klausulen ved salg av skip må forstås på en mer absolutt måte enn ved omsetning av brukte ting forøvrig.⁹ Dette medfører at retten også må ta standpunkt til om klausulen kan settes helt eller delvis til side etter «generalklausulen» i den norske *kjøpslov § 1, 2. ledd*. Også på dette punkt får selgeren medhold. Det legges bl.a. vekt på at Salgsforms klausul er vel kjent i bransjen og finnes i et formular som er utarbeidet av meglere som vekselvis opptrer på vegne av selgere og kjøpere. Skipet var dessuten gammelt og reparasjonsomkostningene forholdsvis små. Det skal vel derfor ikke utelukkes at en kjøper likevel kan vinne frem dersom skipet er «i vesentlig dårligere stand enn kjøperen behøvde å regne med» som det heter i kjøpslovens § 45 b, bokstav c.

Alminnelige fortolkningsregler

Det er ikke så ofte man ser at vilkår i sjørettslige kontaktsforhold blir fortolket så vidt løsrevet fra den praksis som preger kontraktsretten forøvrig. Kan det tenkes å ha betydning at «as is» saken ble avgjort ved voldgift og ikke av vanlig domstol? Nu, det vanlige er at alminnelige kontraktsregler får betydelig gjennomslagskraft også i sjøfartens kontraktsforhold. Denne årgang inneholder mange avgjørelser som bekrefter dette. I en dom av Stockholms tingsrätt (s. 25) settes en uklar voldgiftsklausul til side, og Hålogaland lagmannsrett (s. 33) legger til grunn at fortolknings tvil må gå ut over den erfarne kontraktspart som hadde utarbeidet kontrakten. Tilsvarende antar Sjø- og Handelsretten (s. 284) at dagmulkbestemmelsen i en nybygningskontrakt må fortolkes innskrenkende slik at den ikke gjelder «misligholdelse, der fjerner selve grundlaget for rettidig oppfylelse» fra verkstedets side. Synspunktet, som må være riktig, har meget til felles med det engelske begrep «fundamental breach».

Mangelfullt verkstedarbeid

Betydningen av alminnelige kontraktsregler fremgår ingen steder klarere enn i voldgiftsdommen i *Wingull*-saken (s. 231), som også kan sees under synsvinkelen «fundamental breach». Av årgangens ganske mange avgjørelser om verksteders ansvar er denne klart den viktigste. Saken gjaldt salg og montering av to hovedmotorer og et

⁸ I motivene til kjøpsloven § 45 b fremgår det at paragrafen vesentlig inneholder hva som allerede følger av praksis, se Ot. prp. nr. 25 (1973-74) s. 40 flg., jfr. NOU 1976:34 s. 80 hvor bestemmelsen foreslås gitt generell anvendelse.

⁹ Jfr. *Grauers*, Fel i sålt skepp, Sjørättsföreningen i Göteborg, Skrifter nr. 59, s. 105 flg.

remdriftnlegg på grunnlag av standardkontrakten «Form 188» som er utarbeidet av FN's økonomiske kommisjon for Europa (ECE). Etter leveringen fikk skipet en rekke havarier i remdriftnlegget, og verkstedets forsøk på å utbedre manglene ble endelig oppgitt etter 1½ år. Et hovedspørsmål var om den utbedringsgaranti med tilhørende ansvarsfraskrivelser som, i samsvar med praksis i verkstedindustrien, var inntatt i standardkontrakten, hindret rederiet å heve kjøpet av remdriftnlegget og kreve sitt tidstap erstattet. Voldgiftsretten antok under henvisning til nyere norsk rettspraksis fra ulike områder at slike ansvarsbegrensninger «kan settes til side ved mislighold av utbedringsplikten, herunder det at utbedringen ikke blir gjennomført innen utløpet av et rimelig tidsrom». Rederiets krav på heving og erstatning ble derfor gitt medhold. I forhold til kjøpsloven § 42 måtte det antas at «anleggets funksjonsdyktighet er en egenskap ved anlegget som må ansees tilsikret», og ansvaret var for så vidt objektivt.

Alt dette stemmer med min egen oppfatning av norsk rett.¹⁰ Ved vurderingen av Wingull-dommens betydning for et rederis rett til å heve kontakten med verkstedet kan det imidlertid være grunn til å sammenholde saken med voldgiftsdommen i *Fernbay*-saken (ND 1974.27). Der vant rederiet ikke frem, men på det tidspunkt rederiet fremsatte sine krav var det ikke klart på samme måte som i Wingull-saken at gearet var ubrukelig eller i tilfelle ikke kunne utbedres innen rimelig tid.

Den store økning i antallet av lystbåter har naturlig nok aktualisert spørsmål vedrørende sjøfartslovgivningens anvendelse på lystbåter. At reglene om rederansvar også gjelder for selv forholdsvis små båter har lenge vært på det rene (ND 1973.334 NH og ND 1978.16 SH). Kravet til forsvarlig navigasjon belyses nå i to av årgangens dommer (s. 82 og 266). Etter som det blir vanligere å forsikre lystbåter dukker også sjøforsikringsrettslige (s. 168) og bergningsrettslige spørsmål opp. En dom av Agder lagmannsrett (s. 325) om utmålingen av bergelønn kan tyde på at domstolene vil følge en forholdsvis restriktiv linje på dette området.

Lystbåter

Oslo, April 1981

Erling Selvig.

¹⁰ *Selvig* i Knoph's Oversikt over Norges Rett, 8. utg. 1980, s. 377 og 386, om kjøpsl. § 42 se s. 372.