



# Kommentarer til Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender 2018–2022 (I)



# HOVEDSPONSORER

*Trykk på logo for å komme til hjemmeside*

 **SKULD**

**VINGE**

**simonsen  
vogtwig**

**WIKBORG | REIN**



**Gorrissen Federspiel**

Vil du være med å støtte utgivelsen av Nordiske Domme, vennligst kontakt:

Benedicte Haavik Urrang  
E-post: [burrang@nordisk.no](mailto:burrang@nordisk.no)  
Mob. +47 481 15 528

# BIDRAGSYTERE

Trykk på logo for å komme til hjemmeside



Norges  
Rederiforbund  
Norwegian  
Shipowners'  
Association

**KVALE**

**Bech·Bruun**

**NJORD**  
LAW FIRM

**WERKS**  
ADVOKATER



**SETTERWALLS**

**Chouette**



**HPP ATTORNEYS**



**PROCOPÉ & HORNBERG**

**Rågmark & Partners**

## Tips:

- Denne PDF'en er søkbar.
- Husk å søke etter begreper på både norsk, svensk, dansk og evt. engelsk for å få alle treff.
- Avgjørelsene publiseres også på [www.lovdatab.no](http://www.lovdatab.no).
- Kommentar-utgaver på Lovdata finnes ved å søke på «Nordiske Domme kommentar» i søkefeltet.
- Alle elektroniske hefter vil bli publisert løpende på vår hjemmeside [www.nordisk.no](http://www.nordisk.no) hvor man også kan melde seg på distribusjonslisten.
- Eldre årganger (p.t. 1900-1929, nyere årganger kommer) av Nordiske Domme er scannet inn av Sjørettsbiblioteket og finnes her: [Nordiske Domme i Sjørettsbiblioteket – Sjørettsbiblioteket](http://Sjørettsbiblioteket) ([sjorattsbiblioteket.se](http://sjorattsbiblioteket.se))
- Vi mottar gjerne tips om relevante voldgiftsavgjørrelser, og disse kan publiseres i anonymisert form ved behov.
- Anbefalt henvisningsmetode til Nordiske Domme:  
ND-[årstall]-[domsnummer] para. x. Eks. ND-2018-1 para 22.

# INNHold

|  | <i>Side</i> |
|--|-------------|
| <b>1 Globalisering av skipsfarts- og transportområdet</b>      | <b>8</b>    |
| 1.1 Globaliserte transportmarkeder                             | 8           |
| 1.2 Restrukturering av transportindustrien                     | 8           |
| 1.3 Samarbeidprosjekter og tilknyttet virksomhet               | 9           |
| 1.4 Nye markedsaktører   | 9           |
| 1.5 Ringvirkninger   | 10          |
| 1.6 Mangfold og samvirke i kontraktspraksis                    | 10          |
| 1.7 Totalleverandøransvar og flerpartsforhold                  | 11          |
| 1.8 Risiko og ansvar i internasjonal skipsfart                 | 11          |
| 1.9 Et globalisert handelssamkvem under press                  | 12          |
| 1.10 Kommentarene ND 2018-2022 (I)                             | 12          |
| <b>2 Internasjonal domsmyndighet og lovvalg</b>                | <b>13</b>   |
| 2.1 Et EU/EØS-basert regelverk                                 | 13          |
| EUs Brussels I- og Rom-forordninger                            | 13          |
| 2.2 EU-forordningenes rolle i nordisk rett                     | 14          |
| <b>3 Brussels I/Lugano-regelverket</b>                         | <b>16</b>   |
| 3.1 Brussels I/Lugano-regelverket i hovedtrekk                 | 16          |
| Unntak fra hovedreglene  | 16          |
| Særlige saksområder  | 16          |
| 3.2 Sektor-konvensjoner  | 17          |
| CMR-verneting  | 17          |
| Arrestverneting  | 18          |
| 3.3 Konkursunntaket  | 18          |
| Konkursunntaket ved grenseoverskridende virksomhet             | 19          |
| <b>4 Kontraktsverneting</b>                                    | <b>20</b>   |
| 4.1 Oppfyllelsesstedet   | 20          |
| Godstransporter  | 20          |
| Befraktningsforhold  | 21          |
| Avtalt kontraktsverneting                                      | 22          |
| 4.2 Kontraktsverneting i konsernforhold                        | 22          |
| 4.3 Rammekontrakter i konsernforhold                           | 23          |
| Dansk konsernsamarbeid   | 23          |
| Regress-søksmål mot transportørene                             | 25          |
| 4.4 Transportørens regress-søksmål mot undertransportør        | 25          |
| 4.5 Brussels I art. 25 og sjøloven § 310                       | 26          |
| 4.6 Brussels I art. 25 og transportøransvaret i konsernforhold | 27          |
| 4.7 Rekkevidden av ND-2021-28 DH                               | 28          |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>5 Skadestedsverneting</b>  | <b>29</b> |
| 5.1 To ulike skadestedsverneting                                      | 29        |
| Handlingsstedet og skadevirkningsstedet                               | 29        |
| Rederigruppen som skadelidte og skadevolder                           | 29        |
| Særskilt alminnelig formueskade                                       | 30        |
| 5.2 Skadestedsverneting og lovvalg                                    | 31        |
| 5.3 Skadestedsverneting i konsernforhold                              | 32        |
| Søksmål mot morforetak med datterforetak                              | 32        |
| Samarbeid mellom datterforetak i ulike konserngrupper                 | 33        |
| <b>6 Kumulasjonsverneting</b>   | <b>35</b> |
| 6.1 Et alternativt verneting  | 35        |
| 6.2 Kumulasjonsverneting for transportforetak i EU/EØS-området        | 36        |
| Saksøker med bosted utenfor Lugano-området                            | 36        |
| CMR-transporter   | 37        |
| 6.3 Særlig om kumulasjonsverneting og rederens kollisjonsansvar       | 37        |
| Statens kumulasjonsbegjæring  | 39        |
| ND-2022-9 LG skapte en høyst ukklar situasjon                         | 40        |
| Brexit, Lugano og tvistel. § 4-8                                      | 41        |
| Norsk domsmyndighet og lovvalg  | 41        |
| Forliksavtalen i Fregatt-saken  | 42        |
| 6.4 Kumulasjonsvernetingets rolle i et globalisert marked             | 42        |
| 6.5 Kumulasjonsverneting for person med bosted utenfor EU/EØS-området | 43        |
| <b>7 Forsikringssaker</b>   | <b>45</b> |
| 7.1 Hovedpunkter  | 45        |
| Streng ordlydstolkning  | 45        |
| Vernetingsavtale i forsikringssaker                                   | 45        |
| 7.2 Ansvarsforsikringssaker   | 46        |
| 7.3 Kumulasjon av ansvarsassurandøren                                 | 46        |
| 7.4 Direktesøksmål mot ansvarsassurandøren                            | 48        |
| EU-rett og dansk rett   | 48        |
| Lugano og norsk lovvalg   | 48        |
| Lugano, Brussels I og norsk fal. § 7-6                                | 49        |
| Norsk domsmyndighet ved internasjonale direktesøksmål                 | 50        |
| Subrogasjon av krav etter ansvarsforsikring                           | 51        |
| Vernetingsavtaler   | 51        |
| 7.5 Foreldelse av direktekrav   | 51        |
| Avledet direktekrav   | 52        |
| Selvstendig direktekrav   | 52        |
| Er fal. § 8-6 preseptorisk ved ansvarsforsikring?                     | 53        |
| Var fal. § 8-6 fraveket?  | 53        |
| 7.6 Direktekrav og begrenset rederansvar                              | 53        |
| Gard-sakene   | 54        |
| Fal. § 7-6 og sjøl. § 182   | 54        |
| Fregattsaken  | 55        |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>8 Lovvalg</b>  | <b>56</b> |
| 8.1 Utgangspunkter                                      | 56        |
| EUs lovvalgsforordninger                                | 56        |
| Lovvalg og domsmyndighet                                | 56        |
| Skadestedsverneting og lovvalg                          | 57        |
| «Fastere» lovvalgsregler                                | 58        |
| 8.2 En ny dansk tilnærming?                             | 58        |
| 8.3 Rome I og II i møte med dansk kranbilulykke i Norge | 60        |
| 8.4 Irma Mignon-standarden i sjøfartsforhold            | 62        |
| Direktesøksmål mot P&I assurandør                       | 62        |
| Cruiseskip i internasjonal fart som skadested           | 62        |
| Skadestedet – handlingsstedet eller virkningsstedet?    | 63        |
| 8.5 CMR og den svenske veifraktloven                    | 64        |
| <b>Noter til Kommentarer 2018-2022 (I)</b>              | <b>67</b> |

Utgiver: Nordisk Skibsrederforening  
Redaktør: Advokat Benedicte Haavik Urrang  
Redaksjonskomite: Prof. Dr. jur. Erling Selvig (Norge), advokat Jonas Rosengren (Sverige), justitierådet i Högsta domstolen Svante O. Johansson (Sverige), advokat Lauri Railas (Finland), advokat Johan Casper Hennings (Danmark) og advokat Thomas E. Christensen (Danmark)  
Redaksjonssekretær: Anne Mette Mevik

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender har i over 120 år vært en viktig ressurs for det nordiske sjørettsmiljøet. Domssamlingen har, med støtte fra trofaste sponsorer, blitt utgitt årlig av Nordisk Skipsrederforening. Med moderniseringen av denne samlingen, har den nå blitt tilgjengelig for alle uten kostnad, og det er enklere enn noen gang å bruke den, takket være et søkbart digitalt format. Denne oppdaterte og tilgjengelige ressursen sikrer at den fellesnordiske kunnskapsbasen fortsetter å være et viktig verktøy innen nordisk sjø- og transportrett.

Kommentarene til årgangene 2018-2022 påvirkes av det nye opplegget. En del av dommene fra 2018-2022 er allerede omtalt «forskuddsvis» i kommentarene i ND 2017 (årgangene 2015-2017), også med tilknytninger til kommentarer i ND 2014 (årgangene 2009-2014) og i ND 2012 (årgangen 2009-2012). Kommentarene til 2018-2022 inneholder derfor henvisninger til – og i tilfelle oppdateringer av – tidligere kommentarer.

Teknisk sett innebærer endringene, for det *første*, at henvisninger til dommer i de enkelte årgangene av ND fra og med årgangen 2018 nå baseres på årgang og dommens nummer i denne, f. eks. ND-2018-20, og ikke til det sidetallet hvor dommen er inntatt. Vanlige forkortelser blir fortsatt benyttet for å angi den domstol som har avsagt dommen.

For det *andre* betyr endringen at Kommentarene til dommer løsrives fra utgivelsen av de enkelte årganger, og blir utgitt særskilt med angivelse av utgivelsesåret og ny egen – og vanlig – side-paginering. Henvisning til Kommentarene her blir derfor ND 2022 med angivelse av vanlige sidetall, f. eks. *ND 2022 (1) s. 11*. Henvisningene til kommentarer i ND 2017 og tidligere årganger er fortsatt basert på romerske tall, dvs. med v=5, x=10, l=50 og c= 100, f. eks. ND 2017 s. lxxxvi (=86).

Kommentarene 2018-2022 (I) omhandler avgjørelser om domsmyndighet og lovvalg.

**Erling Selvig**

## 1 Globalisering av skipsfarts- og transportområdet

Domssamlingen var fra først av et bidrag til det nordiske sjølovfelleskapet etablert i 1890-årene. Over årene ble den tilpasset en internasjonalisering av nordisk skipsfart og av lov- og kontraktsregelverket for sjø- og transportvirksomhet med nordisk tilknytning. De store endringene kom i 1950-90-årene som følge av kontinuerlig fellesnordisk import av regelverk basert på engelsk-inspirerte konvensjoner og bransjestandarder for internasjonale fraktavtaler. Dette regelverket preger fortsatt de sentrale delene av gjeldende sjølover. Uavhengig av dette har nye drivkrefter i stor grad endret grunnlaget for internasjonal skipsfarts- og transportvirksomhet. Mye i årgangene 2018-2022 illustrerer nye trender både i kontraktspraksis og rettsregler.

### 1.1 Globaliserte transportmarkeder

I løpet av tre-fire tiår har globalisering av internasjonal økonomi og samhandel ført til sterk vekst i verdenshandelen. Utviklingen medførte klare krav til nye effektive og fleksible transportmåter, transportruter og ruteopplegg for sjø- og landbasert varetransport. Dette endret kontraktspraksis – også på befraktningsområdet, og de tradisjonelle bransjeskiller på transportområdene ble brutt ned. Etter hvert ble gjennomføringen av de enkelte transportoppdrag i stor grad styrt av store transportforetak med brede, allsidige og fleksible tilbud av etterspurte transporttjenester. De nye og betydelige behov for varetransport og fraktavtaler som den globaliserte varehandelen skapte, kunne likevel vanskelig dekkes uten tilgang til nye lett tilgjengelige og effektive *internasjonale markeder* for utbud og etterspørsel av skipsfarts- og transporttjenester og tiltrengt transportkapasitet.

I likhet med de internasjonale vare- og finansmarkeder kom også de nye transportmarkedene til å virke både som reelle markeder for konkrete transportoppdrag og fraktavtaler, og som markeder for certepartier og andre kontrakter for fremtidig levering av ulike former for transportkapasitet. Utstrakt prissikring av transporttjenester og avlastning av markedsrisiko ble en viktig del av markedet. Økningen i volumet av transaksjoner bidro til å sikre transportmarkedenes effektivitet.

### 1.2 Restrukturering av transportindustrien

Globaliseringen av vare- og transportmarkedene og utvikling av EUs indre marked og andre regionale markeder førte til vesentlige endringer i rederiers og andre transportbedrifters internasjonale rammebetingelser og konkurranseforhold. Transportbedriftenes tilpasninger til utviklingen utløste etter hvert omfattende strukturendringer på skipsfarts- og transportområdene, også i nordisk skipsfarts- og transportindustri. Resultatet ble en utvikling fra segmenterte til i stor grad *integreerte markeder for transporttjenester*. Samtidig ble markeds konkurransen generelt påvirket av en betydelig *konsentrasjon av tilbud og etterspørsel fra foretaksgrupper organisert etter konsernmodeller med brede virksomhetsområder*. Fleksibiliteten i konsernmodellene innebar at konserngruppenes virksomhet samlet sett kunne dekkes av et betydelig antall særskilte konsernforetak, vanligvis organisert innenfor en omfattende og lite gjennomsløkt foretaksstruktur. Dermed ble det – uavhengig av tradisjonelle bransjeskiller – langt enklere både å internasjonalisere ulike deler av den samlede virksomheten og å etablere konsernforetak med ulike nasjonale tilknytninger. Sentralt i konsernmodellene var også et holdingforetak til å forestå både den overordnede styring av konserngruppens økonomi og en felles eierstyring av majoritetside konsernforetak med ulike virksomhetsområder og nasjonale tilknytninger, tilpasset utviklingen i vare- og finansmarkedene

På skipsfartsområdet levde likevel det tradisjonelle skillet mellom de enkelte skipenes eierselskaper og rederiets sentrale driftsselskaper fortsatt videre. «Limet» i en rederigruppe ble derfor i stor grad bareboat og andre tidsbefraktningscertepartier som omfattet gruppens eier- eller kontrakts-



kontrollerte transportkapasitet. Reelt ble rederiene derfor oftest omdannet til «bareboat»-rederier hvor holdingforetakene kunne legge grunnlaget for og styre virksomheten i de ulike foretakene i konserngruppen ved interne langvarige befrakningskontrakter innenfor konsernstrategier forankret på gruppenivå. Prinsipielt forble likevel foretakene i konserngruppen egne retts- og ansvarssubjekter i forhold til kontrakt- og lovverket, og den juridiske, selskapsrettslige og økonomiske virkelighet ble derfor ganske så forskjellig.

### 1.3 Samarbeidprosjekter og tilknyttet virksomhet

Konserngruppene ble viktige markedsaktører. Virksomhetsområdet i de enkelte konserngruppene kunne i varierende grad og etter behov også påbygges med «tilknyttede» foretak via krysseie eller andre avgrensede prosjekter og samarbeidsordninger med konserneksterne transportbedrifter. Kontrakter for fremtidig transportkapasitet – inngått i markedet – ble også et fleksibelt og viktig styringsinstrument, dels ved ekspansjon og investering i ny virksomhet, og dels ved avlastning av markedsrisiko knyttet til allerede eier- eller kontraktkontrollert transportkapasitet.

### 1.4 Nye markedsaktører

En ny og viktig gruppe av markedsaktører var transportforetak med brede og allsidige tjenestetilbud, men med lite av egne transportmidler i forhold til omfanget av foretakenes virksomhet. De nye aktørene kunne basere virksomheten på markedstransaksjoner ved å handle både som «egenhandler» eller «investor» i fremtidig transportkapasitet, noe også etablerte rederier og andre transportbedrifter i varierende grad gjorde. Kontraktssikret kapasitet ga foretakene også grunnlag for å møte forventede transportbehov ved selv å overta tilgjengelige transportoppdrag eller ved å overdra ervervede transportrettigheter til andre transportbedrifter. Domssamlingens årganger fra de siste 20 årene viser at dette ble en meget viktig del ikke minst av dansk og annen nordisk transportindustri.<sup>1</sup>

En betydelig del av denne gruppen av nye markedsaktører var transportforetak som egentlig var resultat av en gradvis omdanning og reorganisering av tradisjonelt frittstående spedisjons- og mellommannsforetak med brede kontaktflater til transportkunder. Formålet var å utnytte dette som grunnlag for ny og utvidet egen transportvirksomhet basert på «egenhandel» og «investering» i fremtidig transportkapasitet i transportmarkedet. Kontraktssikret kapasitet gjorde det mulig for foretakene å møte forventede transportbehov og konkurranse fra etablerte transportbedrifter ved enten selv å overta tilgjengelige transportoppdrag, eller ved å overdra ervervede transportrettigheter til andre transportbedrifter.

En annen – og nok generelt viktigere gruppe – var resultatet av at de enkelte rederikonsernegruppene etter hvert valgte generelt å styrke sin stilling i markedet ved et *eget markedsføringsapparat* etablert i nye eierkontrollerte transportforetak. I konkurranse med andre aktører skulle slike foretak få overtatt kundenes transport- og befrakningsoppdrag med ansvar for å få organisert, skaffet eller utført etterspurte transportoppdrag. Vanligvis ble enkelttransporter overtatt *enten* som transportør i egen regi med adgang til – etter behov – å engasjere interne eller andre undertransportører helt eller delvis til utførelsen, *eller* som speditør eller annen mellommann for å få skaffet nødvendig transportkapasitet for oppdragsgiverens regning ved fraktavtale med interne eller andre transportforetak tilgjengelig i markedet. Konserngruppenes markedsapparat påvirket dermed i stor grad valget av transportører og transportruter for viktige varestrømmer i internasjonal varehandel.

## 1.5 Ringvirkninger

Konsernmodellene åpnet for overordnet og koordinert styring av konsernøkonomi, fraktmarkedsrisiko og disponering av gruppens eier- og kontraktskontrollerte transportkapasitet ut fra konsernstrategier tilpasset utviklingen i internasjonale transport- og finansmarkeder. Dette førte etter hvert til en vesentlig økning av *gruppe- eller samarbeidsinterne transportkontrakter* knyttet til eie- eller kontraktssikret transportkapasitet, til dels atskilt fra etablerte transportmarkeder. Det bidro også til økt konsernkonsentrasjon i transportmarkedene.

Konsernkonsentrasjonen i transportindustrien utløste imidlertid mottrekk fra landbasert storindustri og fra internasjonaliserte handelshus med stor aktivitet i ulike varemarkeder. Transportbrukere med store og regelmessige behov for varetransport etablerte derfor egne konsernordninger for kanalisering av sin markedsetterspørsmål av transporttjenester til dekning av så vel aktuelle som fremtidige transportbehov. Det ble ofte etablert varige samarbeid med utvalgte transportforetak. Samarbeidet ble i stor grad også formalisert ved årsbaserte eller flerårige *rammekontrakter* som generelt sikret transportkapasitet for fremtidige transportbehov og fastsatte vilkår for fremtidige transportoppdrag. Også dette forsterket konsentrasjonstendensene i transportmarkedene.

Indirekte fikk markedsutviklingen også virkninger for leverandører *av tjenester tilknyttet internasjonal transportvirksomhet*, f.eks. megler- og mellommannstjenester, lokaltransporter, terminaltjenester og finans- og forsikringstjenester etterspurt av transportbedriftene. Det ble også etablert *særlige finansierings- og forsikringsordninger på gruppenivå* eller for øvrig tilpasset gruppens ulike virksomhetsområder. I sjøforsikring som tradisjonelt var basert på forsikring av enkeltskip, trengtes det nå særlige forsikringer som dekket rederigruppens behov for intern ansvarsdekning for majoritetskontrollerte skip tilsvarende den offshorenæringens gruppebaserte «knock-for-knock» forsikringer vil gi de enkelte foretakene. Det ble derfor økt behov for særlige befrakterforsikringer ved bruk av transportkapasitet sikret ved kontrakter i transportmarkedet.

## 1.6 Mangfold og samvirke i kontraktspraksis

Globalisert samhandel krevde ny og variert kontraktspraksis på skipsfarts- og transportområdet. Det førte til et mangfold av transportkontrakter og kombinasjoner av transportmåter tilpasset utvikling av internasjonale transportnettverk. For transportbedriftene ble det viktig å få utført overtatte transportoppdrag i et samvirke med andre transportører og på grunnlag av transportrettigheter enten hjemlet i egne fraktavtaler eller skaffet etter behov ved nye markedskontrakter (jf. dommer nevnt i note 1). Etter hvert førte konkurranse- og kapasitetsforhold til at transporten av viktige internasjonale varestrømmer i stor grad ble organisert av store rederi- og transportørgrupper via kontrakter som bestemte tilgjengelige transportruter og transportmåter. Behovet for fleksibilitet ble ivarettatt ved kontraktspraksis som også ga vid adgang til å engasjere eller bruke andre transportører til å forestå utførelse av enkelttransporter eller ulike transportavsnitt, eller av rammekontrakter og andre kontrakter for fremtidig transportkapasitet. Mye godstransport ble basert på tidsavgrensede kontrakter for fremtidige transportoppdrag til bruk ved oppdrag fra store konsern- og enkeltkunder med forventede transportbehov eller fra markedsaktører.

Utviklingen i kontraktspraksis førte til at ordinære enkeltavtaler om godstransport fra et avtalt sendested til et avtalt utleveringssted vanligvis egentlig omhandlet en *generisk bestemt transportytelse* hvor utførelsen av avtalt transport og ikke utførelsesmåten ble det sentrale. Transportørens oppgave ble da å sørge for et egnet opplegg for utførelsen og å skaffe de avtaler med undertransportører som trengtes for helt eller delvis å få utført den samlede transport av godset i det enkelte

tilfellet. Grunnlaget for det enkelte transportoppdrag ble derfor ofte en samordnet – horisontal eller vertikal – *kjede* av fraktkontrakter, i stor grad også tilpasset avsnittsutførelse av transporten.

### 1.7 Totalleverandøransvar og flerpartsforhold

Disse forholdene og omfanget av markedsmessig kontraktssikring av fremtidig transportkapasitet har over tid ført til markerte rettslige – og markedsmessige – skiller mellom «kontraherende» og «utførende» transportforetak. En kontraherende transportør får et *totalleverandøransvar* for utførelsen av det transportoppdrag eller de transporttjenestene som transportavtalen med den enkelte oppdragsgiver omhandler, herunder også ansvar for undertransportører og andre som engasjeres til utførelsen. En «utførende» (under)transportør som helt eller delvis overtar et transportoppdrag eller ordner helt eller delvis med utførelsen av selve transporten, er derimot bare ansvarlig i henhold til egen avtale med den kontraherende transportør.<sup>2</sup> I kontraktspraksis forekommer likevel ofte – både ved stykkgodtransport og i befraktningsforhold – at også «undertransportører selv engasjerer egne underfraktførere for å få utført overtatte transportforpliktelser, også ved *kjeder* av fraktavtaler. Den fleksibilitet i så måte som følger av de integrerte transportmarkeder og som er innebygget i fraktavtalene i våre dager, er betydelig.

Grunnlaget for enkelttransporter blir dermed oftest et *flerpartsforhold*. I praksis har dette imidlertid skapt atskillig uklarhet både om ansvarssubjekt og ansvarsforhold på transportområdet, og – ved internasjonale transporter – derfor også om jurisdiksjon- og lovvalgforhold (se nedenfor avsnitt 2). For EU- og EØS-området er det i Brussels I-forordningen (EU) nr. 1215/2012 og Lugano-konvensjonen 2007 fastsatt viktige lovregler om forumtvister.<sup>3</sup> Øvrige problemer blir avklart i rettspraksis, i stor grad basert på kontraktspraksis og internasjonale standardvilkår (f. eks. NSAB 2015), til dels også med bidrag fra de eksisterende sektorbaserte lovverk på skipsfarts- og transportområdet<sup>4</sup>. Nær halvparten av dommene i årgangene 2018-2022 omhandler slike rettstvister.

### 1.8 Risiko og ansvar i internasjonal skipsfart

Globalisert verdenshandel innebar sterk vekst i behovet for varetransport, både sjøtransport og landtransport, også i egnede kombinasjoner med sjøtransport som et hovedelement. Den markerte økningen i internasjonal og interkontinental skipsfart som fulgte, synliggjorde at globalisert skipsfart også medførte betydelig skaderisiko, ikke bare for aktørene innenfor skipsfartssektoren, men også i forhold til andre viktige samfunnssektorer. Dette skapte betydelige interesse-motsetninger, særlig fordi større sjøulykker utsetter kyststater og havområder for betydelige forurensnings- og miljøskader. Etter internasjonal oppfatning skal kostnadene ved slik skader dekkes av skipsfartsnæringen selv, og ikke av skadelidte personer og kyststater som rammes. Omfanget av globalisert skipsfart har gitt bred og sterk – men variabel – tilslutning til denne oppfatningen.

Dommer i årgangene 2018-2022 viser imidlertid at redernes erstatnings- og forsikringsordninger basert på gjeldende internasjonalt regelverk – til dels også sjølovens regler – likevel har svakheter. Regelverket, særlig regelverkets lovfastsatte grenser for ansvar for skader som skip volder, er derfor på ulike måter blitt satt under press. At viktige spørsmål knyttet til gjeldende regelverk ennå ikke er avklart, medfører at også tolkningen av sjørettslige ansvarsregler blir påvirket av interesse-motsetningene. Et kompliserende forhold er videre at rederne dekker skadene ved sjøulykker ved ulike forsikringer for skade på skipet og for ansvar for skader som rammer ulike tredjemenn, til dels også ved lovbasert forsikring. Ved større sjøulykker får reglene om rederansvar vesentlig betydning for erstatningsoppgjøret med de skadelidte. Reelt fastlegger oppgjøret imidlertid også hvilke tap som skal dekkes av ansvarsassurandørene eller i tilfelle ved tapsfordeling mellom ansvars- og skipskaskoassurandørene. Dermed blir også erstatningsoppgjørene som regel også *et*

*flerpartsoppgjør* med de skadelidte, og da er det oftest ikke det eller de involverte rederier, men rederienes assurandører som normalt har nøkkelrollen.<sup>5</sup>

Den sterke veksten i internasjonal skipsfart har også utløst et omfattende regelverksarbeid på internasjonalt og nasjonalt myndighetsplan. Dette har ført til *omfattende myndighetsregulering* – til dels EU/EØS-basert – med nye krav til skipsfartsbedriftene som skal gi økt skipssikkerhet, motvirke sjøulykker og styrke vernet mot forurensning og miljøskader i kyst- og havområder.<sup>6</sup> Internasjonalt sett er derfor organisatoriske og driftsmessige forhold knyttet til moderne skipsfart nå undergitt et ganske så omfangsrikt og komplisert – offentligrettslig og myndighetsstyrt – regelverk. Håndhevelsen skjer normalt ved forvaltningsvedtak og straffebøter, og derfor uavhengig av sjørettslige ansvarsregimer. I enkelttilfeller kan myndighetskravene likevel bli oppfattet som norm for forsvarlig handlemåte og dermed også få virkning for rekkevidden av sjørettslig erstatningsansvar.

### **1.9 Et globalisert handelssamkvem under press**

Den globaliserte samhandel og transport er i senere år blitt truet av omfattende internasjonale handelsrestriksjoner og andre statlige inngrep som rammer i strategisk viktige handels- og transportruter. Hovedårsaken er alvorlige interessemotsetninger, konflikter og krig mellom stater i ulike deler av verden. Resultatet er at etablerte kontraktsforhold har bortfalt eller har krevd omfattende situasjonsbetingede tilpasninger. Internasjonale standardkontrakter er også påbygget med klausuler om plassering/fordeling av ulik inngrepsrisiko. For øvrig har mye av de oppståtte problemer også latt seg rydde opp ved kommersielle partsforhandlinger, men det er å vente at også nordiske domstoler vil få merarbeid. Et første eksempel er *ND-2022-6 Helsingfors* hvor det sentrale spørsmålet var om Ukraina-krigen og EUs russiske sanksjoner utgjorde force majeure i et femårig samarbeidsopplegg mellom to finske transportforetak basert på regulær jernbanetrafikk mellom Finland og Russland. Vi har nok mer i vente, avhengig av hvor lenge uroen vedvarer.

Uavhengig av dette er det i nåsituasjonen lite trolig at de rammer og konkurranseforhold som globalisert skipsfart og transport frembragte, vil gjenoppstå eller bli videreført upåvirket av et møte med en ny virkelighet etter at de verserende internasjonale konflikter er roet ned. Det er vanskelig å tenke seg at behovene for internasjonal handel og transport vil forbli upåvirket. Hva endringene vil kreve eller føre til av brudd eller tilpasninger i kontraktspraksis og rettsforhold frembragt av globalisert handel og transport, kan likevel vanskelig forutsees. Tross dette – og mulige krisetiltak underveis – må vi nok allerede nå regne med at en ny og endret internasjonal situasjonen også vil frembringe nye grunnlag og trender for utviklingen på skipsfarts- og transportområdet. Enn så lenge må nok imidlertid spørsmål knyttet til internasjonalisert varehandel og transport fortsatt i hovedsak håndteres ved bruk av den foreliggende juridiske «verktøykassen» slik den nå er sammensatt. Dette gir utgangspunktet for kommentarene her til ND 2018-2022.

### **1.10 Kommentarene ND 2018-2022 (I)**

Omfanget av dommer fra perioden 2018-2022 er ganske så omfattende. Jeg har derfor her – i en første del – valgt å konsentrere meg om dommer som gjelder spørsmål knyttet til *internasjonal domsmyndighet og lovvalg*. Resultatet er avsnittene 2 til 8. Resten som gjelder materielt sjø- og transportregelverk kommer senere på høsten.

## 2 Internasjonal domsmyndighet og lovvalg

Nordiske domstolars domsmyndighet i internasjonale tvister har lenge vært – og er fortsatt – et sentralt område i domssamlingen. Globalisert skipsfart og transport medfører mye uklarhet i ansvarsforholdene (foran avsnitt 1). Dette gir økt adgang til i enkelttilfeller å reise søksmål mot parter i ulike stater og til dels på ulike grunnlag. «Forumshopping» er blitt en viktig juridisk «idrett». En kreditor kan i stor grad velge å reise søksmål mot den part og ved domstol i den stat hvor utsikten til å vinne frem synes størst. Fritt frem er det likevel ikke. Den domstolen som mottar søksmålet, må ut fra reglene i domstolsstaten først avgjøre om den har domsmyndighet til å behandle søksmålet. I de fleste stater er internasjonal domsmyndighet normalt avgrenset ved krav til saksforholdets og/eller den saksøkte parts tilknytning til søksmålsstaten. Dessuten er det i internasjonale tvister domstollandets lovvalgsregler som utpeker det lands rett som i tilfelle skal anvendes i rettsforholdet mellom partene.

For saksøkeren er det ofte ikke lett å forutse hva reglene i søksmålsstaten vil føre til. Regler som kan sette grenser for «forumshopping» fra kreditors side, blir dessuten svært ofte påberopt av saksøkte parter som *et førsteforsvar* mot de krav søksmålet omfatter. Fasisvar er likevel mangelvare. Ofte blir resultatet derfor omfattende og isolerte tvister som i tid må avgjøres av domstolen *før* selve realitetsavgjørelsen av søksmålet. Dette er likevel ikke alltid bortkastet tid. Avgjørelser av tvist om jurisdiksjon og lovvalg er viktige for partene fordi dermed fastlegges rammer og grunnlag for selve pådømmelsen av søksmålet. Indirekte kan avgjørelsen også påvirke partenes forventning og risiko knyttet til mulig sluttresultat i så stor grad at de også får et nytt og sikrere grunnlag for igjen å vurdere om det tross alt ikke vil være en fordel, eller best, å få søksmålet avsluttet ved partsforhandlet forlikavtale. Det fremgår av kommentarene nedenfor at det derfor heller ikke er uvanlig at store og kompliserte saker deretter blir avsluttet ved forlik.<sup>7</sup>

### 2.1 Et EU/EØS-basert regelverk

Internasjonalt sett er de nasjonale regler og prinsipper om domsmyndighet og lovvalg preget av betydelig usikkerhet og atskillige ulikheter. Fraværet av fastere og lett anvendelige regler er påtakelig. Innenfor EU-området er dette søkt motvirket på to måter.

#### EUs Brussels I- og Rom-forordninger

Ved Brussels I-forordningen (EU) nr. 1215/2012, som med få endringer viderefører (EU) nr. 44/2001, er det fastsatt et EU-felles regelverk om *verneting og gjensidig anerkjennelse av dommer*. Der fastlegges og fordeles de enkelte medlemsstatenes domsmyndighet ved *krav til saksøktes eller saksforholdets tilknytning til søksmålsstaten*, og ved regler som stenger for, eller *motvirker, parallelle søksmål og uforenelige rettsavgjørelser i ulike EU-stater*. Ved denne fordelingen mellom medlemsstatene av internasjonale domsmyndighet i det felles indre marked, legges det generelt til rette for gjensidig anerkjennelse av søksmål og rettsavgjørelser i de enkelte medlemsstater. Dette anses svært viktig for markedets virkemåte. Formålet er derimot ikke å oppnå eller sikre at også *det materielle resultatet* skal bli det samme uavhengig av ved hvilken EU-stats domstol et søksmål blir reist og pådømt.<sup>8</sup>

Brussels I er altså ikke til hinder for at et søksmål om internasjonale rettsforhold kan bli pådømt etter regler som varierer med domstolsstaten. Behovet for rettslikhet og ensartede avgjørelser innenfor EU-området – uavhengig av domstolsstat – er imidlertid søkt ivaretatt ved supplering av Brussels I-regelverket med utførlige *EU-felles lovvalgsregler*, fastsatt ved Rom I- og Rom II-forordningene. Rom I-forordningen (EU) nr. 593/2008 inneholder reglene for kontraktsrettslige

forpliktelser, mens Rom II-forordningen (EU) nr. 864/2007 gjelder lovvalget for fordringer utenfor kontraktsforhold. Formålet med felles lovvalgsregler er å unngå at lovvalget i internasjonale tvister skal variere med domstolsstaten, men generelt preges EUs lovvalgsregler likevel av en grad av fleksibilitet som er ganske fremmed for Brussels I-regelverket.

## 2.2 EU-forordningenes rolle i nordisk rett

EUs Brussels I (2001/2012) og Rom I- og II-forordningene – som tolket av EU-domstolen – er direkte anvendelige og gjeldende rett i *EU-statene Danmark, Finland og Sverige*. Dette har stor praktisk betydning også for skipsfarts- og transport-områdene. De fire EU-forordningene er derimot ikke del av EØS-avtalen og derfor *ikke bindende for Norge*. EU-domstolens tolkningspraksis er heller ikke bindende for norske domstoler ved avgjørelse av jurisdiksjon- og lovvalgsspørsmål. I norsk rett er derfor situasjonen en noe annen – i hvert fall rent formelt – enn i dansk, finsk og svensk rett.

De norske lovreglene om internasjonal domsmyndighet og anerkjennelse av dommer bygger fullt ut på reglene i *Lugano-konvensjonen 2007*. Regelverket i Lugano-konvensjonen er utformet som så å si en «blåkopi» av regelverket i EUs forordning (EU) nr. 44/2001, og konvensjonen også tiltrådt av EU og alle EU/EØS-statene. Det norske Lugano-regelverket svarer derfor fullt ut til fellesreglene for hele EU/EØS-området. Det har her liten betydning at de få mindre endringene som forordningen (EU) nr. 1215/2012 gjennomførte i Brussels I (2001), ikke er inntatt i Lugano-regelverket.

Lugano-regelverket – og dermed Brussels I (2001) – gjelder som norsk lov og er i sin helhet gjennomført i norsk rett ved tvisteloven §§ 4-8, 18-1 og 19-6.<sup>9</sup> For Norge virker derfor Lugano-konvensjonen som et separat «tillegg» til selve EØS-avtalen. I rettspraksis er det også for lengst klart fastslått av Høyesterett at EU-domstolens tolkninger av Brussels I-regelverket skal tillegges meget stor vekt ved norsk *lovtolkning* av Luganos tilsvarende regler.<sup>10</sup> Det legges derfor også stor vekt på nordisk rettspraksis som *anvender* EU-reglene, noe bl.a. ND-2007-370 NH viser.

*EUs lovvalgforordninger* (Rome I og II) omfattes ikke av EØS-avtalen, og er derfor ikke bindende for Norge. Regelverkene i Rome I- og II-forordningene er heller ikke på annen måte direkte gjort til del av norsk lovgivning, og generelt har Rome I og II hittil fått begrenset direkte betydning for norsk lovvalgrett. Regelverkene i Rome I og II står for en detaljert regelbaserte tilnærming til lovvalgsspørsmålene som prinsipielt låser lovvalget til *forhåndsfastsatte* tilknytningsforhold. Dette lar seg ikke forene med den langvarige norske rettspraksis på lovvalgsområdet bygget på «Irma-Mignon»-prinsippet. Med dette som utgangspunkt har Høyesterett i løpet av det siste tiåret gjentatte ganger fastslått at oppgaven ved lovvalget – der det ikke finnes lov, sedvane eller andre fastere regler – er å finne frem til *den stat som det enkelte rettsforholdet etter en totalbedømmelse har sin sterkeste eller nærmeste tilknytning til*.<sup>11</sup> I rettspraksis fremtrer derfor Irma Mignon-prinsippet nå som en *rettslig standard* av generell rekkevidde som – slik den nå er formulert av Høyesterett – har en helt sentral stilling i norsk lovvalgsrett. Dette gjelder lovvalg for rettsforhold både i og utenfor kontraktsforhold. I likhet med EU-forordningene skiller det likevel ved anvendelsen av Irma Mignon-standard mellom lovvalg som gjelder kontrakter, og lovvalg for skadeserstatningsansvar utenfor kontrakt, jf. *HR-2024-1117-A* (avsnitt 44-51).

Generelt er det lite av «fastere» lovvalgsregler i norsk lovvalgsrett. Irma Mignon-prinsippet har nok ofte ført til at skadestedets rett skal anvendes, men heller ikke dette er en «fast» lovvalgsregel (*HR-2021-955-A* og senest *LB-2022-124606*). Ved uløste lovvalgsspørsmål kan det ved anvendelsen

av Irma Mignon-standarden i rettspraksis likevel også bli lagt vekt på enkeltregler i Romeforordningene basert på de tilknytningspunkter som – *innenfor rammen av Irma Mignon-standarden* – er relevante ved vurderingen av til hvilken stat rettsforholdet må antas å ha sin nærmeste tilknytning, jf. *HR-2024-1117-A* (avsnitt 55-60). Reglene i Rome I og II anses altså ikke som «fastere» lovvalgsregler i forhold til Irma Mignon-standarden som eger seg for *direkte* anvendelse (nedenfor avsnitt 8.3). Også ellers blir det fremhevet at de generelt formulerte alternative reglene i Rom II art. 4 nr. 3 og 4 og i Rom I art. 4 nr. 3 må antas å føre til det samme lovvalg som Irma Mignon-formelen.<sup>12</sup>

Lovvalgsspørsmål omtales nedenfor i avsnitt 8. Kommentarene i avsnittene 4 til 7 viser imidlertid at lovvalget ofte kan bli viktig også i jurisdiksjonssammenheng.

## 3 Brussels I/Lugano-regelverket

### 3.1 Brussels I/Lugano-regelverket i hovedtrekk

Hovedformålet med Brussels I/Lugano-regelverket er å fastlegge i hvilken stat innenfor EU/EØS-området det kan reises søksmål i internasjonale saker mot *personer med bosted i EU- eller EØS-stat*. Hovedreglene i Brussel/Lugano art. 2 er at person som har bosted innenfor EU/EØS-området (1) bare kan saksøkes ved domstol i egen bostedsstat, og (2) at søksmål derfor heller ikke kan reises ved domstol i annen medlemsstat med mindre andre regler i Brussels/Lugano gir hjemmel for dette (art. 3). Blir det i EU/EØS-stat reist søksmål mot *person med bosted utenfor EU/EØS-området*, skal spørsmål om domsmyndighet avgjøres etter domstolsstatens nasjonale regler (art. 4), i norsk rett reglene i tvistel. §§ 4-3 flg.

#### Unntak fra hovedreglene

Av ulike grunner inneholder Brussels I/Lugano-regelverket likevel flere og ganske vide unntak fra hovedregelen om at søksmål mot personer med bosted i EU/EØS-området skal reises ved domstol i bostedsstaten. Praktisk viktige hensyn tilsier at søksmål *alternativt* skal kunne reises mot personer med bosted i EU/EØS-området etter de bredt formulerte reglene i Lugano artiklene 5 og 6 (Brussels I art. 7 og 8) om «kontraksverneting», «skadestedsverneting» og «kumulasjonsverneting» (nedenfor avsnitt 4 til 6). I samsvar med internasjonal kontrakspraksis – også på transportområdet – kan vernetings-reglene i Brussels I/Lugano som hovedregel dessuten fravikes ved avtale som er inngått slik reglene i art. 23 krever, og som gir domstol i en medlemsstat eksklusiv kompetanse til å pådømme tvister i et bestemt rettsforhold. I tillegg er det fastsatt egne – uttømmende og eksklusive – regler for enkelte særskilte saksområder (se straks nedenfor)

Det er den alminnelige oppfatning – basert på EU-domstolens praksis – at regelverket i Brussels I om verneting og internasjonal domsmyndighet gjelder uavhengig av om *saksøkeren* ved søksmål reist mot person med bosted i EU-området, selv har bosted innenfor eller utenfor EU-området. Brussels I som har direkte virkning i EU-statene, stiller ikke vilkår om saksøkerens tilknytning til EU. Da det tilsvarende spørsmålet i forhold til Lugano-konvensjonen ble avgjort i *ND-2012-274 NH*, var det ikke like klart om dette var avgjørende for EUs tolkning av Brussels I. Høyesterett kom derfor – ut fra vanlig traktattolkning – til at en part uten bosted i en Lugano-stat ikke hadde noen *konvensjonsfastsatt* rett til å få reist søksmål ved norsk Lugano-verneting.<sup>13</sup>

Grunnlaget for tolkningen av Lugano i *ND-2012-274 NH* er imidlertid svekket ved nyere avgjørelser av EU-domstolen, og nå også i norsk rettspraksis (*ND-2020-14 LA*), jf. *HR-2021-902-U*.<sup>14</sup> Praktisk sett er spørsmålet av begrenset rekkevidde. Saksøker med bosted utenfor Lugano-området kan likevel normalt reise norsk søksmål etter *tvistelovens* alminnelige vilkår om rettslig interesse (loven § 1-3), norsk verneting (loven §§ 4-4 flg.) og saksforholdets tilknytning til Norge (loven § 4-3). At Luganos regelverk ikke hjemlet søksmålsadgang, var derfor ikke til hinder for at søksmålet omhandlet i *ND-2012-274 NH*, etterpå kunne fremmes i *Rt-2013-1089* etter *tvistelovens* regler fordi saksøkte hadde norsk verneting og saksforholdet en tilstrekkelig tilknytning til Norge.<sup>15</sup>

#### Særlige saksområder

Brussels I/Lugano kap. 1 avsnittene 3 til 5 inneholder *særskilte* uttømmende og *eksklusive* regler om verneting for forsikringssaker, forbrukerkontrakter og individuelle arbeidsavtaler som i hovedsak er bygget over samme lest. Hovedformålet er å styrke rettsvernet for forsikringstaker, forbruker eller arbeidstaker som den svakere part i rettsforholdet, og disse regelverkene kan derfor ikke fravikes ved vernetingsavtale inngått *før* tvist er oppstått. For saker om *forsikring* betyr dette



at en forsikringstaker etter eget valg kan reise søksmål mot forsikringsgiveren ved domstol *enten* i forsikringsgiverens bostedsstat *eller* i forsikringstakerens egen bostedsstat, og at forsikringsgiveren derfor bare kan saksøke en forsikringstaker i dennes bostedsstat (art. 9 og 12). Ved ansvarsforsikring gjelder dessuten at forsikringsgiveren kan saksøkes ved domstol for skadestedet (art. 10 og 11), jf. ND-2017-445 DH som gjengir og bygger på EU-domstolens tolkning i C-368/16. Reglene for forsikringssaker omtales nedenfor i avsnitt 7.

### 3.2 Sektor-konvensjoner

Etter Brussels I/Lugano art. 67 skal EU/EØS-statene fortsatt ha adgang til å anvende særskilte regler om vernetting og anerkjennelse av dommer på *særskilt avgrensede saksfelter* («specific matters») når reglene er fastsatt i eller i henhold til internasjonale konvensjoner som medlemsstatene har tiltrådt. Dette unntaket er viktig på skipsfarts- og transportområdet. Unntaket omfatter de særlige reglene om vernetting og domsmyndighet som er inntatt i konvensjonen om arrest av skip 1952 og i veifraktkonvensjonen (CMR) 1961, men derimot ikke 1976/1996-konvensjonen om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav (ND-2005-631 DH).

#### CMR-verneting

I nordisk rett foreligger det derfor – uavhengig av Brussels I/Lugano-regelverket – «CMR-verneting» i CMR-konvensjonsstat der godset etter avtalen skal overtas eller utleveres av fraktføreren (CMR art. 31, veifraktl. § 42 annet ledd). I stater som har tiltrådt CMR-konvensjonen, gjelder CMRs uttømmende vernettingsregler med forrang i forhold til reglene om domsmyndighet i Brussels I/Lugano-regelverket. Reglene om domsmyndighet i CMR art. 31 kan heller ikke fravikes ved avtale eller suppleres f.eks. av Brussels I/Lugano (art. 8/art. 6) om kumulasjonsverneting.<sup>16</sup> Derimot har CMR ikke særlig regler om litispensens og forening av søksmål for krav som er så nært forbundet at det er ønskelig å forene dem til felle behandling og felles avgjørelse, som tilsvarende Lugano art. 27 til 30 (Brussels I art. 29 til 32), og disse reglene kan derfor også omfatte søksmål basert på CMRs regelverk. Det samme gjelder Brussels I/Lugano-regelverkets utførlige regler om gjensidig anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer avsagt i medlemsstatene.

Dette illustreres nå av ND-2021-20 SØHa. Det legges der til grunn at CMR inneholder regler om litispensens for søksmål som bygger på samme grunnlag og er mellom samme parter (CMR art. 31 nr. 2), men derimot ikke har regler om forening av søksmål og litispensens av krav som er innbyrdes sammenhengende, og som motsvarer Brussels I art. 30 (= Lugano art. 28). Saken omhandlet en vanlig CMR-transport av gods mellom to foretak i Samsung-konsernet overtatt av et dansk transportforetak, men da godset ble stjålet, oppsto det flere tvister om CMR-ansvar innbyrdes både mellom de to Samsung-foretakene og mellom flere europeiske undertransportforetak. Tvistene hadde allerede ført til ulike – men ikke pådømte – søksmål reist av og mellom de involverte parter ved kompetente hollandske domstoler.

Ett av Samsung-foretakene reiste senere søksmål ved bostedsvernetinget for det danske transportforetaket som hadde påtatt seg transportoppdraget. Det danske foretaket krevd søksmålet avvist fordi det var så nær innbyrdes sammenheng mellom det danske søksmålet og de sakene som allerede verserte i Nederland at det var ønskelig å få alle sakene forente og behandlet og avgjort samtidig for derved å unngå risiko for uforenelige avgjørelser ved særskilt pådømmelse, jf. Brussels I art. 30 nr. 2 (Lugano art. 28). *Retten* var enig i dette og viste til ND-2003-218 DH. De hollandske sakene var i tid «first seized» med litispensensvirkning etter Brussels I art. 29, og samtlige saker kunne derfor forenes til samlet avgjørelse ved hollandsk domstol. Søksmålet i Danmark ble følgelig avvist etter Brussels I art. 30 nr. 2.

### Arrestverneting

Arrestkonvensjonen fastsetter internasjonale regler om arrest av skip til sikring av sjørettslige krav mot skipets rederi, og er gjennomført i sjøl. kap. 4. Konvensjonen art.7 har også en regel om «arrestverneting» som åpner for søksmål på arreststedet om det krav arresten gjelder, jf. tvistel. § 4-5 femte ledd. Selv om Brussels I/Lugano ikke har egne regler om arrestverneting, har dette verneting lang tradisjon og fortsatt stor betydning i internasjonal skipsfart. Unntaket i Brussels I/Lugano art. 67 gir derfor forrang til regler om arrestverneting i konvensjonsstatene.<sup>17</sup> Ved arrest kan skadelidte og tjenesteleverandører sikre mulige krav mot rederiet normalt *før* det utenlandske skipet går fra den stat der kravet oppsto, og deretter få pådømt kravene ved arrestdomstolen. Dette er viktig ved større sjøulykker, se *ND-2018-13 NH Full City* (ND 2017 s. xix flg.) og *ND-2022-9 LG MT Sola/KNM Helge Ingstad* (nedenfor avsnitt 6.3), samt ved ordinær levering av bunkers (*ND-2018-24 SøHa*) eller bukseringstjenester (*ND-2022-22 VL*).

Arrestkonvensjonen gjelder generelt for arrest av skip til sikring av sjørettslige krav (sjøl. § 92). Det kan derfor foretas arrest av skip ved norsk domstol selv om rederiet og skipet allerede er omfattet av utenlandsk (russisk) konkurs og konkursbeslag (*ND-2021-9 LH*). En utenlandsk konkurs stenger normalt ikke enkeltforfølgning av krav mot en debitor i Norge.<sup>18</sup> Derimot kan det ikke foretas arrest av skip som eies eller brukes av en fremmed stat, og som utelukkende brukes til statsformål av offentligrettslig art.<sup>19</sup> Det samme gjelder i dansk rett, se *ND-2021-30 VL*, som gjaldt arrest av et statseid russisk skip til sikring av krav oppstått under et cruisetokt, men som – da arresten ble begjært – ble benyttet av en statseid forskningsinstitusjon til statsformål av ikke forretningsmessig art.

### 3.3 Konkursunntaket

Brussels I/Lugano art. 1 nr. 2b) inneholder et generelt unntak for konkurs og insolvensbehandling av foretak mv. Domsmyndighet i tvister innenfor dette saksområdet bestemmes derfor ikke etter vernetingsregler i Brussels I/Lugano-regelverket, men i stedet etter de nasjonale jurisdiksjonsregler i den enkelte medlemsstat. Enkeltregler i Brussels I/Lugano må derfor – uavhengig av ordlyd – tolkes med de unntak som følger av regelverkets virkeområde.

Rekkevidden av konkursunntaket – hvilke av de ulike tvister som kan oppstå i konkurssammenheng, og som vernetingsreglene i Brussels I/Lugano dermed ikke gjelder for – fremgår imidlertid ikke klart i art. 1 nr. 2b).<sup>20</sup> I EU-domstolens første tolkingsuttalelse i C-133/78 *Gourdain* sies det kun generelt at saker ved en konkursbehandling er unntatt dersom «de direkte utspringer av konkursen og har en nær tilknytning til en sak om konkurs». Hva dette innebærer, er senere søkt presisert av EU-domstolen i ulike enkeltsaker, som har fått stor betydning også for norsk rett på konkursområdet.

I *Rt-1996-25* som bygger på EU-domstolens tolkning i *Gourdain*, sies det at «konkursunntaket [i Lugano] er begrenset til tvister som reguleres av og skal bedømmes etter insolvensrettslige regler» og at «[f]ormålet med konkursunntaket er at konkurstypiske spørsmål skal avgjøres i konkurslandet». I *ND-2017-194 NH*, hvor EU-domstolens praksis og *Gourdain* utgjorde en tungtveiende rettskilde, ble *Rt-1996-25* i hovedsak lagt til grunn som god latin. Det ble der også uttalt generelt at «tvister med tilstrekkelig tilknytning til konkurs bør undergis konkurslandets domsmyndighet». Videre var konklusjonen i *ND-2017-194 NH* at en tvist mellom et norsk konkursbo og et nederlandsk foretak med pant i fordringer i bo-massen, var omfattet av konkursunntaket, og at boets søksmål mot foretaket – etter tvistel. § 4-3 – også var undergitt norsk domsmyndighet når konkurs var åpnet i Norge.<sup>21</sup> I *HR-2019-623-U* ble det lagt til grunn at det etter

tvistel. § 4-3 også forelå norsk domsmyndighet i saker mot utenlandske foretak om omstøtelse i konkurs åpnet i Norge. Deretter – i *HR-2020-2175-F* – er rekkevidden av Luganos konkursumntak og av norsk domsmyndighet i konkurssaker ytterligere avklart på grunnlag av avgjørelsen av EU-domstolen i *C-47/18 Riel*.

### **Konkursunntaket ved grenseoverskridende virksomhet**

*HR-2020-1275-F* gjaldt et dansk forsikringselskap som i grenseoverskridende virksomhet hadde overtatt skadeforsikring for et norsk foretak som dekket bl.a. foretakets ansvar for arbeidstakernes yrkesskader etter loven om yrkesskade-erstatning. Etter at forsikringselskapet var slått konkurs i Danmark, reiste en arbeidstaker *norsk* fastsettelsessøksmål mot selskapet. Konkursboet krevde søksmålet avvist fordi Luganos konkursumntak måtte medføre at forsikringskravet skulle meldes i og behandles av selskapets konkursbo i Danmark og pådømmes ved dansk domstol.

Med henvisning til *ND-2017-194 NH* la *Høyesterett* til grunn at søksmål som gjaldt fordeling av et konkursbos midler var omfattet av Brussels I/Luganos konkursumntak slik dette var blitt tolket av EU-domstolen i *C-133/78 Gourdain* og i formålsparagrafene til Brussels I (EU) 1215/2012. EU-domstolen hadde i *C-47/18 Riel* senere klart bekreftet at prøving av krav mot et konkursbo var omfattet av konkursumntaket, og i *HR-2020-1275-F* ble *Riel* direkte anvendt som en meget «tungtveiende» rettskilde. Det ble derfor lagt til grunn at det norske søksmålet ikke var undergitt norsk domsmyndighet *fordi kravet som var omfattet av konkursumntaket, manglet tilstrekkelig norsk tilknytning* etter tvistel. § 4-3 når konkursen var åpnet i utlandet.

I *HR-2020-2175-F* ble det derimot – i motsetning til *Rt-1996-25*, men som i *ND-2017-194 NH* – videre lagt til grunn at det ikke fulgte av konkursumntaket i Lugano at unntatte krav også skal avgjøres etter reglene i den stat hvor konkurs er åpnet. Domsmyndighet for krav unntatt fra Luganos regelverk, måtte generelt bli bestemt etter de nasjonale jurisdiksjonsreglene i domstolsstaten som her var Norge. I EUs «Solvency II»-forsikringsdirektiv (2009/138/EF) som var del av EØS-avtalen, fastsatte art. 274 nr. 2 bokstav g) at anmeldelse av krav og fordeling av midler i insolvente forsikringsforetak skulle bestemmes etter konkurslandets lov, men regelen var ennå ikke gjennomført i norsk rett, og avklarer heller ikke om dette *lovvalget* i tilfelle skal få betydning også for spørsmålet om domsmyndighet. I alle tilfelle konkluderte *Høyesterett* ganske enkelt at søksmålet i *HR-2020-2175-F* skulle avvises fordi *ingen norsk domstol hadde domsmyndighet i saken*. Konklusjonen er i samsvar med *rettens* tolkning av tvistel. § 4-3 som – utenfor Lugano-området – generelt gjør norsk domsmyndighet betinget av at saksforholdet har tilstrekkelig tilknytning til Norge.

Etter *min* oppfatning bekrefter *HR-2020-1275-F* et hovedsynspunkt når det gjelder *grensen mellom Lugano-regelverket og norske jurisdiksjonsregler*. At spørsmål om norsk domsmyndighet i saker *utenfor* Lugano-området skal løses etter reglene i tvisteloven, var tidligere også lagt til grunn i *Rt-2013-1089*, jf. *ND-2012-274 NH*.<sup>22</sup> En annen sak er at konklusjonen i *Rt-2013-1089* ble at et søksmål i Norge uten norsk vernetting hjemlet i Lugano, likevel kunne fremmes fordi saksøkte og saksforholdet hadde norsk vernetting etter reglene i tvistel. § 4-5, jf. § 4-3. Men i *HR-2020-1275-F* stengte altså tvistel. § 4-3 for norsk domsmyndighet i et søksmål utenfor Lugano-området ganske enkelt fordi *saksforholdet* manglet norsk tilknytning når konkurs var åpnet i utlandet.

I forhold til *ND-2017-194 NH* betyr derfor *HR-2020-1275-F* – i kortform – at det ikke er en oppgave for norske domstoler å avgjøre jurisdiksjons- og lovvalgsspørsmål knyttet til *utenlandsk konkurs*. Dette er spørsmål som i tilfelle må avgjøres av domstolene og etter reglene i den stat der konkurs åpnes, i den aktuelle saken av danske domstoler etter danske jurisdiksjons- og lovvalgsregler.

## 4 Kontraktsverneting

### 4.1 Oppfylleelsesstedet

I saker om *kontraktsforpliktelser* kan søksmål reises ved saksøktets bosted etter Lugano art. 2 eller – alternativt – etter art. 5 nr. 1 i den EU/EØS-stat der den forpliktelsen tvisten gjelder, skal oppfylles, f.eks. på betalingsstedet for avtalt vederlag (*Rt-2008-1008*) eller leveringsstedet for en solgt aksjepost (*HR-2018-936-U*). For kontrakter som gjelder utførelse av tjenester er det i art. 5 nr. 1 b) særskilt fastsatt at oppfylleelsesstedet skal anses å være *det sted i en konvensjonsstat der tjenesten er utført eller skal utføres*. Dette ble avgjørende i *ND-2020-20 SøHa* som gjaldt skipsreparasjon ved et spansk verft, og i *ND-2021-29 SøHa* som gjaldt levering av skipsdesign i Danmark.

Bestemmelsen i Lugano art. 5 nr. 1 b) gjelder også for *tjenestekontrakter på transportområdet*. For tjenester tilknyttet transport, f. eks. hente-, omlasting- og terminaltjenester, er det oftest klart hvilken stat utførelsen av tjenesten er knyttet til. I praksis er det likevel ikke like lett å *stedfeste* selve utførelsen av de ulike *transportforpliktelser* som internasjonale fraktavtaler kan omfatte.

#### Godstransporter

Ved utførelsen av internasjonale godstransporter kan så vel godsets sendested som dets utleveringssted etter transportavtalen bli sett på som stedet hvor transportørens oppfyller sin transportforpliktelse. Her trengs en avklaring. I våre dager gjelder dette både vanlige terminal-til-terminal og dør-til-dør transport, og særlig når flere transportører og ulike transportmåter inngår i utførelsen av den enkelte transport.

*ND-2015-63 Vasa* gjaldt en *kombinert* terminal-til-terminal transport fra Finland til England som omfattet en kombinasjon av finsk veitransport, internasjonal sjøtransport og engelsk veitransport. Der ble det engelske utleveringsstedet for godset lagt til grunn som oppfylleelsesstedet, og følgelig ble lasteskadesøksmålet på det finske sendestedet avvist. Men det var ikke siste ord i saken. Den finske høyesterett forela spørsmålet om tolkningen av Brussels I art. 5 nr.1 for EU-domstolen. I C-88/17 (= *ND-2018-29*) ble det uttalt at ved transport «in several stages, with stops, and by a number of means of transport» kan søksmål mot transportøren *etter saksøkeren valg* reises ved domstol enten på sendestedet eller på utleveringsstedet. Det avgjørende var at transportøren – som ved internasjonal flytransport – utfører en viktig del av transporttjenesten også der transporten begynner.<sup>23</sup> *ND-2015-63 Vasa* ble deretter opphevet, og EU-domstolens tolkning og finsk domsmyndighet ble lagt til grunn ved ny behandling i *ND-2020-4 Vasa*. Der ble selve ansvaret for lasteskaden som var oppstått under biltransporten i England, likevel bestemt etter engelsk rett, som – i dette tilfellet – førte til samme resultat som finsk rett. Regler om domsmyndighet var altså ikke bestemmende for lovvalget.<sup>24</sup>

Etter *min* oppfatning bør EU-domstolens tolkning i C-88/17 også legges til grunn når et vanlig dør-til-dør- eller terminal-til-terminal-transportoppdrag blir utført som *gjennomgangstransport*, uavhengig av om denne utgjør en kombinert transport eller ikke. Også ved enkle stykkgodstransporter som blir utført uten omlasting underveis, gjelder at søksmål kan reise enten på sendestedet eller på utleveringsstedet, jf. sjøl. § 310, veifraktl. § 42 og CMR art. 31, med mindre avtalen har en bindende forumklausul etter Lugano art. 23 eller CMR art. 33.<sup>25</sup>

### Befraktningsforhold

Reglene om kontraktsverneting i Lugano art. 5 nr. 1 (Brussels I art.25) gjelder også ved søksmål mot foretak med bosted i EU/EØS-stat grunnet på kontrakt om befraktning av skip. Dette har likevel beskjeden betydning i praksis fordi det vanlige er at befraktningkontrakter inneholder egne forumklausuler som oppfyller kravene i Lugano art. 23 eller til en gyldig voldgiftsklausul. Er dette ikke tilfellet, vil nok oppfyllelesstedet etter art. 5 nr. 1 variere med hvilken forpliktelse etter befraktningsforholdet som tvisten gjelder. For tvist om fraktkrav blir derfor betalingsstedet etter avtalen avgjørende, men har befrakteren plikt til å utpeke «sikker» laste- eller lossehavn, utgjør den utpekte havnen oppfyllelesstedet (jf. *ND 2020- 7 NH*). Oppfyllelesstedet for rederens forpliktelser kan imidlertid ellers variere med befraktningsformen.

Ved *reisebefraktning*, hvor rederens hovedforpliktelse er å utføre en avtalt transport, oppstår samme spørsmål som ved stykkgodstransport, men er lasteskaden oppstått på reisen etter avgang fra lastehavnen, er det lett å komme til at lossehavnen normalt anses som oppfyllelesstedet. Sjøl. § 310 gjelder ikke ved befraktning av skip.

Også ved *tidsbefraktning* kan godstransporten være det sentrale, men vanligvis er rederens forpliktelse å utføre befrakterens ordrer når det gjelder selve bruken av skipets transportkapasitet i certepartperioden. Dette skaper problemer i forhold til kontraktsverneting i Lugano art. 5 nr. 1.

*ND-2010-1 Gøta Hovrett* (anke til SH frafalt) viser dette. Tidscertepartiet i saken ble hevet av den tyske bortfrakter som følge av den svenske befrakterens mislighold ved tidsfraktbetalingen. Tvisten som gjaldt bortfrakterens krav på tidsfrakt og tapt fortjeneste (frakttap) pga. at certepartiet falt bort, var omfattet av en engelsk voldgift mot befrakteren og det svenske rederiet som var befrakterens morforetak. Morforetaket reiste negativt fastsettelsessøksmål i Sverige mot den tyske bortfrakteren for å få fastsatt at det ikke hadde tiltrådt certepartiet, men dette søksmålet ble avvist fordi det etter Lugano art. 5 nr.1 og 3 ikke forelå svensk Lugano-verneting for fraktkravet og fastsettelsessøksmålet.

*Retten* la til grunn at tidscertepartiet var en løpende tjenesteavtale omfattet av Lugano art. 5 nr. 1b) annet strekpunkt, og at det forelå verneting for tvisten i den stat der befrakterens og skipets plikter etter certepartiet skulle oppfylles. I tilfeller hvor certepartiets fastområde var vidt og skipet i certepartperioden utførte en rekke reiser med havneanløp i ulike stater, forelå det imidlertid atskillige, men ulike alternativer for forumvalget. Ingen av disse hadde likevel ikke en slik kobling mellom tvist og domstol at vilkåret for verneting på annet sted enn i den tyske saksøktes bostedsstat var oppfylt. Det fulgte da av Lugano art. 5 nr. 1 c) at betalingsstedet for tidsfrakten var oppfyllelesstedet for den fraktforpliktelse tvisten gjaldt, men at fraktbetalingsstedet var svensk ble ikke godtgjort. Det forelå derfor ikke svensk kontraktsverneting og domsmyndighet for morforetakets fastsettelsessøksmål.

Et andre hovedspørsmål i *ND-2010-1 Gøta Hovrett* var om kravet på frakt og frakttap likevel kunne fremmes ved søksmål mot det svenske morforetaket. I fastsettelsessøksmålet hevdet morforetaket at det ikke hadde tiltrådt certepartiet og dets voldgiftsklausul som part, og at foretaket heller ikke hadde noe ansvar bygd på selskapsrettslig «ansvarsgjennombrudd». Videre ble det anført at etter EU-retten kunne krav som ikke var basert på kontrakt, men grunnet på «ansvarsgjennombrudd», fremmes som krav om erstatning utenfor kontraktsforhold omfattet av Lugano art. 5 nr. 3. *Retten* kom imidlertid til at selv etter en vid EU-autonom tolkning ville ikke art. 5 nr. 3 omfatte alle krav som ikke var grunnet på kontrakt, og som i svensk rett ble regnet

som krav på «erstatning utenfor kontraktsforhold».<sup>26</sup> Morforetakets søksmål ble derfor avvist fordi det ikke forelå verken svensk oppfyllelsessted etter Lugano art. 5 nr.1 eller svensk skadestedsverneting etter Lugano art. 5 nr. 3 for morforetakets negative fastsettelsessøksmål.<sup>27</sup>

### **Avtalt kontraktsverneting**

I internasjonale kontraktsforhold er det vanlig at det i den enkelte fraktkontrakt er fastsatt ved hvilken domstol eller ved hvilket lands domstoler søksmål om oppståtte tvister skal reises. Etter Lugano art. 23 er det klart at eksklusive forumklausuler slår igjennom overfor de *alminnelige* vernetingsreglene i konvensjonen (art. 2 til art. 7) Forutsetningen for dette er etter art. 23 nr. 1 at kontraktens forumavtale gjelder et bestemt rettsforhold hvor minst en av partene har bosted i medlemsstat. Dessuten kreves at avtalen er inngått særskilt eller skriftlig, eller på en måte som er i samsvar med allment kjent handelsbruk og vanligvis benyttes i den type kontrakt som er inngått, f.eks. er inntatt i etablerte standardvilkår som er gjort til del av transportavtalen eller certepartiet. Kontraktsverneting i art. 5 nr. 1 mister derfor sin betydning i tilfeller der begge parter – slik art. 23 angir – må anses å ha akseptert en forumklausul som fraviker Luganos vernetingsregel, men rekkevidden av art. 23 blir normalt bestemt ved streng tolkningspraksis.<sup>28</sup>

Dette betyr at oppfyllelsesverneting i Lugano art. 5 nr. 1 også får betydning dersom det etter avtaledokumentene er tvil om tvister skal avgjøres ved et avtalt forum. *ND-2020-20 SøHa* viser dette fordi det var ikke nok at det i reparasjonstilbudet fra det spanske verftet generelt var henvist til verftets standardvilkår når avtaledokumentene verken viste til standardvilkårene i sin helhet eller særskilt til forumklausulen der. Heller ikke i *ND-2021-29 SøHa* var kravene i art. 23 oppfylt fordi det var usikkert om det skipsdesignarbeid tvisten gjaldt, utgjorde et særskilt oppdrag eller var omfattet av en samarbeidsavtale mellom partene og forumavtalen der. I begge sakene ble derfor oppfyllelsesverneting etter Lugano art. 5 nr. 1 lagt til grunn. En forumklausul er heller ikke til hinder for at ikke-kontraktsrettslige søksmål basert på illojal handlemåte i forbindelse med kontraktens inngåelse eller gjennomføring fremmes etter Lugano art. 5 nr. 3 (nedenfor avsnitt 5.1).

## **4.2 Kontraktsverneting i konsernforhold**

Kravene til gyldige vernetingsavtaler i Lugano art. 23 kan skape særlige problemer når et transportforetak i konsernforhold overtar oppdrag omfattet av en rammekontrakt eller annen etablert samarbeidsordning for *fremtidig levering av transporttjenester* til viktige transportkunder, f.eks. en storbedrift med datterforetak, som kan ventes fortløpende å få nye transportbehov. I kontraktspraksis vektlegges ikke alltid behovet for klare linjer. Selv om de kontrakter og standardvilkår som benyttes av transportforetakene, oftest har egne forumklausuler, kan det oppstå problemer når transportforetaket – som vanlig i våre dager – overlater utførelsen av mottatte oppdrag helt eller delvis til andre transportører eller leverandører. Dette skyldes dels at transportører som engasjeres, vanligvis blir tredjemenn i forhold til avtaleopplegget, og dels at dette er foretak som også utsteder egne fraktbrev eller avtaledokumenter med avvikende forumklausul og/eller andre vilkår for sin del av transporttjenestene.<sup>29</sup>

*ND-2020-23 SøHa* gir et enkelt eksempel på dette. Saken gjaldt et søksmål mot foretak i Vestas-konsernet. Et belgisk foretak hadde inngått rammeavtale for havnearbeider med Vestas' franske datterforetak ved avtale som fastsatte belgisk verneting og samtidig viste til Vestas standardvilkår for konsernets «port operations» med dansk verneting. Vestas hevdet derfor at den franske ramme-avtalen også omfattet havnearbeidet utført av det belgiske foretaket for Vestas' tyske datterforetak, og dermed åpnet for søksmål også ved dansk verneting, men dette førte ikke frem.

I en verden hvor virksomheten i store transport- og industrikonserner normalt forstås av særskilte datterforetak og engasjerte transportforetak etablert i høyest forskjellige jurisdiksjoner, er det generelt viktig at de enkelte konsernstrukturer eller samarbeidsordninger ikke uten videre gis gjennomslag som er egnet til å svekke etablerte kontraktsposisjoner. Brussels I/Luganos regler om *kontrakst- og kumulasjonsvern*ing, sett i sammenheng med det markert skille mellom *kontraherende og utførende* transportør som følger av etablert kontraktspraksis (foran avsnitt 1 ved note 2), utgjør derfor praktisk sett en viktig ramme for håndteringen av svært mange av de jurisdiksjonstvister kontraktspraksis på transportområdet medfører. Ny dansk rettspraksis knyttet til forumtvister viser samlet sett også at det ved anvendelsen av Brussels I/Lugano regelverket legges avgjørende vekt på de etablerte kontraktsposisjoner, se *ND-2021-31 SøHa*, *ND-2020-19 SøHa* og *ND-2021-28 DH*, som alle omtales nedenfor i avsnitt 4.3 og 4.4.

### 4.3 Rammekontrakter i konsernforhold

*ND-2021-31 SøHa* gjaldt en transport omfattet av Arla Food rammekontrakt med transportforetaket MSC (Danmark), basert på NSAB 2015 og dansk forumklausul. MCS DK hadde ved booking-note bekreftet et oppdrag fra Arla om transport av ost i kjølecontainer fra Vejle via Århus til Arlas datterforetak i Midtøsten. MCS DK engasjerte dansk veifraktfører til fortransporten til Århus, og utstedte også som «agent» for konsernforetaket MCS-Mediterranean et konnossement med engelsk forumklausul for sjøtransporten fra Århus. Men det ble aldri noe av sjøtransporten. I Vejle var containertemperaturen satt for høyt, og da containeren ble levert i Århus var ostepartiet fordervet og måtte kondemneres. Eccos vareassurandør erstattet skaden og reiste dansk regress-søksmål mot MSC-foretakene som forgyeves viste til konnossementet og dets forumklausul, og påsto søksmålet avvist.

*Sø- og handelsretten* la til grunn at MSC DK hadde overtatt Arlas oppdrag som transportør etter rammeavtalen, og ikke som agent for MSC Mediterranean. Det utstedte konnossementets vilkår gjaldt derfor ikke for oppdraget. *Retten* viste også til at MSC DK heftet som transportør for hele oppdraget og – etter NSAB 2015 § 3 B – derfor også for de undertransportører som MSC engasjerte til utførelsen av transporten. Lasteskaden kunne imidlertid ikke knyttes til den sjøtransport MCS Mediterranean skulle ha utført som undertransportør, og dette foretaket ble derfor frifunnet.

#### Dansk konsernsamarbeid

I *ND-2020-19 SøHa* hadde det danske konsernet Ecco Sko kjøpt et parti sko fra sitt datterforetak i Thailand, og gitt oppdrag til transportforetaket Damco (DK) – Eccos faste samarbeidspartner i Danmark – om containertransport av partiet til Hamburg. Damco DK utstedte straks fraktfaktura til Ecco som også fastsatte at NSAB 2015 skulle gjelde for oppdraget. Transporten ble av Damco DK – som via sitt morforetak Damco (Nederland) var del av Maersk-konsernet – kontraherte videre til Maersk Lines som senere overlot transporten til MSC Mediterranean. Eccos container ble sendt via Malaysia og der lastet for transport til Hamburg med «MSC London», eiet av Sveits-rederiet Dezzan. På reisen oppsto brann i to containere på skipet, og Eccos container ble under slukningsarbeidene påført store vannskader. Da skipet kom til Hamburg, utleverte Dezzan samtlige containere til lasteierne, men uten å kreve fellehavarioppgjør og lasteiebidrag for skader og slukningskostnader.

Etter at «MCS London» var kommet til Hamburg, og Ecco også hadde mottatt sin container i Tønder (DK), hadde Damco DK utstedt et sjøfraktbrev som «agent of the Carrier» Damco (NL). Fraktbrevet viste generelt til vilkårene i «current Damco bill of lading» hvor det var inntatt en

engelsk lovvalgs- og forumklausul. Ecco som ble kjent med brann- og vannskadene på skopartiet først da containeren var mottatt i Tønder (DK), fikk skopartiets verdi erstattet av sin vareassurandør Codan. Basert på NSAB 2015 søkte Codan/Ecco regress hos Damco (DK) og Dezzan som reder for «MCS London», og krevde skopartiets verdi *fullt ut erstattet i fellehavari* (et lasteskadekrav ville bli begrenset etter sjøl. §§ 276 og 280). Regresskravet ble ikke vurdert av Damco (DK), men oversendt til Damco (Sverige) som håndterte lasteskader, og kravet ble avvist med henvisning til vilkårene i Damcos sjøfraktbrevet og standard-konnossement. Det søksmål Codan senere reiste mot Damco DK og Dezzan i Danmark, ble derfor også møtt med avvisningspåstand. Men dette førte ikke frem.

*Sø- og handelsretten* fastslo først kort at søksmålet mot Damco DK var reist ved rett vernetting. Damcos avvisningspåstand var fremsatt først i det avsluttende prosesskrift i saken, og etter reglene i rettspleieloven § 248 var dette for sent. Etter *min* oppfatning er dette opplagt også rett nok. Selv om det ikke forelå dansk kontraktsvernetting etter Lugano art. 5 nr. 1, hadde Codan/Ecco rett til å reise dansk regress-søksmål mot Damco DK ved transportforetakets danske bostedsvernetting (Lugano art. 2). I så fall ville det imidlertid også oppstå spørsmål om konnossementets engelske vernetingsklausul utgjorde gyldig vernetingsavtale etter Lugano art. 23. Dette var spørsmål som *Retten* selvsagt ikke trengte å gå inn på eller avgjøre når det var tilstrekkelig å fastslå at Damcos avvisningspåstand var fremsatt for sent etter rettspleielovens regler, jf. også Lugano art. 24. At sjøfraktbrevet og forumklausulen ikke utgjorde en del av fraktavtalen med Ecco, og derfor *ikke* kunne påberopes av Damco (DK) og Dezzan, fremgår likevel klart nok også av de øvrige deler av dommen.

*Retten* påpekte at bakgrunnen for Eccos transportoppdrag var at Ecco og Damco DK hadde hatt et lengre transportsamarbeid, likevel uten å fastsette hvilke avtalevilkår som skulle gjelde for enkeltoppdrag fra Ecco. Damco DK's fraktfaktura for det oppdrag saken gjaldt, fastsatte imidlertid at vilkårene i NSAB 2015 skulle gjelde, og Damcos sjøfraktbrev og konnossementsformular var derfor ikke del av oppdragsavtalen. Fraktbrevet var heller ikke utstedt av Damco DK selv, men på vegne av Damco NL som oppdraget ble overlatt til. Damco DK hadde verken i fraktfakturaen eller for øvrig vist til at vilkårene i sjøfraktbrevet skulle gjelde for transportoppdraget fra Ecco. Etter *min* oppfatning er det derfor også klart at et sjøfraktbrev utstedt i etterhånd – etter brannen og utleveringen av containeren – ikke kunne medføre noen endring av det rettsforhold som var etablert mellom Ecco og Damco DK (jf. foran avsnitt 4.2 ved note 29).

*Retten* kom videre til at reglene om sjøtransport i «Nettverks klausulen» i NSAB 2015 § 2 (tidl. NSAB § 23), som både Damco DK og Dezzan påberopte, heller ikke kunne føre til anvendelse av vilkårene i sjøfraktbrevet. Vilårene der var ikke «almindeligt forekommende transportvilkår», dvs. i forhold til avtalen mellom Ecco og Damco DK basert på NSAB 2015. Her må nok *Retten* ha bygget både på ordlyden i Lugano art. 23 nr. 1 c) og på en omfattende rettspraksis om tolkningen av nettverksklausulen i NSAB, særlig *ND-2012-304 DH*.<sup>30</sup> *Retten* konstaterte videre derfor at sjøfraktbrevets forumklausul heller ikke kunne påberopes av Dezzan som undertransportør, og at Dezzan – som følge av at det forelå dansk vernetting for søksmålet mot Damco DK – hadde dansk kumulasjonsvernetting etter Lugano art. 6 nr. 1, jf. nedenfor avsnitt 6.1.

I *ND-2020-19 SøHa* ble Codans regresskrav gitt medhold. York-Antwerpen-regel III medførte at skade på gods ved slukking av brann om bord med vann kan kreves erstattet i fellehavari. Dezzan var kjent med brannen på skipet og skaden på Eccos container, men forsømte sin plikt som reder ved å unnlate å gi Ecco varsel om dette. Ecco ble som lasteier dermed reelt fratatt retten til å



kreve sine tap erstattet ved felleshavaribidrag *før* de øvrige godspartiene ble utlevert fra skipet, jf. sjøl. § 465. Skipets øvrige last ville ha stått for vel 99 % av lastens bidragsverdi i felleshavari, og Dezzan ble derfor pålagt å erstatte hele verdien av Eccos sko-parti med et helt ubetydelig fradrag. Videre ble Damco DK pålagt solidarisk ansvar med Dezzan fordi etter NSAB 2015 § 3 B heftet Damco for foretak engasjert til å få utført oppdraget fra Ecco, og Damco DK fikk også medhold i regresskravet mot Dezzan.

#### **Regress-søksmål mot transportørene**

ND-2021-31 SøHa og ND-2020-19 SøHa gjaldt begge *regress-søksmål mot transportøren* reist av lasteeieren og av den vareassurandør som ved å dekke transportskaden hadde trådt inn i lasteeierens krav etter transportavtalen. Begge dommene gjaldt også en sak hvor utførelsen av transportoppdraget var helt eller delvis satt bort til undertransportør, og hvor undertransportøren selv deretter hadde fått utført ulike deler av transporten av internt eller eksternt engasjerte undertransportører. dommene viser at i så fall er transportøren fortsatt ansvarlig for hele transporten og for engasjerte undertransportører, og at både vareassurandøren og vareeieren – og transportøren – kan reise regress-søksmål også mot en engasjert undertransportør ved *kumulasjonsverneting* etter Lugano art. 6 nr. 1 og 2 ved domstol der søksmålet mot transportøren er reist (nedenfor avsnitt 6.2). Om det er materielt grunnlag for et regresskrav mot undertransportøren, bestemmes – innenfor rammen av transportavtalen – likevel i stor grad av de vilkår og ansvarsregler som gjelder for undertransportavtalen.<sup>31</sup>

#### **4.4 Transportørens regress-søksmål mot undertransportør**

Har transportøren reist *et eget regress-søksmål* direkte mot sin engasjerte undertransportør, blir situasjonen til dels en annen. Regress-søksmålet er da *frikoblet* fra transportkundens/vareassurandørens lastekravssøksmål mot transportøren basert på transportavtalen. I så fall er avtalegrunnlaget for transportørens søksmål mot undertransportøren den avtale som er inngått mellom transportøren og den engasjerte undertransportøren. Ulik kontraktspraksis og ulike forumklausuler kan da skape problemer. Dette kan også få betydning i forhold til reglene om kumulasjon i Brussels I/Lugano art. 6. Det er ikke gitt at transportøren da har adgang til å trekke undertransportøren – og sitt regress-søksmål mot ham – inn i det søksmål transportkunden og vareassurandøren allerede har reist mot transportøren.

*ND-2021-28 DH* bekrefter dette. Bakgrunnen for saken var en fraktavtale mellom to danske konserner inngått i Danmark. Det danske transportforetaket DVS Air & Sea A/S hadde «som transportør» påtatt seg en containertransport for Nilfisk A/S fra Shanghai til Danmark av et vareparti som Nilfisk hadde kjøpt i Kina. DVS' kinesiske datterforetak inngikk deretter avtale i Shanghai med Maersks kinesiske datterforetak om at transporten til Danmark skulle utføres av Maersk A/S. Maersks datterforetak utstedte – som agent for Maersk A/S som (under)transportør – eget sjøfraktbrev for transporten som anga DVS DK som mottaker og henviste til Maersk-konsernets standardvilkår med engelsk forum- og lovvalgklausul. Under transporten utført i regi av Maersk forsvant godset, og Nilfisk fikk sitt tap dekket av vareassurandøren Codan. Deretter reiste Codan/Nilfisk lasteskadesøksmål i Danmark mot DVS (DK) som hadde dansk bosteds- og oppfylleelsesverneting. Da DVS (DK) deretter trakk sitt krav mot Maersk A/S som regressansvarlig inn i saken ved kumulasjon etter Brussels I art. 8 (nå art. 6), krevde Maersk DVS' kumulasjons-søksmål avvist fordi fraktbrevet utstedt for Maersks transport fra Shanghai til Danmark hadde engelsk forumklausul.

*ND-2021-28 DH* omhandler bare Maersks påstand om avvisning av DVS' kumulasjonssøksmål, og dommen omhandler derfor ikke Codan/Nilfisks lasteskadekrav i hovedsøksmålet mot DVS DK. *Højesteret* fastslo kort – med henvisning til landsrettens begrunnelse (ikke inntatt i ND) – at det ved sjøfraktbrevet utstedt av Maersks datterforetak i Kina, var blitt inngått avtale med DVS' datterforetak om at Maersks standardvilkår og – i samsvar med Brussel I art. 25 – at vilkårenes engelske forumklausul skulle gjelde for den transport som ved Shanghai-avtalen ble overtatt av Maersk.

Deretter ble det sentrale spørsmål i saken om forumklausulen var ugyldig etter den danske sjøl. § 310 første ledd fordi den utgjorde en *forhåndsavtale* som begrenset saksøkerens rett til ved eget valg å reise dansk søksmål ved avtalt utleveringssted og ved saksøktes hovedkontor. Sjøl. § 310 femte ledd fastsatte imidlertid at reglene i § 310 ikke skal gjelde når annet følger av Brussels I- forordningen. Av EU-domstolens praksis fulgte at Brussels I art. 25 (nå art. 23) om vernetingsavtaler gjaldt for søksmål om tvister i internasjonale rettsforhold selv om begge parter i saken var bosatt i samme stat. Shanghai-avtalen mellom DVS DK og Maersk hadde også slik utenlandsk tilknytning at reglene i art. 25 fikk anvendelse. Den engelske forumklausulen i sjøfraktbrevet kunne derfor ikke tilsidesettes etter sjøl. § 310 første ledd, og Maersk fikk medhold i sin påstand om at DVS' kumulasjonssøksmål skulle avvises.

Etter *min* oppfatning er det avgjørende i *ND-2021-28 DH* at *i forholdet mellom DVS DK og Maersk A/S* skal Maersks ansvar som DVS' undertransportør for det lasteskadeansvar DVS som transportør var påført ved tapet av Nilfisks vareparti, bestemmes av de vilkår avtalen i Shanghai fastsatte for transportoppdraget overtatt av Maersk. Forumklausulen i det utstedte sjøfraktbrevet ble derfor avgjørende også for hvor DVS' søksmål mot Maersk som DVS' undertransportør kan reises.

Dette forutsetter likevel at klausulen – og standardvilkårene – er avtalt på en måte som fyller kravene i Brussels I art. 25. Uten at det fremgår direkte i dommen, må derfor *Højesteret* ha lagt til grunn at vilkårene i sjøfraktbrevet utstedt i Shanghai av Maersks datterforetak som agent for Maersk A/S, utgjør standardvilkår som oppfyller kravene i art. 25 nr. 1 bokstav c) og er «allment kjent blant og regelmessig fulgt av dem som inngår slike kontrakter i tilsvarende typer av kontrakter». Maersks hovedsynspunkt var at sjøfraktbrevet gjaldt en fraktavtale for internasjonal varetransport fra Shanghai til Danmark inngått på vanlig måte mellom to kinesisk-etablerte foretak i Shanghai. *Højesteret* var enig i at DVS var bundet av denne avtalen. DVS' argumenter som i hovedsak var knyttet til den fraktavtalen DVS og Nilfisk hadde inngått i København, førte altså ikke frem. Etter *min* oppfatning må det også være riktig at *vurderingen* av om vilkåret i Brussels I art. 25 nr. 1 bokstav c) er oppfylt, må baseres på det som vil være *vanlig avtalepraksis i Shanghai* der den konkrete fraktavtalen ble inngått.

#### **4.5 Brussels I art. 25 og sjøloven § 310**

Det følger av *ND-2021-28 DH* at etter Brussels I art. 25 kan DVS' søksmål mot Maersk som undertransportør ikke reises verken ved Maersks danske bosted- eller oppfyllelsessted (art. 4 og art. 7 nr. 1) eller ved kumulasjon etter art. 8 der sakens hovedsøksmål mot DVS DK var reist. Sjøl. § 310 første ledd, jf. femte ledd, måtte derfor vike for reglene om eksklusive vernetingsavtaler i Brussels I art. 25. Selv om DVS DK som transportøren etter fraktavtalen med Nilfisk og etter dansk rett også heftet for Maersks handlemåte som undertransportør, ble derfor resultatet at Maersks ansvar som undertransportør overfor DVS DK etter avtalen i Shanghai, vil bli bestemt av engelsk domstol etter engelsk rett.

Den norske og danske sjøl. § 310 er i alt vesentlig utformet på samme måte, likevel slik at den norske bestemmelsen viser til Lugano-konvensjonen i stedet for til Brussels I-forordningen. Etter mitt syn må imidlertid forholdet mellom Lugano art. 23 om vernetingsavtaler og sjøl. § 310 bli løst etter norsk rett på samme måte som i ND-2021-28 DH. Regelen er at EU-domstolenes tolkningspraksis normalt er avgjørende også i Lugano-saker pådømt av norsk domstol. En annen sak er at dette vil stride mot hovedbegrunnelsen for sjøl. § 310, som opprinnelig la stor legger vekt på om det avtalte utleveringsstedet ligger i nordisk stat eller ikke.<sup>32</sup>

#### 4.6 Brussels I art. 25 og transportøransvaret i konsernforhold

Etter *min* oppfatning har ordlyden i Brussels I art. 25 nr. 1 bokstav c (nå art. 23) svært meget til felles med i NSAB 2015 § 2 (tdl. § 23) om «alminnelig forekommende og anerkjente transportvilkår». Som nevnt foran avsnitt 4.3, ble det i *ND-2020-19 SøHa*, jf. *ND-2012-304 DH*, lagt til grunn at transportdokumentet utstedt av undertransportøren ikke var omfattet av bestemmelsen i NSAB, og at vilkårene i dokumentet derfor heller ikke fikk virkning for den kontraherende transportørens ansvar. Ut fra dette kan det synes som om *ND-2021-28 DH* avviker fra de synspunkter som – basert på Brussels art. 25 – ble lagt til grunn i *ND-2020-19 SøHa*. Begge sakene gjaldt den rettslige betydning av et sjøfraktbrev utstedt av foretak i Maersk-konsernet som inneholdt henvisning til det standardkonnossement Maersk A/S benytter i sin virksomhet. Årsaken til at resultat og begrunnelse i *ND-2020-19 SøHa* og i *ND-2021-28 DH* likevel er forskjellig, er – etter *min* oppfatning – imidlertid ikke ulik rettslig vurdering, men derimot at de sjøfraktbrevene som ble utstedt for henholdsvis Damco DK og Maersk A/S, hadde ganske *ulik tilknytning* til fraktavtalene for de transporter som de to dommene er knyttet til. *Avtalegrunnlaget* for de krav som ble fremmet i de to sakene, er derfor også forskjellig.

I motsetning til *ND-2021-28 DH* gjaldt *ND-2020-19 SøHa* et søksmål mot Maersk -foretaket Damco DK basert på det oppdrag som Damco (DK) hadde overtatt som kontraherende transportør etter egen transportavtale med Ecco Sko. *Avtalegrunnlaget* for Eccos oppdrag omfattet ikke vilkårene i det sjøfraktbrev som Damco NL senere utstedte for den sjøtransport som ble utført av Dezzan som Damcos undertransportør. I forhold til den fraktavtale Maersk-foretaket Damco DK hadde inngått med Ecco i Danmark, var dette sjøfraktbrevet ikke «alminnelig forekommende og anerkjente transportvilkår» etter NSAB 2015 § 2, og sjøfraktbrevet inngikk derfor heller ikke som del av avtalen mellom Ecco og Damco DK.

I *ND-2020-19 SøHa* forelå det altså – uavhengig av kravene i Brussels I art. 25 – *ingen avtale* som kunne gi Damco DK, eller Dezzan, som Damcos undertransportør, rett til å påberope Maersks standardkonnossement og den engelske forumklausulen som grunnlag for avvising av Codan/ Eccos to regress-søksmål mot Damco og Dezzan. Når Ecco/Codan hadde reist dansk søksmål mot Damco DK, hadde derfor Dezzan som Damcos undertransportør også dansk kumulasjonsverneting etter Brussels I art. 8 (nå art. 6) for Ecco/Codans regress-søksmål Dezzan, og dermed også for det regress-søksmålet mot Dezzan som Damco DK reiste fordi Damco etter NSAB 2015 hadde solidarisk ansvar for kravet fra Ecco/Codan mot Dezzan.

*ND-2021-28 DH* derimot gjaldt en sak hvor Codan/Nilfisk først reiste søksmål om lasteskadeansvar mot DVS som kontraherende transportør for transporten fra Shanghai til Danmark. DVS trakk deretter Maersk A/S inn i saken ved kumulasjon fordi DVS var påført ansvar overfor Nilfisk for tapet av godset under den transport fra Shanghai til Danmark som Maersk A/S utførte for DVS etter avtalen inngått med DVS DK i Shanghai. Spørsmålet i *ND-2021-28 DH* var om DVS DK

kunne reise sitt regress-søksmål mot Maersk ved dansk domstol der lasteskadesøksmål mot DVD var reist av Codan/Nilfisk.

I motsetning til i ND-2020-19 SØHa kom ND-2021-28 DH til at *avtalegrunnlaget* for DVS' regresskrav mot Maersk omfattet vilkårene i sjøfraktbrevet utstedt i Shanghai for den transporten Maersk overtok for DVS DK, og at forumklausulen i sjøfraktbrevet derfor utgjorde en gyldig avtalt eksklusiv vernetingsavtale omfattet av Brussels I art. 25. Dette var til hinder for at DVS' regress-søksmål mot Maersk ved kumulasjon etter Brussels I art. 8 ble trukket inn i Codans og Nilfisks danske søksmål mot DVS. Brussel I art. 25 (Lugano art. 23) utgjør som nevnt en generell begrensning av rekkevidden av de alminnelige vernetingsreglene i Brussels I. Når avtalegrunnlaget for Codans/Nilfisks søksmål *mot* DVS var et annet enn for *DVS' søksmål mot Maersk*, kan det nok også ellers reises spørsmål om søksmålene rettslig og faktisk var så nært forbundne at vilkårene for kumulasjon etter Brussels I art. 8 (nå art. 6) ville være oppfylt.

#### 4.7 Rekkevidden av ND-2021-28 DH

Etter *min* oppfatning er derfor ND-2021-28 DH uten direkte betydning for hovedsøksmålet mot DVS (DK) som utgjorde bakgrunnen for dommen, og som Codans og Nilfisk hadde reist mot DVS DK basert på transportoppdraget fra Nilfisk. Det regresskrav Codan som vareassurandør og Nilfisk som lasteieier hadde reist mot DVS DK, gjaldt DVS DKs ansvar som *transportør for hele transporten* fra Shanghai til Danmark. Dette kravet ble ikke pådømt av *Højesteret* i ND-2021-28 DH, og jeg er ikke kjent med resultatet i dette søksmålet.

ND-2021-31 SØHa og ND-2020-19 SØHa som er omtalt foran avsnitt 4.3, viser også at det sjøfraktbrev som blir utstedt av en undertransportør engasjert av transportøren for å få utført det transportoppdrag som kontraherende transportør har påtatt seg, normalt ikke er bindende for transportøren og derfor heller ikke endrer det *avtalegrunnlaget* som allerede var etablert for transportoppdraget, jf. ND-2023-3 SØHa. Også i ND-2021-28 DH var avtalegrunnlaget det avgjørende, men der utgjorde det sjøfraktbrev som ble utstedt i Shanghai, avtalegrunnlaget for *det oppdrag (under)transportøren* (Maersk) overtok ved avtalen med transportøren (DVS) og dermed også for DVS' regress-søksmål mot Maersk.

Hadde derimot DVS DK opprinnelig overtatt transportoppdraget fra Nilfisk i Danmark basert på standardvilkår med engelsk forum tilsvarende Maersks standardvilkår, skulle – etter *mitt* syn – *Højesterets* tolkning Brussel I art. 25 (Lugano art. 23) og sjøl. § 310 også føre til at heller ikke lasteskadekravet fra Codan/Nilfisk mot DVS DK som kontraherende transportør kunne fremmes ved søksmål i Danmark. ND-2021-28 DH avgjør ikke dette spørsmålet, men av begrunnelsen fremgår at DVS' argumenter for en innskrenkende tolkning av Brussels I art. 25 nr. 1 bokstav c) og sjøl. § 310 femte ledd ikke nådde frem når det gjaldt kumulasjonssøksmålet mot Maersk. Ut fra ND-2021-28 DH må vi derfor anta at *forumklausuler i standardvilkår som inngår i avtalegrunnlaget* for et internasjonalt transportoppdrag omfattet av Brussels I art. 25, generelt vil bli tillagt rettsvirkning etter art. 25 og uavhengig av om transportoppdraget er overtatt som kontraherende transportør eller som undertransportør. I begge tilfeller må sjøl. § 310 vike for eksklusivt vernetingsavtale omfattet av Brussels I art. 25. ND-2015-383 SØHa som gjaldt transport fra Vietnam til dansk havn, avviker fra dette, men der var fraktavtalen inngått i nordisk stat.

## 5 Skadestedsverneting

### 5.1 To ulike skadestedsverneting

Søksmål i saker om *erstatningsansvar utenfor kontraktsforhold* kan reises mot skadevolderen ved skadevolderens bosted (Lugano art. 2) og alternativt etter Lugano art. 5 nr. 3 i EU/EØS-stat der skaden voldes eller oppstår. Både Brussels I art. 5 nr. 3 (tidl. art. 7 nr. 2) og Lugano art. 5 nr.3 henviser til «the place where the harmful event occurred or may occur». Etter norsk rettspraksis – basert på gjennomgang av EU-domstolens praksis – kan eget skadestedsverneting foreligge både på stedet for den skadegjørende handling og på det stedet der de *umiddelbare skadevirkningene* er inntrådt, jf. gjennomgang av EU-domstolens tolkningspraksis i *Rt-2011-897*.

Lugano art. 5 nr. 3 er gjenstand for autonom EU/EØS-tolkning, og omfatter ikke krav grunnet på kontrakt (Lugano art. 5 nr.1). Det er imidlertid bare krav som utspringer av en *skadevoldende handlemåte* som omfattes av art. 5 nr.3. Ulike andre typer av krav som ikke bygger på kontrakt, og som i nordisk rett derfor vanligvis også regnes som «ansvar utenfor kontraktsforhold», er derimot ikke omfattet av Art. 5 nr. 3, se *ND-2010-1 Gøta hovrett* som er omtalt foran avsnitt 4.1.

#### Handlingsstedet og skadevirkningsstedet

Brussels I/Lugano art. 5 nr. 3 åpner altså for at søksmål basert på en persons skadegjørende handlemåte kan reises ved handlingsstedet eller ved skadevirkningsstedet. Det er greit nok når dette er ett og samme (HR-2021-955-A), men derimot ikke når skadevirkninger inntreffer på et annet sted enn handlingsstedet. Handlingsstedet vil svært ofte ligge i den stat hvor *skadevolderen* har sitt bosted, mens skadevirkningene vanligvis vil ramme skadelidte – i hvert fall økonomisk sett – i den stat der *skadelidte* har bosted. Art. 5 nr. 3 kan derfor ikke tolkes slik at enhver skadevirkning også gir grunnlag for verneting på virkningsstedet. Dette ville innebære et for vidt unntak fra Brussels I/Lugano art. 2 hvor hovedregelen er at søksmål skal reises i stat der saksøkte som skadevolder har bosted. Riktig tolkning er derfor at skadelidte kan reise søksmål mot skadevolderen ved verneting på handlingsstedet, og at det også vil foreligge skadestedsverneting i annen stat, herunder skadelidtes egen bostedsstat, bare når *umiddelbare og konkrete skadevirkninger av handlingen er inntrådt der*.<sup>33</sup> I så fall kan skadelidte velge søksmålssted.

Dette betyr at skadevolderen som regel vil ha skadestedsverneting bare på handlingsstedet i de tilfeller hvor det ikke kan stedefestes konkrete skadevirkninger på et annet sted, og hvor virkningen av den skadegjørende handling i hovedsak er at skadelidte er påført et alminnelig økonomisk formuestap (*alminnelig formuesskade*). Dette er et tap som normalt følger direkte av den skadegjørende handlingen uavhengig av om tapet indirekte også kan få virkning for skadelidte på bostedet eller i andre stater. Selv om det i så fall foreligger skadestedsverneting på handlingsstedet – oftest i skadevolderens bostedsstat – ville skadelidte ellers normalt ha adgang til å reise søksmålet mot skadevolderen ved verneting i sin egen bostedsstat i strid med hovedregelen i Lugano art. 2 (*Rt-2011-897*). Her må det imidlertid gjøres unntak for tilfeller hvor den skadegjørende handling har forårsaket *særskilte økonomiske skadevirkninger og økonomiske tap på skadelidtes bosted*. Et eksempel på dette er *ND-2015-117 NH* hvor et brev fra et skipsverft i Spania førte til at skadelidte ble påført tap ved at sikkerhet ved norske utlegg falt bort.<sup>34</sup>

#### Rederigruppen som skadelidte og skadevolder

I moderne skipsfart møter vi ofte situasjoner hvor de direkte skader i første omgang rammer ulike datterforetak i en konserngruppe, men hvor de samlede økonomiske tap reelt rammer konsern-økonomien og dermed konserngruppen som skadelidte. Omvendt møter vi også situasjoner hvor

en konserngruppe ved den virksomhet som drives koordinert og i regi av morforetaket og andre konsernforetak, fremtrer samlet sett som skadevolder i forhold til den skadelidte, som ofte også er en konserngruppe. I møtet med denne virkeligheten vil tradisjonell erstatningsrett knyttet til enkle selskapsrettslige og organisatoriske skiller, skape klare behov for «konsoliderte» tilpasninger basert på *konserngruppens rolle som den sentrale organisatoriske og økonomiske enhet i den virksomhet som drives av morforetaket og konsernforetakene*. Dette illustrerer *LB-2022-124606* og *ND-2019-12 LB* hver på sin måte.

I *LB-2022-124606* som omtales straks nedenfor, ble det lagt vekt på at de skadegjørende handlinger som riktignok i første omgang direkte rammet enkeltskip og enkeltforetak i en rederigruppe, samlet sett fremtrådte som egnet til å *ramme rederigruppens samlede rederivirksomhet*. Dermed forårsakes et særskilt, men «konsolidert» og samlet økonomisk tap på gruppebasis som rammer rederigruppens virksomhet der morforetaket i gruppen har sitt forretningssted.

*ND-2019-12 LB* (Veritas-saken) som omtales nedenfor avsnitt 5.3, viser at det i konsernforhold på samme måte også er grunnlag for «konsolidert» og samlet bedømmelse av noe ulike skadevoldende handlemåter utført av ulike foretak i samme konsern. Der ble det således antatt at et klassifikasjonsoppdrag fra en rederigruppe overtatt av morforetaket i Veritas-konsernet, var blitt gjennomført av morforetaket og med ulike bidrag fra fem datterforetak på en måte som – i forhold til oppdragsgiveren – utgjorde *en samlet vedvarende skadeforvoldelse* ved mangelfullt klassifikasjonsarbeid. Dette ga den skadelidte rederigruppen som oppdragsgiver grunnlag for et norsk erstatningssøksmål mot morforetaket og datterforetakene ved morforetakets bostedsverneting, basert på foretakenes solidariske ansvar for oppdragsgiverens samlede tap.

### **Særskilt alminnelig formueskade**

Illojal handlemåte i kontraktsforhold kan også påføre den annen part særskilt økonomisk tap – atskilt fra kontraktsforholdet – som gir grunnlag for søksmål om krav på erstatning utenfor kontrakt etter Lugano art. 5 nr. 3. Et eksempel er *HR-2022-693-U* (*LB-2021-136536*), som gjaldt et internasjonalt bankkonsortiums ansvar for håndtering av misligholdte skipspantelån med forum i Cayman Islands. En tilsvarende – mer omfattende og komplisert sak – om økonomisk skade i konsernforhold er *LB-2022-124606* som gjaldt anke av *ND-2022-12 Oslo*, og var en oppfølging av *ND-2017-267 NH*.

I *ND-2017-267 NH* var spørsmålet om en norsk rederigruppe som i 2001 bestilte 6 skip ved et kinesisk verft, kunne reise søksmål i Norge mot den tyske leverandøren (MAN) av dieselmotorer til skipene. Rederigruppens krav gjaldt erstatning utenfor kontrakt for tap oppstått ved at bunkersforbruket ved driften av skipene ble for høyt og dermed også reduserte skipenes verdi. Rederiet hevdet at MAN hadde gitt villedende informasjon om bunkersforbruket basert på manipulerte verkstedstester ved tilvirkningen av motorene, for derved å vise at fastsatte spesifikasjoner var overholdt, og for å få rederiet til å velge MAN som motorleverandør. Basert på rederiets valg ble MAN-motorene innkjøpt av det kinesiske verftet direkte fra MAN, og MAN hevdet derfor at rederiets norske søksmål skulle avvises fordi kravet var omfattet av kjøpekontraktens voldgiftsklausul.

I *ND-2017-267 NH* var *Høyesterett* ikke enig i dette, og besluttet at erstatningssøksmålet skulle fremmes. Rederiet hadde verken tiltrådt eller overtatt verftets kjøpekontrakt med MAN, og rederiets erstatningskrav gjaldt tap som rammet rederiets virksomhet i Norge. Dette var et annet krav enn de mangelskrav knyttet til MAN motorene som i tilfelle kunne fremmes mot – eller av – det kinesiske verftet.

I *ND-2022-12 Oslo* ble deretter spørsmålet om MAN var erstatningsansvarlig for rederigruppens tap vurdert ut fra reglene om ansvar for uriktig informasjon etter norsk rett.<sup>35</sup> Basert på prinsippene i Rt-2015-556 kom *Retten* til at MANs informasjon om skipenes bunkersforbruk bevisst var villedende, at rederiet hadde hatt grunn til å stole på den informasjon som MAN ga, og at rederiet dermed ble forledet til å velge MAN som motorleverandør. Tapet ble beregnet ut fra kostnader ved merforbruket av bunkers ved driften av skipenes antatte levetid og skipenes reduserte salgsværdi, samt avsavnsrenter av erstatningsbeløpet. Etter anke kom *LB-2022-124606* til samme resultat, men erstatningsbeløpet ble doblet ut fra en annen vurdering av den økonomiske stilling rederiet ville ha fått ved valg av alternativ leverandør, og av avsavnsrentetapet frem til erstatningsutbetalingen.

*LB-2022-124606* er her av interesse fordi *Lagmannsretten*, etter å ha utførlig drøftet skillet mellom direkte og indirekte økonomisk virkning av MANs handlemåte, konkluderte at de konkrete skadevirkninger av MANs villedende informasjon var *rettet mot det norske rederiets samlede virksomhet og økonomi som rederikonsern*, og at rederiet dermed ble forledet til å velge MAN som motorleverandør. Når disse skadevirkningene var inntrådt i Norge, hadde saksforholdet også sin sterkeste tilknytning til Norge, og MANs ansvar for rederiets tap ble derfor bestemt etter norsk rett, jf. Rt-2015-556 og Rt-2016-2264. Selv om MAN hadde bindende kjøpekontrakt med verftet, førte MANs brudd på alminnelige handlenormer ved grov skyld til at rederiet hadde krav på *erstatning utenfor kontrakt tilsvarende hele den negative kontraktsinteressen*, dvs. så vel kostnadene ved merforbruk av bunkers som annet tap som rederiet ville ha unngått ved valg av alternativ motorleverandør, se omtalen nedenfor avsnitt 8.4.

*LB-2022-124606* er påanket til *Høyesterett*. Anken over rettsanvendelsen og bevisbedømmelsen ble tillatt fremmet (*HR-2024-958-U*), men er senere blitt foreløpig begrenset til selve lovvalgsspørsmålet (*HR-2024-1148-F*).

## 5.2 Skadestedsverneting og lovvalg

*ND-2017-267 NH* og *LB-2022-124606* viser at det i norsk rett – som i EU-retten – ikke er en direkte sammenheng mellom reglene om skadestedsverneting og reglene om hvilket lands rett som gjelder for det erstatningskrav søksmålet omhandler. Brussels I art. 5 nr.3 og Lugano art. 5 nr. 3 avgjør bare om det foreligger skadestedsverneting i en EU-stat eller i Norge. Verneting og lovvalg går imidlertid ikke hånd i hånd, noe som fremgår bl.a. av *ND-2017-445 DH* og *Gard-sakene ND-2018-11 NH* og *LB-2018-82999*, og av *ND-2020-4 Vasa*, jf. *ND-2018-28 ECJ*. Forumspørsmålet er likevel viktig for lovvalget fordi det er de lovvalgsreglene som gjelder i domstolsstaten (*lex fori*), som utpeker etter hvilken stats rett det saksforhold søksmålet gjelder, skal pådømmes. Selv om skadestedet er viktig både for domsmyndighet og lovvalg, vil også andre forhold og tilknytningspunkter inngå ved en vurdering etter Irma Mignon-standarden av om saksforholdet og tvisten samlet sett har sin sterkeste eller nærmeste tilknytning til Norge slik at norsk rett skal legges til grunn (foran avsnitt 2.2 ved notene 11 og 12). Resultatet er som regel ikke opplagt fordi generelt er fleksibilitet ved lovvalget atskillig større enn i Brussels I/Lugano-regelverket. Dette fremgår også av *ND-2021-33 DH* og *ND-2021-26 DH*.

I EU-stater bestemmes lovvalget for erstatningsansvar utenfor kontrakt etter det lands rett som utpekes av reglene i Rom II-forordningen. I Norge derimot legges som regel Irma Mignon-standarden til grunn, og det avgjørende blir da retten i den stat som det enkelte saksforholdet har sin sterkeste eller nærmeste tilknytning til (foran avsnitt 2.). At et saksforhold i tilfelle er undergitt norsk rett, innebærer likevel ikke at det også foreligger norsk verneting for søksmålet (*ND-2015-117 NH* og *ND-2015-251 NH*). Har et søksmål norsk verneting etter reglene i Lugano, er dette

derfor heller ikke avgjørende for lovvalget og for om saken har sin sterkeste eller nærmeste tilknytning til Norge.<sup>36</sup> Omvendt kan søksmål ved norsk Lugano-verneting ikke avvises av den grunn at saksforholdet ikke skal pådømmes etter norsk rett eller at saksforholdet ellers ikke har tilstrekkelig tilknytning til Norge, jf. tvistel. §4-8, jf. § 4-3.<sup>37</sup>

### 5.3 Skadestedsverneting i konsernforhold

Skadestedsverneting etter Brussels I/Lugano art. 5 nr. 3 er praktisk viktig, særlig på skipsfartsområdet. Den som rammes av skade voldt av skip ved ulykke eller på annen måte, kan normalt reise søksmål mot skipets rederi på skadestedet, uavhengig av hvor dette ligger innenfor EU/EØS-området. For skade voldt av skip vil ofte skadestedet og handlingsstedet være samme sted (HR-2021-955-A), også ved kollisjoner i internasjonale farvann. Internasjonalt har verneting på skadestedet – både som arrestverneting og ellers – stor praktisk betydning.

I internasjonale rederigrupper organisert etter en konsernmodell er imidlertid det tradisjonelle utgangspunktet at vernetings spørsmål og *ansvar for skade voldt av skip må avgjøres særskilt for det konsernforetak som er eier eller reder for skipet*. Det er vanlig at hvert skip i en internasjonal gruppe eies av særskilte foretak, og at det dermed søkes etablert klare rettslige skiller både mellom de skipseiende selskaper og mellom disse og gruppens morselskap og andre «felles» foretak. Rederiets forsikringer er normalt også knyttet til de enkelte skip. Tilsvarende er også de store i internasjonale industrigrupper organisert i særskilte foretak for de ulike virksomhetsområder, men med felles ledelse i konserngruppen. Et enkelt eksempel her er *ND-2020-23 SøHa* som gjaldt Vestas-konsernet, er omtalt foran avsnitt 4.2.

Konsernstrukturene er likevel ikke til hinder for at det norske handlingsstedet og/eller skadestedet kan gi grunnlag for skadestedsverneting både mot morforetaket og ulike enkeltforetak i konsernforholdet, og derfor heller ikke for at en gruppe av konsernforetak kan bli saksøkt i Norge. Dette fremgår av *ND-2019-12 LB* (Veritas-saken) og av *HR-2019-2206-A* (Posten Norge saken). Begge dommene angår i hovedsak norske søksmål mot en gruppe av konsernforetak med høyst forskjellig nasjonal tilknytning, og begge viser også at Brussels I/Lugano art. 6 om kumulasjon (nedenfor avsnitt 6) da utgjør et viktig supplement også til regelverkets art. 5 nr. 3 om skadestedsverneting. Omtalen av dommene nedenfor er utførlig fordi dommene illustrerer spørsmål som også kan bli aktuelle ved søksmål mot morforetak og datterforetak i konserngrupper eller foretak i flergruppe-samarbeidsprosjekter og finansieringsopplegg på skipsfarts- og transportområdet, jf. *HR-2022-693-U* (LB-2021-136536) omtalt foran avsnitt 5.1.

#### Søksmål mot morforetak med datterforetak

*ND-2019-12 LB* – Veritas-saken – gjelder en norsk rederigruppens søksmål om erstatning utenfor kontrakt reist i Norge mot det norske morforetaket i klassifikasjonskonsernet DNV GL AS og fem av datterforetakene i Veritas-konsernet, hvorav to foretak var etablert i EU-stater og tre i øst-asiatiske stater. Ansvarsgrunnlaget var at morforetaket hadde utstedt klassesokumentene for rederigruppens 14 nybygginger på grunnlag av datterforetakenes klassearbeider, og at mangler ved arbeid og kontroll hadde ført til seriefeil på rorene for samtlige skip. Rederigruppen anførte at konsernforetakene derfor heftet solidarisk og hver for seg for skipenes rorskader. Veritas-foretakene påsto forgyeves at samtlige søksmål skulle avvises fra norsk domstol.

*Lagmannsretten* viste til at Lugano-konvensjonen gjelder som norsk lov (tvistel. § 4-8) og at EU-domstolens praksis knyttet til Brussels-forordningen er en viktig kilde ved tolkningen (Rt-2015-129 =ND-2015-117). *Retten* kom til at vilkårene etter Lugano art. 6 nr. 1 for



kumulasjonsverneting på bostedet til morforetaket DNV GL var oppfylt for *kravene mot de to EU-foretakene*. Rederigruppen hadde sannsynliggjort at kravene var så nært forbundet rettslig og faktisk med kravet mot DNV GL at det var ønskelig å forene søksmålene mot disse foretakene til felles behandling og avgjørelse for å unngå uforenlige avgjørelser ved separat behandling. Det kreves ikke at søksmålene mot de to foretakene – og morforetaket – har identiske grunnlag, men at ulike utfall i søksmålene ikke kan begrunnes i relevante forskjeller i faktum eller juss. Disse vilkårene var oppfylt, og etter art. 6 nr. 1 kunne de to EU-foretakene saksøkes i annen EU/Lugano-stat enn i sin bostedsstat etter Lugano art. 2. Dette gjaldt selv om de handlinger som lå til grunn for søksmålene, var foretatt i ulike land, på ulike tidspunkter og av ulike personer. Klassearbeidene utført av foretakene var av direkte betydning for det norske morforetakets utstedelse av classesertifikater etter klassereglene for skipene.

For *de asiatiske foretakene* som ikke hadde bosted i Lugano-stat, gjaldt den norske tvisteloven (Lugano art. 4). De norske reglene om kumulasjon i tvistel. §§ 15-2 og 15-6 som tilsvarte Lugano art. 6 nr. 1, måtte tolkes i samsvar med Luganos regler og EU-domstolens tolkningspraksis. En forutsetning for «norsk» kumulasjon var imidlertid at søksmål mot de asiatiske foretakene var undergitt *norsk* domsmyndighet (se foran ved note 37). Et sentralt forhold var da at skadene på *rederigruppens skip var oppstått i Norge*.

Rederigruppens klassifikasjonsoppdrag ble sluttført ved at DNV som morforetak utstedt classesertifikatene i Norge på grunnlag av det arbeid konsernforetakene hadde utført. De klassearbeidene foretakene i Veritas-konsernet hadde utført, utgjorde en samlet vedvarende skadeforvoldelse og selve grunnlaget for søksmålene. Etter tvistel. § 4-5 tredje ledd forelå det da skadestedsverneting i Norge for hvert av de asiatiske foretakene. Selv om deler av klassearbeidene var blitt utført i ulike stater og var av ulik art og omfang, var hovedtyngden av skadevirkningene for rederigruppen inntrådt i Norge. Hele saksforholdet hadde også sterk tilknytning til Norge fordi de 14 skipene var registrert i Norge, og fordi rorskadene oppsto om bord og før skipene etter en del års drift ble utflagget til Marshall Islands. Kravet i tvistel. § 4-3 om saksforholdets norske tilknytning var dermed også oppfylt for erstatningssøksmålene mot hver av de asiatiske foretakene (se note 37). Søksmålene ble derfor fremmet etter tvistel. §§ 15-1 og 15-2.

Resultatet i ND-2019-12 LB ble derfor at søksmålene mot de fem foretakene i Veritas-konsernet ble fremmet ved kumulasjon ved morforetakets norske bostedsverneting med hjemmel dels i Lugano art. 6 og dels i tvistel. § 15-2. Lagmannsretten uttalte også at reelle hensyn generelt tilsa at et morforetak «ikke bør kunne gjemme seg bak egen selskapsstruktur» ved erstatningssøksmål reist mot konsernets datterforetak. Dette ble siste ord i Veritas-saken. ND-2019-12 LB ble riktignok påanket, men Høyesteretts dom i HR-2019-2206-A Posten Norge (se straks nedenfor) førte til at ND-2019-12 LB ble avsluttet ved en forhandlet forlikssavtale som omfattet samtlige tvister mellom Veritas- og rederigruppene (*HR-2019-2409-F*). Når Høyesterett dermed aldri fikk vurdert de sentrale spørsmål i saken, må lagmannsrettens avgjørelse stå på egne bein, men etter *min* oppfatning med stor overbevisningskraft.

### **Samarbeid mellom datterforetak i ulike konserngrupper**

I *HR 2019-2206-A* reiste Posten Norge og dets 12 norske og utenlandske datterforetak norsk erstatningssøksmål mot Volvo Norge AS og en rekke europeiske lastebilprodusenter med bosted i ulike EU-stater. Foretakene var datterforetak i fem EU-etablerte bilprodusentkonserner som etter forlik med EU-kommisjonen utbetalte milliardbøter pga. langvarig ulovlig *prissamarbeid ved omsetning av lastebiler innenfor EØS-området*. Posten Norge-søksmålene gjaldt kjøperforetakenes

erstatningskrav for tap ved bilkjøp til ulovlig overpris som følge av datterforetakene i prissamarbeid, og det ble hevdet at lastebilprodusentenes datterforetak i EØS-området, som selgerforetak, var solidariske ansvarlig for tapene.

Posten Norge reiste norsk søksmål mot Volvos datterforetak i Norge som hadde norsk bostedsverneting, og søksmålet omfattet også de øvrige europeiske datterforetakene. Lastebilforetakene som hadde bostedsverneting i ulike EU-stater, viste til Lugano-konvensjonen art. 6 nr. 1 om kumulasjonsverneting og hevdet at de ikke kunne saksøkes og trekkes inn i det norske søksmålet ved Volvo Norges bostedsverneting. Art. 6 måtte tolkes strengt fordi den gjorde unntak fra bostedskravet i Lugano art. 2, og krevde det sannsynliggjort at vilkårene i art. 6 var oppfylt.

*Høyesterett* konkluderte at kravene mot de utenlandske saksøkte som hadde deltatt i det ulovlige prissamarbeidet, var så nært forbundet rettslig og faktisk med Posten Norges krav mot Volvo Norge at felles behandling og avgjørelse var ønskelig for å unngå uforenlige avgjørelser ved særskilt behandling av kravene i ulike jurisdiksjoner. Det fulgte av Rt-2015-129 (= ND-2015-117 NH) at Lugano art. 6 måtte tolkes ut fra EU-domstolens tolkning av Brussels I. Tolkningen av den tilsvarende regelen i Brussels I art. 6 bygget derfor på den sammenfatning av rettstilstanden som senest var gitt av EU-domstolen i sak C-352/13 Hydrogen Peroxide. Når kravene var nært knyttet til samme rettslige og faktiske situasjon og til et langvarig og ulovlig prissamarbeid mellom de saksøkte, forelå det en markert risiko for uforenlige bedømmelser.

Søksmålene fra Posten Norge-foretakene ble etter dette tillatt fremmet overfor samtlige saksøkte. Forskjeller i nasjonale rettsgrunnlag som kunne følge av ulike regler om lovvalg eller erstatningsansvar innenfor EU-området, utgjorde da ikke et hinder for kumulasjon fordi de saksøkte måtte forutse risikoen for at søksmål ble reist i annen medlemsstat hvor minst én av dem hadde bosted. Som i Rt-2015-129 (= ND-2015-117 NH) måtte det til en viss grad være sannsynliggjort at vilkårene i Lugano art. 6 var oppfylt, men retten trengte ikke dermed å vurdere om erstatningskravene også vil føre frem. Det var heller ikke påkrevd at alle foretakene hadde deltatt på samme vis i det ulovlige prissamarbeidet.<sup>38</sup>

## 6 Kumulasjonsverneting

### 6.1 Et alternativt verneting

Brussels I/Lugano-regelverkets formål er å fastsette i hvilken stat det kan reises søksmål mot *person med bosted innenfor EU/EØS-området*. Søksmål kan reises i den stat der saksøkte har bostedsverneting (art. 2), kontraktsverneting eller skadestedsverneting (art. 5). I tillegg kan en person bosatt i EU/EØS-området også saksøkes ved *kumulasjonsverneting* som en av flere saksøkte i et søksmål reist ved domstol i EU/EØS-stat der minst en av de saksøkte har sitt bosted (art. 6 nr. 1). Slike søksmål vil være aktuelle når det hevdes at flere saksøkte er solidarisk ansvarlig for krav omfattet av søksmålet, eller når det oppstår tvist også om de saksøktes innbyrdes ansvar for et eller flere av kravene. Det er imidlertid et vilkår for kumulasjon at de krav som i det enkelte tilfellet fremmes mot de saksøkte, «are so closely connected that it is expedient to hear and determine them together to avoid the risk of irreconcilable judgements resulting from separate judgements». Uavhengig av om de saksøkte er frittstående foretak eller har tilknytning til samme eller ulike konserngrupper, kan kravene omfattet av søksmålene være «så nært forbundet at det er ønskelig å forene dem til felles behandling og til felles avgjørelse for å unngå risiko for uforenelige avgjørelser som følge av separat behandling». Også en tredjemann med regressansvar overfor noen av de opprinnelige saksøkte, kan ved kumulasjon trekkes inn i saken ved den domstol som behandler det eller de opprinnelige søksmål (art. 6 nr. 2).

Reglene om kumulasjonsverneting i Brussels I/Lugano art. 6 er en del av Brussels I/Lugano-regelverkets alminnelige regler om verneting, og har etter hvert fått praktisk betydning på en rekke ulike saksområder, også på transport- og sjøfartsområdene. Reglene i art. 6 medfører at foretak og personer med bosted innenfor EU/EØS-området kan søkes ved kumulasjonsvernetinget også uten å ha annet konvensjonsfastsatt verneting ved den domstol der søksmålet er reist. Dette setter også grenser for i hvilken grad de interne strukturer i konserngrupper eller samarbeidsprosjekter som nå er typiske i globalisert og internasjonalt næringsliv, vil få gjennomslag i rettspraksis. Jeg viser for så vidt til *ND-2020-19 SØHa* (Ecco-Damco saken) som er behandlet foran avsnitt 4.3, samt til *ND-2019-12 LB* (Veritas-saken) og av *HR-2019-2206-A* (Posten Norge-saken) som er utførlig omtalt foran avsnitt 5.3.

EU-domstolen har etter hvert avgitt en god del tolkningsuttaler om reglene i Brussels I art. 6. Tradisjonelt er utgangspunktet at art. 6, som er et unntak fra art. 2 om søksmål ved bostedsvernetinget, skal tolkes strengt. Et hovedinntrykk er likevel at over tid har *fleksibiliteten* i ordlyden i art. 6 nr. 1 også åpnet for en mer pragmatisk tolkning hvor hensynet til rasjonell og effektiv rettspraksis sikres betydelig gjennomslag. Behovet for å unngå risiko for uforenelige avgjørelser ved særskilt behandling av nært tilknyttede saker i ulike EU-stater, er blitt tillagt særlig vekt. Dette bidrar utvilsomt til å styrke grunnlaget for gjensidig anerkjennelse av søksmål og dommer over landegrensene innenfor EU/EØS-området, noe som anses ganske så viktig for EUs indre markeds virkemåte.

Også dansk og norsk rettspraksis som omtales her i avsnitt 5 og 6, er preget av tendensen i EU-domstolens tolkningspraksis fra de senere år. Hovedsynspunktet er at søksmålene må være *rettslig og faktisk* så nært forbundet at vilkårene for kumulasjonsverneting etter Lugano art. 6 nr. 1 er oppfylt, se f. eks. *ND-2020-19 SØHa* og *HR-2019-2206-A*. Dette er likevel ikke et krav om identiske rettsgrunnlag, og i praksis er det sett bort fra forskjeller som er utslag av ulike nasjonale lovvalgs- og ansvarsregler så lenge i hovedsak samme type av regler vil bli lagt til grunn, jf. *ND-2018-18 DH*, *HR-2019-2206 -A* og *ND-2022-9 LG* (*HR-2021-902-U*). At den

faktiske situasjon som gir grunnlag for kravene i hovedsak er den samme, blir imidlertid vektlagt. Det sentrale synes derfor å bli en vurdering av behovet for kumulasjon av søksmål for å unngå risiko for *uforenelige* rettsavgjørelser ved atskilt behandling og avgjørelse som kan tilbakeføres til uenighet om saksforhold, beviser og bevisbedømmelse, særlig hvis dette er forhold som også er viktig for den innbyrdes fordeling av flere saksøktes solidariske ansvar overfor saksøkeren, jf. ND-2019-19 LB, HR-2019-2206-A og ND-2021-20 SøHa. Uenigheten mellom partene om faktiske forhold kan medføre en klar risiko for uforenelige avgjørelser selv om i hovedsak samme ansvarsregler vil bli lagt til grunn.

## 6.2 Kumulasjonsverneting for transportforetak i EU/EØS-området

I dansk rettspraksis er det mange eksempler på at en undertransportør med solidarisk ansvar for en lasteskade kan saksøkes der kontraherende transportør er saksøkt selv om undertransportøren ikke ellers har annet verneting der, jf. Brussels I art. 8 nr. 1 (nå art. 6).<sup>39</sup> Men utfører undertransportøren sin del av transporten i henhold til egen fraktavtale omfattet av CMR-konvensjonen, medfører CMR art. 31 nr. 1 at søksmålet mot undertransportøren må reises på utleveringsstedet etter denne fraktavtalen.<sup>40</sup> Hovedregelen er imidlertid at en transportør eller undertransportør kan søke regress ved søksmål mot en medansvarlig undertransportør ved kumulasjonsverneting der hovedsøksmålet mot den kontraherende transportør behandles, og uavhengig av reglene om en tredjemanns verneting etter reglene i Brussels I/Lugano art. 6 nr. 2.

Dette fremgår nå av *ND-2018-18 DH*. Et dansk foretak som hadde kjøpt varer oppbevart på et fryseler i Nederland (Vriesoord), solgte partiet videre til en tysk kjøper og engasjerte et dansk transportforetak Combino for transporten til Tyskland. Combino overlot utførelsen til et slovakisk lastebilforetak som også fikk utlevert partiet fra fryseleret, men partiet kom aldri frem til den tyske kjøperen. Vareassurandøren (Tryg) holdt Combino og Vriesoord ansvarlig for tapet, og Combinio fremmet regresskrav mot Vriesoord, jf. Brussels I art. 8 (nå art. 6) nr. 1 (=Lugano art. 6 nr. 1).

*Højesteret* viste først til at Trygs krav mot Combino hadde eget dansk verneting, og at partenes uenighet om hendelsesforløpet ved utleveringen av godset fra fryseleret medførte risiko for ulik bevisbedømmelse og uforenelige avgjørelser. At kravet mot Combino bygget på dansk kontraktsrett og Trygs og Combinos krav mot Vriesoord på ansvar utenfor kontraktsforhold etter hollandsk rett, og at kravene mot Combino og Vriesoord derfor ikke hadde samme rettsgrunnlag, var derimot ikke til hinder for anvendelse av Brussels I art. 8 nr. 1. Alle kravene mot Combino og Vriesoord var så nært forbundet – og knyttet til utleveringssituasjonen – at de burde behandles samtidig ved den samme domstol. Trygs krav mot Vriesoord hadde derfor også dansk verneting, og Combinos regresskrav mot Vriesoord kunne pådømmes i samme sak og uten at det var nødvendig å avgjøre om dette også fulgte av art. 8 nr. 2.

### Saksøker med bosted utenfor Lugano-området

Brussels I art. 8 (nå art. 6) om kumulasjonsverneting gjelder bare når saksøkte har bosted i EU-stat, men det stilles der ikke noe krav om at også *saksøkeren* er hjemmehørende innenfor EU-området. Det er likevel noe usikkert om også Lugano art. 6 vil gjelde dersom saksøkeren ikke har bosted i Lugano-stat. Reelt er spørsmålet om en saksøker med bosted i stat som ikke er part til Lugano-konvensjonen, også har en *konvensjonsfastsatt* rett til å reise norsk søksmål ved norsk Lugano-verneting. *ND-2012-274 NH* kom til at dette ikke var tilfellet, men søksmålet ble deretter likevel tillatt fremmet etter tvistelovens regler fordi saksøkte hadde norsk verneting og saksforholdet en tilstrekkelig tilknytning til Norge (*Rt-2013-1089*).<sup>41</sup> Ved *ND-2020-14 LA*

og *HR 2021-902-U* er imidlertid rekkevidden av ND-2012-274 NH – i forhold til søksmål ved kumulasjon etter Lugano art. 6 – begrenset til saksforhold som «utelukkende» har tilknytning til tredjeland (nedenfor avsnitt 6.3). Uavhengig av dette viser også *ND-2019-12 LB* (Veritas-saken) som er omtalt foran avsnitt 5.3, at regler i tvistel. §§ 15-1 og 15-2 – tilsvarende Lugano art. 6 om kumulasjon – vil gjelde i tilfeller som ikke omfattes av Lugano art. 6.

### CMR-transporter

Etter Brussels I/Lugano art. 67 skal Brussel I/Lugano-regelverket ikke være til hinder for at EU/EØS-statene fortsatt anvender regler om verneting og anerkjennelse av dommer på *særskilt avgrensede saksfelter* («specific matters») som er fastsatt i eller i henhold til internasjonale konvensjoner (foran avsnitt 3.2). CMR-konvensjonen art. 31 fastsetter at søksmål knyttet til veitransport omfattet av konvensjonen, kan reises i transportørens hjemstat eller der godset etter avtalen overtas eller utleveres av transportøren, og i tillegg at søksmål *ikke kan reises ved annen domstol*. Bestemmelsene i CMR art. 31 er gjennomført i de nordiske CMR-lovene (veifraktl. § 42 annet ledd), og har dermed forrang i forhold til reglene om domsmyndighet i Brussels I/Lugano-regelverket. Reglene om domsmyndighet i CMR art. 31 nr. 1 kan derfor ikke fravikes eller suppleres, f.eks. av Brussels I/Lugano art. 23 om eksklusivt vernetingsavtale eller ved søksmål ved kumulasjonsverneting etter art. 6 i strid med CMR art. 31, se ovenfor ved note 40.

Reglene om litispensens i CMR art. 31 nr. 2 omhandler imidlertid bare krav som bygger på samme grunnlag og mellom samme parter. CMR har derfor ikke egne regler om kumulasjonsverneting som svarer til Brussels I/Lugano art. 6, og heller andre regler om litispensens og forening av søksmål for krav som er innbyrdes nært forbundet, jf. reglene i Brussels I art. 30 (= Lugano art. 28). Disse reglene gjelder derfor også for søksmål basert på CMRs regelverk.

Dette illustreres av *ND-2021-20 SøHa* som er omtalt foran i avsnitt 3.2. Saken omhandlet en vanlig CMR-transport fra Nederland til Danmark, som var overtatt av et dansk transportforetak, men satt bort til en hollandsk underfraktfører. Da godset ble stjålet og dets eierforhold var uklare, ble det i Nederland reist flere søksmål bl.a. av og mot de involverte transportforetak. En av eierne av tapt gods reiste deretter søksmål ved bostedsverneting for det danske transportforetaket som var kontraherende transportør, men søksmålet ble likevel avvist av *Sø-og Handelsretten* etter Brussels I art. 30 nr. 2 (Lugano art. 28), jf. *ND-2003-218 DH*. Det avgjørende var dels at det ut fra den innbyrdes sammenheng mellom den danske saken og de sakene som verserte i Nederland, var ønskelig å få sakene forent og behandlet og avgjort samtidig, og dels at de hollandske sakene var «first seized» med litispensensvirkning etter Brussels I art. 29. Risikoen for uforenelige avgjørelser ved særskilt pådømmelse kunne derfor unngås ved at samtlige saker ble forent til samlet avgjørelse ved hollandsk domstol, og dette krevde at søksmålet i Danmark ble avvist. Reglene i Brussels I/Lugano art. 30 virket for så vidt som et supplement til reglene om kumulasjonsverneting i art. 6.

### 6.3 Særlig om kumulasjonsverneting og rederens kollisjonsansvar

Et viktig eksempel på kumulasjonsvernetingets rolle på sjørettsområdet fremgår av to ulike saksforhold om kumulasjon av søksmål om rederens og P&I-assurandørens kollisjonsansvar. I internasjonal skipsfart kan ulike forhold føre til kumulasjonstvister, men en vanlig årsak er at de lovbestemte grenser for rederansvaret vil variere med domstolsstaten.

#### 1. Kan rederiet trekkes inn i norsk søksmål mot skipets P&I-assurandør?

*ND-2020-14 LA* (Gard III) er nært knyttet til *ND-2020-9 NH* (=HR-2020-1328-A Gard II) som omhandlet ansvaret for en kollisjon i indonesisk farvann. Ett skip var registrert i Antigua & Barbuda, men eiet av et Marshall Islands-foretak som var et datterforetak i den danske Thorco-gruppen, og det annet skip inngikk i det norskkontrollerte og hollandsketablerte Stolt-konsernet og hadde sin P&I-forsikring i norske Gard. Thorco-gruppen fremmet – via skipets eierforetak som skadelidte – sitt kollisjonskrav ved direktesøksmål etter Lugano art. 11 nr. 2 mot Gard ved dets bostedverneting i Norge. Etter norske lovvalsregler for krav utenfor kontraktsforhold (*lex fori*) skulle spørsmålet om direktesøksmål var «tillatt» etter art. 11 nr. 2, avgjøres etter norsk rett fordi rettsforholdet mellom skadelidte og Gard som P&I-assurandør hadde en nærmere tilknytning til Norge enn til Indonesia. Den norske FAL §§ 7-6 flg. ga generelt skadelidte rett til å fremme sitt erstatningskrav mot skadevolderens ansvarsassurandør, og det norske søksmålet mot Gard ble derfor fremmet som «tillatt» etter Lugano art. 11 nr. 2, jf. *ND-2018-11 NH* og *ND-2020-9 NH*.<sup>42</sup>

Deretter oppsto imidlertid spørsmålet om Thorco-gruppen etter Lugano art. 6 nr. 1 i tillegg kunne fremme sitt kollisjonskrav også mot Stolt-rederiet ved norsk kumulasjonsverneting ved Gards bostedsverneting. Verken Gard eller Stolt-gruppen opprettet norsk begrensingsfond for mulig kollisjonsansvar (sjøl. § 177, jf. § 232). Bakgrunnen var nok at grensene for Stols rederansvar etter den norske sjøloven (§ 182, jf. § 180) var høyere enn grensen for Stolt-gruppens ansvar ved et søksmål ved nederlandsk domstol og etter nederlandsk sjølov, og at den norske ansvarsgrensen ble antatt å bestemme omfanget av Stols og Gards P&I-ansvar i Norge. Dette kommer jeg tilbake til i avsnitt 7.6 nedenfor.

I *ND-2020-14 LA* (Gard III) kom *lagmannsretten* til at Thorco-gruppens søksmål mot Stolt ikke var en forsikrings sak i forhold til Lugano art. 8 flg. Spørsmålet om norsk kumulasjonsverneting skulle derfor avgjøres etter Lugano art. 6 nr. 1, og det selv om skadelidte – eieren av det skip som gikk tapt ved kollisjonen – ikke hadde bosted i Lugano-stat og kollisjonen fant sted utenfor Lugano-området. I motsetning til *ND-2012-274 NH Trico* (= Rt. 2012-1951) kunne søksmålet ikke vurderes isolert og som et søksmål utelukkende med tilknytning til tredjeland,<sup>43</sup> bl.a. fordi de saksøkte i Stolt-gruppen hadde bosted i konvensjonsstat, og direktesøksmålet mot Gard hadde norsk (Lugano) verneting.

Ved vurderingen etter Lugano art. 6 la *lagmannsretten* vekt på uttalelser både i *HR-2019-2206-A* (Posten Norge, foran 5.3) og i *ND-2020-9 NH* (Gard II) om i hvilken grad saksøkeren måtte *sannsynliggjøre sin pretensjon* om at kravene mot Gard og mot Stolt-rederiet var rettslig og faktisk så nært forbundet at vilkårene for kumulasjonsverneting etter i Lugano art. 6 nr. 1 var oppfylt. At poenget med søksmålet mot Stolt-rederiet i Norge nok var at sjølovens ansvarsgrense var høyere enn den nederlandske, var ikke relevant når prøvingen av skipenes kollisjonsansvar ville bero i hovedsak på samme faktiske og rettslige forhold. Uenigheten mellom partene om faktiske forhold medførte en klar risiko for uforenelige avgjørelser ved separat behandling selv om i hovedsak samme ansvarsregler ville bli lagt til grunn. Det oppsto heller ikke spørsmål om litispændens som følge av partenes tilsvarende nederlandske og tyske rettssaker fordi det norske søksmålet var reist først i tid (jf. Brussels I/Lugano art. 27-28). Thorco-gruppens søksmål mot Stolt-rederiene ble derfor fremmet etter art. 6 nr. 1, og Stolt-rederiets anke til Høyesterett ble avvist i *HR-2021-902-U* fordi det var klart at anken ikke ville føre frem.

*HR-2021-902-U* og *ND-2020-14 LA* ble «end of story», og de involverte skipenes ansvar for kollisjonen i Indonesia ble aldri pådømt. Etter *HR-2021-902-U* – og et betydelig antall av tid- og

ressurskrevende avgjørelser ved norske domstoler på alle nivåer – ble aktørenes kampvilje brått borte. Thorco- og Stolt-gruppene og deres kasko- og ansvarsassurandører avsluttet raskt hele sakskomplekset ved et privat fremforhandlet forlik hvor nok også – som vanlig ved fortrolige forlik – mange av de rettslige godbitene i en så omfattende kollisjonssak forble uavklart eller forsvant. Samlet sett ga ND-2020-9 NH og HR-2021-902-U likevel bidrag til avklaring av rekkevidden av Luganos regler ved norsk direktessøksmål mot P&I-assurandøren og om rederienes kumulasjonsverneting i internasjonal skipsfart.

## 2. Kan utenlandsk P&I-assurandør trekkes inn i norsk kollisjonssøksmål?

Samtidig med sakskomplekset knyttet til Thorco-gruppens søksmål mot Gard og Stolt-rederiene måtte norske domstoler også håndtere et nytt sakskompleks om forholdet mellom rederansvar og P&I-forsikring som følge av en alvorlig kollisjonsulykke (*Fregatt-saken*). Men der var spørsmålet – omvendt – om den engelske P&I-assurandør for et utenlandsk rederi kunne trekkes inn i et søksmål mot rederiet ved norske skadestedsverneting etter en kollisjon i norsk indre farvann.

I november 2018 sank den norske fregatten «KNM Helge Ingstad» i farvannet utenfor Bergen etter en kollisjon med tankskipet «MT Sola» som var fullastet med råolje fra en norsk oljeterminal, og som var registrert på Malta med eier («Twitt») og reder fra Malta. Den norske staten reiste *fastsettelsessøksmål* mot MT Sola med påstand om at tankskipet etter sjøl. § 161, jf. § 151 var ansvarlig for kollisjonen og for statens tap av Fregatten (ca. NOK 13 mrd.) og kostnader ved oppryddingen på ulykkesstedet (ca. NOK 700 mill.), men begrenset etter sjøl. kap. 9 og 10. MT Sola bestred ethvert ansvar for kollisjonen og opprettet i januar 2019 et norsk begrensingsfond for mulig kollisjonsansvar mv. etter sjøl. § 177, jf. §§ 172 og 175, på i alt ca. SDR 33 mill. (om lag NOK 450 mill.) i samsvar med reglene i 1996-konvensjonen, og med NOK 105 mill. til dekning av renter og kostnader. MT Sola opprettet imidlertid ikke eget fond etter sjøl. §§ 172a og 175a for krav på oppryddingskostnader på ulykkesstedet.

Søksmålet om MT Sola og/eller Fregattens ansvar for selve kollisjonen ble aldri pådømt. Under saksforberedelsen ble bare ulike enkelttvister avgjort ved del-dom som ble påanket og uten rettskraft. En del-dom fastsatte at MT Solas begrensingsfond også omfattet statens krav basert på oppryddingskostnader på ulykkesstedet, og at oppryddingskravet derfor ikke var gjenstand for særskilt begrensning etter sjøl. § 172a og 175a (*ND-2021-13 LG* og *ND-2021-15 TH*). En annen – *ND-2022-9 LG* – gjaldt, men avgjorde ikke – om MT Solas britiske P&I-assurandør kunne kumuleres inn i kollisjonssaken.

### Statens kumulasjonsbegjæring

Spørsmålet om P&I-assurandøren ved kumulasjon kunne trekkes inn som part i staten søksmål mot MT Sola ved norsk skadestedsverneting, ble etter hvert en meget komplisert prosessuell tvist, bl.a. fordi den også omfattet sjøl. § 177 om rettsvirkningen av MT Solas begrensingsfond. Etter at et begrensingsfond er opprettet, er det ikke adgang til å reise særskilte søksmål om krav, herunder kollisjonskrav, som omfattes og kan kreves dekket av fondet. Videre gjelder begrensingsfondet til fordel for alle ansvarlige med rett til begrensning av ansvar, herunder P&I-assurandøren (sjøl. § 177 annet ledd, jf. § 171 tredje ledd). Men verken kumulasjonsbegjæringen eller spørsmålet om statens direktessøksmål mot P&I-assurandøren skulle avvises etter sjøl. § 177, ble avgjort under saken.

Utgangspunktet for forumtvisten var et *fastsettelsessøksmål* mot MT Sola reist av staten *før* skipets begrensingsfond ble opprettet i 2018, og som deretter straks meldte sine erstatningskrav i begrensingsfondet. I 2020 begjærte så staten at P&I-assurandøren ved kumulasjon etter tvistel. § 15-2 (bygget på Lugano-konvensjonen art.6) ble trukket inn som solidarisk ansvarlig part i søksmålet. P&I-assurandøren motsatte seg dette, men verken da eller senere under saken avgjorde tingretten om vilkårene for kumulasjon etter § 15-2 var oppfylt. Dette fikk betydning da staten høsten 2021 også endret sine påstander i søksmålene mot rederiet og P&I-assurandøren til *krav om fullbyrdesdom*. Endringene ble krevd avvist av de saksøkte fordi sjøl. § 177 tredje ledd, jf. § 178, stengte for særskilte søksmål om størrelsen av krav meldt i fondet, og fordi retten til ansvarsbegrensning og utmåling av kravene i begrensingsfondet ellers villes bli behandlet og pådømt i ulike saker (jf. sjøl. § 242). *Tingretten* besluttet likevel at begge søksmålene skulle fremmes til behandling, men dette ble påanket til lagmannsretten.

I *ND-2022-9 LG* av slo *lagmannsretten* – av eget tiltak – å avgjøre om søksmålet mot P&I-assurandøren kunne trekkes inn i statens søksmål. Tingrettens avgjørelse om statens påstands- endring var så nært knyttet til det søksmål staten hadde reist mot MT Sola i 2018 før opprettelsen av begrensingsfondet, at tingretten egentlig bare hadde avgjort at statens påstands- endring ikke skulle avvises etter sjøl. § 177 som nytt søksmål i forhold til søksmålet mot MT Sola. Tingretten hadde derfor ikke drøftet påstands- endringens betydning for den kumulasjon av søksmålet mot P&I-assurandøren som staten hadde begjært etter fondsoppsettelsen. Tingretten hadde således ikke tatt standpunkt verken til om vilkårene for kumulasjon av P&I-assurandøren var oppfylt, eller til om kumulasjonsbegjæringen utgjorde et nytt direktessøksmål som sjøl. § 177 tredje ledd ville stenge for. *Lagmannsretten* konkluderte at disse spørsmålene derfor *ikke* var omfattet av anken av tingrettens dom, og at de heller ikke kunne avgjøres på betryggende måte som del av ankesaken (tvistel. § 29-4). Resultatet ble at MT Solas (Twitts) anke over statens påstands- endring ble forkastet, og at statens anke knyttet til statens begjæring om kumulasjon og påstands- endring i forhold til P&I-assurandøren ble avvist som uprøvd.

### **ND-2022-9 LG skapte en høyst uklar situasjon**

Etter *ND-2022-9 LG* var situasjonen at tingretten overhodet ikke hadde avgjort om staten ved kumulasjon kunne fremme sine kollisjonskrav ved direkte-søksmål mot MT Solas P&I-assurandør, og om sjøl. § 177 ville stenge for statens søksmål mot P&I-assurandøren. Dette innebar at disse spørsmålene i tilfelle måtte avgjøres i nytt direktessøksmål mot P&I-assurandøren fra statens side, men om søksmålet ville bli fremmet var fortsatt ganske så usikkert. Ville et direktessøksmål mot den britiske P&I-assurandøren ha norsk vernet og være undergitt norsk domsmyndighet slik at søksmålet kunne forenes ved kumulasjon med statens søksmål mot MT Sola ved skadesteds- vernet i Norge, jf. tvistel. § 15-2? Selv om søksmålet hadde skadestedsvernet etter tvistel. § 4-5 nr. 3, krevdes også at det *saksforholdet* som direktessøksmålet mot P&I-assurandøren omhandlet, hadde tilstrekkelig norsk tilknytning etter § 4-3 (foran note 37).

Uavhengig av dette er – *min oppfatning* - at reglene om kumulasjon i tvistel. §15-2 her ikke gir det riktige utgangspunkt. Et direkte søksmål og krav om kumulasjon mot den britiske P&I-assurandøren i Fregatt-saken vil utgjøre en *forsikrings sak* i et internasjonalt rettsforhold omfattet av Lugano art. 8. I så fall medfører tvistel. § 4-8, jf. Lugano art. 11, at den britiske P&I-assurandøren bare kan kumuleres inn i statens søksmål mot MT Sola dersom dette er «tillatt» etter Lugano art. 11 nr. 1, eventuelt art. 11 nr. 2. Dette synspunktet ble imidlertid aldri anført i Fregatt-saken. Videre er det etter *ND-2002-180 NH Leros Strength* også uavklart om norske lovvalgsregler vil medføre at spørsmålet om et norsk direktessøksmål mot en engelsk P&I-assurandør



er «tillatt», skal avgjøres etter norske eller engelske rettsregler.<sup>44</sup> Heller ikke *ND-2020-9 NH* (Gard II) avklarer dette.

Gard-saken omhandlet et direktessøksmål mot Gard som norsk P&I-foretak ved norsk Lugano-verneting, også etter Lugano art. 11 nr. 1. *Lagmannsretten* la i *LA 2018-82999* (Gard II) til grunn at rettsforholdet mellom Gard og skadelidte hadde sin nærmeste tilknytning til Gards virksomhet og til norsk rett, og at det derfor skulle avgjøres etter norske rettsregler om direktessøksmålet mot Gard var tillatt etter Lugano art. 11. Dommen ble påanket, men anken over lovvalget ble nektet fremmet.<sup>45</sup> I *ND-2020-9 NH* (Gard II) er dermed utgangspunktet at verken norsk domsmyndighet eller lovvalg var omtvistet, og dommen omhandler derfor bare selve tolkningen av de norske lovreglene om skadelidtes direktekrav mot ansvarsassurandøren ved et søksmål i Norge, og dette begrenser dommens betydning som rettskilde. Følgelig ville et nytt norsk søksmål fra staten i Fregatt-saken igjen aktualisere spørsmål om norsk domsmyndighet og lovvalg ved norsk direkte-søksmål etter mot det skadevoldende skips internasjonale P&I-assurandør, grunnet enten på Lugano art. 11 eller på den norske tvisteloven.

### **Brexit, Lugano og tvistel. § 4-8**

I Fregatt-saken kom imidlertid spørsmålet om anvendelsen av Lugano art. 11 som norsk lov etter tvistel. § 4-8 i en annen stilling etter at United Kingdom ved «Brexit» trådte ut av EU pr. 1. januar 2021 og dermed ikke lenger var en Lugano-stat.<sup>46</sup> Etter *ND-2022-9 LG* måtte et nytt norsk direktessøksmål fra staten mot P&I-assurandøren derfor reises på et tidspunkt hvor Lugano ikke gjaldt i forholdet mellom UK og Norge og de øvrige EU/EØS-statene. Brexit endret ikke Norges Lugano-forpliktelser overfor andre Lugano-stater, herunder Malta som MT Solas rederi-stat, men kan likevel begrense rekkevidden av tvistel. § 4-8 som norsk lov i forhold til søksmål mot et britisk foretak. Betyr dette at statens adgang til på nytt å begjære den britiske P&I-assurandøren trukket inn i statens søksmål ved norsk Lugano-verneting (skadestedet) mot MT Sola fra Malta, likevel må avgjøres etter Lugano art. 11 som norsk lov, jfr. tvistel. § 4-8? Eller vil norske regler om *kumulasjon* i tvistel. §§ 15-1 og 15-2 – tilsvarende Lugano art. 6 – komme til anvendelse, forutsatt både at direktessøksmålet mot den britiske P&I-assurandøren vil ha norsk verneting etter tvistel. § 4-5 tredje ledd, og at det internasjonale saksforholdet som er grunnlaget for direktessøksmålet, har tilstrekkelig norsk tilknytning etter tvistel. § 4-3, se foran note 37 og avsnitt 5.3 om *ND-2019-12 LB Veritas*-saken.

Uavhengig av alternativ vil et sentralt spørsmål være om det følger av norske lovvalgsregler at rettsforholdet mellom staten og det britiske P&I-foretaket skal bestemmes etter norsk rett, men det betyr ikke at vurderingsmomentene vil bli helt de samme. Selv om kollisjonsstedets rett kan være viktig for lovvalget ved kollisjonsoppjøret mellom de involverte rederier, er det ikke gitt at det samme gjelder lovvalget for rettsforholdet mellom skadelidte og en internasjonal P&I-assurandør, jf. *ND-2018-11NH* og *2020-9 NH* omtalt ovenfor. Selv om kollisjonsstedet var norsk, var det i Fregatt-saken derfor ikke gitt at norske lovvalgsregler vil føre til at dette rettsforhold til P&I-foretaket vil ha sin nærmeste tilknytning til Norge og er undergitt norske rettsregler.

### **Norsk domsmyndighet og lovvalg**

Kollisjonen mellom MT Sola og Fregatten medførte at MT Sola og dets Malta-rederi ville ha norsk skadestedsverneting. Dette betyr likevel ikke at også rederiets britiske P&I-assurandør vil ha verneting på skadestedet og er undergitt norsk domsmyndighet, og derfor ved kumulasjon kan trekkes inn i statens norske søksmål mot MT Sola. Etter Lugano art. 11 nr. 1 krever dette at kumulasjonen er «tillatt» etter det lands rett som vil gjelde for rettsforholdet mellom MT Sola og

staten og – alternativt etter tvistel. § 4-3 – at *saksforholdet* som ligger til grunn for direkt søksmålet mot den britiske P&I-assurandøren, har tilstrekkelig norsk tilknytning.

Ved kollisjonen drev MT Sola vanlig internasjonal tankskipsvirksomhet med begrenset norsk tilknytning. Skipet hadde ordinær internasjonal P&I-forsikring for tankskip tegnet av et britisk P&I-foretak med internasjonal virksomhet. Disse forhold etterlater tvil om det britiske P&I-foretaket ville være undergitt norsk domsmyndighet og om rettsforhold mellom P&I-foretaket og staten hadde sin nærmeste tilknytning til norsk rett, jf. *ND-2002-180 NH Leros Strength* og *LA 2018-82999* (Gard II) hvor nettopp den tilknytning som Gards virksomhet som forsikringsforetak og dets P&I-forsikring for MT Sola ga til Norge, ble avgjørende for lovvalget. Statens direkt søksmål i Fregatt-saken er derimot basert på en ordinær internasjonal P&I-forsikring uten særlig norsk tilknytning, og internasjonale tolkningsmomenter kan da få større betydning. Uavhengig av at UK ikke lenger er Lugano-stat, var Lugano fortsatt bindende i forholdet mellom Norge og Malta som EU/EØS-stater, og dette skulle tilsi at det ble vurdert etter tvistel. § 4-8 og Lugano art. 11 nr. 1 om statens direkt søksmål ved kumulasjon var «tillatt» etter norsk rett. I så fall kan det også få betydning om statens kollisjonssøksmål mot MT Sola og statens søksmål mot det britiske P&I-foretaket basert på forsikringsforholdet, rettslig og faktisk kan anses å være så nært forbundet at vilkårene for kumulasjon er oppfylt, herunder om kumulasjonen er begrunnet i behovet for å unngå uforenelige rettsavgjørelser innenfor EU/EØS-området, jf. også tvistel. § 15-2 og Lugano art. 6.

#### **Forlikavtalen i Fregatt-saken**

Her var det altså mange uløste spørsmål og få sikre svar. *ND-2022-9 LG* ble derfor også påanket, men etter *ND-2022-9 LG* «gikk luften ut av ballongen». Før anken skulle avgjøres av Høyesterett, ble hele sakskomplekset knyttet til kollisjonen mellom MT Sola og KNM Helge Ingstad – som mange andre store kollisjons- og begrensningssaker – avsluttet ved et flerpartsforhandlet forlik mellom rederiene og deres assurandører i februar 2022 (*HR-2022-2122-F*). Forlikavtalen kan nok bare forstås i lys av den usikkerhet som var knyttet seg både til skipenes kollisjonsansvar og til statens erstatningskrav i Fregattsaken. Forlikavtalen fastsatte at MT Solas rederi og dets P&I-assurandør som endelig oppgjør av statens erstatningskrav skulle utbetale et beløp på noe over halvparten av MT Solas begrensningsfond etter sjøl. §§ 172 og 175. Krav pådømt i *ND-2022-9 LG* og *ND-2021-15 TH* falt dessuten bort som ikke rettskraftig avgjort (jf. *LG-2023-63662*), men det betyr likevel ikke at de rettslige vurderingene i disse avgjørelsene nå er uten interesse.

### **6.4 Kumulasjonsvernetingets rolle i et globalisert marked**

Vilkårene i Brussels I/Lugano art. 6 om søksmål ved *kumulasjonsverneting* legger stor vekt på behovet for å unngå uforenelige dommer i enkelt søksmål ved fastsatte verneting i medlemsstatene. Det gjøres derfor – på samme måte som i reglene om kontrakts- og skadestedsverneting i Lugano art. 5 – unntak fra hovedregelen om bostedsverneting i Lugano art. 2, men samtidig vil Lugano art. 6 også supplere eller gjøre unntak fra de alternative verneting i Lugano art. 5. *ND-2019-12 LB* (Veritas-konsernet) og *HR 2019-2206-A* (Posten Norge A/S) viser også at reglene om kumulasjonsverneting i Brussels I/Lugano-regelverket – og tvistel. § 15-2 – gjelder generelt og har betydelig rekkevidde (foran avsnitt 5.3).

Den vekt som reglene i Brussels I/Lugano art. 5 og 6 samlet sett legger på hensynet til effektiv retts håndhevelse i praksis var i sin tid tilpasset de utfordringer som selve etablering av et indre marked i EU-området medførte. Dette var en sentral forutsetning for at Brussels I/Lugano-regelverket også kunne tillegge søksmål eller dom i en medlemsstat litispens- og rettskraftsvirkninger i de øvrige stater i EU/EØS-området. Vi kan imidlertid nå se at den rolle og rekkevidde

Brussels I- og Lugano-regler om kumulasjonsverneting har fått når det gjelder rettshåndhevelsen i praksis, også har vist seg å ha vært klart økende i takt med internasjonaliseringen og globaliseringen av handels- og transportvirksomhet. Norske Lugano-tolkninger ligger på samme linje. Den meget utførlige vurdering i ND-2020-14 LA, jf. HR-2021-902-U (Thorco- Stolt), ND-2019-19 (Veritas-saken) og HR-2019-2206 (Posten Norge) av spørsmål knyttet til tolkningen av Lugano art 6 nr. 1, illustrerer dette.

Bakgrunnen er at kombinasjonen av prinsippet om bostedsverneting i Brussels I/Lugano og prinsippene om etableringsrett og fri utveksling av varer og tjenester i EU/EØS-området i stor grad har åpnet for at internasjonale foretaksgrupper internt organiserer ulike deler av sin virksomhet i foretak med varierende og ulik nasjonal tilknytning til stater med «bekvemmelighets»-jurisdiksjoner. Illustrerende eksempler på de kompliserte strukturer som nå preger internasjonal skipsfarts- og transportvirksomhet, er de norske dommene *ND-2020-14 LA*, jf. *HR-2021-902-U* (Thorco-Stolt), *ND-2019-12 LB* (Veritas), *HR-2019-2206-A* (Posten Norge) og *ND-2016-219 NH* (Eimship). Det samme er de danske dommene *ND-2018-18 DH*, *ND-2020-19 SØHa* (Ecco), *ND-2021-20 SØHa* og Maersk-sakene *ND 2020-19 SØHa* (Damco) og *ND-2021-28 DH* (Nilfisk), omtalt foran avsnitt 4.3 og 4.4.

Slike forhold er egnet til å vanskeliggjøre rettshåndhevelsen i internasjonale markeder, men praksis knyttet til virkeområdet for reglene i Brussels I/Lugano om kumulasjonsverneting, viser også at dette et godt stykke på vei motvirket på skipsfarts- og transportområdene. Også en undertransportør kan derfor normalt trekkes inn ved kumulasjon i et lasteskadesøksmål mot den som er «kontraherende» transportør for transportoppdraget, slik som i *ND-2018-18 DH* og rammekontraktssakene i *ND-2020-23 SØHa* og *ND-2021-31 SØHa* (omtalt foran). Andre «trendsetter» er *ND-2019-12 LB* (Veritas), *ND-2020-9 NH* (Gard II, nedenfor avsnitt 7.4), samt *ND-2020-14 LA* (Gard III) hvor de hollandske Stolt-rederienes anke av en kumulasjonsavgjørelse ble avvist som klart ugrunnet i *HR-2021-902-U* (foran avsnitt 6.3).

Havrettskonvensjonens flaggstatsprinsipp kan imidlertid fortsatt sette grenser for søksmål eller kumulasjon som gjelder enkeltskip i store rederigrupper som er registrert i ulike flaggstater, eller som angår særlige forhold ved driften av skipene som er overlatt til foretak i ulike nasjonale jurisdiksjoner. Men at et rederi har bostedsverneting i EU-stat og har registrert sine skip der, er altså nå ikke til hinder for at rederiet ved kumulasjon kan trekkes inn i erstatnings-søksmål reist av skadelidte mot skipenes P&I-assurandør i Norge.<sup>47</sup> Rederigruppenes rolle som sentrale organisatoriske og økonomiske enheter i internasjonal skipsfart må i det hele ventes å forsterke en rettsutvikling hvor konsern-gruppene med morforetak vil fremtre som klare tilknytningspunkter for rettsreglene og som retts- og pliktsubjekter også i rettslige tvister knyttet til skipsfartsområdet, jf. foran avsnitt 5.1.

## 6.5 Kumulasjonsverneting for person med bosted utenfor EU/EØS-området

Reglene om kumulasjonsverneting i Brussels I/Lugano art. 6 omfatter etter ordlyden bare personer som har bosted innenfor EU/EØS-området. For søksmål mot personer som ikke har bosted i konvensjonsstat, gjelder ikke reglene i Brussels I/Lugano, heller ikke reglene om kumulasjonsverneting. Ved søksmål mot personer bosatt utenfor EU/EØS-området, skal spørsmål om verneting avgjøres etter de nasjonale lovreglene i den EU/EØS-stat hvor søksmålet blir reist (Brussels I/Lugano art. 4). Særlige kumulasjonsspørsmål kan derfor oppstå hvis et søksmål reist i EU/EØS-stat omfatter flere saksøkte hvorav enkelte også har bosted utenfor EU/EØS-området. Kan også en person med bosted utenfor EU/EØS-området uten videre også saksøkes ved kumulasjonsverneting etter Lugano art. 6 når vilkårene der ellers er oppfylt?

*IND-2019-12 LB* (Veritas-saken, omtalt foran 5.3) var dette tilfellet. Spørsmålet var dels om Veritas-konsernets asiatiske datterforetak overhodet var undergitt norsk domsmyndighet, og – i så fall – om slike «utenlandske» parter ved kumulasjon etter Lugano art. 6 kunne saksøkes ved kumulasjon i et norsk søksmål ved morselskapets bostedsverneting som også omfattet «europiske» datterforetak. *Lagmannsretten* avgjorde begge spørsmål etter regler i den norske tvisteloven.

For det første ble det lagt til grunn at de asiatiske foretakene hadde norsk skadestedsverneting (tvistel. § 4-5- tredje ledd), og at det saksforhold søksmålene gjaldt hadde tilstrekkelig norsk tilknytning (§ 4-3 første ledd). De to sentrale vilkår for norske domstolars internasjonale domsmyndighet i saken var dermed oppfylt.<sup>48</sup>

For det andre ble det etter reglene i tvisteloven §§ 15-2 og 15-6 som i hovedsak bygger på Lugano art. 6, fastsatt at de asiatiske foretakene kunne trekkes inn det norske søksmålet ved kumulasjon sammen med Veritas' europeisk datterforetak som hadde kumulasjonsverneting etter Lugano art. 6. I Veritas-saken ble spørsmålet om kumulasjon av Veritas' asiatiske datterforetak ved bostedsverneting for morforetaket i Veritas-konsernet imidlertid ikke avgjort etter Lugano art. 6. I stedet ble de stort sett tilsvarende reglene om kumulasjon i den norske tvistel. § 15-2 lagt til grunn, og virkningene av kumulasjonen ble i hovedsak den samme som etter Lugano art. 6.<sup>49</sup> *IND-2019-12 LB* fastslår likevel at foretak med bosted utenfor EU/EØS-området bare vil ha norsk kumulasjonsverneting etter tvistel. §§ 15-2 og 15-6 hvis foretaket ellers er undergitt norsk domsmyndighet (§ 15-2 første ledd), dvs. at det er påvist at søksmålet mot foretaket kan reises ved et ordinært norsk verneting, og at saksforholdet har tilstrekkelig norsk tilknytning (foran note 37).

## 7 Forsikringsaker

### 7.1 Hovedpunkter

Forsikringsaker står i en særstilling i forhold til Brussels I/Luganos regelverk om vernetting. Kapittel I avsnitt 3 (art. 8 til 14) inneholder *særskilte uttømmende og eksklusive* regler om vernetting for forsikringsaker. Etter art. 8 er dette regler som skal gjelde i stedet for de alminnelige vernettingsreglene i art. 2 til 7 og 23, med mindre annet er særskilt fastsatt.<sup>50</sup> Det sentrale lovformålet er å styrke rettsvernet for forsikringstakere og forsikrede som presumptivt de svakere parter i forsikringsforholdet, herunder skadelidte som begunstiget ved ansvarsforsikring. Hovedreglene er derfor at søksmål mot en forsikringsgiver bosatt i medlemsstat, kan reises *enten* av forsikringstakeren ved domstol i forsikringsgiverens bostedsstat, *eller* av forsikringstakeren eller annen sikrede – og i strid med art. 2 – ved domstol i annen medlemsstat som er i saksøkerens egen bostedsstat (art. 9). Forsikringsgiveren kan derimot bare reise søksmål mot en forsikringstaker eller forsikrede ved domstol i den medlemsstat der saksøkte har sitt bosted (art. 12). I saker som gjelder ansvarsforsikring, er *skadelidte* dessuten gitt adgang også til å reise søksmål mot skadevolderens ansvarsassurandør ved vernetting etter Brussels I/ Lugano art. 10 og 11, se nedenfor avsnitt 7.2

#### Streng ordlydstolkning

Brussels I/Luganos særlig vernettingsregler for forsikringsaker forfølger flere formål. Felles er imidlertid å styrke rettsikkerhet og forutberegnelighet i forsikringsforholdet ved egne uttømmende grenser for i hvilken medlemsstat søksmål for krav grunnet på forsikringsavtale kan reises mot eller av en forsikringsgiver eller en forsikringstaker og annen forsikrede. Reglene som på viktige punkter avviker fra de alminnelige vernettingsregler i Brussels I/Lugano, bygger på en avveining av behovet for styrket rettsvern for forsikringstakere og andre forsikrede, og forsikringsgivernes behov for å kunne forutberegne hvor de kan bli saksøkt.

Generelt gjelder derfor at reglene om forsikringsaker skal tolkes autonomt og strengt etter ordlyden. EU-domstolens tolkningspraksis viser likevel at tolkningstvill – i samsvar med lovformålet – ofte blir løst mot forsikringsgiveren. Som det fremgår nedenfor avsnitt 7.2, gjelder dette likevel i begrenset utstrekning for saker om ansvarsforsikring etter reglene i Brussels I / Lugano art. 10 og 11

#### Vernetingsavtale i forsikringsaker

Brussels I/Luganos reglene om vernetting i forsikringsaker kan – i samsvar med lovformålet – normalt bare fravikes ved vernetingsavtale inngått *etter at* tvist er oppstått, jf. art. 13 nr. 1. For øvrig medfører de utførlige reglene i art. 13 – som supplert ved art. 14 – visse modifikasjoner av hovedregelen, men generelt blir reglene i art. 13 og 14 tolket strengt mot forsikringsgiveren. Eksempler på dette er *ND-2021-33 DH* og *ND-2021-26 DH* som begge gjaldt forsikring av en tyskregistrert lystbåt tegnet via en tysk båtforening i tysk forsikringsforetak, og spørsmål vedrørende en dansk deleiers rett til erstatning for kaskoskade.

I *ND-2021-33 DH* uttalte *Højesteret* at båtforeningen var forsikringstaker, og at standardvilkårene for forsikringen var bindende også for deleieren som forsikrede. Forsikrede hadde etter Brussels I art. 11(1)b (nå art. 9) rett til å reise søksmål mot forsikringsforetaket ved sitt danske bostedsvernetting. Etter EU-domstolens praksis var art. 15 (nå art. 13) uttømmende. En forsikret som var bosatt i annen medlemsstat, var som tredjemann ikke bundet av avtale om vernetting omfattet av art. 15 nr. 3, med mindre sikrede også hadde *uttrykkelig* tiltrådt standardvilkårenes vernetingsavtale. Søksmålet mot det tyske foretaket kunne derfor reises ved dansk domstol. I *ND-2021-26 DH*

ble det videre lagt til grunn at heller ikke standardvilkårenes tyske lovvalgsklausul var bindende tiltrådt av den danske deleieren, men etter reglene i Rome I art. 7 ble tysk rett lagt til grunn fordi den forsikrede risiko lå i Tyskland, og fordi forsikringsforholdet hadde nærmere tysk enn dansk tilknytning (nedenfor avsnitt 8.2).

## 7.2 Ansvarsforsikringsaker

I saker som gjelder ansvarsforsikring kan *skadelidte* reise søksmål mot skadevolderens ansvarsassurandør ved verneting etter Brussels I/ Lugano art. 10 og 11. For det første kan skadelidte ved kumulasjon trekke skadevolderens forsikringsgiver inn som saksøkt part i det søksmål som skadelidte etter de alminnelige vernetingsreglene har reist mot skadevolderen, f.eks. på skadestedet etter Brussels I/Lugano art. 5 nr. 3, jf. art. 11 nr.1. For det annet kan skadelidte selv reise søksmål direkte mot ansvarsassurandøren ved domstol der forsikringsgiveren vil ha verneting reglene i art. 9 eller 10, herunder på skadestedet, jf. art. 11 nr. 2. I utgangspunktet gir derfor reglene i art. 11 skadelidte atskillig valgfrihet når det gjelder hvor skadelidte vil fremme søksmål mot skadevolderens ansvarsforsikringsgiver. Ved ansvarsforsikring i internasjonal skipsfart kan det følgelig være vanskelig for forsikringsgiveren å forutberegne både hvor det kan bli fremmet søksmål om erstatningskrav etter ansvarsforsikringen, og hvilket lands rett som i tilfelle vil bestemme skadelidtes rett til erstatning. Internasjonal uenighet om *avgrensning* av skadelidtes valgtrett er bakgrunnen for at både art. 11 nr. 1 og 11 nr. 2 setter som vilkår at direktesøksmål mot forsikringsgiveren skal være «tillatt» i domstolsstaten.

Art. 11 nr. 1 og nr. 2 betyr likevel ikke at reglene om direktesøksmål i domstolsstatens nasjonale rett er avgjørende. Riktig tolkning er derimot at det etter lovvalsreglene i domstolsstaten skal avgjøres hvilket lands rett som gjelder for *det ikke-kontraktsrettslige rettsforholdet mellom skadelidte og ansvarsforsikringsgiveren*, og som derfor skal legges til grunn ved avgjørelsen om søksmålet er «tillatt».<sup>51</sup> Lovvalsreglene for direktekravet mot P&I-assurandøren bestemmes i EU etter Rome II-forordningen og i Norge etter Irma Mignon-standardene og dermed atskilt fra selve forsikringsforholdet, se nedenfor avsnitt 7.4 og HR-2024-1117-A (omtalt nedenfor avsnitt 8.3). Lovvalget er likevel svært viktig fordi reglene om når direktesøksmål mot forsikringsgiveren er «tillatt», varierer – slik det fremgår nedenfor – en god del selv innenfor EU/EØS-området. Brussels I/ Lugano art. 11 åpner dermed indirekte for *videreføring* av medlemsstatenes ulike nasjonale løsninger. I globalisert skipsfart er motstykket at det oppstår atskillige tvister om vilkåret etter art. 11 for direktesøksmål mot ansvarsassurandørene er oppfylt.

## 7.3 Kumulasjon av ansvarsassurandøren

Søksmål mot en forsikringsgiver som part etter reglene om kumulasjon, eller ved et direktesøksmål mot en forsikringsgiver i Brussels I/Lugano art. 11 nr. 1 eller 2, er åpenbart «forsikringsaker» i forhold til kapittel 1 avsnitt 3, jf. art. 8. Begge bestemmelser fastsetter vilkårene for at en forsikringsgiver kan saksøkes som part i et søksmål som har sin bakgrunn i rettsforholdet mellom skadelidte og skadevolderen. Forsikringsgiverens partsstilling innebærer imidlertid ikke at også selve tvisten mellom skadelidte og skadevolderen blir en «forsikringssak». Denne tvisten forblir en vanlig erstatningssak med verneting etter Brussels I /Luganos alminnelige regler. Dermed etableres det også et skille mellom verneting og lovvalg for *skadevolderens krav mot forsikringsgiveren som forsikringstaker* etter forsikringsavtalen (Brussels I/Lugano art. 9 og Rome I), jf. *ND-2022-33 DH* og *ND-2022-26 DH*, og *HR-2024-1117-A* (avsnitt 44-47), og verneting og lovvalg for *skadelidtes erstatningskrav mot ansvarsforsikringsforetaket* fremmet ved direktesøksmål mot skadevolderens ansvarsassurandør (Brussels I/Lugano art. 11 og Rome II), jf. *ND-2017-445 DH*, *ND-2018-11 NH* og *HR-2024-1117-A* (avsnitt 55-60). Dette kommer jeg tilbake til nedenfor avsnitt 8.2 og 8.3.

I forhold til de alminnelige reglene om kumulasjon i Brussels I/Lugano art. 6 er reglene om kumulasjon i art. 11 nr. 1, jf. nr. 3, særregler for ansvarsforsikring som uttømmende angir vilkårene for å trekke *ansvarsforsikringsgiveren* inn i *skadelidtes* søksmål mot skadevolderen. Ved kumulasjonssøksmål direkte mot ansvarsforsikringsforetak gjelder altså bare de særlige vernetingsreglene for ansvarsforsikringsforetak i art. 11 nr. 1 (jf. ND-2022-9 LG, nedenfor). Dette fremgår av *ND-2020-14 LA* (Gard III) som viser at *øvrige* spørsmål om kumulasjon og forening av søksmål mot forsikringsforetak med andre søksmål skal avgjøres etter de alminnelige reglene om kumulasjon i Brussels I/Lugano art. 6.

I *ND-2020-14 LA* (Gard III, omtalt foran i avsnitt 6.3) hadde skadelidte reist direktessøksmål etter Lugano art. 11 nr. 2 mot Gard som skadevolderens P&I-assurandør ved Gards bostedsverneting (jf. ND-2020-9 NH). Spørsmålet var om dette var en «forsikrings sak» etter Brussels I/Lugano art. 8, og om skadelidte dermed også kunne trekke sitt erstatningssøksmål mot den hollandske Stolt-gruppen som skadevolder inn i det norske direktessøksmålet (omtalt foran i avsnitt 6.3 ved note 42). *Lagmannsretten* kom til at begrepet «forsikrings sak» i Lugano art. 8 skulle fortolkes autonomt. Erstatningssøksmålet mot Stolt-gruppen var ikke en «forsikrings sak» fordi den saksøkte part var ikke et forsikringsforetak, og søksmålet gjaldt et ordinært erstatningskrav mot Stolt-gruppen med verneting bl.a. etter Lugano art. 5 nr. 3 om skadestedsverneting. Særreglene i Brussels I/Lugano art. 11 gjaldt derfor ikke. Skadelidtes krav mot Gard og Stolt-gruppen var derimot så nært forbundet at søksmålet mot Stoltgruppen kunne fremmes ved Gards norske verneting etter de alminnelige reglene om kumulasjon i Lugano art. 6. I *HR-2021-902-U* ble anken avist fordi denne tolkingen ble ansett som klart riktig.

I *ND-2022-9 LG* (Fregatt-saken) var derimot spørsmålet det omvendte, dvs. om staten kunne begjære MT Solas britiske P&I-assurandør trukket inn som part i statens erstatningssøksmål mot MT Sola ved norsk skadestedsverneting etter reglene i tvistel. § 15-2 (Lugano art. 11 nr. 1 var ikke påberopt). I tingretten fikk staten medhold i at saken kunne fremmes, men etter anke fastsatte *lagmannsretten* av eget tiltak at spørsmålet av prosessuelle grunner ikke var omfattet av ankesaken. Det avgjørende var at tingretten ikke tidligere hadde tatt standpunkt til kumulasjonsspørsmålet, og at spørsmålet heller ikke kunne prøves på forsvarlig måte i ankesaken, se den utførlige drøftelsen av ND-2022-9 LG foran avsnitt 6.3. Det fremgår der at dette – etter *min oppfatning* – også må være klart riktig. Selv om de øvrige vilkår for kumulasjon i tvistel. §15-2 ville være oppfylt, var det tidligere imidlertid ikke avgjort av tingretten at den britiske assurandøren ville være undergitt *norsk domsmyndighet* etter tvistel. § 4-5 tredje ledd, jf. § 4-3, og derfor kunne saksøkes ved norsk verneting også ved kumulasjon etter tvistel. § 15-2, jf. § 15-1.<sup>52</sup>

En annen sak er – etter *min oppfatning* – at i et *internasjonalt* rettsforhold skulle spørsmålet om kumulasjon i Fregatt-saken etter norsk rett avgjøres etter Lugano art. 11 nr. 1 som norsk lov, jf. tvistel. § 4-8, og ikke etter de norske reglene i tvistel. § 15-2, jf. § 4-3 (foran avsnitt 6.3). Ordlyden i Lugano art. 11 dekket åpenbart dette saksforholdet, men var ikke påberopt av staten. I ND-2022-9 LG ble det derfor heller ikke tatt standpunkt til om et kumulasjonssøksmål mot den britiske P&I-assurandøren ved norsk verneting etter Lugano art. 11 nr.1 ville være «tillatt» i dette tilfellet. Dette er slett ikke opplagt (foran 6.3 ved note 44). Uavhengig av dette er det klart nok at Lugano art. 11 nr. 1 er uttømmende og eksklusiv, og at de alminnelige reglene om kumulasjon i Lugano art. 6 derfor heller ikke vil gjelde spørsmålet om MT Solas britiske P&I-assurandør kunne trekke inn i statens sak mot MT Sola.

## 7.4 Direktesøksmål mot ansvarsassurandøren

Det fremgår foran avsnitt 7.2 at skadelidte – som begunstiget ved ansvarsforsikring – kan fremme sitt erstatningskrav ved direktesøksmål mot skadevolderens ansvarsforsikringsforetak ved forsikringsgiverens eller eget bostedsverneting etter art. 9, eller ved skadestedsverneting etter art. 10. Disse vernetingsreglene kan ikke fravikes ved forum- og lovvalgklausuler i ansvarsforsikringsavtalen mellom forsikringsgiveren og skadevolderen, jf. *EU-domstolen i C-368/16* (Assens havn, omtalt nedenfor ved note 58). At søksmålet mot forsikringsgiveren har verneting der direktesøksmålet reises, er imidlertid ikke nok. Etter art. 11 nr. 2 er et tilleggsvilkår at direktesøksmål er «tillatt» i domstolsstaten. Hva dette vilkåret egentlig innebærer, fremgår imidlertid ikke av bestemmelsen selv.

### EU-rett og dansk rett

Utgangspunktene i dansk rett er at reglene i Brussels I-forordningen er direkte anvendelig i Danmark, og at *EU-domstolen i C-368/16* (Assens havn) fastsatte at direktesøksmål mot ansvarsassurandøren er «tillatt» etter art. 11 nr. 2 dersom *nasjonal rett gir hjemmel* for direktesøksmål. Videre forutsetter EU-retten at i internasjonale rettsforhold skal hjemmelsspørsmålet avgjøres etter det lands nasjonal rett som *etter lovvalgsreglene i domstolsstaten* (lex fori) skal gjelde for det materielle rettsforholdet mellom skadelidte og ansvarsforsikringsgiveren. Når det ved direktesøksmål i skipsfartsforhold normalt ikke foreligger noen kontrakt mellom skadelidte og forsikringsgiveren, må derfor nasjonal rett bestemmes etter domstolsstatens *lovvalgsregler for erstatningsansvar utenfor kontraktsforhold* (foran avsnitt 7.2). Dette er også lagt til grunn både i dansk og i norsk rettspraksis knyttet til Lugano art. 11 nr. 2 (se foran note 51).

I *ND-2017-445 DH* som gjaldt Assens havns direktesøksmål mot en engelsk P&I-assurandør ved dansk Brussels I-verneting, førte dansk lovvalgrett til at dansk rett ble lagt til grunn fordi skadelidte var dansk, skaden var voldt av en svensk entreprenør under virksomhet i Danmark, og det erstatningskrav søksmålet gjaldt, derfor samlet hadde sin nærmeste tilknytning til Danmark. Søksmålet mot den engelske assurandøren ved dansk domstol var derfor «tillatt» fordi etter dansk rett hadde søksmålet hjemmel i den danske fal. § 95 annet ledd.<sup>53</sup>

### Lugano og norsk lovvalg

De norske høyesterettsdommene i *Gard-saken ND-2018-11 NH* (Gard I) og *ND-2020-9 NH* (=HR-2020-1328-A, Gard II) som gjelder direktesøksmål ved norsk domstol er omtalt foran i avsnitt 6.3 ved note 42. Saken oppsto pga. en kollisjon i indonesisk farvann mellom et skip eiet av et datterforetak i den danske Thorco-gruppen, og et skip i det norskkontrollerte og hollandsk-etablerte Stolt-konsernet med rederansvarsforsikring i norske Gard. Thorco valgte å reise søksmål om kollisjonsansvaret ved direktesøksmål mot Gard ved foretakets norske bostedsverneting, jf. tvistel. § 4-8 og Lugano art. 9. Et hovedspørsmål i forhold til Lugano art. 11 nr. 2 ble – i samsvar med EU-rettslig oppfatning – om rettsforholdet mellom Thorco og Gard var undergitt norsk rett. Etter norsk rett skulle lovvalget – i mangel av lov, sedvane eller andre fastere regler – bestemmes etter Irma Mignon-formelen som *rettslig standard* (ND-2018-11 NH), se foran avsnitt 2.2. Ut fra dette ble resultatet i *LA-2018-82999* at *direktekravet* mot Gard samlet sett hadde største tilknytning til Gards virksomhet fra Norge og en nærmere tilknytning til norsk rett enn til indonesisk rett.<sup>54</sup>

*Lagmannsrettens* konklusjon var likevel at direktesøksmålet skulle avvises. Til tross for at fal. § 7-6 generelt åpnet for direktesøksmål, mente *flertallet* at fal. § 7-6 måtte forutsette – slik Lugano art. 11 nr. 2 ble antatt å gjøre – at det ikke forelå norsk domsmyndighet i direktesøksmålet med mindre direktesøksmål var *tillatt i den konkrete sak*, noe den danske fal. § 95 annet ledd reelt



krevde. Det var imidlertid ikke godtgjort at Stolt-gruppen var insolvent, og dermed at direktessøksmålet kunne grunnes på fal. § 7-8 annet ledd. Bakgrunnen var dels at direktekravadgangen normalt ble fraveket ved P&I-vilkårenes såkalte «pay to be paid» klausuler, og skadelidte derfor hadde liten utsikt til å vinne frem med sitt direktekrav med mindre skadevolderen var insolvent og klausulen dermed var ugyldig etter fal. § 7-8. I tillegg kom at fal. 1989 §§ 7-6 til 7-8 hadde avløst fal. 1930 § 95 hvor regelen om direktessøksmål var den samme som den danske fal. § 95.

*LA-2018-82999* ble anket, men i HR-2019-2226-U bestemte Høyesterett at bare anken over tolkningen av vilkåret i i Lugano art. 11 nr. 2 «når slike direkte søksmål er tillatt», ble tillatt fremmet. At *norsk materiell rett* skulle legges til grunn ved avgjørelsen av om direktessøksmålet var «tillatt», var dermed rettskraftig avgjort i *LA-2018-82999*, og dette ble også lagt til grunn i ND-2020-9 NH. Hovedspørsmålene for *Høyesterett* ble dermed hva som ville være riktig *norsk* tolkning av Lugano art. 11 nr.2 og hvorvidt dette i tilfelle også skulle få betydning for norsk tolkning av fal. § 7-6, jf. § 7-8

### **Lugano, Brussels I og norsk fal. § 7-6**

I *ND-2020-9 NH* (Gard II) er utgangspunktet at spørsmålet om direktekrav er tillatt etter Lugano art. 11 nr. 2, skal avgjøres etter den nasjonale rett som regulerer tvistespørsmålet i saken. Før spørsmålet om norsk domsmyndighet i Gard-saken kunne avgjøres, måtte det derfor først foretas et lovvalg for å bestemmes hvilket lands rett som regulerte det materielle rettsforholdet mellom skadelidte og P&I-foretaket. Ved lagmannsrettens dom var det avgjort – som i ND-2017-445 DH – at norsk rett skulle legges til grunn. *I forhold til EU-retten* er likevel den danske og den norske avgjørelsen prinsipielt forskjellige.

I dansk rett er Brussels I-forordningen – og art. 11 nr. 2 – *direkte* anvendelig som dansk rett, mens i Norge gjelder den tilsvarende bestemmelsen i Lugano art. 11 nr. 2 som norsk lov i kraft av tvistel. § 4-8. Etter sikker høyesterettspraksis skal EU-domstolens avgjørelser om tolkningen av Brussels I-regelverket tillegges meget stor rettskildevekt ved tolkning av Lugano-reglene som norsk lov. Generelt – og for Lugano art. 11 nr. 2 – krever dette at det som kan oppfattes som autonom EU-tolkning av den relevante bestemmelsen, lar seg avklare med rimelig sikkerhet. Også i tilfeller av motstrid tillegges EUs tolkninger «stor vekt» ved tolkning norske lovregler. Prinsipielt kan derfor EU-domstolens avgjørelser om fortolkning av Brussels I art. 11 nr. 2 – så langt de rekker – bli styrende også for norsk – i tilfelle presiserende – tolkning av fal. §§ 7-6 til 7-8.

Ordlyden i Brussels I/Lugano art. 11 nr. 2 er imidlertid ganske så generell. Etter *EU-domstolens tolkning i C-368/16* (Assens havn) er direktessøksmål mot ansvarsassurandøren «tillatt» etter art. 11 nr. 2 dersom *valgt nasjonal rett gir hjemmel for direktessøksmål i den sak det gjelder, se ND-2017-445 DH, på s. 460-61*. Hvordan den nasjonale hjemmelen for direktessøksmål kan eller skal være utformet, sier verken EU-forordningen eller EU-domstolens avgjørelse noe om. En EU-autonom tolkning av Brussels I art. 11 vil dermed – naturlig nok – åpne for ulike nasjonale løsninger i EU/EØS-statene, alt fra regler som generelt gir adgang til direktessøksmål til regler som begrenser adgangen til direktessøksmål ved ulike særskilte nasjonale vilkår, f. eks. slik som danske fal. § 95 annet ledd. *EU-rettslig* foreligger det ikke grunnlag for noen «konkret» innskrenkende tolkning av ordlyden av Brussels i art. 11. Ulike nasjonale alternativer – den norske fal. § 7-6 og danske fal. § 95 og andre regler i ulike EU/EØS-stater om når direktessøksmål er «tillatt» – må derfor antas å være omfattet av en autonom EU-basert tolkning av ordlyden i art. 11 nr. 2. Et vesentlig – EU-rettslig – *fellesvilkår* er imidlertid at skadelidte bare kan reise direktessøksmål mot ansvarsforsikringsgiveren dersom den nasjonale rett som etter lovvalgsreglene i domstolsstaten skal gjelde

for rettsforholdet mellom skadelidte og ansvarsassurandøren, gir en hjemmel for direktesøksmål som er vid nok til å omfatte den «konkrete» sak søksmålet gjelder.

Avgjørende *EU/EØS-rettslig* blir derfor hvilket alternativ om adgangen til direktesøksmål som inngår i den relevante nasjonale rett etter det lovvalget som er forutsatt i Brussels I/Lugano art. 11 nr. 2. Den norske fal. §§ 7-6 til 7-8 som generelt «tillater» direktesøksmål uten noen særlig avgrensning som f. eks. i den danske fal § 95, er derfor fullt ut i samsvar med EU/Lugano-regelverket. Uavhengig av dette er EU-tolkningen av Brussels I art. 11 nr. 2 hittil ikke autorativt avklart i avgjørelser av EU-domstolen. Det foreligger derfor *ingen EU-rettslig tolkning av Brussels I art. 11 nr. 2* som kan gi bidrag til norsk tolkning – eller grunnlag for en EU-presisert norsk innskrenkende tolkning – verken av Lugano art. 11 nr. 2 eller av den norske fal. §§ 7-6 til 7-8.

Det sentrale i *ND-2020-9 NH* – slik anken over *LA-2018-82999* ble tillatt fremmet ved *HR-2019-2226-U* – måtte derfor bli hvordan fal. §§ 7-6 til 7-8 skal tolkes som norsk lov uten klare *EU-rettslige* føringer. Når både norsk verneting og lovvalg for direktesøksmålet mot Gard allerede var avklart, ble derfor svaret at etter norske fal. § 7-6 har skadelidte en *generell* adgang til å reise direktesøksmål mot Gard som skadevolderens ansvarsforsikringsgiver.<sup>55</sup> Dette er i samsvar med tolkningen og anvendelsen av fal. I § 7-6 ved direktesøksmål også i andre – *nasjonale* – rettsforhold.<sup>56</sup>

### Norsk domsmyndighet ved internasjonale direktesøksmål

Reglene i den norske fal. §§ 7-6 til 7-8 gjelder – med den begrensning som følger av tvistel. § 4-8 – også ved *internasjonal* ansvarsforsikring for direktesøksmål ved norsk domstol. Forutsetningen er imidlertid at direktesøksmålet og det saksforhold dette bygger på, har slik tilknytning til Norge 1) at rettsforholdet mellom skadelidte og P&I-assurandøren er undergitt norsk rett etter Irma Mignon-rettsstandarden fordi det har sin sterkeste eller nærmeste tilknytning til Norge (se note 54), og 2) at saksforholdet har tilstrekkelig tilknytning til Norge slik at direktesøksmålet mot P&I-assurandøren har nasjonalt verneting og er undergitt norsk domsmyndighet, jf. tvistel. § 4-3 (se note 37).

I *ND-2020-9 NH* (Gard II) var begge forutsetninger oppfylt, men slik er det ikke alltid. Etter tvistel. § 4-8 kan norsk direktesøksmål også bli reist av skadelidte mot skadevolderens *utenlandske* P&I-assurandør ved verneting etter reglene i Brussels I/Lugano art. 11, jf. art. 9 og 10 (foran avsnitt 7.3). Da oppstår særlige spørsmål om norsk domsmyndighet og lovvalg ved avgjørelsen av om søksmålet mot det utenlandske forsikringsforetaket skal fremmes som «tillatt» og omfattet av norsk domsmyndighet, eller skal avvises. Dette er spørsmål som avgjøres via lovvalgsreglene i søksmålsstaten, men samtidig avgjør lovvalget normalt også hvilket lands rett som skal gjelde ved avgjørelsen av skadelidtes erstatningskrav mot ansvarsforsikringsgiveren, jf. *HR-2024-1117-A* og *ND-2021-26 DH* (nedenfor avsnitt 8.2 og 8.3).

Direktesøksmålet må som nevnt straks ovenfor, ha «hjemmel» i det lands rett som etter lovvalgsreglene utenfor kontrakt i søksmålsstaten skal gjelde for rettsforholdet mellom skadelidte og ansvarsassurandøren. I forhold til utenlandsk ansvarsassurandør er det imidlertid ikke gitt at lovvalget også medfører at søksmålsstatens nasjonale regler for direktesøksmål skal legges til grunn. Selv om skadestedet er klart, kan et *saksforholds* nasjonale tilknytning være ganske forskjellig, og fasitsvar er mangelvare. Dette illustreres av *ND-2002-180 NH Leros Strength* (foran 6.3 ved notene 44-45) og *ND-2022-9 LG Fregattsaken* (omtalt foran avsnitt 7.3 ved note 52), sammenholdt med – for dansk rett – *ND-2017-445 DH*.

Om *graden* av nasjonal tilknytning vil være tilstrekkelig, kan derfor bli påvirket av om det saksforhold direktesøksmålet gjelder i det enkelte tilfellet, *bør* reguleres av nasjonale rettsregler, f.eks. slik som i tvistel. § 4-3. Også ved anvendelsen av lovvalgsregler i tilfeller omfattet av Brussels I/Lugano art. 11, kan dette føre til at nokså ulike forhold bli tillagt vesentlig betydning, se rettspraksis omtalt nedenfor i avsnittene 8.1 til 8.4. Vi kan derfor heller ikke slutte ut fra ND-2020-9 NH eller ND-2017-445 DH at det i norsk og dansk rett er fritt frem for direktesøksmål mot en utenlandsk P&I-assurandør.

### **Subrogasjon av krav etter ansvarsforsikring**

Etter den danske fal § 95 annet ledd har skadelidte rett til ved subrogasjon å tre inn i ansvarsforsikringstakerens krav etter forsikringsavtalen når skadevolderen er insolvent. Den generelle adgangen til direktekrav mot ansvarsassurandøren i fal. § 7-6 medfører at en tilsvarende subrogasjonsrett også er anerkjent i norsk rett selv om dette ikke fremgår uttrykkelig, se *ND-2020-7 NH*.

Saken i ND-2020-7 NH gjaldt oppgjøret mellom to norske ansvarsforsikringsforetak som hver for seg hadde overtatt *befraktersansvarsforsikringer* for to av flere befraktere i en kjede av certepartier som medførte at befrakterne hadde solidarisk ansvar for skade på skipet som følge av anløp av usikker havn. Den ene befrakteren ble insolvent, og kunne ikke dekke sitt regressansvar overfor en tidligere befrakter i kjeden som hadde dekket skipets erstatningskrav etter vilkårene i sitt certeparti. *Høyesterett* konstaterte at regresskravet mot den insolvente befrakter kunne fremmes etter subrogasjon ved direktesøksmål mot den insolvente befrakters P&I-assurandør etter reglene i fal. § § 7-6, jf. § 7-8 som gjaldt preseptorisk i insolvenstilfeller.<sup>57</sup> Søksmålet kunne derfor fremmes mot den insolvente befrakters P&I-assurandør uavhengig av det som måtte følge av vilkår i befrakterforsikringen. Hovedspørsmålet i saken gjaldt likevel om kravet mot P&I-assurandøren var bortfalt ved foreldelse, se nedenfor avsnitt 7.5.

### **Vernetingsavtaler**

Prinsippet om streng fortolkning preger også *EU-domstolens avgjørelse i C-368/16* (Assens havn). Der ble det lagt avgjørende vekt på at Brussels I art. 11 nr. 2 om direktesøksmål fra skadelidte mot skadevolderens ansvarsassurandør bare henviser til art. 8, 9 og 10, og – derfor – lagt til grunn at art. 13 og 14 om vernetingsavtaler ikke gjelder ved direktesøksmål. Dessuten var skadelidte en tredjepart i forhold til forsikringsavtalen, og avtalens vernetingsklausul kunne derfor heller ikke påberopes overfor en skadelidte i direktesøksmål reist mot forsikringsgiveren på skadestedet eller ved eget bostedsverneting (art. 9 og 10).

Generelt gjelder altså at en skadelidte som reiser søksmål direkte mot ansvarsassurandøren, ikke er bundet av vernetingsavtale inngått mellom forsikringsgiveren og skadevolderen, dvs. en vernetingsklausul i ansvarsforsikringsvilkårene. Dette ble lagt til grunn i *ND-2017-445 DH*, jf. *ND-2021-33 DH* (omtalt ovenfor avsnitt 7.1). Det samme gjelder også lovvalgklausuler i forsikringsavtalen (*ND-2021-26 DH* og *ND-2021-16 ØL*).<sup>58</sup> I norsk rett må det på samme måte skilles mellom lovvalgsreglene i kontrakt som gjelder for forsikringsdekningen, og lovvalgsreglene utenfor kontrakt som gjelder for skadelidtes erstatningskrav mot ansvarsforsikringsgiveren, jf. *HR-2024-1117-A* (omtalt nedenfor avsnitt 8.3).

## **7.5 Foreldelse av direktekrav**

Reglene om foreldelse av krav som fremmes av skadelidte ved direktesøksmål mot ansvarsforsikringsgiveren, er noe forskjellig i dansk og norsk rett. Dette skyldes at skadelidtes direktekrav etter danske fal § 95 er *avledet* av det krav forsikringstakeren har mot ansvarsforsikringsgiveren, og

at norske fal. §§ 7-6 til 7-8 gir skadelidte et *selvstendig og lovregulert* direktekrav mot ansvarsforsikringsgiveren, herunder altså også direktekrav bygget på subrogasjon.

### Avledet direktekrav

Hovedregelen i *dansk* rett er at krav etter forsikringsavtale foreldes etter reglene i foreldelsesloven, men den danske fal. § 29 inneholder enkelte viktige særregler. Dette har sammenheng med at etter den danske fal. § 95 annet ledd trer skadelidte ved subrogasjon inn i forsikringstakerens rett mot forsikringsforetaket. Etter fal. § 29 fjerde ledd foreldes derfor skadelidtes direktekrav tidligst ett år etter at skadelidte har trådt inn i kravet og dermed også i forsikringstakerens foreldelsesrettslige stiling overfor foretaket, jf. *ND-2022-20 DH*. Dessuten fastsetter fal. § 29 femte ledd at krav for skader som er meldt til foretaket før utløpet av foreldelsesfristen for direktekravet, blir foreldet tidligst ett år etter at foretaket har gitt tilbakemelding om at foretaket helt eller delvis har avvist kravet om erstatning.

*ND-2022-20 DH* illustrerer betydningen av danske fal. § 29 femte ledd i forhold til krav fremmet ved direktekrav mot foretaket etter fal. § 95. Der hadde transportøren som forsikringstaker (skadevolder) meldt en lasteskade til ansvarsforsikringsforetaket innen foreldelsesfristens utløp og dermed avbrutt foreldelsen for sitt krav på dekning av ansvarsskaden. Når skadelidte etter at transportøren var slått konkurs, trådte inn i dette kravet etter fal. § 95 annet ledd, overtok skadelidte derfor den foreldelsesrettslige stilling transportøren som forsikringstaker da hadde overfor foretaket. Dette gjaldt selv om skadelidte selv ikke hadde avbrutt foreldelse ved egen melding av sitt direktekrav til forsikringsforetaket før utløpet av foreldelsesfristen på tre år som ellers gjaldt for direktekravet.<sup>59</sup>

### Selvstendig direktekrav

I *norsk* rett virker tilsvarende foreldelsesregler for forsikringskrav i fal. § 8-6, jf. § 8-5, på en annen måte. I den norske loven om forsikringsavtaler skilles det – ved ansvarsforsikring – prinsipielt mellom skadevolderens krav mot sitt ansvarsforsikringsforetak og skadelidtes direktekrav mot foretaket etter fal. § 7-6, samt mellom skadelidtes krav mot skadevolderen og skadelidtes direktekrav etter fal. § 7-6. Dette har sammenheng med at skadelidte etter den norske fal. § 7-6 har en selvstendig og lovregulert rett til å fremme direktekrav mot ansvarsforsikringsgiveren. I forhold til foreldelsesreglene regnes derfor skadelidtes direktekrav etter fal. § 7-6 og skadevolderens krav mot ansvarsforsikringsgiveren som *to selvstendige og forskjellige krav*, jf. *Rt-1999-7*, *ND-2020-7 NH* og *HR-2023-2252-A*. Selv om lovens foreldelsesfrist er den samme, kan altså reglene for ansvarsforsikring i fal. § 8-6 annet og tredje ledd om foreldelsesfristens utgangspunkt, om avbrudd av foreldelse, og om tilleggsfrister, få ulike virkninger for de to kravene.<sup>60</sup>

Den generelle regel i fal. § 8-5 er at sikrede mister sin rett til erstatning dersom forsikringskravet ikke er meldt til selskapet innen ett år etter sikrede har ervervet nødvendig kunnskap om de forhold som begrunner kravet som fastsatt i foreldelsesloven § 9. Avslås et meldt krav av foretaket, går imidlertid kravet tapt tidligst seks måneder etter at foretaket har gitt særskilt skriftlig melding om avslaget slik § 8-5 annet ledd krever. Ved *ansvarsforsikring* gjelder fal. § 8-6 annet og tredje ledd, og ansvarsskader som er meldt til foretaket før foreldelsesfristens utløp, foreldes tidligst seks måneder etter at sikrede *eller* skadelidte har fått skriftlig tilbakemelding fra foretaket om at foreldelse vil bli påberopt, jf. § 8-6 tredje ledd. Etter ordlyden gjelder bestemmelsen både for forsikringskrav fremmet av sikrede og for direktekrav fra skadelidte. I motsetning til i *ND-2022-20 DH* er det i forhold til skadelidtes direktekrav likevel ikke nok at *forsikringstakeren* har meldt skaden og sitt erstatningskrav til foretaket før foreldelsesfristen er utløpt. Skal tilleggsfristen i

§ 8-6 tredje ledd gjelde i forhold til et direktekrav, må *skadelidte* selv ha meldt direktekravet til foretaket før utløpet av foreldelsesfristen for direktekravet. I så fall er direktekravet foreldet tidligst seks måneder etter at skadelidte har fått skriftlig tilbakemelding fra foretaket om at foreldelse vil bli påberopt overfor direktekravet. I *HR-2023-2252-A* ble det derfor konkludert at direktekravet var bortfalt som foreldet fordi skadelidte selv ikke hadde meldt kravet til foretaket. For øvrig medfører skadelidtes melding av direktekravet til foretaket også at foretakets ansvar for direktekravet består selv om skadelidtes erstatningskrav mot ansvarlig skadevolder er blitt foreldet, jf. § 8-6 tredje ledd siste punktum.

### **Er fal. § 8-6 preseptorisk ved ansvarsforsikring?**

Forsikringsavtaleloven § 1-3 fastsetter generelt at lovens regler kan fravikes i forsikringsavtale som gjelder næringsvirksomhet, men det er gjort særskilt unntak for fal. § 7-8. Denne bestemmelsen gjelder for ansvarsforsikring og fastsetter både at reglene om direktekrav i §§ 7-6 og 7-7 skal gjelde når skadevolderen (sikrede) er insolvent, og at dette ikke kan fravikes ved avtale til skade for skadelidte. Gjelder det samme også for de særlige reglene om foreldelse av direktekrav i fal. § 8-6?

I *ND-2020-7 NH* (omtalt foran i avsnitt 7.4) ble dette ett av hovedspørsmålene. Saken gjaldt et regressoppgjør mellom to norske ansvarsforsikringsforetak som hadde overtatt *befraktersansvarsforsikringer* for to av flere befraktere i en kjede av certepartier som medførte at befrakterne fikk solidarisk ansvar for skade på skipet ved anløp av usikker havn. Da P&I-assurandøren for den befrakter som hadde dekket skaden, fremmet regresskrav ved direktesøksmål mot en insolvent befrakter og dennes P&I-assurandør, ble direktekravet avvist av P&I-assurandøren som foreldet etter P&I-vilkårene. *Høyesterett* var her enig med den saksøkte P&I-assurandøren i at fal. 1-3 annet ledd åpnet for at reglene om foreldelse i fal. § 8-6 kunne fravikes i forsikringsavtalen. Selv om det var en sammenheng mellom fal. §§ 7-8 og 8-6, var en naturlig tolkning av § 7-8 at det bare var de i § 7-8 *særskilt nevnte* bestemmelsene som var ufravikelige, og § 8-6 om foreldelse inngikk ikke i oppregningen i § 7-8.

### **Var fal. § 8-6 fraveket?**

Det annet hovedspørsmål var om P&I-vilkårene i befrakteransvarsforsikringen faktisk innebar en fravikelse av fal. § 8-6. I *ND-2020-7 NH* viste *Høyesterett* dels til at P&I-vilkårene generelt fastsatte at tredjemenn i forhold til forsikringsavtalen ikke hadde adgang til å fremme krav etter forsikringen, og at dette dermed stengte for direktekrav etter fal. § 7-6. Resultatet ble at § 8-6 «gjenstandsløs», dvs. uanvendelig i P&I-forholdet. I tillegg var det i P&I-vilkårene også fastsatt generelt at forsikringsavtaleloven (og dermed § 8-6) ikke skulle gjelde for forsikringen. Når medlemmet var blitt insolvent, oppsto det likevel etter fal. § 7-8 et lovbestemt direktekrav mot P&I-assurandøren som var uavhengig av P&I-avtalen. P&I-vilkårene viste derfor med «tilstrekkelig klarhet» at fal. § 8-6 ikke skulle gjelde for direktekrav, og da de øvrige P&I-vilkår heller ikke omhandlet foreldelse av direktekrav, måtte derfor foreldelsesloven gjelde. Direktesøksmålet var reist før utløpet av foreldelsesfristen etter lovens §§ 9 eller 10, og P&I-assurandørens ansvar for kravet basert på fal. § 7-8 var derfor ikke falt bort som foreldet.

## **7.6 Direktekrav og begrenset rederansvar**

Ansvarsforsikringsgiverens erstatningsansvar ved direktekrav fra skadelidte bestemmes av fal. § 7-6 fjerde ledd som fastsetter at foretaket har samme erstatningsrettslige stilling overfor skadelidte som skadevolderen ville ha hatt. Ved skade voldt av skip begrenses eiers og rederiets ansvar etter regler i sjøl. kap. 9 til 12, og ansvarsforsikringsgiveren har også samme rett til begrensnings som sikrede selv (sjøl. §§ 171 og 177). Sjølovens regler gjelder når ansvarsbegrensning påberopes ved norsk

domstol (§ 182), enten i den enkelte sak (§ 180) eller ved opprettelse av begrensningsfond for alle kreditorer og med virkning for alle ansvarlige (§ 177, jf. kap. 12).

De nordiske sjølovene kap. 9 og 12 er basert på 1976/1996-konvensjonen, men har høyere ansvarsgrenser enn mange av EU-statene som har holdt fast ved 1976-konvensjonen. I alle statene anvendes likevel ansvarsbegrensningsreglene som *lex fori* i den stat hvor søksmål er reist (jf. sjøl. § 182). Brussels I/Lugano-regelverket om nasjonal domsmyndighet er derfor viktig fordi skadelidtes valg av søksmålsstat normalt også er bestemmende for hvilket lands rett som skal gjelde for rederiets og – indirekte – dermed også ansvarsassurandørens rett til begrensning av ansvaret overfor skadelidte.<sup>61</sup> Som det fremgår av *ND-2017-445 DH* (Assens havn) og *ND-2020-9 NH* (Gard II) kan dette også innvirke på skadelidtes valg av forum for direktesøksmål etter Brussels I/Lugano art. 11 mot ansvarsassurandøren (foran avsnitt 7.4).

Forumshopping i regi av både skadelidte og rederier og P&I-assurandører er derfor blitt ganske så utbredt. Både skadelidte og rederne og deres ansvarsforsikringsgivere søker så vidt mulig å få kanalisert begrensningssøksmål mot rederiet og direktekrav mot P&I-assurandøren til stat med begrensningsregler som er gunstigst ut fra egne interesser. For skadelidte kan jurisdiksjon i stat med høye ansvarsgrenser virke litt som et «fluepapir», mens redere og P&I-assurandører gjør det de kan for å unngå slike jurisdiksjoner. Slike situasjoner innbyr til tvister om lovvalg og domsmyndighet.

### **Gard-sakene**

I Gard-sakene (ND-2020-9 NH og ND-2020-14 LA, jf. HR-2021-902-U) lyktes det Thorco-gruppen som skadelidt først å reise norsk direktesøksmålet mot Gard som P&I-assurandør etter Lugano art. 11 nr. 2. I stedet for å reise nederlandsk erstatningssak mot Stolt-gruppen som skadevolder, fikk Thorco deretter ved kumulasjon også reist norsk direktesøksmål mot Stolt-gruppen. I begge tilfelle var det ventet at sjøl. § 182 åpnet for at norske begrensningsregler bestemte erstatningsbeløpet til Thorco (foran avsnitt 6.3). Dette spørsmålet ble ikke direkte avgjort av Høyesterett fordi da Gard-saken skulle pådømmes i ND-2020-9 NH, var norsk jurisdiksjon og lovvalg ikke omtvistet. Forskjellen mellom norske og nederlandske begrensningsregler ble heller ikke direkte vektlagt ved vurderingen etter Lugano art. 6 av om et direktesøksmål ved kumulasjon mot Stolt-gruppen skulle tillates reist i Norge. Dette stemmer godt med at Brussels I/Lugano-regelverkets hovedformål er å etablere forutberegnelighet når det gjelder fordeling av internasjonal domsmyndighet, ikke å motvirke at søksmål om internasjonale rettsforhold kan bli pådømt etter regler som varierer med søksmålsstaten (foran avsnitt 2.1).

### **Fal. § 7-6 og sjøl. § 182**

I internasjonale skipsfartsforhold kan sjøl. § 182 reelt begrense rekkevidden av prinsippet i fal. § 7-6 fjerde ledd hva angår sammenhengen mellom selve rederansvaret og ansvarsforsikringsgiverens ansvar ved direktesøksmål fra skadelidte. Omfanget av skadevolderens og ansvarsforsikringsgiverens ansvar blir ikke bestemt før det er avklart hvilken stats begrensningsregler som kommer til anvendelse. Lovvalget ved avgjørelsen av om direktesøksmål er «tillatt» etter Lugano art. 11, er derimot ikke avgjørende for et lovvalg når det gjelder reglene om begrenset rederansvar. I norsk rett er det *lex fori* regelen i sjøl. § 182 som i tilfelle fører til at norske begrensningsregler vil gjelde når søksmålet er reist ved norsk domstol etter Lugano art. 11 og fal. § 7-6.

Dommene i Gard-saken er derfor blitt kritisert fordi de kan føre til at norske P&I-assurandører vil bli utsatt for direktesøksmål – og høyere ansvar – i større grad enn øvrige assurandører i det internasjonale P&I-markedet. Den direkte årsak er likevel ikke Brussels I/Luganos regler, men

lex fori regelen i sjøl. § 182. Lex fori prinsippet ble i sin tid – uten nærmere drøftelse – inntatt i § 182 i en mer absolutt form enn påkrevd etter i 1976/1996 konvensjonen art. 15.<sup>62</sup> De internasjonale begrensingskonvensjonene førte midlertid ikke – som forventet – til internasjonalt enhetlige begrensingsregler, heller ikke innenfor EU/EØS-området. Utviklingen i internasjonal skipsfart har egentlig bare forsterket betydningen av ulikhetene.<sup>63</sup> I takt med globaliseringen er derfor forumshopping blitt en utbredt «idrett», preget av betydelig taktikkeri. Viktige nasjonale interesser tilsier likevel at sjølovens begrensingsregime fortsatt blir tilpasset utviklingen i internasjonale og nasjonale rettsoppfatninger om erstatningsnivået for skader knyttet til internasjonal skipsfart. En videreføring av dette hovedsynspunktet aktualiserer derfor spørsmålet om det ikke nå er påkrevd å modifisere sjølovens lex fori prinsipp ved egne lovvalgsregler med utgangspunkt i de avgrensninger 1976/1996 konvensjonen art. 15 åpner for, og dermed delvis frikoble virkeområdet for lovgivningen om ansvarsbegrensning fra Brussels I/Lugano-regelverket om nasjonale domstolers internasjonale domsmyndighet.

### **Fregattsaken**

I *ND-2022-9 GL* (Fregattsaken), derimot, lyktes det ikke staten å få trukket MT Solas britiske P&I-assurandør inn i det norske erstatningssøksmålet mot MT Sola. Den enkle forklaring var at det aldri var blitt avgjort at direktessøksmålet mot P&I-assurandøren var undergitt norsk domsmyndighet, verken etter tvistel. §§ 15-1 og 15-2 eller etter Lugano art. 11. nr. 1 eller 2 (foran avsnitt 6.3). Innvendingene mot kumulasjonen fra MT Sola og dets P&I-assurandør bygget nok på at et søksmål mot P&I-assurandøren ved britisk verneting fremtrådte som fordelaktig. Uavhengig av dette er det etter *min oppfatning* ikke grunnlag for kritikk av lagmannsrettens rettsanvendelse i *ND-2022-9 LG*. Det var ganske usikkert hvilket resultat en ny særskilt prøving av saksforholdet og kumulasjonsspørsmålet ville ha gitt (foran avsnitt 7.4). Saksforholdet i *ND2017 s.445 DH* (Assens havn) viser riktignok at Brussels I/Lugano art. 11 nr. 2 gir en del fleksibilitet, og at direktessøksmål kan reises ved Lugano-verneting mot utenlandske P&I-assurandører som har ansvarsforsikret virksomhet med klar nasjonal forankring. MT Sola var derimot på ulykkestidspunktet engasjert i og forsikret for internasjonal tankskipsvirksomhet. Saksforholdet har således atskillig til felles med *ND-2002-180 NH Leros Strength* (foran 6.3), og klare retningslinjer er mangelvare (se foran avsnitt 7.3 ved note 44-45).

For øvrig følger det av Lugano art. 11 nr. 1 om kumulasjonssøksmål mot P&I-assurandøren at søksmålet mot skadevolderen og kumulasjonssøksmålet – dersom det «tillates» etter Lugano art. 11 nr.1 – skal avgjøres av samme domstol. Dette legger til rette for at prinsippet i fal. § 7-6 fjerde ledd får gjennomslag, f. eks. slik at skadevolderens og P&I-assurandørens ansvar bestemmes etter samme regler om begrenset rederansvar.

## 8 Lovvalg

### 8.1 Utgangspunkter

EUs lovgivning etablerer et klart skille mellom regelverket om internasjonal domsmyndighet i Brussels I-forordningen, og EUs *lovvalgsregelverk*, fastsatt ved Rome I-forordningen for kontrakter og Rome II-forordningen for krav utenfor kontraktsforhold (foran avsnitt 2.1). Et tilsvarende skille fremgår i norsk rett ved at internasjonal domsmyndighet bygger på den EU-baserte Lugano-konvensjonen, og at lovvalgretten er grunnet på Irma Mignon-prinsippet slik dette er utviklet som *rettslig standard* og forankret i norsk rettspraksis (foran avsnitt 2.2). Rome I og II fremtrer som regelbaserte lovvalgssystemer, men med viktige modifikasjoner, og Rome-forordningene atskiller seg derved fra den norske Irma Mignon-standard som i liten grad er supplert av «fastere» lovvalgsregler (foran avsnitt 2.2 ved note 11 og 12). Her er det nok likevel gradforskjeller. EUs lovvalgrett preges samlet sett av en fleksibilitet som er fremmed for Brussels I/Lugano-regelverket, og gjelder derfor også uavhengig av særlige krav til partenes bostedstilknytning til EU/EØS-området.

#### EUs lovvalgsforordninger

I lovvalgretten i EU skilles det mellom lovvalg i kontraktsforhold (Rome I-forordningen) og lovvalg for erstatningsansvar utenfor kontrakt (Rome II-forordningen). I norsk rettspraksis, basert på Irma Mignon-standard, er dette skillet langt fra like markert. Selv om Rome I og II-forordningene ikke er del av EØS-avtalen eller på annen måte gjort til del av norsk rett, er påvirkningen fra EUs lovvalgsrett likevel betydelig.

Et konkret eksempel er den norske loven om lovvalg for forsikringsavtaler (lov 27. nov.1992 nr. 111) som i stor grad er utformet ut fra regelverket i Rome I om lovvalg for kontraktsforhold.<sup>64</sup> Loven gjennomfører også art. 178 i EU/EØS Solvency II-direktiv 2009/138/EF om forsikringsvirksomhet hvor det kreves at *Rome I art. 7 om lovvalg for forsikringsavtaler* skal gjelde også i stater i EU/EØS-området der de øvrige deler av Rome I-forordningen om lovvalg for kontrakter ikke er bindende, herunder Norge. Rome I art. 7 omhandler likevel bare lovvalg for forpliktelser knyttet til selve forsikringsforholdet (*ND-2022-26 DH*, omtalt nedenfor avsnitt 8.2), og gjelder derfor ikke lovvalg for krav utenfor kontrakt mot et forsikringsforetak, f. eks. skadelidtes erstatningskrav ved direktesøksmål mot ansvarsforsikringsgiveren (*HR-2024-1117-A* avsnitt 43-47).

Videre er det generelt av betydning for norsk lovvalgrett at regler i EU-forordningene vanligvis inngår som viktige elementer i det materialet som i enkelttilfeller tas i betraktning eller vektlegges når uløste lovvalgsspørsmål skal avgjøres i norsk rettspraksis. Dette betyr ikke at Rome I- og II-reglene har direkte overføringsverdi. Som nevnt foran avsnitt 2.2 ved note 11-12, er det imidlertid vanlig at de tilknytningsforhold EU-reglene viser til, tas i betraktning i konkrete vurderinger *innenfor rammen av Irma Mignon-standard* av til hvilken stat rettsforholdet må antas å ha sin sterkeste eller nærmeste tilknytning, senest i *HR-2024-1117-A* (nedenfor avsnitt 8.3). I norsk rettspraksis er det også vektlagt at de skjønnspregete reglene i Rom II art. 4 nr. 3 og 4 og i Rom I art. 4 nr. 3 antas å føre til det samme lovvalg som Irma Mignon-standard, senest i *HR-2021-955-A* og *HR-2024-1117-A*, omtalt nedenfor avsnitt 8.3 og 8.4

#### Lovvalg og domsmyndighet

Både i EU-retten og i norsk rett er det klare forbindelseslinjer mellom lovvalgretten og reglene om internasjonal domsmyndighet, jf. foran avsnitt 5.2. Et utgangspunkt er at lovvalg bestemmes etter domstolsstatens lovvalgsregler, og at reglene om internasjonal domsmyndighet dermed får virkning også for lovvalget. Formålet med EUs fellesregler om lovvalg er derfor å motvirke at



lovvalgsreglene innenfor EU varierer med domstolsstaten. Nordisk sett betyr dette at lovvalget etter de EU-baserte danske, finske og svenske reglene kan avvike fra norsk lovvalg basert på Irma Mignon-standarden. De felles Brussels I/Lugano-reglene om internasjonal domsmyndighet og fleksibiliteten både i reglene i Rome I og II og i Irma Mignon-standarden medfører likevel at dette neppe er det helt store problem nordisk sett.

Kontrakter på skipsfarts- og transportområdet inneholder vanligvis enhetlige *forum- og lovvalgs-klausuler* som viser til reglene i en og samme stat. Det er likevel nødvendig å skille mellom forum- og lovvalgsdelen av klausulen. Dette skyldes at Brussels I/Lugano-regelverket har særlig regler om inngåelse og ugyldighet av klausuler som fraviker bestemmelsene om domsmyndighet. Reglene i Rome I- og II-forordningene derimot er fravellelige og viker for avtale, og lovvalgavtaler er i hovedsak undergitt nasjonal avtalerett (*ND-2021-32 SØHa*). Felles for forum- og lovvalgavtaler er imidlertid at de bare er bindende for kontraktspartene og – unntatt ved partssuksesjon – ikke for en tredjemann i kontraktforholdet, jf. *ND-2021-33 DH* og *ND-2021-26 DH*.<sup>65</sup>

Omvendt kan lovvalget også få virkning for internasjonal domsmyndighet. Et viktig eksempel er at spørsmålet om det er «tillatt» for skadelidte å reise direktesøksmål mot skadevolderens ansvarsforsikringsgiver etter Brussels I/Lugano art. 11, skal avgjøres etter det lands rett som etter lovvalgsreglene i domstolsstaten skal gjelde for rettsforholdet mellom skadelidte og ansvarsassurandøren, uavhengig av forum- og lovvalgsvilkår i P&I-forsikringsavtalen, jf. *ND-2017-445 DH* og *ND-2020-9 NH* (foran avsnitt 7.3 og 7.4).

### Skadestedsverneting og lovvalg

Generelt er det ingen direkte sammenheng – verken i EU-retten eller norsk rett – mellom reglene om skadestedsverneting og reglene om hvilket lands rett som gjelder for det erstatningskrav søksmålet omhandler. Brussels I art. 5 nr. 3 og Lugano art. 5 nr. 3 avgjør bare om det foreligger skadestedsverneting i en EU-stat eller i Norge. Verneting og lovvalg går imidlertid ikke hånd i hånd. Dette fremgår klart både av den danske «lystbåt» saken hvor domsmyndighets- og lovvalgsspørsmålet ble behandlet og avgjort særskilte og hver for seg i *ND-2021-33 DH* og *ND-2021-26 DH*, og av den norske «dieselmotor»-saken hvor det samme skjedde i *ND-2017-267 NH* og *LB-2022-124606*.<sup>66</sup> Selv om skadestedet er viktig tilknytningspunkt både for domsmyndighet og lovvalg, vil også andre tilknytningspunkter inngå ved en vurdering av hvilken stat skaden og erstatningsforholdet samlet sett har sin nærmeste tilknytning til. Dette gjelder både ved en vurdering ut fra reglene i Rome II art. 4, jf. sml. *ND-2021-26 DH* (som gjaldt Rome I art. 7), og ut fra den norske Irma Mignon-standarden (*HR-2024-1117-A*, nedenfor avsnitt 8.3).

At et saksforhold er undergitt norsk rett, gir derfor ikke norsk verneting (*ND-2015-117 NH* og *ND-2015-251 NH*), og at søksmålet har norsk verneting er heller ikke avgjørende for lovvalget (*HR-2024-1117-A*). Et erstatningssøksmål ved norsk Lugano-verneting kan derfor heller ikke avvises av den grunn at saksforholdet ikke skal pådømmes etter norsk rett eller ikke har tilstrekkelig tilknytning til Norge, jf. tvistel. §4-8. *Utenfor Lugano-området* derimot er norsk domsmyndighet betinget både av at søksmålet har norsk verneting etter tvistel. §§ 4-4 og 4-5), og at saksforholdet har «tilstrekkelig» tilknytning til Norge, jf. tvistel. § 4-3.<sup>67</sup> I *HR-2020-1275-F* (omtalt foran 3.3) var disse vilkårene ikke oppfylt, og søksmålet ble avvist fordi ingen norsk domstol var kompetent.

### «Fastere» lovvalgsregler

I løpet av det siste tiåret har Høyesterett gjentatte ganger fastslått at oppgaven ved lovvalget – *der det ikke finnes lov, sedvane eller andre fasterer regler* – er å finne frem til den stat som det enkelte rettsforholdet etter en totalbedømmelse har sin sterkeste eller nærmeste tilknytning til (foran avsnitt 2.2). Generelt er det imidlertid lite av «fastere» lovvalgsregler i norsk lovvalgsrett. Det eneste klare eksempel jeg har funnet er den merkelige dommen i *ND-2016-219 NH*, og der fikk Havrettskonvensjonens flaggstatsprinsipp gjennomslag fordi det ble antatt gjennomført i norsk sjømannslovgivning, bl.a. i forhold til et alternativ likt med Rome I art. 8 nr. 2.<sup>68</sup> Generelt skal det derfor mye til før et lovvalgspunkt anses som en «fast» regel og utgjør et unntak fra Irma Mignon-standarden, jf. f.eks. *ND-2017-194 NH* (avsnitt 72-75). Irma Mignon-standarden har nok ofte ført til at skadestedets rett blir anvendt, men dette anses likevel ikke som en «fast» lovvalgsregel, jf. *HR-2021-955-A*, *LB-2022-124606* og *HR-2024-1117-A* (nedenfor avsnitt 8.3 og 8.4).

Irma Mignon-standarden åpner for at det ved uløste lovvalgsspørsmål også kan bli lagt vekt på enkeltregler i Rome I- og II-forordningene. Enkeltreglene der oppfattes imidlertid normalt ikke som «fastere» lovvalgsregler. Bestemmelser i Rome I og II inneholder ofte ulike lovvalgsalternativer, og både Rom II art. 4 nr. 3 og Rome I art. 4 nr. 3 og 4, jf. art. 7 nr. 2 og nr. 3 har en ordlyd som generelt åpner for å vektlegge andre konkrete tilknytningsforhold, jf. *ND-2021-26 DH* (omtalt nedenfor avsnitt 8.2). EUs enkeltregler oppfattes derfor ikke som «faste» regler med direkte overføringsverdi i forhold til Irma Mignon-standarden slik reglene i Brussels I-reglene normalt har i forhold til reglene i Lugano-konvensjonen, jf. tvistel. § 4-8 (foran avsnitt 2.2 ved note 10). Dette utelukker likevel ikke at det forhold som en enkeltregel vektlegger eller er knyttet til, også tillegges vekt i en vurdering etter Irma Mignon-standarden eller etter Rome II art. 4 nr. 3 eller Rome I art. 4 nr. 3 og nr. 4. Det påpekes ofte at disse bestemmelsene i hovedsak fører til samme resultat som Irma Mignon-standarden, senest i *HR-2021-955-A* og *HR-2024-1117-A* (avsnitt 58-60).

## 8.2 En ny dansk tilnærming?

Det er hittil svært lite av dommer på skipsfarts- og transportområdene som omhandler tolkning og anvendelse av lovvalgsbestemmelsene i Rome I og II. Det er derfor grunn til her å gjennomgå den danske høyesteretts avgjørelse i *ND-2021-26 DH* fordi den gir nye og nyttige tolkningsbidrag.

*ND-2021-26 DH* er en fortsettelse av *ND-2021-33 DH* som er omtalt foran avsnitt 7.1. Sakene gjelder kaskoforsikringen for en tyskregistrert lystbåt tegnet av en tysk båtforening i et tysk forsikringsforetak ved en avtale med tysk forum- og lovvalgs klausul. Båten ble påført kaskoskade, og en dansk deleier av båten som var medlem i forening og forsikret under forsikringen, fremmet krav om erstatning for kaskoskade ved dansk søksmål mot forsikringsforetaket. I *ND-2021-33 DH* uttalte *Højesteret* at båtforeningen var forsikringstaker, og at standardvilkårene for forsikringen var bindende også for deleieren som forsikrede. Etter EU-domstolens praksis var imidlertid deleieren som tredjemann bosatt i annen medlemsstat, ikke bundet av forumklausulen når han ikke *særskilt og uttrykkelig* hadde tiltrådt vilkårenes vernetingsavtale. Etter Brussels I art. 11(1)b (nå art. 9) hadde forsikrede derfor rett til å reise søksmål mot forsikringsgiveren ved sitt danske bostedsverneting. Tilbake stod spørsmålet om dansk eller tysk rett skulle gjelde for forsikringsavtalen.

I *ND-2021-26 DH* henviste *Højesteret* kort til sin tidligere avgjørelse i *ND-2021-33 DH*, og la til grunn at heller ikke den tyske lovvalgs klausul var tiltrådt av og bindende for den danske deleieren. I mangel av avtale skulle lovvalget etter dansk rett – i samsvar med art. 178 i EUs forsikrings-

direktiv Solvency II 2009/138/EF (omtalt foran avsnitt 8.1) – avgjøres etter lovvalgsreglene for forsikringsavtaler i Rome I art. 7. Dette var imidlertid lettere sagt enn gjort. En årsak var at art. 7 hadde ulike regler for forsikring av «stor risiko» (art. 7 nr. 2) og forsikring av andre risiko (art. 7 nr. 3), og at det i tillegg var uklart om lystbåten var en «stor risiko». Dessuten hadde Solvency II-direktivet flere definisjoner knyttet til skadeforsikring som også var av betydning for tolkningen av art. 7 nr. 2 og nr. 3.

Etter art. 7 nr. 3 in fine skulle loven i den stat hvor risikoen består, legges til grunn. Ved forsikring av transportmiddel fulgte det av Solvency II-direktivet art. 13 at risikoen besto i registreringsstaten. Lystbåten som ble antatt å være et transportmiddel, var registrert i det tyske skipsregisteret, og etter art. 7 nr. 3 skulle derfor tysk rett gjelde for forsikringen.

Etter art. 7 nr. 2 annet ledd om forsikring av «stor risiko» (næringslivsrisiko) skal derimot loven i forsikringsforetakets vanlige bostedsstat gjelde, men fremgår det klart av saksforholdet i den enkelte sak at forsikringsavtalen åpenbart («manifestly») har nærmere tilknytning til et annet land, skal loven i dette landet gjelde. *Højesteret* viste til at foretaket hørte hjemme i Tyskland, og at det ut fra saksforholdet ikke fremgikk klart at forsikringen hadde en åpenbart nærmere tilknytning til Danmark enn til Tyskland. Det ble vist til at lystbåten var tyskregistrert, og at etter EU-reglene lå da den forsikrede risiko i Tyskland. Videre var både forsikringsforetaket og båtforeningen som forsikringstaker hjemmehørende i Tyskland, og det hadde da ikke betydning at forsikrede som tredjemann hadde dansk bopel, og at lystbåten hadde ligget i dansk havn.

*Højesterets* konklusjon ble derfor at forsikringsavtalen ville være undergitt tysk rett uavhengig både av om det var art. 7 nr. 3 eller art. 7 nr. 2 som skulle anvendes, og av om forsikringen av lystbåten ble regnet som en «stor risiko» eller ikke. Det var derfor ikke nødvendig å ta standpunkt til hvilken av de to bestemmelsene som egentlig kom til anvendelse. Dette var i og for seg også et greit resultat i denne saken.

Etter *min oppfatning* er det imidlertid andre forhold som gjør at dommen likevel er av prinsipiell interesse:

- Dommen bekrefter at etter EU-retten er hovedregelen at forum- og lovvalgsklausuler bare er bindende for avtalepartene, og at en tredjepart bare er bundet etter særskilt vedtakelse. Dette stemmer med gjengs tolkning va Brussels I/Lugano art. 23 om eksklusive forumavtaler,
- Dommen viser at heller ikke EU-lovvalgsforordninger kan tolkes uavhengig av øvrige deler av EU-regelverket, i dette tilfellet uavhengig av EUs alminnelige direktiv om adgangen til å drive forsikringsvirksomhet innenfor EUs indre marked som også gjaldt for virksomhet i det tyske foretaket.
- Dommen gir holdepunkter og bidrag til forståelsen også av andre bestemmelser i Rome I og II som åpner for å fravike konkrete enkeltregler når en kontrakt eller et rettsforhold har en nærmere tilknytning til en annen stat enn den stat regelen utpeker. Dommen er interessant fordi den belyser hvilke tilknytningsforhold som da er relevante, og hvilke forhold som i forhold til forsikringsforholdet fremtrer som «tilfeldige».
- I ND-2017-445 DH var spørsmålet om *skade på Assens havn* hadde slik tilknytning til Danmark at skadelidtes erstatningskrav var undergitt dansk rett.<sup>69</sup> Vurderingen i ND-2021-26 DH derimot gjaldt om *forsikringsavtalen* for lystbåten hadde en nærmere

tilknytning til Danmark enn til Tyskland. Naturlig nok berodde det på andre forhold enn vektlagt i ND-2017-445 DH. De ulike forhold som ble vektlagt både i ND-2021-26 DH og i ND-2017-445 DH, ville for øvrig – uavhengig av forankring i annet EU-regelverk – også være relevante ved en tilknytningsvurdering etter den norske Irma Mignon-standarden.

### 8.3 Rome I og II i møte med dansk kranbilulykke i Norge

I *HR 2024-1117-A* var det sentrale spørsmål om dansk eller norsk rett skulle anvendes i et erstatningssøksmål reist i Norge av den danske sjåføren på en danskregistrert kranbil mot det danske forsikringsforetaket Codan som hadde overtatt pliktig dansk motorvognforsikring for kranbilen. Sjåføren ble skadet da kranbilen veltet under arbeid utført for en dansk entreprenør i en norsk vindmøllepark. Det var derfor klart at direktessøksmålet kunne reises mot entreprenørens ansvarsassurandør Codan ved norsk skadestedsverneting, jf. Lugano art. 11, jf. art. 10, og lovvalgsspørsmålet ble derfor det sentrale. Saken omhandlet tolkning av både Solvency II art. 178 og Rome I art. 7, og Rome II art. 4 og Irma Mignon-standarden.

Bakgrunnen for direktekravet var at sjåførens tap var større enn erstatningen utbetalt etter danske yrkesskaderegler. Kravet på mer-erstatningen ble avvist av Codan fordi entreprenørens danske motorvognforsikring ikke dekket skade påført føreren av motorvognen. Sjåføren viste til at dette unntaket ikke gjaldt i norsk rett, og til at den norske bilansvarsloven (1961) §§ 4, 15 og 17 medførte objektivt ansvar for all skade voldt av motorvogn og plikt til å ha dette ansvaret fullt dekket ved forsikring, herunder også ansvar for skader voldt av utenlandsk motorvogn i Norge.

*Høyesterett* fastslo først at utenlandsk motorvogn skulle ha forsikring som dekket ansvaret etter den norske bilansvarsloven, men at dette ikke var et krav om særskilt norsk forsikring. Loven fastsatte ikke det geografiske virkeområde for ansvarsreglene i bilansvarsloven, og dette måtte derfor bestemmes etter alminnelige norske lovvalgsregler. I forhold til utenlandske motorvogner omfattet derfor det forsikringspliktige ansvaret ikke krav der lovvalgsreglene leder til at norske erstatningsregler ikke skal anvendes, dvs. krav i erstatningsforhold som ikke har sin nærmeste tilknytning til Norge, jf. Irma Mignon-standarden. Reelt ble rekkevidden av det objektive ansvaret og forsikringsplikten etter den norske bilansvarsloven dermed innsnevret i forhold til utenlandske – herunder danske – motorvogner.

*Høyesterett* viste deretter til at regelen om pliktig ansvarsforsikring i forsikringslovvalgsloven § 6 ikke medførte at norsk rett skulle anvendes. I samsvar med Solvency II-direktivet art. 178 og Rome I art. 7 gjaldt § 6 bare lovvalg for *forsikringsavtaler*. Ved lovvalg måtte det derfor skilles mellom reglene for forsikringsplikten og forsikringsforholdet, og reglene for skadelidtes direktekrav mot forsikringsforetaket utenfor kontrakt. At skadelidte har rett til å fremme sitt krav direkte mot forsikringsforetaket, endrer ikke at dette kravet var et *erstatningskrav*. Dette fulgte også av EU-domstolens avgjørelse i ERGO Insurance og Gjensidige Baltic (C-359/14 og C475/14). Det ble også uttalt at noe annet også ville være i strid med det som ellers gjelder innenfor EU-området og hensynene bak EUs harmonisering av motorvognansvaret, men hva som egentlig lå i dette synspunktet, ble ikke nærmere utviklet.

Etter *min* oppfatning er bakgrunnen at EUs motorvognforsikringsdirektiv legger opptil gjensidig anerkjennelse av motorvognforsikringer som er tegnet i de enkelte EU/EØS-stater og oppfyller *direktivets krav til forsikringsdekning*. Dette innebærer imidlertid bare en begrenset harmonisering av motorvognansvaret. Direktivets hovedregelkrav er at hver medlemsstat skal sørge for pliktig forsikringsdekning *av det ansvaret som følger av nasjonal erstatningsrett*, og direktivet tar derfor

ikke sikte på også å harmonisere de nasjonale erstatningsreglene for motorvognskader.<sup>70</sup> En helt annen sak er om norsk rett bør godta at en danske entreprenør som driver grenseoverskridende tjenesteyting i Norge, legger dansk rett til grunn for sine ansvarsforsikringer når det gjelder skader knyttet til den norske byggevirksomheten. Men dette spørsmålet ble ikke reist i *HR 2024-1117-A*. Der adresseres spørsmål knyttet helt generelt til «midlertidig bruk» av utenlandskregistrert motorvogn i Norge, og uten at det synes å bli skilt mellom ordinære godstransporter, turisttrafikk m.m., og bruk av motorvogner m.m. ved nasjonale entreprisoppdrag eller tilsvarende tjenesteyting, sml. *ND-2017-445 DH* Assens havn.

Uavhengig av dette konkluderte *Høyesterett* at ingen (faste) norske lovregler regulerte lovvalget i kranbilsjåførens erstatningssak mot Codan. Lovvalget måtte derfor avgjøres etter de alminnelige norske regler om lovvalg for erstatningskrav utenfor kontrakt, basert på rettspraksis knyttet til Irma Mignon-formelen og sett i lys av reglene i EUs *Rome II art. 4*. Etter art. 4 nr. 2 var partenes felles tilknytning til et bestemt land (her Danmark) avgjørende uavhengig av skadested. At skadelidte, kranbileieren og Codan alle var hjemmehørende i Danmark ledet da til anvendelse av dansk rett på grunnlag av sakens vesentlige tilknytning til Danmark. At skaden var skjedd i Norge, medførte heller ikke at forholdet «åpenbart» hadde nærmere tilknytning til Norge, jf. art. 4 nr. 3. I dommens avsnitt 60 uttales:

«Et lovvalgbygd på Roma II forordningen artikkel 4 nr. 2 og dermed tilknytningen til Danmark, vil slik jeg ser det også samsvare med det som vil følge av 'Irma Mignon-formelen', der spørsmålet er hvilket land saksforholdet etter en totalbedømmelse har nærmest tilknytning til.»

Resultatet ble derfor at Codans ansvar for kranbilsjåførens krav skulle bestemmes etter dansk rett, og Codan ble frifunnet. Det var for øvrig klart i saken at Codans danske unntak for skader som rammet fører av motorvogn, ikke var i strid med EU-direktivets krav til *forsikringer av motorvogn*. Når direktivets sentrale formål var å etablere et system for *gjensidig anerkjennelse av pliktige motorvognforsikringer* i de ulike stater i EU/EØS-området, var det også klart at Codans motorvognforsikring – som i *HR-2024-1117-A* – måtte anerkjennes i Norge, og gjelde også når den danske sjåførens skade – ved en isolert betraktning – var voldt ved «midlertidig» bruk av danskregistrert motorvogn i Norge.

Etter *min oppfatning* utelukker *HR-2024-1117-A* imidlertid ikke at ansvaret for skader voldt av EU/EØS-registrerte motorvogner i Norge ved *annen bruk enn i ordinær biltrafikk*, f. eks. entreprisoppdrag, kan ha sin nærmeste tilknytning til Norge, både etter Irma Mignon-standarden og Rome art. 4 nr. 3. I så fall kan det da følge av lovvalgsreglene at *entreprenørens ansvar* for skader under entreprisoppdraget blir bestemt etter virksomhetsstatens nasjonale erstatningsregler, og at entreprenøren har risikoen for at entreprenøransvaret er forsikret, slik som i *ND-2017-445 DH* (Assens havn). Dette vil etablere et klart skille mellom entreprenøransvaret ved grenseoverskridende tjenesteoppdrag og omfanget av ansvaret etter en EU-basert utenlandsk motoransvarsforsikring, og det meste av utenlandsk grenseoverskridende «midlertidige» godstransport, turist- og biltrafikk mv. vil likevel være omfattet av de EU/EØS-pliktige motorvognforsikringer.

Det vesentlige ved *HR-2024-1117-A* er derfor at dommen avklarer forholdet til Rome I art. 7 om lovvalg for forsikringsavtaler, og dessuten bidrar til å klargjøre hvilken vekt Rome II art. 4 skal tillegges innenfor rammen av den norske Irma Mignon-standarden. I så måte synes vurderingene av rettsforholdets konkrete nasjonale tilknytning i hovedsak å ha vært ganske så lik i *HR-2024-1117-A* og i *ND-2022-26 DH* (foran avsnitt 8.2).

## 8.4 Irma Mignon-standarden i sjøfartsforhold

I løpet av få år har norske domstoler også tatt standpunkt til anvendelsen av Irma Mignon-standarden i forhold til lovvalget for erstatningskrav med bakgrunn i internasjonal skipsfart.<sup>71</sup> I tillegg kommer enkelte saker hvor norsk nasjonal domsmyndighet etter tvistel. §§ 4-3 og 4-5 var det sentrale, men hvor det også ble lagt vekt på saksforholdets norske tilknytning og norsk lovvalg.<sup>72</sup> Saksforholdenes og kravenes tilknytning til norsk rett – eller til annen nasjonal rett – kan imidlertid være nokså forskjellige. Det blir bestemmende for skadestedets rolle ved lovvalg.

### Direktesøksmål mot P&I assurandør

*LA-2018-82999* er en viktig del av Gard-sakene i *ND-2018-11 NH* og *ND-2020-9 NH* (omtalt foran avsnitt 6.3). Et internasjonalt registrert skip skadet ved kollisjon i indonesisk farvann reiste norsk direktesøksmål etter Lugano art. 11 mot norske Gard som var P&I-assurandør for det annet skip. Spørsmålet var om norsk rett skulle gjelde for det ikke-kontraktrettslige rettsforholdet mellom saksøkeren og Gard. Det forelå ingen fast lovvalgsregel, og etter Irma Mignon-standarden skulle norsk rett gjelde. Skadestedets betydning var redusert fordi direktekravet hadde en klar tilknytning til Gards internasjonale forsikringsvirksomhet drevet fra Norge, og P&I-avtalen utgjorde rammen for direktekravet. Rettsforholdet hadde derfor en nærmere tilknytning til Norge enn til Indonesia. Anken over av lovvalget ble ikke tillatt fremmet (*HR-2019-2226-U*), og *ND-2020-9 NH* fastslo at etter norsk fal. § 7-6 var direktesøksmål generelt «tillatt».<sup>73</sup>

### Cruiseskip i internasjonal fart som skadested

*HR-2021-955-A* gjelder lovvalget for en amerikansk kvinnes krav på oppreisningserstatning for voldtekt utført av en norsk statsborger på et Bahamas-registrert cruiseskip i internasjonalt farvann. Ved norsk domstol ble mannen idømt fengselstraff og pålagt å betale NOK 150000 i oppreisningserstatning. Dommen ble påanket, men i Høyesterett ble saken begrenset til lovvalgsspørsmålet for oppreisningskravet. Kvinnen hevdet at kravet måtte avgjøres etter skadestedets – flaggstatens – rett og ikke ut fra kravets norske tilknytning og Mignon-standarden, eventuelt avgjøres etter Rome II art. 4 nr. 3, mens overgriperen anførte at skadestedets rett ikke var fast etablert som lovvalgsregel.

*Høyesterett* konkluderte – etter gjennomgang av rettspraksis – at skadestedets rett som hovedregel for lovvalg ved erstatning utenfor kontrakt, ikke er en «fast lovvalgsregel» for oppreisningskrav fremmet i en straffesak, og Irma Mignon-standarden derfor lagt til grunn. Det ble antatt at Rome II art. 4 nr. 3 ville føre til samme resultat (foran avsnitt 8.3). Også etter EU-retten var det usikkert om skadestedets rett kom til anvendelse på skade inntrådt på skip i internasjonalt farvann, bl.a. fordi skadestedet kan være ganske tilfeldig, og saken hadde åpenbart nærmere tilknytning til Norge enn til Bahamas, som saksforholdet kun hadde en formell, temmelig tilfeldig og vilkårlig tilknytning til, og ble derfor reelt ikke fulgt. Skadevolderen var norsk statsborger og oppreisningskravet pådømt av norsk straffedomstol, og Norges interesse i at ofre for voldtekt og overgrep fikk oppreisningserstatning ble best ivaretatt ved anvendelsen av norsk rett.

Felles for *LA-2018-82999* og *HR-2021-955-A* er – i motsetning til *HR-2016-1251-A* (Eimskip=*ND-2016-219 NH*) – at i internasjonal skipsfart fremtrer skadestedet som et tilfeldig og vilkårlig tilknytningspunkt for lovvalg for erstatningskrav knyttet til skipenes virksomhet. I internasjonal skipsfart er det nå generelt liten forbindelse mellom skadestedet ved drift av skipet og den stat der det enkelte skip er registrert. Erstatningskrav for skader som har materialisert seg på en kyststats territorium, må derfor nå sikres dekning via tvungen internasjonal ansvarsforsikring. Også for øvrig kan det – slik *ND-2017-445 DH* og *ND-2021-26 DH* viser - få betydningen at forholdet mellom

lovvalg og skadested varierer med det saksforholdet lovvalget gjelder. En klar styrke ved Irma Mignon-standarden og Rome II art. 4 nr. 3 er at det åpnes for at slike forhold tas i betraktning.

### **Skadestedet – handlingsstedet eller virkningsstedet?**

I *LB-2022-124606* som er en oppfølging av *ND-2017-267 NH*, var spørsmålet om et norsk rederi som i 2001 bestilte 6 skip ved et kinesisk verft, kunne reise søksmål i Norge mot den tyske leverandøren (MAN) av dieselmotorene til skipene. Rederiets krav gjaldt erstatning utenfor kontrakt for tap oppstått ved at bunkersforbruket ved driften av skipene ble for høyt og dermed også reduserte skipenes verdi. Ansvarsgrunnlaget var at MANs villedende informasjon om bunkersforbruket bygget på manipulerede verkstedstester under motorproduksjonen i Tyskland, utført for å vise at spesifikasjonene var overholdt, og for å få rederiet til å velge MAN som motorleverandør. Etter rederiets valg var MAN-motorene blitt innkjøpt av det kinesiske verftet direkte fra MAN, men rederiet hadde verken tiltrådt eller overtatt verftets kjøpekontrakt med MAN. Rederiets erstatningskrav gjaldt tap som rammet rederiets samlede virksomhet i Norge, helt uavhengig av de kjøpsrettslige mangelskrav knyttet til MAN-motorene, som i tilfelle kunne fremmes mot – eller av – det kinesiske verftet. MANs påstand om avvisning av søksmålet, bygget på kjøpekontraktens voldgiftsklausul, ble forkastet i *ND-2017-267 NH*.

I fortsettelse ble det viktig om MANs ansvar overfor rederiet skulle bestemmes etter det tyske handlingsstedet eller etter det norske virkningsstedet. Rederiets erstatningskrav mot MAN var basert på reglene i norsk rett om ansvar for uriktig informasjon. Det ble hevdet at MANs informasjon om skipenes bunkerforbruk var bevisst villedede, at rederiet hadde hatt grunn til å stole på den informasjon som MAN ga, og at rederiet dermed ble forledet til å velge MAN som motorleverandør. Erstatningskravet gjaldt rederiets samlede tap som følge av disse forhold. I *ND-2022-12 Oslo* fikk rederiet medhold, men saken ble påanket.

I *LB-2022-124606* konkluderte *Lagmannsretten*, etter en utførlig drøftelse av lovvalgsspørsmålet basert skillet mellom de direkte og indirekte økonomisk virkninger av MANs handlemåte, at de konkrete skadevirkninger av MANs villedende informasjon var *rettet mot det norske rederiets samlede virksomhet og økonomi som rederikonsern*.<sup>74</sup> Når disse skadevirkningene var inntrådt i Norge, hadde saksforholdet sin sterkeste tilknytning til Norge, og MANs ansvar for rederiets tap ble derfor bestemt etter norsk rett etter prinsippene i *Rt-2015-556* og *Rt-2016-2264* (se også *LB-2022-124606* avsnitt 8.6). MANs brudd på alminnelige handlenormer ved grov skyld førte til at rederiet hadde krav på *erstatning utenfor kontrakt tilsvarende hele den negative kontraktsinteressen*, dvs. så vel kostnadene ved merforbruk av bunkers som annet tap som rederiet ville ha unngått ved valg av alternativ motorleverandør. Erstatningsbeløpet ble også vesentlig forhøyet ut fra en annen vurdering av den økonomiske stilling rederiet ville ha fått ved valg av alternativ leverandør, og av avsnansrentetapet fra det tidspunkt skipene ble levert, og frem til erstatningsutbetalingen.

*LB-2022-124606* som er utførlig omtalt foran avsnitt 5.1, er påanket til *Høyesterett*. Anken over rettsanvendelsen og bevisbedømmelsen er tillatt fremmet (*HR-2024-958-U*). Tillatelsen er senere foreløpig begrenset til selve lovvalgsspørsmålet (*HR-2024-1148-F*), men spørsmålet ennå er ikke avgjort.

## 8.5 CMR og den svenske veifraktloven

Etter Brussels I/Lugano art. 67 skal EU/EØS-statene fortsatt ha adgang til å anvende særskilte regler om verneting og anerkjennelse av dommer på *særskilt avgrensede saksfelter* («specific matters») når reglene er fastsatt i eller i henhold til internasjonale konvensjoner som medlemsstatene har tiltrådt. I stater som har tiltrådt CMR-konvensjonen om veifraktavtaler, har derfor CMR art. 31's eksklusive regler om verneting der godset etter avtalen skal overtas eller utleveres av fraktføreren, forrang i forhold til Brussels I/Lugano-regelverket (foran avsnitt 3.2). I forhold til EUs lovvalgsregler i Rome I-forordningen er det i hovedsak tilsvarende unntak for «sektor-konvensjoner» inntatt i art. 25. Betydningen av dette for CMR-området er likevel uklart fordi CMR er en «rettsenhetskonvensjon» uten egne regler om lovvalg.

CMR art. 1.1 fastsetter generelt at CMR-konvensjonen gjelder veifraktavtaler hvor stedet der godset skal overtas, og stedet der det skal utleveres, ligger i forskjellige stater. Denne bestemmelsen blir normalt direkte eller indirekte bestemmende når *virkeområdet*, for lov eller vedtak som de enkelte konvensjonsstater vedtar ved gjennomføringen av CMR-regelverket i nasjonal rett, skal fastlegges. Selv om CMR-regelverket i konvensjonstatene skal ha samme innhold som konvensjonen, kan det likevel oppstå nasjonale ulikheter, enten fordi konvensjonsregler er blitt forstått på ulik måte ved nasjonal gjennomføring, eller fordi reglene ikke blir tolket og anvendt helt på samme måte av domstolene i CMR-statene. I enkelttilfeller kan det derfor likevel oppstå tvist ved *nasjonal domstol* om hvilken stat eller staters forståelse som skal legges til grunn. *ND-2022-1 SH* illustrerer dette.

Da CMR ble gjennomført i de nordiske land, var en klar over dette.<sup>75</sup> Det sentrale utgangspunkt ble likevel at i hver stat skulle CMR-regelverket anvendes og tolkes som gjennomført i den enkelte stats lovgivning som *lex fori*, eventuelt med en «sikkerhetsventil» som åpnet for at det kunne følge av alminnelige lovvalgsregler at forståelsen i en annen CMR-stat likevel skulle anvendes (veifraktloven § 1). I mangel av en internasjonal CMR-domstol var dette et mindre – og realistisk – brudd med rettsenhetsidéen på CMR-området, men viste seg senere også å skape problemer i forhold til unntaket i Rome I art. 25.

I *ND-2022-1 SH* ble tolkningen av den svenske CMR-loven § 1 og CMR art. 1 nr. 1, samt Rome I art. 25, ett av flere hovedproblemer. Saken omhandlet egentlig det prosaiske, men nok praktisk viktige spørsmål om en «punktskatt» for gods stjålet under omlasting er en kostnad som – i tillegg til godsverdien – kunne kreves erstattet etter CMR art. 23 nr. 4. Den omfatter «frakt, tollavgifter og andre kostnader oppstått ved befordringen», og spørsmålet var internasjonalt sterkt omtvistet, både i rettspraksis og i fagbøker.

Den svenske *høyesterett* konstaterte at Sverige ved gjennomføringen av CMR i svensk lov har valgt ikke å innføre noen alminnelig lovvalgsregel i CMR-loven. CMR art. 1 nr. 1 selv måtte oppfattes som en internasjonal privatrettslig regel som i Sverige ville gjelde med forrang i forhold til andre regler om anvendelse av fremmed rett. Den svenske CMR-loven gir konvensjonen som sådan lovs kraft, og svenske domstoler skal derfor anvende konvensjonens regler – og CMR-loven – som *lex fori*. CMR art. 1 nr. 1 ble betraktet som en «ensidig konfliktregulering», og medførte at CMRs egne regler måtte anvendes som lov gjennomført i Sverige som konvensjonsstat. Dette skapte riktignok et uklart forhold til Rome I art. 25. Uavhengig av dette medførte reglene i art. 25 nr.2 at reglene i CMR skulle anvendes i domstollandet uten at lovvalgsreglene der ble tatt i betraktning, og konvensjonsteksten selv var grunnlaget for tolkningen av CMR.



Målet ved tolkningen av CMRs regler var å opprettholde risikofordelingen etablert i konvensjonen, og CMR skulle derfor ikke forstås i lys av nasjonale formuerettslige prinsipper. Tilbake stod at rettspraksis i grupper av CMR-stater likevel var forskjellig. En restriktiv tolkning av CMR art. 23 nr. 4 ble valgt (dommen avsnitt 92) slik at alene kostnader *direkte* knyttet til befordringen av godset var omfattet (dommen avsnitt 92), og «punktskatt» falt derfor utenfor. Dette var mer forenelig med tilsiktet risikofordeling og fraktførerens mulighet til å forutse sin risiko, og det svarte til i fransk, nederlandsk og tysk – men ikke til engelsk og dansk – rettspraksis. Den restriktive tolkningen hadde dessuten støtte i reglene i någjeldende (1999) CIM-regelverk for jernbanetransport som – i en eldre utgave – var brukt som modell for CMR.

Etter *min oppfatning* er det klart at CMR-konvensjonen som direkte er gitt lovs kraft i Sverige, skal anvendes som *lex fori* av svenske domstoler, og at det etter Rome I art. 25 annet ledd da ikke skal tas hensyn til ellers gjeldende svenske lovvalgsregler. Som ND-2022-1 SH viser, oppstår det likevel tolkningsproblemer når det ikke er enighet mellom CMR-statene om hva som er riktig tolkning av innhold og rekkevidde av CMR som rettsenhetskonvensjon. I norsk rett kan et lignende spørsmål oppstå som følge av tvistel. § 4-8 som sier at Lugano-konvensjonen gjelder som norsk lov, men tvil om norsk tolkningen av regler i Lugano lar seg normalt avklare ut fra EU-domstolens tolkninger av de tilsvarende reglene i Brussels I-forordningen.

Uavhengig av dette har jeg likevel vanskelig for å se at det nå vil fremme internasjonal rettsenhet at regler i CMR (1962) ved tolkningstvil fortsatt skal tolkes statisk og restriktivt fordi CMR i sin tid benyttet CIM-konvensjonen for jernbanegodstransport som modell og nå foreligger i en endret og ny 1999-utgave. CMR inneholder ingen bestemmelse tilsvarende CIM (1999) art. 51 som frikobler det konvensjonsfastsatte transportør-ansvarsregimet fra all annen nasjonal lov og rettsoppfatning. «Punktskatt» problemet er her en *petitesse*, men det prinsipielle – nærmest antitetiske – kravet om «hjemmel» ved konvensjonstolkningen av CMR i ND-2022-1 SH er ikke det. «Hjemmelskrav» hører hjemme i forvaltningsretten, men derimot ikke i transportrettslige kontraktsforhold i våre dager.<sup>76</sup>

Veifraktindustrien er i våre dager en meget stor og omfattende markedsbasert industri med en ganske annen struktur enn da CMR i sin tid ble utarbeidet, og har nær og bred tilknytning til kontrakts- og forsikringspraksis for nasjonal og internasjonal transportvirksomhet i våre dager. Internasjonal jernbanetransport er fortsatt i hovedsak styrt av det offentlige, og CIMs «overføringsverdi» ved tolkning av CMR bør være tilsvarende sterkt redusert.

Det er for så vidt greit nok at veitransportørens ansvar for det tap og den skade *selve godset* er påført, fullt ut bestemmes etter CMR-regelverket. Derimot er det ikke greit at CMR-konvensjonen ved et «hjemmelskrav» – slik CIM art 51 nå gjør – stenger for alt annet ansvar for CMR-transportører *som transportbedrifter* og dermed også blir fritatt for ansvar for andre typer av skader som godstransportvirksomhet basert på CMR-avtaler medfører for transportbrukere og andre samfunnssektorer. Dette gjelder bl.a. kostnader ved opprydnings- og redningsarbeider på ulykkesstedet som i stor grad nødvendigvis også må omfatte tiltak med tilknytning til det gods transportene gjelder (jf. sjøl. § 172a). Her er det altså behov for et klart skille mellom konvensjonsfastsatt verdierstatning for godset og andre former for transportøransvar som kan baseres på regelverk fastsatt i lov eller kontrakt eller på alminnelig formuerettslige rettsprinsipper, og som bør knyttes til veitransportbedriftene i lys av deres viktige virksomhet og rolle innenfor de etablerte nasjonale og internasjonale transportnettverk for transport av gods. Dette gir imidlertid

ikke grunnlag for innvendinger mot selve resultatet i *ND-2022-1 SH*, dvs. at transportøren – innenfor rammen av CMR-regelverket – ble fritatt for risikoen for «punktskatt» av stjålet gods.

Oslo i juli 2024

**Erling Selvig**

## Noter til Kommentarer 2018-2022 (I)

- 1 Ulike transportopplegg fremgår bl.a. av ND-2020-4 FH, ND-2020-7 NH, ND-2020-11 LB (jf. ND-2019-9 NH), ND-2020-18 SØHa, ND-2020-19 SØHa, ND-2021-14 LB og ND-2021-28 DH.
- 2 Se kommentarene I ND2017 s. lxxxvi-xc og omtalen nedenfor av ND-2021-28 DH og ND-2020-19 SØHa.
- 3 Jf. kommentarene i ND 2017 s. civ-cxi og ND 2012 s. xxv-xlvi.
- 4 Jf. kommentarene i ND 2017 s. lxxxvi-xcv og ND 2014 s. viii-xviii og s. xxi-xxix.
- 5 Selvig, *The Limitation Regimes for Maritime Claims*, SIMPLY 2021, s. 69 flg., s. 88-91.
- 6 Jf. ND-2018-28 (ECJ – C-15/17), jf. ND 2017 s. ix-x, og ND-2022-7 Helsingfors.
- 7 Eksempler på dette er *Gard-sakene* I, II, og III i ND-2018-11 NH, ND-2020-9 NH og ND-2020-14 LA, som alle ble omfattet av et pakkeforlik etter anken over ND-2020-14 LA var forkastet i HR-2021-902-U, *Fregatt-saken* hvor samtlige tvister om ansvarsbegrensning ved oppgjøret etter kollisjonen mellom MT Sola, KNM Helge Ingstad, bl.a. ND-2021-15 THOD og ND-2021-9 LG, ble forlikt ved et utenrettslig pakkeforlik 3. feb. 2022 (HR-2022-2122-F), se nærmere om forliket i LG- 2023-63662.  
  
*Norske Veritas-saken* ND-2019-12 LB som førte til at en rekke forumtvister knyttet til klassifikasjonsvirksomheten i Veritas-konsernet og -dets internasjonale datterforetak falt bort som forlikt, jf. HR-2019-2409-F.
- 8 Se kommentarer i ND 2008 s. xxiv-xxv.
- 9 Inge Lorange Backer, *Norsk sivilprosess*, 2. utg. 2020, s. 168-69, 179 og 376. Jf. også Cordero-Moss, *Internasjonal privatrett*, 2. utg. 2021, særlig avsnitt 1.5 og kap. 7.
- 10 Se bl.a. ND-2015-117 NH (=Rt-2015-129), ND-2017-194 NH og ND-2018-11 NH (= HR-2018-869-A), samt kommentarer i ND 2008 s. xix-xxv og xxxv-xxxviii, ND 2012 s. xxv-xxxvi og xli-xlii, ND 2014 s. lx-lxi og ND 2017 s. cvi-cvii og cxv-cxvi, jf. Artikkel 1 i Protokoll 2 til Lugano-konvensjonen.
- 11 Rt-2011-531 (jf. HR-2021-955 NH), ND-2016-219 NH, ND-2017-194 NH, ND-2018-11 NH, LA-2018-82999 (jf. HR-2019-2226-U), HR-2021-955, HR-2024-1117-A og LB-2022-124606, jf. kommentarene i ND 2017 s. cxi-cxii. Cordero-Moss l.c. s. 58-68 gir uttrykk for et annet syn, og hevder prinsipielt at Høyesteretts nyere praksis reflekterer en «moderne metode» med vekt på objektive og fastere tilknytningsmomenter, herunder regelverket i Rom I og II (l.c. s. 61-66).
- 12 Rt-2011-531 avsnitt 47-48, ND-2016-219 NH avsnitt 27, ND-2017-194 NH avsnitt 72-75, og senest HR-2021-955 avsnitt 42-48, LB-2022-124606 avsnitt 8.6, og HR-2024-1117-A avsnitt 60. Cordero-Moss l.c. s. 63-66 legger vesentlig vekt på de konkrete lovvalgsreglene i EUs forordninger, og anfører at Rom I artikkel 4 nr. 3 og Rom II artikkel 4 nr. 3 og 4 bare subsidiært og unntaksvis kan åpne for individualiserte lovvalg.

- 13 Se kommentarene i ND 2012 s. xxi-xxxvi med drøftelsen av ND-2012-274 NH (=Rt-2012-1951). Dommen er også drøftet utførlig av Cordero-Moss l.c. s. 200-207.
- 14 Se nærmere nedenfor avsnitt 6.2. ND-2020-14 LA (=LA 2020-99757) ble påanket, men anken ble avvist i *HR-2021-902-U* fordi den klart ikke ville føre frem, Se også Jf. ND 2017 s. lxxxiv-lxxxvi med note 98, og Cordero-Moss l.c. s. 200-201.
- 15 Se kommentarene i ND 2012 s. xxxi-xxxiv, jf. s. xvi-xvii.
- 16 ND-2003-218 DH og kommentarene i ND 2003 s. xxxiv-xxxv, jf. EU-domstolens avgjørelse i Taty C-406/92 og kommentarene i ND 2012 s. xxxvii-xxxviii.
- 17 Se kommentarene i ND 2012 s. iii-xii, jf. s. xxv-xxvi om forholdet mellom tvistel. § 4-5 femte ledd og kravet om norsk tilknytning i tvistel. § 4-3.
- 18 ND-2013-166 NH (= Rt-2013-556), jf. kommentarene i ND 2014 s. lx.
- 19 Tvisteloven § 32-3 annet ledd, som gir tvangsfullbyrdelsesloven (1992) § 1-6 tilsvarende anvendelse.
- 20 Jf. Cordero-Moss l.c. s.212 flg.
- 21 ND-2017-194 NH er omtalt nærmere i kommentarene i ND 2017 s. cx-ci.
- 22 Rt-2013-1089, jf. ND-2012-274 NH, er omtalt foran avsnitt 2.2 ved notene 13-15.
- 23 Se kommentarene i ND 2017 s. cii-ciii.
- 24 Se kommentarene i ND 2014 s. vii-xv og ND 2009 s. lxxvii-lxxxix.
- 25 ND-2015-383 SøHa (dansk utleveringssted). Se kommentarene i ND 2014 s. vii-viii og ND 2012 s. xli-xlii, jf. Rt-2011-1532.
- 26 Jf. Cordero-Moss l.c. s. 501-503.
- 27 ND-2010-1 SH er omhandlet i kommentarene i ND 2012 s. xxxviii-xli.
- 28 Rt-2011-1532, jf. kommentarene i ND 2012 s. xli-xlii og Cordero-Moss l.c. s. 223-230.
- 29 Jf. f.eks. ND-2023-3 SøHa. Se nærmere kommentarene i ND 2017 s. lxxxvi-lxxxix med henvisninger i notene 99 og 100, og ND 2009 s. lxxxi-xcv.
- 30 NSABs «nettverksklausul» er utførlig drøftet i kommentarene i ND 2014 s. xii-xvii og ND 2017 s. lxxxviii-xc.
- 31 Se kommentarene i ND 2014 s. xvi-xviii med henvisninger i notene 12-14.
- 32 ND-2015-383 SøHa. Jf. de norske lovforarbeidene i NOU 1993: 36 s. 55-56, som imidlertid skriver seg fra tiden før Norge ble tilsluttet EØS-avtalen og senere Lugano 2007.
- 33 ND-2015-117 NH og ND-2017-267 NH, se kommentarene i ND 2012 s. xxxiv-xxxvi, ND 2014 s. lx-lxi og ND 2017 s. cvi-cvii. Dette er i samsvar med en omfattende norsk rettspraksis, se ND 2012 s. xiii-xvi. Sml. også HR-2024-1117-A omtalt nedenfor avsnitt 8.3.

- 34 ND-2015-117 NH (=Rt-2015-129), se kommentarene i ND 2012 s. xxxiv-xxxvi. Dette er senest lagt til grunn i LB-2023-96757, hvor anke ble forkastet i HR-2023-2215-U fordi det var klart at anken ikke ville føre frem. Se ellers Cordero-Moss l.c. s. 513-516.
- 35 Se Hagstrøm & Stenvik, Erstatningsrett, 2. utg. 2022, s. 62-71.
- 36 Se kommentarene i ND 2017 s. lxxxiii, jf. s. lxxvi-lxxvii vedrørende HR-2018- 869-A (=ND-2018-11), HR-2020-1328-A (=ND-2020-9 NH) og LA-2018-82999, og ND-2017-194 NH. Sml. nå også ND-2017-267 NH, omtalt i ND 2017 s. cx-cxii, LB-2022-124606 avsnitt 8.6, og LB-2023-96757, jf. HR-2023-2215-U.
- 37 Se foran avsnitt 3.1 og kommentarene i ND 2012 s. xxv med note 16 hvor det gis en oversikt over norsk rettspraksis på området, jf. ND-2015-251 NH og HR-2018-936-U. Søksmål som ikke omfattes av Lugano-konvensjonen, men av det tilsvarende *skadestedsvernetinget i tvistel. § 4-5 tredje ledd*, kan normalt bare reises i Norge dersom saksforholdet også har «tilstrekkelig tilknytning til Norge» etter tvistel. § 4-3, se LB-2023-96757 og oversikten over rettspraksis i ND 2012 s. x-xxv og i ND 2017 s. cvii-cx. I LB-2023-96757 (anke avvist i HR-2023-2215-U) ble det ved tolkningen av tvistel. § 4-5 tredje ledd, jf. § 4-3, likevel lagt vesentlig vekt også på vanlig tolkning av Lugano art. 5 nr. 3.
- 38 Etter at tvister om lastebilprodusentene plikt til å fremlegge dokumenter fra EU-kommisjonens saksbehandling var avgjort (LB-2020-147689), ble erstatningskravene fra Posten Norge-foretakene forkastet i TOSLO-2017-115740-3 fordi det ikke forelå sannsynlighetsovervekt for at foretakene var blitt påført tap som følge av det ulovlige prissamarbeidet. Saken er for tiden under ankebehandling i lagmannsretten.
- 39 ND-2015-355 SØHa, ND-2015-476 SØHa, og ND-2018-18 DH, samt ND-2020-19 SØHa og ND-2021-31 SØHa som begge er utførlig omtalt foran avsnitt 4.3. Jf. for øvrig kommentarene i ND 2017 s. ciii-civ og cvi og ND 2012 s. xliv-xlv.
- 40 ND-2010-273 DH, se kommentarene i ND 2012 s. xlv-lxvi.
- 41 Se foran avsnitt 3. 1 ved note 13-15 og avsnitt 5.2 ved note 37, kommentarene i ND 2012 s. x-xxv, og særlig ND-2012-241 NH (=Rt-2012-1040), HR-2018-936-U og HR 2021-291-A. Jf. også Cordero-Moss l.c. s. 200-207.
- 42 Dommene er allerede utførlig omtalt i kommentarene i ND 2017 s. lxvi-lxxxvi sammen med ND-2017-445 DH Assens havn. Hovedsynspunktet var at det etter FAL §§ 7-6 flg. – i motsetning til danske fal. § 95 – ikke var et vilkår for direktesøksmål at skadevolderen var under konkurs eller insolvensbehandling.
- 43 ND-2012-274 NH er omtalt foran ved note 41, jf. note 13-15 og 37.
- 44 Se omtalen av ND-2002-180 NH i kommentarene i ND 2001 s. xx-xxii.
- 45 HR-2019-2226-U. Se kommentarene i ND 2017 s. lxxv- lxxviii.
- 46 En tidligere avtale mellom Storbritannia og Norge fra 1961 som ble gjenopplivet og tilpasset den nye situasjonen, gjelder imidlertid etter sin ordlyd bare gjensidig anerkjennelse og fullbyr-delse av dommer, og ikke Lugano-konvensjonen i sin helhet.
- 47 ND-2020-14 LA (=LA 2020-99757) hvor anke ble avvist i HR-2021-902-U fordi anken åpenbart ikke kunne føre frem.

- 48 Se foran ved notene 13-15 og 37.
- 49 Lorange Backer l.c. s. 407-408 og 417-418.
- 50 Jf. EU-domstolens avgjørelse C-368/16 og ND-2018-11 NH (Gard I), som er utførlig omtalt i kommentarene i ND 2017 s. lxxviii-lxxv.
- 51 Se for dansk og norsk rett ND-2017-445 DH (Assens havn), ND-2018-11 NH Gard I) og ND-2020-9 NH (Gard II), som allerede er utførlig omtalt i kommentarene i ND 2017 s. lxx-lxxiii og lxxvi-viii-lxxxi. Se for øvrig omtalen av *ND-2002-180 NH Leros Strength* foran 6.3 ved notene 44-45.
- 52 Se foran ved notene 13-15, 37 og 41.
- 53 Se kommentarene i ND 2017 s. lxx-lxxiii
- 54 Se kommentarene i ND 2017 s. lxxvi-lxxviii. Sml. HR-2024-1117-A hvor det ble antatt at et erstatningskrav for skade i Norge fremmet av dansk skadelidte ved norsk direkt søksmål mot et dansk ansvarsforsikringsforetak, etter Irma Mignon-standarden – som påvirket av Rome II art. 4 – hadde sin nærmeste tilknytning til dansk rett (nedenfor avsnitt 8.3).
- 55 Dette er utførlig drøftet i kommentarene i ND 2017 s. lxxviii-lxxxiii. av Bull & Wilhelmsen, Forsikringsrett, 2. utg. 2023, s. 578-582 hevder at det særlig på skipsfartsområdet vil være behov for andre løsninger enn det flertallet i ND-2020-9 NH (Gard II) kom til, og som er lagt til grunn for *mine* kommentarer her og i ND 2017 s. lxxviii-lxxxiii.
- 56 Se Bull & Wilhelmsen l.c. s. 564-576.
- 57 Før vedtagelsen av fal. 1989 med selvstendig og generell adgang til direkt søksmål mot ansvarsassurandøren, var regelen i Norge den samme som i dansk fal. § 95 annet ledd, jf. fal. 1930 § 95, og denne regel ble ansett videreført via den nye fal. § 7-6, jf. § 7-8, jf. Bull & Wilhelmsen l.c. s. 568.
- 58 I ND-2021-16 ØL ble det også generelt lagt til grunn at en lovvalgklausul i forsikringsavtalen mellom forsikringstakeren og forsikringsforetaket ikke var bindende med mindre klausulen var særskilt tiltrådt av forsikringstakeren. Dette ble ikke overprøvd i ankesaken ND-2022-20 DH.
- 59 En lignende avgjørelse er ND-2021-4 FH, men der hadde forsikringsforetaket også bekreftet overfor skadelidte at den meldte ansvarsskaden var dekket av forsikringen. Det ville da være i strid med god forsikringspraksis å påberope at erstatningskravet egentlig var foreldet.
- 60 Bull & Wilhelmsen l.c. s. 667 flg.
- 61 Se Selvig, *The Limitation Regimes for Maritime Claims, SIMPLY 2021* (Marlus nr. 565), s. 69, på s. 86-91, og Bull & Wilhelmsen l.c. s. 579-582.
- 62 Ot.prp. nr. 32 (1982–1983) s. 44, jf. NOU 1980: 55 s. 45.
- 63 Selvig l.c. s. 92-100.
- 64 Bull & Wilhelmsen l.c. s. 58-59.
- 65 Se også kommentarene i ND 2012 s. xli-xlii med note 25 og nå også ND-2023-5 NH.

- 66 Det samme fremgår – indirekte – av ND-2017-445 DH, Gard-sakene ND-2018-11 NH, LB-2018-82999 og ND-2020-9 NH, og ND-2020-4 Vasa (jf. ND-2018-28 ECJ), hvor begge spørsmål ble avgjort i samme dom.
- 67 At skadevirkningen er oppstått i Norge, vil vanligvis innebære både at dette kravet er oppfylt, og at det foreligger norsk skadestedsverneting etter tvistel. § 4-5 tredje ledd (LB 2023-96757, jf. HR-2023-2215-U, og ND-2019-12 LB, omtalt foran avsnitt 5.3). Se for øvrig kommentarene i ND2012 s. xxv-xxxv.
- 68 ND-2016-219 NH er kommentert i ND 2017 s. cxii-cxiii.
- 69 Se kommentarene i ND 2017 s. lxx-lxxiii og s. lxxvii-lxxviii.
- 70 Hagstrøm & Stenvik, Erstatningsrett, 2. utg. 2022, s. 303-307.
- 71 LA-2018-82999 (jf. HR-2019-2226 NH), HR-2021-955 A, LB-2022-124606 (jf. ND-2022-12 Oslo) og HR-2024-1117-A.
- 72 ND-2019-12 LB (omtalt foran avsnitt 5.3) og LB-2023-96757.
- 73 Se kommentarene i ND 2017 s. lxxv-lxxviii.
- 74 Et tilsvarende synspunkt er lagt til grunn i ND-2019-12 LB (Veritas-saken) hva angår de asiatiske Veritasforetakenes norske tilknytning (foran avsnitt 5.3).
- 75 Se Innstilling i fraktavtaler om godsbeholdning med kjøretøy på veg (Oslo 1964) s. 14 og Ot.prp. nr. 45 (1967–1968) s. 5-6.
- 76 Det er et gammelt stridsspørsmål om CMR-konvensjonen – slik som modellen CIM-konvensjonen om internasjonal jernbanetransport – skal anses som helt uttømmende, og derfor også skal tolkes antitetisk slik at jernbanefraktføreren/operatøren som kontraktspart er fritatt for ethvert ansvar som ikke har hjemmel i konvensjonsregler, se kommentarene i ND 2009 s. lviii-lx og ND 2014 s. xix-xxii. Som der nevnt, overses at CIM-konvensjonen art. 51 selv klart fastsetter at annet tap enn omfattet av jernbanetransportørens lasteskadeansvar etter reglene i CIM, ikke kan kreves erstattet av «et jernbaneforetak» etter CIM eller nasjonal lov, jf. ND-2014-4 SH og ND-2011-16 Svea.