

MARITUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Ignazio Azzari Støen

Kontraktshjelperidentifikasjon ved sjørettslig transportansvar

Den engelske dommen «The Muncaster Castle»
vurdert i en nordisk-rettslig ramme

Kontraktshjelperidentifikasjon ved sjørettslig transportansvar

Den engelske dommen «The Muncaster Castle»
vurdert i en nordisk-rettslig ramme

Ignazio Azzari Støen



Marlus nr. 464
Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2016
ISSN: 0332-7868

Sjørettsfondet
Universitetet i Oslo
Nordisk institutt for sjørett
Postboks 6706 St. Olavs plass
N-0130 Oslo

Telefon: 22 85 96 00
Telefaks: 22 85 97 50
E-post: sjorett-adm@jus.uio.no
Internett: www.jus.uio.no/nifs

Redaktør: Professor dr. juris Trond Solvang
Bidrag sendes til trond.solvang@jus.uio.no

Abonnement og løssalg:
Den norske bokbyen <http://bokbyen.no/butikk> - post@bokbyen.no

Trykk: 07 Xpress as

Forord

Denne avhandlingen ble skrevet mens jeg var ansatt som vitenskapelig assistent ved Nordisk institutt for sjørett. Avhandlingen publiseres i hovedsak slik den ble levert til sensur i januar 2016.

Når jeg ser tilbake på året som vitenskapelig assistent, sitter jeg igjen med mange gode minner. Noen av disse ble oppfattet for det de kom til å bli – gode minner – allerede mens de ble til. Dette gjelder miljøet på instituttet generelt og blant de vitenskapelige assistentene spesielt, og den faglige nysgjerrigheten og interessen som kjennetegner alle som jobber på instituttet. Andre av minnene har blitt gode. Som de fleste synes jeg også det var krevende å skrive en 60-studiepoengs masteravhandling, og i de vanskelige stundene var det en fattig trøst å tenke på det faglige utbytte og erfaringen som jeg kom til å få ut av prosessen.

Jeg vil gjerne takke alle på Nordisk institutt for sjørett for måten de tok meg imot på. En spesiell takk går til min veileder, professor Trond Solvang, for å ha foreslått avhandlingens tema, og for alle lange diskusjoner underveis i prosessen. Videre vil jeg takke professor emeritus Hans Jacob Bull og professor emeritus Thor Falkanger for at døren deres alltid var åpen dersom jeg ønsket å diskutere noe.

Jeg må også takke Bjarne Snipsøy, som har vært en uvurderlig diskusjonspartner og venn gjennom hele studietiden. Til sist vil jeg takke min familie, og min samboer Maria for all støtten jeg har fått.

Oslo, 11. april 2016

Ignazio Azzari Støen

Innhold

1	INNLEDNING.....	7
1.1	Om avhandlingens problemstilling og det større emnet som den inngår i	7
1.2	Materialet. Rettskildespørsmål.....	11
1.2.1	Innledning.....	11
1.2.2	The Muncaster Castle som illustrasjonsmateriale	12
1.2.3	Oversikt over det viktigste rettskildematerialet.....	13
2	THE MUNCASTER CASTLE: EN ILLUSTRASJON PÅ PROBLEMSTILLINGEN OG RIMELIGHETSBETRAKTNINGER SOM GJØR SEG GJELDENDE.....	25
2.1	Innledning	25
2.2	Saksforhold	26
2.3	Grunnlaget for erstatningskravet. Problemformulering.....	27
2.4	Resultat og begrunnelse.....	29
2.4.1	Innledning.....	29
2.4.2	Haag-reglens ordlyd	31
2.4.3	Rimelighetsbetraktninger. Slutninger fra rettspraksis	34
2.5	I kjølvannet av The Muncaster Castle	44
2.5.1	Innledning.....	44
2.5.2	Mer overordnet om de rimelighetsbetraktninger og avgrensingskriterier som <i>The Muncaster Castle</i> illustrerer	45
2.5.3	Om «besittelse og kontroll»-kriteriet ved befraktningsavtaler	48
2.5.4	Kort om det britiske forslaget om endring av Haag-reglene artikkel 3 nr.1	49
3	NORSK OG NORDISK STYKKGODSTRANSPORT	51
3.1	Innledning	51
3.2	Sjølovens bestemmelser om transportørens sjødyktighetsplikt og -ansvar. Forarbeider.....	54
3.2.1	Transportørens sjødyktighetsplikt og -ansvar	54
3.2.2	Forarbeider	58
3.2.3	Sammenfatning.....	59

3.3	Sjøloven § 151. Rederens ansvar i delikt for personer som utfører arbeid i skipets tjeneste. Bør kriteriet i sjøloven § 151 brukes til å fastlegge personkretsen som transportøren svarer for etter sjøloven § 275 første ledd?	59
3.3.1	Innledning	59
3.3.2	Prinsipielle betraktninger om bruken av sjøloven § 151 til å fastlegge kretsen av personer som transportøren svarer for etter sjøloven § 275	63
3.3.3	Historikk. Lovtekst. Forarbeider	65
3.3.4	Sammenfatning.....	70
3.4	Nordisk rettskildemateriale på sjørettens område	71
3.4.1	Innledning	71
3.4.2	Rettspraksis fra de øvrige landene i det nordiske sjølovssamarbeidet	71
3.4.3	Kort om språkforskjellene i lovgivningen fra landene i det nordiske sjølovssamarbeidet	78
3.4.4	Sammenfatning.....	79
3.5	Diskusjoner i juridisk teori på sjørettens område vedrørende avhandlingens problemstilling.....	80
3.5.1	Innledning	80
3.5.2	Om «typisk rederivirksomhet»-betraktningen i nordisk litteratur	81
3.5.3	Innvendinger mot «typisk rederivirksomhet»-betraktningen, og det lanserte alternativet.....	86
3.5.4	Sammenfatning	88
3.6	Sammenfatning.....	89
4	ANNEN TRANSPORTRETT: VEI- OG LUFTRANSPORT	91
4.1	Innledning	91
4.2	Veifraktloven	91
4.2.1	Oversikt over regelverket. Fraktførerens objektive ansvar for kjøretøysmangler.....	91
4.2.2	Et eksempel på grensene for transportutførelsen. «Solslyngdommen», LB-2012-88290	93
4.3	Luffartsloven	99
4.4	Sammenfatning.....	103

5	ALMINNELIGE KONTRAKTSRETTSLIGE REGLER. SÆRLIG OM «RETROAKTIV HJELPER»-TILFELLENE	105
5.1	Innledning	105
5.2	Begrunnelsen for at debitor kan oppfylle ved hjelp av tredjepersoner og at han forblir ansvarlig for kontraktsbrudd som skyldes tredjepersonen. Særlig om «retroaktiv hjelper» tilfellene	108
5.2.1	Generelt om debitors ansvar for andre	108
5.2.2	Særlig om «retroaktiv hjelper»-tilfellene	110
5.3	Grunnlaget for en alminnelig regel i «retroaktiv hjelper»-tilfellene	114
5.4	Sammenfatning	119
6	AVSLUTNING	121
6.1	Sammenfatning. Konklusjon	121
6.2	Noen avsluttende refleksjoner	123
	KILDEREGISTER	125
	SJØRETTSFONDETS UTGIVELSER	137

1 Innledning

1.1 Om avhandlingens problemstilling og det større emnet som den inngår i

I denne avhandlingen tar jeg for meg spørsmålet om en transportør under en avtale om stykkgodstransport til sjøs underlagt sjøloven¹, er erstatningsansvarlig for lasteskader som skyldes feil eller forsømmelser av ansatte i et verft som har utført reparasjoner, kontroller o.l. på skipet som brukes til transporten.

I England har en tilsvarende problemstilling blitt avgjort av House of Lords i en dom vedrørende skipet «Muncaster Castle». ² I *The Muncaster Castle* var det spørsmål om lasteskadeansvar. Sjøvann hadde trengt inn og skadet deler av godset som ble transportert om bord i et av lasterommene til skipet. Noen måneder forut for den aktuelle reisen, hadde et verft utført arbeid på skipet. I forbindelse med dette arbeidet, hadde en inspeksjonsluke blitt åpnet og lukket. Arbeidet med å lukke igjen inspeksjonsluken ble overlatt til en av mekanikerne som var ansatt i verftet. Mekanikeren utførte dette arbeidet på en feilaktig måte, og dette var grunnen til at vannet noen måneder senere kunne trenge inn i lasterommet. Spørsmålet som kom på spissen var om transportøren var ansvarlig for mekanikerens feil. House of Lords kom til at transportøren var erstatningsansvarlig for lasteskaden.

I juridisk litteratur, har avhandlingens problemstilling, som illustrert ved *The Muncaster Castle*, blitt omtalt av en rekke forfattere. ³ I standardverk innenfor norsk sjørett, som *Sjørett* av Thor Falkanger og Hans

¹ Jeg vil konsekvent bruke uttrykket «sjøloven» om lov 24 juni 1994 nr. 39 om sjøfarten.

² *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57, heretter *The Muncaster Castle*.

³ Se f.eks. Hellner (2015) s. 183-184, Falkanger (2010) s. 266-267, Pedersen (2008) s. 562-563, Askeland (2002) s. 206-207, Bruserud (2002) s. 65-66, Krüger (1989) s. 795, Blom (1985) s. 36-37 og Grönfors (1982) s. 156, Rosenmeyer (1975) s. 178-179, Björkelund (1970) s. 270 flg., Selvig (1968) s. 113, Riska (1967) s. 102, Björkelund (1966) s. 181 flg., Brækhus (1953) s. 32.

Jacob Bull, er det antydnet at utfallet i *The Muncaster Castle* ville ha vært annerledes etter skandinavisk rett:

«I skandinavisk rett vil man neppe komme til det samme resultat, jf. således ND 1979.383 FH. [...] Men det må erkjennes at det i så fall byr på vanskeligheter å fiksere grensen for «så langt, men ikke lenger» (og det minnes også om den strenge regel i veifraktl. § 28 annet ledd [...]).»⁴

Også andre forfattere har tatt til orde for at skandinavisk rett ikke strekker seg like langt som engelsk rett.⁵ Bildet er likevel ikke entydig. Andre forfattere har inntatt det standpunkt at transportøren etter skandinavisk rett ville være ansvarlig for verftets ansatte,⁶ mens atter andre har latt spørsmålet stå åpent.⁷

Transportørens lasteskadeansvar etter sjølovens regler om stykkgodstransport kan beskrives som et presumsjonsansvar, eller et culpa-ansvar med omvendt bevisbyrde. Dette innebærer at transportøren i utgangspunktet er ansvarlig for tap som følge av lasteskade, men at han kan fri seg fra dette ansvaret ved å godtgjøre at tapet hverken skyldes *at han selv eller noen han svarer for* handlet med utilstrekkelig aktsomhet. Avhandlingens problemstilling inngår derfor i et større emne – *grensedragningen mellom de personene*⁸ som transportøren svarer for og andre personer. Transportøren må, for å bli fritatt for utgangspunktet om ansvar, godtgjøre at lasteskade ikke skyldtes at den første gruppen av personer (som transportøren svarer for) ikke handlet med tilstrekkelig aktsomhet.

⁴ Se Falkanger (2010) s. 267.

⁵ Riska (1967) s. 102. I Brækhus (1953) s. 32 kommer det samme til uttrykk, men uten tilknytning til *The Muncaster Castle* ettersom Brækhus sin fremstilling er eldre enn avgjørelsen.

⁶ Bruserud (2002) s. 65-66, Björkelund (1970) s. 270 flg. og Björkelund (1966) s. 181 flg. I dansk litteratur er det pekt på at resultatet etter dansk rett muligens blir ansvar, men på grunnlag av at danske domstoler har stilt strenge krav til den aktsomheten som transportøren må utvise ved inspeksjonen av arbeidet for å bli fri for ansvar, se Pedersen (2008) s. 562-563 og Rosenmeyer (1975) s. 178-179.

⁷ Dette gjelder Hellner (2015) s. 183-184, Blom (1985) s. 36-37, Grönfors (1982) s. 156 og Selvig (1968) s. 113.

⁸ Med «personer» mener jeg så vel fysiske som juridiske personer.

Utilstrekkelig aktsomhet fra personer i den siste gruppen (de andre personene) svarer ikke transportøren for.

I formuleringen av problemstillingen ligger det en avgrensning. Etter sjølovens regler om stykkgodstransport er transportøren den som har inngått en avtale om transport av stykkgodts til sjøs. Ansvarsbestemmelsene i sjøloven retter seg mot transportøren, og det er ansvar på grunnlag av disse bestemmelser som jeg vil ta for meg i det følgende. Det kan tenkes at transportøren ved siden av reglene om stykkgodstransport, kan holdes erstatningsansvarlig for lasteskaden *på andre grunnlag*. Transportøren kan for eksempel i medhold av skadeerstatningsloven⁹ § 2-1 bli erstatningsansvarlig for skade som voldes av hans ansatte. Disse reglene gjelder side om side med reglene om stykkgodstransport. Ansvar for transportøren på andre grunnlag enn sjølovens regler om lasteska-deansvar faller altså utenfor avhandlingens problemstilling.

Emnet for avhandlingen er ikke særegen for stykkgodstransport. Lignende spørsmål oppstår også for de øvrige fraktavtalene i sjøloven, i transportretten, og i kontraktsretten ellers.

Den faktiske bakgrunnen for at emnet er av interesse, ligger i det forhold at svært mange personer på et eller annet vis kan tenkes å ha – eller å ha hatt – befatning med ytelsen til debitor.¹⁰ Det er en fare for at handlinger eller unnlaterelser hos en av disse personene forårsaker et tap på kreditors hånd. Dermed oppstår det blant annet spørsmål om kreditor kan holde debitor erstatningsansvarlig for et slikt tap.

Her kan en avtale om stykkgodstransport til sjøs tjene som eksempel: En transportør er blant annet avhengig av en besetning med tilstrekkelig størrelse for å kunne transportere gods om bord i et stort skip. Videre er *skipet* nødvendig for transporten, og en rekke personer har deltatt både i arbeidet med å bygge og vedlikeholde skipet. Arbeidet som bygge- og reparasjonsverftene har utført på skipet, forutsetter igjen som regel bruk

⁹ Lov 13 juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning.

¹⁰ I et gjensidig bebyrdende kontraktsforhold er hver part *både* debitor for sin ytelse og kreditor for kontraktspartens motytelse. I det følgende benytter jeg uttrykket «debitor» om kontraktsparten som primært har en forpliktelse til å yte annet enn penger og «kreditor» om kontraktsparten som har det korresponderende kravet på den nevnte ytelsen.

av komponenter som stammer fra *andre*. Verftet har kanskje ikke hatt all nødvendig kompetanse og engasjert atter andre, for eksempel for å tegne spesialkomponenter. Kan kreditor her holde debitor ansvarlig for lasteskade forårsaket av en feildimensjonert spesialkomponent, som ble satt inn under reparasjonsverftets arbeider på skipet?

Skal kreditor kunne kreve erstatning fra debitor, er det etter norsk rett et vilkår at det foreligger et ansvarsgrunnlag. I de fleste av ansvarsgrunnlagene i vår lovgivning er vurderinger av *adferd* sentrale elementer, i form av vurderinger av den faktisk utviste adferd holdt opp mot hvilken adferd som kunne og burde ha blitt utvist.¹¹ Dersom den faktisk utviste adferden ikke svarer til adferden som *kunne og burde* ha blitt utvist – aktsomhetskravet –, vil slik adferd *medføre ansvar*, eller alternativt *avskjære ansvarsfritak*.

Det kan være at debitor er erstatningsansvarlig hvis det foreligger adferd i strid med aktsomhetskravet, så som i en culpa-regulering. Eller at debitor, for å bli ansvarsfri, må vise at kreditors tap ikke skyldes adferd i strid med aktsomhetskravet, så som i en culpa-regulering med omvendt bevisbyrde. En tredje type: For å bli fri for ansvar, må debitor vise at kreditors tap har sin årsak i særskilt angitte omstendigheter som er ansvarsfritagende. Ved vurderingen av om omstendigheten er ansvarsfritagende, er det blant annet av betydning om debitor har handlet i strid med visse aktsomhetskrav, så som i en «force-majeure»-regulering med culpamodifikasjoner.¹² Dersom debitor ved å utvise adferd i henhold til aktsomhetskravet kunne ha unngått en omstendighet som ellers er ansvarsfritagende, vil avvik fra slik adferd avskjære den (ellers) ansvarsfritagende omstendigheten.

Vurderingen av adferden til debitor kan deles inn i to. Et spørsmål er hvilke krav som oppstilles til *adferden*. Hva er aktsomhetskravet som oppstilles? Hvilken adferd kunne og burde ha vært utvist? Et annet spørsmål er *hvilke personer sin adferd er det som inngår i vurderingen av om debitor har utvist tilstrekkelig aktsomhet*. Det er spørsmål av den siste typen som er emnet for avhandlingen.

¹¹ Lov 21 juni 2002 nr. 34 om forbrukerkjøp § 33 gir et eksempel på et ansvarsgrunnlag hvor kreditor kan kreve erstatning av debitor uten at debtors adferd må vurderes.

¹² Se nærmere om culpamodifikasjoner i Mestad (1991) s. 301 flg.

I alminnelig kontraktsrettslig litteratur er enkelte spørsmål innenfor dette emnet omdiskutert. Selv om det i litteraturen er enighet om en viss kjerne, er det likevel ikke utviklet entydige grenser for hvor langt debitors ansvar for andre rekker.¹³ Det har for eksempel vært stilt spørsmål om debitor er fri for ansvar når den ansvarsbetingende adferden stammer fra enkelte s.k. «retroaktive hjelpere». Med dette siktes det til personer som har hatt befatning med naturaldebitors ytelse ved at *deres* ytelse til naturaldebitor direkte eller indirekte inngår i naturaldebitors ytelse til *sin* medkontrahent, men at ytelsen til disse «retroaktive hjelpere» ble prestert *før* naturaldebitor inngikk avtalen med sin medkontrahent.¹⁴ Lasteskade som skyldes feilaktig arbeidsutførelse av ansatte på et verft som har utført reparasjoner o.l. på et skip vil ofte ha blitt utført før fraktavtalen inngås, slik at problemstillingen er særlig aktuell på sjørettsens område. Dette er nok også forklaringen for at transportørens lasteskadeansvar for reparasjonsarbeider som har blitt utført av verft forut for inngåelsen av transportavtalen, er brukt som et eksempel på et tilfelle som aktualiserer problemstillingen «retroaktivt» ansvar.¹⁵

Målet for avhandlingen er primært å ta standpunkt til problemstillingen som er oppstilt innledningsvis. Siden problemstillingen har en side mot «retroaktivt ansvar»-problematikken i det større emnet som avhandlingens problemstilling inngår i, og denne problematikken ikke er avklart, har det også vært et poeng å belyse det større emnet, særlig med henblikk på «retroaktivt ansvar»-problemet.

1.2 Materialet. Rettskildespørsmål

1.2.1 Innledning

I avhandlingen skiller jeg i utgangspunktet mellom materiale som har tjent til *illustrasjon* og materialet jeg har benyttet meg av som *rettskilde*.

¹³ Se f.eks. Hagstrøm (2011) s. 486 flg., Askeland (2002) s. 178 flg., Simonsen (1997) s. 271 flg. og Krüger (1989) s. 792 flg.

¹⁴ Se Hagstrøm (2011) s. 488, Askeland (2002) s. 204-208 og Krüger (1989) s. 794-796. Uttrykket «retroaktive hjelpere» er ikke entydig. Se nærmere om dette i punkt 5.1.

¹⁵ Askeland (2002) s. 206-207 og Krüger (1989) s. 795.

Jeg har benyttet meg av engelsk rett og *The Muncaster Castle* til å gi en illustrasjon av avhandlingens problemstilling, og å vise noen av de sentrale rimelighets- og konsekvensbetraktninger som står mot hverandre. En nærmere redegjørelse for valget av dette illustrasjonsmaterialet gis i 1.2.2.

På grunn av at avhandlingens problemstilling inngår i en mer overordnet kontraktsrettslig tematikk, har det dels vært en utfordring å velge ut rettskildematerialet som undersøkelsen bygger på, og dels har det også vært en utfordring å sette grenser for *omfanget* av undersøkelsen. I 1.2.3 gir jeg en begrunnelse for mitt valg av rettskildemateriale, og en oversikt over det viktigste rettskildematerialet.

1.2.2 *The Muncaster Castle* som illustrasjonsmateriale

I avhandlingen har *The Muncaster Castle* tjent et dobbelt formål. Som jeg kommer tilbake til under punkt 1.2.3.2 anser jeg *The Muncaster Castle* og rettstilstanden etter engelsk rett som en rettskildefaktor ved løsningen av avhandlingens problemstilling etter norsk rett. Uavhengig av dette, har jeg på grundig vis gjennomgått *The Muncaster Castle*, fordi saken er velegnet som illustrasjonsmateriale. For det første tjener sakens faktum som en illustrasjon på avhandlingens problemstilling. For det andre har jeg benyttet meg av saken til å fremheve enkelte av de konsekvens- og rimelighetsbetraktninger som sto mot hverandre ved avgjørelsen. Bevissthet omkring slike betraktninger kan være nyttige også for norske rettsanvendere – de vil både kunne anføres til støtte for en bestemt løsning på problemstillingen etter norsk rett, men er også interessante som rent komparativt materiale.

Gjennomgangen av rettskildematerialet vil vise at betraktningmåtene i *The Muncaster Castle* også er å finne igjen blant skandinaviske rettsanvendere. Ettersom synsmåtene i *The Muncaster Castle* på en utførlig måte er lagt frem og diskutert av de engelske dommerne, kan avgjørelsen tjene som en kilde til eksempler og utbroderinger ved lesingen av det skandinaviske rettskildematerialet. Jeg har derfor vist til *The Muncaster Castle* der lignende betraktningmåter er å finne i det skandinaviske rettskildematerialet.

Jeg har gjort bruk av både House of Lords sin avgjørelse – *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 – og av Court of Appeal sin avgjørelse – *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1959] 2 Lloyd's Rep 553. Når jeg i det følgende taler om *The Muncaster Castle* vil jeg presisere om jeg sikter til House of Lords sin avgjørelse eller Court of Appeal sin avgjørelse der dette er av betydning.

1.2.3 Oversikt over det viktigste rettskildematerialet

1.2.3.1 Innledning. Hensyn eller forutsetninger til grunn for utvelgelsen av materialet

Ved undersøkelsen har jeg tatt utgangspunkt i sjølovens bestemmelser om transportørens lasteskadeansvar.¹⁶ Forarbeidene til disse bestemmelsene er NOU 1993:36 og Ot.prp. nr. 55 (1993-1994). Rettskildematerialet jeg har benyttet meg av, utover sjøloven og forarbeider, bygger på fem forutsetninger eller hensyn som kommer til uttrykk i sjølovens forarbeider. Det er: (1) Hensynet til Norges internasjonale forpliktelser; (2) Forutsetningen om at sjølovens regler om lasteskadeansvar i all hovedsak viderefører tidligere lovgivning; (3) Hensynet til rettsenhet mellom landene i det nordiske sjølovssamarbeidet; (4) Hensynet til øvrig norsk transportrett; og (5) Forutsetningen om samsvar med alminnelige kontraktsregler.

Forarbeidene til sjøloven har slik sett vært styrende ved den overordnede utvelgelsen av rettskildematerialet. Selv om jeg ved å se hen til forarbeidene til sjøloven har forsøkt å gjøre utvelgelsen av rettskildematerialet noe objektiv, har jeg måttet foreta prioriteringer innenfor de forutsetninger eller hensyn som forarbeidene gir anvisning på. Disse prioriteringer har basert seg på skjønn.

Jeg vil i det følgende først gjøre rede for hvorfor jeg har ansett de fem hensyn/forutsetninger styrende ved utvelgelsen av rettskildematerialet,

¹⁶ Reglene om sjøtransportørens ansvar i §§ 274 flg. gis også anvendelse for sjølovens øvrige fraktavtaler, jf. §§ 347 og 383. Som nevnt i hovedinnledningen begrenser jeg min undersøkelse til sjøtransportørens ansvar for andre.

og presentere de viktigste av rettskildene som undersøkes som en konsekvens av disse hensyn/forutsetninger.

1.2.3.2 Hensynet til Norges internasjonale forpliktelser

Sjølovens kapittel 13 om stykkgodstransport er utarbeidet med utgangspunkt i internasjonale konvensjoner på området.¹⁷ Sjølovens regler om stykkgodstransport, herunder reglene om transportørens lasteskadeansvar,¹⁸ er utformet med hensyn til at Norge er bundet av «Haag-Visby-reglene»¹⁹. Haag-Visby-reglene er en endringsprotokoll til «Haag-reglene»²⁰. På de punkter som skal behandles i avhandlingen, er det ingen forskjell mellom Haag-reglene og Haag-Visby-reglene.²¹

Et hovedformål med Haag-Visby-reglene er å gi visse *internasjonalt ensartede regler* om transportørens ansvar for gods som transporteres under et konnossement.²² Konvensjoner med slike formål kalles rettsenhetskonvensjoner. Ved tolkningen²³ av norsk lovgivning som gjennomfører en rettsenhetskonvensjon, taler både den folkerettslige forpliktelse Norge har påtatt seg gjennom konvensjonen, og hensynet til konvensjonens rettsenhetsformål for at rettsanvendere ved tolkningen av gjennomføringsloven velger løsninger som harmonerer med konvensjonen.²⁴

¹⁷ Jf. NOU 1993:36 s. 6.

¹⁸ Jf. NOU 1993:36 s. 12, 14 og 34 og Ot.prp. nr. 55 (1993-1994) s. 3.

¹⁹ Den internasjonale konvensjon av 25. august 1924 om innføring av visse ensartede regler om konnossementer, som endret ved Protokoll av 23. februar 1968 om endring av den internasjonale konvensjon om innføring av visse ensartede regler om konnossementer og Tilleggsprotokoll av 21. desember 1979 til Protokoll om endring av den internasjonale konvensjon om innføring av visse ensartede regler om konnossementer.

²⁰ Den internasjonale konvensjon av 25. august 1924 om innføring av visse ensartede regler om konnossementer.

²¹ Haag-reglene ble for øvrig sagt opp av Norge 1. mars 1984 med virkning fra 1. mars 1985.

²² Se for eksempel Sejersted (1976) s. 8, NOU 1972:11 s. 5, Sjølovkommisjonens innstilling (1936) s. 82-83.

²³ Med «tolkning» sikter jeg her til den videre forståelsen av uttrykket, dvs. rettsanvendelse med utgangspunkt i ordlyden, jf. Eckhoff (2001) s. 35. Når jeg sikter til den rent språklige tolkningen av ord og uttrykk, vil jeg bruke «ordlydsfortolkning», «tolking av ordlyden» eller lignende.

²⁴ Jf. Eckhoff (2001) s. 289.

Som vi skal se gjennom *The Muncaster Castle* i kapittel 2, gir en ordlydsfortolkning av Haag-Visby-reglene isolert sett, liten veiledning ved løsningen av avhandlingens problemstilling.²⁵

Når konvensjonsteksten ikke gir entydige svar, oppstår det særlige problemstillinger, herunder spørsmålet om betydningen av *rettspraksis fra andre konvensjonsstater*.²⁶ Selv om en løsning på avhandlingens problemstilling ikke lar seg utlede av konvensjonsteksten, vil et ønske om å realisere *rettsenhetsformålet* tale for at rettspraksis fra andre konvensjonsstater tas i betraktning ved tolkningen av den norske gjennomføringslovgivningen.²⁷ Et komparativt arbeid av rettstilstanden i andre konvensjonsstater ville derfor etter mitt syn være av interesse for norske rettsanvendere.

I avhandlingen vil jeg ikke foreta et slikt komparativt arbeid, men ettersom *The Muncaster Castle* benyttes som illustrasjon, finner jeg det naturlig at denne avgjørelsen og engelsk rett blir en del av rettskildematerialet når jeg tar stilling til avhandlingens problemstilling etter norsk rett. *Internasjonal rettsenhet* vil vanskelig oppnås når man bare tar hensyn til rettstilstanden i én annen jurisdiksjon. Dette tilsier en viss forsiktighet

²⁵ Generelt om tolkningen av konvensjoner, se Ruud (2011) s. 88 flg. og Arnesen (2009) s. 19 flg.

²⁶ Sml. Lødrup (1966) s. 94, som peker på at «det er hvor heller ikke konvensjonen gir svar, at vanskelighetene for alvor setter inn. [...] Ved fortolkningen er det da i første rekke spørsmål om hvilken vekt som skal tillegges konvensjonens forarbeider, og om fremmed teori og rettspraksis skal være motiverende».

²⁷ Jf. Arnesen (2009) s. 34-35, Skoghøy (2007) s. 567-570, Eckhoff (2001) s. 290-291, Broch (1968) s. 610-611 og Lødrup (1966) s. 81. Disse normative betraktningene har også fått utslag i rettspraksis. Lødrup (1966) fremholder på side 96 at man på sjørettens område kunne spore en tendens hos rettsanvendere til – i større utstrekning enn tidligere – å legge vekt på andre lands rettspraksis. Enkelte eksempler fra Høyesterett synes å bekrefte dette. Rt. 1975 s. 61 (= ND 1975 s. 85) gir et noe spesielt eksempel, hvor det ved tolkningen av *svensk* lovgivning som gjennomførte Haag-reglene ble lagt vekt på amerikansk rettspraksis. Høyesterett la til grunn at den svenske lovgivningen fullt ut var overensstemmende med den norske lovgivningen. Dommen viser derfor, slik jeg ser det, at Høyesterett ved tolkningen av lovgivning som gjennomfører Haag-Visby-reglene vil kunne vise til utenlandsk rettspraksis. Fra vei-fraktrettens område, hvor rettskildebildet er sammenlignbart ved at de nasjonale reglene gjennomfører en internasjonal konvensjon, har vi i Rt. 2006 s. 321 et annet eksempel på at Høyesterett benytter seg av utenlandsk rettspraksis ved tolkningen av loven, hvor det i avsnittene 26 til 28 vises til dansk rettspraksis.

med å anta at løsningen som er valgt i England er representativ for de øvrige jurisdiksjoner. Når dette er sagt, er det slik at et stort antall av tvistene i sjøfartsforhold avgjøres etter engelsk rett. Ved å ta hensyn til engelsk rett vil derfor hensynet til harmoni med en viktig jurisdiksjon på sjørettens område bli ivarettatt.

1.2.3.3 Forutsetningen om at sjølovens regler om lasteskadeansvar i all hovedsak viderefører tidligere lovgivning

Det fremgår av forarbeidene til de bestemmelsene i sjøloven som undersøkes i avhandlingen, at disse er i samsvar med sjøfartsloven av 1893²⁸ slik denne lød før den ble opphevet og erstattet av dagens lov: I følge forarbeidene er sjøloven § 275 «i samsvar» med sjøfartsloven av 1893 § 118; sjøloven § 276 «gjengir» sjøfartsloven § 118 annet ledd bokstav a og b; og sjøloven § 262 «svarer til» sjøfartsloven av 1893 § 76.²⁹ Denne forutsetningen om samsvar med tidligere lovgivning har medført at jeg ved drøftelsen av avhandlingens problemstilling har gjort meg nytte av forarbeidene til sjøfartsloven av 1893 og til litteratur som omhandler disse bestemmelsene.

De omtalte bestemmelsene i sjøfartsloven av 1893 ble endret flere ganger før loven ble opphevet, slik at det foreligger en rekke forarbeidsdokumenter som er av interesse. Ved en lovendring i 1973³⁰ ble Haag-Visby-reglene innarbeidet i sjøfartsloven av 1893. Forarbeidene som lå til grunn for denne endringen er NOU 1972:11 og Ot.prp. nr. 28 (1972-1973).

Før denne innarbeidelsen av Haag-Visby-reglene i sjøfartsloven av 1893, ble avtaler om sjøtransport regulert av to lover. Det var konnossementloven av 1938³¹ som gjennomførte Haag-reglene ved at lovteksten

²⁸ Jeg vil konsekvent bruke uttrykket «sjøfartsloven» eller «sjøfartsloven av 1893» om lov 20 juli 1893 nr. 1 om sjøfarten. Merk derfor at «sjøloven» er forbeholdt til den nye loven, jf. note 1.

²⁹ Jf. NOU 1993:36 s. 28, 35 og 36.

³⁰ Lov 8. juni 1973 nr. 8.

³¹ Lov 4 februar 1938 nr. 3 om gjennomføring av den internasjonale konvensjon om konnossementer av 25 august 1924.

var en norskspråklig oversettelse av Haag-reglene. Denne loven gjaldt for internasjonal sjøfart innenfor Haag-reglenes anvendelsesområde (med unntak av internordisk fart). For *nasjonal, internordisk og all annen fart*, var det sjøfartsloven av 1893 – slik denne lød etter endring i 1938³² – som kom til anvendelse. Forarbeidene til grunn for konnossementloven og lovendringen av 1938, er Sjølovkommisjonens innstilling av 1936, Ot.prp. nr. 23 (1937) og Innst. O. II. (1938). Det viktigste forarbeidsdokumentet til sjøfartsloven av 1893, slik denne lød *før* endringen i 1938 er Sjølovkommisjonens innstilling av 1890.

1.2.3.4 Hensynet til rettsenhet mellom landene i det nordiske sjølovssamarbeidet

Sjøfartsloven av 1893 var resultatet av et lovsamarbeid mellom Danmark, Norge og Sverige.³³ I 1917 sluttet Finland seg til samarbeidet, og det ble nedsatt komitéer i Danmark, Finland, Norge og Sverige som skulle samarbeide om å revidere denne lovgivningen.³⁴ Innstillingen fra den norske Sjølovkommisjonen ble ferdigstilt i 1936. Det kommer til uttrykk i innstillingen at denne er i samsvar med innstillingene til de andre nordiske³⁵ kommisjonene; det er nevnt at avvik mellom innstillingen til Sjølovkommisjonen og de øvrige innstillingene uttrykkelig vil nevnes i motivene, med mindre det er tale om «uvesentlige» redaksjonsendringer.³⁶

Lovendringen i 1973 var også resultat av et nordisk samarbeid – både på komité- og departementsplanet.³⁷ Fra departementets side ble det påpekt at lovforslagene i Danmark, Finland, Norge og Sverige praktisk talt var enslydende, og det «må anses som overordentlig viktig å bevare rettsenheten mellom de fire nordiske land på så sentrale sjørettslige felter

³² Lov 4. februar 1938 nr. 2.

³³ Se Ot.prp. nr. 23 (1937) s. 1 og Sjølovkommisjonens innstilling (1936) s. 3.

³⁴ Se Ot.prp. nr. 23 (1937) s. 1 og Sjølovkommisjonens innstilling (1936) s. 3.

³⁵ Med uttrykket «norden», «nordisk», eller lignende, sikter jeg i denne sammenhengen til de andre landene som på komité- og departementsplan har samarbeidet om utarbeidelsen av sine sjølover – Danmark, Finland, Norge og Sverige. Island faller med dette utenfor uttrykkene i denne sammenhengen.

³⁶ Se Sjølovkommisjonens innstilling (1936) s. 4.

³⁷ Se Ot.prp. nr. 28 (1972-1973) s. 3.

som det her er tale om».³⁸ Tilsvarende hadde Sjølovkomitéen uttalt at det særlig for reglene om sjøtransport ble ansett som viktig med ensartede lovtekster i de nordiske landene.³⁹

Arbeidet med revisjonen av sjøfartslovens regler om befordring av gods, som endte opp med vedtakelsen av sjøloven, foregikk også som et ledd i det nordiske lovsamarbeidet mellom Danmark, Finland, Norge og Sverige.⁴⁰ De nordiske sjølovskomiteene innga så å si likelydende lovforslag og motiver; det ble lagt «vesentlig vekt på å harmonisere også motivene til forslaget».⁴¹

At lovtekstene og forarbeidene til lovene med hensikt er gjort tilnærmet likelydende, og at hensynet til nordisk rettsenhet gjennomgående har vært vektlagt ved utarbeidelsen av sjøfartsloven av 1893 og dagens sjølov, tilsier at så vel forarbeider som rettsavgjørelser fra de øvrige nordiske land bør tas i betraktning ved undersøkelsen av avhandlingens problemstilling.⁴²

I avhandlingen har jeg derfor sett på lovtekstene til någjeldende og tidligere sjølover i de øvrige nordiske landene. Jeg har sett på forarbeidene til någjeldende sjølover, og i den grad disse forarbeidene og lovtekstene har avveket fra de norske, har jeg også undersøkt lovtekstene til lovgivningen slik denne lød etter endringene på 70-tallet og forarbeidene som lå til grunn for disse endringene. Jeg har videre undersøkt rettspraksis fra de øvrige nordiske landene som omhandler avhandlingens problemstilling, og juridisk litteratur fra de øvrige nordiske landene.

³⁸ Se Ot.prp. nr. 28 (1972-1973) s. 3.

³⁹ Se NOU 1972:11 s. 10.

⁴⁰ Se Ot.prp. nr. 55 (1993-1994) s 4 og NOU 1993:36 s. 5.

⁴¹ NOU 1993:36 s. 6.

⁴² Se Hagstrøm (2011) s. 88, Skoghøy (2007) s. 570-571 og Eckhoff (2001) s. 290. Også disse normative betraktninger kommer til uttrykk i rettspraksis. Lødrup (1966) s. 96 hevder at «rettspraksis fra ett skandinavisk land [blir på på sjørettens område] ofte påberopt i andre nordiske land». Se også note 70, hvor Lødrup fremholder at «Dette skyldes nok i særlig grad den felles-nordiske domssamling (ND) som har utkommet siden år 1900». De samme synspunkter fremholdes av Falkanger (2010) s. 12.

1.2.3.5 Hensynet til samsvar med øvrig norsk transportrett

Det er flere forhold som har talt for at øvrig norsk transportrett skulle være en del av det rettskildematerialet som undersøkes i avhandlingen. For det første, taler forarbeidene til sjøloven for at lovgiver har ansett det som ønskelig at ansvarsreglene for innenriks stykkgodstransport er ensartede. Sjølovkomiteén utarbeidet i NOU 1993:36 forslag til særegne regler om innenriks stykkgodstransport. Begrunnelsen for dette var at så vel strukturelle som organisatoriske forhold ved transportnæringen i Norge talte for at transportøransvaret i hovedsak skulle være det samme ved innenriks stykkgodstransport som ved annen innenriks transport, særlig for sjø- vei og jernbanetransport.⁴³ Selv om departementet var enig med Sjølovkomiteén i forslaget om å innføre særegne regler om innenriks stykkgodstransport for å oppnå harmoni med øvrig transportrett, ble ikke et slikt forslag fremmet fra departementets side under henvisning til at de økonomiske konsekvensene av forslaget burde utredes nærmere.⁴⁴ Næringskomiteén i Stortinget merket seg at dette spørsmålet ble utsatt og uttalte: «Komiteen ser det som viktig at det er størst mulig samsvar mellom reglar for all innanlands transport, og reknar med at departementet kjem tilbake til saka ved eit seinare høve».⁴⁵

På denne bakgrunn ble forslaget om å innføre særegne regler for innenriks stykkgodstransport igjen tatt opp til behandling av departementet.⁴⁶ Dette resulterte i en lovendring i 1996.⁴⁷ Hensynet til nasjonal harmonisering av ansvarsreglene for all innenlandsk transport ble også under dette lovarbeidet fremholdt som et bærende hensyn bak lovendringen.⁴⁸

På bakgrunn av dette, har jeg i min undersøkelse søkt å ivareta lovgivers ønske om ensartede ansvarsregler for innenriks stykkgodstransport

⁴³ Se NOU 1993:36 s. 13-14.

⁴⁴ Jf. Ot.prp. nr. 55 (1993-1994) s. 13.

⁴⁵ Innst. O. nr. 50 (1993-1994) s. 2.

⁴⁶ Jf. Ot.prp. nr.34 (1995-1996) s. 5.

⁴⁷ Lov 2. august 1996 nr. 61.

⁴⁸ Jf. Ot.prp. nr.34 (1995-1996) s. 16.

ved å undersøke deler av transportretten.⁴⁹

En annen motivasjon for å undersøke øvrig transportrett – især veifraktretten – har vært uttalelser i litteraturen om at veifraktloven kan tenkes å spille en rolle ved avgjørelsen av avhandlingens problemstilling.⁵⁰

Et tredje forhold er at problemstillinger tilsvarende den avhandlingen tar for seg også er aktuelle for de øvrige grenene i transportretten, og graden av faktisk likhet mellom problemstillingene er stor; gods forflyttes ved hjelp av et avansert transportmiddel som må kontrolleres og vedlikeholdes, og dersom det er feil ved transportmiddelet på grunn av feil i kontroll- eller vedlikeholdsarbeidet, kan godset bli skadet. Det er ikke enkelt å finne en parallell til transportmiddelelementet i *andre kontraktsrettsområder*.⁵¹ Når dette er sagt, skal vi se at noe ulike løsninger er valgt i de ulike transportsrettsgrenene.

En undersøkelse av øvrig transportrett byr på noen utfordringer. For det første har øvrig transportrett – på linje med sjøretten – en internasjonal bakgrunn, noe som gjør at det internasjonale rettskildebildet for transportretten er nokså omfattende. For lufttransport: Reglene i luftfartsloven⁵² kapittel X om befordring med luftfartøy, ble sist endret i forbindelse med Norges tiltredelse av Montreal-konvensjonen⁵³, og luftfartsloven gjennomfører denne konvensjonen i norsk rett. Før Norges tiltredelse til Montreal-konvensjonen, og de tilhørende endringer i luftfartsloven, gjennomførte luftfartsloven reglene i det såkalte «Wars-

⁴⁹ Hensynet til nasjonal transportrett kan tenkes å komme i konflikt med hensynet til internasjonal rettsenhet. Dette problemet kommer ikke på spissen ved undersøkelsen av avhandlingens problemstilling.

⁵⁰ Som vi allerede har sett, peker Falkanger (2010) s. 267 på «den strenge regel» i veifraktloven § 28 annet ledd, mens Pedersen (2008) s. 563 i større grad fremhever den mulige betydningen av veifraktloven når han uttaler at «det næppe kan udelukkes, at et princip svarende til den uttrykkelige regel om fragtførerens ansvar for køretøjet [...] kan have en vis vejledende betydning ved fastlæggelsen af transportørens ansvar for skibet».

⁵¹ Det sentrale i en transportavtale er *forflytningen* av godset, men et adekvat transportmiddel er en forutsetning for slik forflytning av gods.

⁵² Lov 11 juni 1993 nr. 101 om luftfart.

⁵³ Overenskomst av 28. mai 1999 om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring.

zawa-systemet», det vil si Warszawa-konvensjonen⁵⁴ slik denne var endret ved Haag-protokollen⁵⁵, Guadalajara-protokollen⁵⁶ og Montreal-protokollene nr. 1-4⁵⁷. Warszawa-systemet er foreløpig ikke sagt opp av Norge. *For veitransport*: Veifraktloven⁵⁸ bygger på reglene i CMR-konvensjonen⁵⁹. *For internasjonal jernbanetransport*: COTIF-loven⁶⁰ gjennomfører COTIF⁶¹, og et av vedleggene til COTIF, kalt CIM⁶², inneholder regler for avtaler om internasjonal transport av gods på jernbane mellom konvensjonsstater.

Av hensyn til oppgavens rammer, har jeg ansett det som tilstrekkelig å holde meg til konvensjonsteksten og internasjonal litteratur ved undersøkelsen av disse konvensjonene. Jeg har for eksempel ikke foretatt selvstendige undersøkelser av forarbeidene til disse konvensjonene,⁶³ eller undersøkt rettspraksis fra andre konvensjonsstater.

Jeg har også valgt å begrense undersøkelsen til reglene om luft- og veitransport. *Nasjonal jernbanetransport* er ikke lovregulert i Norge, men Sjølovkomitéen la til grunn at ansvarsbestemmelsene for innenriks vei- og jernbanetransport i alt det vesentlige er like.⁶⁴ På grunn av denne

⁵⁴ Overenskomst av 12. oktober 1929 om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring.

⁵⁵ Endringsprotokoll av 28. september 1955 til Overenskomst om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring.

⁵⁶ Overenskomst av 18. september 1961 til Warszawa-overenskomsten om visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring utført av annen fraktfører enn den som sluttet fraktavtalen.

⁵⁷ Tilleggsprotokoller av 25. september 1975 nr. 1-4 for å endre Overenskomst om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring.

⁵⁸ Lov 20 desember 1974 nr. 68 om vegfraktavtaler.

⁵⁹ Konvensjon av 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg, slik endret ved Protokoll av 5. juli 1978 til Konvensjon om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg.

⁶⁰ Lov 10 desember 2004 nr. 82 om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk.

⁶¹ Overenskomst av 9. mai 1980 om de internasjonale jernbanetransporter slik endret ved Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om de internasjonale jernbanetransporter.

⁶² Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbanene.

⁶³ Dette skyldes delvis også tilgjengeligheten av disse dokumentene. CMR-konvensjonen ble for det meste forhandlet på fransk, og lite av det relevante materialet har blitt publisert på engelsk, jf. Clarke (2014) s. 9.

⁶⁴ Jf. NOU 1993:36 s. 13.

forutsetningen har jeg sett det slik at veifraktloven også gir et tilstrekkelig uttrykk for reglene om jernbanetransport.

Veifraktloven er en samlet regulering av innenriks og utenriks vei-transport. Forarbeidene til veifraktloven som jeg har gjort bruk av er Ot.prp. nr. 39 (1973-1974) og Innstilling II (1971)⁶⁵. Veifraktloven svarer i stor utstrekning reglene i veifraktloven av 1969⁶⁶. Forarbeidene til veifraktloven av 1969 – Ot.prp. nr. 45 (1967-1968) og Innstilling I (1961)⁶⁷ – har derfor også vært av interesse. Jeg har undersøkt skandinavisk og internasjonal litteratur på feltet.

Luftfartslovens regler om befordring av gods gjelder også både innenriks og utenriks lufttransport. Reglene om lufttransport ble endret i forbindelse med Norges tiltredelse av Montreal-konvensjonen, her er Ot.prp. nr. 20 (2003-2004) det viktigste forarbeidsdokumentet. Utenom dette er forarbeidene til luftfartsloven NOU 1991:18 og Ot.prp. nr. 84 (1992-1993) av interesse. Någjeldende luftfartslov opphevet og endret den tidligere luftfartsloven av 1960⁶⁸, men luftfartslovens regler om befordring av gods var i følge luftfartslovens forarbeider identiske med reglene i luftfartsloven av 1960.⁶⁹ Jeg har derfor også undersøkt lovteksten og forarbeidene til tidligere lovgivning.

1.2.3.6 Forutsetningen om samsvar med alminnelige kontraktsregler

I merknadene til sjøloven § 275 i NOU 1993:36 s. 35 kommer det frem at den kretsen av personer som transportøren hefter for etter bestemmelsen er «i samsvar med alminnelige kontraktsregler».⁷⁰

⁶⁵ Innstilling II om lovgivning vedrørende fraktavtaler om godsbeholdning på veg, 1971.

⁶⁶ Lov 31 januar 1969 nr. 3 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på vei.

⁶⁷ Innstilling I om lovgivning vedrørende fraktavtaler om godsbeholdning med kjøretøy på veg, 1961.

⁶⁸ Lov 16 desember 1960 nr. 1 om luftfart.

⁶⁹ Jf. NOU 1991:18 s. 63.

⁷⁰ Som vi skal se i punkt 4.2, blir det på tilsvarende i forarbeidene til veifraktloven, forutsatt at fraktførerens ansvar for de personer han benytter seg av til gjennomføringen av befordringen er i samsvar det som gjelder i norsk rett ellers.

Forarbeidene henvisning til «alminnelige kontraktsregler» byr på problemer, fordi det ikke uten videre er klart *hvilke* regler det siktes til. I en kontraktsrettslig sammenheng vil rettsanvendere ofte argumentere med at regel X er en «alminnelig kontraktsrettslig regel» eller et «alminnelig kontraktsrettslig prinsipp». Med dette siktes det normalt til at regelen er en rettsregel som oppstilles på grunnlag av induksjon fra andre regler på kontraktsrettens område, og som har *selvstendig rettslig betydning*.⁷¹ Regelen som oppstilles ad induksjon har altså mer enn en pedagogisk funksjon; regelen har en normativ funksjon ved løsningen av rettsspørsmål. Det er denne i denne betydningen jeg i det følgende forstår formuleringen «alminnelige kontraktsrettslige regler».

Disse alminnelige kontraktsrettslige reglene, har i stor utstrekning blitt utviklet av rettsvitenskapen. Der «den innholdsmessige likhet i enkeltregler som fantes i lovgivning, rettspraksis eller andre rettskilder var tilstrekkelig», kunne rettsvitenskapen «ved en form for *induksjon*» oppstille alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper, som tjente som «en form for *syntese*, som senere kunne tjene som rettesnor for løsning av rettsspørsmål som oppsto i forskjellige typer av skyldforhold, særlig der man savnet rettskildemateriale av betydning».⁷²

Utviklingen i de senere år, hvor lovgiver har vedtatt en rekke lover med kjøpsloven som utgangspunkt, og hvor mange regler med inspirasjon fra dette lovgivningsarbeidet har kommet til uttrykk i standardkontraktspraksis, gir «et langt sikrere grunnlag enn man tidligere hadde for å oppstille alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper pr. induksjon».⁷³

Avhandlingen tar ikke sikte på å oppstille slike regler. En undersøkelse av enkeltregler, rettspraksis og andre rettskilder på tvers av rettsområdene, med den tilstrekkelige bredde og dybde, ville etter mitt skjønn medføre at det større emnet rundt ble belyst på bekostning av avhandlingens problemstilling. Jeg har derfor i stor utstrekning valgt å benytte

⁷¹ Se Alvik (2014) s. 36 og Jerkø (2012) s. 19-20. Hagstrøm (2011) gir på s. 28 flg. en prinsipiell diskusjon av «alminnelig obligasjonsrett» som rettsdisiplin, hvor disse betraktninger også er å finne.

⁷² Hagstrøm (2011) s. 29.

⁷³ Jf. Hagstrøm (2011) s. 30-31.

meg av *kontraktsrettslig litteratur* som eksponent for de alminnelige kontraktsrettslige reglene. Dette betyr ikke at den kontraktsrettslige litteratur er unndratt et kritisk blikk. Der det har vært omdiskuterte spørsmål, har jeg foretatt selvstendige undersøkelser.

1.3 Om gangen i den videre undersøkelsen

Det har vært utfordrende å disponere stoffet. Problemet har særlig vært forholdet mellom de generelle kontraktsrettslige reglene, og de spesielle rettsområdene jeg har undersøkt. Jeg har valgt å plassere de alminnelige kontraktsrettslige reglene til slutt. Begrunnelsen for dette var at min undersøkelse av de alminnelige kontraktsrettslige reglene på denne måten kunne konsentrere seg om det jeg har sett på som mest relevant for løsningen av avhandlingens problemstilling – problematikken knyttet til «retroaktive hjelpere».

Avhandlingen består av seks kapitler. I kapittel 2 gir jeg en analyse av *The Muncaster Castle*. Formålet er at den engelske avgjørelsen skal tjene som en illustrasjon på avhandlingens problemstilling, og belyse de rimelighetsbetraktningene som gjorde seg gjeldende ved avgjørelsen. *The Muncaster Castle* kaster også lys over det internasjonale regelverket.

I kapittel 3 til 5 har jeg undersøkt utvalget av rettskildemateriale med sikte på å ta stilling til avhandlingens problemstilling. I kapittel 3 tar jeg utgangspunkt i rettskilder på sjølovens område. Undersøkelsen vil vise at rettskildebildet gir begrenset med veiledning. I kapittel 4 undersøker jeg hvordan den tilsvarende problemstillingen er løst i øvrig transportrett. I kapittel 5 ser jeg problemstillingen i lys av alminnelige kontraktsrettslige regler.

Den skisserte undersøkelsen innebærer at et stort utvalg av rettskildemateriale blir undersøkt med sikte på å løse avhandlingens problemstilling. Jeg vil derfor i kapittel 6 gi en sammenfatning av undersøkelsen, og komme med mitt standpunkt. Til slutt vil jeg dele noen avsluttende refleksjoner.

2 **The Muncaster Castle: En illustrasjon på problemstillingen og rimelighetsbetraktninger som gjør seg gjeldende**

2.1 Innledning

Før jeg undersøker rettskildematerialet med sikte på å ta standpunkt til avhandlingens problemstilling, vil jeg i dette kapittelet analysere *The Muncaster Castle*. Formålet med dette kapittelet er ikke bare å gjøre rede for rettstilstanden i England. Formålet er også å gi økt forståelse for problemstillingen og de underliggende rimelighets- og konsekvensbetraktninger som gjorde seg gjeldende da de engelske domstolene skulle avgjøre saken. Disse betraktningene vil være av interesse også for norske rettsanvendere. Dels gjelder dette fordi betraktningene i *The Muncaster Castle* ofte vil kunne tjene som utbroderinger av betraktninger som også er å finne i det nordiske rettskildematerialet, og dels gjelder dette fordi noen av betraktningene i *The Muncaster Castle* ikke har paralleller i det nordiske rettskildematerialet.

Jeg har valgt å benytte meg både av avgjørelsen i House of Lords og avgjørelsen i underinstansen, Court of Appeal. Begrunnelsen for dette er todelt. For det første er det min oppfatning at betraktningene som gjøres gjeldende kommer klarere frem når disse kan sammenlignes med alternative og til dels motstående betraktningsmåter. For det andre ligger det også et poeng i at House of Lords og Court of Appeal anlegger til dels *ulike* betraktninger. Ved å bruke dommen fra begge instanser som illustrasjon, kommer det derfor frem et bredere spekter av rimelighets- og konsekvensbetraktninger.

Saksforholdet i *The Muncaster Castle* er allerede presentert i korte trekk. I det følgende skal jeg under 2.2 gi en mer detaljert presentasjon av saksforholdet. Meningen er å illustrere et saksforhold hvor avhandlingens problemstilling kommer på spissen. I 2.3 vil jeg kort presentere

grunnlaget for erstatningskravet og måten dommerne i *The Muncaster Castle* formulerte problemstillingen.

I 2.4 skal jeg gjøre rede for resultatet og begrunnelsen i begge instanser. Her gjøres det rede for domstolenes bruk av konnossementets (Haag-reglens) ordlyd, deres rimelighetsbetraktninger, og deres slutninger fra rettspraksis. Ved redegjørelsen vil jeg fortløpende sammenligne ulikheter i de slutninger domstolene trekker fra de samme rettsavgjørelser, og de rimelighets- og konsekvensbetraktningene som domstolene gjør gjeldende.

Avslutningsvis, tar jeg i 2.5 for meg innspill og betraktninger i kjølvannet av *The Muncaster Castle*. Her vil jeg, noe mer løsrevet fra avgjørelsen, trekke frem viktige hensyn som illustreres i dommen og se disse i sammenheng med de ulike måtene de to instansene valgte å løse problemstillingen i *The Muncaster Castle* på. Jeg vil deretter peke på merknader som det er gjort til *The Muncaster Castle* i engelsk litteratur.

Arbeidet med revisjon av Haag-reglene, som ledet til Haag-Visby-reglene, ble påbegynt i slutten av 50-tallet etter initiativ fra den internasjonale sjørettsforeningen – Comité Maritime International (CMI). Fra britisk hold ble det i revisjonsprosessen foreslått å endre konvensjonsteksten. Endringsforslaget, som senere ble forkastet, ville medføre at rettstilstanden som følger av House of Lords' avgjørelse i *The Muncaster Castle* ble endret. Avslutningsvis vil jeg derfor si litt om det britiske forslaget.

2.2 Saksforhold

Saksforholdet i *The Muncaster Castle* er ukomplisert.⁷⁴ Under lossingen av gods som hadde blitt transportert fra Sydney til London om bord i skipet «Muncaster Castle», ble det oppdaget sjøvann i et lasterommene til skipet. Sjøvannet hadde skadet store deler av godset som hadde blitt fraktet om bord i dette lasterommet.

Årsaken til at sjøvannet hadde trengt inn i det aktuelle lasterommet

⁷⁴ Björkelund (1966) gir en fremstilling av saksforholdet på s. 247-248

kunne spores tilbake til arbeider utført av et verft noen måneder tidligere. I forbindelse med klasses tester⁷⁵ og lastemerkebesiktigelser⁷⁶ hadde sjøventilene til skipet blitt kontrollert. For å kunne kontrollere sjøventilene, var det nødvendig å åpne inspeksjonslukene til skipets sjøventiler. Etter at kontrollen av sjøventilene hadde funnet sted, ble arbeidet med å lukke igjen inspeksjonslukene overlatt til en mekaniker på verftet. Dette arbeidet ble utført på feilaktig måte av mekanikeren. Ved senere inspeksjon, var det ikke mulig å oppdage at arbeidet var utført på feil måte.

Når skipet noen måneder senere traff på et uvær – under transporten av godset fra Sydney til London – ble mekanikerens feil skjebnesvanger. Uværet var tilstrekkelig til å løsne mutterne til inspeksjonslukene når disse hadde blitt skrudd til på en feilaktig måte av mekanikeren på verftet, og mutterne også hadde blitt utsatt for den påkjenningen som reisen til Sydney representerte. Sjøvannet kunne dermed trenge inn i det aktuelle lasterommet.

Ingen andre enn mekanikeren hadde handlet på en uforsvarlig måte. Transportøren hadde truffet et forsvarlig valg av verft, og også sørget for å ha en representant tilstede under verftets arbeid. At representanten ikke oppdaget mekanikerens feil var heller ikke uforsvarlig: Det var ansett som aktsom og vanlig praksis å overlate arbeidet med å lukke igjen inspeksjonslukene til en mekaniker uten å holde nærmere oppsyn med dette bestemte arbeidet. Det var heller ikke uforsvarlig at mekanikerens feil ikke ble oppdaget ved den senere inspeksjon som ble foretatt.

2.3 Grunnlaget for erstatningskravet. Problemformulering

Dersom ikke annet er bestemt ved lov eller avtale, er utgangspunktet ved sjøtransport av gods i følge common law at transportøren forplikter seg til å transportere og utlevere godset uten at dette blir beskadiget.⁷⁷

⁷⁵ «No. 2 Special Survey», se *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 65-66.

⁷⁶ «Load Line Survey», se *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 65-66.

⁷⁷ Jf. Carver (1982) s. 3-6 .

Transportøren er erstatningsansvarlig dersom han ikke oppfyller denne forpliktelsen.⁷⁸ Det finnes enkelte unntak fra dette utgangspunktet, for eksempel unntaket for lasteskader forårsaket av s.k. «acts of God», eller godsets egen beskaffenhet.⁷⁹ Ansvar for sjødyktighetsmangler er ikke betinget av skyld; hvorvidt transportøren har gjort alt som sto i hans makt til å sørge for skipets sjødyktighet ved reisen begynnelsen er uten betydning all den tid skipet ikke var sjødyktig ved reisen begynnelsen.⁸⁰

I *The Muncaster Castle* var det for transporten mellom Sydney og London utstedt et konnossement. I følge konnossementet skulle dette være underlagt Haag-reglene, slik de var inntatt i australske Sea-Carriage of Goods Act av 1924.⁸¹ Problemstillingen var altså knyttet til transportørens ansvar etter konnossementet, men i realiteten var problemstillingen knyttet til transportørens ansvar etter Haag-reglene. Vi skal se at dette forholdet gjorde at House of Lords var motvillige til å trekke inn analogier fra common law.

Haag-reglene art. 3 nr. 1, som konnossementet i saken henviste til, bestemmer at transportøren «shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to: [...] Make the ship seaworthy [...]». Artikkelen 4 nr. 1 komplementerer denne regelen i det den bestemmer: «Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy [...]. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article».

Resultatet er at transportøren, for opprinnelige sjødyktighetsmangler,

⁷⁸ Etter engelsk rett medfører kontraktsbrudd en rett til å kreve erstatning, jf. Peel (2007) s. 992.

⁷⁹ Jf. Carver (1982) s. 11 flg.

⁸⁰ Jf. Carver (1982) s. 109-110.

⁸¹ Jf. Viscount Simonds votum i House of Lords, se *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 65: «It was provided by the bill of lading that it should have effect subjct to the Rules [...] which are contained in the Schedule to the Australian Sea-Carriage of Goods Act, 1924».

er erstatningsansvarlig for tap og skade, unntatt der transportøren kan vise at han, før reisen og ved reisens begynnelse, har utvist den nødvendige aktsomheten («due dilligence») til å sette skipet i sjødyktig stand («to make the ship seaworthy») i henhold til hans plikt etter artikkel 3 nr. 1.⁸²

Det var i *The Muncaster Castle* på det rene at skipet, på grunn av at mutterne ikke var dratt til på riktig måte av verftets mekaniker, ikke var sjødyktig ved reisens begynnelse.⁸³ Transportøren var derfor erstatningsansvarlig med mindre han greide å vise at han og de han svarte for, før reisen og ved reisens begynnelse, hadde utvist den nødvendige aktsomheten til å sette skipet i sjødyktig stand.⁸⁴ Det var videre klart at tilstrekkelig aktsomhet *hadde* vært utvist av alle unntatt mekanikeren på verftet.⁸⁵ *Var mekanikerens feil noe som transportøren svarte for?*

Avgjørende for om transportøren hadde greid å vise at han og de han svarte for hadde utvist tilstrekkelig aktsomhet til å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisens begynnelse var derfor: Var transportørens plikt til å utvise «due dilligence» etter Haag-reglene art. 3 nr. 1 oppfylt ved at det var truffet et aktsomt valg av verft, og det ble holdt et aktsomt oppsyn med verftet, *selv om mekanikeren hadde utført arbeidet sitt på en feilaktig måte?* Eller svarte transportøren også for mekanikerens feilaktige arbeidsutførelse?

2.4 Resultat og begrunnelse

2.4.1 Innledning

I det følgende skal jeg gjøre rede for resultatet og begrunnelsen til Court of Appeal og House of Lords. Det dreier seg totalt om åtte vota, noe som

⁸² Jf. Carver (1982) s. 377.

⁸³ Jf. lord Radcliffes votum i House of Lords, se *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 81. Se også Viscount Simonds på s. 65 og lord Merriman på s. 73.

⁸⁴ Se Viscount Simonds votum i House of Lords, se *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 67.

⁸⁵ Se Viscount Simonds votum i House of Lords, se *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 67 Se også lord Radcliffe på s. 81-82.

byr på enkelte utfordringer ved redegjørelsen for disse. For i størst mulig grad å unngå repetisjon, har jeg valgt å gi én redegjørelse for begrunnelsen per instans. Dette medfører at noen av de betraktningene som trekkes frem ikke nødvendigvis blir fremholdt av alle dommerne i domstolen. Her vil fotnotene være til hjelp; jeg vil i disse henvise til alle de dommerne som har et syn som sammenfaller med det synet jeg presenterer i oppgaveteksten.

Jeg vil først presentere Court of Appeal sitt syn, og deretter House of Lords sitt syn. Sammenligningen mellom deres syn gjøres fortløpende.

Først vil jeg i punkt 2.4.2 vise hvordan Court of Appeal of House of Lords på ulike måter leser Haag-reglens ordlyd. Som vi skal se, sammenfaller Court of Appeal sin tolkning av ordlyden med deres rimelighetsbetraktninger og deres slutninger fra rettspraksis, mens House of Lords i større grad synes å ha betraktet ordlyden i isolasjon.⁸⁶

Under punkt 2.4.3 tar jeg for meg domstolens konsekvens- og rimelighetsbetraktninger og deres bruk av rettspraksis. Disse to punkter kunne ha vært holdt fra hverandre; én ting er slutninger fra rettspraksis, og noe annet er konsekvens- og rimelighetsbetraktninger – de behøver ikke å være sammenfallende. Det er interessant å se hvordan argumentasjonen til de ulike instanser vever sammen deres konsekvens- og rimelighetsbetraktninger med deres slutninger fra rettspraksis, og jeg har derfor valgt en samlet behandling.⁸⁷

Begge domstolene tar utgangspunkt i rettspraksis vedrørende Haag-reglene.⁸⁸ Fra denne praksisen trekker de noe forskjellige slutninger. En

⁸⁶ En forklaring på dette kan være betydningen av rettsanvenderens vurderinger ved slutninger fra rettskildefaktorene, se Eckhoff (2001) s. 367-371.

⁸⁷ Se forrige note. Det er for meg en interessant observasjon hvordan Court of Appeal og House of Lords trekker ulike slutninger fra rettspraksis – for eksempel *Angliss*-saken (se straks under) – og at dommernes oppfatning av hva som vil være et rimelig resultat harmonerer med de slutninger som trekkes fra rettspraksis (eventuelt er det motsatt – at slutningene fra rettspraksis harmonerer med dommernes oppfatning av hva som vil være et rimelig resultat).

⁸⁸ Med rettspraksis vedrørende Haag-reglene sikter jeg her til engelsk og internasjonal rettspraksis om tolkingen av Haag-reglene og nasjonal lovgivning som gjennomfører Haag-reglene, samt engelsk og internasjonal rettspraksis om tolkingen av nasjonal lovgivning og konnossementsbestemmelser som tjente som forbilder for utarbeidelsen av Haag-reglene.

viktig grunn til at slutningene fra slik praksis er ulike er at avgjørelsen *W. Angliss & Co (Australia) Pty Ltd v Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* (1927) 28 Lloyd's Rep 202 gis ulik betydning. Heretter vil jeg bruke «*Angliss-saken*» ved omtalen av denne saken.

Angliss-saken omhandlet lasteskade som følge av sjøudyktighet ved reisens begynnelse. Sjøudyktigheten skyldtes manglende aktsomhet ved arbeidsutførelsen av arbeidere i det verftet som bygget skipet. Transportøren greide i saken å vise at han og de han svarte for hadde utvist tilstrekkelig aktsomhet, selv om arbeiderne i byggeverftet ikke hadde handlet med tilstrekkelig aktsomhet. Med andre ord: Transportøren svarte ikke for arbeiderne i byggeverftet.

Court of Appeal i *The Muncaster Castle* kunne ikke se noen prinsipiell forskjell mellom reparasjon, kontroll o.l. av transportørens skip, og bygging av transportørens skip. Hvorvidt transportøren hadde utvist tilstrekkelig aktsomhet måtte derfor etter deres syn bero på en konkret vurdering, hvor blant annet praksis fra ulovfestet *delikterstatningsrett* ville kunne kaste lys over vurderingen av debitors aktsomhet – herunder *hvilke personer sin aktsomhet som inngikk i vurderingen*.

House of Lords påpekte at arbeidet på skipet i *Angliss-saken* skjedde da skipet var utenfor transportørens «besittelse og kontroll», mens arbeidet på skipet i *The Muncaster Castle* ble gjort mens skipet var under transportørens «besittelse og kontroll».⁸⁹ Etter deres syn, fulgte det av praksis vedrørende Haag-reglene at – så lenge skipet var under transportørens «besittelse og kontroll» – så var transportøren ansvarlig for arbeidsutførelsen på hans skip, uavhengig av om arbeidsutførelsen var gjort av en av transportørens ansatte, eller en tredjeperson, så som et reparasjonsverft.

2.4.2 Haag-reglens ordlyd

I *The Muncaster Castle* tok begge instansene utgangspunkt i Haag-reglens ordlyd. Transportørens eventuelle ansvar for lasteskaden som skyldtes

⁸⁹ Å fastslå når skipet er i transportørens «besittelse og kontroll» er dermed sentralt. Se nærmere om dette i 2.4.3 og 2.5 under.

den feilaktige arbeidsutførelsen til mekanikeren på verftet, kunne etter Court of Appeals syn ikke utledes ut fra en ordlydsfortolkning av Haag-reglene art. 3 nr. 1 og 4 nr. 1; dette ville være å strekke ordlyden for langt. Lord justice Ormerod uttaler:

«[...] [A]ccording to the relevant Article, the duty on the carrier, before and at the beginning of the voyage, is to exercise due diligence to make the ship seaworthy. It is not his duty to ensure that due diligence has been exercised. It is his diligence which is in question, the responsibility for exercising which remains in him, although much of the work falls to be performed by his servants and agents. But it is straining the language of the Article much too far to hold that when work of repair and inspection, which cannot be done by the shipowner, is given under contract to a firm of shipbuilders [sic], [...] the shipowner can be said to be failing in his duty to exercise due diligence if, as in this case, unseaworthiness results by reason of the negligence of a fitter employed by the contractor, the effects of which are not discoverable by reasonable inspection.

By entering into a contract with a reputable firm of ship-repairers for the doing of the necessary work under the supervision of a competent and experienced agent, the respondents acted in performance of their duty exercising due diligence. They did not, in my judgement, delegate such performance to the ship-repairers».⁹⁰

Ordlyden blir her forstått slik at transportøren ikke kan fri seg fra sin plikt til å utvise «due diligence» bare under en henvisning til at arbeidet er satt bort til andre, jf. formuleringen «the responsibility for exercising which remains in him, although much of the work falls to be performed by his servants and agents». Likevel var Court of Appeal av den oppfatning at et ansvar i foreliggende sak ikke kunne bygges på Haag-reglens ordlyd. Forklaringen på dette synes å være at det har formodningen mot seg at transportøren skal pålegges ansvar for manglende aktsomhet i utførelsen av et arbeid som transportøren ikke normalt kan forventes å

⁹⁰ *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1959] 2 Lloyd's Rep 553 s.573. Se også lord justice Morris på s. 570.

utføre: «*it is straining the language of the Article much too far to hold that when work of repair and inspection, which cannot be done by the shipowner, is given under contract to a firm of shipbuilders [sic]*» (mine kursiver).

House of Lords peker på at ordlyden trekker i flere retninger enn det Court of Appeal la til grunn. Lord Radcliffe uttaler:

«[I]t appears to me that the answer to be returned to the problem it raises depends upon a very short question: What kind of obligation is imported by the words «shall be bound ... to exercise due diligence to make the ship seaworthy» that appear in Art. III, Rule 1 [...]. Read them in one way, the answer must necessarily be for the appellants the cargo owners: read them in another, it must be for the respondents, the carriers».⁹¹

Videre utdyper lord Radcliffe de ulike måtene han mener ordlyden kan forstås på, og gir uttrykk for at ingen av disse ordlydsfortolkningene passer særlig godt:

«If the respondents' [transportørens] reading is adopted, the one that has commended itself to [...] the Court of Appeal, one must treat the words «due diligence to make the ship seaworthy» as if they were equivalent to «due diligence to see that the ship is made seaworthy» and that is not the same thing. On the other hand, the reading for which the appellants [lasteeiernes] contend is not, in truth, consistent with the grammatical meaning of the words they have to rely upon, for the exercise of due diligence to which the carrier would be held would include the performance or omission of acts that were not in law the acts of the carrier at all».⁹²

Dette sitatet illustrerer kjerneproblematikken ved tolkningen av ordlyden i Haag-reglene. En selvstendig tredjeperson, eksempelvis et verft, faller

⁹¹ Se lord Radcliffes votum på s. 81 i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57. Tilsvarende Viscount Simonds på s. 67. Noe mer implisitt, lord Keith på s. 87 og lord Hodson på s. 88.

⁹² Lord Radcliffe på s. 82 i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57.

ikke inn under det som vanligvis forstås med ordlyden «the carrier», og det kan derfor virke kunstig å si at «the carrier» ikke har utvist «due diligence» når ansatte i reparasjonsverftet har utført sitt arbeid på en feilaktig måte. Men samtidig – etter ordlyden skal transportøren utvise «due diligence to make the ship seaworthy», noe som ville harmonere dårlig med at han kunne fri seg fra plikten ved å sette arbeidet bort til selvstendige tredjepersoner. En problemstilling er derfor om transportøren *kan* svare for feil hos selvstendige tredjepersoner. Og i forlengelsen av denne problemstillingen oppstår spørsmålet om hvordan grensen skal trekkes – svarer transportøren for feil hos *enhver* som har befattet seg med skipet?

2.4.3 Rimelighetsbetraktninger. Slutninger fra rettspraksis

2.4.3.1 Court of Appeal

Lord justice Morris gjennomgår rettspraksis vedrørende Haag-reglene på s. 565-570 i Court of Appeals dom.⁹³ En helt sentral del av begrunnelsen for Court of Appeal sitt resultat, var at rettspraksis vedrørende Haag-reglene *ikke sto i veien* for det resultat at transportøren kunne være fri for ansvar for lasteskade som skyldtes den feilaktige arbeidsutførelsen av mekanikeren i *The Muncaster Castle*:

«[I]t is to be noted that the issue raised in the present appeal was not effectively raised in the cases relied upon. [...] Some of the passages relied upon by the appellants are passages which, when analysed, are seen to have reference to servants. [...] Other passages, when analysed show that the duty cast upon the carrier under Art. III, Rule 1, is a personal duty of the carrier so that he cannot escape liability by appointing someone to perform his obligation on his behalf. *But I do not read any of the passages as laying it down that there cannot ever be circumstances under which a carrier may be free from liability for some act of negligence on the part of someone*

⁹³ *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1959] 2 Lloyd's Rep 553 s. 565-570. Se også lord justice Ormerod på s. 573-574 og lord justice Willmer på s. 577-580 jf. s. 583.

doing work on his ship even though he can show that he has made arrangements of a kind reasonably made by carriers in circumstances where work may be entrusted to independent contractors» (mine kursiver).⁹⁴

Enkelte særlige bemerkninger bør gjøres om *Angliss*-saken, som jeg introduserte innledningsvis i punkt 2.4.1. I *Angliss*-saken ble transportøren som nevnt ikke holdt ansvarlig for lasteskader som skyldtes manglende sjødyktighet ved reisen begynnelsen når denne skyldtes feilaktig arbeidsutførelse av de ansatte i verftet som hadde bygget skipet.

I følge Court of Appeal, var det i prinsippet umulig å skille mellom den feilaktige arbeidsutførelse fra et *byggeverft* – som i *Angliss*-saken – og den feilaktige arbeidsutførelse fra et *reparasjonsverft* – som i *The Muncaster Castle*⁹⁵.

Angliss-saken hadde etter rettens syn den betydning at den viste at transportøren i *Angliss*-saken *kunne* vise at han hadde utvist tilbørlig omhu til å gjøre skipet sjødyktig selv om byggeverftets ansatte ikke hadde utført sitt arbeid med tilstrekkelig aktsomhet.⁹⁶ Med andre ord: Plikten til å gjøre skipet sjødyktig ved reisen begynnelsen omfattet ikke arbeidet med å bygge skipet, og dermed heller ikke de personer som sto for dette arbeidet.

Grensen for transportørens sjødyktighetsforpliktelse, og dermed av transportørens ansvar for andre, måtte etter rettens syn være et konkret spørsmål i den enkelte saken:

«In each particular set of circumstances, it will be a question of fact as to what steps and measures a carrier should take in order to exercise due care and diligence to make his ship seaworthy: it will

⁹⁴ Lord Justice Morris i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1959] 2 Lloyd's Rep 553 s. 569. Se også lord justice Ormerod på s. 573-574 og lord justice Willmer på s. s. 583.

⁹⁵ Lord Justice Willmer i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1959] 2 Lloyd's Rep 553 s. 583 og 581. Se også lord justice Ormerod på s. 575 og lord justice Morris på s. s. 564.

⁹⁶ Jf. lord justice Morris på s. 564 i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1959] 2 Lloyd's Rep 553.

be a further question of fact as to whether he has done all that he should. But there may be situations in which good and prudent practice and the exercise of due diligence will warrant a carrier in entrusting some particular work to skilled and competent people who are not his servants so that even if there is some failure or negligence on their part, there will nevertheless have been an exercise of due diligence on his part».⁹⁷

En grense for hva sjødyktighetsforpliktelsen omfattet, og dermed for hvilke personer transportøren svarte for, førte til at man kunne man unngå en situasjon der transportøren ville svare for enhver feil som ledet til sjødyktighet:

«The carrier, even though he may only be a purchaser at second hand, would have to be held liable for any defective workmanship in the original building of the ship, or in any repairs carried out at any time in the ship's history, and equally for any defective equipment or spare parts supplied at any time in the ship's history, notwithstanding that the defects might be latent to everybody but the original builder, repairer or supplier, and notwithstanding that such person might be far removed from the carrier by a chain of contractors and sub-contractors. It would, in my judgment, be absurd to construe the Rules in such way as to render it thus virtually impossible for a shipowner ever to discharge his obligation».⁹⁸

Angliss-saken viste at det var en grense for transportørens plikt. Spørsmålet som dermed oppsto var: hvordan skulle retten trekke grensen mellom de situasjoner hvor transportøren hadde oppfylt sin sjødyktighetsforpliktelse ved å sette bort arbeidet til andre, og de situasjoner hvor sjødyktighetsforpliktelsen også omfattet andres arbeidsutførelse?

Lord justice Morris gjorde gjeldende at det er rimelig av transportøren å sette bort arbeidet med klassetester og lastemerkebesiktigelser; det

⁹⁷ Lord justice Morris på s. 565 i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1959] 2 Lloyd's Rep 553. Se også lord justice Willmer på s. 580-581.

⁹⁸ Lord justice Willmer på s. 581 i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1959] 2 Lloyd's Rep 553. Se også lord justice Morris på s. 566 og lord justice Ormerod på s. 573.

måtte erkjennes at et moderne skip krevde utførelse av arbeid som var så spesialisert at dette rimeligvis måtte overlates til personer med den nødvendige særkompetansen.⁹⁹ Slikt arbeid falt dermed utenfor transportørens sjødyktighetsforpliktelse, og han svarte dermed ikke for feil hos de personer han satte dette arbeidet bort til.

Det samme grunnsynet finner vi hos lord justice Willmer, som formulerer det på en litt annen måte: han kunne godt forstå at transportøren måtte bli ansvarlig for alle de personene som han benyttet seg av til å utføre «any part of the ordinary business of carrying goods», som for eksempel, laste- og lossearbeidere, eller representanter som holder oppsyn med arbeidet på et verft. Men dette var ikke det samme som å si at transportøren er ansvarlig hvis transportøren engasjerer en selvstendig tredjeperson til å utføre et arbeid som går *utenfor* «the carrier's own business», og dette arbeidet ikke blir utført med tilstrekkelig aktsomhet.¹⁰⁰

Ved løsningen av dette spørsmålet søkte både lord justice Morris og lord justice Willmer veiledning i saker fra engelsk *delikterstatningsrett*, selv om retten gir uttrykk for at analogier fra andre rettsområder må brukes med forsiktighet.¹⁰¹ Dommen *Davie v New Merton Board Mills Ltd and Another* [1959] 2 Lloyd's Rep 587 omhandlet spørsmålet om arbeidsgiveren var erstatningsansvarlig overfor arbeidstakeren for en skade som arbeidstakeren hadde pådratt seg som en følge av en skjult defekt i arbeidsverktøyet som arbeidstakeren hadde benyttet seg av. Verktøyets defekt skyldtes at fabrikasjonen av verktøyet ikke hadde vært tilstrekkelig aktsom fra produsentens side. Arbeidsgiveren hadde vært aktsom i sitt valg av leverandør, og en inspeksjon av verktøyet ville ikke avdekke verktøyets svakhet. *Var arbeidsgiveren erstatningsansvarlig?*

Arbeidsgiveren ble frifunnet: Selv om arbeidsgiveren skulle stille

⁹⁹ Lord justice Morris på s. 563 i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1959] 2 Lloyd's Rep 553.

¹⁰⁰ Lord justice Willmer på s. 580 i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1959] 2 Lloyd's Rep 553.

¹⁰¹ Lord justice Morris på s. 571 i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1959] 2 Lloyd's Rep 553. Tilsvarende lord justice Ormerod på s. 575 og lord justice Willmer på s. 583.

trygge arbeidsverktøy til disposisjon for sine arbeidstakere, ble han frifunnet under henvisning til at han hadde truffet et aktsomt valg av leverandør, og at det ikke var mulig for ham å oppdage arbeidsverktøyets skjulte defekt.

Dommerne i Court of Appeal hentet veiledning fra denne avgjørelsen da de skulle ta stilling til hvorvidt transportørens aktsomme valg av reparasjonsverft i *The Muncaster Castle* skulle anses som en oppfyllelse av hans forpliktelse til å utvise tilstrekkelig aktsomhet til å sette skipet i sjødyktig stand. Lord justice Morris uttaler:

«Though [...] the negligent manufacturer stood in no contractual relation to the employer and though the action was founded in tort, the speeches afford guidance to us in the present case because they analyse certain judicial pronouncements concerning the circumstances under which there may be responsibility for the acts of independent contractors». [...] There is I think an analogy between a duty to take reasonable care to provide proper appliances and a duty to exercise due diligence to make a ship seaworthy. The content of the duty will vary according to the circumstances of each case but the measure of the duty is the same. I can see no practical distinction for present purposes between the phrases «due diligence» and «reasonable care»». ¹⁰²

Etter lord justice Willmers oppfatning viste saker fra deliktserstatningsretten hvordan «[...] there may be some circumstances in which the obligation to take reasonable care or exercise due diligence may be discharged by placing dependence upon experts or those possessed of technical skill». ¹⁰³

Igjen kommer det samme grunnsynet frem av votumet til lord justice Willmer, men formuleringen hans er, som allerede nevnt over, noe annerledes. Transportøren hadde anført at i det i saker fra deliktserstatningsretten synes det som om den konkrete vurderingen av om skade-

¹⁰² Lord justice Morris på s. 566 i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1959] 2 Lloyd's Rep 553. Tilsvarende lord justice Willmer på s. 583-584.

¹⁰³ Lord justice Morris på s. 571 i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1959] 2 Lloyd's Rep 553.

volder var ansvarlig selv om han hadde satt bort et arbeid til andre, berodde på forholdene i den enkelte saken, og at «[i]n considering this question, the court will pay regard to whether what has to be done is something which normally forms part of the obligor's own ordinary trade of business», noe som lord justice Willmer fant «well justified by the authorities which were cited to us».¹⁰⁴ Dette prinsippet måtte etter hans syn være veiledende også ved vurderingen av om en transportør hadde oppfylt sin plikt til å utvise tilstrekkelig aktsomhet til å gjøre skipet sjødyktig etter Haag-reglene.¹⁰⁵

Samtlige av dommerne i Court of Appeal konkluderte med at transportøren ikke var erstatningsansvarlig for lasteskaden som skyldtes den feilaktige arbeidsutførelsen til mekanikeren på verftet.

2.4.3.2 House of Lords

Sammenlignet med Court of Appeal, er House of Lords mer tydelige på *hvorfor* rettspraksis vedrørende Haag-reglene måtte gis betydning ved løsningen av spørsmålet. Retten understreker at Haag-reglene art. 3 nr. 1 og art. 4 nr. 1 måtte tolkes i lys av sin forhistorie under henvisning til at amerikanske Harter Act av 1893, australske Sea-Carriage of Goods Act av 1904, canadiske Water Carriage of Goods Act av 1910, samt engelske rettsavgjørelser hadde vært tatt i betraktning ved utarbeidelsen av Haag-reglene. Rettspraksis vedrørende denne lovgivningen var derfor relevant ved tolkningen av Haag-reglene.¹⁰⁶

I tillegg kom det at Haag-reglene er en konvensjon som tar sikte på å etablere internasjonalt ensartede regler for forholdet mellom transportøren og innehaveren av et konnossement. Formålet om internasjonalt ensartede regler tilsa derfor at rettspraksis fra andre konvensjonsstater vedrørende tolkningen av Haag-reglene og nasjonal rett som gjennom-

¹⁰⁴ Lord justice Willmer på s. 584 i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1959] 2 Lloyd's Rep 553.

¹⁰⁵ Lord justice Willmer på s. 584 i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1959] 2 Lloyd's Rep 553.

¹⁰⁶ Se Vicount Simonds i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 67-68, lord Merriman på s. 78, lord Radcliffe på s. 83, lord Keith på s. 86, og lord Hodson på s. 88.

førte Haag-reglene, også var relevante ved tolkningen av disse.¹⁰⁷

Dommen *G.E. Dobell & Co v Steamship Rossmore Company Ltd* [1895] 2 Q.B. 408 er sentral i premissene til dommerne i House of Lords. I denne saken var skipet ikke sjødyktig ved reisen begynnelsen, og dette skyldtes at en tømmer ikke hadde vært tilstrekkelig aktsom i sin utførelse av arbeidet på skipet. Konnossementet som ble tolket i saken, gjenga amerikanske Harter Act sin formulering av transportørens plikt til å utvise tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var i sjødyktig stand. I saken hadde transportøren gjort gjeldende at aktsomhetsforpliktelsen var *personlig*; han var fri for ansvar når feilen skyldtes en av hans «servants and agents». Det var altså blant annet spørsmål om transportøren var ansvarlig for annet enn s.k. «egenfeil». Transportørens anførsler ble ikke tatt til følge, og Court of Appeal påla ham ansvar.

Dommerne i House of Lords fremholdt at argumentasjonen i *G.E. Dobell & Co v Steamship Rossmore Company Ltd* [1895] 2 Q.B. 408 var generell. Den viste at utførelsen av forpliktelsen etter Haag-reglene artikkel 3 nr. 1 kunne settes bort til andre, men *ansvaret* for feil ved utførelsen av forpliktelsen forble hos transportøren uavhengig av hvem ansvaret ble satt bort til. Lord Radcliffe uttaler:

«It is true that the act of negligence [...] was that of the ship's carpenter, who was probably the carrier's servant in the ordinary sense, but there is no warrant for treating the decision [...] as turning on that point. On the contrary, all three Lords Justices agreed in rejecting the idea that the diligence to be exercised is merely that of the owner himself and in insisting that his responsibility extends to the acts of anyone who may be his agent for the purpose of putting the ship in order».¹⁰⁸

¹⁰⁷ Se lord Merriman i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 på s. 78, lord Keith på s. 86, og lord Hodson på s. 88. Noe mer implisitt Viscount Simonds på s. 71 og lord Radcliffe på s. 83.

¹⁰⁸ Lord Radcliffe i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 på s. 83. Se også Viscount Simonds på s. 68 og lord Hodson på s. 89. Se også lord Merriman på s. 80, som bare henviser generelt til «[t]he authorities already quoted».

Dette var også rettstilstanden i USA:¹⁰⁹ I *The Colima*, (1897) 82 Fed. Rep. 665, S.D.N.Y., blir dette formulert slik at «due diligence» ble påkrevet «not merely in the personal acts of the owner, but also on the part of the agents he may employ, or to whom he may have committed the work of fitting the vessel for sea. *The act requires in other words, due diligence in the work itself*» (mine kursiver).¹¹⁰ Den kursiverte formuleringen trekkes frem av flere av dommerne i House of Lords som illustrativ. Lord Hodson uttaler for eksempel at «the language used by the learned Judge appears to me to be of great assistance in particular by reason of his emphasis on diligence in the work itself».¹¹¹

At transportøren kunne fritas for ansvaret for *byggeverftets* uakt-somme arbeidsutførelse i *Angliss*-saken, mens han ellers var ansvarlig for «the work itself» forklares på denne måten av lord Radcliffe:

«It is plain to me that this conclusion turns on the consideration that the causative carelessness took place at a time before the carrier's obligation under Art. III, Rule 1, had attached and in circumstances therefore when the builders and their men could not be described as agents for the carrier «before and at the beginning of the voyage to ... make the ship seaworthy». [...] The carrier's responsibility for the work itself does not begin until the ship comes into his orbit and it begins then as a responsibility to make sure by careful and skilled inspection that what he is taking into his service is in fit condition for the purpose and, if there is anything lacking that is fairly discoverable, to put it right. [...] It is, I think, impossible to transfer these considerations which are apposite to the building of ships to the case of the survey and repair of a ship which is already in the service of the carrier. There the duty to have the necessary work done is directly upon the carrier from whatever moment of time chosen as the date when the duty attaches and

¹⁰⁹ Se Viscount Simonds på s. 69 i *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57.

¹¹⁰ *The Colima*, (1897) 82 Fed. Rep. 665, S.D.N.Y. på s. 678.

¹¹¹ *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 på s. 89. Se tilsvarende fra Viscount Simonds på s. 68-69 og lord Keith på s. 87. Lord Merriman på s. 80 og lord Radcliffe på s. 85 viser også til at plikten knytter seg til «the work», men viser ikke til den amerikanske avgjørelsen.

whatever is done is necessarily done by agents on his behalf».¹¹²

De øvrige dommerne i House of Lords uttrykker alle at transportøren vel kunne være fritatt i *Angliss*-saken samtidig som han var ansvarlig i en situasjon som i *The Muncaster Castle*, på grunn av at transportørens plikt til å utvise tilstrekkelig aktsomhet «in the work» ikke tar til før han har en viss tilknytning til skipet. Viscount Simonds taler om tidspunktet når skipet blir *transportørens skip* («Until the ship is his»)¹¹³ Lord Merriman taler om *besittelsen* («possession») av skipet,¹¹⁴ lord Keith taler om *besittelse av og kontroll over* («possess and control») skipet,¹¹⁵ mens lord Hodson understreker forskjellen mellom «to make a ship seaworthy» og «to make a seaworthy ship».¹¹⁶

Samlet gir House of Lords' gjennomgang av rettspraksis uttrykk for at transportørens ansvar hverken er begrenset til «egenfeil», eller feil av «servants and agents». Transportørens sjødyktighetsforpliktelse omfatter enhver *arbeidsutførelse* på transportørens skip, uavhengig av hvem som står for arbeidet. Begrensningen ligger i at ansvaret bare gjelder fra et særskilt angitt tidspunkt – tidspunktet når skipet kommer i transportørens «besittelse og kontroll».

Som nevnt i punkt 2.4.3.1, påpekte Court of Appeal i *The Muncaster Castle* at det ville være «absurd» å tolke Haag-reglene slik at transportøren

¹¹² *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 85.

¹¹³ Viscount Simonds, *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 70: «Until the ship is his, he can have no further responsibility. [...] But it is far otherwise where the shipowner puts his ship in the hands of third parties for repair».

¹¹⁴ Lord Merriman, *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 81: «[...] whether a ship is built for, bought by, or chartered to the carrier, he should not be held liable for bad workmanship for which he had no responsibility before the ship came into his possession».

¹¹⁵ Lord Keith, *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 86: «He cannot [...] be liable for unseaworthiness in a ship which results from lack of due diligence at a time when a ship was not his to possess and control [...]».

¹¹⁶ Lord Hodson, *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 90: «It could be argued that the *Angliss* case, in so far it deals with ship-builders, was dealing with something outside the scope of Art. III, for to make a ship seaworthy is not the same as to make a seaworthy ship [...]».

bl. a. var ansvarlig for ethvert arbeid på skipet i skipets historie. Denne betraktningen vant ikke gehør hos House of Lords som pekte på at det ikke ville være urimelig å holde transportøren ansvarlig for alle de personene som utførte arbeid på skipet så lenge skipet var under hans «besittelse og kontroll».¹¹⁷

Tvert imot. Gode grunner kunne anføres *for* at transportøren bør være ansvarlig for den feilaktige arbeidsutførelsen til mekanikeren i reparasjonsverftet. Det er transportøren som har styringen med arbeidet som blir gjort på skipet. Det ville derfor være utilfredsstillende om erstatningskravet til lasteeieren eller konnossementsinnehaveren kunne var avhengig av hvordan transportøren valgte å organisere seg.¹¹⁸

Dessuten ville en løsning der transportøren svarer for enhver arbeidsutførelse være retsteknisk enklere.¹¹⁹ Betraktningen til lord justice Willmer i Court of Appeal, om at transportøren ikke bør være ansvarlig for feil hos en person transportøren engasjerer til å utføre et arbeid som går utenfor «the carrier's own business», blir eksempelvis uttrykkelig kommentert av lord Merriman:

«For my part, I doubt whether putting a ship in dry dock for a periodical survey combined, as in this case, with her load-line survey, could properly be described as going outside the carrier's own business of carrying goods. [...] How is it less the business of the shipowner to have some particular repair done than it is the business of the repairer whom he employs to do the repair?»¹²⁰

Den tilsvarende betraktningen til lord justice Morris i Court of Appeal om at et moderne skip krevde komplisert arbeidsutførelse som rimeligvis måtte overlates til personer med den nødvendige særkompetansen, ble

¹¹⁷ Se lord Merriman og lord Radcliffe, *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 77 og 82.

¹¹⁸ Se viscount Simonds, lord Merriman, lord Radcliffe, lord Keith og lord Hodson, *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 på s. 70, 81, 82-83, 86-87 og 91.

¹¹⁹ Se viscount Simonds, *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 på s. 71.

¹²⁰ *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 80.

kommentert av lord Hodson, som uttaler:

«It is true that ships have become more and more complicated since the days of sail and complications have no doubt multiplied since the passing of the 1924 Act, but this does not justify a more lenient construction being put upon the Act in favour of shipowners».¹²¹

For House of Lords, som var av den oppfatningen at rettspraksis vedrørende Haag-reglene tilsa at transportøren var ansvarlig for ethvert arbeid som ble utført på skipet etter at skipet var underlagt hans besittelse og kontroll, var det liten veiledning å hente i saker fra nasjonal delikterstatningsrett.¹²²

Alle dommerne i House of Lords konkluderte med at transportøren var erstatningsansvarlig for lasteskaden som skyldtes den feilaktige arbeidsutførelsen til verftets mekaniker.

2.5 I kjølvannet av *The Muncaster Castle*

2.5.1 Innledning

Vi har hittil sett på saksforholdet, problemstillinger og premisser i *The Muncaster Castle* slik denne er behandlet både av Court of Appeal og av House of Lords. I det følgende vil jeg først i punkt 2.5.2 gi en oppsummering av de rimelighetsbetraktninger og avgrensingskriterier som kommer frem i *The Muncaster Castle*, og presentere disse på et mer overordnet plan, uten særskilt tilknytning til rettspraksis.

Under punkt 2.5.3 presenterer kommentarer som har kommet fra teoretisk hold til *The Muncaster Castle*. Avslutningsvis, ser jeg i punkt 2.5.4 kort på etterspillet i CMI som *The Muncaster Castle* skapte. Ved arbeidet med revisjonen av Haag-reglene – et arbeid som resulterte i Haag-Visby-reglene – ble det fra britisk hold ble foreslått å endre Haag-

¹²¹ *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 91.

¹²² Viscount Simonds, lord Merriman, lord Hodson, *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 72, 74 og 91.

reglene artikkel 3 nr. 1. Ordlyden som ble foreslått ville i praksis medføre at resultatet og begrunnelsen til Court of Appeal i *The Muncaster Castle* ble gjort til gjeldende rett.

2.5.2 Mer overordnet om de rimelighetsbetraktninger og avgrensingskriterier som *The Muncaster Castle* illustrerer

Det er som påpekt av Court of Appeal slik at den kretsen av personer som transportøren svarer for, helst bør avgrenses på et eller annet vis. Noe annet kan føre til at transportøren kan tenkes å bli ansvarlig for *enhver* uaktsom arbeidsutførelse på skipet. I tillegg til dette kommer det vanskelige spørsmål i forlengelsen av dette, så som transportørens ansvar for feil som stammer fra uaktsomhet i produksjonen av de delene som blir brukt i reparasjonen, eller verktøyene som blir brukt til arbeidet. Dommerne i House of Lords var neppe uenig i dette utgangspunktet. I House of Lords uttaler lord Merriman om det *iallfall ikke* er tale om «undue retrogression» i de situasjoner hvor skipet har kommet under transportørens besittelse og kontroll,¹²³ og tilsvarende lord Radcliffe som uttaler at vanskene med «an almost unlimited retrogression» forsvinner ved at transportørens forpliktelse er avgrenset til «the work itself».¹²⁴ I disse utsagn ligger det en erkjennelse av at det er behov for en avgrensing.

Dersom det innrømmes at kretsen av personer bør avgrenses på et eller annet vis, er spørsmålet dernest *hvordan* kretsen av personer skal avgrenses. I *The Muncaster Castle* står to kriterier mot hverandre.

Court of Appeal tar til orde for er at kretsen av personer som transportøren svarer for bør avgrenses etter en vurdering av om oppgaven som tredjepersonen utfører er av en slik spesialisert karakter at transportøren *ved å sette bort* oppgaven anses for å ha oppfylt sin forpliktelse til å utvise vise «due diligence [...] to make the ship seaworthy». Typisk vil transportøren ha utvist den tilstrekkelige aktsomheten dersom han setter bort oppgaver som er utenfor hans normale virksomhet. Slike

¹²³ *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 77.

¹²⁴ *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 82.

oppgaver faller altså utenfor transportørens forpliktelse, og han svarer derfor heller ikke for uaktsom adferd hos de personene som disse oppgavene er satt bort til.

House of Lords tar til orde for en *tidsmessig avgrensing*. Tidsmessig er transportørens ansvar for andre begrenset ved at ansvaret bare omfatter uaktsomhet fra og med tidspunktet da skipet trer inn i transportørens besittelse og kontroll («orbit», «service», «possession» eller «possession and control»). Med dette får man satt en stopper, slik at transportøren ikke ubegrenset hefter for all arbeidsutførelse bakover i tid. Terminologien til House of Lords er ikke entydig, men kan kanskje tjene som hjelp for tanken. Poenget med dette må være at transportøren før dette tidspunktet ikke har noen mulighet til å *påvirke eller kontrollere* hvem som utfører arbeidet, når dette blir gjort, eller hvordan dette gjøres. Slike kontrollmuligheter får han derimot *etter* at skipet kommer inn under transportørens besittelse og kontroll.

At muligheten for påvirkning eller kontroll er avgjørende kan etter mitt syn illustreres med lord Keith sitt votum, hvor han nevner ett særtilfelle hvor transportøren kan være ansvarlig *før* tidspunktet hvor skipet er under hans besittelse og kontroll:

«There may be shipbuilding contracts where the property in a ship passes in stages to the prospective owner, for various reasons convenient to the parties. But the ship as a whole cannot pass until it is completed and it is impossible to say what defects may exist by the time it is completed. The vessel then comes into the possession of its owner for the first time. [...] There is, however, one qualification, or rather, reservation, I would like to make. The prospective owner may have taken some part in the project of the building of the ship, either in the matter of design, or by supervision in the course of building, or otherwise, and in such case it may well be that he is responsible for unseaworthiness of which he is the cause, or which he should have detected in the course of the building».¹²⁵

Dette er et eksempel på at transportøren kan tenkes bli pålagt et ansvar

¹²⁵ *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 s. 86-87.

for det som skjer i en situasjon som normalt ville ha vært ansett som å ligge utenfor tidspunktet der skipet er i transportørens besittelse og kontroll. Etter mitt syn ligger begrunnelsen her i at transportøren har hatt en mulighet til å påvirke hvordan arbeidet utføres. Der transportøren under byggeprosessen – på grunn av sin deltakelse – *burde* ha oppdaget en feil som senere, på det tidspunktet hvor skipet *ellers* trer inn i hans besittelse og kontroll, ikke kan oppdages, vil transportøren være ansvarlig. Dette gjelder selv om «besittelse og kontroll»-synspunktet ellers ikke ville ha medført til ansvar fordi feilen ikke kan oppdages ved senere kontroll.

Det synes også som om House of Lords gjør bruk av en *kvalitativ avgrensing*. Den kvalitative avgrensingen kom ikke på spissen i *The Muncaster Castle*, men fremgår av premissene til dommen. Som vi har sett, ble det under henvisning til amerikansk rettspraksis gjort et poeng ut av at transportøren var forpliktet til å utvise tilstrekkelig aktsomhet *i arbeidsutførelsen på skipet* («in the work itself») slik at skipet er sjødyktig ved reises begynnelse. Transportøren svarer for enhver som tar del i dette arbeidet. Samtidig ligger det i dette at transportøren ikke svarer for *enhver* som har befattet seg med skipet, skipets reservedeler, eller verktøy brukt i reparasjonsarbeidet. Transportøren svarer bare for de personer som har deltatt i *arbeidet med å gjøre skipet sjødyktig*. På denne måten kan det for eksempel trekkes en grense mot uaktsomhet hos produsenten av verktøy som brukes i forbindelse med reparasjonsarbeider, klassetester o.l. eller produsenten av elektronisk utstyr, selv om uaktsomheten i og for seg fant sted etter tidspunktet når skipet kom i transportørens «besittelse og kontroll». Disse faller etter mitt skjønn utenfor det som det siktes til med uttrykket «the work itself».

Det er særlig to hensyn som taler for House of Lords sine kriterier. For det første fremstår disse kriteriene som rettsteknisk enklere enn kriteriet som er forfektet av Court of Appeal. Det er ikke nødvendig å trekke en grense avhengig av om arbeidet er stort eller lite, eller for hvor teknisk krevende arbeidet må være, eller om det har noen betydning at transportøren *kunne* ha gjort arbeidet selv, men valgte å sette det bort

til tredjepersoner.¹²⁶ Samtidig må det innrømmes at kriteriene til House og Lords heller ikke fremstår som helt klare. Når kommer skipet i transportørens «besittelse og kontroll»? Hva omfattes av den arbeidsutførelsen som transportøren svarer for? For det annet sikrer løsningen til House of Lords større forutberegnelighet for lasteeieren og konnossementsinnehaveren, fordi dennes krav ikke er avhengig av hvordan transportøren velger å organisere sin drift og oppfylle sine forpliktelser. Men dette gjelder ikke unntaksfritt. Som vi skal se straks under, har det vært reist kritikk mot «besittelse og kontroll»-kriteriet, fordi at transportøren ved å befrakte skipet som brukes til transporten fremfor å eie det, vil kunne begrense sitt ansvar.

2.5.3 Om «besittelse og kontroll»-kriteriet ved befrakningsavtaler

Kriteriet som House of Lords benytter for å avgrense ansvaret i *The Muncaster Castle* kan lede til det resultat at en transportør som ikke eier et skip, men befrakter skipet fra en tredjeperson, enklere vil slippe unna ansvaret enn en transportør som eier et skip.

Ved en befrakningsavtale kan skipet vanskelig sies å komme inn i transportørens besittelse og kontroll før befrakningsavtalen er inngått. Dette synes å være lagt til grunn av House of Lords; lord Keith uttaler for eksempel at transportøren ikke vil svare for feilaktig arbeidsutførelse på et skip som stammer fra tiden før transportøren kjøpte skipet eller inngikk befrakningsavtalen.¹²⁷ Transportøren vil derfor, hvis han har befraktet et skip, bare være ansvarlig for arbeidsutførelsen på skipet fra det tidspunktet hvor skipet gjennom befrakningsavtalen kom inn under transportørens besittelse og kontroll.

Følgende eksempel kan gis for å illustrere forskjellen: Skip X og Y gjennomgår begge klassetester hos verft Z, og en mekaniker på verftet lukker inspeksjonslukene til skipene på feilaktig måte, slik at vann senere kan trenge inn i lasterommet på skipene. Denne feilen kan ikke oppdages

¹²⁶ Viscount Simonds, *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 på s. 71.

¹²⁷ *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1961] 1 Lloyd's Rep 57 på s. 86.

ved vanlig og aktsom kontroll. Skip X benyttes så av eieren, A, til å frakte gods, mens skip Y bortfraktes til B, som deretter også benytter skipet til å frakte gods. Skal lasteierne her kunne kreve erstatning for lasteskade som er forårsaket av mekanikerens feilaktige arbeidsutførelse av transportør A, men ikke av B, under henvisning til at B ikke kunne oppdage mekanikerens feil da skipet kom inn under hans besittelse og kontroll?

I teorien har en slik løsning blitt karakterisert som «unattractive», men det er påpekt at løsningen kan unngås: I realiteten gjør befrakteren/transportøren bruk av bortfrakteren til å oppfylle sine forpliktelser etter transportavtalen, og situasjonen kan derfor bedømmes slik at transportøren svarer for feilaktig arbeidsutførelse fra tidspunktet da skipet kom i *bortfrakterens* «besittelse og kontroll».¹²⁸

2.5.4 Kort om det britiske forslaget om endring av Haag-reglene artikkel 3 nr.1

Det hører avslutningsvis med til saken kort å omtale etterspillet i CMI som *The Muncaster Castle* medførte. På slutten av 50-tallet tok CMI opp spørsmålet om revisjon av Haag-reglene. Revisjonsspørsmålet ble senere behandlet på CMIs konferanse i Stockholm i 1963. For vårt vedkommende er det et punkt i konferansen som er av særlig interesse: Fra britisk hold ble det foreslått å endre teksten i Haag-reglene artikkel 3 nr. 1.¹²⁹ Endringen skulle skje ved at man la til en tekst som lød slik:

«Provided that if in circumstances in which it is proper to employ an independent contractor (including a Classification Society), the carrier has taken care to appoint one of repute as regards competence, the carrier shall not be deemed to have failed to exercise due diligence solely by reason of an act or omission on the part of such an independent contractor, his servants or agents (including any independent subcontractor and his servants or agents) in respect of the construction, repair or maintenance of the ship or any part thereof or of her equipment. Nothing contained in this proviso

¹²⁸ Se Cooke (2014) s. 1028. Slik tenker man i norsk rett, jf. sjøloven § 285 første ledd.

¹²⁹ *The Travaux préparatoires of the Hague rules and of the Hague-Visby rules* s. 169-170.

shall absolve the carrier from taking such precautions by way of supervision of inspection as may be reasonable in relation to any work carried out by such an independent contractor as aforesaid».¹³⁰

Den foreslåtte teksten ville medføre en endring av rettstilstanden som fulgte av House of Lords' dom i *The Muncaster Castle*. Etter diskusjoner, ble forslaget inntatt i utkastet til protokoll om endringer i Haag-reglene.¹³¹ Av diskusjonene fremgår de samme motstående betraktninger som ble fremhevet av Court of Appeal og House of Lords, og jeg vil derfor ikke gå nærmere inn på disse. Forslaget ble senere forkastet under den diplomatiske konferansen i Brussel av 1967, og ble derfor ikke en del av Haag-Visby-reglene.¹³²

¹³⁰ *The Travaux préparatoires of the Hague rules and of the Hague-Visby rules* s. 843.

¹³¹ Forslaget ble vedtatt etter at et flertall stemte for å innta forslaget i utkastet. Flertallet var Canada, Danmark, Finland, Storbritannia, Hellas, India, Irland, Japan, Nederland, Norge og Sverige. Mindretallet som motsatte seg forslaget var Belgia, Frankrike, Italia, Polen og Jugoslavia, mens Portugal, Spania, Sveits, Tyskland og USA avsto fra å stemme, jf. *The Travaux préparatoires of the Hague rules and of the Hague-Visby rules* s. 179.

¹³² *The Travaux préparatoires of the Hague rules and of the Hague-Visby rules* s. 181.

3 Norsk og nordisk stykkgodstransport

3.1 Innledning

Avhandlingens problemstilling har blitt illustrert ved gjennomgangen av *The Muncaster Castle* i forrige kapittel. I de neste kapitlene – 3 til 6 – vil jeg undersøke rettskildematerialet og ta standpunkt til denne problemstillingen etter norsk rett. Som et ledd i dette, vil jeg i dette kapitlet foreta en undersøkelse av det foreliggende rettskildematerialet fra sjørettens område.

Vi har allerede i avhandlingens hovedinnledning sett at avhandlingens problemstilling har blitt omtalt av flere forfattere. Lignende tematikk var allerede før *The Muncaster Castle* problematisert i nordisk litteratur. I *Rederens husbondsansvar* av Sjur Brækhus, blir det drøftet om rederen, etter sjølovens regler om rederens deliktuelle ansvar for andre personers uaktsomhet, er erstatningsansvarlig for skade som skyldes uaktsomhet hos det mekaniske verksted som bygger eller reparerer rederens skip, eller klassifiseringsselskapet som utfører kontroller på skipet.¹³³ Jeg kommer nærmere tilbake til dette. Foreløpig er poenget at Brækhus stiller seg avvisende til at rederen er ansvarlig for disse personene,¹³⁴ under henvisning til rimelighetsbetraktninger som har klare likhetstrekk med rimelighetsbetraktningene vi har sett at Court of Appeal bygget på:

«Rederen bør hefte for alle hjelpere i den typiske skipsfartsvirksomheten, altså både når det gjelder driften og navigeringen av skipet, og når det gjelder behandlingen av lasten. Rederibedriften krever transportteknisk virksomhet og innsikt. Enten rederen utfører arbeidet personlig, ved fast eller midlertidig ansatte folk eller ved selvstendige hjelpere, bør risikoen for skade voldt ved en feil eller forsømmelse under arbeidet ligge på ham. Rederen bør derimot ikke hefte for hjelpere hvis oppgave og arbeid ikke kan sies å ligge innenfor det en kan karakterisere som rederinæring – jeg

¹³³ Brækhus (1953) s. 23.

¹³⁴ Brækhus (1953) s. 32.

tenker her bl. a. på teknisk assistanse av forskjellig art som er nødvendig for skipsfarten, men som selv ikke kan betraktes som et integrerende ledd i denne». ¹³⁵

Etter at House of Lords avsa sin dom i *The Muncaster Castle*, ble avhandlingens problemstilling et omdiskutert tema i nordisk litteratur. ¹³⁶ Betraktningene som Sjur Brækhus' tidligere hadde gjort gjeldende i *Rederens husbondsansvar* ble anført til fordel for at transportøren etter nordisk rett ikke var erstatningsansvarlig for lasteskaden i et tilfelle som *The Muncaster Castle*. ¹³⁷ Men disse betraktningene ble møtt med den samme kritikken som House of Lords gjorde til Court of Appeal sine betraktninger. I *Redarens ansvar för självständiga medhjälpare* fremholder Carl-Gustav Björklund:

«BRÆKHUS menar härvidlag, att även hjälpare, som är självständiga näringsidkare faller in under paragrafen. Dock menar han inte, att en redare ska svara för alla självständiga medhjälpare utan bara för sådana, som utför ett arbete, som ingår i den typiska rederiverksamheten, i vilken tekniska hjälparens arbeten inte anses ingå. Mot denna tankegång kan anföras: vad är rederinäring? Är det något absolut bestämt? Om nybygge inte ingår i rederinäringen, ingår då inte heller reparationsarbeten däri? Kanske blir svaret härpå, at större reparationsarbete inte ingår i rederinäringen utan bara mindre – men var ska då gränsen dragas? Eller, om svaret blir, att en redare aldrig svarar för verkstads reparationsfel, ska då lastägarens rätt till skadestånd bli beroande av om redaren låtit reparationen utföras av en verkstad, för vars arbete han ej svarar, eller av eget folk, för vilkas fel han svarar?». ¹³⁸

Carl-Gustav Björkelund fremholder videre at utenlandsk – særlig Anglo-saksisk – rettspraksis hvor Haag-Visby-reglene tolkes bør tillegges vekt ved tolkningen av nasjonal lovgivning som gjennomfører Haag-Visby-

¹³⁵ Brækhus (1953) s. 22-23.

¹³⁶ Jf. Selvig (1968) s. 113.

¹³⁷ Jf. Riska (1967) s. 102.

¹³⁸ Björkelund (1966) s. 274.

reglene.¹³⁹ I mangel av holdepunkter for den motsatte løsningen av det som følger av *The Muncaster Castle* i nasjonal rett, konkluderer han derfor med at sjøtransportøren etter sjølovens regler om stykkgodstransport også etter skandinavisk rett svarer for lasteskade som skyldes feil og forsømmelser av ansatte på et verft som utfører reparasjoner, kontroller o.l.

Det har i nyere tid skjedd en viss utvikling. Det foreligger nå både dansk og finsk rettspraksis der saksforhold med paralleller til *The Muncaster Castle* har blitt tatt opp til avgjørelse. Det er denne rettspraksisen det blir vist til når det i nyere litteratur har blitt antydnet at transportøren etter skandinavisk rett ikke vil svare for lasteskade som skyldes feil og forsømmelser av ansatte på et verft som utfører reparasjoner, kontroller o.l.¹⁴⁰

Som det fremgår av det materialet jeg har trukket frem nå innledningsvis, er det – innenfor rettskildematerialet fra sjørettens område – særlig annen skandinavisk rettspraksis, rimelighetsbetraktninger, og hensynet til Haag-Visby-reglens formål om internasjonal rettsenhet som gir føringer på hvordan avhandlingens problemstilling bør løses. At det er disse rettskilder som det har blitt bygget på, gir også uttrykk for at en løsning på avhandlingens problemstilling ikke kan bygges på sjølovens ordlyd, uttalelser i forarbeidene eller norsk rettspraksis. I det følgende har jeg like fullt gjennomgått sjølovens ordlyd og forarbeider, slik at dette kapitlet inneholder noen negative funn.

Jeg har valgt å dele stoffet i fire deler. I 3.2 undersøker jeg sjølovens bestemmelser om transportørens sjødyktighetsplikt og -ansvar, samt forarbeidene. I 3.2.1 tar jeg utgangspunkt i ordlyden til disse bestemmelsene. Bestemmelsene gjennomfører Haag-Visby-reglene, som vi allerede har blitt belyst i forrige kapittel. Det er likevel av interesse å se på sjølovens bestemmelser, fordi de i utformingen er noe annerledes enn Haag-Visby-reglene, samtidig som de også til dels har hatt sin egen historikk; Haag-Visby-reglene ble ikke innarbeidet i sjøloven før i 1973.

¹³⁹ Björkelund (1966) s. 274.

¹⁴⁰ Se Falkanger (2010) s. 267, Pedersen (2008) s. 562-563 og Rosenmeyer (1975) s. 178-179.

I 3.2.2 undersøker jeg forarbeidene til disse bestemmelsene.

I 3.3 drøftes overføringsverdien av teoriens standpunkt om at en reder – i delikt – ikke svarer for feil av de ansatte på et verft som har utført reparasjoner på rederens skip.

Deretter rettes blikket i 3.4 mot det nordiske rettskildematerialet. I 3.4.2 analyserer jeg den nevnte rettspraksisen fra Danmark og Finland, før jeg i 3.4.3 kort tar for meg lovbestemmelsene og forarbeidene fra de øvrige landene i det nordiske lovsamarbeidet.

Til slutt, i 3.5, vil jeg mer i dybden ta for meg diskusjonen som har vært i juridisk litteratur vedrørende avhandlingens problemstilling, som jeg i hovedtrekk allerede har skissert. Det er i denne sammenhengen verdt å merke seg at de samme motstående rimelighetsbetraktninger som vi har sett i *The Muncaster Castle* har blitt anført i denne diskusjonen.

3.2 Sjølovens bestemmelser om transportørens sjødyktighetsplikt og -ansvar. Forarbeider

3.2.1 Transportørens sjødyktighetsplikt og -ansvar

Sjøloven § 262 annet ledd uttrykker transportørens sjødyktighetsforpliktelse:

«Transportøren skal sørge for at det skip som brukes til transporten, er sjødyktig, herunder at det er tilstrekkelig bemannet og utrustet og at lasterom, kjøle- og fryserom og andre deler av skipet hvor godset lastes, er i forsvarlig stand til å motta, transportere og bevare godset».

Bestemmelsen er en videreføring av sjøfartsloven av 1893 § 76,¹⁴¹ og bestemmelsen er ment å svare til Haag-Visby-reglene artikkel 3 nr. 1.¹⁴² I NOU 1993:36 s. 28 er det uttalt at «[s]kade som skyldes usjødyktighet vil kunne kreves erstattet etter reglene i utkastet §§ 274 flg. [om trans-

¹⁴¹ Jf. NOU 1993:36 s. 28.

¹⁴² Jf. NOU 1972:11 s. 11.

portørens lasteskadeansvar]». For å finne frem til reglene om ansvar for lasteskade som skyldes opprinnelig sjøudyktighet, må bestemmelsen ses i sammenheng med sjølovens regler om lasteskadeansvar.

Hovedregelen om transportørens ansvar for lasteskade fremgår av sjøloven § 275 første ledd. Som allerede nevnt, gir ikke ordlyden til sjøloven § 275 første ledd noen bidrag til løsningen på problemstillingen. Bestemmelsen lyder slik:

«Transportøren er ansvarlig for tap som følge av at gods går tapt eller kommer til skade mens det er i transportørens varetekt om bord eller i land, med mindre transportøren godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportøren svarer for».

Erstatningsansvaret gjelder etter bestemmelsens ordlyd bare for tap som følge av «at gods går tapt eller kommer til skade», men de samme regler gis anvendelse for tap som følge av forsinket utlevering av godset jf. sjøloven § 278. Ansvar etter sjøloven § 275 gjelder bare for tap som følge av at godset går tapt eller kommer til skade «mens [godset] er i transportørens varetekt om bord eller i land». For slikt tap utgangspunktet klart: Transportøren er erstatningsansvarlig. Bare dersom transportøren kan godtgjøre at tapet ikke er forårsaket av manglende aktsomhet fra «transportøren selv eller noen transportøren svarer for», er transportøren fri for ansvar.

For vårt vedkommende er det sentrale at bestemmelsens ordlyd tilsier at det finnes personer – utover «transportøren selv» – som transportøren svarer for, men at bestemmelsen hverken gir føringer på hvilke personer som omfattes, eller hvordan man går frem for å fastslå om en gitt person er en av personene som transportøren svarer for.

Visse føringer får vi ved å se hen til sjøloven § 276 første ledd nr. 1, som gir uttrykk for at transportøren *ikke* er ansvarlig dersom han godtgjør at tapet er en følge av «feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet utvist av dets fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste». Dette er i forarbeidene omtalt som et «unntak fra hovedregelen om transportøransvaret i [...]

§ 275»,¹⁴³ og det kan derfor hevdes at forutsetningen er at transportøren i utgangspunktet svarer for personkretsen som kommer til uttrykk i § 276 første ledd nr. 1.¹⁴⁴ Ut ifra sin ordlyd synes § 276 første ledd nr. 1 å ta sikte på det som skjer *underveis i reisen*. Men at forutsetningen er at transportøren i utgangspunktet svarer for personene i § 276 første ledd nr. 1 sier lite om hans ansvar for *andre* personer, eksempelvis ansatte i et verft som utfører reparasjoner, kontroller o.l. på transportørens skip.

Ansvar for opprinnelige sjødyktighetsmangler er omtalt i § 276 annet ledd. Det følger av denne bestemmelsen at transportøren – selv om han ikke er ansvarlig etter § 276 første ledd 1) – likevel er ansvarlig for «tap som følge av sjødyktighet som skyldes at transportøren selv eller noen transportøren svarer for, ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisens begynnelse». Det er i denne bestemmelsen at vi finner igjen en omredigert utgave av Haag-Visby-reglene artikkel 4 nr. 1. Omredigeringen skjedde opprinnelig ved innarbeidelsen av Haag-Visby-reglene i sjøfartsloven v 1893. Dette systemet er fulgt i dagens sjølov.¹⁴⁵ Historikken til bestemmelsen kaster noe lys over dagens lovtekst.

Sjølovkomitéen hadde i utgangspunktet foreslått at første ledd i ansvarsbestemmelsen i sjøfartsloven av 1893 – § 118 – skulle svarte til Haag-Visby-reglene artikkel 4 nr. 1, se NOU 1972:11 s. 14. Komitéens forslag lød slik:

«Bortfrakteren er ikke ansvarlig for tap eller skade som følge av usjødyktighet, med mindre denne skyldes at bortfrakteren eller noen som han svarer for, ikke har utvist tilbørlig omhu med hensyn til å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisens begynnelse [...]».

Etter forhandlinger i de nordiske departementer, ble sjøfartsloven av 1893 § 118 endret slik at man fikk gitt «direkte uttrykk for hovedregelen om culpa-ansvar» i første ledd.¹⁴⁶ Bestemmelsens annet ledd inneholdt en

¹⁴³ Jf. NOU 1993:36 s. 36.

¹⁴⁴ Jf. Falkanger (2010) s. 266.

¹⁴⁵ Jf. NOU 1993:35 s. 35-36.

¹⁴⁶ Ot.prp. nr. 28 (1972-1973) s. 10.

opprensning av omstendigheter for hvilke transportøren ikke var ansvarlig, mens tredje ledd klargjorde «forholdet mellom bortfrakterens plikt til å sørge for skipets sjødyktighet, og hans ansvarsfrihet som nevnt i annet ledd»,¹⁴⁷ ved at man i tredje ledd presiserte at transportøren, uten hensyn til bestemmelsene i annet ledd, var ansvarlig for tap som følge av opprinnelige sjødyktighetsmangler. Det er denne utformingen vi finner igjen i *dagens* sjølov, hvor «hovedregelen» fremgår av § 275 første ledd, «unntakene» av § 276 første ledd, mens forholdet mellom plikten til opprinnelig sjødyktighet og ansvarsunntakene fremgår av § 276 annet ledd.

Om komitéens forslag og Haag-Visby-reglene art. 4 nr. 1 uttalte departementet: «Etter departementets omredigering blir det ikke aktuelt med en egen bestemmelse som gjengir konvensjonens art. 4,1, sml. komitéutkastets første ledd. I stedet får man tredje ledd i departementets utkast».¹⁴⁸

«Hovedregelen» i sjøfartsloven av 1893 § 118 første ledd – nå § 275 første ledd – er dermed forutsatt å fange opp transportørens ansvar for opprinnelig sjødyktighet som skyldes at bortfrakteren eller noen han svarer for ikke utviste tilbørlig omhu med å sørge for at skipet ved reises begynnelse var sjødyktig, sml. Haag-Visby-reglene artikkel 4 nr. 1.

Sjødyktighet som skyldes at transportøren selv, eller noen transportøren svarer for, ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reises begynnelse, vil transportøren med andre ord hefte for. Annerledes sagt, betyr dette at transportøren for å bli fri for ansvar etter *utgangspunktet* i § 275 må vise at tapet ikke skyldes at transportøren selv, eller noen han svarer for, ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reises begynnelse, jf. § 276 annet ledd.

Men ved en ordlydsfortolkning av sjøloven av § 275 jf. § 276 annet ledd, støter vi på de samme problemer som vi så at de engelske domstolene støtte på i *The Muncaster Castle* ved tolkningen av Haag-reglene: Av ordlyden kan man vanskelig trekke slutninger om hva som skal til for at

¹⁴⁷ Ot.prp. nr. 28 (1972-1973) s. 10-11.

¹⁴⁸ Ot.prp. nr. 28 (1972-1973) s. 11.

transportøren skal kunne vise at «tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisesens begynnelse» er utvist av transportøren og de han svarer for.

Spørsmålet blir om transportøren og de han svarer for har utvist tilbørlig omhu ved en aktsom utvelgelse av verft og aktsomt oppsyn med dette arbeidet, eller om det også kreves at arbeidsutførelsen på verftet er aktsomt.¹⁴⁹ Dette er et spørsmål som bestemmelsens ordlyd ikke gir svaret på.

3.2.2 Forarbeider

Sjøloven § 275 første ledd, som vi så på i 3.2.1, er nærmere omtalt i forarbeidene. I NOU 1993:36 s. 35 er det uttalt:

«I samsvar med alminnelige kontraktsregler vil transportøren her hefte for ansatte og andre hjelpere som han gjør bruk av ved utførelsen av transporten, herunder selvstendige hjelpere».

Denne forarbeidsuttalelsen er ikke helt klar. Der det er tale om personer som tar del i det som utvilsomt kan betegnes som utførelse av transporten, er saken grei. For tap eller skade og som skyldes feil eller forsømmelser fra skipets fører og mannskap innenfor ansvarsperioden, er det lite tvilsomt at transportøren er ansvarlig.¹⁵⁰ Dette er som nevnt også forutsatt i sjøloven § 276 første ledd nr. 1.

Men utenfor disse situasjoner melder noen problemer seg. Feilaktig arbeidsutførelse av ansatte på et verft som utfører reparasjoner, kontroller o.l. på skipet som brukes til transporten, vil medføre at skipet ikke er sjødyktig ved reisesens begynnelse. Dette er feil som ofte vil kunne ha funnet sted lenge før transportøren inngår transportavtalen. Forarbeidsuttalelsen synes ikke helt treffende i slike situasjoner, og etter alt å dømme har lovgiver ikke med forarbeidsuttalelsen siktet til avhandlingens problemstilling.

¹⁴⁹ Som i *The Muncaster Castle* kan man i forlengelsen også spørre: Skal transportøren i så fall også være ansvarlig for feilaktig arbeidsutførelse hos produsenten av deler som senere brukes av reparasjonsverftet?

¹⁵⁰ Jf. også Rt. 2011 s. 1225 (= ND 2011 s. 260).

3.2.3 Sammenfatning

Ansvarsbestemmelsene i sjøloven §§ 275 flg. gir gjennom § 276 første ledd nr. 1 noen indikasjoner på personer som transportøren svarer for. Paragraf 276 første ledd nr. 1 synes etter sin ordlyd å omhandle det som skjer underveis i transporten, og ikke forut for transporten. Lasteskade som skyldes at transportøren eller noen han svarer for ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet er sjødyktig ved reisesens begynnelse, vil transportøren hefte for i etter § 276 annet ledd, men hva som nærmere ligger i dette, gir ikke ordlyden noen anvisning på.

I forarbeidene er det uttalt at transportøren hefter for ansatte og andre han gjør bruk av til utførelsen av transporten. Uttalelsen synes først og fremst å referere til det som skjer underveis i transporten, og ikke ansvaret for opprinnelige sjødyktighetsmangler som skyldes forhold forut for dette.

Dette er interessant på et mer overordnet perspektiv. Som vi skal se i kapittel 4, er en lignende problemstilling aktuell på veifrakttrettens område, hvor fraktføreren i medhold av veifraktloven § 6 i utgangspunktet svarer for «ansatte eller andre han bruker til utføring av befordringen». Dette er i forarbeidene ansett for å samsvare med alminnelige kontraktsregler. Etter veifraktloven § 28 annet ledd har fraktføreren et objektivt ansvar for kjøretøysmangler. Observasjonen er her at mangler ved transportmiddelet både etter sjøloven og etter veifraktloven reguleres særskilt, noe som tyder på at kjøretøysmangler faller noe på siden av det som ligger i kjernen av «transportutførelsen».

3.3 Sjøloven § 151. Rederens ansvar i delikt for personer som utfører arbeid i skipets tjeneste. Bør kriteriet i sjøloven § 151 brukes til å fastlegge personkretsen som transportøren svarer for etter sjøloven § 275 første ledd?

3.3.1 Innledning

I kapitlets hovedinnledning, så vi at det i juridisk litteratur er fremholdt

at rederen *i delikt* ikke svarer for feil hos verft som utfører reparasjoner, kontroller o.l. på skipet.¹⁵¹ Dette bygger på synspunktet om at rederen bare bør hefte for arbeid som er typisk for rederivirksomheten.¹⁵² Vi så også at dette synspunktet senere er anført når spørsmålet ikke var rederens ansvar i delikt, men transportørens ansvar for lasteskade.

Det har – særlig i eldre juridisk litteratur – vært hevdet at «noen transportøren svarer for» i sjøloven § 275 er en henvisning til sjølovens regler om rederens¹⁵³ ansvar for andre i *delikt* – sjøloven § 151.¹⁵⁴ Det er bestemmelsens første ledd som er av interesse. Den lyder slik:

«Rederen svarer for skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skipsfører, mannskap, los, slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste».¹⁵⁵

Bestemmelsen gir en angivelse av bestemte personer som rederen svarer

¹⁵¹ Jf. Falkanger (2010) s. 159, Brækhus (1952) s. 32 og Jantzen (1930) s. 14-15. Det bør allerede her nevnes at rederen også kan tenkes å være ansvarlig på *ulovfestet objektivt grunnlag*, noe jeg knytter noen kommentarer til under 3.5.

¹⁵² Se sitatet i 3.1 av Brækhus (1953) s. 22-23. Det samme kommer til uttrykk hos Falkanger (2010) s. 159 og Jantzen (1930) s. 14-15.

¹⁵³ Å falle inn under rederbegrepet medfører en del rettsvirkninger. Det er vanlig å bruke uttrykket «skipsfartsnæringens driftsherre» til å angi innholdet av rederbegrepet. I dette ligger det at rederen benytter skipet til sjøfartsvirksomhet, har den operative ledelse av skipet, og bærer den økonomiske risikoen, se for eksempel Falkanger (2010) s. 124 og Selvig (1968) s. 61.

¹⁵⁴ Jf. Selvig (1968) s. 124 med videre henvisninger.

¹⁵⁵ Sjøloven § 151 har sin forgjenger i sjøfartsloven av 1893 § 8 frem til denne ble flyttet til § 233 ved lov 7 april 1972 nr. 13. Materielt sett, er sjøloven § 151 første ledd samsvarende med sjøfartsloven av 1893 § 8 første ledd slik denne lød ved vedtakelsen: Etter vedtakelsen i 1893 ble bestemmelsen endret i 1929, 1969, og 1972 ved lover av 31 mai 1929 nr. 4, 13 juni 1969 nr. 26 og 7 april 1972 nr. 13.

Endringen i 1929 var av redaksjonell karakter, jf. Innstilling fra den norske delegerte om gjennomførelse av de internasjonale konvensjoner om begrensning av rederens ansvar, om panterettigheter i skib og om immunitet for statsskib, 1927, s. 3. Ved endringen i 1969 ble bestemmelsens annet ledd tilføyd et nytt siste punktum, for å markere at skadevolderen i regressomgangen ikke svarte for et større beløp overfor rederen, enn det han ville svare for utad overfor skadelidte for det tilfellet at ansvaret ble lempet, jf. Ot.prp. nr. 48 (1965-1965) s. 88. Ved endringen i 1972 ble «slepebåt» tilføyd bestemmelsens første ledd, jf. Ot.prp. nr. 32 (1970-1971) s. 49 og Sjølovkomitéens innstilling VIII s. 73-74. Med den nye sjøloven ble bestemmelsen utelukkende omplassert, jf. Ot.prp. nr. 55 s. 19.

for («skipsfører, mannskap, los, slepebåt»), samtidig som den gir anvisning på at rederen også svarer for en videre krets av personer enn de som er oppregnet i bestemmelsen; rederen er ansvarlig for de som utfører «arbeid i skipets tjeneste».

Uttrykket «arbeid i skipets tjeneste» i sjøloven § 151 har til dels vært klarlagt gjennom enkelte høyesterettsavgjørelser,¹⁵⁶ og har også blitt behandlet i juridisk teori.¹⁵⁷ Det sentrale for vårt vedkommende, er teoriens standpunkt om at verft som utfører reparasjoner, kontroller o.l. på skipet faller utenfor kretsen av personer som utfører «arbeid i skipets tjeneste», slik at rederen ikke svarer for disse.

I eldre juridisk litteratur, var det ved avgrensingen av personkretsen som transportøren svarte for etter reglene om lasteskadeansvar, vanlig å vise til kretsen av personer som rederen svarte for etter reglene om rederens ansvar i delikt. Enkelte forfattere inntok det standpunkt at personkretsen som rederen svarer for etter sjøloven § 151 *fullt ut* er sammenfallende med personkretsen som transportøren svarer for etter sjøloven § 275.¹⁵⁸ Dette skulle i så fall tilsi at transportøren etter sjøloven § 275 – i tråd med teoriens oppfatning om rederens ansvar etter sjøloven § 151 – heller ikke svarer for feil av de ansatte hos et verft som utfører reparasjoner, kontroller o.l. Men litteraturen er ikke entydig. Andre forfattere angir at transportøren etter sjøloven § 275 ikke *bare* er ansvarlig for alle som utfører «arbeid i skipets tjeneste» jf. sjøloven § 151, men at han også er ansvarlig for andre personer utover disse.¹⁵⁹ Atter andre

¹⁵⁶ Se for eksempel Rt. 1984 s. 866 (= ND 1984 s. 122) og Rt. 1965 s. 1335 (= ND 1968 s. 279).

¹⁵⁷ Se Falkanger (2010) s. 153-159, Blom (1989) s. 35-37, Selvig (1968) s. 61-76, Brækhus (1952) s. 8-32

¹⁵⁸ For eksempel uttaler Sindballe (1938) s. 186 at «[...] [sjøloven] inneholder ikke mindste Antydning om, at Kredsen af de Personer, for hvilke Rederen svarer, skulde være forskellig i og udenfor Kontraktsforhold». Det ligger nær å lese Schmidt (1962) s. 59 og Klæstad (1920) s. 126 flg. i samme retning.

¹⁵⁹ For eksempel Sejersted (1949) s. 29: «Uttrykket bortfrakter må forstås på samme måte i loven om haagreglene som i sjøloven, og omfatter selvfølgelig også de der handler på hans vegne, såsom skibsfører, mannskap, los eller andre som utfører arbeide i skipets tjeneste (jfr. Haag-reglens § 4 nr. 2 a og sjølovens § 8), derunder bl.a. skibets agenter og ekspeditører når disse utfører arbeide i overensstemmende med fraktavtalen, og andre personer bortfrakteren må benytte til utførelse av sine kon-

bruker uttrykket i sjøloven § 151 «arbeid i skipets tjeneste» ved fastleggelsen av hvilke personer transportøren svarer for etter sjøloven § 275, men uttrykket «arbeid i skipets tjeneste» forstås ulikt avhengig av om det er tale om ansvar overfor en medkontrahent, eller ansvar overfor en tredjeperson.¹⁶⁰

Temaet i det følgende er om standpunktet som er inntatt med hensyn til rederens ansvar for verftets ansatte etter sjøloven § 151 bør gis betydning ved avgjørelsen av avhandlingens problemstilling, som gjelder transportørens ansvar i kontrakt.

Problemstillingen har tidligere blitt løftet frem av Erling Selvig *Det såkalte husbondsansvaret*, hvor han kritiserer tendensen til å vise til sjøloven § 151 når kretsen av personer som transportøren svarer for etter sjøloven § 275 skal bestemmes. Han konkluderer med at «[e]n bestemmelse av rederens kontraktshjelper-ansvar må skje efter almindelige kontraktsrettslige regler uavhengig av ordlyden i sjøl. § 8 [nå sjøloven § 151]»,¹⁶¹ men innrømmer at sjøloven § 151 «i enkelte forbindelser kan gi en viss støtte ved utformingen av reglene om rederens kontraktshjelper-ansvar».¹⁶² For meg har Selvig sin drøftelse av spørsmålet vært oppklarende. Mye av tankestoffet til Selvig er nyttiggjort i det følgende, men jeg har pekt på noen nyanser i stoffet som er særegne for avhandlingens tema. Siden *Det såkalte husbondsansvaret* har det gått nesten 50 år. I mellomtiden har Haag-Visby-reglene blitt innarbeidet i sjøfartsloven, og sjøfartsloven av 1893 ble i 1994 erstattet av sjøloven. Under dette punkt har det derfor skjedd en viss utvikling siden Selvig sin behandling av spørsmålet, som jeg har fanget opp.

traktsmessig påtatte forpliktelser» (min kursivering).

¹⁶⁰ Jantzen (1930) s. 10 flg. er et eksempel på dette. På s. 16 heter det for eksempel: «Når altså sjøloven taler om feil eller forsømmelse av besetningen eller andre, som utfører arbeide i *skibets tjeneste* så inbefatter dette, når det gjelder ansvar ifølge en kontrakt, alle som rederen benytter ved utførelsen av det arbeide eller oppfyllelsen av de plikter han har påtatt sig ved avtalen (ex contractu); men dreier det sig om ansvar utenfor særlig avtale (ex delicto), innbefatter det bare dem, i forhold til hvem rederen er å anse som driftsherre [...]». Brækhus (1953) kan kanskje også plasseres her, jf. s. 9, 10, 11, 23 og 52.

¹⁶¹ Selvig (1968) s. 130.

¹⁶² Selvig (1968) s. 130.

Jeg har valgt å dele den følgende drøftelsen av temaet i to deler, som jeg sammenfatter avslutningsvis. Under 3.3.2 drøfter gir jeg noen prinsipielle betraktninger om bruken av sjøloven § 151 til å fastlegge personkretsen som transportøren svarer for etter sjøloven § 275. I 3.3.3 undersøker jeg historikk, lovtekst og forarbeider. Problemstillingen er her om det er noe i dette rettskildematerialet som tilsier at sjøloven § 151 skal brukes til å fastlegge kretsen av personer som transportøren svarer for etter sjøloven § 275. I 3.3.4 gir jeg en sammenfatning av det som er gjennomgått.

3.3.2 Prinsipielle betraktninger om bruken av sjøloven § 151 til å fastlegge kretsen av personer som transportøren svarer for etter sjøloven § 275

Som påpekt av Selvig, kunne et argument for å anvende sjøloven § 151 i kontraktsforhold være at avgrensingen av transportørens ansvar for andre personer med en slik fremgangsmåte ble forankret i en lovbestemmelse, hvor man ellers ville være henvist til å forankre ansvaret i alminnelige kontraktsrettslige regler. Men et slikt behov synes i mange tilfeller å være lite begrunnet: I kontraktsretten står prinsippet om at en kontraktspart svarer for de hjelpere han benytter til oppfyllelsen av kontrakten sterkt, slik at det ikke synes å være behov for en forankring i en konkret lovbestemmelse.¹⁶³

Problemstillingen som avhandlingen tar for seg står her i en særstilling, siden den omhandler et tilfelle som faller litt på siden av dette utgangspunktet.¹⁶⁴ Men som vi allerede har sett, indikerer sjøloven § 276 første ledd nr.1 at transportøren svarer for «fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste».¹⁶⁵ Slik sett synes det ikke som om sjøloven § 151 dekker et behov som ikke allerede dekkes av sjøloven § 276 første ledd nr. 1.

Selv om *behovet* kanskje ikke er så sterkt, kunne et annet argument være at å presisere transportørens ansvar ved bruken av sjøloven § 151

¹⁶³ Selvig (1968) s. 126.

¹⁶⁴ Se nærmere om dette i kapittel 5.

¹⁶⁵ Se 3.2.1.

ikke gjør noen skade.¹⁶⁶ Men det er likevel noen betenkeligheter ved å anvende sjøloven § 151 til å fastlegge personkretsen som en transportør svarer for etter sjøloven § 275.

Avgrenskningskriteriet i sjøloven § 151 medfører vansker for mange av kontraktsforholdene i sjøloven, fordi kriteriet kan medføre at ansvaret til transportøren blir for omfattende eller for mild sett opp mot kontraktens forpliktelser:

«[H]vis man ser anvendelsen av § 8 [sjøloven § 151] i relasjon til den egentlige linjefart hvor utførelse av de samlede terminal-operasjoner normalt påhviler reder-bortfrakteren. I slike kontraktsforhold omfatter bortfrakter-forpliktelsene også oppfyllelshandlinger som ikke har en slik tilknytning til noe bestemt skip at det er tale om «arbeide i skipets tjeneste» i sjøl. § 8's forstand [sjøloven § 151]. [...] Omvendt vil uttrykket «arbeide i skipets tjeneste» vise seg å være for omfattende i tilfelle av reisebefraktning hvor befrakteren har påtatt seg å utføre lasting, stuing, og/eller lossing av godset. Det synes [...] klart at slike kontraktsbestemmelser må få betydning for ansvars-plasseringen i forholdet mellom reder-bortfrakteren og befrakteren [...]».¹⁶⁷

Denne innvendingen gjelder bare der kretsen av personer som faller inn under uttrykket «arbeid i skipets tjeneste» i sjøloven § 151 anses for å være *helt sammenfallende* med kretsen av personer som transportøren svarer for etter sjøloven § 275.¹⁶⁸ Innvendingen gjør seg med andre ord for eksempel ikke gjeldende der tolkningen av uttrykket «arbeid i skipets tjeneste» varierer avhengig av om det er tale om ansvar overfor en medkontrahent, eller ansvar overfor en tredjeperson.

Men en slik varierende fortolkning av uttrykket «arbeid i skipets tjeneste» er heller ikke uproblematisk:

«Dette ville kreve at man *i hvert enkelt kontraktsforhold fortolker uttrykket «arbeide i skipets tjeneste» nettopp under hensyntagen til*

¹⁶⁶ Selvig (1968) s. 126.

¹⁶⁷ Selvig (1968) s. 128.

¹⁶⁸ Selvig (1968) s. 129.

omfanget av rederens forpliktelser etter den enkelte kontrakt, som presisert og utfylt etter almindelige regler. Å gi drøftelsen tilknytning til sjøl. § 8 [sjøloven § 151], vil i så fall bare være å ta en høyst unødvendig omvei frem til de momenter som i virkeligheten blir avgjørende [...]. Det kan også hevdes at relasjonsbestemt fortolkning av uttrykket «arbeide i skibets tjeneste» vil medføre at uttrykket mister alle sine konturer. Dette er uhensiktsmessig fra en terminologisk synsvinkel [...].¹⁶⁹

Disse innvendinger tilsier at uttrykket «noen transportøren svarer for» i sjøloven § 275 ikke bør anses som en henvisning til sjøloven § 151. Vi skal i neste punkt undersøke hvorvidt det er noe i lovens historikk, ord, eller forarbeider som likevel peker i retning av at uttrykket «noen transportøren svarer for» i sjøloven § 275 er en henvisning til sjøloven § 151.

3.3.3 Historikk. Lovtekst. Forarbeider

Under 3.3.1, har vi allerede sett at mange eldre juridiske fremstillinger viser til kretsen av personer som rederen svarer for etter sjøloven § 151 ved avgrensingen av personkretsen som transportøren svarer for etter sjøloven § 275. Dette synes i disse fremstillingene ikke å være særskilt begrunnet,¹⁷⁰ noe som kan virke overraskende gitt betenkelighetene som er fremhevet under 3.3.2. Det kan derfor spørres: Er det noe i lovens historikk, lovtekst, eller forarbeider som tilsa at kretsen av personer som transportøren svarer for etter sjøloven § 275 skal trekkes under en henvisning til sjøloven § 151?

Sjøfartsloven av 1893 slik denne opprinnelig var utformet, og lovens forarbeider trekker i begge retninger.

Sammenhengen mellom sjøfartsloven av 1893 §§ 7 og 8, slik disse lød ved lovens vedtakelse, tilsa at bestemmelsen om rederens ansvar i sjøfartsloven av 1893 § 8 bare ble gitt anvendelse for rederens ansvar i delikt:¹⁷¹ Sjøfartsloven av 1893 § 7 synes å omhandle rederens kontrakts-

¹⁶⁹ Selvig (1968) s. 129.

¹⁷⁰ Jf. Falkanger (1969) s. 239 som bemerker at «[t]eorien har i vid utstrekning uten videre antatt at sjøl. § 8 gjelder også i kontraktsforhold [...]».

¹⁷¹ Jf. Selvig (1968) s. 125.

ansvar, mens sjøfartsloven av 1893 § 8 omhandler deliktsansvaret.¹⁷² Forarbeidene til disse bestemmelsene kunne også tas til inntekt for dette standpunktet.¹⁷³

Men forarbeidene var ikke helt entydige. Uttalelser i forarbeidene til sjøfartsloven av 1893 kunne tyde på at bestemmelsen om rederens ansvar i sjøfartsloven av 1893 § 8, skulle anvendes også der det var spørsmål om ansvaret til en reder i egenskap av debitor i en fraktavtale: I tilknytning til sin drøftelse av ansvaret etter sjøfartsloven av 1893 § 8 drøftet Sjølovkommisjonen også visse spørsmål om rederens ansvar for lasteskader (dvs. ansvar i egenskap av debitor i en fraktavtale).¹⁷⁴

Forarbeidene til revisjonen i 1938 av reglene om befraktning i sjøfartsloven av 1893 taler derimot i sterkere grad for at personkretsen som transportøren svarer for ikke bestemmes ut ifra personkretsen som rederen svarer for.¹⁷⁵

Sjølovkommisjonens innstilling (1936) s. 45-46, nevner at brudd på bortfrakterens¹⁷⁶ forpliktelser kan medføre beskadigelse av godset, og

¹⁷² Sjøfartsloven av 1893 §7 lød slik: «Rederen hefter, forsaavidt ei annerledes i denne Lov bestemmes, personlig, det er med hele sin Formue, for de Forpligtelser, som han selv eller gjennom andre paadrager sig.

For fordringer, der opstaaer ved Skibsførerens Misligholdelse af Kontrakt, som er indgaaet af Rederen selv eller ifølge hans Fuldmagt, og hvis Opfyldelse hørte til Skibsførerens Pligter, saavel som for Forpligtelser, som Skibsførerens i denne sin Egenskab og ikke i Henhold til særlig Fuldmagt fra Rederen paatager sig, hefter Rederen alene med Skibsførmuen, det er med Skib og Fragt; dog er han altid personlig ansvarlig for Mandskabets Fordringer efter Hyre- og Tjenestekontrakter. Sidstnævnte Fordringer har derhos i Rederens Konkurbo samme Fortrinsret, som tilkommer Tjenestefolks Løn».

Sjøfartsloven av 1893 § 8 lød slik: «For Skade, der er foraarsaget af Skibsførerens eller nogen af Mandskabet ved Svig, Forsømmelse eller Uagtsomhed i Tjenesten, hefter Rederen med Skib og Fragt. Dette gælder ogsaa naar Skade paa samme Maade er forvoldt af nogen, som uden at høre til Skibsmandskabet udfører Arbeide i Skibets Tjeneste.

Hvad rederen saaledes kommer til at udrede, kan han kræve erstattet af den, som har voldt Skaden»

¹⁷³ I Sjølovkommisjonens innstilling (1890) nederst på side 21 er det tale om: «[...] Forpligtelse som Følge af Kontraktsbrud (§7 andet Punktum eller af egne forseelser udenfor Kontraktsforhold, § 8)».

¹⁷⁴ Se Sjølovkommisjonens innstilling (1890) s. 22 flg.

¹⁷⁵ Se Selvig (1968) s. 125-126.

¹⁷⁶ Uttrykket «transportør» ble ikke brukt i sjøfartsloven av 1893. Debitor i en avtale om

bortfrakteren vil «efter almindelige rettsregler bli erstatningspliktig, hvis skaden er forårsaket med forsett eller ved uaktsomhet av ham selv eller noen hvis medvirkning han benytter sig av til å opfylle sine forpliktelser». Videre på side 46: «Bestemmelsen [sjøfartsloven av 1893 § 118, nå sjøloven § 275] er ikke begrenset til skade som forårsakes ved feil eller forsømmelse i behandlingen av godset, men gjelder likeså vel når skaden er forårsaket ved feil eller forsømmelse i oppfyllelsen av bortfrakterens øvrige forpliktelser med hensyn til befordringen av godset». Her gjøres det henvisninger til *debitors forpliktelser*, og ikke til «arbeid i skipets tjeneste», eller til sjølovens bestemmelser om rederansvaret.

Videre ble begrepet «bortfrakter» i loven konsekvent holdt fra begrepet «reder»: «Der er også den grunn til å gjennomføre betegnelsen «bortfrakter» at lovens bestemmelser kommer til anvendelse på ham, hvad enten han er reder eller frembortfrakter, eller måskje hverken det ene eller det annet, fordi han har påtatt sig transportforpliktelser uten å eie skib eller å ha sikret seg skib til utførelse av transporten på den tid avtalen er inngått».

Ansvarssubjektene i reglene som nå finnes i sjøloven § 151 første ledd og § 275 ble med dette klart og tydelig holdt fra hverandre. Et slikt markert skille mellom et ansvarssubjekt som er ansvarlig på grunnlag av å ha påtatt seg transportforpliktelser, og et ansvarssubjekt som er ansvarlig på grunnlag av sin driftsherreposisjon (rederen), tilsier at fastleggelsen av kretsen av personer som ansvarssubjektet svarer for, primært bør skje ut ifra slutninger fra ansvaret til andre ansvarssubjekter i lignende posisjoner. For en transportør, som er ansvarlig på grunnlag av en transportavtale, vil det derfor i første omgang vær mer nærliggende å se på debtors ansvar for andre i andre grener av transportretten, og til kontraktsretten ellers.

Forarbeidene til innarbeidelsen av Haag-Visby-reglene i sjøfartsloven av 1893 gir noen holdepunkter for at personkretsen i sjøloven § 275 skulle bestemmes ut ifra personkretsen i sjøloven § 151.

Ordlyden i sjøfartsloven av 1893 § 122 første ledd (nå sjøloven § 282), slik denne lød etter innarbeidelsen av Haag-Visby-reglene i sjøloven, ga

stykkgodstransport falt inn under «bortfrakter»-begrepet.

bortfrakteren rett til å påberope seg sjøfartslovens bestemmelser om bortfrakterens innsigelser og grensene for hans ansvar, selv om kravet mot ham ikke hadde grunnlag i fraktavtalen. Det er annet ledd som er av interesse for oss. Denne fastslo at disse bestemmelsene om bortfrakterens innsigelser og grensene for hans ansvar «gjelder tilsvarende *for de som bortfrakteren svarer for etter § 233 [tidligere § 8, nå sjøloven § 151]*» (mine kursiver).

Men *bortfrakteren* svarer ikke for noen etter sjøloven § 151 med mindre han også er reder. Skulle bestemmelsen tas helt på ordet, ville det bare være *reder-bortfrakterens* folk som var beskyttet av innsigelsene og ansvarsgrensene til bortfrakteren, og ikke folkene til en bortfrakter som *ikke* var reder.

Det følger av forarbeidene til bestemmelsen, NOU 1972: 11 s. 18, at bestemmelsen «gjengir» Haag-Visby-reglene art 4. bis nr. 1-4. Men man valgte å gjøre tredjemenns beskyttelse videre enn det protokollen ga anvisning på:

«Annet ledd [i sjøfartsloven av 1893 § 122, nå sjøloven § 282] inneholder såkalt «Himalaya»-bestemmelse, hvoretter *bortfrakterens folk* kan påberope seg samme innsigelser og ansvarsgrenser som bortfrakteren om de blir saksøkt. [...] *i § 122 a har man funnet å burde la «Himalaya»-bestemmelsen gjelde generelt til fordel for «de som bortfrakteren svarer for»*. Protokollen bruker i den engelske tekst uttrykket «servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor)», mens den franske tekst bare har «Préposé». Den rette forståelsen må vel være at man etter protokollen ikke har noen plikt til å la beskyttelsen gjelde selvstendige næringsdrivende («independent contractor»), at denne plikt altså bare gjelder i forhold til underordnede («servant og agent»/«préposé»). For så vidt angår selvstendige næringsdrivende, må man stå fritt i nasjonal lovgivning; det kan ikke være konvensjonsstridig å la også dem nyte godt av «Himalaya»-klausulen» (mine kursiver).

Med bestemmelsen ønsket man altså å gi selvstendige næringsdrivende som er å anse som «bortfrakterens folk»/«de som bortfrakteren svarer

for» den samme beskyttelsen som bortfrakteren selv og hans underordnede. Det er derfor overraskende at lovgiver valgte å gjøre dette med en henvisning i sjøfartsloven av 1893 § 122 (nå sjøloven § 282) annet ledd til «de som bortfrakteren svarer for etter sjøfartsloven av 1893 § 233 [tidligere 8, nå sjøloven § 151]», jf. ordlyden. For emnets del er det interessante at bestemmelsen om rederansvaret i sjøloven § 151 (tidligere sjøfartsloven av 1893 § 233 og § 8) benyttes til å angi personene som kan påberope seg de samme innsigelsene og ansvarsgrensene som bortfrakteren, når meningen i følge forarbeidene har vært at disse skal kunne gjøres gjeldende av «bortfrakterens folk»/«de som bortfrakteren svarer for». Dette tilsier at det etter lovkonsipistenes syn var et sammenfall mellom de personene som *rederen* heftet for etter sjøfartsloven av 1893 § 233 (nå sjøloven § 151) første ledd, og personene som er å anse som *bortfrakterens folk*..

Et slikt syn på sammenfall mellom de personene som *rederen* hefter for etter sjøloven § 151 første ledd, og personene som transportøren hefter for etter sjøloven § 275, kommer òg til uttrykk i de tilsvarende *svenske forarbeidene*. I SOU 1972:10 uttales det på s. 47:

«Haagreglerna bygger på principen att bortfraktaren svarar för fel och försummelser av de anställda [...]. Hur vidsträckt den krets av anställda är, *för vilken bortfraktaren svarar*, kan ej avgöras annat än med ledning av nationell rätt. Vad svensk och annan nordisk sjörätt angår är problemet löst genom bestämmelsen i 8 § Sjöl, enligt vilken *redaren* är ansvarig för skada, som vållas av befälhavare, någon av besättningen eller lots genom fel eller försummelse i tjänsten liksom av någon som, utan att tillhöra besättningen, på grund av redares eller befälhavares uppdrag utför arbete i fartygets tjänst»(mine kursiver).

I sjøloven og forarbeidene til sjøloven, er det derimot lite som tyder på at personkretsen i sjøloven § 275 skal fastlegges ut ifra sjøloven § 151.

I sjøloven § 282, hvor sjøfartsloven av 1893 § 122 er videreført, er henvisningen til bestemmelsen om rederens ansvar for andre i delikt fjernet. Transportørens innsigelser og hans ansvarsgrenser gjelder etter

ordlyden tilsvarende når kravet rettes mot noen han «svarer for» dersom personen handlet i tjenesten eller for å fullføre oppdraget. I NOU 1993:36 s. 38 presiseres dette noe, ved å vise til at det er «ansatte eller andre kontraktshjelpere» som kan påberope seg sjøloven § 282.

Vi har også allerede sett på ordlyden og forarbeidene til sjøloven § 275. Heller ikke her er det noe som tyder på at uttrykket «noen transportøren svarer for» er en henvisning til bestemmelsen om rederens ansvar i delikt. Tvert imot, vi har sett hvordan forarbeidene til sjøloven § 275 peker på at transportørens «svarer for» personer han gjør bruk av ved utførelsen av befordringen, i samsvar med alminnelige kontraktsrettslige regler.¹⁷⁷

3.3.4 Sammenfatning

Rettskildebildet er ikke helt entydig, men den seneste utviklingen må tillegges størst vekt. Når det i lovtekst og forarbeider ikke lenger finnes en henvisning til sjøloven § 151, men derimot til kontraktsretten ellers, bør personkretsen som transportøren svarer for etter sjøloven § 275 ikke ukritisk knyttes opp mot kretsen av personer som rederen svarer for etter sjøloven § 151.

Dette harmonerer godt med de prinsipielle betraktninger som er gjort gjeldende under 3.3.2.

Men det må også erkjennes at det *kan* være nyttig å se hen til § 151; når rederens ansvar for feil fra verkstedets folk har vært behandlet i teorien, ville det føre for langt å *se bort* fra dette. Kjernen i 3.3.2 er at rederens deliktsansvar og transportørens kontraktsansvar i prinsippet er to forskjellige ansvarsgrunnlag, og at personkretsen som rederen svarer for i delikt ikke nødvendigvis er den samme personkretsen som transportøren svarer for. Dette utelukker ikke at tankestoffet som er utviklet vedrørende rederens ansvar i delikt har overføringsverdi for spørsmålet om transportørens lasteskadeansvar.

¹⁷⁷ Se 3.2.

3.4 Nordisk rettskildemateriale på sjørettens område

3.4.1 Innledning

I det følgende skal jeg undersøke rettskildematerialet fra de øvrige landene i det nordiske sjølovssamarbeidet. Som nevnt i kapittelets hovedinnledning har vi i rettspraksis fra Norden er to avgjørelser som tar for seg saksforhold som har likhetstrekk med avhandlingens problemstilling. I Norge har ikke problemstillingen vært oppe for domstolene.¹⁷⁸

I 3.4.2 gir en nærmere analyse av disse to dommene. Til slutt, vil jeg av hensyn til sammenhengen med punkt 3.2 kort vise at det ikke er noen forskjell av betydning mellom ordlyden og forarbeidene til lovgivningen i de øvrige nordiske landene i 3.4.3.

3.4.2 Rettspraksis fra de øvrige landene i det nordiske sjølovssamarbeidet

3.4.2.1 Danmark: «M/S Mercantico» U 1966 s. 529 (= ND 1966 s. 45)

I dommen inntatt i U 1966 s. 529 (= ND 1966 s. 45) var det spørsmål om ansvar for lasteskade. I premissene er det inntatt en rekke skriftlige erklæringer og vitneutsagn, uten at det er enkelt å danne seg et fullstendig bilde av hvilket saksforhold retten har bygget på. Dette er iallfall på det

¹⁷⁸ Rt. 1953 s. 35 (= ND 1954 s. 56) berører forholdet mellom *verkstedet* og *bortfrakteren*. Etter levering viste det seg at det nybygde skipet som verkstedet hadde levert til et rederi ikke var kontraktsmessig fordi det var hull i skroget som skyldtes mangelfulle sveisearbeider fra verkstedets folk. På grunn av hullene hadde vann lekket inn i skipet, og lekkasjen hadde skadet noe av lasten om bord. Da lasteieerne gjorde krav gjeldende mot rederiet, ble det innhentet sakkyndige uttalelser der det ble ansett som tvilsomt om rederiet ville få medhold ved domstolene dersom saken kom så langt. Rederiet inngikk derfor forlik med lasteieerne. Høyesterett kom til at verkstedet pliktet å betale erstatning til rederiet for følgene av manglene ved skipet – også for beløpet som kjøperen hadde betalt lasteieerne, retten uttalte: «Slik som saken foreligger for Høyesterett, kan jeg ikke se at det er noe holdepunkt for å konstatere at rederiet (eller Skuld) handlet uforsvarlig ved å gå med på forlik i de rettssaker som var reist. Det er også etter min mening en slik sammenheng mellom skrogfeilen og de utbetalinger som er foretatt i anledning av forliket og prosessene i København og New York, at verkstedet må være ansvarlig».

rene: Deler av lasten om bord i «M/S Mercantic» var beskadiget ved at olje hadde lekket ut gjennom et hull på et utluftningsrør. Skipet var bare noen måneder gammelt, men det var allerede konstatert lekkasje i ballastanlegget til skipet ved to tidligere anledninger. Partene var videre enige om at hullet på utluftningsrøret var en feil som kunne konstateres ved en alminnelig trykkprøve.

Saksøkeren, krevde erstatning for lasteskaden på grunnlag av den dagjeldende danske sjøfartsloven av 1892¹⁷⁹ § 118 og den danske konnossementloven¹⁸⁰ § 3, stk. 1, og § 4, stk. 2 p.

Den danske konnossementloven § 3, stk. 1 lød slik:

«Bortfragteren er forpligtet til, før Rejsen begynder, at sørge for:

- a. at Skibet er sødygtigt,
- b. at Skibet er tilstrækkelig bemanded, provianteret, og udrustet,
- c. at Lasterum, Køle- og Fryserum, og alle andre Dele af Skibet, hvor Gods lastes, er i behørig Stand til Modtagelse, Befordring og Bevaring af Godset»

§ 4, stk. 2 lød:

«Hverken Bortfragteren eller Skibet er ansvarlige for Beskadigelse eller Tab af Gods som Følge af:

[...]

p. Mangler ved Skibet, der ikke har kunnet opdages ved tilbørlig Opmærksomhed [...]

¹⁷⁹ Lov nr. 56 af 1 april 1892 med senere endringer.

¹⁸⁰ Lov nr. 150 af 7 maj 1937 med senere endringer. Den danske konnossementloven svarte til den norske konnossementloven. Som nevnt i 1.2.3.3, var det konnossementloven som gjennomførte Haag-reglene i nasjonal lovgivning før innarbeidelsen av Haag-Visby-reglene i sjøloven på 70-tallet.

Den saksøkte parten påsto seg frifunnet under henvisning til den danske konnossementloven § 4, stk. 2 p; det var tale om mangler ved skipet som ikke kunne oppdages ved tilbørlig oppmerksomhet.

Saksøkeren sin anførsel, var at lekkasjen skyldtes mangelfulle svei-sarbeider på utluftingsrøret, som kunne oppdages med tilbørlig oppmerksomhet, og at det i denne henseende var uten betydning om den manglende aktsomheten stammet fra rederiet, besetningen *eller byggeverftet*. Med andre ord, var verftet noen transportøren svarte for.

Det ble fra saksøktes side pekt på at det hverken var noe å bebreide kapteinen, eller skipets ansatte. Det dreide seg om et nytt skip, og en trykkprøve av utluftningsrøret var foretatt av verftet ved bygningen av skipet, under Veritas' oppsyn. Hullet på røret var ikke synlig, og det var praktisk umulig å foreta en etterkontroll av utluftningsrøret. Videre gjorde saksøkte gjeldende at rederiet *ikke* var ansvarlig for feil av byggeverftet, ettersom verftet ikke omfattes av den danske sjøfartslov av 1892 § 8 (om rederens ansvar i delikt, som svarer til sjøloven § 151), fordi «[...] kun de hjelpere, der er et naturlig led i rederinæringen, kan omfattes av ansvarsregelen i § 8, men ikke et værft, og i hvert fald under ingen omstændigheder, når det er tale om en nybygning», se s. 531 i dommen.¹⁸¹

Ut ifra partenes anførsler, *kunne* spørsmålet om bortfrakteren var ansvarlig for lasteskade som skyldtes verftets feil ha kommet på spissen, men spørsmålet ble ikke behandlet: Retten påla bortfrakteren ansvar for lasteskaden, men bygget ikke ansvaret på at bortfrakteren var ansvarlig for verftets feil. På side 531 uttaler retten:

«Retsforholdet må bedømmes efter konnossementsloven og må omfattes af § 3, stk. 1, og § 4, stk. 2 p; men selv om manglen i daglig tale måtte kunne betegnes som skjult, kan den dog ikke betegnes som en mangel ved skibet, der ikke har kunnet opdages ved tilbørlig opmærksomhed. Det må i denne henseende være uden betydning, om et hul på et rør vender ind imod skibssiden og derfor er mindre let at konstatere, eller det vender ind mod lastrummene, hvor det lettere kunne ses. Der er mellem parterne enighed om, at

¹⁸¹ Her ser vi et eksempel på at avgrensingen av transportørens ansvar ble gjort med en henvisning til bestemmelsen om rederens ansvar, sml. punkt 3.3.

fejlen kunne konstateres ved en almindelig trykprøve, og når rederiet vælger at stole på den af værftet i Bureau Veritas' nærværelse gennemførte trykprøve *uden selv at foretage en tilsvarende eller selv at overvære denne*, kan rederiet ikke blive fri for ansvar for skaden blot ved henvisning til, at fejlen skyldes værftet.

Hertil kommer, at rederiet i nærværende tilfælde havde ganske særlig anledning til at udvise påpasselighed, de 2 tidligere fundne lækager ved ballastanlægget måtte give anledning til at antage, at også andre svejsninger i rørsystemerne kunne være udført unøjagtigt» (min kursivering).

Den siterte uttalelsen fra Sø- og Handelsretten er ikke helt entydig.

At bortfrakteren ikke kan bli fri for ansvar under henvisning til at feilen skyldtes værftet «[...]når rederiet vælger at stole på den af værftet i Bureau Veritas' nærværelse gennemførte trykprøve *uden selv at foretage en tilsvarende*» tilsier at kravet om tilbørlig oppmerksomhet i oppdagelsen av «skjulte feil» for bortfrakteren var et krav om *selv å gjennomføre trykkprøver* – iallfall når bortfrakteren hadde «ganske særlig anledning til at udvise påpasselighed» på grunn av tidligere lekkasjer.

At bortfrakteren ikke kan bli fri for ansvar under henvisning til at feilen skyldtes værftet «[...]når rederiet vælger at stole på den af værftet i Bureau Veritas' nærværelse gennemførte trykprøve *uden [...] selv at overvære denne*» er et noe annerledes krav til tilbørlig oppmerksomhet, ettersom kravet her ikke er et krav til selv å gjennomføre trykkprøver, men et krav om *selv å holde oppsyn med trykkprøvene*.

Det kan spørres om det var *kombinasjonen* av disse forhold som medførte at bortfrakteren ikke hadde opptrådt med den tilstrekkelige aktsomhet, eller om hvert av forholdene alene var ansvarsbetingende. For eksempel – hadde resultatet blitt det samme om bortfrakteren, eller en representant for ham hadde vært til stede under trykkprøvene? Trolig er poenget at lekkasjen hadde vært oppdaget dersom trykkprøve hadde vært foretatt av bortfrakteren, *eller* dersom bortfrakteren hadde holdt oppsyn med trykkprøvene.

For vårt vedkommende, er det av betydning at det uavhengig av til-

nærmingsmåte, så bygget Sø- og Handelsretten ansvaret på *bortfrakterens egen adferd*. Det ble derfor ikke aktuelt å ta stilling til om bortfrakteren var ansvarlig for feil fra verftets side.¹⁸² Dommen gir veiledning ved spørsmål om kravene som stilles til bortfrakterens adferd, men gir – slik jeg ser det – ikke særlig med veiledning ved avgjørelsen av hvilke personer transportøren identifiseres med.¹⁸³

3.4.2.2 Finland: «M/S Tuulikki» ND 1979 s. 383

I ND 1979 s. 383 er det inntatt en avgjørelse av Högsta domstolen i Finland. Gjennom et certeparti hadde et rederi, eieren av skipet «M/S Tuulikki», påtatt seg å transportere trevarer fra Kotka til Haifa. Underveis i transporten begynte «M/S Tuulikki» å ta inn vann, og søkte derfor nødhavn i Kristiansand. Det ble her konstatert at lasten var skadet på grunn av lekkasjen. Forsikringsselskapet som hadde dekket lastemotakerens tap krevde tapet erstattet av rederiet.

Ved sin avgjørelse av 2. desember 1974 frifant Helsingfors rådstuvurätt rederiet. I ND 1979 s. 383, blir det faktum som Helsingfors rådstuvurätt la til grunn referert til på side 384:

«Vidare har RR:n funnit utrett, att det haveri som drabbat Tuulikki förorsakats av att vatten genom trycket från den hårda sjögången trängt in genom en avloppsventil på fartygets mellandäck sedan ventilens lock lossnat till följd av att en skruv gått av. Den ursprungliga orsaken till att skruven gått av var att den dragits till alltför hårt på Valmet Oy:s varv i samband med klassificeringen i mars 1968 och att Tulikki i maj 1969 stött samman med motorfartyget Kaszuby medan fartyget legat sida vid sida på öppna havet för överföring av last och det vattentryck härefter utsatts för under resan».

¹⁸² Til sammenligning, var saksforholdet i *The Muncaster Castle* slik at transportøren selv hadde utvist tilstrekkelig aktsomhet. Transportøren hadde bl.a. hatt en representant til stede under arbeidet til verftet, og mekanikerens feil kunne ikke oppdages i ettertid. En annen forskjell mellom saksforholdene er at det i U 1966 s. 529 er tale om et nybygg.

¹⁸³ Pedersen (2008) s. 562-563 uttaler at dommen omhandler et tilfelle der «[...]en transportør først og fremmest blev pålagt ansvaret på godset, fordi skibsværftet havde begået en fejl ved bygningen av skibet». Som fremgår av min analyse, synes jeg ikke denne forståelsen er helt treffende.

Dette forhold medførte i følge Helsingfors rådstuvurätt ikke ansvar for rederiet:

«Även om Tuulikki sålunda inte kunde anses ha varit sjövärdig då fartyget avgick från Kotka för ifrågavarande resa, hade rederiet dock visat att varken rederiet, befälhavaren eller företrädare för klassificeringsanstalten haft möjlighet att upptäcka det fel som inträffat när ventilskruvarna dragits åt eller, på grund av ventilernas belägenhet under shelterdeck, det brott i skruvarna som sedermera uppkommit. Därför och då rederiet visat att undersökningen av Tuulikkis sjövarlighet före resans början utförts med tillbörlig omsorg och bortfraktaren enligt i Norden rådande rättsuppfattning inte kunde vara ansvarig för ett svårupptäckt miistag [sic] som drabbat arbetstagare på varv vid arbete på et känt varv som stod under klassificeringssällskaps övervakning, har RR:n med stöd av 4 § 1 mom. lagen i anledning av Finlands tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement förkastat käromålet [...]»

Andreinstansen, Helsingfors hovrätt avsa dom av 15. desember 1976, men endret ikke på rådstuvurättens avgjørelse. I ND 1983 s. 383 refereres det på side 385 fra hovrättens dom: Skadene etter kollisjonen med «Kaszuby» ble reparert på et verft, under overvåkning av en inspektør fra et klas-sifiseringsselskap. Ved gjennomføringen av reparasjonene ble det ikke funnet noen grunn til å undersøke ventilene nærmere, og ventilene, som ble brukt kontinuerlig, hadde heller ikke noen tegn til ytre skade som kunne gi grunn til en grundigere undersøkelse enn vanlig før skipet påbegynte reisen fra Kotka. På grunn a disse forhold, og under henvisning til rådstuvurätten sin begrunnelse, fant ikke hovrätten noen grunn til å endre på rådstuvurättens avgjørelse.

Högsta domstolen i Finland fant i sin avgjørelse av 30. januar 1979 ikke å kunne innvilge «fullföljdtilstand».

Det er med dette dermed ikke sagt at Högsta domstolen i Finland på alle punkter tiltrer hovrättens begrunnelse. I finsk prosessrett, var det fra 1955 innført en silingsordning, slik at den som ønsket å overprøve en dom av hovrätten måtte begjære «fullföljdstillstand» hos Högsta

domstolen.¹⁸⁴ Slik «fullföljdstillstand» kunne innvilges av tre grunner: endringsdispensasjon, interessedispensasjon og prejudikatsdispensasjon.¹⁸⁵ I finsk prosessrettslig teori fra denne tiden, er det bemerket:

«Når HD ved handläggning av tillståndsökan kommer till att det icke förekommer anledning till ändring i det slut, vartill HovR kommit, innebär detta icke, att HD tillika skulle godkänna HovR:s domsmotivering. Huruvida HD beträffande domskälen intagit en annan ståndpunkt än HovR framgår icke av det beslut, varigenom HD förkastar tillståndsökan».¹⁸⁶

Innholdet i referatet av *premissene* til rådstuvurätten og hovrätten, inntatt i ND 1979 s. 383, bør derfor ikke tillegges Högsta domstolen i Finland. Samtidig kan det kanskje hevdes at det ville være nærliggende at Högsta domstolen i Finland tok saken opp til behandling hvis underrettens lovanvendelse var feilaktig.

Begrunnelsen hovrättens dom, som viste til rådstuvurätten, kan deles opp. *Etter* kollisjonen med «Kaszuby», kunne ikke hovrätten se at det var begått noen feil når skipets ventiler ikke ble undersøkt mer inngående. *Før* kollisjonen med «Kaszuby», hadde rederiet også utvist tilstrekkelig aktsomhet: For det første, fordi hverken rederiet, befalhavere, eller klassifiseringsselskapet hadde mulighet til å oppdage at skruene ble skrudd for hardt til, eller skaden som på grunn av dette senere oppsto på skruene. Det kan spørres om det i dette ligger at rederiet ville ha svart for klassifiseringsselskapets folk dersom de hadde hatt mulighet til å oppdage feilen. For det andre, fordi bortfrakteren *i følge den rådende rettsoppfatningen i Norden ikke kunne være ansvarlig for en feil begått av*

¹⁸⁴ Tirkkonen (1966) s. 268

¹⁸⁵ For nærmere forklaring, se Tirkkonen (1966) s. 268: Endringsdispensasjon skulle innvilges dersom det var anledning til å endre resultatet i hovrättens dom, eller om det ellers, med hensyn til sakens beskaffenhet forelå grunn til å ta denne opp til prøving. Interessedispensasjon skulle innvilges dersom parten kunne vise at «ändringssökande är för honom av synnerlig vikt utöver det ifrågavarande målet». Prejudikatsdispensasjon skulle innvilges dersom det av hensyn til lovens anvendelse i andre lignende saker var av betydning at högsta domstolen avgjorde den aktuelle saken.

¹⁸⁶ Tirkkonen (1966) s. 272 note 33c.

arbeidstakere ved arbeid på et kjent verft under klassifiseringsselskapets overvåkning. I dette ligger det at bortfrakteren ikke kunne identifiseres med feil begått av verftets ansatte, og at han ikke var ansvarlig når valget av verft hadde vært aktsomt og den ansattes feil heller ikke burde ha vært oppdaget under overvåkingen.

ND 1979 s. 383 kan tas til inntekt for å komme til det resultat at en transportør ikke er ansvarlig for feil begått av ansatte i et verft ved reparasjoner, klassetester o.l. såfremt transportøren hat truffet et aktsomt valg av verft, og har holdt tilstrekkelig oppsyn og kontroll med arbeidet. Premissene gir støtte til oppfatningen at transportøren må treffe et aktsomt valg av verft, og må holde et aktsomt tilsyn med arbeidet i verftet, men så lenge han gjør dette, så svarer han ikke for feilaktig arbeidsutførelse av verftets folk.

Det kan spørres om begrunnelsen som gis for at bortfrakter ikke var ansvarlig for feilen begått av verftets ansatte, slik den er referert i ND 1979 s. 383, fortjente en noe bredere behandling.¹⁸⁷ I nordisk teori fra tiden før avgjørelsen hadde Carl-Gustav Björkelund tatt til orde for den motsatte løsningen i to juridiske arbeider, som vi skal se nærmere på i 3.5.¹⁸⁸ I lys av disse arbeider kan det spørres om en lakonisk henvisning til «den rådende rettsoppfatningen i Norden» er en fullgod begrunnelse for det standpunkt at bortfrakteren ikke var ansvarlig for feilen begått av en av de ansatte i verftet. Vi så i *The Muncaster Castle* at gode grunner kan anføres for begge løsninger.

3.4.3 Kort om språkforskjellene i lovgivningen fra landene i det nordiske sjølovssamarbeidet

Ordlyden til bestemmelsene som svarer til sjøloven §§ 262, 275 og 276 i de øvrige nordiske landene, avdekker noen språklige forskjeller mellom dansk og norsk lovgivning på den ene siden, og svensk og finsk lovgivning

¹⁸⁷ Jeg har forsøkt å oppdrive Helsingfors rådstuvurätts avgjørelse av 2. desember 1974 og Helsingfors hovrätts dom av 15. desember 1976. Disse foreligger bare på finsk, og jeg har derfor ikke hatt anledning til å sette meg nærmere inn i domspremissene.

¹⁸⁸ Se Björkelund (1970) s. 270 flg. og Björkelund (1966) s. 181 flg.

på den andre siden.¹⁸⁹ I forarbeidene til bestemmelsene, finnes det ikke noe som tilsier at man med ordvalget i den svenske og finske loven forsøkte å gi en nærmere presisering av transportørens plikt til å sørge for at skipet er sjødyktig eller hans ansvar for sjødyktighetsmangler ved reisens begynnelse.¹⁹⁰ Ser man dette i sammenheng med hensynet til nordisk rettsenhet, som også i forarbeidene til disse lovene fremheves,¹⁹¹ skulle dette bety at det – for norsk retts vedkommende – er liten veiledning å hente i at ordlyden i den svenske og den finske loven bruker andre uttrykk enn ordlyden i den norske og den danske loven. Ulikheten skyldes bare språklige forskjeller.

3.4.4 Sammenfatning

Etter mitt syn er det blant de nordiske dommene som har vært løftet frem, bare den finske avgjørelsen inntatt i ND 1979 s. 383 som direkte berører avhandlingens problemstilling. Denne kan tas til inntekt for at transportøren ikke er ansvarlig for feilaktig arbeidsutførelse av de ansatte på et verft som har utført reparasjoner, kontroller o.l. på skipet, så lenge transportøren har vært aktsom i sitt valg av verft og i sitt tilsyn med arbeidet. Premissene til dommen inntatt i U 1966 s. 529 (= ND 1966 s. 45) inneholder ingen uttalelser om problemstillingen, og kan derfor etter

¹⁸⁹ Ordlyden til bestemmelsene som svarer til sjøloven § 275 om transportørens lasteskadeansvar, er lik i alle landene. Den danske sjøloven – Lov nr. 170 af 16 marts 1994 med senere endringer – er som nevnt språklig lik den norske på alle de relevante punktene. I Sverige og Finland er det noen språklige forskjeller. I den svenske sjøloven – Sjölag (1994:1009) – 13. kapittel, 12 § annet ledd, som svarer til sjøloven § 262, heter det: «Transportören skall se till att det fartyg som används för transporten är sjövärdigt [...]». Tilsvarende ordlyd benyttes i den finske sjøloven – Sjölag 15.7.1994/647 – kapittel 13, 12 § annet ledd. Og i den svenske sjølovens 13. kapittel 26 §, som svarer til sjøloven § 276, er transportøren – uansett unntakene for nautisk feil og brann – ansvarlig for skade som følge av at han eller noen han svarer for «har brustit i tillbörlig omsorg när det gällt att göra fartyget sjövärdigt före resans början». Den samme ordlyden benyttes i den finske sjøloven kapittel 13, 26 § annet ledd.

¹⁹⁰ Fra Sverige, se Prop. 1993/94:195 s. 224 og 239, SOU 1990:13 s. 136 og 149, SOU 1972:10 s. 59–60, Prop. 1973:137 s. 114 og 118 og SOU 1936:17 s.57-58, 286 og 291. Fra Finland, se RP 62/94 s. 38 og 45, Befordran av gods til sjöss s. 52 og 67 og Regeringens proposition til Riksdagen med förslag till lag om ändring av sjölagen s. 7-9.

¹⁹¹ Jf. Prop. 1993/94:195 s. 132 og 148 og SOU 1990:13 s. 70, og RP 62/94 s. 1 og Befordran av gods til sjöss s. 2.

mitt skjønn ikke tas til inntekt for en bestemt løsning på avhandlingens problemstilling.

3.5 Diskusjoner i juridisk teori på sjørettens område vedrørende avhandlingens problemstilling

3.5.1 Innledning

Som allerede nevnt i avhandlingens hovedinnledning, er det i norsk teori antydnet at transportøren etter skandinavisk rett ikke vil svare for den feilaktige arbeidsutførelsen av de ansatte på reparasjonsverft, under henvisning til ND 1979 s. 383.¹⁹² Det samme blir gjort i dansk teori, men her har U 1966 s. 529 (= ND 1966 s. 45), gjennomgått under 3.4.2.1, også spilt en rolle.¹⁹³ Andre forfattere har pekt på at problemstillingen er et diskutabelt tilfelle, uten at noen bestemt standpunkt til problemstillingen blir inntatt.¹⁹⁴

Som jeg skisserte i kapittelets hovedinnledning, er problematikken også diskutert i større bredde av enkelte forfattere. Det er denne diskusjonen som skal behandles i det følgende. Jeg vil analysere de motstående synspunktene som har vært trukket frem i juridisk teori på sjørettens område. Disse synspunktene har klare likhetstrekk med de som ble gjort gjeldende i *The Muncaster Castle*.

I 3.5.2 tar jeg for meg betraktningen om at en reder bare svarer for

¹⁹² Se Falkanger (2010) s. 267, jeg har sitert uttalelsen i punkt 1.1.

¹⁹³ Jf. Rosenmeyer (1975) s. 178-179 som uttaler: «Det ser ud som om danske domstole også er strenge med rederne i disse henseende. Ordene i [konnossementloven] § 4, 1. gives en bred betydning, når det drejer sig om folk i tjenesten, jfr. ND 66/45 SH, som dog klart bygger ansvaret på uagtsomhed» og Pedersen (2008) s. 562-563 som viser til norsk teori og antydningen om at saksforholdet i *The Muncaster Castle* ville bli løst annerledes etter skandinavisk rett, før han henviser til U 1966 s. 529 (= ND 1966 s. 45) «[...] hvor en transportør først og fremmest blev pålagt ansvaret på godset, fordi skibsværftet havde begået en fejl ved bygningen av skibet». Pedersen føyer til: «Desuden kan det næppe udelukkes, at et princip svarende til den udtrykkelige regel om fragtførerens ansvar for køretøjet i CMR-lovens § 24, stk. 3, kan have en vis vejledende betydning ved fastlæggelsen af transportørens ansvar for skibet».

¹⁹⁴ Se Hellner (2015) s. 183-184, Blom (1985) s. 36-37, Grönfors (1982) s. 156 og Selvig (1968) s. 113.

det som inngår i «typisk rederivirksomhet», og som er anført som begrunnelse for at transportøren ikke svarer for feil av ansatte på et verft som utfører reparasjoner, kontroller o.l. på skipet. I 3.5.3 tar jeg for meg innvendingene som er gjort mot denne betraktning, og løsningen som har blitt lansert som alternativ.

3.5.2 Om «typisk rederivirksomhet»-betraktningen i nordisk litteratur

Som vi allerede har sett i kapittelets hovedinnledning, hadde det i teorien fra tiden før *The Muncaster Castle* vært drøftet om rederen, i medhold av sjølovens regler om rederens ansvar i delikt for andre personer, svarte for skade som skyldtes uaktsomhet av de ansatte hos bygge- eller reparasjonsverftet o.l.

Johs. Jantzen gir i *Rederansvar og sjøpant* en fremstilling over hvilke personer som utfører «arbeid i skipets tjeneste» etter sjøfartsloven av 1893 § 8, og som rederen svarer for. Som nevnt er en tilsvarende bestemmelse nå å finne i sjøloven § 151.¹⁹⁵ Jantzen uttaler i denne forbindelse at «[d]en mann, som kommer om bord og utfører reparasjoner for et verksted, der har påtatt seg arbeidet, er i verkstedets og ikke i rederens tjeneste. Han er ansatt i en bedrift, som må bære sitt eget ansvar og risiko».¹⁹⁶ Rederen ville, som en forlengelse av denne betraktningen, heller ikke etter Jantzens syn ha heftet for feil av reparasjonsverftet. Som begrunnelse for dette fremheves det:

«Enhver bedrift får svare for sig selv og sine folk overensstemmende med lov og praksis. Der kan ikke anføres nogen grunn for at en reder skal svare for andre bedrifters feil og synder. Dette prinsipp om enhver selvstendig bedrifts eget ansvar for det arbeide, der sorterer under den, er også en naturlig følge av at det er bedriftsherren som ansetter og lønner sine folk, og som har tilsyn med sitt eget materiale».¹⁹⁷

¹⁹⁵ Se nærmere om denne bestemmelsen i 3.3.

¹⁹⁶ Jantzen (1930) s. 14.

¹⁹⁷ Jantzen (1930) s. 14-15. Det må bemerkes at Jantzen var av den oppfatning at ansvaret i *kontrakt* strakk lenger enn ansvaret i delikt, jf. Jantzen (1930) s. 15 hvor han uttaler:

Som vi har sett, inntar også Sjur Brækhus tilsvarende standpunkt i *Rederens husbondsansvar* – Bygge- og reparasjonsverftets folk var ikke noen som utførte «arbeid i skipets tjeneste», og som rederen svarte for:

«Rederen må i en rekke tilfelle benytte tekniske eksperter av forskjellig slag: Det mekaniske verksted som bygger eller reparerer skipet, klassifiseringselskapet som kontrollerer det, de firmaer som leverer, installerer og kontrollerer spesialutstyr som radiostasjon, ekkolodd, radar o.l. En feil begått av en av disse hjelpere kan meget vel tenkes å føre til at tredjemann lider skade. Verkstedets folk forsømmer f. eks. å feste en bolt forsvarlig, slik at den etter noen tid rystes løs, hvorved reverseringsmaskineriet svikter og en kollisjon blir følgen. Kan rederen i tilfelle pålegges ansvar etter sjøl. § 8 [nå § 151]?

Svaret må utvilsomt bli benektende. Det dreier seg om hjelpevirksomhet, som nok er nødvendig for skipsfarten, men som ikke selv kan sies å være et ledd i rederinæringen, og som etter de synsmåter som er gjort gjeldende under 2. d ovenfor, derfor ikke omfattes av § 8 [nå § 151].¹⁹⁸

De synsmåter som Brækhus viser til i det ovenfor siterte avsnittet («[...] de synsmåter som er gjort gjeldende under 2. d [...]»), er en del av en bredere drøftelse om arten av den hjelp som må ytes for at personen skal kunne anses som en som utfører «arbeid i skipets tjeneste». For at rederen skal svare for personen, måtte arbeidet etter Brækhus' oppfatning – som vi allerede har sett under 3.1 – inngå som et ledd i den typiske rederivirksomhet:

«Det er almindelig og et visstnok overalt anerkjent prinsipp, at den som påtar sig visse forpliktelse og til opfyllelsen av dem må bruke fremmed hjelp, blir ansvarlig som for sine egne handlinger og eget materiale. Derfor er det en selvfølge, at rederen må hefte for skade eller tap, som godset om bord lider ved en feil eller forseelse av [...] verkstedets [...] folk» (mine kursiver). Etter mitt skjønn viser denne uttalelsen at begrundelsen som Jantzen ga for at rederen i delikt ikke svarte for verkstedets folk («[et] prinsipp om enhver selvstendig bedrifts eget ansvar for det arbeide, der sorterer under den») ikke var tiltenkt som en avgrensning av transportørens ansvar for andre i kontrakt.

¹⁹⁸ Brækhus (1953) s. 32.

«[...] vårt grunnleggende risikosynspunkt viser veien: Rederen bør hefte for alle hjelpere i den typiske skipsfartsvirksomheten [...]. Rederen bør derimot ikke hefte for hjelpere hvis oppgave og arbeid ikke kan sies å ligge innenfor det en kan karakterisere som rederi-næring – jeg tenker her bl. a. på teknisk assistanse av forskjellig art som er nødvendig for skipsfarten, men som selv ikke kan betraktes som et integrerende ledd i denne».¹⁹⁹

Det «risikosynspunktet» som det vises til, er utviklet som en del av de rettspolitiske betraktninger på s. 8-13 i hans bok. De rettspolitiske betraktningene tar utgangspunkt i at erstatningsreglene forfølger et dobbelt formål.²⁰⁰ De skal virke preventivt og «overføre tapet ved de skader som tross alt skjer, fra den skadelidte til den eller dem som på grunn av utvist skyld eller andre forhold er nærmere til å bære det».²⁰¹

Først drøftes prevensjonshensynet. Rederens culpa-ansvar for uakt-somt valg av og tilsyn med sine folk ga allerede «adskillig preventiv virkning», og etter Brækhus' syn var det en del momenter som tydet på at prevensjonshensynet i liten grad ble ytterligere forsterket av «husbondsansavaret».²⁰² Rederen har uansett selv en interesse av å velge kvalifiserte folk, ettersom også hans eiendom kan bli skadet, og «her som på andre felter [vil] erstatningsreglenes preventive funksjon bli motvirket av ansvarsforsikringen».²⁰³ Men særlig *de kommersielle feilene* kunne bli unngått med et husbondsansvar: «Hvis befrakteren eller hans assurandører alltid måtte bære tapet ved lasteskader, ville det sannsynligvis bli langt mer slurv og likegyldighet ved lastebehandlingen enn tilfellet er nå».²⁰⁴ Brækhus konkluderer med at prevensjonshensynet gir en viss støtte til en regel om at rederen er ansvarlig for de som utfører arbeid i skipets tjeneste.²⁰⁵

Ettersom prevensjonstanken bare gir en begrenset støtte til «hus-

¹⁹⁹ Brækhus (1953) s. 22-23.

²⁰⁰ Brækhus (1953) s. 8.

²⁰¹ Brækhus (1953) s. 8-9.

²⁰² Brækhus (1953) s. 10.

²⁰³ Brækhus (1953) s. 10.

²⁰⁴ Brækhus (1953) s. 11.

²⁰⁵ Brækhus (1953) s. 11.

bondsansvaret», rettes blikket til «den annen hovedtanke bak erstatningsreglene: at tapet skal flyttes over til den som er nærmest til å bære det».²⁰⁶ Det dreier seg om en *risikobetraktning*: Når tapet er skjedd, må det plasseres et sted – hvilken part er det mest rimelig å plassere tapet hos? Brækhus påpeker at:

«Det er bedriften – skipet og transportvirksomheten – som er det dominerende trekk i bildet. Folkenes feil er bare en utløsende faktor, og det er en faktor som – sett under en videre synsvinkel – er nødvendig forbundet med rederibedriften. Risikoen for at det voldes skade som følge av uaktsom opptreden fra folkenes side, er etter dette en bedriftsrisiko som bedriften, rederiet, bør bære. [...]

Betraktninger av denne art er vel kjent fra andre deler av erstatningsretten; de anføres også til forsvar for det helt objektive bedriftsansvar. Man kan ikke si at de er riktige eller uriktige – de er mer uttrykk for et rimelighetspostulat enn resultat av et logisk resonnement. Dermed er det ikke sagt at betraktningene er uten verdi. Tvert om, de gir antageligvis den beste sammenfatning og derved forklaring på de positive regler vi har om husbondsansvaret, og kan derfor også gi veiledning ved den videre utbygning av reglene».²⁰⁷

Som vi så under punkt 3.3, var det ikke uvanlig at spørsmålet om hvilke personer transportøren svarer for etter reglene om lasteskadeansvar ble drøftet under henvisning til reglene om rederens ansvar for andre i delikt. Sjur Brækhus i *Rederens husbondsansvar* har av andre blitt forstått slik at hans drøftelse av sjøfartsloven av 1893 § 8 – nå sjøloven § 151 – ikke bare tok sikte på å fastlegge ansvaret for andre i delikt, men også i kontrakt.²⁰⁸

Når *The Muncaster Castle* aktualiserte en diskusjon av avhandlingens problemstilling, ble Brækhus' synspunkter fremført til støtte for at man etter nordisk rett ikke ville komme til det samme resultatet som House

²⁰⁶ Brækhus (1953) s. 11.

²⁰⁷ Brækhus (1953) s. 12.

²⁰⁸ Jf. Selvig (1968) s. 124 note 156 og Falkanger (1969) s. 239.

of Lords. I en analyse av *The Muncaster Castle* uttaler Olof Riska:

«On the other hand, it is important to remember that the Hague Rules apply to the sea transport business which the shipowner is carrying out, or to the shipping business in general, and that it seems arbitrary to extend the rules to such activities which fall outside the typical shipping, as for instance the very technical activities of constructing machinery or producing electronic equipment. Similarly, repairs to a ship have long been a very technical procedure, and I think BRÆKHUS has good ground for his argument that repairs to a ship must be described as an auxiliary activity from the point of view of the shipping business».²⁰⁹

Som vi skal se i 4.3 har Brækhus' synspunkt også benyttet under drøftelse av den tilsvarende problemstillingen på luftrettens område, vedrørende fraktførerens ansvar for feil begått av selvstendige oppdragsmottagere ved reparasjon eller vedlikehold av luftfartøyet.²¹⁰

Etter mitt syn viser gjennomgangen av Brækhus' standpunkt at denne bygger på betraktning at det er *rimelig* at rederen svarer for skade som skyldes uaktsomhet fra personer som inngår i rederens virksomhet, og at reparasjonsvervft o.l. ikke inngår i rederens virksomhet.

Rederen kan også tenkes å bli holdt ansvarlig for skade på ulovfestet objektivt grunnlag.²¹¹ Hvor langt et slikt ansvar rekker er i dag ikke helt avklart, og temaet er nokså komplekst. Objektivt ansvar ved skipssammenstøt er utelukket.²¹² Men rederen har for eksempel blitt pålagt ansvar på objektivt grunnlag for der reverseringsmaskineriet sviktet og skipet skadet landinstallasjoner.²¹³ Det sentrale for vårt vedkommende er, som vi har sett, at argumentene til Brækhus vedrørende sjøloven § 151 senere er brukt i diskusjonen av avhandlingens problemstilling. Men at rederen i medhold av det

²⁰⁹ Riska (1967) s. 102.

²¹⁰ Jf. Lødrup (1997) s 185, som er av den oppfatning at større reparasjonsarbeider inngår i normal luftfartsvirksomhet.

²¹¹ Se nærmere Falkanger (2010) s. 147-148.

²¹² Jf. sjøloven § 162 og Rt. 1971 s. 843 (= ND 1971 s. 36).

²¹³ Jf. Rt. 1921 s. 519 (= ND 1921 s. 401) og Rt. 1952 s. 1170 (= ND 1952 s. 320).

ulovfestede objektive ansvaret kan bli holdt ansvarlig for svikt i skipets maskineri – en svikt som kanskje skyldes feil av de ansatte i et bygge- eller reparasjonsverft – tyder kanskje på at spørsmålet om hva som er den mest «rimelige» risikoplasseringen ikke er helt opplagt. Det ulovfestede objektive ansvaret bygger nettopp i stor grad på slike risikobetraktninger.²¹⁴

De rimelighetsbetraktningene som er fremhevet av Brækhus svarer i stor utstrekning til de som ble fremmet av Court of Appeal i *The Muncaster Castle*.²¹⁵ Det er interessant å se at «normal rederivirksomhet»-synspunktet og «ordinary course of business»-synspunktet til Court of Appeal kan gjøres gjeldende både for ansvaret i og utenfor kontrakt.²¹⁶ Vi skal i det følgende se at dette synspunktet også i Norden har blitt konfrontert.

3.5.3 Innvendinger mot «typisk rederivirksomhet»-betraktningen, og det lanserte alternativet

I litteraturen har Carl-Gustav Björkelund i to arbeider inntatt det standpunkt at transportøren svarer for lasteskade som skyldes feil av ansatte på et verft som utfører reparasjoner o.l. på skipet.²¹⁷ Her skiller det mellom de tilfeller som er underlagt den svenske konnossementloven²¹⁸, og de tilfellene som er underlagt den svenske sjøfartsloven av 1891²¹⁹, men standpunktet er det samme for begge tilfellene. Begge disse lovene er nå opphevet og videreført i den svenske sjøloven.

I *Redarens ansvar för självstaändiga medhjälpare* fremholder Björkelund at hverken ordlyd eller forarbeider i svenske konnossementloven gir noen indikasjoner hvorvidt transportøren svarer for lasteskade som

²¹⁴ Jf. Falkanger (2010) s. 148 og Lødrup (2009) s. 289.

²¹⁵ Se nærmere 2.4.3.1.

²¹⁶ Court of Appeal pekte på saker fra engelsk delikterstatningsrett som viste hvordan «[...] there may be some circumstances in which the obligation to take reasonable care or exercise due diligence may be discharged by placing dependence upon experts or those possessed of technical skill», se 2.4.3.1.

²¹⁷ Se Björkelund (1970) s. 174 flg og Björkelund (1966) s. 270 flg.

²¹⁸ Lag om konnossement (1936:277).

²¹⁹ Sjölagen (1891:35 s. 1).

skyldes feil fra de ansatte på reparasjonsverftet.²²⁰ Heller ikke bestemmelsene om transportørens sjødyktighetsforpliktelse og -ansvar i den svenske sjøfartsloven av 1891 gir ham veiledning. Videre undersøker han den svenske sjøfartsloven av 1891, 8 § (som svarer til sjøloven § 151), og begrunnelsen som gis for at rederen etter denne bestemmelsen ikke svarer for skade som skyldes feil fra de ansatte på verft. Björkelund er skeptisk til å bygge på Brækhus' standpunkt:

«BRÆKHUS menar härvidlag, att även hjälpare, som är självständiga näringsidkare faller in under paragrafen. Dock menar han inte, att en redare ska svara för alla självständiga medhjälpare utan bara för sådana, som utför ett arbete, som ingår i den typiska rederiverksamheten, i vilken tekniska hjälparens arbeten inte anses ingå. Mot denna tankegång kan anföras: vad är rederinäring? Är det något absolut bestämt? Om nybygge inte ingår i rederinäringen, ingår då inte heller reparationsarbeten däri? Kanske blir svaret härpå, att större reparationsarbete inte ingår i rederinäringen utan bara mindre – men var ska då gränsen dragas? Eller, om svaret blir, att en redare aldrig svarar för verkstads reparationsfel, ska då lastägarrens rätt till skadestånd bli beroande av om redaren låtit reparationen utföras av en verkstad, för vars arbete han ej svarar, eller av eget folk, för vilkas fel han svarar?».²²¹

Vi ser her at Björkelund gjør noen av de samme innvendingene mot Brækhus' «rederinäring»-synspunkt som House of Lords gjorde til Court of Appeals «ordinary course of business»-synspunkt, jf. punkt 2.4.3.2 over.

Ettersom hverken bestemmelsene i konnossementloven eller sjøfartsloven av 1891 gir veiledning fremholdes:

«Om nu en lösning av spørsmålet ej står att finna i själva lagen, ej heller i dess förarbeten eller i kompletterande sjölagen, och slutligen någon vägledning ej heller står att finna i nordisk praxis, vilken väg ska man då gå för att erhålla en lösning? Svaret blir, att därest

²²⁰ Björkelund (1966) s. 271-273 .

²²¹ Björkelund (1966) s. 274.

allmänna rättsprinsiper i Norden ej är stridande häremot, så måste utländsk – och då särskilt anglo-sachsisk – praxis, vari samma konvention förtolkats, vare en rättskälla, när det gäller att tolka även de nordiska Haag-lagarna». ²²²

På side 279-284 i boken blir rettspraksis fra Sverige og Danmark, samt nordisk litteratur gjennomgått, noe som leder Björkelund til det syn om at «huvudregeln i nordisk rätt är ett ansvar för sjalsvändiga medhjälpare i kontraktsförhållanden, i varje fall när det brister i uppfyllandet av huvudförpliktelsen och som regel även vid bristfälligheter i betydelsefullare biförpliktelser». ²²³ Transportørens hovedforpliktelse, er ifølge Björkelund «att transportera godset i oskadat skick, för vilket väl förpliktelsen att visa tillbörlig omsorg att göra fartyget sjövärdigt måste vara uppfyllt». ²²⁴ I tråd med Björkelunds forutsetning om at engelsk rett kunne være retningsgivende der nordiske prinsipper ikke sto i veien for det, måtte transportørens forpliktelse til å sørge for skipets sjødyktighet ved reisens begynnelse tolkes i tråd med *The Muncaster Castle*, slik at konklusjonen var at transportøren svarer for skade som har sin årsak i feilaktig arbeidsutførelse av ansatte på et verft som utførte reparasjoner o.l. på rederens skip.

3.5.4 Sammenfatning

I litteraturens diskusjon vedrørende transportørens ansvar for lasteskade som skyldes feilaktig arbeidsutførelse av de ansatte på et reparasjonsverft, har to hovedsyn stått mot hverandre. Den ene betraktningen er at transportøren ikke svarer for de ansatte i reparasjonsverftet, fordi transportøren bare bør svare for det som inngår i «typisk rederivirksomhet», og arbeid i verft faller utenfor slik «typisk rederivirksomhet». Den andre betraktningmåten har vært at «typisk rederivirksomhet»-betraktningen ikke er tilstrekkelig presis til å gi veiledning, og at man derfor bør legge vekt på rettspraksis fra England, hvor problemstillingen er løst

²²² Björkelund (1966) s. 274.

²²³ Björkelund (1966) s. 284.

²²⁴ Björkelund (1966) s. 284.

i *The Muncaster Castle*.²²⁵ Etter mitt skjønn er det berettiget å si at Björkelund i realiteten legger avgjørende vekt på hensynet til internasjonal rettsenhet.

3.6 Sammenfatning

Transportøren har etter norsk rett både en plikt og et ansvar med hensyn til skipets opprinnelige sjødyktighet. Transportøren svarer for tap som følge av sjødyktighetsmangler som skyldes at «transportøren selv eller noen transportøren svarer for, ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisesens begynnelse», jf. sjøloven § 276 annet ledd. Om slik tilbørlig omhu med å sørge for at skipet er sjødyktig ved reisesens begynnelse *utvises* ved å treffe et aktsomt valg av reparasjonsverft og å holde oppsyn med arbeidet, *eller* om tilbørlig omhu også må utvises i *arbeidsutførelsen* som finner sted i reparasjonsverftet, gir ordlyden ikke svar på. Heller ikke forarbeidene berører problemstillingen direkte.

I rettspraksis fra Norden, er problemstillingen avgjort i finsk rett gjennom avgjørelsen inntatt i ND 1979 s. 383, hvor transportøren ikke ble holdt ansvarlig for feilaktig arbeidsutførelse av de ansatte på reparasjonsverftet. Hovedbegrunnelsen var at dette var den rådende rettsoppfatningen i Norden.

En undersøkelse av juridisk litteratur fra Norden viser at spørsmålet var omdiskutert før ND 1979 s. 383. I diskusjonen ble det på den ene siden hevdet at transportøren bare burde svare for det som inngår i «typisk rederivirksomhet», mens det på den annen side ble gjort gjeldende at det som falt innenfor «typisk rederivirksomhet» vanskelig kunne fastlegges, og at man ved avgjørelsen av spørsmålet heller burde se hen til rettspraksis fra andre Haag-Visby-stater.

Min vurdering av det gjennomgåtte materialet kan sammenfattes slik: Hensynet til nordisk rettsenhet på sjørettens område trekker i retning av at transportøren ikke svarer for reparasjonsverftets ansatte, jf. ND 1979 s. 383, mens hensynet til internasjonal rettsenhet taler for den

²²⁵ Saken stiller seg etter engelsk og amerikansk rett annerledes an der det er tale om *byggeverft*, jf. Björkelund (1970) s.174 flg. Dette berøres også i 2.4.3.

motsatte løsningen, jf. *The Muncaster Castle*. Underliggende er det samme motstående rimelighetsbetraktningene som vi har sett på i kapitlet vedrørende *The Muncaster Castle* som gjør seg gjeldende.²²⁶

Det er med et slikt rettskildebilde av interesse å undersøke øvrig nasjonal rett. I kapittel 4 tar jeg for meg annen norsk transportrett, mens jeg i kapittel 5 tar for meg alminnelige kontraktsrettslige regler.

²²⁶ Se 2.5.2.

4 Annen transportrett: Vei- og lufttransport

4.1 Innledning

Vi har i kapittel 2 fått en illustrasjon av avhandlingens problemstilling gjennom analysen av *The Muncaster Castle*. I kapittel 3 undersøkte vi norsk og nordisk rettskildemateriale på sjørettens område med sikte på å ta standpunkt til avhandlingens problemstilling. I dette kapittelet forblir siktemålet det samme, men objektet for undersøkelsen endres; nå er det nasjonal vei- og lufttransport som skal undersøkes.

I forrige kapittel var den overordnede problemstillingen om transportøren svarer for lasteskade som skyldes feilaktig arbeidsutførelse av ansatte i verft som utfører reparasjoner o.l. på skipet. I dette kapittelet er den overordnede problemstillingen den tilsvarende problemstillingen for debitor i vei- eller lufttransportavtalen – fraktføreren. Svarer fraktføreren for feilaktig arbeidsutførelse av ansatte i et verksted som utfører reparasjoner o.l. på transportmiddelet?

I 4.2 undersøker jeg problemstillingen etter veifraktlovens regler, mens jeg i 4.3 undersøker problemstillingen etter luftfartslovens regler.

4.2 Veifraktloven

4.2.1 Oversikt over regelverket. Fraktførerenes objektive ansvar for kjøretøysmangler

Utgangspunktet om fraktførerenes ansvar finner vi i veifraktloven § 27 første ledd, som fastslår: «Fraktføreren er ansvarlig for tap og skade som rammer godset i tiden fra overtakelsen til utleveringen, og for forsinket utlevering». Vi ser straks likhetstrekkene med sjøloven §§ 275 flg. – fraktføreren er i utgangspunktet ansvarlig for forsinket utlevering, og for tap og skade «som rammer godset i tiden fra overtakelsen til utleveringen».

I utgangspunktet er ansvaret objektivt,²²⁷ men veifraktloven § 28 første ledd angir fire omstendigheter som fritar fraktføreren for ansvaret etter utgangspunktet. Det mest sentrale i bestemmelsen er at fraktføreren «er fri for ansvar etter § 27 dersom han godtgjør at tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes [...] forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av».²²⁸

På tilsvarende måte som etter sjøloven, oppstår spørsmålet – hvilke personer omfattes av «fraktføreren»? Veifraktloven § 27 første ledd jf. § 28 første ledd må ses i sammenheng med veifraktloven § 6, som slår fast: «Fraktføreren svarer for handling eller unnlatelse i tjenesten av hans ansatte eller andre han bruker til utføring av befordringen, som om handlingen eller unnlatelsen var hans egen».

Dersom en av personene som faller inn under § 6 kunne unngå eller overvinne følgene av en omstendighet, vil fraktføreren som følge av § 6 svare for vedkommende sin handling eller unnlatelse som om det var fraktføreren egen. Kretsen av personer som fraktføreren svarer for etter veifraktloven § 6 har derfor betydning for fraktføreren mulighet til å fri seg fra utgangspunktet om ansvar i § 27 første ledd.

Veifraktlovens forarbeider inneholder uttalelser om forholdet mellom regelen i § 6 om fraktføreren ansvar for andre og alminnelige kontraktsregler.²²⁹ I Innstilling II (1971) fremkommer det på s. 13 at bestemmelsen fastslår «prinsippet om ansvar for sine oppfyllelseshjelpere» og er en videreføring av veifraktloven av 1969 § 6. Videre heter det under henvisning til juridisk litteratur, at bestemmelsen «neppe [pålegger] fraktføreren et mer vidtrekkende ansvar for oppfyllelseshjelpere enn det som følger

²²⁷ Jf. Rt. 1998 s. 1815, Rt. 1995 s. 486 (= ND 1995 s. 238), Ot.prp.nr 39 (1973-1974) s. 20, Innstilling I (1961) s. 37, Bull (2000) s. 65 og Selvig (1965) s. 264

²²⁸ Se Pedersen (2008) s.290, Bull (2000) s. 71 og Mestad (1991) s. 74. I juridisk teori har det vært diskusjoner om det er mest korrekt å betegne dette systemet som et objektivt ansvar med «force majeure»-unntak, et skyldansvar med omvendt bevisbyrde, eller noe imellom, jf. Pedersen (2008) s.290-295, Fabricius (2005) s. 247-249 Bull (2000) s. 92-94 og Mestad (1991) s. 91-95. For vårt vedkommende er det sentrale at en vurdering av hvilken adferd «fraktføreren» kunne ha utvist er av betydning for hans ansvar, og spørsmålet er dermed hvem sin adferd som skal inngå i denne vurderingen.

²²⁹ På samme måte som sjølovens forarbeider, se 3.2.2.

av gjeldende norsk rett».

I forarbeidene til veifraktloven av 1969 § 6, Innstilling I (1961) s. 19 kommer det frem at transportørens ansvar gjelder «såvel folk som er ansatt hos fraktføreren, som enhver annen han benytter til utføring (oppfyllelse) av den avtalte befordring av godset. Fraktføreren hefter således også for selvstendige næringsdrivende som medvirker til befordringens gjennomføring [...]». Bestemmelsen synes ikke «[p]rinsipielt [...] å pålegge en fraktfører et ansvar for oppfylleleshjelpere som er forskjellig fra det som allerede er anerkjent i norsk rett». Samtidig bemerkes det at det forhold at «fraktføreren ubetinget hefter for enhver han bruker til befordringens utføring, fører muligens til at ansvaret etter [CMR-konvensjonen] art. 3 blir noe mer vidtgående enn etter gjeldende norsk rett», noe som ikke er helt i tråd med de øvrige forarbeidsuttalelsene.²³⁰ Som vi skal se i kapittel 5, volder henvisningen til «gjeldende rett» noen problemer, fordi det ikke er kurant å fastlegge hva som er «gjeldende rett» i mange situasjoner der debitor har gjort bruk av andre i forbindelse med sin oppfyllelse.

Når det gjelder *fraktførerens ansvar for mangler ved kjøretøyet*, er regelen etter veifraktloven derimot klar. Veifraktloven § 28 annet ledd slår fast: «Til fritak for ansvar kan fraktføreren ikke påberope mangler ved det kjøretøy som han brukte til befordringen [...]». Problemstillingen om fraktføreren etter veifraktloven svarer for lasteskade som skyldes feilaktig arbeidsutførelse av ansatte på et verksted som utfører reparasjoner, kontroller o.l. på kjøretøyet som brukes til transporten er med dette løst.

4.2.2 Et eksempel på grensene for transportutførelsen. «Solslyngdommen», LB-2012-88290

Problemstillingen i «Solslyngdommen» av Borgarting lagmannsrett, LB-2012-88290, berører ikke direkte spørsmålet om debitors ansvar for mangler ved transportmiddelet. Grunnleggende handler dommen om

²³⁰ Denne uttalelsen stemmer godt overens med alminnelige kontraktsrettslige regler, hvor det i teorien er fremholdt at det debitors ansvar for andre ikke gjelder uten grenser.

hvilke personer fraktføreren «svarer for», og problemene som oppstår når feilen kan spores tilbake til personer som ikke direkte tar del i det som klart nok faller inn under «transportutførelsen». Problematikken som behandles i dommen ligner derfor på den vi hittil har konsentrert oss om, og dommen er derfor av interesse.

Schenker AS hadde inngått avtale med Tine BA om innenlands befraktning av meieriprodukter. Schenker på sin side, engasjerte CargoNet AS til å utføre deler av transporten som var avtalt mellom Schenker og Tine. Den delen av transporten som CargoNet skulle gjennomføre, foregikk på jernbane.

Under den delen av transporten som CargoNet skulle utføre, sporet toget av, noe som førte til totaltap av lasten. Avsporingen skyldtes solslyng,²³¹ og årsaken til solslyngen var sveisearbeider foretatt av Norsk Jernbanedrift AS på oppdrag fra Jernbaneverket.

Det er tvisten mellom Schenker på den ene siden, og Tine og Tines forsikringsselskap på den andre, som er av interesse i vår sammenheng. Tine og Tines forsikringsselskap krevde erstatning fra Schenker for tapet. Det var uomtvistet at forholdet ble regulert av veifraktloven.

Lagmannsretten formulerte spørsmålet i saken slik:

«Tine erkjenner videre at Schenker, som fraktfører, ikke kunne unngå, og heller ikke var i stand til å forebygge, følgene av ulykken, jf. vegfraktloven § 28. Det samme gjelder CargoNet som underfraktfører.

Hjemmelen for Tines erstatningskrav er vegfraktloven § 27, men hovedspørsmålet i saken gjelder forståelsen av vegfraktloven § 6. Det følger av bestemmelsen at fraktfører er ansvarlig for handlinger eller unnlater som hans ansatte eller andre han bruker til utføring av befordringen foretar. I denne saken er spørsmålet nærmere bestemt om Schenker, som fraktfører, svarer for handlinger eller unnlater begått av ansatte i Jernbaneverket».

²³¹ I følge Store norske leksikon (2012), er solslyng «[...] det fenomen at jernbaneskinner, når de varmes sterkt opp av solen, utvider seg i lengderetningen så mye at det åpne mellomrommet mellom dem blir for lite. Skinnene trykkes da ut til siden».

Spørsmålet som her ble satt på spissen var om *Jernbaneverket* – og i forlengelsen *Norsk Jernbanedrift AS* – var personer som Schenker svarte for, dvs. en person som Schenker «bruker til utføring av befordringen», jf. veifraktloven § 6. I så fall ville Schenker bare være fri for ansvar hvis solsløyngen var en omstendighet som Jernbaneverket hverken kunne unngå eller overvinne følgene av, jf. § 28 første ledd siste punktum, og opplagt kunne dette ha vært unngått av Jernbaneverket.

I den rettslige drøftelsen tar Lagmannsretten utgangspunkt i ordlyden til § 6, og bemerker at Jernbaneverket, som forvalter og drifter jernbaneskinnene hadde en passiv rolle i utøvelsen av den konkrete transporten, og at dette dermed var i utkanten av det som ordlyden naturlig dekker. Heller ikke i CMR artikkel 3, eller veifraktlovens forarbeider, eller rettspraksis fant Lagmannsretten særlig veiledning. Forarbeidene tilsa bare at identifikasjonskretsen var i henhold til norsk rett ellers.

Et annet internasjonalt regelverk enn CMR ble også ansett som relevant ved tolkingen av veifraktloven § 6 – reglene i CIM.²³² CIM kunne etter Lagmannsrettens syn ikke anvendes direkte, men kunne likevel «være et tolkningsmoment når man skal fastlegge innholdet av vegfraktloven § 6». CIM artikkel 40 lyder slik:

«The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage».

Lagmannsretten la til grunn at Schenker etter CIM artikkel 40 ville ha svart Jernbaneverket. Men Lagmannsretten fant det klart at bestemmelsen ikke tilsa at Jernbaneverket var en del av subjektkretsen realdebitor bruker

²³² CIM er en forkortelse for «Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbanene». Som allerede gjennomgått under punkt 1.2.3.5, er CIM gjort til norsk rett ved at COTIF-loven gjennomfører COTIF, hvor CIM er et vedlegg. Det følger av COTIF-loven § 2 bokstav b) at CIM kommer til anvendelse ved internasjonal godstransport mellom Norge og andre konvensjonsstater.

til utførelsen av transporten *etter veifraktloven*. Tvert imot, mente de at forarbeidene til COTIF-loven trakk i motsatt retning. Dette ble begrunnet på denne måten:

«CIM omfatter imidlertid bare grenseoverskridende transport, mens den foreliggende saken gjelder nasjonal transport. Det fremgår av Ot.prp.nr.93 side 481 (2003-2004) [korrekt henvisning er Ot.prp. nr. 93 (2003-2004) s. 15] at man vurderte å gjøre artikkel 40 gjeldende også for nasjonal jernbanetraffikk. Under henvisning til at det kunne ha økonomiske konsekvenser for staten, fant departementet at det var et spørsmål som måtte vurderes uavhengig av COTIF».

Ut ifra det siterte slutter Lagmannsretten at CIM artikkel 40 «ikke kan anvendes som argument for at Jernbaneverkets ansatte skal gå inn under den persongruppen som dekkes av § 6. [...] uttalelsen fra proposisjonen trekker heller i motsatt retning, nemlig at Jernbaneverkets ansatte ikke dekkes av § 6».

Lagmannsretten så også hen til juridisk teori, og bruker en del plass på gjennomgangen av denne. Retten viser til Krüger (1989) side 794 hvor det heter at «[d]et sentrale virkeområde for hjelperansvaret vil være tilfelle der parten engasjerer andre for å utføre oppdrag i samvirke med hovedprestasjonen [...] [s]like hjelpere kan være knyttet til kontraktsparten ved kontrakter som tilsvarer hovedkontrakten – eller på annen måte». Lagmannsretten uttaler på bakgrunn av dette:

«I dette tilfellet er det ikke naturlig å si at Schenker via CargoNet har «engasjert» Jernbaneverket til å ta del i transporten. Det er ikke inngått noen kontrakt med Jernbaneverket angående denne konkrete transporten, og det er heller ikke knyttet noen betaling til den».

Videre uttaler lagmannsretten:

«Hagstrøm skriver i Obligasjonsrett at kontraktshjelperansvarets sentrale område er der realdebitor setter bort – men ikke overdrar – oppfyllelsen av deler av hovedforpliktelsen til tredjemann. Siden

det ikke er inngått noen avtale mellom Schenker eller CargoNet med Jernbaneverket om den aktuelle transporten, kan lagmannsretten ikke se at de har «satt bort» deler av sin hovedforpliktelse overfor Tine til Jernbaneverket. Dette bekrefter igjen at man ikke er innenfor kontraktshjelperansvarets sentrale område».

Retten konkluderer etter en «samlet vurdering av de momentene som er gjennomgått» at Schenker ikke identifiseres med Jernbaneverket.

Dommen er en god illustrasjon på mange av de vansker som vi hittil har sett ved løsningen av avhandlingens problemstilling. Dommen viser hvordan sentrale rettskilder, så som lovtekst og forarbeider, ikke gir særlig stor veiledning ved avgjørelsen av hvilke personer debitor «svarer for» når man er utenfor det som klart faller inn under utførelsen av transporten. For det annet viser parallellene som trekkes til CIM artikkel 40 at andre områder innenfor transportretten er av interesse, men at overføringsverdien fra et rettsområde til et annet må vurderes konkret.

Et tredje forhold som dommen viser er at alminnelige kontraktsrettslige regler (som uttrykt gjennom juridisk teori) vil være retningsgivende når kretsen av personer som debitor «svarer for» skal trekkes. Disse alminnelige kontraktsrettslige regler vil bli gjennomgått i neste kapittel, men dommen gir et forvarsel om at de allmenne setninger om kretsen av personer som fraktføreren «svarer for» heller ikke gir noen klar og entydig svar på hvordan grensen skal trekkes.

Lagmannsretten finner for eksempel at juridisk teori «bekrefter» at man er utenfor «kontraktshjelperansvarets sentrale område», men hva som menes med dette er ikke helt klart. At man er utenfor det «sentrale området» utelukker ikke at Schenker *kan* svare for jernbaneverkets feil.

Selv om ordlyden i veifraktloven § 6 ikke gir noen klare holdepunkter, gir den etter mitt skjønn anvisning på at problemstillingen er om *fraktføreren* bruker personen til utførelsen av *sine* transportforpliktelser. Lovens ordlyd tilsier derfor at utgangspunktet for vurderingen bør tas i avtalen mellom Tine og Schenker. Lagmannsretten bygger på at det ikke er «naturlig» å si at Schenker via CargoNet har «engasjert» Jernbaneverket, eller «satt bort» deler av sin hovedforpliktelse til Jernbaneverket, fordi det ikke ble inngått noen kontrakt for den konkrete transporten

og ikke knyttet betaling til denne. Å bygge på avtaleforholdet mellom Schenker, CargoNet og Jernbaneverket virker noe distansert fra ordlyden i § 6, som peker i retning av at forholdet mellom *Tine* og *Schenker* er det avgjørende. Hvem Schenker i ettertid velger å engasjere, og hvordan de som Schenker engasjerer organiserer sin drift, bør ikke være avgjørende for hvordan man forstår Schenker sin forpliktelse overfor Tine.

Etter mitt syn er det også rom for noen flere kritiske bemerkninger til Lagmannsrettens begrunnelse. Lagmannsrettens bruk av forarbeidene til COTIF-loven (Ot.prp. nr. 93 (2003-2004) s. 15) kan diskuteres. Etter Lagmannsrettens oppfatning talte disse for at Jernbaneverkets ansatte ikke ble dekket av veifraktloven § 6.

Departementets drøftelse i disse forarbeidene dreier seg i utgangspunktet ikke om CIM, men om «[d]e enhetlige rettsregler for *avtale om bruk av infrastruktur* i internasjonal jernbanetraffikk» (min kursivering), som skiller seg fra de reglene som finnes i de norske sportilgangsavtalene; «Gjeldende *sportilgangsavtale* i Norge bygger på et uaktsomhetsansvar for Jernbaneverket, og et noe strengere ansvar for operatørene» (min kursivering).

COTIF og deres vedlegg innebærer i følge forarbeidene «et tilnærmet objektivt ansvar innføres for både *transportører* i internasjonal trafikk som trafikkerer det nasjonale jernbanenett og for *infrastrukturforvaltere*, herunder Jernbaneverket (staten)».

Departementet uttaler at det kan «på sikt være hensiktsmessig å vurdere nærmere om det bør innføres samme erstatningsregler i nasjonal og internasjonal jernbanetraffikk. Dette er imidlertid en sak som kan ha økonomiske konsekvenser for staten [...] og må i tilfelle vurderes uavhengig av ratifiseringen av COTIF».

Jeg forstår disse uttalelsene slik at de «økonomiske konsekvenser for staten» det refereres til, er de økonomiske konsekvensene for staten ved Jernbaneverket *som infrastrukturforvalter* – et ansvar som i så fall ville reguleres av en sportilgangsavtale, og ikke av en transportavtale.

Når Lagmannsretten uttaler at departementet «vurderte å gjøre [CIM] artikkel 40 gjeldende også for nasjonal jernbanetraffikk», men «[u]nder henvisning til at det kunne ha økonomiske konsekvenser for staten, fant

departementet at det var et spørsmål som måtte vurderes uavhengig av COTIF», tilsier dette at Lagmannsretten har forstått forarbeidene slik at de økonomiske konsekvensene for staten ikke bare ville påløpe i form av Jernbaneverkets ansvar etter sportilgangsavtalen, men også at staten ville pådra seg større ansvar *som transportør*.

Uansett hvilken av disse tolkninger som måtte være å foretrekke, kan jeg ikke se at denne uttalelsen har stor betydning for spørsmålet som egentlig drøftes, nemlig om transportøren kan sies å bruke Jernbaneverket «til utførelse av transporten», jf. veifraktloven § 6. Departementets uttalelse er alt for generell til å gi noen veiledning her. Det er klart at en endring i erstatningsreglene «kan ha økonomiske konsekvenser for staten», særlig når endringen som antydnet går fra et uaktsomhetsansvar til et tilnærmet objektivt ansvar. Men de økonomiske konsekvensene kan ha mange årsaker. En utvidelse av kretsen av personer som fraktføreren etter en transportavtale «svarer for» sammenlignet med gjeldende rett *kan* være en slik årsak, men bildet er mer sammensatt enn som så. Erstatningsregler består av mange ulike elementer, *blant annet* kretsen av personer som debitor svarer for. Denne forsiktige linjen som departementet legger seg på ved ikke å innføre COTIF sine erstatningsregler for nasjonal transport, er lite egnet til å si noe om hvordan enkeltelementer i gjeldende regelverk i utgangspunktet er.

Etter min vurdering, er CIM artikkel 40 egnet som et eksempel på at det i prinsippet ikke er noe i veien for å forstå debitors transportforpliktelse, som en forpliktelse om at infrastrukturen debitor velger å benytte seg av, forvaltes med den aktsomhet som transportavtalen krever, enten det måtte være av debitor selv, eller av andre som står for denne forvaltningen.

4.3 Luftfartsloven

Etter luftfartsloven²³³ § 10-19 første ledd første punktum, er utgangspunktet at fraktføreren er ansvarlig på objektivt grunnlag for tap som

²³³ Lov 11 juni 1993 nr. 101 om luftfart.

følge av at godset blir skadet eller tapt som følge av hendelse inntruffet under lufttransporten. Etter annet punktum er fraktføreren likevel ikke ansvarlig i den utstrekning han godtgjør at skaden er en følge av: nr. 1, godsets egen beskaffenhet eller feil eller mangler ved godset; nr. 2, mangelfull pakking av godset som er utført av noen annen enn fraktføreren, dennes ansatte eller noen som denne svarer for; nr. 3, krigshandling eller væpnet konflikt; eller nr. 4, utøvelse av offentlig myndighet i forbindelse med at godset innføres, utføres eller omlastes.

Å avgjøre hvilke personer transportøren «svarer for» ved lasteskadeansvar har dermed begrenset betydning sammenlignet med reglene i sjøloven § 275 og veifraktloven § 27 jf. § 28. Spørsmålet om hvilke personer fraktføreren «svarer for» kan riktig nok aktualiseres dersom transportøren hevder å være fri for ansvar i medhold av § 10-19 første ledd nr. 2 – mangelfull pakking av *noen andre enn fraktføreren og de han «svarer for»*. Kretsen av personer som transportøren «svarer for» er derimot mer praktisk i forsinkelsestilfellene.

I følge luftfartsloven § 10-20 er fraktføreren ansvarlig for tap som følge av forsinkelse ved lufttransport av gods med mindre han godtgjør at «han selv og hans folk» har tatt alle forholdsregler som med rimelighet kan kreves for å unngå tapet, eller at dette ikke har vært mulig for dem.

Ordlyden som benyttes i luftfartsloven, «han selv og hans folk», byr på lignende problemer som den som benyttes i sjøloven § 275 («transportøren selv eller noen transportøren svarer for»). *Hvem er fraktførerens «folk»?* Omfattes for eksempel mekanikere i et verksted som utfører reparasjoner o.l. på fraktførerens fly? Ordlyden «hans folk» er vag, og gir ikke grunnlag for sikre slutninger om hvilke personer som er fraktførerens «folk».

Forhistorien og forarbeidene til luftfartsloven § 10-20 gir heller ingen veiledning. Uttrykket «hans folk» er å spore tilbake til bestemmelsen i luftbefordringsloven 1936²³⁴ § 6 første ledd. Denne bestemmelsen slo fast at fraktføreren – så vel for skade som for forsinkelse – var fri for ansvar dersom fraktføreren greide å vise at både fraktføreren og «hans folk» hadde opptrådt med tilstrekkelig aktsomhet. Betydningen av uttrykket

²³⁴ Lov 12 juni 1936 nr. 6 om befordring med luftfartøi.

«hans folk» utbroderes ikke nærmere i forarbeidene.²³⁵ Med luftfartsloven av 1960²³⁶ ble uttrykksmåten videreført i luftfartsloven av 1960 § 136, uten at uttrykksmåten ble drøftet i forarbeidene.²³⁷

Ved lovendring i 1987²³⁸ ble reglene om fraktførerens ansvar i grunn-trekkene endret slik at den lignet dagens system; fraktførerens ansvar for godsskade ble gjort objektivt med særskilte unntak, men presum-sjonsansvaret ble beholdt for *forsinkelse*.²³⁹ Heller ikke forarbeidene til grunn for denne endringen omtaler uttrykket «hans folk».²⁴⁰

Någjeldende luftfartslov opphevet og endret luftfartsloven 1960. Når det gjelder luftfartsloven 1960 § 136, medførte den nye loven ingen endringer. Luftfartsloven kapittel X, herunder luftfartsloven § 10-20, var identisk med reglene i luftfartsloven 1960, jf. NOU 1991:18 s. 63. Med en lovendring i 2004²⁴¹ ble bestemmelsen igjen endret, men endringen berørte ikke de personer fraktføreren identifiseres med, endringen omhandlet bare den aktsomhet som fraktføreren og hans folk må utvise for å være ansvarsfri.²⁴²

Endringene i luftfartsloven i 2004 ble gjort i forbindelse med Norges tiltredelse av Montreal-konvensjonen²⁴³. Luftfartsloven §§ 10-19 og 10-20 er fra lovgiverhold forutsatt å være i samsvar med Montreal-konvensjonen artikkel 18 og 19.²⁴⁴ Montreal-konvensjonen bruker ordlyden «agents and servants» til å angi de personer som i luftfartsloven er oversatt til transportørens «folk». Montreal-konvensjonen artikkel 19 lyder slik:

«The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier

²³⁵ Jf. Ot.prp. nr. 22 (1936) s. 4-5 og 10.

²³⁶ Lov 16 desember 1960 nr. 1 om luftfart.

²³⁷ Jf. Ot.prp. nr. 52 (1959-60) s. 42 og side 98.

²³⁸ Lov 18 desember 1987 nr. 94 .

²³⁹ Jf. Ot.prp. nr. 8 (1987-1988) s. 6.

²⁴⁰ De øvrige merknadene til bestemmelsen finnes i Ot.prp. nr. 8 (1987-1988) s. 12-13.

²⁴¹ Lov 16 januar 2004 nr. 4.

²⁴² Jf. Ot.prp. nr. 20 (2003-2004) s. 13 og 30.

²⁴³ Overenskomst av 28. mai 1999 om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring.

²⁴⁴ Se Ot.prp. nr. 20 (2003-2004) s. 13 og 30.

shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its *servants and agents* took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures» (mine kursiver).

Internasjonale kommentatorer har påpekt at grensen for de personene som anses som fraktførerens «servants or agents» trekkes etter nasjonal rett: «Persons are identified as servants or agents in accordance with national law. Relevant rules of national law tend to differ from country to country [...]».²⁴⁵ De internasjonale konvensjonene gir derfor heller ikke særlig veiledning når det gjelder avgrensingen av personkretsen som regnes som transportørens «folk».²⁴⁶

I norsk juridisk teori har tolkningen av uttrykket fraktførerens «folk» blitt drøftet av Peter Lødrup. Drøftelsen er med henblikk på luftfartsloven 1960 § 136 (slik denne var før lovendringen i 1987), luftbefordringsloven 1936 § 6 første ledd, og artikkel 20 i Warszawa-konvensjonen.²⁴⁷ Også her påpekes det i teorien at det på det internasjonale planet «neppe er mulig å unngå noe varierende løsninger alt etter de enkelte lands nasjonale retts standpunkt til ansvaret for selvstendige oppdragstakere i sin alminnelighet», og at det for norsk retts vedkommende først og fremst er de nasjonale kildene som må vurderes ved avgrensingen av fraktførerens «folk».²⁴⁸

For den nærmere avgrensingen av hvilke personer som regnes som fraktførerens «folk» etter luftfartsloven, henviser Lødrup til intern norsk rett, der utgangspunktet skal være at «[a]lle som fraktføreren benytter seg av ved fraktavtalens oppfyllelse er hans «folk» i lovens forstand uten hensyn til om de er ansatt hos ham eller ikke».²⁴⁹ Som en illustrasjon på et tvilstilfelle ved den nærmere grensedragningen viser han til at en situasjon tilsvarende avhandlingens problemstilling kan tenkes for luftretten,

²⁴⁵ Jf. Clarke (2010) s. 125.

²⁴⁶ Her kan situasjonen på det internasjonale planet derfor sammenlignes med situasjonen på sjørettens område, se 2.4.2.

²⁴⁷ Lødrup (1997) s. 183. Se nærmere om Warszawa-konvensjonen under punkt 1.2.3.5.

²⁴⁸ Lødrup (1997) s. 184.

²⁴⁹ Lødrup (1997) s. 184.

og han trekker også linjer til *The Muncaster Castle*:

«Det er tvilsomt om feil begått av selvstendige oppdragsmottagere m.h.t. reparasjon eller vedlikehold av luftfartøyet utløser ansvar for fraktføreren etter W art. 20, L § 136. [...] I engelsk rettspraksis er det antatt at rederen hefter for feil begått av et skibsverft i forbindelse med en reparasjon av skibet når det gjelder skader som påføres en som senere sender sitt gods med skibet. [...] Denne oppfatning vil nok engelske domstoler også legge til grunn ved fortolkningen av W art. 20 [...]. For norsk rett blir spørsmålet imidlertid meget tvilsomt; *Brækhus*' avgrensning av ansvaret etter sjøl. § 8 (nå 233) fører til et annet resultat enn etter engelsk rett. Det kriterium han oppstiller – rederen bør hefte for alle hjelpere i den typiske skibsfartsvirksomhet – leder imidlertid til noe andre resultater for luftfarten enn for sjøfarten. Til luftfartsvirksomheten hører det normalt å foreta også større vedlikeholds- og reparasjonsarbeider på flyene. Fraktføreren er som regel ikke som rederen henvist til tredjemann for å foreta reparasjoner m.v. Dette skulle innebære en noe videre ramme for luftfraktførerens ansvar enn for rederens».²⁵⁰

Den siterte drøftelsen viser hvordan en *problemstilling* som er parallell til avhandlingens problemstilling også er aktuell på luftrettens vedkommende. Samtidig er det tydelig at svaret på problemstillingen ikke er gitt. I mangel av andre holdepunkter, synes Lødrup å lene seg på Brækhus' «normal fraktførervirksomhet»-kriterium.²⁵¹ Vi ser at kriteriet gir andre resultater enn etter sjøloven.

4.4 Sammenfatning

Gjennomgangen av øvrig transportrett viser hvordan en problemstilling som svarer til avhandlingens problemstilling er praktisk innenfor transportretten. Samtidig viser gjennomgangen at problemet ikke er regulert på samme måte i de ulike grenene av transportretten. Det er

²⁵⁰ Lødrup (1997) s. 185.

²⁵¹ Se nærmere om dette i 3.5.2.

betydelig forskjell mellom reguleringen på luftrettens område, hvor både det internasjonale og det nasjonale regelverket lar spørsmålet stå åpent, og den løsningen som er valg på veifraktlovens område, hvor problemstillingen er løst med en firkantet regel. Det synes ikke å eksistere noen enhetlig regulering av spørsmålet i transportretten, noe som gjør det mer betenkelig å la løsningen i andre transportsrettslige grener få betydning ved løsningen av avhandlingens problemstilling. Etter mitt syn er det også vanskelig å tillegge regelen om objektivt ansvar for kjøretøysmangler i veifraktloven vekt ved løsningen av avhandlingens problemstilling. Riktignok er det interessant å se hvordan mangler ved transportmiddelet reguleres særskilt både etter veifraktloven og etter sjøloven. Samtidig er det snakk om to vidt forskjellige reguleringer. Den underliggende problemstillingen i sjøloven § 275 første jf. § 276 annet ledd er hvilke personer sin aktsomhet er det som inngår i aktsomhetsvurderingen. Denne problemstillingen kommer ikke på spissen med veifraktlovens regel om objektivt ansvar.

5 Alminnelige kontraktsrettslige regler. Særlig om «retroaktiv hjelper»-tilfellene

5.1 Innledning

Analysen av *The Muncaster Castle* i kapittel 2 tjente som en illustrasjon på avhandlingens problemstilling. I kapittel 3 og 4 undersøkte jeg rettskildemateriale på transportrettens område med sikte på å ta standpunkt til avhandlingens problemstilling. Ansvar for lasteskade som skyldes feil i forbindelse med reparasjon av transportmiddelet volder tvil både etter sjøloven og etter luftfartsloven. For veifraktlovens løses problemstillingen med en regel om objektivt ansvar. I dette kapittelet er formålet å se problemstillingen fra et alminnelig kontraktsrettslig perspektiv.

Utgangspunktet etter alminnelige kontraktsrettslige regler synes klart. Høyesteretts uttalelse i Rt. 1986 s. 1386 et godt eksempel på hvordan utgangspunktet formuleres:

«Etter alminnelige kontraktsregler må det gjelde at den som bruker en medhjelper til å oppfylle en kontraktsmessig forpliktelse, som hovedregel hefter for kontraktsbrudd som følge av medhjelperens handlinger på samme måte som om disse var foretatt av ham selv. Dette kontraktshjelperansvaret gjelder også i utgangspunktet når medhjelperen er å anse som en selvstendig oppdragstaker».

Denne uttalelsen er *obiter*,²⁵² men det er ikke omdiskutert at dette må

²⁵² I saken hadde en utbygger (A) engasjert en entreprenør (B) til å utføre deler av utbyggingsarbeidet. I de utbyggingsarbeider B hadde påtatt seg, var sprengningsarbeider påkrevet. B satte sprengningsarbeidene bort til en underentreprenør, (C). Under Cs arbeidsutførelse inntraff et sprengningsuhell, slik at skade oppsto på utbyggingsarbeid som allerede var utført, og som var As eiendom. A krevde erstatning fra B, og et av grunnlagene for erstatningskravet var at B var svarte for Cs arbeidsutførelse som om denne var Bs egen. Saken lå ikke slik an at den ga saken «foranledning til å gå nærmere inn på rekkevidden av det alminnelige kontraktshjelperansvar, generelt eller i anvendelse på den foreliggende skadeforvoldelse», ettersom kontrakten mellom partene hadde en bestemmelse som etter rettens syn løste spørsmålet.

gjelde som utgangspunkt.²⁵³ Hvor langt dette utgangspunktet rekker, er derimot ikke avklart. Diskusjonen i teorien har vært knyttet opp mot noen spesifikke tilfeller. Mange av disse tvilstilfellene omhandler tematikk noe på siden av avhandlingens. Det ville føre for langt å gå nærmere inn på disse.

Et første eksempel er de situasjonene tredjepersonen medvirker i partenes felles interesse.²⁵⁴ Et annet eksempel har vi der kreditor har utøvd så stor innflytelse på utvelgelsen av tredjepersonen, slik at det kan spørres om ikke tredjepersonen er utpekt av kreditor på kreditors risiko,²⁵⁵ eller der debitor ikke har hatt reell innflytelse på valg av medhjelper.²⁵⁶ Et tredje problemområde er grensdragningen mot de situasjonene der debitor har forbeholdt seg ansvarsfrihet for tredjepersonens oppfyllelse.²⁵⁷ Endelig er det også omdiskutert hvor langt utgangspunktet rekker når det er tale om det som Hellner har betegnet som «allmän förpliktelse», eksempelvis en forpliktelse til å holde virksomhetens lokaler trygge o.l.²⁵⁸

Vi skal i det følgende holde oss til spørsmålet om debitor svarer for «retroaktive hjelpere».²⁵⁹ Kai Krüger påpeker i *Norsk kontraktsrett*:

«Det sentrale virkeområdet for hjelperansvaret vil være tilfelle der parten engasjerer andre for å utføre oppdrag i samvirke med

²⁵³ Se f.eks. Hagstrøm (2011) s. 487 og Simonsen (1997) s. 275 som henviser til denne uttalelsen. Men det samme følger også av Askeland (2002) s. 178, Krüger (1989) s. 792 flg. og Selvig (1968) s.81 flg.

²⁵⁴ Krüger (1989) s. 794.

²⁵⁵ Simonsen (1997) s. 277 og Krüger (1989) s. 794.

²⁵⁶ Hagstrøm (2011) s. 488 og Simonsen (1997) s. 277.

²⁵⁷ Krüger (1989) s. 794 og Selvig (1968) s. 90. Se for eksempel sjøloven § 285.

²⁵⁸ Jf. Hellner (1995) s. 163-165. Se også Hagstrøm (2011) s. 488.

²⁵⁹ Uttrykket «retroaktive hjelpere» har blitt gitt et noe ulikt innhold i teorien. Krüger (1989) s. 794 og Hagstrøm (2011) s. 488 bruker uttrykket om personer som *har oppfylt* før avtalen mellom debitor og kreditor blir inngått. Askeland (2002) s. 204 bruker uttrykket om personer som debitor *har engasjert* før avtalen mellom ham og kreditor blir inngått, uten at subjektet nødvendigvis har oppfylt før inngåelsen av avtalen mellom debitor og kreditor. Sistnevnte betraktning bygger på at «[p]oenget med å skille ut de retroaktive hjelpere må være å trekke en grense mot de hjelperprestasjoner som *ikke står i (kausal) sammenheng* med debtors kontrakt med kreditor».

hovedprestasjonen [...]. Hjelpere som allerede har oppfylt før vide-
resalgs- eller tjenestekontrakten blir inngått med bestilleren, faller
litt på siden av dette mønsteret». ²⁶⁰

Grunnen til at jeg har plukket ut ansvaret for «retroaktive helpere», er at reparasjonsarbeider på transportmiddelet gjennomgående vil være utført av personer som har oppfylt før inngåelsen av kontraktsinngåelsen. Både *The Muncaster Castle* og ND 1979 s. 383 («M/S Tuulikki») gir eksempler på dette.

I *Obligasjonsrett*, har Viggo Hagstrøm uttalt at det ville være «å gå for langt å identifisere selgeren med hans underleverandører, særlig når disse har oppfylt før avtale inngås; s.k. «retroaktivt helperansvar», fordi «ansvaret kunne bli svært vidtgående, også slik at skillet mellom culpaansvar for mislighold og et rent objektive misligholdsansvar langt på vei ble utvisket». Imidlertid har Bjarte Askeland i *Erstatningsrettslig identifikasjon* hevdet at det «ikke [er] rettslig grunnlag for å utelukke retroaktivt ansvar etter norsk rett». ²⁶¹

I 5.2 vil jeg belyse begrunnelsen som gis for at debitor normalt kan oppfylle ved hjelp av tredjepersoner, og at han i utgangspunktet forblir ansvarlig for kontraktsbrudd som er forårsaket av tredjepersonen. Her vil jeg under 5.2.1 først ta for meg spørsmålet om ansvar for personer som debitor gjør bruk av til oppfyllelsen av kontrakten i sin alminnelighet, mens jeg i 5.2.2 ser på særlige hensyn som gjør seg gjeldende for «retroaktiv helper»-tilfellene. I 5.3 ser jeg nærmere på om det eksisterer grunnlag for å operere med en alminnelig regel vedrørende debitors ansvar for «retroaktive helpere».

²⁶⁰ Krüger (1989) s. 794.

²⁶¹ Askeland (2002) s. 208.

5.2 Begrunnelsen for at debitor kan oppfylle ved hjelp av tredjepersoner og at han forblir ansvarlig for kontraktsbrudd som skyldes tredjepersonen. Særlig om «retroaktiv hjelper» tilfellene

5.2.1 Generelt om debitors ansvar for andre

Å tilkjenne debitor frihet med hensyn til hvem som oppfyller de forpliktelser han har påtatt seg synes ofte ønskelig. Debitor har i mange situasjoner ikke all den kompetansen som er nødvendig for å oppfylle kontrakten, slik at det er et behov for at arbeidet kan settes bort til andre. Det kan også være at debitor i og for seg har anledning og kompetanse til selv å stå for hele oppfyllelsen, men at det er mer rasjonelt fra et økonomisk synspunkt at arbeidet gjennomføres av andre.²⁶² Disse betraktninger er ikke bare til gunst for debitor; også kreditor vil dra nytte av at debitor tilkjennes frihet til å velge at deler av ytelsen skal oppfylles av andre, for eksempel ved at han kan få ytelsen mot et mer beskjedent vederlag enn det som hadde vært tilfelle om debitor ikke hadde frihet til å velge hvordan forpliktelsen skal oppfylles.²⁶³

Samtidig er det ikke alltid likegyldig for kreditor om utførelsen av forpliktelsen settes bort til andre. Dette er klart der debitor ble engasjert på grunn av hans personlige egenskaper, eksempelvis der kreditor engasjerer en bestemt kunstner til å lage en utsmykning. Men det samme gjelder også der kreditor har engasjert debitor på bakgrunn av at debitor besitter særskilte egenskaper som ikke behøver å være personlige: I mange kontraktsforhold har det forut for avtaleinngåelsen funnet sted en utvelgelse av debitor gjennom en anbudsprosess. Denne prosessen skal blant annet sikre at den som vinner anbudet oppfyller kreditors krav til ekspertise, organisasjon og finansiell styrke, noe som tilsier at debitor ikke bør ha fullstendig frihet med hensyn til planleggingen og gjennomføringen av avtalen.²⁶⁴ Ellers vil debitor risikere at deler av arbeidet utføres

²⁶² Jf. Kaasen (2006) s. 164-165.

²⁶³ Se Askeland (2002) s. 182 på note 364 med henvisninger til tysk teori.

²⁶⁴ Jf. Kaasen (2006) s. 165.

av noen som ikke oppfyller de kravene som anbudsprosessen er ment å sikre.

Disse behov er nok styrende for at debitor i utgangspunktet står fri til planleggingen og gjennomføringen av sine forpliktelser,²⁶⁵ men at dette utgangspunktet i kontraktspraksis gjerne blir begrenset gjennom regler som sikrer kreditor kontroll med hensyn til hvilke personer debitor kan engasjere.²⁶⁶

I de situasjoner der debitor tilkjennes frihet til å sette bort deler av sine forpliktelser til andre personer, oppstår spørsmålet om dette bør få betydning for hans erstatningsansvar ved uriktig oppfyllelse, når den uriktige oppfyllelsen kan spores tilbake til tredjepersonen. Debitor har i utgangspunktet forpliktet seg overfor kreditor og kontrakten sanksjonerer misligholdet med et erstatningsansvar. Å la ansvaret for uriktig oppfyllelse bli endret for de tilfeller hvor debitor velger å sette bort forpliktelsen til en tredjeperson blir sett på som lite ønskelig; Debitor ville ellers ved ensidige disposisjoner kunne fri seg for misligholdsansvaret,²⁶⁷ noe som ville kunne undergrave formålet med ansvarssanskjøningene i kontrakten.

Men den reparative siden av erstatningsansvaret blir ikke *nødvendigvis* undergravet: At erstatningsansvaret ikke kan gjøres gjeldende for tredjepersoners feil utelukker ikke at kreditor gjør *andre* misligholdsbeføyelser gjeldende, for eksempel et prisavslag, som iallfall et stykke på vei kan kompensere for misligholdet.²⁶⁸

For det annet kan det anføres at kreditor likevel vil kunne få konsekvensene av misligholdet reparert ved at han gjør krav gjeldende direkte

²⁶⁵ Se Askeland (2002) s. 178 og Krüger (1989) s. 794.

²⁶⁶ Se for eksempel NF 05 art. 8.1 og NS 8405 pkt. 15.2.

²⁶⁷ Se Hagstrøm (2011) s. 487, Askeland (2002) s. 182, Simonsen (1997) s. 277.

²⁶⁸ Dette forutsetter at vilkårene for å kunne gjøre gjeldende prisavslag er oppfylt. I mange kontraktsforhold vil kreditor ha et ubetinget krav på prisavslag, men eksempelvis på sjørettens område er utgangspunktet at frakt bare kan kreves for gods som er «i behold» ved reises slutt, jf. sjøloven § 260. Skade på godset er i seg selv ikke tilstrekkelig til at transportørens krav på frakt faller bort; godset vil ofte være «i behold» selv om det er skadet, se nærmere Falkanger (2010) s. 322 jf. s. 369-370. Etter sjølovens regler vil slike skader derfor bare kunne repareres gjennom reglene om lasteskadeansvar.

mot tredjepersonen. Dette argumentet er for eksempel fremholdt som ledd i begrunnelsen for at mange av de lovfestede reglene om «dobbel force majeure» bare gjelder for personer som debitor har gitt i oppdrag å oppfylle avtalen, og for eksempel ikke for tidligere salgsledd.²⁶⁹ Men det er langt fra sikkert at kreditor kan gjøre gjeldende ansvar direkte overfor tredjepersonen. Det er i norsk rett ikke avklart om kreditor har en generell adgang til direktekrav basert på «springende regress» og «subrogasjonsmodellen» der dette ikke uttrykkelig følger av loven, og usikkerheten gjelder særlig på rettsområder som er lovfestet, men som ikke inneholder uttrykkelige bestemmelser om krav mot tidligere ledd.²⁷⁰ Når det gjelder krav direkte mot tredjepersonen basert på delikt, er det problematisk at kravene som oppstilles til den ansvarsbetingende adferden i deliktsretten ikke nødvendigvis er sammenfallende med kravene som oppstilles i kontraktsretten.²⁷¹ Utenfor rettsområder der det finnes uttrykkelige lovbestemmelser som gir kreditor adgang til å gjøre krav gjeldende direkte mot tredjepersonen, er det derfor min oppfatning at det ikke er et sterkt argument mot identifikasjon å si at kreditor likevel vil kunne få konsekvensene av misligholdet reparert ved å holdes seg til skadevolder direkte.

Tvilen oppstår i de situasjonene hvor begrunnelsen om at debitor ikke skal kunne slippe unna ansvar bare ved å sette oppfyllelsen bort til andre ikke passer helt, og ansvaret for «retroaktive hjelpere» er nettopp et slikt tilfelle. Vi skal derfor se nærmere på hensynene som gjør seg gjeldende i slike tilfeller.

5.2.2 Særlig om «retroaktiv helper»-tilfellene

En første innvending som kan gjøres mot å holde debitor ansvarlig for culpa utvist av «retroaktive hjelpere», er som fremholdt av Hagstrøm at

²⁶⁹ Se for eksempel forarbeidene til avhendingslova, Ot.prp. nr. 66 (1990-1991) s. 102, og bustadoppføringslova Ot.prp. nr. 21 (1996-1997) s. 68. Dette ble også fremholdt av departementet i forarbeidene til kjøpsloven, se Ot.prp. nr. 80 (1986-1987) s. 39. Men som vi skal se straks under, var justiskomiteén av en annen oppfatning.

²⁷⁰ Jf. Hagstrøm (2011) s. 814 flg., se 827.

²⁷¹ Jf. Selvig (1968) s. 82-84 og Hagstrøm (2011) s. 491-492 og 831.

kretsen av personer som debitor svarer for ellers vil bli svært vidtgående: «ansvaret [vil] kunne bli svært vidtgående, også slik at skillet mellom culpaansvar for mislighold og et rent objektivi misligholdsansvar langt på vei ville bli utvisket».²⁷² Poenget i denne sammenheng er at et mislighold – utenom de rene «force majeure»-tilfeller som jordskjelv o.l. – ofte vil kunne spores tilbake til manglende aktsomhet av *noen*, og at man uten en form avgrensning derfor får et ansvar som er tilnærmet objektivi, noe som må ha formodningen mot seg når et culpa-ansvar eller et kontrollansvar er valgt av lov- eller kontraktkonsipistene.

Et av Court of Appeals eksempler i *The Muncaster Castle* kan tjene som illustrasjon: Skulle for eksempel transportøren svare for en produktionsfeil som kunne ha vært forhindre av produsenten av skipets reserveredeler, men som senere ikke kan oppdages av noen andre? Slike reserveredeler vil kunne omsettes i en lang kontraktskjede, før de havner i transportørens skip, og senere forårsaker lasteskade. Det ble under henvisning til dette eksempelet fremholdt at det ville være «absurd» om transportøren skulle svare for slike feil, fordi det ville være tilnærmet umulig for transportøren å fri seg fra sitt lasteskadeansvar.²⁷³

Men her er det også rom for nyansering. Ansvaret for «retroaktive hjelpere» kan gjøres mer eller mindre vidtgående, avhengig av hvor langt tilbake i kontraktskjeden debitors ansvar strekkes. At debitor svarer «retroaktive hjelpere» i ett ledd er ikke ensbetydende med at han svarer for «retroaktive hjelpere» i *alle* bakenforliggende ledd. I tillegg er det innenfor dette et rom for å skille mellom ulike elementer debitors ytelse, slik at ansvaret blir mer «retroaktivi» for visse elementer i debitors ytelse enn for andre. Slik kan man langt på vei avbøte det forhold at ansvaret for andre personer blir så vidtgående at ansvaret i realiteten blir til et objektivi ansvar.²⁷⁴

Kjøpslovens regler om «dobbel force majeure» er en god illustrasjon

²⁷² Hagstrøm (2011) s. 488.

²⁷³ Se 2.4.3.1.

²⁷⁴ Nettopp muligheten til å avgrense ansvaret er en av årsakene til at House of Lords i *The Muncaster Castle* ikke så det som urimelig å la transportøren hefte for den feilaktige arbeidsutførelsen til reparasjonsverfets mekaniker, se 2.4.3.2.

på hvordan det «retroaktive» ansvaret kan nyanseres. Kravet om «dobbel force majeure» vil si at debitor ikke er fri for ansvar selv om han kan vise at kontraktsbruddet skyldes en omstendighet som ansvarsfritagende for ham; debitor må også vise at tredjemenn, som han i denne sammenhengen svarer for, og som har forårsaket kontraktsbruddet, også har vært forhindret i å oppfylle kontraktsmessig av en ansvarsfritagende omstendighet.²⁷⁵

Der forsinkelse eller mangel beror på «leverandør» eller «tidligere salgsledd», er selger er bare fri for ansvar dersom også disse tredjemenn ville ha vært fritatt etter reglene om «kontrollansvar» i første ledd, se kjøpsloven § 27 (2) jf. § 40 (1). Dette er i teorien forstått slik at «leverandør» omfatter alle slags leverandører (også retroaktive) i *det første bak-enforliggende ledd*, mens «tidligere salgsledd» gjelder i alle tidligere ledd, *ubegrenset*, men bare der det er tale om det vesentlige samme produktet som omsettes i flere ledd.²⁷⁶ Her ser vi at det retroaktive ansvaret er *mer vidtgående* der det er tale om det samme produktet som omsettes i flere ledd, enn der det er tale om leverandører som leverer råvarer, halvfabrikata og deler. Kjøpslovens regler om ansvar for leverandører og tidligere salgsledd ble ansett som den mest rimelige, selv om ansvaret er omfattende.²⁷⁷

En annen innvending som har vært gjort gjeldende mot et ansvar for «retroaktive hjelpere», er at hensynet til at debitor ikke skal kunne slippe unna ansvar ved å overføre oppfyllelsen på en annen, ikke gjør seg gjeldende. Denne innvendingen ble for eksempel fremmet under utarbeidelsen av kjøpslovens regler om «dobbel force majeure». Ved utarbeidelsen av regelen i kjøpsloven § 27 (2) ble det diskutert om selgeren skulle svare for leverandører og tidligere salgsledd. Departementet fremholdt:

²⁷⁵ Se for eksempel kjøpsloven om ansvaret for forsinkelse § 27 (2) som slår fast: «Beror forsinkelsen på en tredjemann som selgeren har gitt i oppdrag helt eller delvis å oppfylle kjøpet, er selgeren fri for ansvar bare om også tredjemann ville være fritatt etter regelen [om «kontrollansvar»] i første ledd. Det samme gjelder om forsinkelsen beror på en leverandør som selgeren har brukt, eller på noen annen i tidligere salgsledd». Se nærmere Hagstrøm (2011) s. 515 flg.

²⁷⁶ Hagstrøm (2015) s. 167-168.

²⁷⁷ Innst. O. nr. 51 (1987-1988) s. 15.

«[R]egelen om ansvar for tredjemenn [er] begrunnet i at selgeren ikke skal kunne slippe unna ansvar bare ved å overføre oppfyllelsen på en annen. Denne begrunnelsen slår ikke uten videre til når det gjelder generelle leverandører som bare leverer til selgerens lager. Den slår heller ikke til i forhold til tidligere salgsledd generelt».²⁷⁸

Men her kan det anføres at det ville være uheldig om debitor – ved å organisere sin drift slik at han stort sett benytter seg av «retroaktive hjelpere» – kunne forminske ansvaret i kontrakter han senere inngår.²⁷⁹ I praksis vil det nok ofte være nokså tilfeldig om debitor benytter seg av «retroaktive hjelpere» eller ikke. For eksempel, der en rørlegger skal utføre rørleggerarbeid hos en næringsdrivende,²⁸⁰ og det senere viser seg at koplingen han eller hun har benyttet seg av var beheftet med en defekt fra produsentens side, vil det kunne være tilfeldig om rørkoplingen ble hentet fra rørleggerens lager, eller om rørkoplingen ble kjøpt inn for det aktuelle oppdraget. Skal det gjøres noen forskjell i de to situasjoner, under henvisning til at feilen i den ene situasjonen lå hos en «retroaktiv hjelper» og ikke i den andre?²⁸¹ Det er ikke enkelt å se hvorfor ansvaret skal bero på en slik tilfeldighet.

På den annen side, har det blitt fremholdt at en regel om ansvarsfrihet for «retroaktive hjelpere» vil kunne bryte med et alminnelig prinsipp om likevekt mellom ytelsene.²⁸² Selv om debitor alltid hefter for *uaktsomt* valg av hjelpere, jf. regelen om culpa in eligendo, vil det – innenfor kretsen av hjelpere som representerer et aktsomt valg – være forskjell i hvor stor risiko for oppfyllelessvikt de ulike hjelperne representerer. Det er fremholdt at debiters valg bør skje på hans risiko – ikke på kreditors.²⁸³

Denne betraktningen kan kanskje illustreres som et spørsmål om

²⁷⁸ Ot.prp nr. 80 (1986-1987) s. 39.

²⁷⁹ I *The Muncaster Castle* blir også dette gjort gjeldende av House of Lords, se 2.4.3.2.

²⁸⁰ Forholdet faller dermed utenfor lov 16 juni 1989 om håndverkertjenester m.m. for forbrukere (håndverkertjenesteloven), jf. lovens § 1.

²⁸¹ Jf. Askeland (2002) s. 206.

²⁸² Askeland (2002) s. 207.

²⁸³ Askeland (2002) s. 207.

hvem som skal bære risikoen for insolvens hos den «retroaktive hjelperen».²⁸⁴ I motsetning til kreditor, har debitor større mulighet til å gardere seg mot risikoen for at et eventuelt krav mot en «retroaktiv hjelper» mister sin verdi på grunn av hjelperen viser seg å være insolvent. Det er jo debitor som har truffet valg av hjelper. Dersom debitor ikke svarer for «retroaktive hjelper» vil han ellers kunne velte risikoen for at insolvens oppstår hos en hjelper over på en uvitende kreditor.

Etter mitt skjønn viser de hensynene som her er trukket frem, at det er et behov en avgrensning av debtors ansvar for «retroaktive hjelper», men det bør også være rom for nyanser i stoffet. Det er ikke gitt at et ansvar for retroaktive hjelper bør utelukkes helt, særlig ikke der debitor har mulighet til å velte risiko over på kreditor ved å endre på måten han organiserer sin drift.

5.3 Grunnlaget for en alminnelig regel i «retroaktiv hjelper»-tilfellene

5.3.1 Utgangspunkter

Som vi har sett i kapittelets hovedinnledning har det har i juridisk teori av Krüger vært påpekt at ansvaret for «retroaktive hjelper» faller på siden av utgangspunktet om at debitor svarer for de personer han gjør bruk av til oppfyllelsen av sine hjelpere.²⁸⁵ Hagstrøm er av den oppfatning at det ville føre for langt om selgeren svarte for sine underleverandører når disse har oppfylt før hovedkontrakten inngås,²⁸⁶ mens Askeland derimot gir uttrykk for at ikke er noe grunnlag for å utelukke et «retroaktivt ansvar» etter norsk rett.²⁸⁷

Der debitor hefter for andre i medhold av «dobbel force majeure»-reguleringer, er ikke spørsmålet omdiskutert. Etter reglene om «dobbel force majeure» i kjøpsloven, er det som nevnt lagt til grunn i teorien at

²⁸⁴ Jf. Askeland (2002) s. 207 med videre henvisninger til tysk teori.

²⁸⁵ Krüger (1989) s. 794.

²⁸⁶ Hagstrøm (2011) s. 488.

²⁸⁷ Askeland (2002) s. 208.

selger vil svare for det første bakenforliggende ledd med leverandører, og alle tidligere salgsledd som omsetter det samme produktet.²⁸⁸ Etter de *øvrige* reglene om «dobbel force majeure» i lovgivningen, synes det klart at debitor *ikke* svarer for «retroaktive hjelpere».²⁸⁹ I forlengelsen av dette, har det vært diskutert om personkretsen i «dobbel force majeure»-reguleringene også skal få anvendelse for culpa-reguleringene i denne lovgivningen. For eksempel er det reist spørsmål ved om selger etter kjøpslovens regel om culpa-ansvar i §§ 27 (5) og 40 (3) (a) også svarer for leverandører og tidligere salgsledd, og om et «retroaktivt ansvar» også er utelukket etter avhendingslovas regler om culpa-ansvar i §§ 4-5 (2) og 4-14 (2).²⁹⁰ Diskusjonen i teorien vedrørende «retroaktivt hjelper»-tilfellene synes først og fremst å gjelde der ansvarsgrunnlaget er culpa.²⁹¹

Vi skal i det følgende se på rettspraksis hvor problemstillingen har dukket opp. Jeg har bare funnet to høyesterettsavgjørelser som berører problemstillingen. Dessuten har jeg funnet Eidsivating lagmannsretts dom av 4. oktober 1990 – LE-1989-592 – av interesse, ettersom debitors ansvar for «retroaktive hjelpere» uttrykkelig ble påberopt av kreditor.

5.3.2 «Retroaktiv hjelper»-problematikken i rettspraksis

5.3.2.1 «EpiLight», Rt. 2005 s. 257

I Rt. 2005 s. 257 hadde A kjøpt et hårfjerningsapparat og et massasjepapparat av B. Ved salget av apparatene til A, hadde B forespeilet at hårfjer-

²⁸⁸ Jf. Kjøpsloven § 27 (2) jf. § 40 (1). Regelen er den samme etter forbrukerkjøpsloven § 24 (3). Se nærmere Hagstrøm (2015) s. 167-168.

²⁸⁹ Jf. avhendingslova §§ 4-5 (2) og 4-14, bustadoppføringslova § 35 annet ledd og håndverkertjenesteloven § 28 (2). Ansvaret er her avgrenset mot leverandører og tidligere salgsledd, jf. Ot.prp. nr. 66 (1990-1991) s. 102, Ot.prp. nr. 21 (1996-1997) s. 68 og Ot.prp. nr. 29 (1988-1989) s. 93. Se nærmere Hagstrøm (2011) s. 519-521 og Krüger (1999) s. 468. Det samme gjelder nok også husleieloven § 2-13 (2), jf. Hagstrøm (2011) s. 519.

²⁹⁰ Se Hov (2002) s. 213, Krüger (1999) s. 457-458. For kjøpslovens vedkommende, legger Bergem (2008) s. 158 til grunn at personkretsen er den samme for begge ansvarsgrunnlag, mens Selvig (2015) s. 372 synes å innta motsatt standpunkt, jf. s. 368.

²⁹¹ Se Askeland (2002) s. 183 flg., som bare behandler ansvaret for andre der ansvarsgrunnlaget er culpa.

ningsapparatet var langt mer effektivt enn det apparatet i realiteten var. B hadde på bakgrunn av opplysninger fra produsentens side, gitt uttrykk for at apparatet kunne fjerne hår av alle farger, noe som ville være i strid med fysikkens lover. Dette ble ansett som en kjøpsrettslig mangel jf. kjøpsloven § 18 første ledd. A krevde å heve begge apparatene, samt erstatning. Det er erstatningsspørsmålet som er av interesse for vårt vedkommende.

A krevde erstatning for omsetningssvikt som følge av at hårfjerningsapparatet ikke var kontraktsmessig. Kjøpsloven bygger på et skille mellom direkte og indirekte tap. Indirekte tap kan bare kreves dersom tapet er en følge av uaktsomhet på selgerens side, eller dersom tingen allerede på avtaletiden avviker fra det som er tilsikret av selgeren, jf. kjøpsloven § 40 (3). As erstatningskrav ble klart ansett som et indirekte tap.²⁹² Skulle A kunne kreve erstatning, var A derfor avhengig av at tapet skyldtes uaktsomhet fra B, eller at hårfjerningsapparatet manglet tilsikrede egenskaper.

I denne forbindelse uttalte førstvoterende: «Etter min mening er det ikke grunnlag for å tilkjenne erstatning begrunnet i utvist skyld, idet Tamro [B] klart ikke kan identifiseres med eventuell uaktsomhet fra produsentens side».²⁹³ A ble tilkjent erstatning på grunnlag av at tingen allerede på avtaletiden avvek fra det som var tilsikret av selgeren, jf. kjøpsloven § 40 (3) (b).

Høyesteretts uttalelse vedrørende selgerens identifikasjon med produsenten er *obiter*, men etter mitt syn gir uttalelsen uttrykk for at norsk rett inntar en restriktiv holdning til å pålegge ansvar på culpa-grunnlag for uaktsomhet som stammer fra «retroaktive hjelpere».²⁹⁴

5.3.2.2 «Nortex-dommen», Rt. 1982 s. 1357

Dommen inntatt i Rt. 1982 s. 1357 omhandler et tilfelle der debitor ble pålagt ansvar for en «retroaktiv hjelper». AS Nortex leide produksjonslokaler av Vest-Telemark Næringsbygg AS (VTN). Nortex hadde også

²⁹² Rt. 2005 s. 257 avsnitt 49.

²⁹³ Rt. 2005 s. 257 avsnitt 50.

²⁹⁴ Jf. Stenvik (2010) s. 287.

behov for lagerlokaler, og VTN engasjerte en entreprenør – Buer & Buer AS – til å oppføre lagerlokaler, som de senere leide ut til Nortex. Etter en tid kjøpte Nortex produksjons- og lagerlokalene av VTN. Halvannet år etter kjøpet kollapset lagerbygget fordi det ikke tålte snøbelastningen på taket, noe som kunne spores tilbake til en prosjekteringsfeil fra Buer & Buer sin side.

Høyesterett kom til at Buer & Buer hadde utvist uaktsomhet og at VTN «slik denne saken ligger an» måtte holdes ansvarlig for Buer & Buer sin uaktsomhet. Retten uttaler på side 1365:

«Jeg legger i denne forbindelse vekt på den klare forbindelseslinje det er mellom Nortex etablering i Drangedal og oppførelsen, og senere salget av lagerbygget. Styreformannen i Nortex har forklart at et styremedlem i VTN bad ham etablere avdeling i Drangedal. Som produksjonslokale ble tilbudt en fabrikkbygning som allerede stod der, men det må utvilsomt ha vært en del av en pakkelsegning at det skulle bygges lagerlokale i tilknytning til denne. Nortex fikk rett til å kjøpe eiendommen når de ønsket det, og for en bedrift som gikk godt var det et aktuelt alternativ å overta eiendommen. På denne bakgrunn er det etter min mening grunnlag for å holde VTN ansvarlig for den uaktsomhet Buer & Buer utviste som medhjelper ved oppfyllelsen av VTNs forpliktelser overfor Nortex. Jeg kan ikke følge lagmannsretten når den som begrunnelse for et annet resultat i dette spørsmål sier at VTN ikke hadde forutsetninger for å kontrollere den tekniske og forskriftsmessige side av bygningen. VTN kunne ha engasjert fagkyndige [...]»

Selv om resultatet i dommen er at VTN ble holdt ansvarlig for Buer & Buer sin feil, og at Buer & Buer med hensyn til *salgsavtalen* var en «retroaktiv hjelper», er forholdet mellom VTN og Nortex spesielt; Nortex skulle *først* leie produksjonslokaler og «det må utvilsomt ha vært en del av en pakkelsegning at det skulle bygges lagerlokale i tilknytning til denne», og *dernest* ha mulighet til å kjøpe disse lokaler samlet. Dommen viser at et retroaktivt ansvar *kan* komme på tale under særskilte omstendigheter, men jeg er enig med Kai Krüger når han skriver at det ligger nær å si at Høyesterett med dommen «ikke har ment å ville knesette

retroaktivt hjelperansvar på mer prinsipielt og generelt grunnlag».²⁹⁵

5.3.2.3 LE-1989-592

I en dom av Eidsivating lagmannsrett, LE-1989-592, hadde A kjøpt en eiendom av B. Etter overtakelse ble det oppdaget flere mangler ved eiendommen, blant annet at takleggingen på huset var uriktig utført. Den uriktige arbeidsutførelsen kunne spores tilbake til innleide håndverkere. A gjorde i denne forbindelse gjeldende:

«Det må [...] legges til grunn at de medhjelpere [B] har hatt i forbindelse med vedlikeholdsarbeidene på bygningen må ha oppdaget at den led av mangler. Til dels skyldes manglene også den måten arbeidene er utført på, feks. at det nye taket er feilaktig lagt. Det må her skje en identifikasjon mellom medhjelperene og [B] [...]».

Lagmannsretten så det slik at det var på det rene at «selgeren ikke deltok eller inspiserte [håndverkerne] slik at hun kunne være klar over de feil som her ble begått». Videre uttales det:

«Lagmannsretten finner ikke at det kan bygges noe ansvar for [B] på en slik identifikasjonsregel som [A] har henvist til. De medhjelpere [B] har hatt ved bygningsarbeidet har ikke bistått [B] med oppfyllelsen av kontrakten med [A]. Det forhold som er omhandlet i Rt-1986-1386, og som gjaldt en byggherres krav mot en hovedentreprenør for feil begått av en underentreprenør, ligger helt annerledes an. Et tilfelle som ligger nærmere den foreliggende sak er omhandlet i Rt-1982-1357, men lagmannsretten finner at forholdene der var så særpregede at det ikke kan trekkes noen konsekvenser av dommen for nærværende sak [...]. Dommen viser imidlertid at det ikke kan hevdes noen slik alminnelig identifikasjonsregel som [A] har gjort gjeldende».

I nærværende sak var begrunnelsen for ikke å holde B ansvarlig, at håndverkerne «ikke [hadde] bistått [B] med oppfyllelsen av kontrakten

²⁹⁵ Krüger (1989) s. 795-796 se også Hagstrøm (2011) s. 489 som er av den oppfatning at dommen går «langt» i retning<< av «retroaktivt ansvar», og er «problematisk».

med [A]», uten at det gis noen nærmere forklaring på hvorfor retten så det på denne måten, annet enn at saksforholdet var annerledes enn i «Nortex-dommen». En mulig forklaring kan være at håndverkernes arbeid ble gjort i forbindelse med vedlikeholdsarbeid, og ikke nødvendigvis med sikte på oppfyllelsen av kontrakten med B. Det var med andre ord ingen «klar forbindelseslinje» mellom håndverkernes arbeid – vedlikeholdsarbeidet – og det senere salget av huset. Til sammenligning var arbeidet til hjelperen i «Nortex-dommen» utført med sikte på oppfyllelsen av den senere kontrakten med kreditor.

5.3.2.4 «Solslyngdommen», LB-2012-88290

Borgarting lagmannsretts dom, LB-2012-88290 («Solslyngdommen»), som vi allerede har sett på, kan også nevnes. Her ble ikke debitor (Schenker) holdt ansvarlig for feilen til det som ville ha vært en «retroaktiv hjelper» (Jernbaneverket). En eventuell begrensing av ansvaret for «retroaktive hjelpere» ble ikke uttrykkelig diskutert i premissene.

Rettsens uttalelser trekker likevel i retning av at et «retroaktivt ansvar» bare vil være aktuelt i unntakstilfeller. For eksempler uttaler rettsens at «[s]iden det ikke er inngått noen avtale mellom Schenker eller CargoNet med Jernbaneverket om den aktuelle transporten, kan lagmannsretten ikke se at de har «satt bort» deler av sin hovedforpliktelse overfor Tine til Jernbaneverket», og at det «ikke [er] naturlig å si at Schenker via CargoNet har «engasjert» Jernbaneverket til å ta del i transporten».

Her kan saksforholdet sammenlignes med LE-1989-592. Sveisearbeidene i «Solslyngdommen» skjedde – på samme måte som vedlikeholdsarbeidene i LE-1989-592 – uten tilknytning til den senere kontrakten mellom Tine og Schenker. Heller ikke i denne dommen var det noen «klar forbindelseslinjen» så som i «Nortex-dommen».

5.4 Sammenfatning

I kontraktsrettslig teori, har det vært diskusjoner vedrørende debitors ansvar for personer som har oppfylt overfor debitor forut for avtalein-

ngåelsen mellom debitor og kreditor – «retroaktive hjelpere». I 5.2.1 så vi på hensynene som begrunner debtors ansvar for andre personer han gjør bruk av til å oppfylle kontrakten, og i 5.2.2 så vi nærmere på hensynene som gjør seg gledende når det er tale om en «retroaktiv hjelper». Vi så at disse hensyn i stor utstrekning tilsier at debtors ansvar for «retroaktive hjelpere» er begrenset, men at et slikt ansvar ikke burde utelukkes helt.

I lovgivningen gir kjøpslovens «dobbel force majeure»-regulering et eksempel på identifikasjon med «retroaktive hjelpere». Utover dette synes øvrig lovgivning og rettspraksis å innta en restriktiv holdning til å holde debitor ansvarlig for «retroaktive hjelpere». På grunn av «Nortex-dommen», kan et ansvar for «retroaktive hjelpere» ikke utelukkes helt. Dommen er begrunnet konkret, og etter mitt syn vil et retroaktivt ansvar bare kunne komme på tale i spesielle situasjoner, for eksempel hvor det er en «klar forbindelseslinje» mellom oppfyllelsen til den «retroaktive hjelperen» og den senere avtalen.

6 Avslutning

6.1 Sammenfatning. Konklusjon

Avhandlingens problemstilling er om en sjøtransportør svarer for lasteskade som skyldes feil eller forsømmelse av ansatte i et reparasjonsverft som har utført reparasjoner, kontroller o.l. på skipet som brukes til transporten. Et utvalg av rettskilder har blitt undersøkt med sikte på å ta standpunkt til hvordan problemstillingen bør løses etter norsk rett.

Et komparativt element har også inngått i avhandlingen – gjennom min analyse av *The Muncaster Castle*. Vi så at løsningen i England er at transportøren svarer for *arbeidsutførelsen* av de ansatte på reparasjonsverftet, så lenge arbeidsutførelsen har funnet sted mens skipet har vært i hans *besittelse og kontroll*. Kanskje viktigere enn å fremheve selve *resultatet* etter engelsk rett, har et poeng med analysen vært å fremheve de *rimelighetsbetraktninger* som gjør seg gjeldende ved løsningen av problemstillingen.

Det synes klart at sjøtransportørens ansvar – all den tid det er tale om et culpa-ansvar – på et eller annet vis bør avgrenses slik at debitor ikke svarer for *enhver* feil som kan ha blitt gjort i forbindelse med byggingen, reparasjonsarbeider, klassetester, utrustningen osv. i skipets levetid. Et slikt ansvar ville i så fall bli svært omfattende. Denne betraktningen kommer til uttrykk både i *The Muncaster Castle*, norsk litteratur på sjørettens område og annen kontraktsrettslig litteratur.

Med et slikt grunnleggende utgangspunkt, er problemet i så fall å trekke en grense. Hvilke personer svarer transportøren for? For norsk rett er rettskildebildet nokså sammensatt. Vi har sett at sjølovens bestemmelser gir uttrykk for at transportøren er ansvarlig dersom han selv eller de han svarer for ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet er sjødyktig ved reisesens begynnelse. Denne formuleringen gir ikke svar på spørsmålet, fordi ordlyden ikke gir noen svar på hva som skal til for at transportøren og de han svarer for skal ha utvist tilbørlig omhu med hensyn til skipets sjødyktighet. Er det tilstrekkelig at transportøren og

de han svarer for holder oppsyn med arbeidet i et velansett verft? Eller krever bestemmelsen at transportøren og de han svarer for utviser tilbørlig omhu i arbeidet med å sørge for skipets sjødyktighet? Heller ikke forarbeidene til sjølovens bestemmelser klargjør spørsmålet, og spørsmålet er heller ikke berørt i rettspraksis fra Norge.

Et nordisk utblikk gir en viss veiledning. Spørsmålet har vært oppe i en dom fra Finland, ND 19799 s. 383, hvor resultatet ble ansvarsfrihet for feil begått av verftets ansatte.

Videre har vi sett at spørsmålet har vært omdiskutert i nordisk teori på sjørettens område. Her har to betraktningmåter stått mot hverandre. På den ene siden har det blitt gjort gjeldende at transportøren bare bør svare for det som inngår i «typisk rederivirksomhet», og at bygge- og reparasjonsarbeider på verft faller utenfor «typisk rederivirksomhet». Underliggende er begrunnelsen for denne betraktningmåten at en slik avgrensing gir en rimelig risikofordeling. Denne betraktningmåten har likhetstrekk med betraktningmåten Court of Appeal i *The Muncaster Castle*. Betraktningmåten har blitt kritisert. Det har i teorien blitt gjort gjeldende at «typisk rederivirksomhet» er et uklart kriterium, som vil være retts teknisk vanskelig. Denne innvendingen ble også reist av House of Lords i *The Muncaster Castle*, som også understreket at hensynet til konnossementsinnehaver ble ivaretatt på best mulig måte dersom hans rettsstilling ikke var avhengig av hvordan transportøren valgte å organisere sin drift. I forlengelsen av kritikken mot «typisk rederivirksomhet»-betraktningen, ble det i nordisk litteratur derfor tatt til orde for at løsningen som er valgt i England også burde velges i Norden, av hensyn til internasjonal rettsenhet.

På luftrettens område, er en tilsvarende problemstilling bare aktuell for forsinkelsesansvaret. Her er problemstillingen heller ikke avklart. I teorien har det under henvisning til et «typisk luftfartsvirksomhet»-kriterium blitt antydnet at fraktføreren ville svare for reparasjonsarbeider på flyet. Dette tyder kanskje på at «typisk virksomhets»-kriteriet har fotfeste i norsk rett. På veifrakttrettens område, er spørsmålet løst ved at fraktføreren er ansvarlig på objektive grunnlag for kjøretøysmangler. Etter mitt syn gir ikke det objektive ansvaret for kjøretøysmangler veiled-

ning når problemet vårt er å trekke grensene for personene transportøren svarer for.

Endelig har vi sett at det etter alminnelige obligasjonsrettslige regler er lite rom for å pålegge debitor ansvar for personer som allerede har oppfylt før kontraktsinngåelsen mellom debitor og kreditor. Et slikt ansvar er ikke helt utenkelig, men rettspraksis viser at debitor bare under unntaksvis vil svare for culpa hos slike personer.

De rimelighetsbetraktninger som er fremhevet av House of Lords i *The Muncaster Castle*, og som også har blitt adoptert av enkelte i juridisk litteratur på sjørettens område taler i retning av et ansvar for transportøren. Det samme gjør hensynet til internasjonal rettsenhet. Men slik jeg vurderer det foreliggende rettskildematerialet, har ikke disse betraktningene fått fotfeste i norsk og nordisk rett. Synspunktet om at transportøren bare bør svare for personer innenfor «typisk rederivirksomhet» og risikobetraktningen som ligger til grunn for dette synspunktet, har støtte i støtte litteraturen og rettspraksis, og har også blitt lagt til grunn av finske domstoler. Dette synet harmonerer også godt med alminnelige obligasjonsrettslige regler, hvor et culpa-ansvar for «retroaktive hjelpere» synes å være forbeholdt spesielle tilfeller.

Min konklusjon er på denne bakgrunn at en sjøtransportør etter norsk rett ikke svarer for lasteskade som skyldes feil eller forsømmelse av ansatte i et reparasjonsverft som har utført reparasjoner, kontroller o.l. på skipet som brukes til transporten.

6.2 Noen avsluttende refleksjoner

Innledningsvis nevnte jeg at den faktiske bakgrunnen for at avhandlingens problemstilling oppstår, er svært mange personer på et eller annet vis kan tenkes å ha eller å ha hatt befatning med ytelsen til debitor. Etter mitt syn vil denne typen av problemstillinger være minst like aktuelle i fremtiden. Et illustrerende eksempel er bygge- og anleggsnæringen, hvor produksjonen av prefabrikkerte komponenter og elementsystemer synes å spille en større rolle. Her kan produksjonen av typehus/ferdighus nevnes, hvor store deler av boligen i stor utstrekning produseres i en

fabrikk før de reises på byggetomten.²⁹⁶ I lys av dette kan man hevde at selve arbeidsutførelsen i mindre grad vil ligge hos den som inngår avtalen med sluttbrukeren, og i større grad hos spesialiserte leverandører.²⁹⁷ Dette aktualiserer behovet for kritisk vurdering av våre regler om «kontraktshjelperansvar». Ved en slik overordnet vurdering, kan komparative perspektiver hjelpe, enten ved at eksisterende betraktninger i norsk rett utbroderes, at nye betraktninger lanseres, eller ved at kildematerialet fra utlandet kan gi gode eksempler på problemstillinger.

I forlengelsen av dette har jeg blitt oppmerksom på den rollen ulike tankemodeller kan spille ved avgjørelsen av et rettslig spørsmål. For eksempel er den norske kontraktserstatningsretten bygget opp etter et annet system enn den engelske. I den engelske kontraktserstatningsretten er utgangspunktet et objektivt misligholdsansvar for kontraktsbrudd.²⁹⁸ Hos oss er kontraktserstatningsretten bygget opp om ulike ansvarsgrunnlag etter forpliktelsens eller misligholdets art, hvor den alminnelige regelen er ansvar på culpa-grunnlag.²⁹⁹ Det synes å være større plass for å tillegge debitor ansvar for uaktsomheten til en «retroaktiv hjelper» under en modell som bygger ansvaret på mislighold av plikter, enn under en modell som bygger ansvaret på skyld hos debitor. Det kunne være interessant å undersøke om hvordan slike strukturelle forskjeller påvirker argumentasjonen til rettsanvendere, og resultatene de kommer til.

²⁹⁶ Hagstrøm (2014) s. 49.

²⁹⁷ Som vi så i 5.2.1 kan regler om direktekrav sørge for at ansvaret kanaliseres til den som står for den feilaktige arbeidsutførelsen.

²⁹⁸ Peel (2007) s. 992.

²⁹⁹ Hagstrøm (2011) s. 468.

Kilderegister

Litteraturliste

- Alvik (2014) Alvik, Ivar, *Fartøystjenesteleie*, 2014
- Arnesen (2009) Arnesen, Finn og Are Stenvik, *Internasjonalisering og juridisk metode*, 2009
- Bergem (2008) Bergem, John Egil, Berte Elen R. Konow, Stein Rognlien, *Kjøpsloven 1988 og FN-konvensjonen 1980 om internasjonale løsurekjøp*, 3. utgave, 2008
- Björkelund (1966) Björkelund, Carl Gustav, «Redarens ansvar för självständiga medhjälpare», *Arkiv för sjörett nr. 8*, 1965-1967
- Björkelund (1970) Björkelund, Carl-Gustav, *Sjövårdighet och ansvar*, 1970
- Blom (1985) Blom, Birgitta, *Sjölagens bestämmelser om rederansvar*, 1985
- Brækhus (1953) Brækhus, Sjur, *Rederens husbondansvar*, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie nr. 2, 1953
- Broch (1968) Broch, Lars Oftedal, «Om uniforme lover – deres tolkning og deres forhold til lovkonfliktregler», *Tidsskrift for rettsvitenskap* (1968) s. 595
- Bruserud (2002) Bruserud, Herman, *Bortfrakterens ansvar for skipets fysiske egenskaper. Ansvarsgrunnlagene*, Marfus nr. 294, 2002
- Bull (2000) Bull, Hans Jacob, *Innføring i veifraktrett*, 2000
- Carver (1982) Carver, T. G., *Carriage by Sea*, 13. utgave ved Raoul Colinvaux, 1982
- Clarke (2010) Clarke, Malcolm, *Contracts of Carriage by Air*, 2. utgave, 2010
- Clarke (2014) Clarke, Malcolm, *International carriage of goods by road: CMR*, 6. utgave, 2014
- Cooke (2014) Julian Cooke, John D. Kimball, Timothy Young, David Martowski m.fl., *Voyage Charters*, 4. utgave, 2014

- Eckhoff (2001) Eckhoff, Torstein, *Rettskildelære*, 5. utgave ved Jan E. Helgesen, 2001
- Fabricius (2005) Fabricius, Ulla, *Lov om fragtaftaler ved international vejtransport*, 2005
- Falkanger (1969) Falkanger, Thor, «Leie av skib», *Arkiv for sjørett* nr. 10, 1969
- Falkanger (2010) Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull, *Sjørett*, 7. utgave, 2010
- Grönfors (1982) Grönfors, Kurt, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*, 1982
- Hagstrøm (2005) Hagstrøm, Viggo, *Kjøpsrett*, 2005
- Hagstrøm (2011) Hagstrøm, Viggo, *Obligasjonsrett*, 2. utgave, 2011
- Hagstrøm (2014) Hagstrøm, Viggo og Herman Bruserud, *Entrepriserett*, 2014
- Hagstrøm (2015) Hagstrøm, Viggo, *Kjøpsrett*, 2. utgave ved Herman Bruserud, 2015
- Hellner (2015) Hellner, Jan, Richard Hager og Annina H. Persson, *Speciell avtalsrett II, kontraktsrett, första häftet, särskilda avtal*, 6. utgave, 2015
- Hellner (1995) Hellner, Jan, *Skadeståndsrätt*, 5. utgave, 1995
- Hov (2002) Hov, Jo, *Avtalebrudd og partsskifte*, 2. utgave, 2002
- Jantzen (1930) Jantzen, Johs., *Rederansvar og sjøpant*, 1930
- Jerkø (2012) Jerkø, Markus, «En taksonomi over rettslige prinsipper», *Tidsskrift for rettsvitenskap* (2012) s. 1
- Kaasen (2006) Kaasen, Knut, *Petroleumskontrakter*, 2006
- Klæstad (1920) Klæstad, Helge, *Rederansvaret*, 1920
- Krüger (1989) Krüger, Kai, *Norsk Kontraktsrett*, 1989
- Krüger (1999) Krüger, Kai, *Norsk kjøpsrett*, 4. utgave, 1999
- Lødrup (1966) Lødrup, Peter, *Luftfart og ansvar*, 1966.
- Lødrup (1997) Lødrup, Peter, «Luftrett 2», I: *Luftretten anno 1975*, 1997
- Lødrup (2009) Lødrup, Peder, *Lærebok i erstatningsrett*, 6. utgave, 2009

- Mestad (1991) Mestad, Ola, *Om force majeure og risikofordeling i kontrakt*, 1991
- Pedersen (2008) Pedersen, Per Vestergaard, *Transportret*, 2008
- Peel (2007) Peel, Edwin, *Treitel. The Law of Contract*, 12. utgave, 2007
- Riska (1967) Riska, Olof, *Shipowner's Liability for Damage caused by the Negligence of an Independent Contractor Performing Work for the Ship*, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie nr. 3, 1967
- Rosenmeyer (1975) Rosenmeyer, Kjeld, *Søret*, 1975
- Ruud (2011) Ruud, Morten og Geir Ulfstein, *Innføring i folkerett*, 4. utgave, 2011
- Schmidt (1962) Schmidt, Folke, Gösta Wilkens, Kurt Grönfors og Kaj Pineus, *Huvudlinjer i svensk frakträtt*, 1962
- Sejersted (1949) Sejersted, Fredrik, *Om Haagreglene*, 2. utgave, 1949
- Sejersted (1976) Sejersted, Fredrik, *Haagreglene*, 3. utgave ved Ivar Kleiven og Jens Voght-Eriksen, 1976
- Selvig (1965) Selvig, Erling, «Fraktføreransvar og speditøransvar ved godsbeholdning på veg», *Lov og rett*, 1965 s. 240
- Selvig (1968) Selvig, Erling, *Det såkalte husbondsansvar*, 1968
- Selvig (2015) Selvig, Erling og Kåre Lilleholt, *Kjøpsrett til studiebruk*, 5. utgave. 2015
- Simonsen (1997) Simonsen, Lasse, *Prekontraktuelt ansvar*, 1997
- Sindballe (1938) Sindballe, Kristian, *Dansk Søret*, 1938
- Skoghøy (2007) Skoghøy, Jens Edvin A., «Bruk av utenlandske rettsavgjørelser som argument ved rettsanvendelsen», i: *Rett og toleranse: festskrift til Helge Johan Thue*, Torstein Frantzen, Johan Giertsen, Giuditta Cordero-Moss og Helge J. Thue (red.), 2007
- Stenvik (2010) Stenvik, Are «Erstatning og rettssubjektivitet», i: *Selskap, kontrakt, konkurs og rettskilder: Festskrift til Mads Henry Andenæs*, Gudmund Knudsen, Kristin Normann og Geir Woxholth (red.), 2010

Store norske leksikon (2012)	Store norske leksikon, <i>Solslyng</i> (2012), 9. februar 2012, https://snl.no/solslyng [sitert 21. mai 2015]
The Travaux préparatoires of the Hague rules and of the Hague-Visby rules	Comite Maritime International, <i>The Travaux préparatoires of the Hague rules and of the Hague-Visby rules</i> , [1997]

Lover

Norge

Avhendingslova	Lov 3 juli 1992 nr. 93 om avhending av fast eigedom
Bustadoppføringslova	Lov 13 juni 1997 nr. 43 om avtaler med forbrukar om oppføring av ny bustad m.m.
COTIF-loven	Lov 10 desember 2004 nr. 82 om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk
Forbrukerkjøpsloven	Lov 21 juni 2002 nr. 34 om forbrukerkjøp
Husleieloven	Lov 26 mars 1999 nr. 17 om husleieavtaler
Håndverkertjenesteloven	Lov 16 juni 1989 om håndverkertjenester m.m. for forbrukere
Kjøpsloven	Lov 13 mai 1998 nr. 27 om kjøp
Konnossementloven	Lov 4 februar 1938 nr. 3 om gjennomføring av den internasjonale konvensjon om konnossementer av 25 august 1924 [opphevet]
Luftbefordringsloven 1936	Lov 12 juni 1936 nr. 6 om befordring med luftfartøi [opphevet]
Luftfartsloven	Lov 11 juni 1993 nr. 101 om luftfart
Luftfartsloven 1960	Lov 16 desember 1960 nr. 1 om luftfart [opphevet]
Sjøfartsloven av 1893	Lov 20 juli 1893 nr. 1 om sjøfarten [opphevet]
Sjøloven	Lov 24 juni 1994 nr. 39 om sjøfarten
Veifraktloven	Lov 20 desember 1974 nr. 68 om vegfraktavtaler

Veifraktloven av 1969 Lov 31 januar 1969 nr. 3 om fraktavtaler ved internasjonalt godsbeholdning på vei [opphevet]

Norden

Lag om konnossement (1936:277) [Sverige]
Lov nr. 150 af 7 maj 1937 med senere endringer [Danmark]
Lov nr. 170 af 16 marts 1994 med senere endringer [Danmark]
Lov nr. 56 af 1 april 1892 med senere endringer [Danmark]
Sjölög (1994:1009) [Sverige]
Sjölög 15.7.1994/647 [Finland]
Sjölagen (1891:35 s. 1) [Sverige]

Annet

Harter Act av 1893 Harter Act (Carriage of Goods by Sea) Feb. 13, 1893, ch. 105, 27 Stat. 445 [USA]
Sea-Carriage of Goods Act av 1904 Sea-Carriage of Goods Act 1904 (Cth) [Australia]
Sea-Carriage of Goods Act av 1924 Sea-Carriage of Goods Act 1924 (Cth) [Australia]
Water Carriage of Goods Act av 1910 Water Carriage of Goods Act 1910 [Canada]

Forarbeider

Norge

Innstilling fra den norske delegerte om gjennomførelse av de internasjonale konvensjoner om begrensning av rederens ansvar, om panterettigheter i skib og om immunitet for statskib *Innstilling fra den norske delegerte om gjennomførelse av de internasjonale konvensjoner om begrensning av rederens ansvar, om panterettigheter i skib og om immunitet for statskib, 1927*

Innst. O. II. (1938)	<i>Innst. O. II. (1938) Innstilling fra justiskomiteen om utferdigelse av: 1) Lov om forandringer i sjøfartsloven. 2) Lov om gjennomføring av den internasjonale konvensjon om konnossementer av 25 august 1924</i>
Innst. O. nr. 50 (1993-1994)	<i>Innst. O. nr. 50 (1993-1994) Innstilling frå næringskomiteen om lov om sjøfarten (sjøloven).</i>
Innst. O. nr. 51 (1987-1988)	<i>Innst. O. nr. 51 (1987-1988) Innstilling fra justiskomiteen om A) kjøpslov og B) Lov om samtykke til ratifikasjon av FN-konvensjonen om kontrakter for internasjonale løsørekjøp, vedtatt 11. april 1980</i>
Innstilling I (1961)	<i>Innstilling I om lovgivning vedrørende fraktavtaler om godsbeholdning med kjøretøy på veg, 1961</i>
Innstilling II (1971)	<i>Innstilling II om lovgivning vedrørende fraktavtaler om godsbeholdning på veg, 1971</i>
NOU 1972:11	<i>NOU 1972:11 Godsbeholdning til sjøs. Utkast med motiver til lov om endring av reglene om befordring av gods til sjøs</i>
NOU 1991:18	<i>NOU 1991:18 Revisjon av luftfartsloven</i>
NOU 1993:36	<i>NOU 1993:36 Godsbeholdning til sjøs. Utredning XV fra utvalget til revisjon av sjøfartslovgivningen (Sjølovkomiteen)</i>
Ot.prp. nr. 20 (2003-2004)	<i>Ot.prp. nr. 20 (2003-2004) Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbeholdning</i>

Ot.prp. nr. 21 (1996-1997)	<i>Ot.prp. nr. 21 (1996-1997) Om lov om avtaler med forbruker om oppføring av ny bustad m.m</i>
Ot.prp. nr. 22 (1936)	<i>Ot.prp. nr. 22 (1936) Lov om befordring med luftfartøi</i>
Ot.prp. nr. 23 (1937)	<i>Ot.prp. nr. 23 (1937) Om utferdigelse av: 1) Lov om forandringer i sjøfartsloven. 2) Lov om gjennomføring av den internasjonale konvensjon om konnossementer av 25 august 1924</i>
Ot.prp. nr. 28 (1972-1973)	<i>Ot.prp. nr. 28 (1972-1973) om lov om endringer i lov 20. juli 1893 om sjøfarten og i visse andre lover</i>
Ot.prp. nr. 29 (1988-1989)	<i>Ot.prp. nr. 29 (1988-1989) Om lov om håndverkertjenester m.m for forbrukere</i>
Ot.prp. nr. 39 (1973-1974)	<i>Ot.prp. nr. 39 (1973-1974) Om lov om fraktavtaler</i>
Ot.prp. nr. 45 (1967-1968)	<i>Ot.prp. nr. 45 (1967-1968) om lov om fraktavtaler ved internasjonal godsbeordring på vei.</i>
Ot.prp. nr. 48 (1965-1965)	<i>Ot.prp. nr. 48 (1965-1965) Om lov om skadeerstatning i visse forhold</i>
Ot.prp. nr. 55 (1993-1994)	<i>Ot.prp. nr. 55 (1993-1994) Om lov om Sjøfarten (sjøloven)</i>
Ot.prp. nr. 66 (1990-1991)	<i>Ot.prp. nr. 66 (1990-1991) Om lov om avhending av fast egedom</i>
Ot.prp. nr. 8 (1987-1988)	<i>Ot.prp. nr. 8 (1987-1988) Om A) Lov om endring i lov 16 desember 1960 nr 1 om luftfart, B) Lov om samtykke til ratifikasjon av Montreal-protokoll nr 3 og 4 til Warszawa-konvensjonen 12 oktober 1929 om internasjonal luftbefordring med senere endringer</i>

Ot.prp. nr. 80 (1986-1987)	<i>Ot.prp. nr. 80 (1986-1987) Om A kjøpslov B Lov om samtykke til ratifikasjon av FN-konvensjonen om kontrakter for internasjonale løsørekjøp, vedtatt 11 april 1980</i>
Ot.prp. nr. 93 (2003-2004)	<i>Ot.prp. nr. 93 (2003-2004) Om lov om internasjonal jernbanetraffikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonaljernbanetraffikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)</i>
Sjølovkomitéens innstilling VIII	<i>Innstilling VIII frå Sjølovkomitéen. Utkast med motiver til lov om endring av reglene om registrering av skip, partrederi, sjøpant m. m. (sjøfartslovens kap. 1-3 og 11 m.m.), 1969</i>
Sjølovkomisjonens innstilling (1890)	<i>Indstilling fra den ved kongelig Resolution af 9de december 1882 nedsatte Kommission, 1890</i>
Sjølovskommisjonens innstilling (1936)	<i>Innstilling fra Den kgl. kommisjon til revisjon av sjøfartsloven, 1936</i>

Norden

Befordran av gods til sjöss	<i>Liikenneministeriön Julkaisuja 56/93, Befordran av gods till sjöss. Förslag till revision av 4 kap. Sjölagen, 1993 [Finland]</i>
Prop. 1973:137	<i>Prop. 1973:137 Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) m.m. (gods- och passagerarbefordran); given Stockholms Slott den 5 juni 1973 [Sverige]</i>
Prop. 1993/94:195 RP 62/94	<i>Prop. 1993/94:195 Ny Sjölag [Sverige] RP 62/94 Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till sjölag och därtill hörande lagar [Finland]</i>

Regeringens proposition til Riksdagen med forslag till lag om ändring av sjölagen	Regeringens proposition til Riksdagen med forslag till lag om ändring av sjölagen [1974, Finland]
SOU 1936:17	SOU 1936:17 Förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m.m. [Sverige]
SOU 1972:10	SOU 1972:10 Godsbefordran till sjöss [Sverige]
SOU 1990:13	SOU 1990:13 Oversyn av sjölagen 2. Godsbefordran til sjöss [Sverige]

Konvensjoner

Montreal-konvensjonen	Overenskomst av 28. mai 1999 om innføring av visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring
Haag-reglene	Den internasjonale konvensjon av 25. august 1924 om innføring av visse ensartede regler om konnossementer
Haag-Visby-reglene	Den internasjonale konvensjon av 25. august 1924 om innføring av visse ensartede regler om konnossementer, som endret ved Protokoll av 23. februar 1968 om endring av den internasjonale konvensjon om innføring av visse ensartede regler om konnossementer og Tilleggsprotokoll av 21. desember 1979 til Protokoll om endring av den internasjonale konvensjon om innføring av visse ensartede regler om konnossementer
CMR	Konvensjon av 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg, slik endret ved Protokoll av 5. juli 1978 til Konvensjon om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg

COTIF	Overenskomst av 9. mai 1980 om de internasjonale jernbanetransporter slik endret ved Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om de internasjonale jernbanetransporter
Warszawa-konvensjonen	Overenskomst av 12. oktober 1929 om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring
Haag-protokollen	Endringsprotokoll av 28. september 1955 til Overenskomst om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring
Guadalajara-protokollen	Overenskomst av 18. september 1961 til Warszawa-overenskomsten om visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring utført av annen fraktfører enn den som sluttet fraktavtalen
Montreal-protokoll nr. 1	Tilleggsprotokoll av 25. september 1975 nr. 1 for å endre Overenskomst om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring
Montreal-protokoll nr. 2	Tilleggsprotokoll av 25. september 1975 nr. 2 for å endre Overenskomst om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring
Montreal-protokoll nr. 3	Tilleggsprotokoll av 25. september 1975 nr. 3 med endring av Overenskomst om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring
Montreal-protokoll nr. 4	Tilleggsprotokoll av 25. september 1975 nr. 4 for å endre Overenskomst om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring

Rettspraksis

Norsk Retstidende

- Rt. 1921 s. 519 (= ND 1921 s. 401)
- Rt. 1952 s. 1170 (= ND 1952 s. 320)
- Rt. 1953 s. 35 (= ND 1954 s. 56)
- Rt. 1965 s. 1335 (= ND 1968 s. 279)
- Rt. 1971 s. 843 (= ND 1971 s. 36)
- Rt. 1975 s. 61 (= ND 1975 s. 85)
- Rt. 1982 s. 1357
- Rt. 1984 s. 866 (= ND 1984 s. 122)
- Rt. 1986 s. 1386
- Rt. 1995 s. 486 (= ND 1995 s. 238)
- Rt. 1998 s. 1815
- Rt. 2005 s. 257
- Rt. 2006 s. 321
- Rt. 2011 s. 1225 (= ND 2011 s. 260)

Andre norske avgjørelser

- LB-2012-88290
- LE-1989-592

Nordisk rettspraksis

- U 1966 s. 529 (= ND 1966 s. 45)
- ND 1979 s. 383

Annen utenlandsk rettspraksis

- G.E. Dobell & Co v Steamship Rosssmore Company Ltd* [1895] 2 Q.B. 408
- Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co* [1959] 2 Lloyd's Rep 553

Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co [1961] 1
Lloyd's Rep 57

The Colima, (1897) 82 Fed. Rep. 665, S.D.N.Y.

*W. Angliss & Co (Australia) Pty Ltd v Peninsular and Oriental Steam
Navigation Company* (1927) 28 Lloyd's Rep 202

Sjørettsfondets utgivelser

Sjørettsfondet fremmer forskning innen sjørett, transportrett, forsikring, petroleumsrett, energirett og beslektede juridiske emner. I tidsskriftet *MarIus*, inkludert *Scandinavian Institute Maritime and Petroleum Law Yearbook (SIMPLY)*, publiserer studenter og forskere sine arbeider. Fondet utgir også pensumlitteratur for studenter.

Tidsskriftet *MarIus* - siste utgaver

- | | | |
|-----|--|--|
| 456 | SIMPLY 2014 | Contributors: Sir Bernard Rix, Thor Falkanger, Erik Røsæg, Henrik Ringbom, Kristina Siig, Henrik Bjørnebye, Ola Mestad, Ivar Alvik, Catherine Banet, Alla Pozdnakova. 2015. 370 p. |
| 457 | BARLAUG, Eirik Lund | Arrest i bunkers om bord i skip på tidscerteparti. 2015. 38 s. |
| 458 | DAAE, Alexander | Avvisning i internasjonal råvarehandel på CIF-vilkår. 2015. 74 s |
| 459 | European Intermodal Sustainable Transport - Quo Vadis? | Editors: Ellen Eftestøl-Wilhelmsson, Anu Bask, Trine-Lise Wilhelmsen and Erik Røsæg. 2015. 330 p. |
| 460 | RESTAN, Bjørn Tarek | Læren om <i>compensatio lucri cum damno</i> ved heving av tapsbringende avtaler. 2016. 70 s. |
| 461 | RUMMELHOFF, Hanna | Støtteordninger til fornybar energi og forholdet til europaretten. Nasjonale myndigheters miljøhandlingsrom. 2016. 158 s. |
| 462 | KNAPSKOG, Knut | Fellesarv på djupt vatn. Om utvinning av mineral på havbotnen i internasjonalt farvatn og instrument for miljøregulering. 2016. 99 s. |
| 463 | SANDVIK, Björn | Skeppsbygnavtal frå finsk synpunkt. 2016. 44 s. |

Bøker utgitt av Sjørettsfondet

- Askheim, Bale, Gombrii, Herrem, Kolstad, Lund, Sanfelt, Scheel og Thoresen: Skipsfart og samarbeid. Maritime joint ventures i rettslig belysning. 1119 s. 1991. ISBN 82-90260-34-2
- Brækhus, Sjur og Alex Rein: Håndbok i kaskoforsikring På grunnlag av Norsk Sjøforsikringsplan av 1964. 663 s. 1993. ISBN 82-90260-37-7
- Brautaset, Are, Eirik Høiby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: Norsk Gassavsetning - Rettslige hovedelementer 611 s. 1998. ISBN 82-90260-43-1
- Bull, Hans Jacob: Tredjemannsdekning i forsikringsforhold. 598 s. 1988. ISBN 82-90260-24-t
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: Sjørett. 8. utg. 670 s. 2016. ISBN 978-82-90260-56-4
- Karset, Martin, Torkjel Kleppo Grøndalen, Amund Lunne: Den nye reguleringen av oppstrøms gassrørledningsnett. 344 s. 2005. ISBN 89-90260-47-4
- Kaasen, Knut: Sikkerhetsregulering i petroleumsvirksomheten. 648 s. 1984. ISBN 82-90260-18-0
- Michelet, Hans Peter: Håndbok i tidsbefraktning. 600 s. 1997. ISBN 82-90260-31-8
- Nygaard, Dagfinn: Andres bruk av utvinningsinnretninger. 365 s. 1997. ISBN 82-90260-40-7

Bøkene kan bestilles via bokhandel eller Den norske bokbyen.

Distribusjon

Bøker, pensum og tidsskriftet MarIus distribueres via Den norske bokbyen og andre bokhandler. Sjørettsfondet og Nordisk institutt for sjørett håndterer ikke bestillinger.

Informasjon om priser på enkeltnummer av MarIus er oppdatert på <http://bokbyen.no/butikk>. Du kan bestille på nett via butikkløsningen, e-post til post@bokbyen.no eller telefon 57 69 22 10.

Fullstendig oversikt over Sjørettsfondets utgivelser finnes på nettsidene til Nordisk institutt for sjørett: jus.uio.no/nifs. Se banneret MarIus nede til høyre på siden.

Tidsskriftet MarIus – abonnement

Sjørettsfondet tilbyr abonnement med flere valgmuligheter. Du kan abonnere på disse kategoriene:

A: Alle utgaver

B: Innbundet årgang

C: Sjørett (på norsk og engelsk)

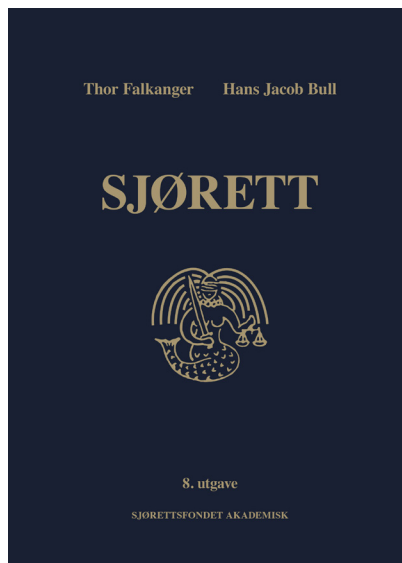
D: Petroleums- og energirett (på norsk og engelsk)

E: Utgaver på engelsk, inkludert SIMPLY
(både sjørett, petroleums- og energirett)

F: SIMPLY

For å tegne abonnement, send e-post til post@bokbyen.no. Faktura basert på kostnader sendes i etterkant et par ganger i året. Prisen vil variere med sidetall per publikasjon og antall utgivelser i året.

Årgang 2014, tjue utgaver på totalt 3 215 sider, kostet tilsammen ca 8 500 kr i utsalg og 6 430 kr i abonnement. Årgang 2015, tolv utgaver på totalt 1 945 sider, kostet tilsammen nesten 8 000 kr i utsalg og 6 200 kr i abonnement.



Thor Falkanger og
Hans Jacob Bull

Sjørett, 8. utgave

Sjørettsfondet akademisk 2016,
ISBN 978-82-90260-56-4, ib.,
647 sider, 439 kr.

Boken kan bestilles i bokhandel
og på nett hos Den norske
bokbyen.



Ivar Alvik

Fartøystjenesteleie

Om bakgrunnsrett og risiko-
fordeling ved tidsbaserte
fartøystjenester

ISBN/EAN: 9788205477100,
Gyldendal 2015, 302 sider,
690 kr

Boken kan bestilles i bokhandel
og på nett hos Gyldendal.

THE SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW is a part of the University of Oslo and hosts the faculty's Centre for European Law. It is also a part of the cooperation between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden through the Nordic Council of Ministers. The Institute offers one master programme and several graduate courses.

The core research areas of the Institute are maritime and other transport law as well as petroleum and energy law, but the members of the Institute also engage in teaching and research in general commercial law.

In MARIUS, issued at irregular intervals, articles are published in the Nordic languages or English.

ISSN: 0332-7868

