



MARIUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Vetle Knudsen Nordstoga

Lasteskadeansvar og betydningen av
hvem som utsteder konnossement

Lasteskadeansvar og betydningen av hvem som utsteder konnossement

Vetle Knudsen Nordstoga



Marlus nr. 478
Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2017

ISSN: 0332-7868

Sjørettsfondet
University of Oslo
Scandinavian Institute of Maritime Law
P.O. box 6706 St. Olavs plass 5
N-0130 Oslo
Norway

Phone: 22 85 96 00
E-post: sjorett-adm@jus.uio.no
Internet: www.jus.uio.no/nifs

Editor: Professor dr. juris Trond Solvang –
e-mail: trond.solvang@jus.uio.no

For subscription and single-copy sale, please see Den norske bokbyen
– The Norwegian Booktown
Internet: <http://bokbyen.no/en/shop/>
E-mail: post@bokbyen.no

Print: 07 Media AS

Forord

Denne oppgaven ble skrevet mens jeg var vitenskapelig assistent hos Nordisk institutt for sjørett høsten 2016. Oppgaven ble levert som 30-poengs masteroppgave ved Det juridiske fakultet og publiseres i hovedsak slik den ble levert til sensur i november 2016. En særlig takk går til professor Trond Solvang for veiledning og interesse for oppgaven. Også professor Erik Røsæg og professor emeritus Thor Falkanger fortjener en takk for hjelp og innspill underveis.

Vetle Knudsen Nordstoga

Innhold

FORORD.....	3
1 INNLEDNING.....	7
1.1 Tema for oppgaven.....	7
1.2 Innledende om konnossementer	7
1.3 Stykkgoods- og befraktningsavtaler	8
1.4 Rettskilder og metode	10
1.5 Fremstillingen videre	12
2 HVEM ER BUNDET AV KAPTEINSKONNOSSEMENTER?	13
2.1 Innledende om problemstillingen.....	13
2.2 Tidligere rettspraksis.....	14
2.2.1 Gjennomgang av tidligere rettspraksis	14
2.2.2 Fant det sted et debitorskifte i Gerdt Meyer-, Lysaker og Lulu-avgjørelsene?.....	19
2.3 Sjøloven § 295	25
2.3.1 Innledning	25
2.3.2 Sjøloven § 295. En presumsjon eller tvingende regel?	25
2.3.3 Hva utgjør et skipsførererkonnossement i § 295?	32
3 KONNOSSEMENTER OG LASTESKADEANSVAR VED STYKKGODSTRANSPORT	34
3.1 Innledning	34
3.2 Linjen utsteder konnossement	36
3.2.1 Sender fremmer erstatningskrav	36
3.2.2 Konnossementserverver fremmer erstatningskrav	37
3.3 Reder utsteder konnossement.....	38
3.3.1 Resultatet av Rederkonnossementer når den opprinnelige transportavtale er inngått mellom Linjen og Sender.....	38
3.3.2 Sender fremmer erstatningskrav	39
3.3.3 Konnossementserverver fremmer erstatningskrav	41
3.4 Sammenfatning.....	47
4 KONNOSSEMENTER OG LASTESKADEANSVAR VED BEFRAKTNING.....	48
4.1 Innledende om befraktning og konnossementer	48
4.2 Partsforholdet ved ett certeparti.....	50
4.3 Utpeker sjøloven konnossementsutsteder ved certepartikjeder? ..	50

4.4	Reisebortfrakter utsteder konnossement i en certepartikjede	51
4.4.1	Innledning	51
4.4.2	Reisebefrakter fremmer erstatningskrav for lasteskade	51
4.4.3	Konnossementsserverver fremmer erstatningskrav for lasteskade	53
4.5	Reder utsteder konnossement i en certepartikjede	54
4.5.1	Innledning	54
4.5.2	Reisebefrakter fremmer erstatningskrav for lasteskade	55
4.5.3	Konnossementsserverver fremmer erstatningskrav for lasteskade	58
4.6	Særlig om kapteinskonnossementer ved befraktningskjeder	60
4.6.1	Anvendelsen av § 295 i certepartikjeder	60
4.6.2	Begrunnelsen for sjøloven § 295 – treffer den ved rene befraktningskjeder?.....	61
4.6.3	Andre momenter ved konnossementstolkningen.....	64
4.6.4	Oppsummering.....	67
4.7	Sammenfatning.....	67
5	AVSLUTNING	68
	KILDEREGISTER.....	68

1 Innledning

1.1 Tema for oppgaven

Mottager av last som transporteres til sjøs kan lide økonomisk tap dersom lasten blir skadet.¹ Dette økonomiske tapet kan han ønske å kreve erstattet. Oppgavens tema er å undersøke hvordan transportørsidens erstatningsansvar påvirkes av hvem som har utstedt – og dermed er part i – konnossementet.

Bakgrunnen for temaet er at det ved sjøtransport ofte er flere involverte parter. Dette gjelder både på transportør- og lastesiden. Den som påtar seg en transportforpliktelse benytter seg kanskje av en kontraktsmedhjelper, og den som mottar lasten i lossehavn er kanskje ikke den samme som transportørens transportløfte opprinnelig ble avgitt overfor. Ved lasteskade oppstår da flere spørsmål; herunder om hvem som kan fremme erstatningskrav, hvem kravet kan rettes mot og hvilke ansvarsregler som er anvendelige. Sentralt i oppgaven er å undersøke om svarene på disse spørsmål varierer avhengig av hvem som utsteder konnossement.

Betydningen av hvem som er part i konnossementet drøftes her kun i forbindelse med ansvaret for skade på last (transportansvaret).

1.2 Innledende om konnossementer

Som det fremgår av forrige avsnitt er «konnossementer» et viktig begrep i oppgaven. I dette punktet redegjøres derfor kort for hva et konnossement er.

Sjøloven § 292 (1) inneholder en definisjon av begrepet konnossement: Med konnossement forstås et dokument «1) som er bevis for en avtale om sjøtransport og for at transportøren har mottatt eller lastet godset, og 2) som betegner seg som konnossement eller inneholder en bestemmelse om at transportøren påtar seg bare å utlevere godset mot tilbake-

¹ Flere kan ha en økonomisk interesse i lasten, for eksempel panthavere. I oppgaven er det imidlertid lastemottagers rettsstilling som drøftes.

levering av dokumentet.» Det sies derfor gjerne at konnossementet har tre funksjoner:² For det første har konnossementet en kvitteringsfunksjon; det gir uttrykk for at en viss mengde gods er mottatt eller lastet i en viss tilstand. For det annet inneholder konnossementet et transportløfte. For det tredje er konnossementet et varerepresentativ; konnossementet kan overdras og kun den som har konnossementet kan kreve godset utlevert. Altså kan besittelse av konnossementet sammenlignes med å være i besittelse av godset.

Konnossementet er et transportdokument, men har en viktig kjøpsrettslig funksjon.³ Årsaken er at distansesalg foranlediger transportbehov. Samtidig utveksling av ytelser blir imidlertid vanskelig dersom kjøper og selger holder til på hver sin side av kloden. Selger ønsker ikke å sende fra seg godset uten å være sikker på å få betaling, mens kjøper ikke ønsker å betale før han er sikker på å få kontraktmessig gods. Problemet løses gjennom konnossementet. Selger vet at han ikke mister rådigheten over godset så lenge han sitter på konnossementet. Kjøper kan på sin side være sikker på at det kun er han som har rett til utlevering dersom han er i besittelse av konnossementet. Konnossementets beskrivelse av godset gir også kjøper anledning til å vurdere om godset som selgeren har levert til transportøren er i kontraktmessig stand. Når kjøpsavtalen gjøres opp vil konnossementet i praksis brukes i et rembursoppgjør, det vil si et oppgjør hvor en bank har garantert å betale kjøpesummen mot presentasjon av (blant annet) konnossement. Ved denne oppgjørsmåten unngår selgeren den siste risiko; at kjøper ikke innløser konnossementet.

1.3 Stykkgoods- og befraktningsavtaler

Opgaven bygger på et skille mellom stykkgodstransport og befraktningsavtaler, se kapittel 3 og 4. Her forklares kort hva som ligger i de to avtaletypene.

Med avtaler om stykkgodstransport menes avtaler om godstransport til sjøs som faller inn under sjøloven kapittel 13. Dette er avtaler som har

² Det følgende bygger på Falkanger og Bull (2016) side 277–278.

³ Avsnittet bygger på Falkanger og Bull (2016) side 272–276.

gods som objekt.⁴ Det sentrale er å få fraktet gods fra A til B. Partene i slike avtaler kalles transportør og sender, jf. sjøloven § 251. Typisk for stykkgodstransport er at transportøren tilbyr allmennheten transporttjenester, og at skipet på samme reise transporterer gods for mange mindre medkontrahtenter.⁵ Forskjellen i partenes forhandlingsstyrke kan være stor. Dette førte tidligere til at transportørene fraskrev seg stadig mer ansvar, og ledet til at det både på internasjonalt og nasjonalt nivå i dag gjelder preseptoriske regler til vern for sender, jf. sjøloven § 254.⁶

Med «befraktningsavtaler» (certepartier) forstås skipssentrerte avtaler, det vil si avtaler som gjelder selve skipet, ikke gods.⁷ Ved befraktning stiller «bortfrakter» hele eller deler av skipets transportkapasitet til «befrakters» disposisjon. Det gjelder som hovedregel avtalefrihet ved befraktning, jf. § 322. Avtalepartene vil typisk være profesjonelle aktører uten behov for beskyttelse ved preseptorisk lov på samme måte som ved stykkgodsbefordring. Bortfrakter kan være et større rederi mens befrakter er et oljeselskap.

I kapittel 4 brukes et eksempel med to typer befraktning involvert; reise- og tidsbefraktning. Med «reisebefraktning» menes avtaler hvor befrakter får hele eller deler av skipets transportkapasitet stilt til disposisjon for en bestemt reise.⁸ Ved reisebefraktning skal fraktvederlaget «beregnes pr reise», jf. § 321. Frakten bestemmes ikke av hvor lang tid reisen tar.⁹ Ved «tidsbefraktning» får befrakteren et bemannet skips transportkapasitet stilt til egen disposisjon for et bestemt tidsrom og frakten beregnes per tidsenhet, jf. § 321.¹⁰ Den avgjørende forskjellen mellom reise- og tidsbefraktning er altså hvem som bærer den økonomiske risiko for forsinkelse; ved reisebefraktning er det bortfrakter og

⁴ NOU 1993:36 side 57.

⁵ Falkanger og Bull (2016) side 255.

⁶ Falkanger og Bull (2016) side 279–280. De tvingende regler i sjøloven kapittel 13 er ikke avhengig av at transporten skjer under konnossement.

⁷ NOU 1993:36 side 57 og NOU 2012:10 side 24.

⁸ Brækhus (1975) side 11.

⁹ Brækhus (1975) side 11.

¹⁰ Brækhus (1975) side 15.

ved tidsbefraktning er det befrakter.¹¹ Ved tidsbefraktning sies gjerne at befrakter har den kommersielle ledelse av skipet: Innenfor tidscerte-partiets grenser bestemmer befrakter hvilken last og hvilke reiser skipet skal ta.¹²

1.4 Rettskilder og metode

Oppgavens sentrale rettskilde er sjøloven 1994.¹³ Sjøloven bygger imidlertid på flere konvensjoner. Særlig viktig er «Haag-Visby-reglene» som gjelder transport under konnossement.¹⁴ Sjøloven gjelder imidlertid ikke bare transportavtaler under konnossement, og har derfor et videre anvendelsesområde enn Haag-Visby-reglene.¹⁵ For det annet bygger sjøloven på «Hamburg-reglene».¹⁶ Norge har ikke ratifisert Hamburg-reglene. Likevel er sjøloven så langt det er mulig uten å stride mot Haag-Visby-reglene lagt opp til Hamburg-reglene.¹⁷ Hamburg-reglene må derfor være av en viss betydning også for forståelsen av sjøloven. Fordi begge disse internasjonale regelsettene er innarbeidet i sjøloven vil jeg i hovedsak holde meg til sjøloven. Det ses hen til konvensjonstekstene der slutningen fra norske bestemmelser kan synes tvilsom.

Oppgaven tar sikte på å klarlegge gjeldende rett og bygger på alminnelig juridisk metode. Her behandles kun spesielle metodiske spørsmål.

For det første vises det i stor grad til skandinaviske rettsavgjørelser, forarbeider og juridisk teori. Dette skyldes at det på sjørettens område har funnet sted et omfattende nordisk lovsamarbeid som har ført til omtrent likelydende sjølover. Forståelsen av sjørettens regler i andre skandinaviske land må derfor være relevant for en norsk rettsanvender.

¹¹ Falkanger og Bull (2016) side 262.

¹² Falkanger og Bull (2016) side 262.

¹³ Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten.

¹⁴ International convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading and protocol of signature (1924), som endret ved endringsprotokoller i 1968 og 1979. Norge er ikke tilsluttet 1924-konvensjonen, men endringsprotokollene.

¹⁵ NOU 1993:36 side 19–20.

¹⁶ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg 30 March 1978. Reglene trådte i kraft november 1992, jf. NOU 1993:36 side 10.

¹⁷ NOU 1993:36 side 12–13.

Slike «uniforme» lover har jo dels nettopp som formål å skape rettsenhet.¹⁸ Ønsket om rettsenhet har kommet klart til uttrykk ved ulike lovendringer. I forbindelse med endringer i sjøloven 1893,¹⁹ endringer som er av betydning for deler av oppgaven, ble uttalt at det «må anses overordentlig viktig å bevare rettsenheten mellom de fire nordiske land ...».²⁰ Også ved vurderingen av om Hamburg-reglene skulle ratifiseres ble det lagt vekt på et ønske om nordisk rettsenhet. Departementet viste til det ikke var mulig å oppnå full nordisk tilslutning til konvensjonen, og uttalte videre at det måtte legges «vesentlig vekt på at den nordiske rettsenheten opprettholdes. Departementet kan derfor ikke gå ikke inn for at Norge ratifiserer Hamburg-reglene ...».²¹ Det er etter dette neppe tvilsomt at skandinavisk materiale er en *relevant* rettskilde også ved avgjørelsen av «norske» tolkningsspørsmål.

For det annet vises til engelsk rett, særlig i kapittel 4.6.3. Utgangspunktet er at norsk rett må fastlegges på bakgrunn av norske kilder.²² Svaret på spørsmålet om hvem som er bundet av kapteinskonnossementer er imidlertid et spørsmål om tolkning av konnossementet, jf. 2.3.3 nedenfor, og i denne forbindelse kan engelsk rett kanskje være av betydning. Dette skyldes at engelsk rett i praksis har en særlig viktig stilling på sjørettens område.²³ Mange kontraktsformularer er utformet på bakgrunn av anglo-amerikansk rettskultur, og sjørettslige tvister løses ofte etter engelsk rett ved voldgift i London.²⁴ Den engelskrettslige løsningen kan derfor kanskje si noe om hvordan bransjen i praksis forstår konnossementer undertegnet av kapteinen. Videre kan hevdes at det er uheldig om samme konnossement binder ulike subjekter avhengig av hvor sak kommer opp. Det kan derfor argumenteres for at engelsk rett er *relevant* også for en norsk rettsanvender ved konnossementstolkning.

¹⁸ Eckhoff/Helgesen (2001) side 289.

¹⁹ Lov av 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten.

²⁰ Ot. prp. nr. 28 (1972–1973) side 3.

²¹ Ot. prp. nr. 55 (1993–1994) side 12.

²² Andenæs (2009) side 61.

²³ Selvig (1986) side 22.

²⁴ Solvang (2009) side 67 om befraktningsavtaler.

gen. Synspunktet møter imidlertid på innvendinger.²⁵ Trekkes synspunktet for langt, kan det i praksis føre til en uhjemlet anvendelse av engelsk rett til fortrenghet for norsk rett. Det må derfor holdes fast ved at *vekten* av engelsk rett anvendt på nevnte måte er svært beskjeden.

For det tredje vises til hvordan utvalgte certepartier regulerer bestemte spørsmål. Når dette gjøres kun for å illustrere mulige utslag av avtalefriheten reiser det ingen metodiske spørsmål. Kontraktspraksis brukes imidlertid også på en annen måte. I punkt 4.6.3 trekkes certepartier inn som moment når det skal tas stilling til hvem som er bundet av et kapteinskonnossement i certepartikjeder. Typisk vil certepartiets regresshjemmel fortelle noe om hvem som forutsettes å være part i konnossementer. På samme måte som engelsk rett kan kontraktspraksis derfor kanskje si noe om hvordan aktørene i praksis oppfatter kapteinskonnossementer. Og av sjøloven § 322 (1) følger at befraktningsreglene ikke kommer til anvendelse dersom annet følger av handelsbruk eller sedvane. Videre sies det i forarbeidene at avvikende regulering kan følge av partenes avtale selv om det ikke uttrykkelig er kommet til uttrykk.²⁶ Både lovtekst og forarbeider synes altså å forutsette at kontraktspraksis utgjør en relevant rettskilde.

1.5 Fremstillingen videre

Kapittel 2 behandler konnossementer undertegnet av eller på vegne av kapteinen. Det sentrale med dette kapitlet er to ting. For det første fungerer det som en innledning til oppgavens tema, fordi rettspraksisen som presenteres viser hva som i alle fall tidligere var konsekvensen av at konnossementet var utstedt av den ene eller annen aktør på transportørsiden (punkt 2.2). For det andre forutsetter oppgavens tema at man vet hvem som er konnossementsutsteder. Først da kan man undersøke hva konsekvensen er for lasteskadeansvaret at akkurat denne aktøren er part i konnossementet. Fordi konnossementer undertegnet av kapteinen er en svært praktisk gruppe transportdokumenter, undersøkes i punkt 2.3

²⁵ Solvang (2009) side 151 om certepartitolkning synes relevant også her.

²⁶ NOU 1993:36 side 58.

hva sjøloven § 295 sier om hvem som er forpliktet av slike konnossementer.

I kapittel 3 undersøkes konsekvensene av at enten kontraherende transportør eller utførende transportør utsteder konnossement ved stykkgodstransport. Konsekvensene av å variere konnossementsutsteder ved befraktning behandles i kapittel 4. Begrunnelsen for å skille mellom avtaletypene ligger særlig i de motsatte utgangspunkter hva gjelder avtalefrihet. Ved stykkgodstransport er reglene om lasteskade preseptoriske til vern for lastesiden, jf. § 254. Dette gjelder uavhengig av om konnossement er utstedt eller ei. Ved befraktning er hovedregelen derimot avtalefrihet, jf. § 322. En tredjemann som erverver konnossement utstedt under certeparti vernes imidlertid av ansvarsreglene i kapittel 13, jf. § 325. Å behandle de to avtale typer i hvert sitt kapittel bygger derfor på et ønske om å tydeliggjøre at konnossementsutstedelsen – og svaret på spørsmålet om hvem som er part i konnossementet – får forskjellig betydning ved stykkgodstransport og befraktning.

2 Hvem er bundet av kapteinskonnossementer?

2.1 Innledende om problemstillingen

Både ved stykkgodstransport og befraktning er det praktisk at den som opprinnelig avga transportløftet overfor lastesiden, ikke er samme subjekt som *faktisk* utfører transporten. Et typisk eksempel er linjerederiet som benytter seg av tidsbefraktet tonnasje, det vil si at linjerederiet setter bort den faktiske transporten til en kontraktsmedhjelper. Når lastesiden i et slikt tilfelle mottar konnossement undertegnet av eller på vegne av kapteinen oppstår spørsmålet om hvem kapteinen forplikter ved konnossementsutstedelsen: Forplikter kapteinen sin arbeidsgiver rederen, eller lastesidens opprinnelige medkontrahent? Bakgrunnen for problemstillingen er på den ene side at kapteinen i kraft av sin stilling normalt

har fullmakt til å forplikte skipets reder, jf. sjøloven § 137. På den annen side kan det argumenteres for at kapteinen binder den part transportkunden opprinnelig har kontrahert med: Dersom lastesiden har kontrahert med et svensk linjerederi kan det komme overraskende på lastesiden om kapteinens konnossement binder det libanesiske rederi.²⁷

Spørsmålet er altså om konnossementer undertegnet av kapteinen binder reder eller befrakter, hvor sistnevnte er den som opprinnelig inngikk avtale med transportkunden. De opprinnelige avtaleforholdene kan illustreres på følgende måte (hvem som har utstedt konnossementet holdes utenfor illustrasjonen):



I punkt 2.2 gjennomgås og diskuteres tidligere rettspraksis vedrørende kapteinskonnossementer. Dette fordi rettspraksisen illustrerer hva som i alle fall tidligere var konsekvensen av at den ene eller annen var part i konnossementet. I punkt 2.3 diskuteres dagens regulering av kapteinskonnossementer i sjøloven § 295.

2.2 Tidligere rettspraksis

2.2.1 Gjennomgang av tidligere rettspraksis

Skandinaviske domstoler har flere ganger behandlet spørsmålet om hvem som bindes av kapteinskonnossementer og konsekvensen av dette. Her

²⁷ Jf. ND 1960 side 349.

gjennomgå noen sentrale avgjørelser. Samtlige avgjørelser er fra tiden før den någjeldende sjøloven av 1994, men tas med for å forstå bakgrunnen for problemstillingen og utviklingen i lovverket. Det vil i stor grad bli vist til avgjørelsene senere i teksten.

I ND 1903 side 331 (Gerdt Meyer) hadde Vestlandske Loyd bortfraktet skipet «Anna» for en reise med rug fra Königsberg til Bergen. Vestlandske Loyd var imidlertid ikke skipets reder, men hadde Anna i kraft av befraktningsavtale. Ved ankomst var deler av kornet vannskadet. Konnossementet var undertegnet av skipets kaptein. Når lastesiden gikk til sak mot Vestlandske Loyd oppstod spørsmålet om kapteinen hadde forpliktet rederiet eller Vestlandske Loyd. Om dette uttaler Høyesterett på side 333:

«Kapteinen er her, som ellers, i Rederiets, ikke i Underbortfragtens Tjeneste. Og Skibet er ikke i dennes, men gjennom Kapteinen i Rederiets Besiddelse. Det er derfor paa Rederiets Vegne, at Kapteinen tager de indladede Varer i Besiddelse og afgiver Erkjendelse herfor. Hvis den oprindelige Befragter benytter sig af Befragtningskontrakten til at lade sine egne Varer transportere med Skibet, er det klart, at det af Kapteinen underskrevne Konnossement er udstedt paa Rederiets og ikke paa Befragterens Vegne. Og om han i Henhold til Underbortfragtning lader en andens Varer transportere med Skibet, er der ingen Grund til, at det af Kapteinen for disse Varer udstedte Konnossement skulde opfattes paa anden Maade.»

Etter avgjørelsen ble det sagt at den prinsipielle regel er at reder og ikke befrakter bindes av kapteinskonnossementer.²⁸

Spørsmålet kom igjen opp for Høyesterett i saken inntatt i ND 1955 side 81 (Lysaker). I denne saken hadde Det Bergenske Dampskibsselskab (BDS) skipet «Lysaker» på tidscerteparti. BDS satte Lysaker inn i egen linjetrafikk. Ved ankomst i Oslo viste lasten seg å være skadet, og det var undervekt på sekkene med sildemel. Konnossementet var undertegnet av skipets kaptein. Forsikringsselskapet som hadde utbetalt erstatning

²⁸ Jantzen/Dybwad (1952) side 60. Se også side 431.

til mottagerne gikk til sak mot BDS. Igjen måtte Høyesterett ta stilling til om kapteinen ved konnossementsutstedelsen bandt rederiet (hans arbeidsgiver) eller om han forpliktet tidsbefrakteren BDS. Om dette sier Høyesterett på side 84: «Konnossementene er undertegnet av skipets fører, som også har betegnet seg som sådan, og etter vanlige regler er det da skipets rederi, ikke tidsbefrakteren, som er blitt forpliktet.» Høyesterett viste til ND 1903 side 331 (Gerdt Meyer), at lovgiver ved endringer av sjøloven ikke hadde tatt avstand fra avgjørelsen og at certepartiets regressklausuler synes å forutsette at skipets reder var bundet av konnossementene. At BDS' konnossementsformular var brukt, at det var utferdiget av BDS' ekspeditør og at det gjaldt BDS' linjefart kunne ikke lede til at BDS var bundet (side 84). Høyesterett tilføyde imidlertid at et slikt resultat ikke alltid fremstår rimelig.²⁹

Endelig nevnes avgjørelsen fra Högsta Domstolen inntatt i ND 1960 side 349 (Lulu). Svea hadde befraktet skipet Lulu for en reise fra Sverige til Nederland fra et tysk rederi. Det tyske rederi hadde på sin side tidsbefraktet Lulu fra et Beirut-basert rederi. Avtalen mellom transportkunden Korsnäs og Svea bestod i at Korsnäs forpliktet seg til å benytte seg av Svea når Korsnäs skulle ha transportert cif-solgt papirmasse. At noe selges «cif» innebærer at det er selger – her Korsnäs – som besørger transport.³⁰ Svea stod etter avtalen fritt til å benytte seg av innbefraktet tonnasje ved oppfyllelsen av sine transportforpliktelser. Ved lossing ble det påvist manko på levert papirmasse. Følgelig oppstod igjen spørsmålet om en befrakter kunne holdes ansvarlig når konnossementet var signert «for the Master», det vil si for kapteinen, og overdratt til cif-kjøper (mottager). Högsta Domstolen frifant Svea og henviste saksøker til det libanesiske rederiet.³¹ Dette selv om det var Svea som opprinnelig kontraherte med varesiden og konnossementet inneholdt Sveas navn og logo, opplysninger om Sveas linjefart, ikke for øvrig ga opplysninger om skipets reder og godsmottageren derfor «har ... kunnat bibringas den

²⁹ På side 84.

³⁰ «Cif» står for cost, insurance and freight.

³¹ Saksøker var forsikringselskapet som trådte inn i lastemottagers rett.

föreställningen, att Svea vore fartygets redare.»³² Enklere ble ikke lastesidens stilling av at det libanesiske rederi av den libanesiske domstol ble frifunnet fordi skipet seilet på tidscerteparti.³³

Befrakter ble altså ikke holdt ansvarlig for lasteskade i noen av avgjørelsene. De tre avgjørelsene ble alle kritisert i juridisk teori.³⁴ Det er sagt at det fant sted en form for «debitorsubstitusjon» som kunne komme som en negativ overraskelse på vareeieren.³⁵ Synspunktet er at den opprinnelig kontraherende transportørs ansvar opphørte når den utførende transportør utstedte konnossement.

Hvis man godtar dette resonnementet og mener avgjørelsene tok stilling til både transportkundens og konnossementserververs rettsstilling med hensyn til lasteskadekrav (se nærmere i 2.2.2), kan resultatet i avgjørelsene illustreres slik:

1) Utgangspunktet:



2) Etter Reders konnossementsutstedelse:



Denne norsk-svenske rettspraksisen viser altså at det i alle fall tidligere var viktig for lasteiers erstatningskrav hvem som var part i (kapteins) konnossementet.

³² Side 351–352. Konnossementet inneholdt en Identity of Carrier-klausul som utpekte rederiet som ansvarssubjekt (klausul 17 i Conlinebill slik den tidligere lød), se mindretallsvotumet i høyrettens avgjørelse i ND 1960 side 169. IoC-klausulen nevnes ikke av Högsta Domstolen.

³³ Gam (1991) side 35 ved note 5 og Grönfors (1968) side 127.

³⁴ Se for eksempel Tiberg (1967) side 127 ff., Selvig (1968) side 208 og Falkanger (1972) side 545.

³⁵ Falkanger og Bull (2016) side 354.

En avgjørelse som gikk i motsatt retning er imidlertid en dansk avgjørelse inntatt i U.1967.333S SøHa (Dominion Line).³⁶ Dominion Line inngikk en kvantumskontrakt med en canadisk cif-selger av papirmasse. Dominion Line skulle stille med nødvendig tonnasje og det canadiske selskap forpliktet seg til jevnlig å levere papirmasse for transport til England. Dominion Line var opprettet med denne fraktavtalen for øye og sluttet den nødvendige tonnasje på tidscerteparti. Konnossementer var undertegnet av kapteinene. Lasten ble skadet og igjen oppstod spørsmålet om tidsbefrakter, Dominion Line, kunne holdes ansvarlig når konnossementet var undertegnet av kapteinen. I motsetning til i de norske og svenske avgjørelsene synes det ikke bestridt at kun reder var bundet av konnossementene.³⁷ Retten uttaler imidlertid på side 337:

«De rettigheter, som godsmotageren måtte have mod rederen, støtter sig vel til bestemmelserne i konnossementet. Men dette kan ikke udelukke, at godsmotageren kan gøre de samme rettigheder gældende mod linien, som afladeren kunne gøre, og det må være en naturlig følge af overdragelsen af konnossementet. At forlange en egentlig transport af afladerens rettigheder til fordel for modtageren må være overflødig. Liniens pligter bør ikke blive mindre blot fordi konnossementet er overdraget til en anden en i forhold til linien helt tilfældig begivenhed.»

Altså opphørte ikke tidsbefrakters ansvar ved reders konnossements-utstedelse. Videre synes sitatet å gi uttrykk for at retten mente det fant sted en overdragelse av transportkundens rettigheter overfor befrakter etter den opprinnelige transportavtale idet konnossementet ble overført til mottager. Ramberg kritiserte en slik løsning, fordi den reiste vanskelige spørsmål om hva som «følger med» en slik cesjon; f.eks. om det bare er rettigheter eller også plikter, og i så fall hvilke plikter.³⁸ Avgjørelsen

³⁶ Saken ble forlikt fem dager før behandling i Høyesterett, jf. Grönfors (1968) side 130.

³⁷ Se gjengivelsen av saksøkers anførsler på side 336.

³⁸ Ramberg (1966) side 892.

er også forstått som å basere seg på at den opprinnelige transportavtale inneholdt et tredjemannsløfte til fordel for mottager.³⁹

2.2.2 Fant det sted et debitorskifte i Gerdt Meyer-, Lysaker og Lulu-avgjørelsene?

Her tas stilling til om det er grunnlag for å si at resultatet i avgjørelsene fra Norges Høyesterett og Högsta Domstolen innebar et debitorskifte. Dette gjøres av flere grunner. For det første bygget kritikken mot avgjørelsene særlig på at det skjedde et debitorskifte når undertransportøren utstedte konnossement.⁴⁰ Likevel er det hevdet i juridisk teori at det ikke nødvendigvis fant sted noe debitorskifte i ND 1955 side 81 (Lysaker) og ND 1960 side 349 (Lulu).⁴¹ Det drøftes derfor hvor treffende deler av kritikken som foranlediget lovendringer av betydning for denne oppgaven var. Endelig vises under dette punktet at man må skille mellom mottagere som også er transportkunder (sender/befrakter), og mottagere som kun er konnossementserververe. Skillet mellom disse to typer mottagere gjennomføres konsekvent i kapittel 3 og 4.

Før avgjørelsene vurderes konkret, gjøres det rede for begrunnelsen for å påstå at det *ikke* fant sted et debitorskifte. Dette illustreres med et eksempel om «Befrakter» som inngår transportavtale med «Transportkunden», men får transporten utført ved hjelp av undertransportøren «Reder» som utsteder konnossement. I tillegg innføres «Konnossementserverver» som får konnossementet overdratt fra Transportkunden.

Begrunnelsen for å hevde at det ikke fant sted noe debitorskifte ligger i betraktninger om hvem som er part i de ulike kontraktene, og et utgangspunkt om at Konnossementserverver baserer sine rettigheter utelukkende på konnossementet, jf. sjøloven § 292 (3). Dersom konnossementet binder Reder foreligger derfor ikke noe debitorskifte i relasjon til Konnossementserverver: Konnossementserverver har aldri vært part i

³⁹ Hjalsted (1967) side 111.

⁴⁰ Behrendt-Poulsen (1968) side 532–533. Kritikken bygget særlig på at debitorskiftet var uhjemlet og innebar et brudd med alminnelige regler om at man ikke går fri fra ansvar ved å sette oppfyllelsen bort til en medhjelper.

⁴¹ Windahl (1997) side 548–549.

avtalen mellom Befrakter og Transportkunden. Dersom konnossementet ikke viser til Befrakters og Transportkundens avtale har ikke Konnossementsserverver, og han har aldri hatt, grunnlag for å holde Befrakter ansvarlig.

Annerledes ville det vært dersom heller ikke Transportkunden kunne holde Befrakter ansvarlig etter Reders utstedelse av konnossement: Transportkunden har jo opprinnelig kontrahert med Befrakter. Dersom rederkonnossementet innebærer at Transportkunden «mister» Befrakter som ansvarssubjekt har det funnet sted en debitorsubstitusjon.

Altså er det tilsynelatende avgjørende for hvor treffende det er å tale om debitorsubstitusjon om lastemottager var part i den opprinnelige transportavtalen eller kun konnossementsserverver.⁴²

Når jeg undersøker hvordan partskonstellasjonen faktisk var i de tre avgjørelsene, bygger jeg på begrepene i eksemplet rett ovenfor. Med «befrakter» siktes til den som har skipet på certeparti fra reder (undertransportøren), og som avgir transportløfte overfor «transportkunden». Partene i den opprinnelige fraktavtalen kalles altså «befrakter» og «transportkunde» uavhengig av om det dreier seg om en befraktningsavtale (certeparti) eller en stykkgodsavtale. «Konnossementsserverver» er den som mottar godset i kraft av konnossementsbesittelsen, men som ikke er part i noen opprinnelig fraktavtale med befrakter. Når konnossement utstedes av reder kan situasjonen illustreres slik:

⁴² Alternativt om forsikringsselskapet trådte inn i transportkundens eller konnossementsserververs rettigheter.

Reder (undertransportør og konnossementsutsteder)

fraktavtale

Befrakter

fraktavtale

**Transport-
kunden**

mulig overdragelse
av konnossement

**Konnossements-
erhverver**

Jeg går nå over til å vurdere om lastemottager i de tre sakene var transportkunde eller kun konnossementsserverver.

I ND 1960 side 349 (Lulu) dreide det seg klart om en mottager som ikke også var transportkunde. Mottager var den hollandske cif-kjøper. At mottager kun var konnossementsserverver synes sentralt for Högsta Domstolens resultat. Av domstolens begrunnelse fremgår:

«Det för transporten utfärdade konnossementet, vari hänvisning icke gjorts till något mellan Korsnäs [transportkunden] och Svea [befrakter] ingånget fraktavtal, har av Korsnäs överlåtits å godsemottagaren, och dennes rätt grundar sig, såvitt i målet angivits, allenast på innehavet av konnossementet. Vid dessa förhållanden har godsemottagaren i förevarande hänseende icke ägt åberopa någon Korsnäs enligt fraktavtal med Svea tillkommande rätt utan är godsemottagarens rätt att bedöma utelsutande med hänsyn till konnossementet.»⁴³

Det siterte viser at det i Lulu-saken tilsynelatende ikke skjer noe debitorskifte: Konnossementsserverver forholder seg kun til konnossementet; han har ikke noe transportløfte fra befrakter å holde seg til. Hva resultatet ville blitt dersom *transportkunden* var saksøker tok ikke domstolen stilling til, fordi det ikke var nødvendig for å begrunne at konnossementsserverver ikke hadde noe krav mot befrakter (Svea). Dette selv om sak-

⁴³ Side 351.

søker hevdet at Svea var ansvarlig overfor transportkunden også etter reders konnossementsutstedelse.

Vanskeligere er det å ta stilling til hva som var mottagers posisjon i ND 1903 side 331 (Gerdt Meyer). Enkelte trekk ved både Høyesteretts og sjørettens dom tyder på at mottager kun var konnossementsserverver. Mottager blir aldri omtalt som transportkunde, men av og til som konnossementsinnehaver; noen transportavtale med befrakter nevnes ikke, derimot brukes det plass på å tolke konnossementet; og det sies i sjørettens dom at konnossementet inneholdt en ordreklausul, hvilket innebærer at «det kan overdras med de spesielle rettsvirkninger som gjelder for konnossementer som er overdratt ...».⁴⁴ På den annen side uttaler Høyesterett på side 332–333:

«Forudsætningen for en Underbefragtningskontrakt er, at efter Ladningens Indtagelse Skipperen paa Rederiets Vegne gennem Udstedelse af Konnossement skal *overtage Ansvaret* for Ladningen ... Og det antages at ligge udenfor, hvad der ... kan ansees forudsat af Parterne ... at [befrakteren] ... skulle *vedblive ved Siden af Rederiet at være ansvarlig ...*» (mine *uthevinger*).

Dersom saksøker var konnossementsserverver og utledet sine rettigheter *kun* fra konnossementet, er Høyesteretts begrunnelse overflødig: At konnossementsserverver ikke kunne kreve erstatning av befrakter ville fulgt av at sistnevnte ikke var part i konnossementet. Uttalelsen skulle derfor være nødvendig for å begrunne befrakters frifinnelse kun i to tilfeller. For det første er uttalelsen nødvendig dersom saksøker også var transportkunde. For det annet er uttalelsen nødvendig dersom mottager var en konnossementsserverver som hevdet det ikke kunne skje noe debitorskifte til skade for transportkunden, og at han som mottager og konnossementsserverver selv kunne påberope seg transportkundens rettigheter. Fordi det har formodningen mot seg at deler av begrunnelsen er overflødig, ligger det etter mitt skjønn nær å forstå mottager på én av de to sistnevnte måter. I så fall synes det å være grunnlag for å si at det

⁴⁴ Webster (2015) note 566.

fant sted et debtorskifte når undertransportøren utstedte konnossement. I juridisk teori er meningene delte om hva som kan sies om saksøkers partsstilling under transportavtalen.⁴⁵

Endelig undersøkes hva som var tilfellet i ND 1955 side 81 (Lysaker). Etter mitt skjønn er det nærliggende å forstå avgjørelsen slik at varemottager ikke var transportkunde. Dette bygges på følgende: Hverken i Høyesteretts, lagmannsrettens eller byrettens dom kan jeg se at varemottagerne er omtalt som noe annet og mer enn varemottagere. De blir aldri omtalt som transportkunder og det gjøres aldri henvisning til noen opprinnelig avtale mellom varemottagerne og befrakter. Det eneste av betydning synes å være konnossementet. Slik er avgjørelsen forstått av enkelte forfattere i juridisk teori.⁴⁶ Falkanger mener imidlertid mottager også var transportkunde.⁴⁷

Så vidt forstås bygger sistnevnte forståelse på en uttalelse i byretten om at Njord, som ifølge byretten både var avskiper og linjerederiets ekspeditør, også var «befrakter for mottagerene».⁴⁸ Når byretten sier «befrakter» bygger den på terminologien i sjøloven 1893 og viser til den som her er kalt «transportkunde», og altså ikke til linjerederiet som hadde skipet på tidscerteparti og satte det inn i egen linjefart. Mot denne bakgrunn er byrettens uttalelse svært uklar: Det er naturlig å tenke at enten var mottager part i avtalen med linjerederiet, eller så var han det ikke. Å si at ekspeditøren var befrakter «for mottagerne» gir liten mening. Noe lignende uttales ikke av Høyesterett. Spørsmålet forfølges derfor ikke videre.

Etter dette er det vanskelig å si sikkert om mottager også var transportkunde i de to norske avgjørelsene, eller om han kun var konnossementserverver. Høyesteretts begrunnelse i Gerdt Meyer-saken trekker i retning

⁴⁵ Falkanger (1972) side 544–545 ved note 30 og de redaksjonelle kommentarene i ND 1903 side X–XI synes å mene det ikke er mulig å fastslå om mottager også var transportkunde. Tiberg (1967) side 135 mener mottager ikke også var transportkunde.

⁴⁶ Tiberg (1967) side 135 og Windahl (1997) side 548–549 med tilhørende note 32.

⁴⁷ Falkanger (1972) side 544–545 ved note 30.

⁴⁸ ND 1945 side 359 på side 362.

av at mottager var transportkunde, og at det derfor skjedde et debitorskifte når konnossement ble utstedt av undertransportøren (reder).

I avgjørelsen fra Högsta Domstolen er det imidlertid klart at mottager kun var konnossementsserverver. Avgjørelsen synes også å bygge på at konnossementsserverver utleder sine rettigheter kun fra konnossementet, og som forklart innledningsvis kan da hevdes at det ikke er skjedd noe debitorskifte. Selv i denne situasjonen kan imidlertid argumenteres for at man for alle praktiske formål står overfor en form for debitorskifte. Forutsetningen for å hevde at det ikke skjedde noe debitorskifte ved konnossementsutstedelsen må jo være at transportkunden «sitter igjen» med rettigheter etter den opprinnelige transportavtalen med befrakter. Hvis ikke har det utvilsomt skjedd et debitorskifte overfor transportkunden. At ikke også konnossementsserverver kan gjøre disse rettighetene gjeldende overfor befrakter, for eksempel med den begrunnelse at rettighetene overdras samtidig med konnossementet, synes dårlig begrunnet. Transportansvarets formål må jo være å verne den som etter den underliggende kjøpsavtale har den *kjøpsrettslige risiko*, uavhengig av om denne parten kun er konnossementsserverver eller også transportkunde.⁴⁹ For eksempel: Ved cif-kjøp er det selger som besørger transporten, det vil si at han står i avtaleforhold med befrakter. Det er imidlertid kjøper (mottager) som har risikoen for godsets beskadigelse når det er levert til transport. Interessen i å holde befrakter ansvarlig ligger altså først og fremst på kjøpers hånd. Det vil derfor kunne fremstå som en ubegrunnet fordel for befrakter om han ikke kan holdes ansvarlig av kjøper (mottager) bare fordi konnossementet kjøperen besitter er utstedt av undertransportøren og befrakter kun står i direkte kontraktsforhold med transportkunden (selger).

Etter dette er det antagelig grunnlag for å si at det fant sted et debitorskifte i de tre avgjørelsene, uansett om mottager var transportkunde eller kun konnossementsserverver.

⁴⁹ Behrendt-Poulsen (1968) side 534.

2.3 Sjøloven § 295

2.3.1 Innledning

Oppgavens emne er hvordan ansvaret for lasteskade påvirkes av hvem som utsteder konnossement. En forutsetning for å besvare dette spørsmålet er at man vet hvem som er utsteder av – og dermed part i – konnossementet. I det følgende drøftes hva sjøloven sier om partsforhold ved de praktisk viktige kapteinskonnossementer.

2.3.2 Sjøloven § 295. En presumsjon eller tvingende regel?

Usikkerheten som kunne oppstå om hvem som var bundet av konnossementer undertegnet av kapteinen – rederen eller den lastesiden opprinnelig kontraherte med – ble søkt avklart ved introduksjonen av sjøloven 1994 § 295. Bestemmelsen fastsetter at «Et konnossement som er undertegnet av skipsføreren på det skip som transporterer godset, anses for å være undertegnet på transportørens vegne». Med «transportøren» menes den kontraherende transportør, jf. § 251, det vil si den som inngikk den opprinnelige fraktavtale. Sjøloven § 295 bygger på Hamburg-reglene artikkel 14 (2).

Sjøloven søker slik å forhindre den ubehagelige overraskelse det kan være for lastesiden at en annen enn den part lastesiden har kontrahert med er rett ansvarssubjekt. Anvendt på de ovenfor nevnte dommer ville sjøloven § 295 ført til et annet resultat; den kontraherende transportør, ikke rederen, ville vært part i konnossementet. Forarbeidene gir uttrykk for at også den eldre sjølov § 95 skulle forstås på samme måte selv om dette ikke klart fulgte av ordlyden.⁵⁰

At den eldre § 95 skulle forstås på samme måte begrunnes med en henvisning til Ot. prp. nr. 28 (1972–1973) side 9 hvor det vedrørende utkastets § 95 sies at «Det har vært reist spørsmål om skipsføreren bare binder sin egen reder ved konnossement[utstedelse, eller om skipsføreren også kan binde en kontraherende bortfrakter som ikke er reder. Den siste forståelse er etter departementets

⁵⁰ NOU 1993:36 side 45 med henvisning til Ot. prp. nr. 28 (1972–1973) side 9.

mening den rette, og det skulle også følge av bestemmelsens ordlyd, jf. om konnossementsutstedelse av "... skipsføreren eller den bortfrakteren ellers har bemyndiget ...". Den siterte ordlyd må forstås på bakgrunn av at i sjøloven 1893 ble den som avga transportløfte kalt «bortfrakter» uavhengig av om det dreide seg om stykkgodstransport eller befraktning. Man kan derfor lese § 95 slik at når den talte om «bortfrakter» talte den (også) om han som i dag ville blitt kalt «transportør» i linjefart, dvs. at linjen ble forpliktet under konnossementet også der linjen benyttet seg av innbefraktet tonnasje. Også før lovendringen i 1973 knyttet sjøloven konnossementsutstedelsen opp mot bortfrakterbegrepet.

Jeg går nå over til å vurdere om sjøloven § 295 er en tvingende regel, eller om den kun utgjør en presumsjon ved tolkningen av konnossementer undertegnet av kapteinen.

Ordlyden i sjøloven § 295 er i og for seg noe tvetydig når den sier at et skipsførerkonnossement «anses for å være undertegnet på transportørens vegne». På den ene siden er ordlyden forenlig med en forståelse av § 295 som en tvingende regel. På den annen side kan bruken av ordet «anses» tyde på at bestemmelsen er ment som en presumsjon. Dersom lovgiver mente at et skipsførerkonnossement alltid *skal* binde den (opp-rinnelig) kontraherende transportør synes det nærliggende å vedta en annen ordlyd.

Forarbeidene til § 295 tar ikke klart standpunkt til om det kun dreier seg om en presumsjon. Først gjengis problemet med å avgjøre hvem kapteinen forplikter ved sin underskrift. Deretter uttales at «Paragrafen fjerner den tvil som her måtte foreligge».⁵¹ Dette kan på den ene side forstås som å underbygge at § 295 er en tvingende regel: Bestemmelsen fjerner den tvil som generelt måtte foreligge om hvem som er bundet av kapteinskonnossementer. Alternativt er uttalelsen også forenlig med § 295 som en presumsjon: Bestemmelsen fjerner den tvil som måtte foreligge i det enkelte tilfelle fordi den utgjør en «fall back»-løsning ved tolkningstvil. Uttalelsen gir imidlertid klart nok uttrykk for at bestemmelsens *formål* er å unngå tvil om hvem som er bundet av konnosse-

⁵¹ NOU 1993:36 side 45.

mentet. Dette formålet er relevant for tolkningen av § 295.⁵² Og formålet vil fullt ut bli ivaretatt dersom § 295 kun forstås som en presumsjon: 1) Der det er tvil om hvem som er bundet av konnossementet fører § 295 til at kontraherende transportør er bundet. 2) Der det *ikke* er tvil om hvem som bundet av konnossementet svikter begrunnelsen for å anvende § 295. Formålet med § 295 kan altså ikke alene begrunne at § 295 forstås som en tvingende regel. Forarbeidene forutsetning om at bestemmelsen avklarer en form for tvil trekker derfor etter mitt skjønn i retning av § 295 kun er en presumsjon.

I forarbeidene til sjøloven § 294 sies at det er transportøren som plikter å utstede konnossement. Deretter sies at konnossementet i praksis vil bli «undertegnet av noen som har fullmakt til å opptre på transportørens vegne, jf utkastet § 295 og § 296 tredje ledd. Poenget er at det konnossement som utstedes skal være bindende for transportøren.»⁵³ Tas uttalelsen på ordet kan den hevdes å trekke i retning av at alle konnossementer, også de underskrevet av kapteinen, alltid skal og må binde den opprinnelig kontraherende transportør, jf. transportør-definisjonen i § 251. Antagelig er imidlertid dette å legge for mye i uttalelsen. Poenget med henvisningen til § 295 kan være kun å vise at kapteinen faktisk har fullmakt til å binde en annen enn egen arbeidsgiver. Når det etterpå sies at konnossementet binder transportøren kan man ha hatt «de enkle tilfeller» for øye, det vil si de tilfeller hvor kontraherende og utførende transportør er samme subjekt. Poenget med uttalelsen er således antagelig kun å understreke at avlaster har rett til å kreve utstedt et bindende konnossement i lovens forstand, med de egenskaper et slikt dokument har. Det sies imidlertid ikke derved at ethvert konnossement, uansett hvor klart det måtte uttrykke seg i motsatt retning, er utstedt på vegne av den kontraherende transportør.

En relativt klar uttalelse finnes i forarbeidene til § 251, som definerer ulike uttrykk brukt i sjøloven. I forbindelse med definisjonen av transportørbegrepet sies at «Konnossement anses utstedt på vegne av transportøren *med mindre annet fremgår*, jf utkastet § 295 og sjøloven

⁵² Eckhoff/Helgesen (2001) side 70, 79, 102, 104–105.

⁵³ NOU 1993:36 side 45.

§ 95 ...» (min utheving).⁵⁴ Dette synes som en uttalelse om hvordan § 295 skal forstås. Én mulig forståelse av uttalelsen er riktignok at alle konnossementer binder den kontraherende transportør med mindre annet følger *av loven*, og at henvisningen til § 295 kun viser til et særlig utslag av denne tanken for de praktisk viktige kapteinskonnossementer. Denne forståelsen synes imidlertid lite nærliggende av to grunner. For det første fremgår det, så vidt jeg kan se, ikke noe sted av loven at konnossementet binder andre enn «transportøren». Tillegget om at annet kan fremgå blir derfor tilsynelatende innholdsløst hvis man mener annet skal følge av sjøloven. For det annet kan man tenke seg kapteinskonnossementer som helt klart gir uttrykk for *kun* å binde kapteinens arbeidsgiver. Dersom lovgiver ønsket å endre, eventuelt legge til, ansvarssubjektet etter et slikt konnossement, er det nærliggende å tenke at dette ville blitt klarere uttalt. Tilbake står da den alternative forståelse av uttalelsen, som etter mitt skjønn er den språklig klart mest nærliggende: Kapteinskonnossementer binder den opprinnelig kontraherende transportør, med mindre annet fremgår *av konnossementet selv og omstendighetene for øvrig*. Altså trekker uttalelsen tungt i retning av at § 295 kun utgjør en presumsjon.

Som det fremgår av sitatet fra forarbeidene til § 251 vises også til sjøloven av 1893 § 95 når det uttales at konnossementet binder transportøren med mindre annet fremgår. Henvisningen er imidlertid ikke særlig oppklarende for problemstillingen som drøftes her. Dette fordi stillingen etter den eldre § 95 synes noe uklar, jf. forrige petit-avsnitt. Dels har man ND 1955 side 81 (Lysaker), og dels har man juridisk teori som mener avgjørelsen bygger på gal lovtolkning, jf. Selvig (1968) side 207–208. Ved lovendringen i 1973 synes dessuten det sentrale å ha vært at kapteinen *kan* binde en annen enn sin reder, ikke at han alltid gjør det. Se Ot. prp. nr. 28 (1972–1973) side 9 hvor følgende uttales: «Det har vært reist spørsmål om skipsføreren bare binder sin egen reder ved konnossement [u]tstedelse, eller om skipsføreren også *kan* binde en kontraherende bortfrakter som ikke er reder. Den siste forståelse er etter departementets mening den rette...» (min utheving).

⁵⁴ NOU 1993:36 side 19. Henvisningen til § 95 er til sjøloven 1893.

Etter dette synes den mest nærliggende slutningen fra de norske forarbeider å være at § 295 kun utgjør en presumsjon. Denne slutningen fra forarbeidene er forenlig med ordlyden i § 295.

I juridisk teori synes Falkanger og Bull å forutsette at § 295 kun utgjør en presumsjon.⁵⁵ Spørsmålet behandles noe mer inngående av Michelet, som så vidt forstås mener tolkningen av § 295 er tvilsom.⁵⁶ Vedrørende linjefart med innbefraktet tonnasje uttaler han at «eieren av skipet – rederen – således normalt ikke [er] part i konnossementet».⁵⁷ I dette ligger i alle fall en reservasjon, idet rederen kun «normalt» sies ikke å være part i konnossementet. Etter mitt skjønn ser altså foreliggende juridisk litteratur ut til å forstå § 295 som en presumsjon ved tolkningen av konnossementet.

De danske forarbeider synes klart å gi uttrykk for at den danske § 295 kun er en presumsjon.⁵⁸ Om Hamburg-reglene sies at det ved utformingen av reglene var viktig at konnossementer «som udgangspunkt» anses for å være undertegnet av transportøren, og at § 295 leder til at kapteinskonnossementer «i tvivlstilfælde» anses undertegnet på transportørens vegne.⁵⁹ Ved behandlingen av ny sjølov i Norge gikk departementet ikke inn for å ratifisere Hamburg-reglene, og i denne forbindelse ble uttalt at «Departementet er enig med Sjølovkomiteen og flertallet av høringsinstansene i at det må legges vesentlig vekt på at den nordiske rettsenheten opprettholdes.»⁶⁰ Selv om uttalelsen faller i forbindelse med et annet spørsmål enn forståelsen av § 295, synes den å gi uttrykk for et mer generelt ønske om nordisk rettsenhet som må gjøre det berettiget å legge relativt stor vekt på uttalelser i de danske forarbeidene når uttalelsene tar klart standpunkt til et bestemt tolkningsspørsmål.

Hamburg-reglenes ordlyd gir ikke grunnlag for noe sikkert tolkningsresultat. Av artikkel 14 (2) følger at et kapteinskonnossement «is deemed

⁵⁵ Falkanger og Bull (2016) side 448.

⁵⁶ Michelet (1997) side 364.

⁵⁷ Michelet (1997) side 364.

⁵⁸ Søløven 1994 nr. 170 (med senere endringer) § 285.

⁵⁹ Betænkning nr. 1215 side 79.

⁶⁰ Ot. prp. nr. 55 (1993–1994) side 12.

to have been signed on behalf of the carrier.» Tunisia foreslo imidlertid et tillegg til artikkel 14 (2) om at også «the shipowner as an actual carrier» er bundet av konnossementet for å sikre solidarisk ansvar.⁶¹ Forslaget ble nedstemt, og det ble fra Norges representant særlig vist til mulige problemer ved suksessive transporter. Vedrørende konnossementets opplysninger foreslo Tyskland følgende tillegg til artikkel 15 (1) (c): «If the name of the carrier is wrong, incorrect, or absent, the shipowner shall be deemed to be the carrier.»⁶² Sistnevnte forslag ble trukket, men det ble sagt at forslaget ville stride mot intensjonen i artikkel 14 (2) om å gjøre «the carrier, not the shipowner» ansvarlig under konnossementet.⁶³ Isolert taler dette i retning av at artikkel 14 (2) må forstås som en ufravikelig regel. Konvensjonsforarbeider er imidlertid av beskjedne rettskildemessig vekt.⁶⁴ En slik forståelse av uttalelsen synes heller ikke forenelig med Hamburg-reglene slik de er forstått i de danske forarbeider, jf. ovenfor. Også Ramberg bygger på at Hamburg-reglene artikkel 14 (2) er en presumsjon når han sier at tidsbefrakteren som bruker tidsbefraktet tonnasje i egen linjefart ikke kan unndra seg ansvar under konnossementet «unless it is made absolutely clear that the bill of lading has been signed solely by the shipowner himself or on his behalf.»⁶⁵

Videre kan vises til sjøloven 1893 § 123. Etter lovendringer på 1970-tallet fastsatte denne at bortfrakteren forblir ansvarlig dersom transporten helt eller delvis utføres av en annen og at «dette gjelder også etter at konnossement er utstedt». Det siterte må åpenbart ha tatt sikte på tilfeller hvor konnossementet ble utstedt av den utførende transportør. Det er klart at den (opprinnelig) kontraherende transportør forblir ansvarlig der han selv utsteder konnossement. Altså tillot sjøloven 1893 at opprinnelig kontraherende transportør og konnossementsutsteder var to ulike subjekter. Dersom § 295 er å forstå som en tvingende regel er det nettopp dette som ikke tillates; konnossementsutsteder *må* være den opprinnelig

⁶¹ *Official Records* (1981) side 59, 95 og 286–288.

⁶² *Official Records* (1981) side 96.

⁶³ *Official Records* (1981) side 286.

⁶⁴ Ruud og Ulfstein (2011) side 94.

⁶⁵ Ramberg (1979) side 395–396.

kontraherende transportør. Dersom lovgiver i 1994 mente å gjøre såpass stor endring i sjølovens system må det antas at dette hadde kommet klarere til uttrykk i lovtekst og forarbeider.

Endelig kan vises til reelle hensyn. Det sentrale må først og fremst være å verne lastesiden på den måte at lastesiden vet *hvem* som er part under konnossementet, ikke «på død og liv» å kanalisere partsstillingen et bestemt sted. Som det vises senere i oppgaven ligger lastesidens vern mot ulike former for «debitorskifte» først og fremst i andre bestemmelser enn § 295. Det kan derfor sies at man vil få en «belte og buksesele-løsning» dersom § 295 forstås som noe mer enn en presumsjon.

Avslutningsvis sies at det vanskelig kan spille noen rolle at § 295 er gjort ufravikelig, jf. § 254. Et mulig resonnement kunne vært at § 295 må være noe mer enn en presumsjon fordi det er meningsløst å gjøre en presumsjon ufravikelig: Presumsjoner er per definisjon fravikelige. Dette blir etter mitt skjønn imidlertid ikke riktig. Spørsmålet om en bestemmelse er en presumsjon er et annet spørsmål enn om en regel er fravikelig eller ikke. Presumsjoner innebærer en antagelse om faktiske, ikke rettslige forhold. En annen sak er at de faktiske forhold man presumerer noe om har rettslige konsekvenser. Også den danske sjøloven § 295 er i og for seg gjort ufravikelig, jf. § 254, uten at dette har hindret at § 295 forstås som en presumsjon.

Etter dette konkluderes med at sjøloven § 295 kun utgjør en presumsjon. For det første er denne tolkningen forenlig med bestemmelsens ordlyd. For det andre legges betydelig vekt på forarbeidsuttalelsen om at «Konnossementet anses utstedt på vegne av transportøren *med mindre annet fremgår*, jf utkastet § 295 ...» (min utheving) naturlig forstås som at annet kan følge av *konnossementet selv og omstendighetene for øvrig*.⁶⁶ For det tredje vektlegges de klare uttalelsene i de danske forarbeider. For det fjerde ville det vært naturlig å la det komme klarere til uttrykk i ordlyd og forarbeider dersom man ønsket å foreta en relativt betydelig endring sammenlignet med hva som fulgte av sjøloven 1893. Endelig vises til at også juridisk litteratur synes å forstå § 295 kun som å være av betydning ved tolkningstvil.

⁶⁶ NOU 1993:36 side 19.

Det sentrale er derfor at § 295 gir skipsføreren fullmakt til å binde en annen enn sin egen arbeidsgiver, og at bestemmelsen fastsetter en presumsjon ved tolkningen av konnossementer undertegnet av kapteinen. Den opprinnelig kontraherende transportør må finne seg i å bli bundet av kapteinens konnossementer med mindre man klart har gitt til kjenne at konnossementet binder en annen.

2.3.3 Hva utgjør et skipsførerkonnossement i § 295?

Presumsjonen i sjøloven § 295 kommer til anvendelse på konnossement «som er undertegnet av skipsføreren» på det skip som transporterer godset. Det kan spørres hvilke konnossementer dette egentlig er. Det kan altså stilles spørsmål ved presumsjonens anvendelsesområde.

Av ordlyden følger klart at presumsjonen kommer til anvendelse på konnossementer undertegnet av kapteinen personlig. Historisk var det også typisk kapteinen selv som undertegnet konnossementet.⁶⁷ Etter hvert som dette ble alt for tidkrevende, gikk konnossementene over til å undertegnes av en agent på kapteinens vegne; «for the Master» (for Kapteinen).⁶⁸ Spørsmålet er så om disse praktisk viktige tilfellene faller inn under anvendelsesområdet til sjøloven § 295. Er konnossementer undertegnet av en agent «for the Master» konnossementer «som er undertegnet av skipsføreren» jf. § 295?

Tas ordlyden bokstavelig, kan svaret hevdes å være nei. Fysisk er det ikke skipsføreren som har skrevet navnet sitt på konnossementet. I forarbeidene til bestemmelsen uttales imidlertid at konnossementet ofte vil «undertegnes av skipsføreren eller noen som handler på vegne av ham».⁶⁹ Altså har lovgiver vært oppmerksom på at konnossementet i praksis ofte ikke undertegnes av kapteinen selv, men på hans vegne. Når det senere i forarbeidene, og i selve lovteksten, sies at et konnossement «undertegnet av skipsføreren» anses å binde transportøren, må dette som utgangspunkt forstås som også å omfatte konnossementer undertegnet på kapteinens vegne.

⁶⁷ Grönfors (1982) side 276.

⁶⁸ Grönfors (1982) side 276 og Ramberg (1966) side 886.

⁶⁹ NOU 1993:36 side 45.

At § 295 omfatter konnossementer underskrevet på kapteinens vegne, er også løsningen som er best i tråd med alminnelige fullmaktsregler. Har en agent fått fullmakt til å underskrive på kapteinens vegne, vil konnossementet normalt måtte vurderes på samme måte som konnossementer «undertegnet av» kapteinen selv.

Det kan heller ikke ses å være reelle grunner som taler for at situasjonene skal løses på noen annen måte. Det sentrale poeng med § 295 må være å unngå usikkerhet hos varesiden om hvem som er rett ansvarssubjekt under konnossementet. Anlegger man en slik formålsbetraktning virker det lite nærliggende å hevde at begrunnelsen for § 295 står svakere der konnossementet er undertegnet på vegne av kapteinen enn der det er undertegnet av kapteinen selv.

Endelig nevnes at det vanskelig kan utledes noe klart svar av Hamburg-reglene. Artikkel 14 (2) (2) sier her bare at et konnossement «signed by the master» binder den kontraherende transportør.⁷⁰ I juridisk teori er uttalt at underskrift «for the Master» antageligvis er omfattet av Hamburg-reglene.⁷¹

Etter dette må det konkluderes med at presumsjonen i § 295 kommer til anvendelse også der konnossementet ikke er underskrevet av kapteinen selv, men på hans vegne.

⁷⁰ De fleste representantene synes å ha ment at artikkel 14 (2) (2) også omfatter konnossementer undertegnet på kapteinens vegne. Enkelte synes imidlertid å ha hatt en annen forståelse, og det ble blant annet uttrykt at utkastet ikke skulle berøre spørsmål om mellommansrett, jf. *Official Records (1981)* side 285–288.

⁷¹ Ramberg (1979) side 395 ved note 9.

3 Konnossementer og lasteskadeansvar ved stykkgodstransport

3.1 Innledning

I dette kapitlet undersøkes hvordan de ulike partenes krav og ansvar påvirkes av hvem som utsteder konnossement ved stykkgodstransport i linjefart. Som nevnt i punkt 1.3 er avtaler om stykkgodstransport fraktavtaler som gjelder *goods*.

Hovedregelen om ansvar følger av sjøloven § 275 som fastsetter et skyldansvar med omvendt bevisbyrde. Det vil si at transportøren må bevise at han og de han hefter for *ikke* har opptrådt uaktsomt for å unngå erstatningsansvar.

Med «Linjen» menes i dette kapittel den som er transportør i sjølovens forstand, jf. § 251. Det vil si at Linjen ved avtale har påtatt seg en transportforpliktelse. Linjens transportløfte er avgitt overfor «Sender», jf. § 251. Det er altså Linjen og Sender som er parter i den opprinnelige transportavtalen. Transportøren kalles stort sett «Linjen» fordi det forutsettes at han driver linjefart. Det vil si at Linjen «kunngjør at skipet ... vil foreta regelmessige seilinger mellom visse havner og kan ta med gods mot et fraktvederlag ...».⁷²

Det forutsettes imidlertid at transporten ikke utføres med Linjens eget skip og mannskap: Den faktiske transporten utføres av den jeg kaller «Reder». Reder er altså undertransportør, jf. § 251. Linjen har typisk skaffet seg adgang til å disponere skipets transportkapasitet ved å ta det inn på tidscerteparti.

Den siste part i teksten nedenfor er «Konnossementsserverver». Konnossementsserverver krever godset utlevert i kraft av konnossementsbesittelsen. Konnossementsserverver har ervervet konnossementet fra Sender, og er altså *en annen enn Sender*. Når konnossementet er hos en slik tredjemann, det vil si hos en annen enn senderen, «bestemmer [kon-

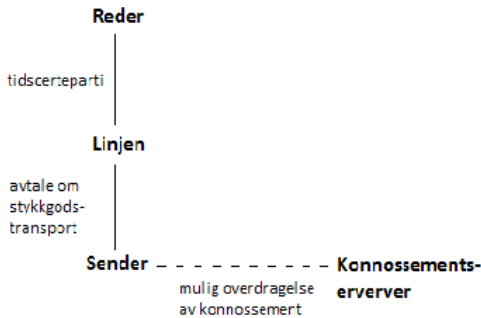
⁷² Falkanger og Bull (2016) side 255.

nossementet] vilkårene for transporten og utleveringen av godset ...» jf. sjøloven § 292 (3) (1).

I punkt 3.2 forutsettes at Linjen utsteder konnossement, mens det i punkt 3.3 forutsettes at Reder er utsteder og dermed part i konnossementet. Har man kapteinskonnossementer for øye, jf. kapittel 2, viser kapittel 3 hvilke konsekvenser det i dag har for transportansvaret at den ene eller annen er bundet av kapteinskonnossementer. Selv om konnossementer undertegnet av eller på vegne av kapteinen er en praktisk gruppe konnossementer, er de ikke den eneste typen konnossementer. Et alternativ er konnossementer undertegnet av (annen) fullmektig på transportørens vegne; se for eksempel Conlinebill 2016 hvor «Agent» skal krysse av for om han opptrer på vegne av «Master» (kaptein) eller «Carrier». Fremstillingen nedenfor er derfor ikke begrenset til kapteinskonnossementer, men innebærer en generell redegjørelse for hvordan transportansvaret påvirkes av hvem som er part i konnossementet.

Før jeg går videre må enkelte begreper presiseres. For det første: Kreditor for transporttjenesten kalles som nevnt «sender» ved stykkgodstransport og «befrakter» ved befraktning. I sjøloven 1893 ble partene i fraktavtalen kalt bortfrakter og befrakter uavhengig av om det dreide seg om stykkgodstransport eller befraktning. Dette er viktig å vite fordi det i teksten vil bli sitert fra kilder som benytter den eldre terminologi. For eksempel kan en proposisjon fra 1970-tallet som taler om «befrakter» vise til den som i dag kalles «sender». For det andre: Den som har rett til å kreve konnossement er «avlaster», det vil si den som fysisk leverer godset til transport, jf. § 292 jf. § 251. Sender og avlaster trenger altså ikke være samme subjekt. Det forutsettes imidlertid at sender også er avlaster. Stort sett bruker jeg derfor kun begrepet «sender».

Partene og deres avtaler kan illustreres slik (hvem som har utstedt konnossement er holdt utenfor illustrasjonen):



3.2 Linjen utsteder konnossement

3.2.1 Sender fremmer erstatningskrav

a) *Sender fremmer krav mot Linjen.* Først tas stilling til om Sender kan holde Linjen ansvarlig for lasteskade. Dette kan han åpenbart gjøre. Av sjøloven § 285 (1) følger at transportøren «forblir ansvarlig etter reglene i dette kapittel som om transportøren selv hadde utført hele transporten» når transporten utføres av en utførende transportør. Linjen blir altså ikke fri sitt ansvar for korrekt oppfyllelse overfor Sender ved å sette den faktiske utførelse av transporten bort til Reder. Ansvarsreglene som kommer til anvendelse er de preseptoriske regler i sjøloven kapittel 13, jf. § 254. Videre er det den «opprinnelige» transportavtalen som er avgjørende for Sender, ikke konnossementet, jf. § 292 (3).

Sjøloven § 285 (1) er på linje med – og kan kanskje ses som et utslag av – utgangspunktet etter alminnelige kontraktsrettslige prinsipper.⁷³ Høyesterett har i en entrepriser sak klart uttalt at hovedregelen er at den som påtar seg en kontraktsforpliktelse ikke blir fri ansvaret for korrekt

⁷³ Hagstrøm (2011) side 487.

oppfyllelse ved å sette det faktiske arbeidet bort til en medhjelper.⁷⁴ Altså kan sender som hovedregel etter § 285 alltid rette krav mot den kontraherende transportør, selv om transporten faktisk utføres av en medhjelper.⁷⁵

b) *Sender fremmer krav mot Reder.* Videre blir spørsmålet om Sender kan fremme lasteskadekrav mot Reder. Når konnossement er utstedt av Linjen blir dette et spørsmål om Sender kan holde ansvarlig en aktør på transportørsiden han ikke står i kontraktsforhold til: Den «opprinnelige avtale» er inngått med Linjen og det er Linjen som er part i konnossementet. Også for denne situasjon følger svaret klart av sjøloven. Av § 286 (1) (1) følger at Sender kan holde undertransportøren «ansvarlig for den del av transporten som denne utfører, etter samme regler som transportøren.» Også Reder er altså ansvarlig etter § 275 flg. jf. § 286.

At Sender slik kan holde undertransportøren ansvarlig innebærer at Sender innrømmes en form for lovfestet direktekrav. I juridisk teori er sagt at reglene synes å bygge på at undertransportørens fysiske mottagelse av godset bringer «ham i et kontraktslignende forhold til transportkunden.»⁷⁶ Det kan imidlertid hevdes at § 286 neppe skiller seg særlig fra hva man ellers kunne kommet til etter alminnelige (delikts)regler om en forvarers ansvar.⁷⁷

3.2.2 Konnossementserverver fremmer erstatningskrav

a) *Konnossementserverver fremmer krav mot Linjen.* Først må tas stilling til om Konnossementserverver kan fremme krav mot Linjen. Dette kan Konnossementserverver klart nok gjøre. Linjen er forpliktet under kon-

⁷⁴ Rt. 1986 side 1386 på side 1393. Saken gjaldt byggerherrens søksmål mot hovedentreprenøren for sprengningsskader voldt underentreprenøren. Spørsmålet ble løst ved kontraktstolkning, ikke ved å ta stilling til et alminnelig ulovfestet kontraktshjelperansvar.

⁷⁵ Etter § 285 (2) kan den kontraherende transportør på nærmere vilkår fraskrive seg ansvar for den del av transporten som utføres av en navngitt undertransportør. Muligheten for dette forfølges ikke her.

⁷⁶ Ulfbeck (2000) side 377.

⁷⁷ Falkanger og Bull (2016) side 356.

nossementet og ansvarlig etter sjøloven § 275. Dette gjelder selv om linjen benytter seg av Reder som kontraktsmedhjelper, jf. § 285.

b) *Konnossementserverver fremmer krav mot Reder.* Det andre spørsmålet er om Konnossementserverver kan rette krav mot undertransportøren, Reder. Også svaret på dette spørsmålet følger klart av sjøloven. Etter § 286 (1) (1) er Reder ansvarlig «for den del av transporten som denne utfører, etter samme regler som transportøren».

3.3 Reder utsteder konnossement

3.3.1 Resultatet av Rederkonnossementer når den opprinnelige transportavtale er inngått mellom Linjen og Sender

Dersom Linjen påtar seg en transportforpliktelse, men overlater den faktiske utførelsen til Reder, er det naturlig å se Reder som en utførende undertransportør. Dersom Reder utsteder konnossement, blir han imidlertid noe mer enn en undertransportør: Reder er nå ikke bare Linjens kontraktsmedhjelper, men påtar seg ved konnossementsutstedelsen en selvstendig transportforpliktelse. Reder blir altså «transportør» i sjølovens forstand, jf. § 251, det vil si kontraherende transportør.⁷⁸ Dette resultatet, at Reder påtar seg en selvstendig kontraktsforpliktelse ved konnossementsutstedelsen, viser at man ikke kan holde hardt på en forestilling om konnossementet som bevis for en *allerede inngått* transportavtale, jf. for så vidt ordlyden i sjøloven § 292 (1) nr. 1 som sier at konnossementet er «bevis for» en transportavtale.⁷⁹ I eksemplet er den opprinnelige transportavtalen inngått mellom Linjen og Sender. Et konnossement som binder Reder kan derfor vanskelig være bevis for noen tidligere avtale; Reders transportløfte overfor Sender skjer i og med

⁷⁸ Falkanger og Bull (2016) side 448.

⁷⁹ Falkanger og Bull (2016) side 278.

konnossementsutstedelsen.⁸⁰ Transportavtalen mellom Reder og Sender inngås ved utveksling av gods og konnossement.

Resultatet er altså at både Linjen og Reder har påtatt seg selvstendige transportforpliktelser og kan holdes ansvarlig med grunnlag i kontrakt. Dette er et resultat av at sjøloven bygger på et system som tillater konnossementet å binde en annen enn den opprinnelig kontraherende transportør (Linjen), samtidig som konnossementsutstedelsen ikke fritar Linjen for ansvar, jf. nærmere nedenfor. Det er imidlertid hverken noe sjørettslig eller avtalerettslig som hindrer den løsning at både Linjen og Reder ved avtale påtar seg transportforpliktelser. Om både Sender og Konnossementsserverver kan påberope seg begge transportløfter fremgår av gjennomgangen i 3.3.2-3.3.3.

3.3.2 Sender fremmer erstatningskrav

a) *Sender fremmer krav mot Linjen.* Først er spørsmålet om Sender kan holde Linjen ansvarlig der Reder ikke bare faktisk utfører transporten, men der Reder også utsteder konnossement. Som forklart i kapittel 2 kan eldre rettsavgjørelser forstås som at Linjens ansvar opphørte idet Sender fikk utstedt konnossement som bandt Reder.

Den opprinnelig kontraherende transportørs ansvar ved bruk av undertransportør reguleres i dag av sjøloven § 285. Etter § 285 «forblir transportøren ansvarlig etter reglene i dette kapittel som om transportøren selv hadde utført hele transporten.». Ordlyden må naturlig forstås som at den kontraherende transportør er ansvarlig uavhengig av om han selv faktisk utfører transporten, og at dette gjelder uavhengig av om han selv eller utførende transportør utsteder konnossement.

I forarbeidene til innføringen av § 123 i sjøloven 1893 (dagens §§ 285 og 286) uttaler sjølovkomiteen om utkastet:

⁸⁰ Om en lignende situasjon i engelsk rett, se Aikens, Lord og Bools (2015) hvor det i punkt 7.18 om supercession clauses uttales: «Attempts to identify a single contract of carriage, driven by the doctrine that the bill of lading is merely evidence of an existing contract, are fraught with difficulty in the context of supercession clauses and again it is impossible to state any general principle other than that each case turns on its facts»

«Som første ledd er tatt inn en ny bestemmelse om ansvarsforholdet hvor en befordring blir helt eller delvis utført av en annen enn bortfrakteren. ... Betydningen av bestemmelsen ligger imidlertid i første rekke deri at den gir uttrykk for at den kontraherende fraktfører fortsatt hefter i tilfelle som nevnt. I norsk og svensk rettspraksis har det nemlig vært antatt at en bortfrakter som har påtatt seg en transport og utfører denne ved hjelp av chartret tonnasje, ikke er ansvarlig for skade på lasten, idet retten har kommet til at lasteieren bare kunne fremsette sitt krav mot skipets reder (den utførende fraktfører).»⁸¹

Dette gjaldt også etter at konnossement ble utstedt, jf. NOU 1972:11 side 20. Den vedtatte § 123 første ledd fastsatte også uttrykkelig at transportørens fortsatte ansvar «gjelder også etter at konnossement er utstedt.» Skulle dette tillegget ha betydning må det ha tatt sikte på de tilfeller der konnossement ble utstedt av undertransportøren. At den kontraherende transportøren forblir ansvarlig også etter sin egen konnossementsutstedelse skulle jo være relativt klart. Ved forberedelsen av sjøloven av 1994 ble dette i det vesentlige videreført.⁸²

Den naturlige slutning fra både ordlyd og forarbeider til dagens sjølov § 285 og sjøloven av 1893 § 123 er altså at den opprinnelig kontraherende transportørs ansvar ikke opphører ved undertransportørens utstedelse av konnossement. Altså tillater man ikke lenger på samme måte den konstruksjon at konnossementsutsteder overtar den opprinnelig kontraherendes ansvar.

Etter dette har det som utgangspunkt ingen betydning for Linjens transportansvar overfor Sender at konnossementet binder Reder. Om resultatet er sagt at «... § 285, stk. 1 afskærer transportøren fra at fraskrive sig det almindelige transportansvar efter § 275ff, da dette ansvar er uløseligt knyttet til afgivelsen af transportløftet ...».⁸³ Altså kan Sender holde Linjen ansvarlig også i denne situasjon.

⁸¹ NOU 1972:11 side 18–19.

⁸² NOU 1993:36 side 39.

⁸³ Windahl (1997) side 548.

Om kapteinskonnossementer, tidligere rettspraksis og sjøloven § 295 kan derfor sies følgende: Selv om det «lukter» Gerdt Meyer- og Lulu-problematikk av § 295, ligger *Senders* vern først og fremst i § 285, ikke i § 295. Dersom man skulle mene at noen av avgjørelsene nevnt i punkt 2.2 gjelder senders rettsstilling, er det altså klart at resultatet ikke kan gjenta seg.

b) *Sender fremmer krav mot Reder*. Spørsmålet er så om Sender kan holde Reder ansvarlig for lasteskade. Det er ikke tvilsomt at Sender kan holde Reder ansvarlig i denne situasjonen. Når Reder har påtatt seg en selvstendig kontraktsforpliktelse, jf. ovenfor, kan Sender holde ham ansvarlig etter ansvarsreglene i sjøloven kapittel 13, jf. § 275ff.

3.3.3 Konnossementserverver fremmer erstatningskrav

a) *Konnossementserverver fremmer krav mot Linjen*. Først avgjøres om Konnossementserverver kan holde Linjen ansvarlig for lasteskade der konnossement er utstedt av Reder. Det er dette som var situasjonen i ND 1960 side 349 (Lulu). Spørsmålet som da må besvares er om Linjen «forblir» ansvarlig etter § 285 også overfor Konnossementserverver.

Dersom man tar utgangspunkt i det synspunkt at Konnossementserverver utleder sine rettigheter kun fra konnossementet og i tillegg tar sjøloven på ordet, kan det hevdes at Konnossementserverver *ikke* kan holde Linjen ansvarlig. Resonnementet er da som følger: Sjøloven § 285 taler om at kontraherende transportør «forblir» ansvarlig ved bruk av undertransportør. Språklig forstås naturlig ordet «forblir» som at noe som har vært skal fortsette å være. Spørsmålet blir så om Linjen noensinne har hatt et ansvar overfor Konnossementserverver når konnossementet er utstedt av Reder. Har det eksistert et potensielt ansvar overfor Konnossementserverver, hvilket er en forutsetning for at det skal være i stand til å «forbli» hos Linjen også etter Reders konnossements-utstedelse? Svaret kan sies å være nei når det tas utgangspunkt i partenes opprinnelige kontraktsposisjoner. Konnossementserverver har ikke hatt noen kontakt med Linjen, og når konnossementet klart gir uttrykk for å binde Reder og ikke ellers viser til noen transportavtale mellom Linjen og Sender, har Konnossementserverver aldri hatt noen grunn til å tro at

han kan holde Linjen ansvarlig for lasteskade. Konnossementsserverver har altså ikke noe rettslig grunnlag for å holde Linjen ansvarlig som kontraherende transportør i sjøloven forstand, jf. §§ 285 og 275 jf. § 251. Konnossementsserverver kan åpenbart heller ikke holde Linjen ansvarlig som utførende transportør (undertransportør). Konnossementsserverver kan derfor tilsynelatende ikke holde Linjen ansvarlig etter sjøloven.

Om det synspunkt at Reder i utgangspunktet er Linjens (opprinnelig kontraherende transportørs) kontraktsmedhjelper og at Linjen derfor må hefte etter «medhjelperansvaret», kan sies at dette bare gjelder i relasjon til Sender; mellom Konnossementsserverver og Linjen er det ingen kontrakt når konnossement er utstedt av Reder.

Hvis resonnementet ovenfor er riktig, er man igjen i akkurat samme situasjon som fant sted i ND 1960 side 349 (Lulu). Det som i dag kan redde resultatet fra kritikk i tilfelle av tvetydige kapteinskonnossementer er sjøloven § 295: Fordi det klart må fremgå av konnossementet at det er et rederkonnossement, kommer det ikke som noen overraskelse på Konnossementsserverver at han bare kan holde Reder ansvarlig for lasteskade.

De skandinaviske forarbeidene trekker delvis i retning av at bare Sender kan holde Linjen ansvarlig når konnossementet binder Reder.

I de norske forarbeider til sjøloven 1893 § 123 uttales følgende etter at det har blitt vist til blant annet Lulu-avgjørelsen:

«At bortfrakteren, som lasteieren har kontrahert med, forsvinner som ansvarlig og lasteieren henvises til å holde seg til en ham ukjent og uforutsett reder ... kan virke temmelig urimelig, og det er enighet mellom de nordiske sjølovkomitéer om å foreslå lovbestemmelser som hindrer et slikt resultat ... [min utheving]». ⁸⁴

Det henvises altså uttrykkelig til at lasteieren *har kontrahert* med Linjen. Som nevnt flere ganger er det bare Sender som har kontrahert med Linjen. Videre viser forarbeidene til den overraskelsen det vil være om lasteier blir henvist til en uforutsett reder: Denne overraskelsen vil åpenbart være

⁸⁴ NOU 1972:11 side 19.

størst for Sender som har kontrahert med en annen transportør. Hvis konnossementet klart forplikter Reder kan derimot sies at det for Konnossementsserverver ikke vil være noen overraskelse at han må holde seg til Reder; tvert imot vil det overraskende være at han også kan holde en for ham ukjent Linje ansvarlig. Endelig kan nevnes ordlyden i lovutkastet i NOU 1972:11. Forslaget til ny § 123 fastsatte at «*Overfor befrakteren* hefter [undertransportøren] solidarisk med bortfrakteren» (min utheving).⁸⁵ «Befrakteren» er den som er part i den opprinnelige transportavtalen, og vil med dagens begrepsbruk omfatte Sender. I departementet ble ordlyden endret. Etter endringen sa ikke lenger ordlyden noe om *overfor hvem* ansvaret består. Av proposisjonen fremgår at bestemmelsen er blitt «en del omformet», men så vidt forstås mente man ikke med omformuleringen å gjøre viktige materielle endringer.⁸⁶ Forstått på denne måten gir altså forarbeidene til sjøloven 1893 § 123 tilsynelatende grunnlag for å slutte at *kun* Sender skal kunne holde Linjen ansvarlig når Reder utsteder konnossement.

I de danske forarbeidene til den tidligere § 123⁸⁷ sies at lasteieren i medhold av bestemmelsen «kan holde sig til den, *med hvem han har inngået transportaftalen*, hvad enten han rent faktisk udfører transporten eller ei; en regel der stort set stemmer overens med afgørelsen i den danske dom [min utheving].»⁸⁸ Tas den kursiverte delen av sitatet på ordet, kan hevdes at også de danske forarbeider gir grunnlag for å si at Linjen «forblir» ansvarlig kun overfor Sender, idet det er Sender som har inngått avtale med Linjen. Også i juridisk teori ble om den danske § 123 sagt at det solidariske ansvar gjaldt overfor transportkunden.⁸⁹

Muligheten for at Linjen som utgangspunkt er fri for ansvar overfor Konnossementsserverver er i juridisk teori forstått som mulig under Hamburg-reglene, fordi artikkel 10 og 14 kan underlegges samme tanke-

⁸⁵ NOU 1972:11 side 28.

⁸⁶ Ot. prp. nr. 28 (1972–1973) side 13.

⁸⁷ § 123 i søloven 1892 nr. 56.

⁸⁸ Betænkning nr. 642 side 25. Avgjørelsen det vises til er Dominion Line-saken.

⁸⁹ Bredholt og Philip (1977) side 204.

gang.⁹⁰ Haag-Visby-reglene er ikke i veien for en slik løsning, idet Haag-Visby-reglene ikke inneholder noen særlig regulering av ansvaret ved bruk av undertransportør.⁹¹

Det kan imidlertid spørres om ikke det er mer nærliggende å forstå de skandinaviske forarbeider på den annen måte, det vil si at de gir grunnlag for en slutning om at også Konnossementsserverver kan holde Linjen ansvarlig for lasteskade. Etter å ha vist til Gerdt Meyer-, Lysaker- og Lulu-avgjørelsene og uttalt at det vil virke urimelig om lasteieren som har kontrahert med linjen henvises til en ukjent reder, uttales som nevnt at «det er enighet mellom de nordiske sjølovkomitéer om å foreslå lovbestemmelser som hindrer et slikt resultat; den norsk-svenske rettspraksis stemmer heller ikke med oppfatningen i andre land.»⁹² Den «oppfatningen i andre land» forarbeidene synes å slutte seg til, er blant annet representert ved den danske Dominion Line-saken hvor konnossementsserverver kunne holde transportøren ansvarlig selv om konnossementet bandt undertransportøren, jf. 2.2.1 ovenfor.⁹³ Mens det er noe usikkert hva som var tilfelle i Gerdt Meyer- og Lysaker-avgjørelsene, er det klart at både Lulu- og Dominion Line-avgjørelsene gjaldt konnossementsserververs rettsstilling. Det kan derfor spørres om ikke lovgiver allerede på 1970-tallet mente å gi Konnossementsserverver samme rett til å gå på Linjen som Sender: Hvorfor skal forarbeidene distansere seg fra Lulu-avgjørelsen og slutte seg til Dominion Line-avgjørelsen med mindre det var lovutkastets mening å tillate også Konnossementsserverver å holde Linjen ansvarlig? De danske forarbeidene omtaler til og med utkastet § 123 som «Anti-Lulu-bestemmelsen».⁹⁴ Den svenske proposisjonen til tidligere § 123⁹⁵ synes å bygge på at den opprinnelig kontraherende transportør forblir ansvarlig overfor både sender og konnossementsserverver, og at dette gjelder uavhengig av hvem som utsteder konnosse-

⁹⁰ Ramberg (1979) side 396.

⁹¹ Selvig (1978) side 18 og NOU 1972:11 side 18.

⁹² NOU 1972:11 side 19.

⁹³ NOU 1972:11 side 19 ved note 2.

⁹⁴ Betænkning nr. 642 side 24.

⁹⁵ § 123 i sjölag 1891:35.

ment.⁹⁶ Det må imidlertid nevnes at den svenske lovkomitéens utkast ikke sa at ansvaret gjaldt «overfor befrakter», hvilket det norske utkastet gjorde før departementets endring.⁹⁷

Etter dette er det etter mitt skjønn mest nærliggende å forstå forarbeidene slik at innføringen av § 123 (dagens §§ 285 og 286) også var ment å få betydning for Konnossementsserververs adgang til å fremme lasteskade krav mot Linjen. Og i NOU 1993:36 uttales om dagens § 285 at den i det vesentlige svarer til §§ 123 og 168 i sjøloven av 1893.⁹⁸

Det er heller ingen motsetning mellom en slik forståelse av sjøloven § 285 og at dens ordlyd og tidligere forarbeider først og fremst synes fokusert på å sikre at *Sender* kan holde Linjen ansvarlig der Reder utfører transporten og utsteder konnossement. For dersom man godtar at *Sender* kan holde Linjen ansvarlig i en slik situasjon – og dette er åpenbart et resultat av § 285 – kan det hevdes at løsningen som er best reelt begrunnet er at samme rett tilkommer Konnossementsserverver. Begrunnelsen for påstanden er å finne i transportansvarets formål. Ofte vil det til grunn for transportavtalen finnes en kjøpsavtale; det er et kjøp som foranlediger transportbehovet. I slike tilfeller må transportansvarets hensikt i alle fall være å beskytte den mottager som bærer den *kjøpsrettslige* risikoen, uavhengig av om denne parten i relasjon til transportavtalen er sender eller kun konnossementsserverver.⁹⁹ Ved cif-kjøp er selger part i transportavtalen, mens det ved fob-kjøp er kjøper som er part i transportavtalen.¹⁰⁰ I begge tilfeller er det imidlertid kjøper (mottager) som har den kjøpsrettslige risikoen for godsets beskadigelse under transporten. Det kan sies at innholdet av en slik underliggende kjøpsavtale, om kjøpet er «cif» eller «fob», ikke bør være avgjørende for transportørens ansvar overfor mottager; det er i begge tilfelle mottager som har interesse av å fremme krav.¹⁰¹

⁹⁶ Prop. 1973:137 side 67–68.

⁹⁷ SOU 1972:10 side 19.

⁹⁸ Side 39.

⁹⁹ Behrendt-Poulsen (1968) side 534.

¹⁰⁰ «Fob» står for «free on board». Om «cif», se note 30.

¹⁰¹ Behrendt-Poulsen (1968) side 534 og ovenfor under 2.2.2.

Videre fremstår det som en upraktisk løsning at Linjen forblir ansvarlig overfor Sender, men at Konnossementsserverver ikke kan holde Linjen ansvarlig. Resultatet skulle da bli at Sender «sitter igjen med» potensielle rettigheter overfor Linjen som han i alle fall ikke umiddelbart har bruk for. Man ville da tvinge Sender og Konnossementsserverver inn i cesjonsløsninger. Det virker mer hensiktsmessig at loven «skjærer i gjennom» og tilkjenner begge parter samme rett til å holde Linjen ansvarlig for lasteskade.

Endelig kan vises til situasjonen ved befraktning. I den parallelle situasjon ved befraktning synes konnossementsserverver å kunne holde ansvarlig den bortfrakter han ikke selv står i noe kontraktsforhold til, jf. § 347 (2) og nærmere nedenfor under 4.5.3a. Det kan ikke ses å være grunn til å løse de to situasjoner ulikt.

Etter dette må det antagelig konkluderes med at den opprinnelige kontraherende transportør er ansvarlig overfor både sender og konnossementsserverver der han benytter seg av en undertransportør til å oppfylle sine forpliktelser, og at dette gjelder uavhengig av om det er den opprinnelig kontraherende transportør eller undertransportøren som er part i konnossementet. Altså utleder ikke konnossementsserverver sine rettigheter kun fra konnossementet. I eksemplet som er brukt i denne oppgaven vil det si at Linjen er ansvarlig overfor både Sender og Konnossementsserverver, uavhengig av om det er Linjen eller Reder som utsteder konnossement.

Når sjøloven på denne måten tillater Konnossementsserverver å holde Linjen ansvarlig selv der det er utstedt rederkonnossement, kan avslutningsvis spørres om man kan si noe mer generelt om transportavtaler. Sjølovens resultat er jo i og for seg at Konnossementsserverver holder Linjen ansvarlig for et transportløfte sistnevnte avga overfor en annen. En måte å se det på er at transportavtaler inneholder et tredjemannsløfte. I ND 1995 side 238 ble en maskin totalskadet under veitransport. Et spørsmål som meldte seg var da om Backhe – som hadde inngått avtale om veitransport med hovedtransportøren Fischer – kunne fremme krav mot undertransportøren Nordland.¹⁰² Nordland utførte ikke selv tran-

¹⁰² Saksøker var vareforsikreren UNI Storebrand.

sporten, men hadde engasjert en under-undertransportør. Høyesterett mente Bachke kunne holde Nordland ansvarlig og uttalte blant annet at «Jeg tilføyer at selv om Nordlands transportløfte ble avgitt overfor Fischer, er det avgitt til fordel for Bachke. Også etter alminnelige regler om tredjemannsløfter må Bachke/Storebrand kunne bygge et direkte krav ... på Nordlands transportløfte.»¹⁰³ Selv om situasjonen ikke er den samme, synes Høyesteretts synspunkt å kunne overføres til tilfellene som drøftes her; Linjens transportløfte er avgitt til Sender, men til fordel for mottager (Konnossementsserverver). I og for seg kan da sies at man har to tredjemannsløfter, både fra Linjen og den konnossementsutstedende Reder. Det synspunkt at transportavtaler inneholder et tredjemannsløfte er vel kjent i juridisk teori.¹⁰⁴ Altså synes det nærliggende å si at transportavtaler ofte innebærer et tredjemannsløfte. Ser man transportavtalen på denne måten fremstår det for øvrig heller ikke som noen anstrengt ordlydstolkning å si at Linjen «forblir» ansvarlig også overfor Konnossementsserverver, jf. § 285.

b) *Konnossementsserverver fremmer krav mot Reder.* Endelig tas stilling til om Konnossementsserverver kan reise krav mot Reder. Dette kan han klart nok. Konnossementsserverver kan holde Reder ansvarlig på bakgrunn av konnossementet, jf. § 275 ff.

3.4 Sammenfatning

Etter dette konkluderes med følgende: Både Linjen og Reder kan holdes ansvarlig av både Sender og Konnossementsserverver, uavhengig av hvem som utsteder konnossement. Når det gjelder *adgangen* til å holde de to aktører på transportørsiden ansvarlig for lasteskade, synes det derfor ikke å spille noen rolle hvem som utsteder konnossement. Når det gjelder det nærmere *innhold* av Linjens og Reders ansvar, må transportavtalens vilkår alltid være forenlig med sjøloven kapittel 13 fordi disse reglene er ufravikelige til fordel for varesiden, jf. § 254. Samlet spiller det altså svært

¹⁰³ Side 245.

¹⁰⁴ Se for eksempel Grönfors (1984) side 20.

liten rolle for varemottagers erstatningskrav og transportansvaret hvem som utsteder konnossement.

Om kapteinskonnossementer og avgjørelsene nevnt i kapittel 2 kan derfor sies at resultatet i de svenske og norske avgjørelser ikke kan gjenta seg, og at dette gjelder uansett om man mener avgjørelsene gjaldt Senders eller Konnossementserververs rettsstilling. Selv om det «lukter Lulu» av sjøloven § 295, ligger det altså ikke mye vern i bestemmelsen. Varesidens vern ligger særlig i § 285. Fordelen med § 295 er at partene slipper usikkerhet omkring utfallet av kompliserte tolkningsspørsmål: Er det tvil om hvem kapteinen opptrer på vegne av vil presumsjonen i § 295 slå i gjennom.

4 Konnossementer og lasteskadeansvar ved befraktning

4.1 Innledende om befraktning og konnossementer

I dette kapitlet ses nærmere på partsforholdet under konnossementer og dets betydning for ansvar ved befraktningsavtaler (certepartier). Befraktningsavtaler er, som nevnt i punkt 1.3, fraktavtaler med *skip* som objekt. Som i kapittel 3 ses saken i hovedsak fra lasteiers side: Hvilke regler bestemmer hans rettigheter ved lasteskade? Enkelte steder vil imidlertid øvrige konsekvenser av lasteskadekravet drøftes; typisk hvordan tapet «flyttes» i certepartikjeden gjennom regresskrav.

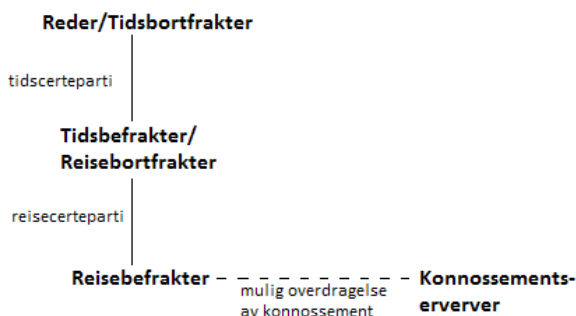
Kapitlet gjelder kun tilfeller hvor godstransporten skjer under certeparti. Har godstransporten bakgrunn i en stykkgodsavtale faller forholdet inn under kapittel 3 ovenfor, selv om transportøren har rådighet over skipet i medhold av et certeparti.

Ved befraktning er det som hovedregel avtalefrihet, jf. sjøloven § 322 (1). Lovens fravikelige løsning vedrørende lasteskade er at ansvarsreglene i kapittel 13 kommer til anvendelse, jf. §§ 347 og 383 for henholdsvis reise- og tidsbefraktning. Det gjelder et viktig unntak fra avtalefriheten

ved innenriks og inter-nordisk reisebefraktning, jf. § 322 (2), men i det følgende ses bort fra dette unntaket.

Det kan utstedes konnossement også under certepartier. Slike konnossementer kalles gjerne trampkonnossementer. De får sitt innhold ved henvisning til certepartiets bestemmelser og er først og fremst av betydning for tredjemann, det vil si en annen enn befrakteren.¹⁰⁵ En tredjemann holder seg til konnossementets vilkår, også de som inkorporeres ved henvisning, men han vernes av de tvingende ansvarsreglene i sjøloven kapittel 13, jf. §§ 325 og 254. I forholdet mellom bortfrakter og befrakter er derimot certepartiet avgjørende.¹⁰⁶

Punkt 4.3 og utover bygger på følgende eksempel (hvem som har utstedt konnossement holdes utenfor illustrasjonen):



I punkt 4.7 er fokus på kapteinskonnossementer og sjøloven § 295. Bestemmelsen er plassert i sjøloven kapittel 13 om stykkgodstransport, men er i medhold av § 325 gitt anvendelse også på konnossementer utstedt under certeparti, jf. § 325 (2) (1).

¹⁰⁵ NOU 1993:36 side 61.

¹⁰⁶ NOU 1993:36 side 61.

4.2 Partsforholdet ved ett certeparti

Dersom det kun foreligger ett certeparti, er det normalt ikke tvilsomt hvilken rettslig posisjon de ulike aktørene har og hvilken betydning dette har for et eventuelt ansvar. Dette gjelder uansett om det dreier seg om reise- eller tidsbefraktning. For eksempel: Rederen bortfrakter skipet på reise til Reisebefrakter. Det er her ikke tvil om at konnossementet binder Rederen, jf. § 338.

Ved ett certeparti volder altså spørsmålet ikke problemer: Bortfrakter/reder er konnossementsutsteder og tredjemann som innehar konnossementet vernes av sjølovens ansvarsregler i kapittel 13, jf. § 325. Overfor befrakter hefter bortfrakter etter certepartiets bestemmelser, eventuelt de deklatoriske regler i sjøloven kapittel 14.

4.3 Utpeker sjøloven konnossementsutsteder ved certepartikjeder?

Både ved reise- og tidsbefraktning er det adgang til å kreve konnossement, jf. §§ 338 og 382. Før jeg vurderer konsekvensen for lasteskadeansvaret at den ene eller annen bortfrakter er konnossementsutsteder, tas stilling til om de to bestemmelsene som deklatorisk løsning utpeker konnossementsutsteder ved certepartikjeder.

Begge bestemmelsene synes å forutsette at det er bortfrakter i det enkelte certeparti som er part i konnossementet når det sies at bortfrakter skal «utstede» konnossement. Dette er også den naturlige løsning der man kun har ett certeparti for øyet, jf. ovenfor i 4.2. Praktisk er imidlertid at det foreligger certepartikjeder, og ved slike kjeder byr en slik tolkning på liten veiledning. Dette fordi man får spørsmål om *hvilken* bortfrakter som er part under konnossementet; alle bortfrakterne er jo overfor egen kontraktsmotpart forpliktet til konnossementsutstedelse.

Mer nærliggende er derfor å forstå §§ 338 og 382 på en annen måte. Bestemmelsene fastsetter kun at bortfrakter overfor egen kontraktsmotpart plikter å sørge for at sistnevnte gis et konnossement. Hvem som er bundet av konnossementet er et annet spørsmål som må avgjøres ved tolkning. I praksis vil det dessuten typisk utstedes et kapteinskonnosse-

ment. Da blir det særlig viktig å avgjøre hva § 295 innebærer ved befraktingskjeder, jf. punkt 4.6 nedenfor.

Altså sier sjøloven §§ 338 og 382 ikke noe om hvem som er part i konnossementet ved certepartikjeder; det fastsettes kun en plikt for bortfrakter til å sørge for konnossementsutstedelse.

4.4 Reisebortfrakter utsteder konnossement i en certepartikjede

4.4.1 Innledning

I dette punktet undersøkes hvordan ansvarsforholdene blir dersom det er Reisebortfrakter som utsteder konnossement i en certepartikjede. Eksemplet som brukes er dette: Rederen slutter skipet på tidscerteparti til Tidsbefrakter. Tidsbefrakter slutter skipet videre på reise-certeparti til Reisebefrakter. Tidsbefrakter er altså også Reisebortfrakter og vil i det følgende kun kalles Reisebortfrakter. Endelig kan man få inn i bildet Konnossementsserverver som har ervervet det utstedte konnossement.

4.4.2 Reisebefrakter fremmer erstatningskrav for lasteskade

a) *Reisebefrakter fremmer krav mot Reisebortfrakter.* Først er spørsmålet om Reisebefrakter kan holde Reisebortfrakter ansvarlig for lasteskade. Reisebefrakteres krav mot Reisebortfrakter bestemmes av certepartiet dem imellom. Som nevnt er ikke konnossementet, men certepartiet avgjørende på befrakters hånd, jf. § 325. Dersom ikke annet følger av certepartiet bestemmes bortfrakters ansvar av sjøloven deklarasjonelle regel i § 347, som henviser både til hovedregelen i § 275 og kontraktsmedhjelperansvaret i § 285. Heller ikke ved befraktning blir altså Reisebortfrakter som utgangspunkt fri sitt ansvar for korrekt oppfyllelse ved å benytte seg av en underbortfrakter (Reder).

b) *Reisebefrakter fremmer krav mot Reder.* Jeg går så over til å diskutere om Reisebefrakter kan holde Reder ansvarlig, og i så fall etter hvilke regler. Av sjøloven § 347 (1) (3) følger at reglene i § 286 «gjelder

tilsvarende». Av sjøloven § 286 følger at Reder som undertransportør «er ansvarlig ... etter samme regler som transportøren». Som et utgangspunkt har derfor Reisebefrakter *adgang* til å holde Reder ansvarlig. Hvilke regler Reder er ansvarlig etter er et spørsmål om hva det ligger i at han hefter «etter samme regler» som Reisebortfrakter.

Det er i utgangspunktet to tolkningsalternativer. For det første kan «samme regler» vise til de fravelige lovregler Reisebortfrakter i utgangspunktet hefter for etter sjøloven. For det annet kan «samme regler» vise til hvilke regler som helst, inkludert ansvarsregler som følger av kontrakt.

I forarbeidene til § 286 og juridisk teori synes «samme regler» først og fremst å være forstått som en henvisning til *lovens* ansvarsregler.¹⁰⁷ Å forstå «samme regler» i § 286 første ledd som å vise kun til lovens ansvarsregler er i og for seg uproblematisk ved stykkgodstransport. Dette fordi stykkgoodsreglene er preseptoriske til varesidens gunst, jf. § 254. Når sjøloven § 286 viser til «samme regler» kan den altså ikke gi virkning til regler som er dårligere for varesiden enn sjøloven. Samtidig følger det av annet ledd at undertransportørens skriftlige samtykke er nødvendig for at han skal bli bundet av at transportøren har påtatt seg mer omfattende ansvar enn det som følger av loven. Legger man for resonnementets skyld til grunn at undertransportøren ikke ønsker å påta seg mer ansvar enn han må, blir derfor resultatet i alle tilfeller dette: Undertransportøren hefter etter ansvarsreglene i kapittel 13.

Denne forståelsen er imidlertid problematisk ved befrakningskjeder. Dette fordi det i avtaleforholdet mellom Reisebortfrakter og Reisebefrakter som hovedregel hersker avtalefrihet, jf. § 322. Hvis reiseconcertpartiet dem imellom for eksempel er det bortfrakter-vennlige Genconcertpartiet, hvorfor skal Reder som underbortfrakter hefte etter sjølovens deklarasjoniske regler?¹⁰⁸ I så fall ville Reisebefrakter tjene på å holde seg til en annen enn egen kontraktsmotpart. Alene trekker dette i retning av at «samme regler» i § 286 viser til de regler som bestemmer Reise-

¹⁰⁷ NOU 1993:36 side 40 og Ulfbeck (2000) side 372.

¹⁰⁸ The Baltic and International Maritime Council Uniform General Charter, as revised 1994 («Gencon»).

bortfrakters ansvar overfor Reisebefrakter, uavhengig av om dette er kontraktsregler eller fravikelige lovregler.

Ytterligere to argumenter trekker tungt i samme retning. For det første harmonerer sistnevnte tolkningsalternativ best med ordlyden. Når Reisebortfrakters ansvar bestemmes av kontraktsregler, vil «samme» regler nettopp være kontraktsreglene. For det annet må «samme regler» i § 286 første ledd leses i sammenheng med annet ledd. Annet ledd fastsetter at undertransportøren (Reder) ikke uten skriftlig samtykke blir forpliktet av at transportøren (Reisebortfrakter) har «påttatt seg forpliktelser utover det som følger» av loven. Slikt økt ansvar vil transportøren (Reisebortfrakter) ha påttatt seg ved avtale. Dersom «samme regler» ikke (også) skulle vise til kontraktsregler ville det vært unødvendig å presisere i § 286 (2) at det kreves samtykke for at undertransportøren (Reder) er bundet.

Etter dette må det antagelig konkluderes med at «samme regler» i § 286 jf. § 347 viser til de anvendelige ansvarsregler, uavhengig av om disse bygger på lov eller kontrakt.

Når Reder hefter etter «samme regler» som Reisebortfrakteren innebærer dette i eksemplet at reisecertepartiet inngått mellom Reisebefrakter og Reisebortfrakter er avgjørende også for Reders ansvar overfor Reisebefrakter. Dette innebærer på den ene side at Reisebefrakter ikke tjener noe på å holde seg til Reder istedenfor sin egen kontraktsmotpart. Dersom reisecertepartiets ansvarsbestemmelser er strengere overfor Reder enn klausulene inntatt i tidscertepartiet, vil løsningen på den annen side bryte med regler om springende regress «bl.a. i kjøpsforhold, hvor underleverandøren vil være beskyttet av sine avtalevilkår med hovedleverandøren...».¹⁰⁹

4.4.3 Konnossementserverver fremmer erstatningskrav for lasteskade

a) *Konnossementserverver fremmer krav mot Reisebortfrakter.* På Konnossementserververs hånd er konnossementet avgjørende, ikke reise-

¹⁰⁹ Solvang (2015) note 737.

certepartiet sluttet mellom Reisebortfrakter og Reisebefrakter, jf. § 325 (1). Konnossementsvilkårene er bestemmende for erververs lasteskadekrav, men underlegges ansvarsreglene i kapittel 13 med dets preseptoriske vern jf. §§ 254 og 252. Reisebortfrakter vil altså av Konnossementserverver kunne holdes ansvarlig for lasteskade etter § 275 ff.

b) *Konnossementserverver fremmer krav mot Reder.* Kan Konnossementserverver fremme krav mot Reder selv om de ikke står i noe direkte kontraktsforhold? Som redegjort for i avsnittet ovenfor innebærer konnossementet på erververs hånd en selvstendig avtale, jf. § 325 (1). Av sjøloven § 325 (2) følger da at blant annet «reglene i §§ 274 til 290», det vil si ansvarsreglene i kapittel 13, kommer til anvendelse. Av den siterte ordlyden følger klart at § 286, som gir adgang til å fremme krav mot undertransportøren, kommer til anvendelse også ved konnossementer utstedt i certepartifart. I eksemplet som her brukes er det klart at Reder fungerer som undertransportør; han er underbortfrakter. Når konnossementet havner på tredjemanns hånd er det altså ikke bare slik at utsteders eget ansvar følger av kapittel 13, også direktekravsregelen i § 286 gis anvendelse. Om ansvarets omfang følger av § 286 at Reder er ansvarlig «etter samme regler» som Reisebortfrakteren, likevel slik at Reder kun hefter for den del av transporten han utfører. Altså er også Reder ansvarlig etter reglene i kapittel 13.

4.5 Reder utsteder konnossement i en certepartikjede

4.5.1 Innledning

Det bygges på samme eksempel som i punkt 4.4. Reder tidsbortfrakter skipet til Tidsbefrakter. Sistnevnte slutter skipet videre på reisecerteparti til Reisebefrakter. Tidsbefrakteren omtales som Reisebortfrakter. Endelig kan man få inn i bildet en tredjemann som har ervervet konnossementet; Konnossementserverver.

Spørsmålet er hvordan bortfraktersidens ansvar for lasteskade bestemmes når konnossementet er utstedt av Reder, sammenlignet med hva resultatet ble når konnossement var utstedt av Reisebortfrakter.

4.5.2 Reisebefrakter fremmer erstatningskrav for lasteskade

a) *Reisebefrakter fremmer krav mot Reisebortfrakter.* Først er spørsmålet på hvilket grunnlag Reisebefrakter kan holde Reisebortfrakter ansvarlig. Reisebefrakter kan holde Reisebortfrakter ansvarlig etter reisecertepartiets regler.

Dersom ikke annet følger av certepartiet er § 347 anvendelig, jf. § 322. Heller ikke i denne situasjon blir Reisebortfrakter normalt fri sitt ansvar ved å sette bort den faktiske oppfyllelse til Reder, jf. §§ 285 jf. 347. På samme måte som ved stykkgodstransport må dette gjelde også der utførende bortfrakter utsteder konnossement.

b) *Reisebefrakter fremmer krav mot Reder.* Avgjørende i denne sammenheng er hvilken betydning rederkonnossementet har på Reisebefrakters hånd. Av sjøloven § 325 følger at konnossementet er avgjørende for forholdet mellom «bortfrakteren og en tredjeperson som innehar konnossementet». I forarbeidene sies at det med «tredjeperson» menes en annen enn befrakteren.¹¹⁰ Men man kan spørre *hvilken* befrakter det vises til: Er det Reisebefrakter eller Tidsbefrakter (Reders medkontrahent som også er Reisebortfrakter)?

Begrunnelsen for at konnossementet som hovedregel ikke er avgjørende på befrakters hånd, er at det har formodningen mot seg at certepartipartene endrer kontraktsforholdet ved konnossementsutstedelsen.¹¹¹ Denne begrunnelsen gjør seg imidlertid ikke gjeldende i situasjonen som drøftes her; det er ingen «opprinnelig» kontrakt (certeparti) mellom Reder og Reisebefrakter. Det riktige må derfor være å se dette fra konnossementsutsteders ståsted: For Rederen er det klart nok at han utsteder konnossement til en tredjemann; det er jo ikke Reisebortfrakter (tidsbefrakter) som fremmer lasteskadekrav under konnossementet. Altså er konnossementet på Reisebefrakters hånd hos «tredjeperson», jf. § 325. Reder påtar seg en selvstendig forpliktelse overfor tredjemann ved konnossementsutstedelse til fordel for Reisebefrakter.

¹¹⁰ NOU 1993:36 side 61.

¹¹¹ Falkanger og Bull (2016) side 410.

Konnossementet utgjør altså kontrakten mellom Reder og Reisebefrakter. Reisebefrakter vernes da av tvingende ansvarsregler i kapittel 13 og kan holde Reder ansvarlig etter disse reglene (eventuelt kan han fremme krav i medhold av konnossementsvilkårene hvis disse stiller ham *bedre* enn sjølovens regler).

For Reisebefrakter kan det altså være viktig hvem han får konnossement av. Dette illustreres med et eksempel hvor Reisebefrakter har sluttet skipet på Gencon-reisecerteparti. Reisebortfrakter har skipet på et NYPE-tidscerteparti hvor Reder er tidsbortfrakter.¹¹²

Som vist i 4.4.2 ovenfor bestemmes Reisebefrakters krav både mot Reisebortfrakter og Reder av det for Reisebefrakter ugunstige Gencon-certeparti når konnossement er utstedt av Reisebortfrakter.

Nå forutsettes at Reder utsteder konnossement. Hvis den hevdede tolkning av § 325 er riktig – konnossementet er allerede på Reisebefrakters hånd hos «tredjeperson» – bestemmer de tvingende regler i sjøloven kapittel 13 Reders ansvar for lasteskade overfor Reisebefrakter. For Reisebefrakter innebærer det altså en fordel å få konnossement av Reder. De tvingende regler i kapittel 13 gir Reisebefrakter bedre vern enn Gencon klausul 2, og Reders ansvar bestemmes som nevnt av Gencon dersom konnossement utstedes av Reisebortfrakter.

Til slutt kan spørres hvordan ansvaret endelig plasseres i dette eksemplet. Dersom bortfrakter ved å utstede konnossement pådrar seg mer omfattende ansvar overfor konnossementsinnehaver enn han ville hatt dersom lasteskadekrav ble fremmet av befrakter under certepartiet, vil han ofte ha rett til å kreve regress av befrakter for det overskytende ansvar. I dette eksemplet vil Reders mulige regressrett være hjemlet i NYPE klausul 30(b). Reder er imidlertid av Reisebefrakter holdt ansvarlig etter sjøloven kapittel 13 («Haag-Visby-regler»). Dette er de samme reglene som bestemmer ansvaret i tidscertepartiet inngått mellom Reder og Tidsbefrakter/Reisebortfrakter, jf. klausul 31(a) som fastsetter at «This Charter Party is subject to ... the Hague-Visby Rules...». Når det forutsettes at lasteskaden ikke på noen måte er et resultat av tidsbefrakters funksjoner, vil altså ikke Reder på grunn av konnossementsutstedelsen

¹¹² New York Produce Exchange Form time charter, as revised 1993 («NYPE»).

være påført mer omfattende ansvar enn det han måtte tåle under certepartiet. Reder kan derfor ikke kreve regress. Den økonomiske konsekvens av lasteskaden blir derfor liggende hos Reder. Dette i motsetning til resultatet hvis konnossement var utstedt av Reisebortfrakter; tapet ville da blitt liggende hos Reisebefrakter.

Under bestemte forutsetninger kan den skisserte løsning vedrørende Reisebefrakteres krav mot Reder føre til noe merkelige resultater. For eksempel: Tidscertepartiet inngått mellom Reder og Tidsbefrakter/Reisebortfrakter er et Balttime-certeparti.¹¹³ Reisebortfrakter og Reisebefrakteres avtale er et Gencon-certeparti. Begge certepartiene fraskriver i stor grad bortfrakter ansvar for lasteskade. Ansvarsfraskrivelsen ligger i kravet om at ansvarsbetingende adferd må være utvist av «Owners or their Manager» selv, se henholdsvis klausul 12 og klausul 2. Videre forutsettes at det oppstår skade på lasten, og at konnossementet er på Reisebefrakteres hånd.

Dersom konnossementet utstedes av Reisebortfrakter har konnossementet og de tvingende ansvarsregler i kapittel 13 ingen betydning for Reisebefrakteres lasteskadekrav mot Reisebortfrakter, jf. § 325. Altså vil både Reisebortfrakteres og Reders ansvar reguleres av Gencon, jf. ovenfor.

Dersom konnossementet er utstedt av Reder kan imidlertid Reisebefrakter holde Reder ansvarlig etter tvingende regler i kapittel 13, fordi konnossementet allerede på Reisebefrakteres hånd er hos tredjemann. Reisebefrakter kan holde Reder ansvarlig etter tvingende regler i sjøloven også der konnossementet forsøker å inkorporere enten Gencon- eller Balttime-certepartiets ansvars klausul (selv om dette neppe er særlig praktisk): Begge certepartiets ansvarsbestemmelser vil settes til side som stridende mot preseptoriske regler, jf. § 254. For Reder er ikke resultatet spesielt oppsiktsvekkende: Han er ikke i noen verre situasjon enn om konnossementet hadde blitt omsatt før det ble reist krav av mottager, og denne situasjon har han sikret seg mot gjennom regressrett hos Reisebortfrakter. Det noe snodige ligger i fordelene Reisebefrakter får av at konnossement er utstedt av Reder og ikke Reisebortfrak-

¹¹³ The Baltic and International Maritime Council Uniform Time Charter, as revised 2001 («Balttime»).

ter. For å sette det på spissen: Ved befraktning er det som hovedregel avtalefrihet og Reisebefrakter har frivillig inngått et certeparti med, sett fra hans side, ugunstige klausuler. Videre sitter han på et konnossement som forsøker å inkorporere disse ugunstige klausulene. Likevel bestemmes altså hans erstatningskrav av andre ansvarsregler.

Det kan spørres om situasjonen kan føre til «evige krav-og-regress-runder». Det faller utenfor å drøfte dette fullt ut, men hovedspørsmålene skisseres. Reder er holdt ansvarlig etter tvingende regler i sjøloven kapittel 13 av Reisebefrakter. Dette er en konsekvens av at Reder har utstedt konnossement. Reder vil derfor kreve regress av Reisebortfrakter i medhold av Baltime klausul 9. Reisebortfrakter vil så søke regress av Reisebefrakter igjen, kanskje med hjemmel i Gencon klausul 10. Selv om ikke Reisebortfrakter er part i konnossementet, og dette antagelig er klausul 10 sitt primære virkeområde, har Reisebortfrakter ved å oppfylle sin plikt til å sørge for at Reisebefrakter får konnossement kommet i et ansvar han etter reisecertepartiet ikke skulle ha. Gjennom å dekke Reders regresskrav er Reisebortfrakter i praksis blitt ansvarlig for en lasteskade han ikke er ansvarlig for etter Gencon klausul 2. Dersom Reisebortfrakters regresskrav mot Reisebefrakter fører frem er man tilbake til start; Reisebefrakter bærer de økonomiske konsekvenser av lasteskaden. Man kunne spørre om Reisebefrakter *igjen* kunne vende seg mot Reder i medhold av konnossementet. Svaret må antagelig være nei, men da er jo «første omgang» med lasteska-dekrav og påfølgende regresskrav i og for seg overflødig.

4.5.3 **Konnossementsserverver fremmer erstatningskrav for lasteskade**

a) *Konnossementsserverver fremmer krav mot Reisebortfrakter.* I dette punktet tas først stilling til om Konnossementsserverver kan holde Reisebortfrakter ansvarlig for lasteskade. Konnossementsserverver står ikke noe kontraktsforhold til Reisebortfrakter (situasjonen er for så vidt parallell til den som ved linjefart er drøftet i 3.3.3a). Av sjøloven § 347 (2) (1) følger at «Mottaker som ikke er reisebefrakteren, kan også kreve erstatning etter første ledd». Av forarbeidene følger at denne bestemmelsen først og fremst er tenkt å ha betydning der det ikke er utstedt konnosse-

ment.¹¹⁴ Dette synes også klart når § 347 (2) første punktum leses i sammenheng med annet punktum, som regulerer situasjonen ved konnossement. For Reisebortfrakters ansvar får imidlertid bestemmelsen etter sin ordlyd klart nok betydning også der det er utstedt konnossement, men av en annen enn Reisebortfrakter selv.¹¹⁵ Etter dette har altså Konnossementsserverver adgang til å fremme lasteskadekrav også mot Reisebortfrakter etter § 347 (2) (1).

Videre blir det spørsmål om *innholdet* av Reisebortfrakters ansvar overfor Konnossementsserverver. Sjøloven § 347 (2) fastsetter at mottaker som ikke er befrakter kan kreve erstatning «etter første ledd». Første ledd i § 347 viser på sin side til ansvarsreglene i kapittel 13. Ansvarsreglene i § 347 er imidlertid som hovedregel fravikelige, jf. § 322. I og med at § 347 første ledd må leses med den reservasjon at annet kan følge av certepartiet mellom Reisebortfrakter og Reisebefrakter, blir spørsmålet om certepartibestemmelser som avviker fra ansvarsreglene i § 347 gis virkning også overfor Konnossementsserververs krav mot Reisebortfrakter.

Det riktige må være at avvikende bestemmelser i reisecertepartiet inngått mellom Reisbortfrakter og Reisebefrakter ikke kan gjøres gjeldende mot Konnossementsserverver. Konnossementsserverver må kunne holde Reisebortfrakter ansvarlig etter § 275 jf. § 347 første og annet ledd. Begrunnelsen for dette er at Konnossementsserverver ikke er part i det certepartiet som fraviker § 347; Reisebortfrakter og Reisebefrakter kan ikke i sin avtale frata tredjemann (Konnossementsserverver) rettigheter sistnevnte har etter loven. Da blir også løsningen den samme som når konnossement utstedt av Reisebortfrakter er på erververs hånd, jf. 4.4.3 ovenfor.

At Reisebortfrakter overfor Konnossementsserverver hefter etter reglene i sjøloven kapittel 13 også der han ikke selv er konnossementsutsteder, jf. § 347, kan innebære et større ansvar enn det som følger av

¹¹⁴ NOU 1993:36 side 70.

¹¹⁵ NOU 1993:36 side 71 synes å bygge på samme forståelse: «Har mottakeren et trampkonnossement som ikke er utstedt av bortfrakteren, men av en annen, for eksempel av befrakteren, kan mottakeren ikke påberope konnossementet overfor bortfrakteren. Bortfrakterens stilling blir den samme som når konnossement ikke er utstedt.»

certepartiet. For å motvirke at ansvaret blir liggende hos Reisebortfrakter får han sikre seg regress mot Reisebefrakter.

b) *Konnossementsserverver fremmer krav mot Reder.* Til slutt er spørsmålet om og etter hvilke regler Konnossementsserverver kan holde Reder ansvarlig. På Konnossementsserververs hånd utgjør konnossementet en transportavtale underlagt de tvingende ansvarsreglene i kapittel 13, jf. § 325. Altså kan Konnossementsserverver holde Reder ansvarlig etter sjøloven §§ 275 ff.

4.6 Særlig om kapteinskonnossementer ved befraktningskjeder

4.6.1 Anvendelsen av § 295 i certepartikjeder

Sjøloven § 295 er gitt anvendelse også på konnossementer utstedt under certepartier, jf. § 325. Ved ett certeparti er bortfrakter konnossementsutsteder og § 295 er derfor uten interesse, jf. punkt 4.2. Bestemmelsen gjelder imidlertid også ved certepartikjeder. Av ordlyden følger da at konnossementet anses for å være utstedt på «transportørens» vegne. Problemstillingen i dette avsnittet er hva ordlyden innebærer: Hvem er «transportør» i en certepartikjede?

I sjøloven er «transportør»-begrepet forbeholdt stykkgodstransport. I eksemplet som brukes her – et tidscerteparti etterfulgt av et reisecerteparti – er det ingen stykkgodstransport; alle avtaler er befraktningsavtaler og partene betegnes bortfrakter og befrakter, jf. § 321. Det kan derfor spørres om man må se helt bort fra henvisningen til § 295 ved befrakting. Dette ville imidlertid gjøre henvisningen innholdsløs, og en slik tolkning har formodningen mot seg. Det riktige må derfor antagelig være å si at «lovgeverer ikke har tatt sikte på å legge sin egen definisjon av «transportør» til grunn i alle sammenhenger.»¹¹⁶ Overført til befrakting kan det ikke være tvilsomt at § 295 leder til at en *bortfrakter* er konnossementsutsteder. Derved har man imidlertid ikke løst mye;

¹¹⁶ Michelet (1997) side 365.

anvendt på eksemplet som brukes i denne oppgaven har man kun sagt at det ikke er Reisebefrakter som er konnossementsutsteder.

Det gjenstår altså å ta stilling til *hvilken* bortfrakter kapteinen forplikter etter § 295 jf. § 325. Som redegjort for under 2.3 var poenget med § 295 å unngå at en annen enn lastesidens medkontrahent er part i konnossementet med mindre annet fremgår. Mot denne bakgrunn kan det ikke være tvilsomt at § 295 ved tvetydige konnossementer i certepartikjeder vil lede til at «nederste bortfrakter» anses bundet av konnossementet, det vil si den som bortfrakter skipet til den faktiske lastesiden. Anvendt på certepartikjeden brukt som eksempel i denne oppgaven leder altså § 295 jf. § 325 til at det er Reisebortfrakter som er bundet av konnossementet. Ansvarsforholdene ved kapteinskonnossementer vil derfor følge mønsteret i punkt 4.4 ovenfor når § 295 anvendes.

4.6.2 Begrunnelsen for sjøloven § 295 – treffer den ved rene befraktningskjeder?

Her tas stilling til om begrunnelsen for § 295 på samme måte gjør seg gjeldende ved befraktning som ved stykkgodstransport og linjefart.

Først må nevnes at lovteksten ikke gir uttrykk for noen forskjell i praktiseringen av sjøloven § 295 ved stykkgodstransport og befraktning. Heller ikke de norske forarbeidene sier noe om spørsmålet. De norske forarbeidene sier i det hele tatt lite om begrunnelsen for § 295, utover at den er ment å rydde av veien tvil med hensyn til hvem som er bundet av konnossementet.

Derimot uttaler de danske og svenske forarbeider seg mer utførlig om begrunnelsen for § 295. Både den danske og svenske sjøloven gir presumsjonsregelen anvendelse også ved konnossementer utstedt under certepartier, jf. den danske sjøloven § 325 jf. § 295 og den svenske sjølov¹¹⁷ 14 kap. 5 § jf. 13 kap. 45 §. I de svenske forarbeider uttales at § 295 endrer den eldre oppfatningen om at kapteinen kun representerer skipets eier, og videre at «Denna oppfattning avspeglas inte längre i den kommersiella verkligheten, särskilt inte på styckegodstransporterens område [min

¹¹⁷ Sjölag 1994:1009.

utheving].»¹¹⁸ I de danske forarbeider uttales at den tidligere oppfatning om at kapteinen binder skipets reder «ikke længere [stemmer] med den praktiske virkelighet, hvor der mere ses på godsets reise end på skibets reise.»¹¹⁹ Også de svenske forarbeidene til tidligere § 123 (dagens norske §§ 285 og 286) peker spesielt på linjefart når det uttales at transportkunden først og fremst hefter seg ved den han kontraherer med, og ikke ved skipet og dets reder.¹²⁰ Samlet viser dette etter mitt skjønn at lovgiver først og fremst har hatt stykkgodstransport for øye når det sies at fraktavtalen er blitt «løsrevet» fra skipet, og det er denne påståtte løsrivelsen som begrunner presumsjonen i § 295.

Videre kan vises til bestemmelsens bakgrunn i Hamburg-reglene artikkel 14 (2). Selv om bestemmelsen er gitt anvendelse på trampkonnossementer på tredjemanns hånd, jf. artikkel 2 (3), tar konvensjonen primært sikte på stykkgodstransport. Endelig nevnes at juridisk teori f r Hamburg-reglene legger til grunn at fraktavtalens løsrivelse fra skipet særlig gjør seg gjeldende i linjefart.¹²¹

De faktiske forhold kan stille seg ganske annerledes ved befraktningskjeder enn ved de tilfeller av linjefart lovgiver har hatt i tankene. I linjefarttilfellene vil lastesiden kunne ha forholdt seg kun til linjerederiet, kapteinskonnossementet er gjort på linjens konnossementsformular som inneholder hele kontrakten, skipet seiler i linjens farger og avtalen kretser rundt godset og dets transport. Ved befraktning er derimot det sentrale   få rådighet over et skips transportkapasitet. Det ligger da nærmere for lastesiden å se hen til *rederen*; det er reder som faktisk drifter skipet og stiller med ledig tonnasje. Videre vil det normalt fremgå av konnossementet at det er utstedt under certepartifart. Endelig kommer man ikke utenom at kapteinen er ansatt hos reder, ikke hos befrakter. Dersom konnossementet binder reder vil også konnossementsparten «ligge fast», og ikke endres avhengig av hvor lang befraktningskjeden er.

¹¹⁸ SOU 1990:13 side 163.

¹¹⁹ Betænkning nr. 1215 side 79.

¹²⁰ SOU 1972:10 side 55.

¹²¹ Ramberg (1966) side 882 og Grönfors (1968) side 129.

I forlengelsen av dette nevnes til slutt en viktig kommersiell forskjell i befrakters utnyttelse av den innbefraktede tonnasje ved befraktning og linjefart. Denne forskjellen synes å begrunne at presumsjonen i § 295 står svakere ved befraktning enn ved linjefart.

Dersom befrakter skal bruke skipet i egen linjefart er det for alle parter klart at befrakter ikke skal transportere egen last, men inngå avtaler om stykkgodstransport med tredjemenn. Det er slike typiske transporttjenester linjerederiet baserer sin virksomhet på. At linjen har skip på certeparti er kun for å øke egen transportkapasitet.¹²² I denne situasjonen synes det nærliggende å sikre at det er befrakter (linjerederiet) som er konnossementsutsteder: Linjerederiet tilbyr allmennheten typiske transporttjenester.¹²³

Når tidsbefrakter frembortfrakter skipet i bulkfart kan det ligge nærmere å se tidsbefrakter på annet vis. Tidsbefrakter kan da fremstå som en som «simply [deals] in what may be called the market for shipping space.»¹²⁴ I denne situasjonen ligger det nærmere å forstå Reder (tidsbortfrakter) som konnossementsutsteder; Tidsbefrakter/Reisebortfrakter påtar seg ikke på samme måte som et linjerederi en typisk transportforpliktelse.¹²⁵

Etter dette synes det klart at lovgiver først og fremst har hatt stykkgodstransport for øye ved innføringen av § 295, og at det er i stykkgodstransporten bestemmelsen er best begrunnet. Altså tyder mye på at presumsjonen i § 295 står svakere ved befraktning enn ved stykkgodstransport.

Mot denne bakgrunn kan spørres om ikke Høyesteretts uttalelse i Gerdt Meyer-saken fortsatt er representativ for den kommersielle virkelighet i alle fall ved befraktningskjeder og bulklast:

«Hvis den oprindelige Befragter benytter sig af Befragtningskontrakten til at lade sine egne Varer transportere med Skibet, er det klart, at det af Kapteinen underskrevne Konnossement er udstedt

¹²² Treitel og Reynolds (2011) side 177.

¹²³ Treitel og Reynolds (2011) side 177.

¹²⁴ Treitel og Reynolds (2011) side 177.

¹²⁵ Treitel og Reynolds (2011) side 177.

paa Rederiets og ikke paa Befragterens Vegne. Og om han i Henhold til Underbortfragtning lader en andens Varer transportere med Skibet, er der ingen Grund til, at det af Kapteinen for disse Varer udstedte Konnossement skulde opfattes paa anden Maade.»¹²⁶

4.6.3 Andre momenter ved konnossementstolkningen

Hvem som er bundet av konnossementer undertegnet av kapteinen er altså et spørsmål om tolkning. Her skal tas stilling til ytterligere noen momenter av relevans ved tolkningen.

I juridisk teori om engelsk rett er sagt at kapteinen som et generelt prinsipp presumeres å binde skipets eier, som utenfor tilfeller av bareboat-befraktning også er skipets reder.¹²⁷ Dette begrunnes med at kapteinen er reders ansatt og derfor har faktisk eller tilsynelatende kompetanse til å forplikte reder.¹²⁸ Et konnossement underskrevet av eller på vegne av kapteinen vil altså som utgangspunkt forstås som å binde redere.¹²⁹ Dette gjelder selv når konnossementet er underskrevet for kapteinen av underbefrakter agent på underbefrakter konnossementsformular.¹³⁰ I engelsk rett har man altså motsatt presumsjon av den inneholdt i § 295.

Også kontraktspraksis synes å forutsette at det er reder og ikke befrakter som er bundet under konnossementet, jf. for eksempel Baltimore klausul 9 som fastsetter at «The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master ... signing Bills of Lading ...». Lignende klausuler finner man i for eksempel NYPE klausul 30 og Shelltime 4 klausul 13.¹³¹

Ved spørsmål om hvem som er bundet av konnossementer kan hverken fremmed rett eller certepartipraksis i seg selv medføre en annen løsning enn den § 295 fører til. Dette åpner ikke rettskildelæren for. Både engelsk

¹²⁶ ND 1903 side 331 på side 333–334.

¹²⁷ Treitel og Reynolds (2011) side 182.

¹²⁸ Treitel og Reynolds (2011) side 182.

¹²⁹ Se også Coghlin, Baker, Kenny, Kimball og Belknap (2014) punkt 21.11 og 21.13; og Cooke, Young, Kimball, Lambert, Taylor og Martowski (2014) punkt 18.67.

¹³⁰ Treitel og Reynolds (2011) side 186.

¹³¹ Shell Time Charter Party issued December 1984.

rett og kontraktspraksis setter imidlertid spørsmålet i et spesielt lys. Dersom det i praksis er sjøloven § 295 som leder til en avvikende løsning er det liten grunn til «hardhendt» å anvende bestemmelsen. I alle fall må dette gjelde ved befraktning hvor bestemmelsen synes svakere begrunnet enn ved stykkgodstransport. Og endelig: Lastesidens vern mot «Lulusituasjoner» ligger ikke i § 295, men i §§ 285 og 286, jf. §§ 347 og 383.

Videre kan ses hen til mulige konsekvenser av at kapteinen forplikter den ene eller annen. Her tas kun stilling til to konsekvenser som vil kunne henge nært sammen med transportansvaret; muligheten for arrest i skipet som sikkerhet og mulige regressoppgjør utløst av lastesidens erstatningskrav.

Sammenlignet med hva som kan være tilfellet i andre land, er det ikke i Norge like viktig for lastesidens arrestmulighet at kapteinskonnossementer binder skipets eier og reder. Etter norsk rett er det et vilkår for arrest at skipet kan tjene som dekningsobjekt etter de alminnelige regler i tvangsfullbyrdelsesloven, jf. sjøloven § 93 (4). Dette innebærer som hovedregel at skipet som ønskes arrestert må tilhøre saksøkte for å kunne arresteres.¹³² Videre må skipets eier være ansvarlig for et sjørettslig krav, jf. § 92. Har man for øye lasteskadekrav, jf. § 92 bokstav f, kan eieren være ansvarlig uavhengig av om han er part under konnossementet; som nevnt flere ganger kan han være ansvarlig som utførende bortfrakter. Etter norsk rett blir det altså ikke så viktig for lastesidens arrestmulighet hvem som er forpliktet under konnossementet; skipets eier og reder kan uansett være ansvarlig for et sjørettslig krav. Andre steder kan det derimot være viktig for arrestmuligheten hvem som er part i konnossementet.¹³³ Dette fordi arrest kan forutsette at skipets eier er ansvarlig for et sjørettslig krav,¹³⁴ og slikt ansvar vil ikke eier nødvendigvis pådra seg dersom han ikke er part i konnossementet. For lastesidens arrestmulighet er det altså ikke like viktig i Norge som andre

¹³² Ot. prp. nr. 88 (1992–1993) side 13. Unntak fra regelen om at saksøkte må være skipets eier gjelder ved krav sikret med sjøpant, jf. Falkanger, Flock og Waaler (2008) side 1095. Lasteskadekrav gir imidlertid ikke sjøpant.

¹³³ Aikens, Lord og Boole (2015) punkt 7.62.

¹³⁴ Brusselkonvensjonen vedrørende arrest i sjøgående skip 1952 artikkel 1.

steder at kapteinskonnossementer binder skipets eier og reder. Dette kan være verdt å ha i bakhodet når man vurderer betydningen av løsningen i utenlandsk rett.

Når Konnossementserverver fremmer krav kan utstederen påføres økt ansvar sammenlignet med resultatet dersom erstatningskrav fremmes av befракter etter certepartiets regler, jf. § 325. Igjen kan tenkes at tids-certepartiet inngått mellom Reder og Tidsbefракter/Reisebortfrakter er Baltime og at reisecertepartiet inngått mellom Reisebortfrakter og Reisebefракter er Gencon. Begge certepartiene fraskriver ansvar for lasteskade i større utstrekning enn sjølovens tvingende regler i kapittel 13 tillater overfor konnossementserverver, se henholdsvis klausul 12 og 2. Dette foranlediger regressoppgjør certepartipartene i mellom. Bortfrakter krever regress av befракter for det økede ansvar førstnevnte har pådratt seg overfor konnossementserverver. Hypotesen er så at presumsjonen i sjøloven § 295 gir færre regressoppgjør og derfor er mer hensiktsmessig enn den løsning at Reder er utsteder: Når Reisebortfrakter er utsteder får man kun ett regressoppgjør mellom Reisebortfrakter og Reisebefракter. Dersom Reder (Tidsbortfrakter) er utsteder får man to regressoppgjør; først mellom Reder og Tidsbefракter/Reisebortfrakter, og deretter mellom Reisebortfrakter og Reisebefракter. Dette resonnetet blir imidlertid ikke riktig. Som nevnt hefter Reder som utførende transportør «etter samme regler» som Reisebortfrakter, jf. § 286. Dersom konnossementsutstedelsen gjør Reisebortfrakter ansvarlig etter tvingende lovregler kan derfor også Reder holdes ansvarlig etter «kapittel 13-regler», selv om Reder overfor egen kontraktsmotpart i stor grad har fraskrevet seg ansvar i Baltime-certepartiet. Dersom Konnossementserverver velger å holde seg til Reder ligger altså forholdene til rette for to regressomganger også der Reisebortfrakter er utsteder.

Regress måtte her bygge på annet enn sjøloven §§ 338 og 382. For det første: Bestemmelsene hjemler ikke regress der det økte ansvar er en konsekvens av preseptorisk lovgivning, jf. ND 1961 side 325 og NOU 1993:36 side 68. For det andre: Det kan spørres om bestemmelsene kun gjelder *utsteders* regresskrav. I eksemplet krever

ikke Reder regress som utsteder av konnossementet, sml. Falkanger og Bull (2016) side 449 om kontraktshjemlet regress.

4.6.4 Oppsummering

Etter dette er det mye som tyder på at sjøloven § 295 ikke står særlig sterkt ved befrakningskjeder. Etter mitt skjønn er det rom for å argumentere for at henvisningen til § 295 helt må «bortfortolkes» ved befraktning. Presumsjonen i sjøloven § 295 synes å være en forlengelse av kontraktsmedhjelperansvaret i § 285; den opprinnelig kontraherende bortfrakter skal heller ikke gå fri fra konnossementsansvaret ved å overlate den faktiske transporten til en kontraktsmedhjelper. Rettskildene tyder imidlertid på at sjøloven § 295 finner sin begrunnelse først og fremst i stykkgodstransporten. At presumsjonen gjennom henvisning i § 325 er gitt anvendelse også ved befraktning, virker mer å være et tilfeldig resultat av at konnossementsreglene i kapittel 13 er inkorporert «en bloc» enn et resultat av lovgivers bevisste valg. Etter mitt skjønn er det derfor ved befraktning vel så nærliggende å operere med en annen presumsjon; kapteinen presumeres å binde sin reder.

Som vist i 4.4 og 4.5 er det imidlertid ikke nødvendigvis av stor betydning for lasteskadeansvaret om reder eller «nederste bortfrakter» i certepartikjeden er part i kapteinskonnossementer.

4.7 Sammenfatning

Etter dette har det ingenting å si for adgangen til å holde to de parter på bortfraktersiden ansvarlig hvem som utsteder konnossement. Både Reder og Reisebortfrakter kan uansett holdes ansvarlig av både Reisebefrakter og Konnossementsserverver.

Også når det gjelder innholdet av de anvendelige ansvarsregler spiller det under mine forutsetninger liten rolle for lasteier hvem som utsteder konnossement. Konnossementsserverver kan alltid påberope seg de tvingende regler i sjøloven kapittel 13, uansett hvem han retter krav mot. Og Reisebefrakters lasteskadekrav mot både Reder og Reisebortfrakter bestemmes av reisecertepartiet i alle tilfeller bortsett fra ett: Når Reder

utsteder konnossement kan Reisebefrakter holde Reder ansvarlig etter de tvingende regler i kapittel 13. I praksis vil imidlertid forskjellen i utfall være avhengig av certepartiens ansvarsregime.

Om sjøloven §§ 295 jf. 325 kan derfor sies at det sjelden får noen betydning om man anvender presumsjon eller ei.

5 Avslutning

Som fremstillingen viser er det nå av liten betydning for lastesidens krav på erstatning for lasteskade hvem som utsteder konnossement. Ved stykkgodstransport skyldes dette at partene uansett er «fanget» av pre-septoriske regler i sjøloven. Ved befraktning er hovedregelen derimot avtalefrihet. Når konnossementet drar etter seg tvingende regler kan det derfor få noe større betydning hvem som utsteder konnossement i befraktningskjeder, jf. 4.5.2b ovenfor. Til slutt må imidlertid nevnes at hvem som utsteder konnossementet har betydning i andre sammenhenger.¹³⁵

Kilderegister

Juridisk litteratur

- | | |
|------------------------------|--|
| Aikens, Lord og Bools (2015) | Aikens, Lord Justice Richard, Richard Lord QC og Michael Bools, <i>Bills of Lading</i> , 2 nd edition 2015 (sitert fra i-law.com) |
| Andenæs (2009) | Andenæs, Mads Henry, <i>Rettskildelære</i> , 2. utgave 2009 |

¹³⁵ For eksempel er hovedregelen at kun konnossementsutsteder er bundet av konnossementets opplysninger, jf. forutsetningsvis Prop. 1993/94:195 hvor det sies at opplysninger inntatt i hovedtransportørens konnossement etter omstendighetene kan få betydning også for undertransportøren. Jf. også Michelet (1997) side 381. Hvem som er part i konnossementet er også avgjørende for hvem som er kreditor for konnossementskrav, jf. Michelet (1997) side 290.

- Behrendt-Poulsen (1968) Behrendt-Poulsen, E., «Diskusjonsinnlegg. Tidsbefragterens ansvar overfor konnossementsindehaveren», *Arkiv for sjørett*, bind 9 red. Sjur Brækhus 1965–1969 side 530–536
- Bredholt og Philip (1977) Bredholt, Jørgen og Allan Philip, *Søloven med kommentarer*, 1977
- Brækhus (1975) Brækhus, Sjur, «Fraktavtalen. Definisjon. Innledning.», *Marius* nr. 1 (1975), side 1–24
- Coghlin, Baker, Kenny, Kimball og Belknap (2014) Coghlin, Terence, Andrew Baker, Julian Kenny, John Kimball, Thomas H. Belknap Jr., *Time Charters*, 7th edition 2014 (sitert fra i-law.com)
- Cooke, Young, Kimball, Lambert, Taylor og Martowski (2014) Cooke, Julian, Timothy Young QC, John Kimball, LeRoy Lambert, Andrew Taylor, David Martowski, *Voyage Charters*, 4th edition 2014 (sitert fra i-law.com)
- Eckhoff/Helgesen (2001) Eckhoff, Torstein, *Rettskildelære*, 5. utgave 2001 ved Jan Helgesen
- Falkanger (1972) Falkanger, Thor, «Identitetsendringer på bortfraktersiden», *Arkiv for sjørett*, bind 11 red. Thor Falkanger 1971–1972 side 525–589.
- Falkanger og Bull (2016) Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull, *Sjørett*, 8. utgave 2016
- Falkanger, Flock og Waaler (2008) Falkanger, Thor, Hans Flock og Thorleif Waaler, *Tvangfullbyrdelsesloven. Kommentarutgave*, Bind II, 4. utgave 2008
- Gam (1991) Gam, Henrik, *Ansvarssubjektet ved godsbeskadigelse under søtransport*, 1991
- Grönfors (1968) Grönfors, Kurt, *Successiva transporter. En studie i transportöransvar*, 1968.
- Grönfors (1982) Grönfors, Kurt, *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran. Under medverkan av Lars Gorton*, 1982
- Grönfors (1984) Grönfors, Kurt, *Inledning till transporträtten*, 1984
- Hagstrøm (2011) Hagstrøm, Viggo, *Obligasjonsrett*, 2. utgave 2011
- Hjalsted (1967) Hjalsted, Finn, «Tidsbefragterens ansvar overfor konnossementindehaveren», *Ugeskrift for retsvæsen* 1967B, side 109–120 (sitert fra karnov.dk)

- Jantzen/Dybwad (1952) Jantzen, Johs, *Håndbok i godsbefordring til sjøs (befraktning)*, 2. utg. ved Nils Dybwad 1952
- Michelet (1997) Michelet, Hans Peter, *Håndbok i tidsbefraktning*, 1997
- Ramberg (1966) Ramberg, Jan, «The time-charterer's liability against bill of lading-holders», *European Transport Law (1966:1)*, side 874–897.
- Ramberg (1979) Ramberg, Jan, «The Vanishing Bill of Lading & the «Hamburg Rules Carrier», *American Journal of Comparative Law* vol. 27 (1979), side 391–406 (sitert fra HeinOnline)
- Ruud og Ulfstein (2011) Ruud, Morten og Geir Ulfstein, *Innføring i folkerett*, 4. utgave 2011
- Selvig (1968) Selvig, Erling, *Det såkalte husbondsansvar*, 1968
- Selvig (1978) Selvig, Erling, «The Hamburg Rules. Konvensjon om sjøtransport av gods, 1978.» *Marlus* (1978) nr. 31, side 1–23.
- Selvig (1986) Selvig, Erling, «Talking etter norsk eller annen skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk», *Tidsskrift for rettsvitenskap* (1986), side 1–26 (sitert fra Lovdata.no)
- Solvang (2009) Solvang, Trond, *Forsinkelse i havn. Risikofordeling ved reisebefraktning*, 2009
- Solvang (2015) Solvang, Trond, «Kommentar til sjøloven», *I: Norsk lovkommentar nettversjon*, note 737, sitert 28.10.2016 fra rettsdata.no
- Tiberg (1967) Tiberg, Hugo, «Who is the Hague Rule Carrier? i Six Lectures on the Hague Rules», *Handelshögskolan i Göteborg skrifter* 1967–3 ed. by Kurt Grönfors
- Treitel og Reynolds (2011) Treitel, Sir Guenter og F.M.B. Reynolds, *Carver on Bills of Lading*, 3rd edition 2011
- Ulfbeck (2000) Ulfbeck, Vibe, *Kontraktens relativitet – det direkte ansvar i formueretten*, 2000
- Webster (2015) Webster, Bergljot, «Kommentar til sjøloven», *I: Norsk lovkommentar nettversjon*, note 566, sitert 28.09.2016 fra rettsdata.no

Windahl (1997) Windahl, Jesper, «Ansvar efter transportdokumentet ved godsbeskadigelse under søtransport», *Ugeskrift for Retsvæsen 1997B*, side 544–549 (sitert fra karnovgroup.dk)

Norske lover

Sjøloven 1994 Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten
Sjøloven 1893 Lov 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten

Utenlandske lover

Den danske sjølov Søloven 1994 nr. 170
Den svenske sjølov Sjölag 1994:1009
Den danske sjøloven 1892 Søloven 1892 nr. 56
Den svenske sjøloven 1891 Sjölag 1891:35

Norske forarbeider

NOU 2012:10 NOU 2012:10 Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven
NOU 1993:36 NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs. Utredning XV fra utvalget til revisjon av sjøfartslovgivningen (Sjølovkomiteen)
NOU 1972:11 NOU 1972:11 Godsbefordring til sjøs. Utkast med motiver til lov om endring av reglene om befordring av gods til sjøs. (Innarbeidelse av «Haag-Visby-reglene» i sjøfartsloven kap. 5 m.m.)
Ot. prp. nr. 55 (1993–1994) Ot. prp. nr. 55 (1993–1994) Om lov om sjøfarten (sjøloven)
Ot. prp. nr. 88 (1992–1993) Ot. prp. nr. 88 (1992–1993) Om lov om endringer i lov 20 juli 1893 nr 1 om Sjøfarten m.v (arrest i skip)
Ot. prp. nr. 28 (1972–1973) Ot. prp. nr. 28 (1972–1973) Om lov om endringer i lov av 20. juli 1893 om sjøfarten og i visse andre lover.

Utenlandske forarbeider:

Betænkning nr. 1215	Betænkning 1990 nr. 1215: 2. betænkning afgivet af sølvsudvalget angående Befordring af gods (sitert fra karnovgroup.dk)
Betænkning nr. 642	4. Betænkning 1972 nr. 642 afgivet af udvalget til revision af søloven angående I. Befordring af gods II. Befordring af passagerer og rejsegods III. Ændringer i enkelte sølovbestemmelser (§§220 og 223 a) IV Forældelse af visse fordringer. (sitert fra karnovgroup.dk)
SOU 1990:13	SOU 1990:13 Översyn av sjölagen 2. Godsbefordran till sjöss. Slutbetänkande av sjölagsutredningen. (hentet fra http://weburn.kb.se/metadata/010/SOU_248010.htm)
SOU 1972:10	SOU 1972:10 Godsbefordran till sjöss. Lagändringar föranledda av 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konossementskonvention (hentet fra http://weburn.kb.se/metadata/318/SOU_7257318.htm)
Prop. 1993/94:195	Prop. 1993/94:195 Ny sjölag (sitert fra karnovgroup.se)
Prop. 1973:137	Kungl. Maj:ts proposition nr 137 år 1973 med förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s.1) m.m. (gods- och passagerarbefordran); given Stockholms slott den 5 juni 1973. (sitert fra https://data.riksdagen.se/fil/A7F1E7B1-2921-4915-8A69-CEB4DB0FD7FB)

Rettsavgjørelser:

- ND 1995 side 238 *Nordland* (Rt. 1995 side 486)
- Rt. 1986 side 1386
- Ugeskrift for Retsvæsen 1967 side 333 *Dominion Line*
- ND 1961 side 325 NH *Vestkyst I* (Rt. 1961 side 1334)
- ND 1960 side 349 HD *Lulu* (NJA 1960 side 742)
- ND 1955 side 81 NH *Lysaker* (Rt. 1955 side 107)
- ND 1903 side 331 NH *Gerdt Meyer* (Rt. 1903 side 642)

Konvensjoner

Hamburg-reglene United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (The Hamburg Rules) Hamburg, 30 March 1978

Forarbeider til konvensjoner

Official Records (1981) *United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea. Hamburg, 6–31 March 1978. Official Records. Documents of the Conference and Summary Records Plenary Meeting and of the Meetings of the Main Committees*, United Nations (1981) (siteret fra http://www.uncitral.org/pdf/english/travaux/transport/hamburg/A_CONF89_14.pdf)

Certepartier

Gencon The Baltic and International Maritime Council Uniform General Charter (as revised 1994)

Baltime The Baltic and International Maritime Council Uniform Time-Charter (as revised 2001)

NYPE New York Produce Exchange Form Time Charter (as revised 1993)

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

