

MARIUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Olav Kyrre Thorsen Benum

Rederansvarets ansvarssubjekt

Et gammelt begrep i en ny virkelighet

588

Rederansvarets ansvarssubjekt

Et gammelt begrep i en ny virkelighet



MarIus No. 588

Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2025

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-mail: sjorett-adm@jus.uio.no
Internet: <https://www.sjorettsfondet.no/>

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

Digital Publishing: Aksell AS

Forord

Denne avhandlingen ble levert som en 60 studiepoengs masteroppgave ved Det juridiske fakultet, Universitetet i Oslo. Avhandlingen ble skrevet mens jeg var vitenskapelig assistent ved Nordisk institutt for sjørett og publiseres slik den forelå til sensur i januar 2025, med forbehold om at enkelte unøyaktigheter er rettet opp i ettertid. Takk til Nordisk og Nye Jantzens fond for forskningsmidler til avhandlingen.

Jeg vil takke min veileder, professor Trond Solvang, for at han alltid tok seg tid til faglige diskusjoner og moralsk støtte i løpet av skriveprosessen sine vanskelige stunder. Ikke minst har vi hatt mange morsomme og «sjørettsløse» samtaler. Videre vil jeg takke min kontorkamerat, professor emeritus Hans Jacob Bull, for daglig sparring om avhandlingen og støtte underveis i prosessen. Samtalene med Hans Jacob bidro til å sortere tankene mine og forenkle skriveprosessen. Ikke minst har jeg satt pris på mye tull og tøys på kontoret.

En særlig takk går til stipendiater Alexander Fjeldberg Taule, Mads Schjølberg og Eirik Wold Sund for morsomme kaffepauser, faglige diskusjoner, og gjennomlesning av hele eller deler av avhandlingen. Aleksander var ekstra behjelpelig da jeg hadde strukturutfordringer i avhandlingen, og sluttproduktet hadde ikke blitt det samme uten hjelpen hans. Takk til Roald M. Engeness for at du tidlig viste interesse for avhandlingen og satte av tid til møter og samtaler over telefon. Jeg vil også rette en stor takk til advokat og stipendiat Jonas Rosengren og justiteråd Svante O. Johansson. Begge var på hver sin måte involvert i *Baltic Cable*, og jeg satte stor pris på å avholde seminar med dere i april 2024.

Takk til de andre ansatte i Nordisk institutt for sjørett, både vitenskapelige ansatte og administrasjonen. Særlig takk til seniorkonsulent Sara Tesfai som tidlig viste interesse for avhandlingen, og inkluderte meg i relevante samlinger for LLM-studentene. Året hadde heller ikke blitt det samme uten de andre vitenskapelige assistentene. Sist, men ikke minst, takk til familie, venner og kjæreste for støtte, tålmodighet og korrekturlesing.

Zurich, april 2025.

Olav Kyrre Thorsen Benum

Rederansvarets ansvarssubjekt

Et gammelt begrep i en ny virkelighet

Olav Kyrre Thorsen Benum

Innhold

1 Innledning	9
1.1 Tema og bakgrunn	9
1.2 Baltic Cable-saken – opptakt og et springbrett til diskusjon	11
1.3 Begrepsavklaring og avgrensninger	13
1.4 Metode og rettskilder	14
1.5 Videre fremstilling	15
2 Ansvarssubjektet – utgangspunkter	17
2.1 Introduksjon	17
2.2 Rettslig grunnlag	17
2.3 Grunnleggende kriterier for hvem som er reder	19
2.4 Hensyn ved utvelgelsen av ansvarssubjekt	20
2.5 Kjølvannet av Baltic Cable: Gir utgangspunktene uklare svar i en oppsplittet rederivirksomhet?	23
3 Et skritt tilbake: Ansvarssubjektet er klart i normaltilfellene	24
3.1 Introduksjon og problemstilling	24
3.2 Standardavtalenes funksjonsfordeling gir et klart ansvarssubjekt ..	24
3.2.1 Introduksjon	24
3.2.2 Leieavtaler – bareboatcertepartiet	24
3.2.3 Rekvisisjon ved tvang – i praksis en frivillig avtale	26
3.2.4 Befraktningsavtaler	28
3.2.5 Oppsummering	29
3.3 Særlig om managementavtaler	30
3.3.1 Introduksjon	30
3.3.2 Managementavtaler og forholdet til ansvarssubjektet i sjøloven § 151	30
3.3.3 Kan et managementselskap i enkelte tilfeller bli reder?	34
3.3.4 Betydningen av at manager er pliktsubjekt i annen lovgivning	36
3.3.5 Oppsummering	41
3.4 Oppsummering og videre fremstilling	42
4 Operativ ledelse som avgjørende kriterium i tvilstilfeller	43
4.1 Introduksjon	43
4.2 Hvordan kan det oppstå tvil om ansvarssubjektet?	43
4.3 Nærmere om samlebegrepet operativ ledelse	45
4.3.1 Introduksjon	45
4.3.2 Oversikt og begrepsavklaring	45
4.3.3 Første moment – bemanning av skipet	48
4.3.4 Andre moment – kommandomyndighet	50
4.3.5 Særlig om rederens ansvarsforsikring kan utgjøre et støttekriterium	53
4.4 Foreløpig sammenfatning	56
4.5 Operativ ledelse i to typetilfeller	56

4.6 Særlig om operativ ledelse i et sammensatt aktørbilde – Baltic Cable	59
4.6.1 Nærmere om den metodiske innfallsvinkelen til Högsta domstolen	59
4.6.2 Nærmere om den konkrete vurderingen i Baltic Cable	61
4.6.3 Bør Baltic Cable være styrende for fremgangsmåten i andre tilfeller?	63
4.7 Refleksjoner og springbrett til diskusjon	64
5 Kan tvil om ansvarssubjektet unngås?	67
5.1 Introduksjon og problemsstilling	67
5.2 Eieransvar	67
5.2.1 Introduksjon	67
5.2.2 Konvensjonsbasert tendens mot eieransvar m.m.	68
5.2.3 Rederansvaret som et eieransvar?	70
5.2.4 Et rettshistorisk blikk på luftfartslovens rene eieransvar	71
5.3 Solidaransvar	74
5.3.1 Introduksjon	74
5.3.2 Åpner sjøloven § 151 for at flere er «rederen»?	74
5.3.3 Sideblikk på solidaransvar mellom eier og leietaker i luftfartsloven	75
5.4 Sidesprang til offentlig rett – parallell diskusjon om pliktsubjekter	77
5.4.1 Introduksjon	77
5.4.2 Havne- og farvannsloven – et helt nytt «rederbegrep»?	78
5.4.3 Skipsoperatøren i klimakvotelovent	80
5.5 Oppsummering	81
6 Avslutning	83
Litteraturliste	85

1 Innledning

1.1 Tema og bakgrunn

Temaet for denne avhandlingen er spørsmålet om hvem som er «reder» i sjøretens ansvarsgrunnlag for erstatningskrav utenfor kontrakt (rederansvaret).¹ Jeg skal se nærmere på rederansvarets ansvarssubjekt i lys av at dagens rederivirk-somhet er oppsplittet, i motsetning til hvordan den tradisjonelle rederivirk-somheten ble organisert. I temaet ligger også et spørsmål om andre ansvarssubjekter enn rederen kan være hensiktsmessig i en oppsplittet rederivirk-somhet.

Rederansvaret er inntatt i sjøloven § 151 første ledd og lyder:

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

Etter ordlyden hefter rederen som prinsipal for skader virksomhetens medhjelpere påfører tredjeparter.² Formålet er altså å overføre tredjeparters tap til rederen, til tross for at rederen ikke er den direkte skadevolderen. Rederen er tradisjonelt betegnet som «skipsfartsnæringens driftsherre, den person eller det selskap som setter virksomheten i gang, leder den og bærer den økonomiske risiko.»³ Med forbehold om varierende uttryksmåter, har kjernen i rederbegrepet ligget fast i over 100 år, samtidig som organiseringen av rederivirk-somheten har endret seg nokså radikalt i nyere tid.⁴

I den tradisjonelle rederivirk-somheten var det i all hovedsak skipseieren som utrustet skipet og satte det i fart for egen regning.⁵ Skipseieren sørget altså for bemanning, vedlikehold, forsyninger og andre nødvendigheter på egen hånd.⁶ Man kan si at alle funksjoner i virksomheten ble utført «in house».⁷ Rederbegrepet ble dermed introdusert i en enkel virkelighet der virksomheten var samlet hos én person eller i ett selskap. I denne virkeligheten var det sjelden tvil om hvem som var reder. Skipsfartsnæringens driftsherre – rederen – var som regel skipets eier.⁸

Den moderne rederivirk-somheten organiseres i all hovedsak på en annen måte enn den tradisjonelle virksomheten. Det finnes ingen generell beskrivelse av hvordan rederivirk-somhet organiseres i dag og det er heller ikke avhandlingens formål å skissere organiseringen eller rederivirk-somhetens utvikling i enhver sammenheng.⁹ Når formålet i denne avhandlingen er å drøfte rederen i en oppsplittet rederivirk-somhet, er det imidlertid ikke vanskelig å peke på grunnleggende forskjeller fra den tradisjonelle organiseringen.

I dagens rederivirk-somhet møter vi blant annet fullintegrerte rederikonsern. Da er virksomheten hovedsakelig samlet i konsernet, men oppsplittet mellom flere

¹ I kontraktsrettslig sammenheng vil kontrakten gi svar på hvem som er ansvarlig.

² Riktignok med begrensninger i hvilke skader rederen hefter for, som jeg kommer tilbake til i kapittel 2.2.

³ Brækhus (1954) s. 33.

⁴ Bentzon (1892) s. 31, Platou (1900) s. 55, Klæstad (1920) s. 206 flg., Knoph (1931) s. 108–109, Rosenmeyer (1975) s. 84 og Falkanger og Bull (2016) s. 127.

⁵ For omkring 100 år siden var virksomheten som regel organisert i aksjeselskaper, se Knoph (1931) s. 110.

⁶ Alternativt var skipet leid ut til en leietaker som utrustet og bemannet skipet på egen hånd.

⁷ Knudtzon (2017) s. 77.

⁸ Klæstad (1920) s. 206 og Brækhus (1954) s. 33.

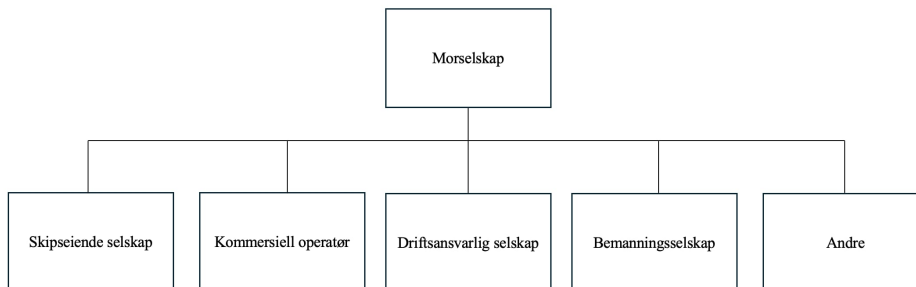
⁹ For en sammenfatning av faktiske og rettslige utviklingstrekk av rederivirk-somheten, se Appel (2017) s. 13 flg. og Solvang (2017) s. 29 flg.

selskaper.¹⁰ I andre tilfeller møter vi rederivirksomheter som har satt ut hele eller deler av virksomheten til eksterne tredjeparter som spesialiserer seg på ulike deler av virksomheten. På toppen av dette kan virksomheten – i begge tilfeller – være spredt i flere jurisdiksjoner.

Dagens organisering innebærer som regel at skip eies av egne skipseiende selskaper. Eierselskapet er som regel et aksjeselskap. Et skipseiende selskap i dagens rederivirksomhet omtales gjerne som Single Purpose Vehicle (SPV). Det innebærer at selskapenes eneste funksjon er å eie skipet.¹¹ Det skipseiende selskapet har som regel ingen virksomhet eller tilknytning til skipets drift.¹² Eieren av skipet har derfor en annen rolle i dag enn tidligere. Skipets inntektsbringende aktivitet er som regel overlatt til en kommersiell operatør. Mellom det skipseiende selskapet og den kommersielle operatøren foreligger det altså en avtale.¹³ Samtidig betyr ikke dette at hele virksomheten er samlet hos den kommersielle operatøren.

Skipets besetning er typisk ansatt i et eget bemanningsselskap. Det innebærer at bemanningsselskapet er besetningens formelle arbeidsgiver og stiller besetningen til disposisjon for skipets virksomhet. Besetningens arbeidsgiver har dermed en annen rolle i dagens rederivirksomhet sammenliknet med den tradisjonelle virksomheten, der rederen ansatte egen besetning. Tilsvarende er teknisk drift og vedlikehold ofte satt ut til et eget driftsansvarlig selskap. Det driftsansvarlige selskapet kan være samme rettssubjekt som arbeidsgiveren, men det behøver ikke å være tilfellet. Endelig kan man ikke utelukke at virksomheten er fordelt på andre aktører enn de som allerede er nevnt, eller at morselskapet til de overnevnte aktørene er involvert i virksomheten.

En enkel konsernstruktur, som viser en oppsplitting av rederivirksomheten, kan illustreres på følgende måte:



Illustrasjonen viser at rederivirksomheten kan være oppsplittet mellom flere aktører som typisk er egne rettssubjekter (aksjeselskaper). Der man tidligere kunne peke på én person eller ett selskap, må vi i dag ta stilling til ansvarssubjektet i en oppsplittet virksomhet.¹⁴ Hvem skal skadelidte holde ansvarlig som «skipsfartsnæringens driftsherre» – rederen – i dette aktørbildet?

¹⁰ At skipets driftsfunksjoner er fordelt på flere selskaper i konsernet er ikke til hinder for at såkalte «backoffice-funksjoner», for eksempel regnskap, kan være satt ut til tredjeparter utenfor konsernet, se Appel (2017) s. 25–26.

¹¹ NOU 2018: 4 s. 89.

¹² Organiseringen er som regel motivert av skattemessige årsaker eller for å redusere risiko, og er ofte et krav fra långivere.

¹³ Avtalen vil normalt innebære at eierselskapet mottar et vederlag.

¹⁴ De såkalte «skipperederne» illustrerer at alle funksjoner kan være samlet hos én person, se for eksempel ND 1954. 65 *Vågland*, som gjaldt sammenstøt mellom to fiskefartøyer.

Avhandlingens *primære formål* er å drøfte kriterier for hvem som er reder i sjøloven § 151 og vurdere betydningen av at virksomheten er oppsplittet mellom flere aktører. Ny rettspraksis, som jeg kommer til under, kan tas til inntekt for at rederspørsmålet er uklart i dagens oppsplittede virksomhet, og at ansvarssubjektet beror på nokså inngående vurderinger av organisasjonsstrukturen i rederivirksomheten. I tråd med avhandlingens primære formål blir det da viktig å belyse hvilken oppsplitting av virksomheten som *har betydning* for identifiseringen av ansvarssubjektet og hvilken oppsplitting som *ikke har betydning*. I denne avhandlingen skal jeg vise at ansvarssubjektet vil være klart i mange sammenhenger. Samtidig kan det oppstå tvilstilfeller om hvem som er reder, fordi rederbegrepet er et fleksibelt begrep. For tvilstilfellene blir det viktig å peke på hvordan det kan oppstå tvil ved identifiseringen av ansvarssubjektet, og hvordan tvilsspørsmål kan avgjøres. Disse analysene og drøftelsene vil danne bakteppet for avhandlingens *sekundære formål*. Det er å se nærmere på alternative måter rederansvarets ansvarssubjekt kan utformes på som hensyntar moderne organisering av rederivirksomhet.¹⁵

1.2 Baltic Cable-saken – opptakt og et springbrett til diskusjon

Problemstillingen om hvem som er «reder» i en oppsplittet rederivirksomhet kom nylig på spissen i sak NJA 2023 s. 830 *Baltic Cable* fra Högsta domstolen i Sverige.¹⁶ Dommen gjaldt en skade på en undervannskabel forårsaket av at et skip kastet anker, og tapet som oppstod som følge av skaden.¹⁷ Det sentrale spørsmålet var hvilken person eller hvilket selskap som var reder etter reglene i 7 kapittel 1 § sjølagen (1994:1009), som tilsvarende den norske sjøloven § 151.

Baltic Cable er et ferskt eksempel på at rederbegrepet kan by på utfordringer i en oppsplittet rederivirksomhet. Dommen er dermed et uttrykk for at problemstillingen har aktualitet, men det er samtidig få eksempler på at ansvarssubjektet har blitt satt på spissen i rettspraksis.¹⁸ På denne bakgrunn er *Baltic Cable* en viktig dom og illustrasjonsskilde i denne avhandlingen. Dommen inneholder både prinsipielle uttalelser om rederen som ansvarssubjekt, og anvisninger på fremgangsmåten for å identifisere ansvarssubjektet. Innledningsvis vil jeg gi en kortfattet presentasjon av saken, før jeg kommer tilbake til hvordan dommen vil bli brukt i avhandlingen.

Bakgrunnen for saken var at det svenske aksjeselskapet Baltic Cable oppdaget et elektrisk isolasjonssammenbrudd i en undervannskabel mellom Trelleborg i Sverige og Lübeck i Tyskland. Sammenbruddet medførte at kraftoverføringen i kabelen opphørte, slik at aksjeselskapet Baltic Cable ble påført tap. Årsaken til sammenbruddet var at skipet MS Delfborg hadde ankret og truffet kabelen.

For Högsta domstolen var det enighet om tapets størrelse og at vilkårene for rederansvar var til stede. To spørsmål stod til behandling i Högsta domstolen. Det første spørsmålet var hvorvidt feilen eller forsømmelsen kvalifiserte til grov uaktsomhet, og det andre spørsmålet var hvem som var reder og ansvarlig for tapet. Bakgrunnen for det første spørsmålet er at grov uaktsomhet medfører bortfall av rederens rett til ansvarsbegrensning.¹⁹ Ettersom grov uaktsomhet faller utenfor avhandlingens tema går jeg ikke nærmere inn på diskusjonen om dette spørsmålet i dommen. Det prinsipielle spørsmålet var hvilken person eller hvilket selskap

¹⁵ Fremstillingens hovedtyngde ligger på avhandlingens primære formål.

¹⁶ Inn tatt i ND 2023. 20 *Baltic Cable*. Henvisninger i avhandlingen foretas til den opprinnelige publiseringen i NJA 2023 s. 830.

¹⁷ Rederansvar for skader på undervannskabler er for øvrig et aktuelt tema, se Wetterstein (2024).

¹⁸ Årsaker til lite praksis om ansvarssubjektet berøres i kapittel 4.3.5.

¹⁹ Sjøloven § 174 i norsk rett.

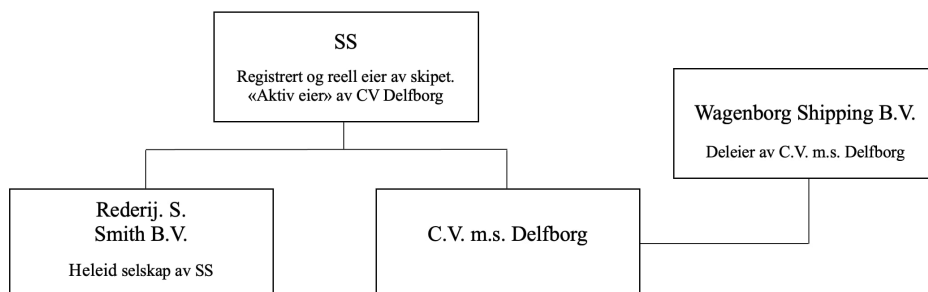
som var reder i en oppsplittet virksomhet. Spørsmålet hadde stor betydning etter-
som erstatningskravet mot én av aktørene var foreldet.²⁰

Ved fastleggelsen av innholdet i rederbegrepet tok Högsta domstolen utgangs-
punkt i tradisjonelle uttalelser om hva det innebærer å være reder, blant annet
med henvisninger til Brækhus' beskrivelse:

«Med redare avses normalt den person, fysisk eller juridisk, som startar
verksamhet med ett visst fartyg, leder verksamheten och bär den ekono-
miska risken. Det är alltså fråga om att utrusta och driva näring med ett
bestämt fartyg.»²¹

Videre viser Högsta domstolen til at skipets utrustning og drift i utgangspunktet
påhviler skipets eier.²² Det er altså eieren som i første omgang kan utruste og
drive næring med skipet. Samtidig behøver ikke virksomheten å være organisert
på denne måten. Eieren vil som regel inngå ulike former for avtaler som helt
eller delvis overlater skipets utrustning, drift og inntjening til andre. Som Högsta
domstolen fremhever i dommen: «Beslutsfunktionerna i modern sjöfart är alltså
många gånger uppdelade på ett flertal aktörer.»²³ Med hensyn til oppsplittingen av
funksjoner i moderne sjøfart, legger Högsta domstolen til grunn at det må foretas
en helhetsvurdering av hvem som har flertallet av de typiske rederfunksjonene.²⁴

I den konkrete vurderingen tok Högsta domstolen først stilling til hvem som var
skipets eier. Högsta domstolen konkluderte med at en fysisk person, benevnt SS,
var skipets eier.²⁵ Med SS som eier av skipet vurderte Högsta domstolen hvorvidt
en av de andre aktørene hadde flertallet av de typiske rederfunksjonene. I tillegg
til SS som eier, bestod aktørbildet av CV. m.s. Delfborg (CV Delfborg), Wagenborg
Shipping B.V. (Wagenborg) og Rederij. s. Smith B.V. (Rederij Smith). Eierstrukturen
kan illustreres på følgende måte:



I dette aktørbildet gikk Högsta domstolen gjennom de ulike aktørene og vurderte
hvem som hadde flertallet av de typiske rederfunksjonene. I korte trekk sørget
Wagenborg for inngåelse av fraktavtaler, forsyningstjeneste og forsikring, men
Högsta domstolen mente at selskapet opptrådte som en agent eller fartøysforvalter
for SS. Samlet sett utgjorde ikke Wagenborgs oppgaver typiske rederfunksjoner.²⁶

²⁰ Foreldelsesspørsmålet ble ikke kommentert av Högsta domstolen, men det følger av Malmö tings-
rätts behandling i T 2440-12 s. 43.

²¹ *Baltic Cable* avs. 16.

²² *Baltic Cable* avs. 18.

²³ *Baltic Cable* avs. 20.

²⁴ *Baltic Cable* avs. 21.

²⁵ *Baltic Cable* avs. 37–38. SS var også skipets registrerte eier.

²⁶ *Baltic Cable* avs. 39.

Skipets inntjening og de løpende driftskostnadene i virksomheten gikk gjennom selskapet CV Delfborg. Dette selskapet var imidlertid ikke involvert i driften av skipet og fikk betegnelsen «ekonomisk nav».²⁷ Den viktigste vurderingen i saken var hvorvidt selskapet Rederij Smith hadde flertallet av de typiske rederfunksjonene, fordi kravet var foreldet mot dette selskapet.

De andre aktørene i rederivirksomheten argumenterte for at Rederij Smith var reder, fordi selskapet var arbeidsgiver for kapteinen, førstestyrmannen og maskinsjefen, i tillegg til at selskapet var driftsansvarlig selskap. Högsta domstolen kom imidlertid til at disse forholdene ikke kunne anses bevist i saken.²⁸ Rederij Smith var heller ikke inntatt i skipets kaskoforsikringsavtale, som Högsta domstolen mente man kunne forvente om selskapet var reder.²⁹ Resultatet etter helhetsvurderingen ble dermed at eieren (SS) hadde flertallet av de typiske rederfunksjonene og var reder.³⁰

Selv om *Baltic Cable* ikke nødvendigvis er representativ for hvordan rederivirksomhet generelt organiseres, gir dommen en illustrasjon på oppsplitting av virksomheten. Videre har jeg ansett det som hensiktsmessig med en innledende presentasjon av saken, fordi jeg vil henvise til *Baltic Cable* løpende i avhandlingen og i visse sammenhenger kommer jeg til å foreta detaljanalyser av dommen som et springbrett til nærmere drøftelse.³¹

Baltic Cable kan oppfattes som en spesiell dom, fordi den etterlater et inntrykk av at ansvarssubjektet beror på nokså inngående vurderinger av hvordan rederivirksomheter er strukturert og hvordan ulike funksjoner er fordelt mellom flere aktører. Det kan riktignok være nødvendig å analysere en rederivirksomhet i detalj for å identifisere rederen. Samtidig er det en sentral hypotese i denne avhandlingen at *Baltic Cable*, inkludert fremgangsmåten i saken, ikke nødvendigvis bør være styrende for hvordan vi skal gå frem for å identifisere rederen i alle tilfeller der det har oppstått et rederansvar. I normaltilfellene vil ansvarssubjektet i større grad være klart enn det som var tilfellet i *Baltic Cable*. Videre kan tvilstilfeller om hvem som er reder også løses ved bruk av definerte rettslige vurderingskriterier, og jeg vil allerede her introdusere at begrepet «operativ ledelse» blir et viktig begrep senere i avhandlingen.³²

1.3 Begrepsavklaring og avgrensninger

Begrepet reder er i denne avhandlingen en henvisning til ansvarssubjektet i sjøloven § 151, med mindre annet eksplisitt blir skrevet. Bakgrunnen for presiseringen er at avhandlingen inneholder drøftelser med henvisninger til annen lovgivning som inneholder beslektet eller sammenfallende begrepsbruk. Begrepet «reder» eller «rederi» inngår altså i andre sammenhenger enn sjøloven § 151, men meningsinnholdet er ikke nødvendigvis sammenfallende med rederbegrepet i sjøloven § 151. Videre vil jeg benytte «rederivirksomhet» som en samlebetegnelse for den overordnede virksomheten uten at virksomheten nødvendigvis er samlet hos ett rettssubjekt.

Avhandlingen gjelder i all hovedsak det materielle innholdet i rederbegrepet i sjøloven § 151, og hvordan begrepet skal forstås i sammenheng med større kommersiell sjøfart. Mindre fritidsbåter utenfor næringsvirksomhet kan utgjøre et «skip» i sjøloven § 151. Derfor kan det oppstå et rederansvar og spørsmål om hvem som er rett ansvarssubjekt for fritidsbåter, for eksempel ved utlån til venner eller

²⁷ *Baltic Cable* avs. 40.

²⁸ *Baltic Cable* avs. 41 og 43.

²⁹ *Baltic Cable* avs. 42.

³⁰ *Baltic Cable* avs. 46.

³¹ Kapittel 2.5 og 4.6. I disse sammenhengene vil jeg minne om relevant faktum og Högsta domstolens vurdering.

³² Operativ ledelse er gjenstand for analyse i kapittel 4.

familie.³³ Ansvarssubjektet ved mindre fritidsbåter faller utenfor denne avhandlingens formål, fordi slike tilfeller ikke omhandler en oppsplitting av virksomheten.³⁴ Videre nevnes at det i nyere tid har kommet opp diskusjoner om rederansvar for fjernstyrte eller autonome skip (ubemannede skip).³⁵ Av hensyn til avhandlingens rammer, og den omstendighet at ubemannede skip foreløpig er på et tidlig stadium, vil jeg ikke foreta nærmere drøftelser av ansvarssubjektet ved ubemannede skip.³⁶

Ansvarssubjektet reiser også prosessuelle spørsmål, heriblant om bevispresumsjoner for hvem som utfører ulike funksjoner i virksomheten. Disse spørsmålene skal ikke behandles her.³⁷ Endelig gjør jeg oppmerksom på at avhandlingen omtaler ulike selskapsformer og selskapsrettslig organisering, heriblant aksjeselskap, morselskap og konsern. Disse begrepene forstås i tråd med aksjelovens definisjoner.³⁸ Selv om oppsplittingen av rederivirksomheten er beslektet med selskapsrettslig organisering, skal avhandlingen ikke behandle særlige selskapsrettslige problemstillinger, for eksempel spørsmål om ansvarsgjennombrudd.³⁹

1.4 Metode og rettskilder

Avhandlingens tema – rederansvarets ansvarssubjekt – søkes besvart gjennom rettsdogmatisk metode.⁴⁰ Til tross for at avhandlingen i utgangspunktet er en fremstilling av gjeldende rederbegrep i sjøloven § 151, redegjør jeg for enkelte rettspolitiske spørsmål i siste del av avhandlingen. I denne sammenheng forlater jeg i all hovedsak gjeldende rederbegrep og ser hen til andre regler i sjøretten og regler fra andre rettsområder for å illustrere andre måter hvorpå et ansvarssubjekt kan utformes.⁴¹

Når det gjelder rettskildebildet finner jeg grunn til å fremheve Nordens langvarige lovsamarbeid på sjørettens område.⁴² Samarbeidet skriver seg fra et skandinavisk lovsamarbeid på 1880-tallet. Samarbeidet ledet til at de skandinaviske land for alle praktiske formål fikk likelydende sjølover.⁴³ De andre nordiske landene ble senere en del av samarbeidet og den siste omfattende revisjonen fant sted i forbindelse med vedtakelsen av sjøloven av 1994.⁴⁴ Samarbeidet innebærer fortsatt at de nordiske sjølover i all hovedsak er sammenfallende, inkludert utformingen av rederansvaret med rederen som ansvarssubjekt.⁴⁵ Lovsamarbeidet medfører at det er langvarig tradisjon for å se hen til andre nordiske rettskilder. Selv om utenlandske rettskilder ikke legger autorative føringer for norsk rett, kan utenlandske rettskilder ha argumentasjons- og illustrasjonsverdi. Dessuten kan rettsenhet være et relevant hensyn i vurderingen, noe som i særlig grad slår til på dette rettsfeltet. Til tross for en nordisk samling av rettskilder, presiserer jeg at hovedvekten er lagt

³³ Se for eksempel Rt. 1973 s. 1334 *Passbåtdom II*, Tiberger (1973) s. 126 flg. og Bull og Krokeide (1975).

³⁴ En praktisk problemstilling for fritidsbåter er hvilken betydning en kortvarig overlatelse av «skipet» har for ansvarssubjektet, se Wetterstein (2004) s. 46 flg.

³⁵ Se blant annet Wetterstein (2019) og Solvang (2021).

³⁶ En kort kommentar er likevel inntatt i kapittel 4.7. Avgrensningen er ikke til hinder for at analyser i denne avhandlingen kan ha overføringsverdi til tenkning om ansvarssubjekt for ubemannede skip.

³⁷ Se imidlertid *Baltic Cable* avs. 23–24.

³⁸ Aksjeloven §§ 1-1 annet ledd, 1-3 første og annet ledd.

³⁹ Se for eksempel Buskerud (2017) s. 121 flg.

⁴⁰ For en nærmere beskrivelse av rettsdogmatisk metode, se for eksempel Graver (2008).

⁴¹ Med forbehold om at kapittel 5.3.2 omtaler rederbegrepet i sjøloven § 151.

⁴² Se Platou (1900) s. 13–15 og Selvig (2013) s. 14 flg.

⁴³ Ot.prp. nr. 23 (1937).

⁴⁴ NOU 1993: 36 og Ot.prp. nr. 55 (1993–1994).

⁴⁵ Se for eksempel den svenske sjölagen 7. kapittel 1 §, den danske søloven § 151 stk. 1, og den finske sjölag 7. kapittel § 1.

på de norske rettskildene, men slik at *Baltic Cable* har en sentral plass i deler av avhandlingen.

Til temaet hører visse rettskildemessige utfordringer. Den første utfordringen knytter seg til forarbeider og rettspraksis. Sjølovens forarbeider gir ingen veiledning for ansvarssubjektet i en oppsplittet rederivirksomhet. Videre foreligger det få dommer som problematiserer rederansvarets ansvarssubjekt, særlig i dagens oppsplittede rederivirksomhet. *Baltic Cable*-saken er det klareste eksempelet på at en domstol drøfter rederbegrepet i en oppsplittet rederivirksomhet. Fordi det finnes få avgjørelser hvor avhandlingens spørsmål problematiseres direkte, vil jeg også benytte avgjørelser hvor spørsmålet om ansvarssubjektet ikke nødvendigvis var sakens springende punkt, men hvor sider ved dommene likevel kan illustrere tenkning rundt ansvarssubjektet.

Den andre utfordringen i rettskildebildet knytter seg til litteratur om ansvarssubjektet i sjøloven § 151. Til tross for at det foreligger en samling av nordisk sjørettslitteratur, inngår rederansvarets ansvarssubjekt som en begrenset del av fremstillingene. Videre er store deler av juridisk teori skrevet i en annen virkelighet enn dagens oppsplittede rederivirksomhet. Det innebærer at deler av teorien må leses med forbehold om at virkeligheten den gang var en annen. Men det utelukker ikke at tidligere analyser står seg i dagens virkelighet og at rettstilstanden er den samme.

Avhandlingens sentrale metodiske utfordring er at rederbegrepet i sjøloven § 151 er faktisk og rettslig sammensatt. For det første kan den faktiske organiseringen av rederivirksomheten være nokså komplisert og uoversiktlig. Som nevnt i kapittel 1.1 skal denne avhandlingen ikke behandle utviklingstrekk i rederiorganiseringen i generell form. Samtidig er den delen som knytter seg til oppsplitting av virksomheten et viktig premiss i avhandlingen. I denne sammenheng må jeg begrense fremstillingen til hovedtrekk. Jeg har brukt forarbeider, rettspraksis og litteratur som kilder for å etablere hovedtrekk i den faktiske organiseringen. Selv om beskrivelsene ikke nødvendigvis behandler organiseringen i relasjon til spørsmålet om hvem som er reder, vil beskrivelsene danne et grunnlag for å drøfte ansvarssubjektet. I tillegg er beskrivelser av virksomhetsorganisering innhentet i dialog og fysiske møter med rederier og forsikringsgivere. I stedet for én samlet gjennomgang av utviklingstrekk og organiseringen av rederivirksomhet, har jeg valgt å belyse organiseringen av virksomheten løpende der beskrivelsene er relevante for fremstillingen.

For å belyse rederen som ansvarssubjekt er det nødvendig å se nærmere på annet sjørettslig regelverk enn kun sjøloven § 151.⁴⁶ Rederivirksomheten vil for eksempel bestå av ulike sjørettslige avtaler som kan medføre at virksomheten helt eller delvis blir oppsplittet. Videre skal avhandlingen blant annet belyse sammenhenger mellom rederbegrepet i sjøloven § 151 og rederibegrepet i skipssikkerhetsloven, som igjen er illustrerende for oppsplittingen av virksomheten. Jeg vil også trekke inn andre temaer slik som forsikringsforhold, fordi ansvarsforsikringen skal dekke et ansvar etter sjøloven § 151. På denne måten inngår annet sjørettslig regelverk i avhandlingens tema.

1.5 Videre fremstilling

I kapittel 2 skal jeg etablere utgangspunkter for rederansvarets ansvarssubjekt. Her skal jeg blant annet vise at rettskildene oppstiller et par enkle og håndterbare kriterier for vurderingen av hvem som er reder. Kapittelet avsluttes i kjølvannet av *Baltic Cable*-saken. Her vil jeg reise spørsmålet om de tradisjonelle kriteriene for ansvarssubjektet gir uklare svar i en oppsplittet rederivirksomhet. Dersom saken

⁴⁶ Sjøretten omfatter i alminnelighet de rettsregler som kommer til anvendelse i sjøfartsforhold, jf. Falkanger og Bull (2016) s. 1.

oppfattes som et uttrykk for at rederspørsmålet må presumeres å være vanskelig i en oppsplittet virksomhet, kan saken bidra til mer forvirring enn avklaring.

I kapittel 3 tar jeg et skritt tilbake og analyserer ansvarssubjektet i «normaltilfellene».⁴⁷ Her skal jeg se nærmere på de vanligste avtalene i rederivirksomheten som, enkeltvis eller samlet, illustrerer at virksomheten blir oppsplittet mellom flere aktører. Fremstillingen skal da vise at de rettslige utgangspunktene normalt vil være tilstrekkelige for å utpeke ansvarssubjektet. Dette innebærer at vurderingen av ansvarssubjektet muligens ikke er så sammensatt som en kan få inntrykk av i *Baltic Cable*.

I kapittel 4 skal jeg analysere hvordan det kan oppstå tvil om ansvarssubjektet og hvordan man kan gå frem for å løse spørsmålet om hvem som er reder. I denne sammenheng blir begrepet «operativ ledelse» gjenstand for analyse, siden det vil være det avgjørende kriterium i tvilstilfellene. Selv om dette begrepet først introduseres i tvilstilfellene, vil operativ ledelse også være avgjørende i normaltilfellene i kapittel 3. Jeg kunne altså analysert den operative ledelse på et tidligere stadium, men jeg har ansett det som hensiktsmessig å vente med en detaljanalyse til kapittel 4. Bakgrunnen er at det for normaltilfellene i kapittel 3 som regel ikke vil være behov å introdusere begrepet operativ ledelse. Begrunnelsen er at utgangspunktene vil gi tilstrekkelig veiledning for vurderingen av ansvarssubjektet uten at det oppstår tvil. I tillegg kunne avhandlingen blitt i overkant teoretiserende, og uten tilknytning til virkeligheten, om all begrepsanalyse ble foretatt tidlig i avhandlingen.

I kapittel 5 skal jeg heve blikket og se nærmere på alternative utforminger av ansvarssubjektet i en oppsplittet virksomhet, og peke på fordeler (og ulemper) ved slike utforminger. Til slutt gjennomgås avhandlingens konklusjoner i kapittel 6.

⁴⁷ «Normaltilfeller» i denne avhandlingen er ikke ment å angi en uttømmende liste av tilfeller, men skal signalisere at de rettslige utgangspunktene normalt vil være tilstrekkelige for å utpeke rederen.

2 Ansvarssubjektet – utgangspunkter

2.1 Introduksjon

Temaet i kapittel 2 er utgangspunkteter for ansvarssubjektet, hvor formålet er å oppstille et rammeverk for videre drøftelse. I kapittel 2.2 redegjøres kort for den rettslige oppbygningen av § 151, for å gi kontekst for ansvarssubjektet. Videre skal jeg etablere noen grunnleggende kriterier for hvem som er reder i kapittel 2.3. I kapittel 2.4 skal jeg se nærmere på hvilke hensyn som begrunner et rederansvar og hvilke hensyn som gjør seg gjeldende ved utvelgelsen av ett ansvarssubjekt i en oppsplittet rederivirksomhet. Kapittel 2 avsluttes i kjølvannet av *Baltic Cable*-saken, som danner bakteppet for den videre fremstillingen.

2.2 Rettslig grunnlag

Som allerede nevnt i kapittel 1.1 følger rederansvaret av sjøloven § 151 første ledd.⁴⁸

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

Ordlyden oppstiller tre vilkår for rederansvar. For det første må det foreligge en skade forårsaket av hjelperens «fei eller forsømmelse», som er en henvisning til en alminnelig skyldvurdering.⁴⁹ Rederansvar er hverken betinget av at det påvises feil hos en bestemt helper eller at én isolert handling eller unnlatelse oppfyller skyldkravet: Anonyme og kumulative feil omfattes også av sjøloven § 151.⁵⁰

For det andre må skaden ha oppstått «i tjenesten». Dette vilkåret oppstiller en tidsmessig avgrensning ved at rederen kun hefter for hjelperens skyld i løpet av tjenesteforholdet. I tillegg oppstiller vilkåret en saklig avgrensning ved at det kreves en rimelig og saklig sammenheng mellom utvist skyld og de oppgaver hjelperen er satt til å gjøre.⁵¹

For det tredje er det et vilkår for rederens ansvar at hjelperen utfører «arbeid i skipets tjeneste». Ordlyden oppstiller et tilknytningskrav til et bestemt skip, i motsetning til oppgaver uten slik tilknytning. Etter ordlyden svarer rederen for skipsfører, mannskap, los og slepebåt. Oppstillingen av los og slepebåt illustrerer at «arbeid i skipet tjeneste» omfatter oppdragstakere uten formelt ansettelsesforhold til rederen, i tillegg til at ansvaret omfatter helpere som er påtvunget (losen) rederen i virksomheten. Hvorvidt andre enn den opplistede personkrets oppfyller vilkåret om «arbeid i skipets tjeneste» må bedømmes etter hvorvidt arbeidet faller innenfor den «typiske skipsfartsvirksomhet». ⁵² I «skipets» tjeneste ligger naturligvis et vilkår om at det foreligger et skip. ⁵³ Skipsbegrepet er funksjonelt og karakteriseres ved at fartøyet har flyteevene, forflytningsevne på vannet og er av en viss størrelse. ⁵⁴ Skipsbegrepet vil i all hovedsak kun være en aktuell problemstilling

⁴⁸ Annet ledd gir rederen en regressrett overfor den direkte skadevolderen.

⁴⁹ Falkanger og Bull (2016) s. 156.

⁵⁰ Falkanger og Bull (2016) s. 150 og Solvang (2021) s. 89.

⁵¹ Falkanger og Bull (2016) s. 160. Et eksempel på rimelig og saklig sammenheng mellom skylden og oppgaver om bord på skipet er inntatt i Rt. 1972 s. 815 *Alkejakt*, der Høyesterett kom til at det ikke var upåregnelig at skipssjefen drev alkejakt fra et fartøy, som resulterte i en personskaade.

⁵² Brækhus (1954) s. 22, Selvig (1968) s. 66 og Falkanger og Bull (2016) s. 161. Et eksempel er inntatt i Rt. 1984 s. 866, der fortøyning av et skip inngikk som et «naturlig ledd i den maritime del av rederivirksomheten» på s. 870.

⁵³ *Passbåtdom II* s. 1338.

⁵⁴ Falkanger og Bull (2016) s. 25.

ved mindre fritidsbåter, og i tråd med avhandlingens innledende avgrensning går jeg ikke nærmere inn på ansvarssubjektet i disse tilfellene.

Det primære analyseobjektet i denne avhandlingen er ikke rederansvarets grunnvilkår, men ansvarssubjektet i bestemmelsen – rederen. Dette er ikke til hinder for at grunnvilkårene kan illustrere poeng i drøftelsen av rederbegrepet. For eksempel forutsetter ordlyden «arbeid i skipets tjeneste» at enkelte rettssubjekter er rederens medhjelpere. På denne måten forutsetter ordlyden at virksomheten kan være oppsplittet, men at visse rettssubjekter henføres til rederens hjelperkrets.

Gjennomgangen av grunnvilkårene viser at rederen har et prinsipalansvar for virksomhetens hjelpere. Rederansvaret er objektivt for rederen i den forstand at det ikke gjelder et krav om skyld fra rederen.⁵⁵ Imidlertid kreves det skyld fra rederens hjelperkrets. I tråd med tradisjonell erstatningsrettslig terminologi kan rederansvaret klassifiseres som et avledet ansvar, såkalt aksessorisk heftelse.⁵⁶ Det innebærer at rederen gjøres ansvarlig for hjelperkretsens skyld, i motsetning til et identifikasjonsansvar der ett rettssubjekts handlinger anses å være foretatt av et annet.⁵⁷

For å unngå misforståelser ved senere henvisninger til teori og praksis vil jeg kort vise til at rederansvaret tidligere var inntatt i sjøloven av 1893 § 8.⁵⁸ Lovteksten den gang tilsvarer dagens ordlyd, med unntak av at ordlyden «slepebåt» ikke var inntatt i bestemmelsen. I 1972 ble bestemmelsen flyttet til sjøloven § 233 og ordlyden ble innholdsmessig supplert med «slepebåt». Bortsett fra denne tilføyelsen var det ingen innholdsmessige endringer.⁵⁹ Bestemmelsens første ledd om rederansvar ble videreført uten endringer i sjøloven av 1994 § 151.⁶⁰

Jeg nevner også at rederansvaret fra tid til annen omtales som et husbondansvar.⁶¹ Husbondansvaret var forankret i Kong Christian Den Femtis Norske Lov (NL) 1687 3-21-2. I denne loven svarte en «Husbond» for tap som sin «Tiener» hadde påført andre. Tjenerens underordningsforhold var ofte basert på et ansettelsesforhold. Husbondansvaret er forløperen til dagens arbeidsgiveransvar i skadeserstatningsloven § 2-1.⁶² Selv om rederansvaret fra tid til annen omtales som et husbondansvar er det prinsipielle forskjeller mellom rederansvaret og arbeidsgiveransvaret. Arbeidsgiveransvaret er i utgangspunktet betinget av et ansettelsesforhold mellom en arbeidsgiver og en arbeidstaker.⁶³ Rederansvaret rekker videre enn arbeidsgiveransvaret og omfatter ansvar for selvstendige oppdragstakere.⁶⁴ Rederansvaret konsumerer altså arbeidsgiveransvaret i skadeserstatningsloven § 2-1 og omtales gjerne som *lex specialis* på sjørettens område.⁶⁵ Som jeg kommer tilbake til senere, er dette ikke til hinder for at reder og arbeidsgiver kan svare solidarisk på ulike grunnlag.

⁵⁵ Rederen kan imidlertid holdes ansvarlig for «egne handlinger og unnlatelser», et alminnelig skyldansvar, jf. Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 229. For eksempel kan rederen holdes ansvarlig for uaktsomt valg av besetning eller manglende kontroll og tilsyn av hjelperne, jf. Brækhus (1954) s. 9.

⁵⁶ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 230 og Kjelland (2023) s. 205.

⁵⁷ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 230 og Kjelland (2023) s. 205.

⁵⁸ Lov av 20. juli 1893 nr. 1 om Sjøfarten.

⁵⁹ Innst. VIII (1969) s. 73 og Ot.prp. nr. 32 (1970–1971) s. 50.

⁶⁰ Ot.prp. nr. 55 (1993–1994) s. 20.

⁶¹ Brækhus (1954) s. 33 og Ot.prp. nr. 32 (1970–1971) s. 50.

⁶² Ot.prp. nr. 48 (1965–1966) s. 38 og Rt. 1982 s. 1349 *Rengjøringsbyrå-dommen* på s. 1354.

⁶³ I visse tilfeller kan arbeidsgiver svare for selvstendige oppdragstakere, se Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 271 flg. og Solvang (2021) s. 78–79.

⁶⁴ Rt. 1984 s. 866 på s. 870 og Solvang (2021) s. 79.

⁶⁵ Se Oslo byrett i ND 1994. 174, Falkanger og Bull (2016) s. 150 og Solvang (2021) s. 40. En kuriositet i denne sammenheng er HR-2019-318-A *Ribb*, som vurderte ansvaret etter skl. § 2-1, selv om saken falt innenfor sjøloven § 151.

2.3 Grunnleggende kriterier for hvem som er reder

I dette kapitlet skal jeg se nærmere på grunnleggende kriterier for hvem som er reder i sjøloven § 151. Først skal jeg se nærmere på hvilke kriterier som ligger bak rederstillingen i sjøloven § 151, og deretter hvem som i utgangspunktet er reder.

Rederansvarets ansvarssubjekt er knyttet til rettssubjektet, en person eller et selskap, som har besittelsen og rådigheten over skipet.⁶⁶ Besittelsen og rådigheten over skipet må ses i sammenheng med hvem som utruker skipet og setter det i fart. I utrustningen av skipet ligger det en rekke gjøremål eller oppgaver, som fra tid til annen omtales som rederfunksjoner.⁶⁷ Rederfunksjoner er ikke nødvendigvis et klart definert begrep, men kjernen er altså de oppgaver eller gjøremål som er nødvendige for at skipet fysisk skal kunne settes i fart og brukes i kommersiell sammenheng.

Illustrerende for hva som utgjør rederfunksjoner eller faller innenfor skipets utrustning er Högsta domstolens omtale av rederbegrepet i *Baltic Cable*. Gjennom utrustningen av skipet er det typisk at rederen utøver den «operativa ledningen» (operativ ledelse).⁶⁸ I dette inngår «att svara för bemanning av fartyget med befäl och besättning. Därigenom utövar redaren instruktionsrätt över arbetet och har det yttersta ansvaret för fartygets nautiska ledning.»⁶⁹ Som nevnt innledningsvis er operativ ledelse et viktig begrep, men for det formål å etablere grunnleggende kriterier er Högsta domstolens omtale tilstrekkelig. Videre består skipets utrustning av et ansvar for skipets tekniske drift.⁷⁰ Endelig består skipets utrustning av en rekke andre oppgaver, heriblant anskaffelse og dekning av forsyninger, reservedeler, bunkers og forsikring.⁷¹ Selv om begrepsbruk knyttet til grunnleggende oppgaver kan variere, er altså kjernen at skipet må utrustes og settes i stand for virksomhet på sjøen. Hovedtrekkene er at skipet må ha en besetning, skipet må oppfylle tekniske krav, og skipet må være utstyrt med nødvendig materiell, bunkers og forsikringer må tegnes.

En annen viktig presisering er at det i utgangspunktet er skipets eier som har besittelsen og rådigheten over skipet (rederstillingen), fordi rederfunksjonene i utgangspunktet påhviler skipets eier.⁷² Skipets eier vil som regel være den som er oppført som eier i skipsregisteret (registrert eier). Hvis en annen er den reelle eieren av skipet, er det reell eier som har besittelsen og rådigheten.⁷³ Begrunnelsen er at rederbegrepet følger de reelle forholdene – ikke de formelle forholdene slik som registreringen i skipsregisteret.⁷⁴

Som nevnt i kapittel 1.1 var det tradisjonelt skipets eier som utrustet skipet og satte det i fart. I denne virkeligheten var eieren ofte reder. Til tross for at eieren i utgangspunktet er reder, behøver ikke dette å være tilfellet og sammenfallet er mindre vanlig i dagens oppsplittede rederivirksomhet. Sjøloven forutsetter at eieren og rederen kan være forskjellige rettssubjekter, for eksempel sjøloven kapittel 9 om ansvarsbegrensning og forsikringsplikt. Dette kapitlet inneholder blant annet regler om begrensning av ansvar. I korte trekk gir reglene en rekke rettssubjekter en rett til å begrense sitt ansvar i samsvar med konvensjonsfastsatte beløp, og de kan opprette begrensningsfond for å samle kravene i én jurisdiksjon.

⁶⁶ *Baltic Cable* avs. 18, med henvisninger til Selvig (1968) s. 18 flg. Se også Klæstad (1920) s. 208 og Gombrii (1991) s. 43.

⁶⁷ Kirkhusmo (1997) s. 11 og *Baltic Cable* avs. 21.

⁶⁸ *Baltic Cable* avs. 17.

⁶⁹ *Baltic Cable* avs. 17.

⁷⁰ *Baltic Cable* avs. 17.

⁷¹ *Baltic Cable* avs. 17.

⁷² *Baltic Cable* avs. 18.

⁷³ Et konkret uttrykk for dette finner vi i ND 2013. 201 *Navion Hispania*, der reell eier var reder i stedet for registrert eier. Jeg kommer tilbake til saken senere, særlig i kapittel 3.3.2.

⁷⁴ Grönfors (1952) s. 304, som fremhever den «som i realiteten utrustar fartyget».

Sjøloven § 171 første ledd oppstiller personkretsen med rett til ansvarsbegrensning. Blant flere har «rederen» og «skipets eier» en rett til å begrense sitt ansvar, som illustrerer at rederstillingen og eierstillingen kan være adskilt.⁷⁵

Selv om eieren normalt har en annen rolle i dagens rederivirksomhet sammenliknet med den tradisjonelle rederivirksomheten, er dette ikke til hinder for at det kan forekomme tilfeller der eieren fortsatt har en sentral rolle, typisk i mindre virksomheter. Et illustrerende eksempel i denne sammenheng er saken LF-2015-78786, som gjaldt rederansvar for skade på en kai ved anløp. Det sentrale spørsmålet i § 151 var hvorvidt det forelå uaktsomhet i navigeringen fra kapteinens side, som ble besvart bekreftende. I vår sammenheng er det organiseringen av virksomheten som er av interesse:

«M/S 'Torvind' (heretter Torvind) er et lasteskip på ca. 887 BRT eid og drevet av rederiet Molde Sjøtransport AS (heretter Rederiet). Rederiet eier i alt seks fartøy som i hovedsak driver med transport av sand og asfalt.»

Sitatet viser at aksjeselskapet Molde Sjøtransport eide og driftet skipet, i tillegg til fem andre fartøy.⁷⁶ Utrustningen og driften av skipet var altså samlet hos skipseieren. Saken illustrerer at det fortsatt finnes eksempler på at virksomheten er samlet hos eieren, og i disse tilfellene er det ikke tvil om at eieren er reder.

Oppsummert er rederansvaret knyttet til rettssubjektet som har besittelsen og rådigheten over skipet. Normalt vil besittelsen og rådigheten være hos den som utrufter, bemanner og drifter skipet. Selv om eieren i utgangspunktet er den som kan utruste skipet og sette skipet i fart, behøver ikke dette å være tilfellet. Men for at noen andre skal ha besittelsen og rådigheten over skipet må det normalt foreligge en avtale med eieren.⁷⁷ Disse avtalene kommer jeg tilbake til i kapittel 3. I første omgang skal jeg se nærmere på hvilke hensyn som begrunner et rederansvar og hvilke hensyn som gjelder ved utvelgelsen av ett ansvarssubjekt i en oppsplittet rederivirksomhet.

2.4 Hensyn ved utvelgelsen av ansvarssubjekt

I alminnelighet bygger erstatningsretten på to grunnleggende hensyn: preven-sjonshensynet og gjenopprettelses- eller reparasjonshensynet.⁷⁸ Erstatningsrettens preventive virkning innebærer at muligheten for å bli holdt ansvarlig vil virke skjerpende og disiplinerende overfor ansvarssubjektet. Om skaden først har skjedd, og den preventive virkning er feilslått, bygger erstatningsretten på en forutsetning om at reglene skal overføre tapet fra skadelidte til en annen, slik at opprinnelig tilstand blir gjenopprettet; skaden blir reparert.

Koblingen mellom erstatningsrettens grunnleggende hensyn og rederansvaret er omtalt i Rt. 1984 s. 866, som gjaldt et spørsmål om havnevesenets fortøyning av skipet var «arbeid i skipets tjeneste». Her oppstilles rederansvarets begrunnelse i den innledende redegjørelsen av sjøloven § 233.

«Denne bestemmelse har på den ene side en preventiv funksjon, samtidig som den fremmer rimelige risikosynspunkter: at rederen er nærmere enn den uskyldig skadelidte til å bære tap som er forvoldt under 'arbeid i skipets tjeneste'. Regelen angir videre en klar kanalisering av erstatningsansvaret. Den skadelidte kan rette ansvar mot en enkelt kilde: rederen.

⁷⁵ For ordens skyld nevnes det at § 171 er et resultat av LLMC 1976 artikkel 1. Begrepet «reder» finnes som kjent ikke på engelsk, og konsekvensen av dette er at kretsen av personer som kan påberope seg ansvarsbegrensning under sjøloven kapittel 9 prinsipielt sett er videre enn under LLMC.

⁷⁶ Molde Sjøtransport var da reder for samtlige fartøy.

⁷⁷ *Baltic Cable* avs. 18.

⁷⁸ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 21 og Kjelland (2023) s. 30.

Denne kan i sin tur kreve erstatning av skadevolderen, jfr. bestemmelsens annet ledd.»⁷⁹

Rederansvaret skal altså virke preventivt med hensyn til skadeforvoldelse, men dersom skaden først har oppstått, skal tapet overføres til rederen. Brækhus var imidlertid kritisk til rederansvarets preventive funksjon, blant annet på grunn av utbredelsen av ansvarsforsikringer hvor forsikringspremien er en ordinær driftskostnad.⁸⁰ Til tross for at ansvarsforsikringen kan utgjøre en hvilepute i virksomheten, kan det for det første innvendes at dekning kan være utelukket.⁸¹ For det andre kan utbetaling fra forsikringsgiver i betydelig utstrekning påvirke fremtidig forsikringspremie og egenandel. Det kan altså oppstilles nyanser i spørsmålet om rederansvaret ivaretar preventive hensyn, men det er en diskusjon jeg ikke går nærmere inn på her.

Når formålet er å identifisere rederen i en oppsplittet rederivirksomhet, bringer prevensjonshensynet- og reparasjonshensynet oss ikke i mål. Disse hensynene begrunner i all hovedsak hvorfor rederen skal bære ansvaret i stedet for skadelidte eller den skyldige skadevolderen i virksomheten.⁸² I denne avhandlingen er det nødvendig å identifisere hvilke hensyn som kan begrunne at ett rettssubjekt skal bære rederansvaret i en oppsplittet virksomhet i stedet for et annet.

Det er få overveielser i juridisk teori og rettspraksis om hvilke hensyn som gjør seg gjeldende ved utvelgelsen av ansvarssubjektet i en oppsplittet rederivirksomhet. Bale pekte på at uaktsom skadeforvoldelse «er en risiko knyttet til den operative drift av skipet».⁸³ Bale tar til orde for at risikoen bør plasseres hos den som etter en helhetsvurdering på virksomhetsorganisatorisk grunnlag må anses å være nærmeste til å bære den. Vurderingen «knyttes til risiko- og styringshensyn, hvor de rene risiko-betraktninger må tillegges betydelig vekt.»⁸⁴ Argumentasjonen trekker i retning av at ansvaret må ilegges den som har styring og påvirkning på driften av skipet. Wetterstein påpekte at de største skaderisikoene til sjøs knytter seg til den nautiske håndteringen av skipet.⁸⁵ Beslektet med Bales argumentasjon, knytter også Wetterstein ansvaret til den som har kontroll eller styring over skipets nautiske håndtering.

I tråd med at rederansvaret er et driftsansvar for skader påført under arbeid i skipets tjeneste, synes styring og påvirkning på nautisk håndtering å være et sentralt hensyn. Ettersom den nautiske håndteringen av skipet representerer skipets skadepotensial for omverdenen, er det rimelig at den med styring og påvirkning skal bære ansvaret om virksomhetsrisikoen materialiserer seg gjennom en skadebegivenhet. Styring og påvirkning på skipets nautiske håndtering gir nettopp adgang til å forebygge og avverge risikoen for skaden og kan på denne måten bidra til at ansvaret skal virke preventivt. Ved utvelgelsen av ansvarssubjektet i en oppsplittet virksomhet, trekker hensynet i retning av at personer eller selskaper uten tilknytning til skipets drift, vanskelig kan sies å være reder.

Til sammenlikning er styrings- og påvirkningshensyn grunnleggende for andre erstatningsgrunnlag utenfor kontrakt. Culpaansvaret bygger på en vurdering av

⁷⁹ Rt. 1984 s. 866.

⁸⁰ Brækhus (1954) s. 12.

⁸¹ For eksempel Skuld Rules 2024 regel 30.1.8 og Gard Rules 2024 regel 72. Begge avtalene avskjærer dekning dersom det foreligger «wilful misconduct [...] with knowledge» om at handlingen eller unnlatelsen sannsynligvis vil føre til skade og tap.

⁸² Brækhus (1954) s. 9 flg. For eksempel vil ansvaret virke lite preventivt mot det skyldige besetningsmedlem, fordi vedkommende uansett ikke vil makte å betale erstatningen.

⁸³ Bale (1991) s. 577. Bales kontekst er hvorvidt en managementavtale overfører rederverdigheten til medkontrahenten. Jeg kommer tilbake til managementavtaler i kapittel 3.3.

⁸⁴ Bale (1991) s. 577.

⁸⁵ Wetterstein (2004) s. 37. Wettersteins kontekst er befraktnings- og leieavtaler, som jeg kommer tilbake til i kapittel 3.2.

hvorvidt skadevolder kunne og burde handlet annerledes, herunder en vurdering av om skadevolder hadde effektive og gjennomførbare handlingsalternativer.⁸⁶ I dette ligger betraktninger om hvordan skadevolder kunne påvirke hendelsesforløpet før skaden inntraff. Det ulovfestede organansvaret, som er et identifikasjonsansvar mellom ledelsen og det upersonlige rettssubjekt kravet rettes mot, bygger på lignende hensyn. Dette ansvarsgrunnlaget er betinget av at «skadeforvoldelsen skyldes svikt i lederfunksjoner» og omfatter «mer overordnet utøvelse av myndigheten for den juridiske person.»⁸⁷ I denne avgrensningen ligger implisitt at de ledende rollene har en adgang til å påvirke virksomheten og derfor bør identifiseres med det upersonlige rettssubjektet (selskapet).

I tillegg til styringshensyn kan det stilles spørsmål ved om andre hensyn kan gjøre seg gjeldende ved vurderingen av ansvarssubjektet. Rederen er tradisjonelt den som «bærer den økonomiske risiko i virksomheten».⁸⁸ Det betyr at rederen bærer risikoen for gevinst og tap i virksomheten. Gombrii skriver at rederen bærer «den økonomiske risiko for virksomheten, bl.a. i form av et vidtgående erstatningsansvar overfor tredjemenn.»⁸⁹ Erstatningsansvar er altså én side av økonomisk risiko og som kan påvirke gevinsten og mulige tap. Imidlertid vil andre faktorer også spille inn i den økonomiske risiko, heriblant driftskostnadene og virksomhetens inntjening. I en oppsplittet virksomhet kan det ikke utelukkes at det vil være relevant å vurdere hvem som mottar skipets inntjening, hvem som dekker løpende utgifter og hvem som eventuelt bærer tap i virksomheten. Disse vurderingene kan være illustrerende for virksomhetens økonomiske risiko, som normalt oppstilles som et kriterium for rederstillingen.

Til tross for at kostnadsbildet i virksomheten kan være illustrerende for den økonomiske risiko, gir det ikke nødvendigvis treffsikker veiledning ved vurderingen av ansvarssubjektet. Det vil normalt være vanskelig å foreta sikre slutninger om hvem som bærer den økonomiske risiko i virksomheten, fordi driftskostnadene kan være fordelt på flere aktører. Dessuten medfører dagens konsernstrukturer at det til syvende og sist kan være vanskelig å identifisere hvem som profiterer på skipets drift og eventuelt hvem som må bære tapet.⁹⁰ Økonomisk risiko er altså ikke et treffsikkert hensyn i en oppsplittet virksomhet.

I utgangspunktet er skadelidtes hensyn ivaretatt ved at sjøloven § 151 gir en hjemmel for å overføre skadelidtes tap til rederen. Samtidig kan det stilles spørsmål ved om hensynet til skadelidte også bør inngå i vurderingen av ansvarssubjektet. I en oppsplittet rederivirksomhet kan eierskap og virksomheten være delt mellom flere aktører, og til dels i flere jurisdiksjoner. Videre er det ikke uvanlig at deler av rederistrukturen består av selskaper uten reell drift eller reell kapital.⁹¹ I dette virkelighetsbildet kan hensynet til skadelidte tilsi at ansvarssubjektet må være tilstrekkelig identifiserbart, og at det må stilles krav om kapitaldekning og forsikring mot ansvarssubjektet for å sikre skadelidtes inndrivelse av erstatningskravet. Normalt vil skadelidte kunne identifisere skipets eier i skipsregisteret, i tillegg til hvem som er ansvarlig for skipets drift (ISM-ansvarlig).⁹² Derimot behøver ingen av disse rettssubjektene å være reder, noe som kan gjøre det vanskelig å identifisere ansvarssubjektet. I nær sammenheng med hensynet til skadelidte synes retts tekniske hensyn å tale for at ansvarssubjektet lar seg identifisere uten

⁸⁶ Se for eksempel HR-2017-1977-A *Hårføner-dommen* avs. 62.

⁸⁷ Rt. 2015 s. 475 *Partner* avs. 59. Uttalelsen er et *obiter dictum*, fordi organansvaret ikke kom til anvendelse i denne saken. Ansvar ble ilagt etter arbeidsgiveransvaret i skl. § 2-1.

⁸⁸ Brækhus (1954) s. 33.

⁸⁹ Gombrii (1991) s. 43.

⁹⁰ Dette gjelder særlig for skadelidte som ikke har innsikt i rederivirksomheten.

⁹¹ De skipeisende «Singe Purpose»-selskapene.

⁹² ISM-koden, som er en forkortelse for International Safety Management Code, er inntatt i SOLAS-konvensjonen og gjennomført i norsk rett. Jeg kommer tilbake til hvilke plikter ISM-koden oppstiller i kapittel 3.3.4.2.

omfattende tids- og ressursbruk. Både rederen og skadelidte synes å være tjent med at ansvarssubjektet er forutsigbart. Da kan rederen håndtere egen risikostyring, blant annet ved å sørge for forsikringsdekning, og skadelidte gis gode forutsetninger for å inndrive sitt krav.

Oppsummert bygger rederansvaret på grunnleggende erstatningsrettslige hensyn om prevensjon og reparasjon. Hensynene begrunner i all hovedsak at rederen bærer ansvaret i stedet for skadelidte eller den direkte skadevolderen. Der hensynene gir liten veiledning for det konkrete ansvarssubjektet i en oppsplittet virksomhet, har vi likevel sett at andre hensyn kan bidra til å snevre inn hvilke rettssubjekter vurderingen skal favne. I denne sammenheng kan styring og påvirkning på skipets nautiske håndtering yte et bidrag ved utvelgelsen av ansvarssubjekt, fordi rettssubjekter med styring står nærmest til å påvirke skipets skadepotensial. Som jeg skal vise senere i avhandlingen er det ikke nødvendigvis enkelt å vurdere hvem som har styring og påvirkning på skipets nautiske håndtering i en oppsplittet virksomhet. Likevel kan dette hensynet bidra til å avgrense mot enkelte av aktørene i virksomheten, for eksempel aktører uten tilknytning til skipets drift.

2.5 Kjølvannet av Baltic Cable: Gir utgangspunktene uklare svar i en oppsplittet rederivirksomhet?

Som oppsummert i slutten av kapittel 2.3 er rederen den som utruster skipet og setter det i fart for egen regning og risiko, blant annet ved å sørge for bemanning, vedlikehold og andre nødvendigheter. Disse utgangspunktene har som regel gitt klare svar på ansvarssubjektet i en tradisjonell rederivirksomhet der virksomheten var samlet i ett rettssubjekt. Men så kom *Baltic Cable*-saken og satte problemstillingen på spissen i en oppsplittet virksomhet der rederspørsmålet ble gjenstand for behandling i tre rettsinstanser. I siste instans gikk Högsta domstolen gjennom hele rederistrukturen og foretok en avveining av de ulike aktørenes roller. Dommen etterlater et inntrykk av at vurderingen forutsetter inngående kunnskap om virksomheten. Skal denne saken da oppfattes som et uttrykk for at utgangspunktene ikke lenger gir gode svar og at rederspørsmålet er vanskelig i en oppsplittet rederivirksomhet? I så fall kan rettssystemet stå overfor en rekke saker i fremtiden, særlig sett i lys av at oppsplittingen av rederivirksomheten vanligvis er mer omfattende enn det som var tilfellet i *Baltic Cable*-saken.

Som nevnt i kapittel 1.2, der jeg presenterte *Baltic Cable*, er det likevel en sentral hypotese i denne avhandlingen at rederspørsmålet ikke er like tvilsomt som en kan få inntrykk ved å lese dommen. Denne hypotesen bringer avhandlingen videre til kapittel 3, som skal vise at ansvarssubjektet vil være klart i normaltilfellene.

3 Et skritt tilbake: Ansvarssubjektet er klart i normaltilfellene

3.1 Introduksjon og problemstilling

I kapittel 3 tar jeg et skritt tilbake og analyserer hvordan utgangspunktene fra kapittel 2 slår ut ved avgjørelsen av ansvarssubjektet i «normaltilfellene». For mitt formål vil normaltilfellene i kapittel 3.2–3.3 omfatte utvalgte avtaler eller tilfeller, som i all hovedsak er vanlig i dagens rederivirksomhet. Avtalene i kapittel 3.2–3.3 gjelder et avtaleforhold mellom to parter og reiser primært *inter partes*-spørsmål om partenes forpliktelser.⁹³ Samtidig vil rederivirksomheten gjerne inneholde flere av avtalene under og det er nettopp gjennom slike avtaler at rederivirksomheten splittes opp. Gjennom analyse av de enkelte avtalene eller tilfellene, er formålet å vise hvilken oppsplitting som *har betydning* for ansvarssubjektet, og hvilken oppsplitting som *ikke har betydning*. Til fremstillingen nevner jeg at det er en viktig forutsetning at avtalene har realitet, med mindre annet er uttrykkelig skrevet.⁹⁴

3.2 Standardavtalenes funksjonsfordeling gir et klart ansvarssubjekt

3.2.1 Introduksjon

Kapittel 3.2 gjelder leieavtaler, rekvisisjon og befraktningsavtaler. Rekvisisjon er ingen avtale, men er inkludert i fremstillingen fordi statens rekvisisjonsadgang ofte vil føre til at partene i stedet inngår en avtale.

3.2.2 Leieavtaler – bareboatcertepartiet

En bareboatavtale innebærer leie av skip, også omtalt som et bareboatcerteparti i standardavtalene. Dette er en tingsrettslig leieavtale og faller utenfor sjølovens befraktningsbegrep, selv om partene i et bareboatcerteparti i praksis omtales som bareboatbortfrakter og bareboatbefrakter.⁹⁵ Bareboatbortfrakter tilsvarer altså utleier, og bareboatbefrakter leietaker. Sjøloven har ingen regulering av bareboatcertepartiet, men avtaleformen er forutsatt i sjøloven, blant annet i reglene om bareboatregistrering i skipsregisteret i sjølovens kapittel 2. Sjølovkomiteen fant i 1993 ikke grunn til å «foreslå regler om 'bare boat' befraktning eller leie av skip, bl.a fordi slike kontraktsforhold ofte har sin bakgrunn i finansielle arrangementer, rederisamarbeid, spesielle registreringsforhold m.v og dermed er tilpasset det konkrete forretningsmessige opplegg som kontrakten utgjør en del av.»⁹⁶

I dagens rederivirksomhet er bareboatcertepartiet hyppig forekommende av flere grunner. Bareboatcertepartiet benyttes gjerne som ledd i finansiering av skip, ettersom bareboatbefrakteren får rådigheten over skipet uten å oppfylle kapitalkravene som stilles ved kjøp. I tillegg kan det være andre grunner til at bareboatbefrakteren ikke vil eie et skip, for eksempel fordi behovet gjelder for en kort periode eller av skatte- eller regnskapsmessige årsaker.⁹⁷

⁹³ Avtalene regulerer ikke hvem som er reder utad, og slike avtaler vil ikke ha betydning for ansvarssubjektet i sjøloven § 151, se Selvig (1968) s. 18–19.

⁹⁴ Som jeg kommer tilbake til i kapittel 4, vil manglende realitet kunne føre til at ansvarssubjektet blir tvilsomt.

⁹⁵ I motsetning til «fartøystjenesteleie» jf. Alvik (2014) s. 58. Fartøystjenesteleie omfatter blant annet tidsbefraktning av skip, som jeg kommer tilbake til i kapittel 3.2.4.

⁹⁶ NOU 1993: 36 s. 16.

⁹⁷ Prop. 32 L (2019–2020) s. 8. Se også Selvig (2024), som fremhever betydningen av bareboatavtaler i rederikonserner.

I forbindelse med forslag om endringer i sjøloven og lov om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven), som et ledd i å åpne for bareboatregistrering i norsk internasjonalt register (NIS), omtalte Nærings- og fiskeridepartementet bareboat-certepartiet på følgende måte:

«Et bareboat-certeparti er en kontraktsform som innebærer at leietaker (bareboat-befrakter) overtar det fulle ansvaret for skipets drift, utrustning og bemanning fra skipets eier (bortfrakter), og setter skipet i fart for egen regning og risiko. Bareboat-certepartiet gir bareboat-befrakter både kommersiell og nautisk ledelse over skipet, og det er således befrakteren som anses for å være 'reder' i sjølovens, skipsarbeidslovens og skipssikkerhetslovens juridiske forstand.»⁹⁸

I denne sammenheng er det første punktum av omtalen som er av interesse. Hvorvidt bareboatbefrakteren blir «reder» i skipsarbeidsloven og skipssikkerhetsloven slik departementet foreskriver, behandles senere.⁹⁹ Vi ser at bareboatbefrakteren overtar det fulle ansvaret for skipets drift, med alle funksjoner og beføyelser det innebærer. Eiendomsretten er det eneste som ikke overføres til bareboatbefrakteren. Eiendomsretten ligger fortsatt hos eieren, som kan være bareboatbortfrakteren, med mindre bareboatbortfrakter driver fremleie. Funksjonsoverføringen viser at det er leie av et «nakent skip» («the bare vessel»), og vi kaller det derfor en bareboatavtale (bareboatcerteparti) eller demise charter.¹⁰⁰ Bareboatbefrakteren har også fått betegnelsen «owner *pro tempore*» (midlertidig eier), fordi bareboatbefrakteren overtar ansvar som normalt tillegges eieren.¹⁰¹ Bareboatbefrakter blir altså reder i sjøloven § 151, fordi besittelsen og rådigheten overføres til leietaker.¹⁰²

BIMCOS standardkontrakt for bareboatcertepartiet er BARECON 2017.¹⁰³ At besittelsen og rådigheten over skipet overføres fra bareboatbortfrakter til bareboatbefrakter er forutsatt flere steder i kontrakten. Det klareste uttrykket for besittelses- og rådighetsoverføringen finnes i klausul 13 «Maintenance and Operation» bokstav (d) «Operation of the Vessel»:

«The Charterers shall at their own expense crew, victual, navigate, operate, supply, fuel, maintain and repair the Vessel during the Charter Period and they shall be responsible for all costs and expenses whatsoever relating to their use and operation of the Vessel, including any taxes and fees. The Crew shall be the servants of the Charterers for all purposes whatsoever, even if for any reason appointed by the Owners.»

Med dette overføres i utgangspunktet alle funksjoner til bareboatbefrakter.¹⁰⁴ I tråd med de grunnleggende utgangspunkter om hvem som utruker skipet og setter det i fart, etterlater avtalen ingen tvil om hvem som er reder. Det er leietakeren eller bareboatbefrakteren som utruker skipet og setter det i fart for egen regning og risiko. Til tross for at ansvarssubjektet har en sikker løsning i avtalen, kan det likevel oppstå forhold som gjør at ansvarssubjektet blir mer tvilsomt. Avtalens betegnelse som et bareboatcerteparti er i denne sammenheng ikke avgjørende.

⁹⁸ Prop. 32 L (2019–2020) s. 8.

⁹⁹ Se kapittel 3.3.4.2 og 3.3.4.3.

¹⁰⁰ Falkanger og Bull (2016) s. 460.

¹⁰¹ Falkanger og Bull (2016) s. 460.

¹⁰² Dette er også sikker rett i teorien, se Platou (1900) s. 55, Klæstad (1920) s. 207, Knoph (1931) s. 109, Brækhus (1954) s. 34, Selvig (1968) s. 19 og Falkanger og Bull (2016) s. 262.

¹⁰³ BIMCO er verdens største sjøfartsorganisasjon og standardavtalene deres er hyppig brukt i rederivirksomheten.

¹⁰⁴ Avtalen overlater forsikringsforholdene til partene i klausul 17.

Hvis partene gjør omfattende endringer i avtalen, eller at realitetene ikke samsvarer med det som er avtalt, kan det oppstå tvil om hvem som er reder.¹⁰⁵

Selv om en bareboatavtale innebærer at leietaker blir reder i sjøloven § 151, er ikke eieren fri for ansvar i enhver henseende. For eksempel tjener skipet som dekningsobjekt etter arrestreglene i sjøloven kapittel 4. Hvis en skadelidt tredjepart har et «sjørettslig krav», for eksempel ved skade på en brygge etter sjøloven § 92 annet ledd bokstav a, kan skipet tjene som dekningsobjekt for kravet selv om eieren ikke er personlig ansvarlig for kravet.¹⁰⁶ Videre er eieren ansvarssubjektet for en rekke sjørettslige risikoer etter sjøloven kapittel 10–11, for eksempel for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje.¹⁰⁷ Endelig behøver ikke de privatrettslige virkningene av bareboatavtalen å være avgjørende i offentligrettslig sammenheng. ND 2014. 59 fra Högsta domstolen i Finland illustrerer at eieren ble holdt ansvarlig for et avgiftspålegg, selv om avgiftspålegget normalt skulle rettes mot rederen (bareboatbefrakteren). For at eieren skulle ha unngått avgiftspålegget, måtte eieren allerede på utslippstidspunktet ha utpekt hvem som var reder, noe som ikke var tilfellet i saken. På denne bakgrunn ble avgiftspålegget opprettholdt mot eieren.¹⁰⁸

3.2.3 Rekvisisjon ved tvang – i praksis en frivillig avtale

Kapittel 3.2.2 viste at leietaker eller bareboatbefrakter gjennom et bareboatcerteparti blir reder i sjøloven § 151. I kapittel 3.2.3 skal vi se på tilsvarende spørsmål ved rekvisisjon. Jeg skal se nærmere på rekvisisjon med hjemmel i lov og hvordan dette påvirker rederverdigheten i sjøloven § 151, i tillegg til å vise at den praktiske løsningen ofte vil være en frivillig leieavtale med staten som avtalepart.

Rettslig grunnlag for rekvisisjon av rettigheter i fartøyer, virksomheter og annet er oppstilt i en rekke beredskapslover.¹⁰⁹ Rekvisisjon av skip i krig eller krigsligende tilstander er regulert i lov av 1952 om adgang til rekvisisjon av skip m.v. under krig eller kriseforhold.¹¹⁰ Loven gjelder i utgangspunktet rekvisisjon til bruk, men også eiendomsrett dersom «forholdet til fremmede land som Norge er alliert med, eller andre særlige grunner gjør det nødvendig», jf. § 1 første og annet ledd. Staten kan også rekvirere skip i fredstid etter lov om militære rekvisisjoner (rekvisisjonsloven) av 1951 og adgangen er nærmere regulert i forskrift om militære rekvisisjoner.¹¹¹ Adgangen i fredstid må ses i lys av erfaringer fra andre verdenskrig og viktigheten av mobilisering gjennom forhåndsrekvisisjon.¹¹²

Spørsmålet om hvem som er reder i sjøloven § 151 ved rekvisisjon har vært gjenstand for omtale og behandling i sjørettslig litteratur og rettspraksis i årtier, og fikk særlig sin plass i rettskildene etter andre verdenskrig. Under andre verdenskrig rekvirerte den norske stat skip til Nortraship-rederiet og den tyske statsmakt rekvirerte norske skip under okkupasjonen.¹¹³

Et illustrerende eksempel på den tyske stats rekvisisjon er dommen avsagt av Fredrikstad byrett i 1946, inntatt i ND 1949. 423.¹¹⁴ «Fredrikstad» var en isbryter eid av Fredrikstad Havnevesen, men som ble rekvirert av den tyske statsmakt i

¹⁰⁵ Mer om disse spørsmålene i kapittel 4.

¹⁰⁶ Sjøloven § 93 første ledd bokstav c gir adgang til arrest selv om eieren ikke er personlig ansvarlig for kravet.

¹⁰⁷ Sjøloven § 183. Jeg kommer tilbake til eieransvaret i kapittel 5.2.

¹⁰⁸ Dommen er ytterligere omtalt av Selvig (2018).

¹⁰⁹ For eksempel beredskapsloven av 1950.

¹¹⁰ Adgangen gjelder overfor norskregistrerte skip, eller skip som eies av norske statsborgere m.m., jf. § 1 første ledd.

¹¹¹ FOR-1999-09-17-1012.

¹¹² Ot.prp. nr. 7 (1951) s. 3.

¹¹³ Nortraship var en organisasjon opprettet av norske myndigheter under andre verdenskrig for å disponere den norske handelsflåte, som et ledd i forsyningstjenesten til de allierte.

¹¹⁴ Se også ND 1948. 305 *Hanna I og Kinn* og ND 1949. 13 *Skjold*.

1941. Isbryteren hadde i løpet av krigsårene blitt brukt som en slepebåt og seilt inn i og voldt skade på et verksteds slipp. Saken reiste flere spørsmål, men i vår sammenheng er det sentrale spørsmålet om Fredrikstad Havnevesen eller den tyske stat var reder.

I vurderingen kom retten til at «fartøyet under enhver omstendighet var satt ut av havnevesenets besittelse. Selv om dette [Fredrikstad Havnevesen] fortsatt stod som eier, synes det unaturlig å betegne det som reder all den stund det vitterlig var de tyske myndigheter som traff samtlige av de disposisjoner som det normalt tillegger en reder.»¹¹⁵ Bakgrunnen for denne slutningen må leses i lys av sakens faktiske forhold. Både kaptein og mannskap var forhyrt av den tyske havnestatskapteinen og alle lønns- og driftskostnader tilknyttet skipet var i sin helhet betalt av tyskerne.¹¹⁶ Rederansvarets ansvarssubjekt var ikke et tema for lagmannsretten eller Høyesterett.¹¹⁷

På bakgrunn av praksis, som illustrerer at rekvisisjon medfører en endring i besittelsen og rådigheten over skipet, har teorien lagt til grunn at rekvirenten blir reder i sjøloven § 151. Falkanger og Bull fremhever både den norske stats bruksrekvisisjon til Nortraship-rederiet under andre verdenskrig og tyske okkupasjonsmaktens rekvisisjon av norske skip i samme periode. I disse tilfellene var det rekvirenten som driftet skipet og var reder etter sjøloven § 151.¹¹⁸

Ved nærmere undersøkelse av lovhjemlene for rekvisisjon ser vi også at lovgivningen forutsetter en overgang i besittelsen og rådigheten over skipet til fordel for rekvirenten. Blant annet lyder lov om rekvisisjon av skip under krig eller kriseforhold § 4 første ledd som følger:

«Rekvisisjon medfører at enhver rådighet som ellers ville ha tilligget eieren (rettighetshaveren), kan utøves av Kongen. Så lenge rekvisisjonen står ved lag, kan eieren ikke uten samtykke av Kongen råde over de rekvirerte gjenstander ved bruk, overdragelse, beheftelse eller på annen måte.»

Ordlyden slår fast at alle eier- eller rederfunksjoner over skipet blir overført til rekvirenten, og at eieren ikke uten samtykke kan råde over skipet. Med dette har eieren mistet besittelsen og rådigheten over skipet til fordel for rekvirenten, som dermed også inntar stillingen som reder i sjøloven § 151. Det er rekvirenten som setter skipet i fart og utsetter omverden for virksomhetsrisikoen ved skipsfarten.

Rekvisisjon i ordets egentlige forstand innebærer tvangsavståelse av skipet med hjemmel i lov og reiser spørsmål om inngrep i eiendomsretten og retten til erstatning mot rekvirenten, som ikke skal drøftes her.¹¹⁹ I tillegg er unnlatelser av å etterkomme rekvisisjonen eller motarbeidelser straffbelagt både i fredstid og krigstid.¹²⁰ Rekvisisjon ved tvang er i praksis en form for siste utvei. I stedet for å benytte seg av tvangsgrunnlaget i lov – rekvisisjon – vil staten for en rekke praktiske formål heller inngå frivillige avtaler om skipet, som i det vesentlige svarer til et leieforhold mellom skipseier og staten.

I praksis kan avtaleforholdet komme til uttrykk i et alminnelig bareboatcerteparti.¹²¹ Som Falkanger skriver: «Selve det faktum at staten har rekvisisjonsrett, vil

¹¹⁵ ND 1949. 423 på s. 425.

¹¹⁶ ND 1949. 423 på s. 424.

¹¹⁷ Rt. 1949 s. 881 (ND 1949. 416). Spørsmålet for Høyesterett var hvorvidt verkstedets krav var sikret med sjøpanterett, hvilket ikke var tilfellet.

¹¹⁸ Falkanger og Bull (2016) s. 128.

¹¹⁹ Se for eksempel Rt. 1947 s. 214, som gjaldt et spørsmål om ansvar for skadet last, som ble losset av et skip. Høyesterett kom til at kun skipet var rekvirert. Staten var ikke ansvarlig for den del av lasten som gikk tapt som følge av fiendtlige krigshandlinger.

¹²⁰ Lov om militære rekvisisjoner § 20. Lov om adgang til rekvisisjon av skip m.v. under krig eller kriseforhold § 7.

¹²¹ Falkanger (1969) s. 41.

ofte gjøre det unødvendig å bruke den; eieren går mer eller mindre frivillig med på et bare boat-certeparti (eller en annen avtale), idet han er fullt klar over hva som vil skje, hvis han sier nei.»¹²² Det kan naturligvis stilles spørsmål ved hvor «frivillig» en slik avtale er, men det er i alle tilfeller statens syn at frivillige og kommersielle løsninger skal prioriteres før et eventuelt tvangsinngrep.¹²³ Dersom det inngås en leieavtale har kapittel 3.2.2 over vist at staten vil være reder i sjøloven § 151. Falkangers sitat over henviser også til «en annen avtale». I Falkangers fremstilling er dette en henvisning til en befraktningsavtale.¹²⁴ Rederstillingen ved befraktningsavtaler er gjenstand for analyse i kapittelet under, som da også vil besvare spørsmålet om hvem som er reder dersom staten inngår en befraktningsavtale i stedet for en leieavtale.

3.2.4 Befraktningsavtaler

Befraktningsavtaler er regulert i sjøloven kapittel 14. Reglene gjelder «hel- eller delbefraktning av skip», jf. § 321. Partene i en befraktningsavtale er bortfrakter og befrakter, hvor førstnevnte er den som ved avtale bortfrakter et skip til en annen (befrakteren), jf. sjøloven § 321 annet ledd. Reglene er deklarasjonelle, jf. § 322. I illustrasjonsøyemed vil jeg supplere fremstillingen under med henvisninger til standardavtaler (certepartier) fra BIMCO.

Reisebefraktning er regulert i sjøloven kapittel 14 II, og gjelder «befraktning der frakten skal beregnes pr reise», jf. § 321 annet ledd. Reisebefraktning innebærer at last skal fraktes fra ett sted til et annet, jf. sjøloven § 328, som oppstiller bortfrakterens forpliktelse om at skipet skal gå til angitt laste- og lossehavn.¹²⁵ Ved reisebefraktning skal reisebortfrakteren «sørge for at skipet er sjødyktig, herunder at det er tilstrekkelig bemannet og utrustet [...]», jf. sjøloven § 327 om sjødyktighet. Bestemmelsen illustrerer det grunnleggende: Bortfrakteren er den som bemanner og utrufter skipet. I illustrasjonsøyemed er det samme tilfellet BIMCOs reisecerteparti GENCON 2022.¹²⁶ Bortfrakteren skal sørge for at skipet er «seaworthy and properly manned, equipped and supplied» ved starten av reisen.¹²⁷

Tidsbefraktning er regulert i sjøloven kapittel 14 IV og gjelder «befraktning der frakten skal beregnes pr tidsenhet», jf. § 321 annet ledd. Tidsbefraktning innebærer at befrakteren får en kommersiell råderett over skipet i en avtalt periode, jf. § 378 første ledd, som pålegger tidsbortfrakteren å «utføre de reiser som tidsbefrakteren i samsvar med befraktningsavtalen krever.» Det innebærer blant annet at tidsbefrakteren bestemmer «hva slags last skipet skal ta, hvorhen den skal transporteres og når dette skal skje [...]».¹²⁸ Derimot skal tidsbortfrakteren «sørge for at skipets tilstand, påbudte sertifikater, bemanning, proviantering og øvrige utrustning oppfyller de krav som stilles i alminnelig fraktfart i det fartsområdet befraktningsavtalen angir.», jf. sjøloven § 372 annet ledd. Det er altså tidsbortfrakteren som utrufter skipet og setter det i fart til tross for at skipets lastekapasitet overlates til tidsbefrakterens disposisjon. Selv om fremstillingen forutsetter at skipet skal

¹²² Falkanger (1969) s. 41.

¹²³ Se for eksempel Innst. O. IX (1951) s. 3 og Forsvarsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet (2018) punkt 4.2 og 4.3.

¹²⁴ Falkanger (1969) s. 41. I fotnote 63 henviser Falkanger ND 1950. 398 om slutning på tidscerteparti.

¹²⁵ Det finnes spesielle former for reisebefraktning, heriblant konsekutive reiser, jf. sjøloven § 321 annet ledd og kvantumskontrakten, jf. sjøloven § 362 første ledd. Disse avtalene har et noe større omfang enn alminnelig reisebefraktning. Utrustningen og driften av skipet er den samme som i alminnelig reisebefraktning, og jeg finner ikke grunn til å gå nærmere inn på disse avtalene.

¹²⁶ Omtalt av BIMCO (2022) som «general purpose charter party» og er «world-wide the most widely used voyage charter party in the dry bulk sector.»

¹²⁷ GENCON 2022 klausul 2.

¹²⁸ Falkanger og Bull (2016) s. 256.

benyttes til å frakte last, presiserer jeg at tidsbefraktning eller «fartøystjenesteleie» også kan ha andre formål.¹²⁹

Tidscertepartiet BALTIME 1939 inneholder de samme hovedtrekkene som sjølovens kapittel om tidsbefraktning. I certepartiet er det avtalt at befrakteren disponerer skipets lastekapasitet i en bestemt periode.¹³⁰ Befrakterens forretningsmessige råderett i denne perioden er nærmere regulert i den såkalte «Employment-klausulen»: «The Master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements.»¹³¹ Klausulen gir tidsbefrakteren en forretningsmessig instruksjonsrett og presiserer at denne kan utøves direkte overfor kapteinen uten å gå veien om tidsbortfrakteren.¹³² Til tross for at ordlyden, særlig «employment», kan trekke i retning av at tidsbefrakteren har fått herredømme over de nautiske forhold, er det «sikker oppfatning om at teksten må tolkes innskrenkende [...]».¹³³ Som nevnt over innebærer dette at tidsbefrakter har en kommersiell råderett, men det er ikke tidsbefrakteren som utrufter og bemanner skipet.¹³⁴

Befraktningsavtalene over illustrerer at bortfrakteren er den som utrufter skipet. I tråd med utgangspunktene for ansvarssubjektet i kapittel 2, er det altså bortfrakter som utrufter, bemanner og drifter skipet.¹³⁵ Selv om medkontrahenten (befrakteren) disponerer skipets lastekapasitet for en enkelt reise eller over tid, er det bortfrakteren som har besittelsen og rådigheten over skipet. Konsekvensen av dette er at det er opp til bortfrakteren å bestemme hvorvidt skipet kan eller bør forlate havn til det tidspunkt befrakteren har angitt.¹³⁶ I tråd med hensynet til styringen av skipets nautiske håndtering er det bortfrakteren som utøver innflytelse av skipets skadepotensial. Bortfrakteren er dermed reder.¹³⁷ Det hører med at tidsbefrakters rettigheter kan bli overdratt til en annen (frembortfraktning).¹³⁸ Dette innebærer det kan oppstå lange kjeder av leie- og befraktningsavtaler, men dette vil ikke skape utfordringer for ansvarssubjektet i sjøloven § 151. Hvorvidt partsbetegnelse endres i de underliggende avtalene, er uten betydning. Det er den «opprinnelige» bortfrakter eller den som faktisk utrufter og drifter skipet, som er reder i sjøloven § 151.

3.2.5 Oppsummering

Rammeverket for drøftelsen i kapittel 3.2 var de rettslige utgangspunktene for hvem som er reder (kapittel 2), der jeg viste at rederen er den som utrufter et skip og har besittelsen og rådigheten over skipet. Fremstillingen har tatt sikte på å vise at leieavtaler og rekvisisjon normalt medfører en endring i rederverdigheten og at befraktningsavtaler ikke medfører en slik endring. I disse tilfellene vil utgangspunktene for ansvarssubjektet som regel gi klare svar på hvem som er reder. I fremstillingen så langt er det ikke lagt til grunn en nevneverdig oppsplitting av

¹²⁹ Se for eksempel SUPPLYTIME 2017, som er et tidscerteparti for offshore servicefartøy. Se også Alvik (2014) s. 59 flg.

¹³⁰ BALTIME 1939 klausul 1 og 8.

¹³¹ BALTIME 1939 klausul 9.

¹³² Grensene for instruksjonsretten er nærmere omtalt av Smedsrud (2021) kapittel 2.

¹³³ Falkanger og Bull (2016) s. 431.

¹³⁴ Tidsbefrakteren får riktignok ansvar for anskaffelse og dekning av bunkers, jf. sjøloven § 380 og Baltime klausul 4. Dette er et utslag av at tidsbefraktning i hovedsak fordeler for de reisvariable omkostningene hos tidsbefrakter, og de faste omkostningene hos tidsbortfrakter, jf. Falkanger og Bull (2016) s. 433.

¹³⁵ Dette er ikke til hinder for at kontrakten kan pålegge befrakteren å sørge for lasting og lossing, se blant annet sjøloven §§ 336 og 381. Befrakter får ikke et rederansvar om det skulle oppstå skader i forbindelse med lasting og lossing, se blant annet Falkanger og Bull (2016) s. 129 og ND 1994. 174.

¹³⁶ Falkanger og Bull (2016) s. 129.

¹³⁷ Falkanger og Bull (2016) s. 128–129, Appel (2020) s. 291 og *Baltic Cable* avs 19.

¹³⁸ Se sjøloven § 324 og NOU 1993: 36 s. 59.

virksomheten. Selv om en konsernintern leieavtale for eksempel kan føre til at det skipseieende selskap ikke lenger er involvert i virksomheten, blir ikke virksomheten nødvendigvis oppsplittet av den grunn. En oppsplitting av virksomheten er hovedsakelig foranlediget av at virksomheten helt eller delvis er satt ut til andre. Det skal jeg se nærmere på like under i kapittel 3.3.

3.3 Særlig om managementavtaler

3.3.1 Introduksjon

I kapittel 3.3 skal jeg se nærmere på betydningen av managementavtaler for ansvarssubjektet i sjøloven § 151. Disse avtalene er et viktig kjennetegn på at dagens rederivirksomhet er oppsplittet. Til tross for denne oppsplittingen skal jeg vise at disse avtalene normalt ikke volder problemer for vurderingen av ansvarssubjekt i sjøloven § 151, og samtidig at managementselskaper like fullt kan bli erstatningsansvarlige på annet grunnlag.

Ulike former for samarbeidsavtaler i shippingbransjen forsterker nok inntrykket av at rederivirksomheten i dag er oppsplittet. Jeg finner ikke grunn til å gå nærmere inn i slike spesielle samarbeidsformer som pool-samarbeid og joint-ventures, inkludert variasjoner av slikt samarbeid. Disse avtalene gjelder, i likhet med managementavtaler, organiseringen av virksomheten. Kjernen i samarbeidene er at ulike rederivirksomheter inngår avtaler om å forene felles interesser og maksimere overskudd gjennom aktivt samarbeid eller konkurransebegrensende avtaler.¹³⁹ Et eksempel på dette er befraktningspoolen der flere rederivirksomheter markedsfører felles tonnasje samlet og under felles ledelse, for eksempel gjennom et aksjeselskap.¹⁴⁰ Grunntrekket er at skipene «anses som sluttet på tidscerteparti til poolen [...]»¹⁴¹ Poolens ledende organ har ansvaret for å beskjeftige skipene, og deltakerne i poolen er redere for sine skip ved å sørge for bemanning, forsyninger, vedlikehold og forsikringer.¹⁴² Med andre ord oppstår det ikke tvilsomme spørsmål om ansvarssubjekt i tradisjonelle befraktningspooler.¹⁴³

3.3.2 Managementavtaler og forholdet til ansvarssubjektet i sjøloven § 151

Der skipets utrustning, bemanning og drift tidligere ble utført «in house» hos redere, ser bildet annerledes ut i dag. Bakgrunnen for denne utviklingen er blant annet spesialisering av forretnings- og driftsfunksjoner tilknyttet skip.¹⁴⁴ Videre har endringer i lovverk medført at virksomhetene organiseres på en annen måte enn før, for eksempel gjennom tilpasninger til rederibeskatningsordningen. Denne ordningen har blant annet medført at det er vanligere å eie skip gjennom egne skipseieende selskap, som allerede omtalt innledningsvis i avhandlingen.¹⁴⁵ Videre har regler om foretakspensjon, som stiller krav om samme pensjon for ansatte i samme foretak, gjort det vanlig å ha landansatte og sjøansatte i forskjellige selskaper, fordi de ansatte har krav på ulike pensjonsytelser.¹⁴⁶

Utviklingen beskrevet over har resultert i at rederivirksomheter setter ut hele eller deler av virksomheten til andre rettssubjekter. I denne sammenheng oppstår behovet for managementavtaler. Avtalene brukes i organiseringen av fullintegreerte

¹³⁹ Falkanger og Bull (2016) s. 139.

¹⁴⁰ Se ND 1987. 195 *Wesergas*.

¹⁴¹ Falkanger og Bull (2016) s. 140.

¹⁴² Falkanger og Bull (2016) s. 140.

¹⁴³ Se også Wetterstein (2004) s. 38.

¹⁴⁴ For en gjennomgang av utviklingstrekk, se Appel (2017) s. 15 flg.

¹⁴⁵ Kapittel 1.1.

¹⁴⁶ Knudtzon (2017) s. 80.

rederikonsern hvor skipets utrustning og funksjoner er oppdelt i konsernstrukturen, eller tilfeller hvor et skipseiende foretak ikke besitter nødvendig kunnskap for å drifte skipet og derfor setter utøvelsen av funksjonene ut til eksterne parter.¹⁴⁷ Sistnevnte må ses i lys av utviklingen mot skip som investeringsobjekter for investorer uten maritim kompetanse.¹⁴⁸

Managementavtaler er ikke regulert i sjøloven og har ingen generell definisjon, men avtalene kan forstås som «avtaler om drift av skip eller om utøvelse av visse funksjoner knyttet til slik drift.»¹⁴⁹ BIMCO lanserte den første utgaven av managementavtalen SHIPMAN i 1988. Før denne tid var det større variasjonsbredde i utformingen av avtalene.¹⁵⁰ I dag har BIMCO både generelle og spesielle managementavtaler. I de spesielle avtalene gjelder avtalen én spesifikk funksjon, for eksempel bemanning i CREWMAN 2009.¹⁵¹ Den generelle avtalen, SHIPMAN 2024, omfatter i prinsippet flere funksjoner og overlater til partene å bestemme hvor mange funksjoner managementselskapet skal overta. Det vanligste er at SHIPMAN 2024 omfatter enten alle funksjoner eller kun teknisk management.¹⁵² SHIPMAN 2024 brukes her videre som analysegenstand for spørsmålet om hvem som er reder i sjøloven § 151. Jeg går ikke nærmere inn på andre problemstillinger tilknyttet avtalen, for eksempel spørsmål om managementselskaper kan bli bundet direkte overfor andre medkontrahenter i kontraktsrettslig sammenheng.¹⁵³

Partene i avtalen er «Owners» og «Manager». Owners kan være reder i sjøloven § 151, for eksempel der et skipseiende foretak har satt skipet ut på et tidscerteparti, men overlater bemanning, utrustning og driften av skipet til en Manager. Owners behøver imidlertid ikke å sammenfalle med den som er reder, for eksempel der det foreligger en sub-managementavtale.¹⁵⁴ I den følgende analysen er det uten betydning hvem som er Owners i avtalen. Analysen under skal vise at managementavtaler i utgangspunktet er uten betydning for hvem som er reder i sjøloven § 151, og at dette er ikke betinget av hvem som er Owners.

SHIPMAN 2024 følger BIMCOS tradisjonelle avtaleregulering med utfylling av avtalespesifikk informasjon i Part I og standardklausulene er plassert i Part II, i tillegg til andre «Annexes».

I SHIPMAN 2024 kan partene avtale at Manager skal utføre følgende funksjoner:

- I Technical Management (Part I box 6 – Part II klausul 4).
- II Crew Management and Crew Insurances (Part I box 7 og 10 – Part II klausul 5).
- III Commercial Management (Part I box 8 – Part II klausul 6).
- IV Insurance Arrangements (Part I box 11 – Part II klausul 7).
- V Emission Trading Scheme Allowances (Part I box 14 – Part II klausul 10).

I prinsippet kan avtalen omfatte alle driftsfunksjoner, som gjør at avtalen har visse likhetstrekk til bareboatcertepartiet.¹⁵⁵ Det er imidlertid prinsipielle forskjeller mellom en leieavtale og en managementavtale, heriblant Managers rolle. Klausul 3 «Authority of the Managers» lyder:

¹⁴⁷ Knudtzon (2017) s. 79 og Tiberger (2016) s. 177.

¹⁴⁸ Appel (2017) s. 24 flg.

¹⁴⁹ Knudtzon (2017) s. 77.

¹⁵⁰ Bale (1991) s. 520.

¹⁵¹ CREWMAN 2009 finnes i flere varianter basert på partenes vederlagsmodell.

¹⁵² BIMCO (2024) merknad til klausul 3.

¹⁵³ Se for eksempel Rt. 1980 s. 1109 *Fekete*. Se også Knudtzon (2017) s. 78 for en oversikt over generelle problemstillinger.

¹⁵⁴ Knudtzon (2017) s. 90.

¹⁵⁵ Bale (1991) s. 520.

«Subject to the terms and conditions herein provided, during the period of this Agreement the Managers shall carry out the Management Services in respect of the Vessel as agents for and on behalf of the Owners. The Managers shall have authority to take such actions as they may from time to time in their absolute discretion consider to be necessary to enable them to perform the Management Services in accordance with sound ship management practice, including but not limited to compliance with all applicable rules and regulations.»

Ordlyden «as agents for and on behalf of the Owners» oppstiller et fullmaktsforhold mellom Owners og Manager.¹⁵⁶ Overført til ordlyden i sjøloven § 151 utfører Manager i utgangspunktet «arbeid i skipets tjeneste» og inngår i rederens hjelperkrets.¹⁵⁷ Dette gjelder uavhengig av om managementavtalen er inngått med rederen eller ikke, selv om det er vanlig at rederen inngår avtalen. Kriteriet «arbeid i skipets tjeneste» medfører riktignok visse begrensninger; rederen svarer ikke for Managers uaktsomme skadeforvoldelse i enhver henseende. Skaden må ha oppstått som et ledd i den «typiske skipsfartsvirksomhet».¹⁵⁸ Dersom skaden har oppstått under perifere administrative oppgaver for Owners er tilknytningen til et bestemt skip neppe oppfylt.¹⁵⁹

Fullmaktsforholdet mellom Owners og Manager medfører at funksjonsforskyvningen er omtalt som delegasjon i stedet for overdragelse av funksjoner.¹⁶⁰ Overdragelse av funksjoner kjenner vi igjen fra kapittel 3.2. Det klareste eksemplet på overdragelse av funksjoner er leieavtalen, som overdrar alle funksjoner bortsett fra eiendomsretten. Ved leieavtalen er det leietakeren som setter skipet i fart for egen regning og risiko. Derimot vil en managementavtale innebære at Manager utfører funksjonene på vegne av reder og mottar et fast vederlag uavhengig av skipets drift og inntjening.¹⁶¹ Med andre ord utøver ikke Manager bestemmende innflytelse på skipets nautiske håndtering, men utfører en rekke gjøremål på vegne av rederen, som igjen er en viktig forutsetning for rederens virksomhet.

Betydningen av et managementselskap og sammenhengen til rederansvaret er berørt av lagmannsretten i ND 2013. 201 *Navion Hispania*. Som vi skal se under, oppstår det ikke et spørsmål om managementselskapet er reder i sjøloven § 151, men det er ikke til hinder for at managementselskapet kan bli ansvarlig på annet grunnlag.

Navion Hispania gjaldt en kollisjon mellom bøyelasteren «Navion Hispania» og et ubemannet lagerskip eid av lisenshaverne på Njordfeltet. Kollisjonen medførte at oljeproduksjonen på Njordfeltet opphørte, fordi lagerskipet måtte utbedres. Den registrerte eieren av *Navion Hispania* var *Navion Offshore Loading AS (NOL)*. Skipet var satt ut på bareboatcerteparti til *Teekay Navion Offshore Loading Pte. Ltd. (TNOL)*. Bareboatcertepartiet inneholdt en kjøpsopsjon som ble effektivisert samme dag som undertegningen av certepartiet. Mot dette fikk NOL (registrert eier) aksjer i TNOL og eide da 99% av aksjene i TNOL. Lagmannsretten kom til at dette i realiteten var en salgsavtale konstruert som et bareboatcerteparti. TNOL var da den reelle eieren av skipet. *Teekay Shipping Norway (TSN)*, tidligere *Teekay*

¹⁵⁶ BIIMCO (2024) uttaler at klausul 3 etablerer det grunnleggende prinsippet om at SHIPMAN 2024 er en «agency agreement».

¹⁵⁷ Bale (1991) s. 578, Wetterstein (2004) s. 40, Falkanger og Bull (2016) s. 141–142 og Knudtzon (2017) s. 89–90.

¹⁵⁸ Kapittel 3.2.

¹⁵⁹ Bale (1991) s. 578.

¹⁶⁰ Berdal og Berg (1987) s. 7 og 22. Se også Eftestøl og Arnesson (2024) «[...] the mere delegation of of certain tasks is not sufficient for another entity to become the Shipowner.» på s. 531.

¹⁶¹ Bale (1991) s. 520. Se også SHIPMAN 2024 klausul 13.

Marine Services AS (TMS), opptrådte som manager med ansvar for driften på vegne av TNOL (reell eier).

Saken reiste for det første spørsmål om erstatning mot reder/eier/manager (redergruppen) bestående av de tre overnevnte selskaper. For det andre gjaldt tvisten redergruppens krav om skadesløsholdelse mot Statoil ASA for et eventuelt ansvar i det første spørsmålet. Når vi i denne sammenheng skal se på betydningen av en manager for rederansvaret i sjøloven § 151, er det førstnevnte spørsmål som er av interesse.

TNOL (reell eier) erkjente et rederansvar etter sjøloven § 151 for feil begått i skipets tjeneste, forutsatt at kravet ikke var foreldet. TNOL var altså reder, men anførte at kravet var foreldet fordi kravene tidligere ble rettet mot NOL (registrert eier). Lagmannsretten kom til at bareboatcertepartiet mellom NOL (registrert eier) og TNOL (reell eier) var et rent *pro forma* arrangement, som blant annet var egnet til å villedde om skipets eierforhold. Betydningen av dette var at kravet mot TNOL etter sjøloven § 151 ikke var foreldet.¹⁶² NOL ble holdt ansvarlig ved å «bevisst uriktig å ha opptrådt som eier ved å være urettmessig registrert som eier i Norsk Skipsregister og derved forledet saksøkerne til å saksøke feil part, uten at misforståelsen ble korrigert.»

For spørsmålet om forholdet mellom TNOL (rederen) og TSN (manageren), er det drøftelsen av ansvaret for TSN som er av interesse. TSN anførte at det ikke forelå uaktsomhet og at selskapet ikke var arbeidsgiver for besetningen. Med henvisning til at det er realiteten i virksomheten som er avgjørende for arbeidsgiveransvaret, påpekte lagmannsretten at TSN hadde reelle posisjoner som arbeidsgiver. Med TSN som reell arbeidsgiver for besetningen svarte TSN for feil fra skipets side og var «den skyldige» i sjøloven § 161, fordi selskapet var «disponerende reder/managing owner og fullt ut foresto driften av skipet.»¹⁶³ Betydningen av managementselskapets rolle og sammenhengen til rederansvaret er oppsummert av Selvig:

«Etter skadeserstatningsloven § 2-1 vil altså en ‘managing owner’ som forestår driften av skipet på vegne av en bare-boat-befrakter, ha arbeidsgiveransvar for de arbeidstakere som inngår i skipets mannskap. At også bare-boat-befrakteren har ansvar som reder for skader som feil fra mannskapets side ved driften av skipet fører til, følger av sjøloven § 151.»¹⁶⁴

Oppsummert ser vi at dommen illustrerer sammenhengen mellom arbeidsgiveransvaret og rederansvaret. I sjøloven § 151 vil et managementselskap opptre på rederens vegne og henføres til rederens hjelperkrets. I denne sammenheng svarer rederen for feil begått av managementselskapets ansatte. Ved siden av rederen som ansvarssubjekt i sjøloven § 151 kan manageren holdes ansvarlig som ansvarssubjekt etter arbeidsgiveransvaret for egne ansattes feil med hjemmel i skadeserstatningsloven § 2-1.¹⁶⁵ Jeg gjør oppmerksom på at selv om manageren ikke har et rederansvar etter sjøloven § 151, har manager rett til ansvarsbegrensning i sjøloven § 171 første ledd, hvor det følger at «disponenten» kan begrense sitt ansvar. I denne sammenheng nevnes at sjøloven ikke opererer med et managerbegrep, men «disponent» omfatter vanligvis den som faktisk forestår driften av skipet.¹⁶⁶

¹⁶² Lagmannsretten avgjorde spørsmålet med tilleggsfristen på ett år i foreldelsesloven § 10 nr. 1.

¹⁶³ Lagmannsretten legger til grunn at TSN var «den skyldige» etter sjøloven § 166, men kollisjonsansvaret følger av sjøloven § 161.

¹⁶⁴ Selvig (2018).

¹⁶⁵ Se også Tibergh (2016) s. 178.

¹⁶⁶ Ot.prp. nr. 77 (2006–2007) s. 21, som gjelder tilsvarende ordlyd i sjøloven § 183 fjerde ledd, som viser til samme meningsinnholdet i sjøloven § 171.

3.3.3 Kan et managementselskap i enkelte tilfeller bli reder?

Det klare utgangspunktet er at et managementselskap ikke er reder i sjøloven § 151, fordi managementselskapet ikke får besittelsen og rådigheten over skipet gjennom managementavtalen. Av denne grunn er managementavtaler i utgangspunktet uten betydning for ansvarssubjektet. I dette kapittelet skal jeg likevel foreta en nærmere undersøkelse av om det kan oppstilles unntak fra den klare hovedregelen om at et managementselskap ikke er reder.

I managementavtalens spede begynnelse, som var preget av varierende avtalemateriale og før utbredelsen av SHIPMAN 1988, pekte Bale på at en managementavtale i realiteten kunne falle inn under kategorien bareboatcerteparti.¹⁶⁷ Begrunnelsen var at en managementavtale med samtlige driftsfunksjoner kunne minne om et bareboatcerteparti ved at eieren har en «meget avledet tilknytning til skipets daglige drift.»¹⁶⁸ Videre har Møllmann og Ulfbeck pekt på spørsmålet om hvorvidt et managementselskap kan få rederstatus hvis selskapet ikke – uttrykkelig ifølge avtalen – opptrer som fullmektig for rederen, og at dette spørsmålet ikke har vært gjenstand for prøving i domstolene.¹⁶⁹ Møllmann og Ulfbeck vil ikke utelukke at en managementavtale kan overlate så stor del av rådigheten over skipet, at manager kan få status som reder.¹⁷⁰ Under skal jeg vise at det vil være nokså upraktisk at et managementselskap blir reder som følge av at partene ikke har regulert fullmaktsforholdet skriftlig.

I tråd med utgangspunktene for ansvarssubjektet vil man måtte bedømme hvem som har besittelsen og rådigheten over skipet etter realitetene i virksomheten. Da vil ikke manglende skriftlig regulering av et fullmaktsforhold være avgjørende. En annen sak er at det kan argumenteres for at partene gjennom konkludent atferd har kommet til enighet om et fullmaktsforhold eller ikke. Det sentrale er imidlertid at en skriftlig regulering av fullmaktsforholdet eller mangelen på slik regulering ikke behøver å være avgjørende for rederspørsmålet, fordi ansvarssubjektet knytter seg til realitetene i virksomheten. Antageligvis er Møllmann og Ulfbecks poeng at managementavtaler normalt fører til at andre rettssubjekter får en sentral rolle i skipets drift, mens eieren kan ha en avledet rolle i virksomheten. Dette var også Bales poeng over. Da kan man få inntrykk av at managementselskapet ikke er en oppdragstaker i virksomheten.¹⁷¹

Hvorvidt et managementselskap er en oppdragstaker eller reder i et slikt tilfelle må til syvende og sist bli gjenstand for en konkret vurdering. Normalt vil vederlagsmodellen og instruksjonsforholdene kunne gi veiledning i denne vurderingen.¹⁷² Vanligvis trekker det i retning av et fullmaktsforhold hvis managementselskapet mottar et fast vederlag for tjenestene, og som er uavhengig av skipets drift og inntjening. Dette vil i så fall illustrere at driften ikke utføres for managementselskapets regning og risiko. Videre vil instruksjonsmyndighet over managementselskapet normalt illustrere at managementselskapet ikke har besittelsen og rådigheten over skipet, men opptrer på vegne av et annet rettssubjekt.

Møllmann og Ulfbeck pekte på at et parallelt spørsmål med deres eksempel ble behandlet i HR-2017-331-A *Server*.¹⁷³ Denne dommen inneholder prinsipielle uttalelser om eierforhold som kan yte et bidrag til diskusjonen om et managementselskap kan bli reder i sjøloven § 151. Bakgrunnen for saken var at lasteskipet MV *Server* grunnstøtte og deler av skipet sank. Det ble iverksatt en statlig

¹⁶⁷ Bale (1991) s. 520.

¹⁶⁸ Bale (1991) s. 520.

¹⁶⁹ Møllmann og Ulfbeck (2017) s. 106.

¹⁷⁰ Møllmann og Ulfbeck (2017) s. 106.

¹⁷¹ Se også Selvig (1968) «Answarets subjekt er derfor den som generelt sett fremtrer som leder av den virksomhet som drives.», jf. s. 20.

¹⁷² Berdal og Berg (1987) s. 41–42 og Bale (1991) s. 520.

¹⁷³ Møllmann og Ulfbeck (2017) s. 106.

forurensningsaksjon etter at skipets bunkersolje og andre oljeprodukter rant ut fra tankene. Saken gjaldt flere spørsmål om opprydningen etter skipshavariet, men i vår sammenheng er det spørsmålet om vrakfjerningspålegget kunne rettes mot skipets managementselskap som er av interesse.¹⁷⁴ Hjemmelen for vrakfjerningspålegget var forurensningsloven § 37. Etter bestemmelsens første ledd kunne kommunen pålegge «den som har etterlatt, tømt eller oppbevart avfall i strid med § 28» å fjerne avfallet. Etter annet ledd kunne forurensningsmyndigheten gi pålegg om opprydning av fjerning til den som var eier av skip da det ble etterlatt i strid med § 28, eller den som var eier da pålegget ble gitt. Høyesteretts gjennomgang av lovhistorikk og utviklingstrekk viste at skip på domstidspunktet ville være omfattet av avfallsbegrepet i første ledd, men at dette ikke var tilfellet da vedtaket ble fattet i 2012.¹⁷⁵ Det innebar at pliktsubjektet måtte bli vurdert etter annet ledd, og det avgjørende var da om managementselskapet falt inn under eierbegrepet i forurensningsloven § 37 annet ledd.

Høyesteretts slutning fra ordlyden var at «eier» ikke var avgrenset til registrert eier, slik at reell eier var omfattet hvis dette var en annen.¹⁷⁶ Høyesterett fant støtte for denne slutningen gjennom en kontekstuell tolkning av den parallelle regelen i dagjeldende havne- og farvannsloven av 2009 § 35 om fjerning av vrak, der pliktsubjektet var angitt som «registrert eier eller eier».¹⁷⁷ Managementselskapet Dalnave var ikke registrert eier, men hvorvidt managementselskapet var reell eier uttalte Høyesterett:

«Det fremgår av lagmannsrettens dom og av den forklaringen fra Alki-
viadis Sficas som redersiden har fremlagt for Høyesterett, at forholdet
mellom Dalnave [manager] og Avena [registrert eier] var preget av mang-
lende formaliteter i en grad som er egnet til å forbause. Noe avhengig av
hva man legger i forklaringen, kan den i kombinasjon med management-
avtalen åpne for å betrakte Dalnave som reell eier. Men jeg kan ikke se
at staten egentlig har anført dette, og lagmannsretten har nøydt seg med å
konstatere at Dalnave må regnes som eier i kraft av managementavtalens
overføring av eierbeføyelser.»¹⁷⁸

Til tross for Høyesteretts påpekning om at managementselskapet kunne betraktes som den reelle eier ble dette ikke lagt til grunn i saken, og Høyesterett konkluderte med at vrakfjerningspålegget ikke kunne rettes mot managementselskapet Dalnave. Selv om det ikke kan utelukkes at særlige hensyn gjør seg gjeldende ved lovtolkning av forurensningsloven, som ikke umiddelbart kan overføres til forståelsen av ansvarssubjektet i sjøloven § 151, kan synspunktene om eierforholdene ha overføringsverdi til spørsmålet om et managementselskap kan bli reder. Det prinsipielle ved dommen er at Høyesterett åpner for at managementselskapet kunne anses som reell eier av skipet, til tross for at et annet selskap var registrert eier. Lignende synspunkt var fremme i *Navion Hispania*, der den reelle eieren av skipet var reder i stedet for den registrerte eieren. På denne bakgrunn kan vi se for oss et eksempel der den registrerte eieren setter ut hele virksomheten til et managementselskap. Forutsatt at managementselskapet regnes som den reelle eieren, som Høyesterett åpner for i *Server*, kan det ikke utelukkes at managementselskapet kan være reder i kraft av å være skipets reelle eier.

Spørsmålet videre er i hvilke tilfeller et managementselskap kan være skipets reelle eier. I *Server* pekte Høyesterett på at saken gjaldt en «meget omfattende managementavtale», men likevel ikke «ut over hva som med rimelighet kan følge

¹⁷⁴ *Server* avs. 102 flg.

¹⁷⁵ *Server* avs. 109

¹⁷⁶ *Server* avs. 112.

¹⁷⁷ *Server* avs. 112.

¹⁷⁸ *Server* avs. 117.

av en managementavtale.»¹⁷⁹ I tillegg var forholdet mellom registrert eier og managementselskapet preget av «manglende formaliteter i en grad som er egnet til å forbause.»¹⁸⁰ Det er noe uklart om de «manglende formaliteter» er en henvisning til at managementavtalen delvis manglet regulering av forholdet mellom partene eller om realitetene i virksomheten ikke gjenspeilet avtalen, eller en kombinasjon av begge. Beskrivelsen av at de manglende formalitetene var «egnet til å forbause» kan i alle tilfeller tas til inntekt for at organiseringen var uoversiktlig, og at Høyesterett ønsket å kritisere organiseringen av virksomheten. Den sentrale slutningen fra dommen synes å være at man ikke kan utelukke at et managementselskap er den reelle eieren av skipet dersom virksomheten er organisert på en uoversiktlig måte. Beslektet med slutningen fra *Server*-dommen fremhevet Bale at det kan være en sterk finansiell tilknytning mellom managementselskapet og eierselskapet, noe som muligens kan være tilfellet der forholdet mellom partene er preget av manglende formaliteter. Dette kan medføre at den «økonomiske organiseringen av virksomheten betraktes som et praktisk arrangement, og ikke helt og holdent som et reelt oppdragsforhold.»¹⁸¹ I denne sammenheng er altså synspunktet at oppdragsforholdet må betegnes som *pro forma*.¹⁸²

Oppsummert kan det ikke utelukkes at et managementselskap anses som reell eier av skipet og reder selv om skipet er registrert på et annet selskap. Dette kan særlig være aktuelt ved uryddige konsernforhold med manglende formaliteter og tett tilknyttede økonomiske interesser.¹⁸³

De foregående kapitler har vist at managementselskaper fører til en oppsplitting av rederivirksomheten. Samtidig vil managementselskaper i utgangspunktet inngå i rederens hjelperkrets i sjøloven § 151. Rederspørsmålet blir altså ikke nødvendigvis tvilsomt av den grunn. Oppsplitting av virksomheten kan likevel føre til at managementselskaper blir selvstendige pliktsubjekter i annen lovgivning. Dette skal jeg se nærmere på like under.

3.3.4 Betydningen av at manager er pliktsubjekt i annen lovgivning

3.3.4.1 Introduksjon

I kapitlene under skal vi se at selv om en manager inngår i rederens hjelperkrets i sjøloven § 151, kan manager være et selvstendig pliktsubjekt i annen lovgivning. Det innebærer blant annet at et managementselskap kan være et «rederi» etter skipssikkerhetsloven. Videre skal jeg se nærmere på arbeidsgiverbegrepet, som tradisjonelt var et viktig kjennetegn eller kriterium for rederen, men som ikke nødvendigvis er det i dag.

3.3.4.2 Pliktsubjektet i skipssikkerhetsloven

Dette kapitlet skal drøfte sammenhengen mellom pliktsubjektet i skipssikkerhetsloven (rederiet) og ansvarssubjektet i sjøloven § 151 (rederen), og betydningen av managementselskaper i denne sammenhengen. Formålet med fremstillingen er å belyse at rederbegrepet i sjøloven § 151 og rederibegrepet i skipssikkerhetsloven er utformet etter forskjellige kriterier og ivaretar forskjellige hensyn, som igjen betyr at rederiet i skipssikkerhetsloven ikke nødvendigvis er reder i sjøloven *vice versa*.

Skipssikkerhet er intet nytt fenomen og har en sentral plass i den daglige rederivirksomheten. Nasjonalt ble sjødyktighetsloven vedtatt i 1903 som følge av et uakseptabelt høyt antall skipsforlis med tap av menneskeliv, og loven har blitt

¹⁷⁹ *Server* avs. 116.

¹⁸⁰ *Server* avs. 117.

¹⁸¹ Bale (1991) s. 526.

¹⁸² Som har en parallell til hvordan den reelle eieren var reder i *Navion Hispania* i stedet for den registrerte eieren.

¹⁸³ Konsernforhold var blant annet tilfellet i *Server*, se avs. 5.

revidert en rekke ganger i etterkant.¹⁸⁴ I tillegg er skipssikkerheten ivaretatt gjennom et omfattende internasjonalt regelverk. De viktigste regelverkene springer ut av International Maritime Organization (IMO), International Labour Organization (ILO) og EU.¹⁸⁵

I 2007 ble skipssikkerhetsloven vedtatt og samlet de fleste regler om skipssikkerhet i én og samme lov, i motsetning til reglenes fragmentariske karakter tidligere.¹⁸⁶ Skipssikkerhetsloven skal «trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring», jf. § 1. Loven gjelder for norske og utenlandske skip, med visse størrelses- og formålsavgrensninger. Overordnet oppstiller loven blant annet regler om teknisk og operativ sikkerhet (kapittel 3), arbeidsmiljø og personlig sikkerhet (kapittel 4) og miljøisikkerhet (kapittel 5).

Skipssikkerhetsloven er utformet som en rammelov med overordnede normer, som er supplert av en rekke forskriftshjemler til detaljkrav. Lovens bærebjelke er den såkalte ISM-koden (International Safety Management Code) som ble vedtatt av IMO i 1993 og innlemmet i The Safety of Life at Sea Convention (SOLAS) fra 1974.¹⁸⁷ Kjernen i ISM-koden er funksjonskrav til sikkerhetsstyringssystemer, herunder å utvikle, gjennomføre og vedlikeholde et sikkerhetsstyringssystem.¹⁸⁸ I sin tid var ISM-koden en nyvinning ettersom den sørget for et helhetlig samspill mellom skipet, dets eiere og samspillet mellom mennesker, teknikk og organisasjon.¹⁸⁹

Det offentligrettslige pliktsubjektet i skipssikkerhetsloven – rederiet – er legaldefinert i lovens § 4. Første ledd lyder:

«Med rederiet menes den som i det sikkerhetsstyringssertifikatet som skipet skal ha etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 7, jf. § 5 i denne loven, er opplyst å være driftsansvarlig selskap.»

Rederiet er altså den som er opplyst å være driftsansvarlig selskap i skipets sikkerhetsstyringssertifikat. Det driftsansvarlige selskap er omtalt som ISM-ansvarlig i skipsregistrene. Annet og tredje ledd inneholder supplerende regler, for eksempel der det ikke gjelder krav om sikkerhetsstyringssertifikat eller sikkerhetsstyringssertifikatet er trukket tilbake. I disse tilfellene er pliktsubjektet skipets eier. Lovens system medfører at det ikke hersker tvil om hvem som er lovens pliktsubjekt, som også var formålet med definisjonen.¹⁹⁰ Allerede på dette punktet ser vi at skipssikkerhetslovens rederibegrep følger fastere kriterier enn rederibegrepet i sjøloven § 151.

Definisjonen av rederiet er utformet etter mønster fra ISM-kodens definisjon av «Company» eller den norske oversettelsen «Selskap».¹⁹¹ I ISM-koden er Selskap definert som «skipets eier, eller enhver annen organisasjon eller person, f.eks. reder eller totalbefrakter, som har overtatt ansvaret for driften av skipet fra eieren, og som ved overtakelse av ansvaret har samtykket i å overta alle plikter og alt ansvar som normen pålegger.»¹⁹² ISM-koden forutsetter altså at skipets eier er

¹⁸⁴ Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) s. 8.

¹⁸⁵ NOU 2005: 14 kapittel 4 og Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) kapittel 4 gir en oversikt over de viktigste regelverkene.

¹⁸⁶ Det finnes fortsatt regler om skipssikkerhet i andre lover enn skipssikkerhetsloven, for eksempel sjøloven, skipsarbeidsloven og havne- og farvannsloven, se nærmere om dette i Simonsen (2022) s. 18–19.

¹⁸⁷ ISM-koden er gjennomført ved forskrifts form, se FOR-2014-09-05-1191.

¹⁸⁸ Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) s. 29.

¹⁸⁹ Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) s. 29.

¹⁹⁰ Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) s. 46.

¹⁹¹ Se ISM-koden punkt 1.1.2 og Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) s. 46. Bakgrunnen for at skipssikkerhetslovens pliktsubjekt er rederiet fremfor «selskap» skyldes rederibegrepets lange tradisjoner, jf. Simonsen (2022) s. 75.

¹⁹² ISM-koden punkt 1.1.2.

pliktsubjektet, men at en annen kan samtykke til overtakelse av ansvaret. Den samme adgangen for eieren til å overføre ansvaret følger av skipssikkerhetsloven § 5, som presiserer at eieren må opplyse om navnet på det driftsansvarlige selskap og andre nødvendige opplysninger dersom ansvaret overlates til en annen.¹⁹³

I Nærings- og fiskeridepartementets omtale av bareboatcertepartiet (kapittel 3.2.2) la departementet til grunn at bareboatcertepartiet medfører at bareboatbefrakter blir «reder» (rederiet) i skipssikkerhetslovens forstand. Denne uttalelsen er nok i overkant bastant ettersom de privatrettslige virkningene av avtalen, heriblant at bareboatbefrakter blir reder i sjøloven § 151, ikke automatisk medfører en offentligrettslig endring av pliktsubjektet i skipssikkerhetsloven. Eieren må aktivt sende inn opplysninger for at en annen skal anses som rederiet (driftsansvarlig selskap), jf. § 4 annet ledd, jf. § 5.

Som nevnt i kapittel 3.3.2 om managementavtaler er det vanlig at eieren eller en bareboatbefrakter overlater ansvaret etter skipssikkerhetsloven til et konserninternt eller et eksternt driftsselskap gjennom inngåelse av managementavtaler. Det konserninterne eller eksterne driftsselskapet vil inngå i rederens hjelperkrets i sjøloven § 151, men samtidig være pliktsubjektet (rederiet) i skipssikkerhetsloven, forutsatt at opplysninger er sendt inn fra eieren og det står oppført i skipets sikkerhetsstyringssertifikat.¹⁹⁴ Til tross for at managementselskapet ikke er eksponert for et rederansvar i sjøloven § 151, vil altså selskapet være adressat for tilsyn, forvaltningstiltak og administrative sanksjoner i henhold til skipssikkerhetslovens bestemmelser.¹⁹⁵ Dessuten kan managementselskapet pådra seg alminnelig culpaansvar, i tillegg til arbeidsgiveransvar for egne arbeidstakere.

Som vist over er mangamentselskapet et selvstendig pliktsubjekt i skipssikkerhetsloven, fordi ansvarssubjektet i sjøloven § 151 – rederen – har et annet meningsinnhold og følger andre kriterier enn «rederiet» i skipssikkerhetsloven § 4. Forskjellen i meningsinnhold skyldes at ansvarssubjektet i sjøloven § 151 og pliktsubjektet i skipssikkerhetsloven ivaretar forskjellige hensyn: Der sjøloven plasserer et ansvar etter at det er voldt skade under arbeid i skipets tjeneste, skal skipssikkerhetsloven ivareta presserende samfunnsinteresser hvor lovens plikter er rettet mot skipets daglige drift, for eksempel at skipet er lastet og ballastet på en sikker måte eller at navigeringen og bemanningen av skipet er forsvarlig. I sistnevnte tilfeller er det ikke rom for tvil om pliktsubjektet på liknende måte som det kan være tvil om ansvarssubjektet i sjøloven § 151.

Fellesnevneren mellom «rederibegrepet» og «rederbegrepet» i de to lovene er imidlertid at skipets eier fungerer som et utgangspunkt. Utgangspunktet kan imidlertid forrykkes om en annen har besittelse og rådighet over skipet etter sjøloven § 151, eller en annen har samtykket til å overta ansvaret og opplysninger er sendt inn etter skipssikkerhetslovens § 4 annet ledd, jf. § 5.

Oppsummert har vi sett at skipssikkerhetslovens rederibegrep følger andre kriterier og ivaretar andre hensyn enn det tradisjonelle rederbegrepet i sjøloven. Et annet spørsmål er om sjøloven følger egen tolkningstradisjon i de få sammenhengene ordlyden «rederiet» er valgt i stedet for ordlyden «reder». Et eksempel på dette er sjøloven § 475 første ledd om meldeplikt: «Skipsføreren eller rederiet skal straks gi den myndighet Kongen bestemmer melding om sjøulykke.» I denne sammenheng vil spørsmålet være om det er «rederiet» i skipssikkerhetslovens forstand eller «rederen» etter sjølovens tradisjonelle forståelse som har meldeplikten. Jeg finner ikke grunn til å gå nærmere inn på dette tolkningsspørsmålet, eller

¹⁹³ Opplysningene sendes til Sjøfartsdirektoratet.

¹⁹⁴ Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) s. 109.

¹⁹⁵ Straffansvar i kapittel 10 knyttes til den som handler på vegne av rederiet eller andre fysiske personer, som skipsfører eller andre som utfører arbeid om bord.

andre regler i sjøloven der «rederiet» er valgt i stedet for «rederen», fordi reglene ikke nødvendigvis belyser avhandlingens tema.¹⁹⁶

3.3.4.3 Pliktsubjektene i skipsarbeidsloven

I kapittelet over så vi at skipssikkerhetslovens rederibegrep følger andre kriterier enn sjølovens rederbegrep, og at dette kan medføre at managementselskaper er rederier i skipsikkerhetslovens forstand. På tilsvarende måte skal se vi at managementselskaper kan være pliktsubjekter i skipsarbeidsloven uten at det behøver å ha betydning for ansvarssubjektet i sjøloven § 151.

Den tradisjonelle reder eide skipet og utførte alle driftsfunksjonene på egen hånd. Dette innebar at rederen i sjøloven § 151 ofte var besetningens arbeidsgiver.¹⁹⁷ Sammenfallet mellom rederstillingen og arbeidsgiverstillingen har i en årrekke medført at arbeidsgiverstillingen har hatt en sentral plass for ansvarssubjektet i sjøloven § 151. Til illustrasjon er Blom oppmerksom på at det kan oppstå tvil om hvem som er reder og uttaler blant annet at de «mest vésentliga kriterierna är att rederen skall vara den som är arbeidsgivare i förhållande til befållhavere och besättning [...]».¹⁹⁸ I det følgende skal jeg vise at sammenfallet mellom rederstillingen og arbeidsgiverstillingen ikke er like vanlig i dag, men at oppsplittingen ikke behøver å ha betydning for hvem som er reder i sjøloven § 151.

Skipsarbeidsloven av 2013 skal blant annet «sikre trygge ansettelsesforhold og likebehandling i arbeidslivet til sjøs» og «sammen med skipssikkerhetsloven å sikre et arbeidsmiljø som gir grunnlag for en helsefremmende og meningsfylt arbeidssituasjon og full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, [...]», jf. § 1 bokstav a og b. Loven får anvendelse for arbeidstaker som har sitt arbeid om bord på norsk skip, jf. § 1-2 første ledd.

I likhet med arbeidsmiljøloven regulerer skipsarbeidsloven arbeidsrettslige rettigheter og plikter. Begrunnelsen for innføringen av skipsarbeidsloven i 2013 var at den tidligere sjømannsloven av 1975 ikke hadde vært gjenstand for en full revisjon med tanke på sjøfolks arbeidsrettslige vern.¹⁹⁹ Det arbeidsrettslige vernet for arbeidstakere ble særlig styrket ved vedtakelsen av arbeidsmiljøloven i 2005. Et av hovedhensynene bak vedtakelsen av skipsarbeidsloven i 2013 var, så langt det lot seg gjøre, å bringe sjøfolks rettigheter til samme nivå. Samtidig var det nødvendig med en særlov med tilstrekkelig fleksibilitet og tilpasninger til skipsfartsnæringens og fiskerinæringens behov.²⁰⁰ I det følgende skal jeg se nærmere på utformingen av lovens primære pliktsubjekt, arbeidsgiveren, i tillegg til å vise at «rederiet» er lovens sekundære pliktsubjekt.

Skipsarbeidsloven har i utgangspunktet to pliktsubjekter: Arbeidsgiveren er lovens primære pliktsubjekt og er «den som har ansatt arbeidstaker om bord på skip.», jf. § 2-1.²⁰¹ I likhet med arbeidsmiljøloven § 1-8 annet ledd, er skipsarbeidslovens ordlyd en henvisning til rettssubjektet som er part i ansettelsesavtalen.²⁰² Rederiet er lovens sekundære pliktsubjekt og er «den som i henhold til skipssikkerhetsloven § 4 er å anse som rederi», jf. § 2-3 første ledd. Vi ser altså at rederiet (driftsansvarlig selskap) har sekundære plikter etter skipsarbeidsloven dersom dette selskapet skulle være en annen enn arbeidsgiveren. De sekundære

¹⁹⁶ For eksempel §§ 477 annet ledd og 484 første ledd. Jeg ser i denne sammenheng bort fra reglene om partrederi i sjøloven kapittel 5.

¹⁹⁷ Se for eksempel Klæstad (1920) s. 208, Brækhus (1954) s. 33 og Blom (1985) s. 33.

¹⁹⁸ Blom (1985) s. 33. Blom fremhever riktignok også at rederen har det ytterste ansvaret for skipets nautiske ledelse, som jeg kommer tilbake til i kapittel 4.

¹⁹⁹ Lov av 30. mai 1975 nr. 18 Sjømannsloven.

²⁰⁰ Prop. L 115 (2012–2013) s. 8.

²⁰¹ Delt arbeidsgiveransvar kan foranledige spørsmål om flere arbeidsgivere, som jeg kommer til under.

²⁰² Prop. 115 L (2012–2013) s. 186. Hva som utgjør en arbeidsavtale skal bedømmes på samme måte i skipsarbeidsloven som i arbeidsmiljøloven, men behandles ikke videre her.

pliktene innebærer blant annet «å påse» at lovens bestemmelser blir overholdt, i motsetning til «å sørge for» at de blir overholdt, som påhviler arbeidsgiveren, jf. §§ 2-2 og 2-4. I tillegg svarer rederiet blant annet solidarisk med arbeidsgiveren for arbeidstakerens lønn, jf. § 2-4. Under skal jeg se nærmere på besetningens arbeidsgiver i den moderne rederivirksomheten og vise sammenhengen til managementavtaler.

I forarbeidene til skipsarbeidsloven har Nærings- og handelsdepartementet en gjennomgang av ansettelsesordninger i rederivirksomheten.²⁰³ Departementet skiller mellom innenriksfart, utenriksfart, herunder servicefartøyer (tjenestefartøyer) på norsk sokkel og fiskeri. For avhandlingens formål om å illustrere arbeidsgiverstillingen er det tilstrekkelig å begrense fremstillingen til innenriks- og utenriksfarten.

I *innenriksfarten* er skipene registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og driver typisk med gods- eller passasjertransport, i tillegg til tjenester med spesialfartøyer (tjenestefartøyer). Om organiseringen uttaler departementet følgende: «I disse rederiene, som i det alt vesentligste er organisert som aksjeselskaper, er det rederiet som er arbeidsgiver (dvs. det skipseiende selskapet). Rederiene benytter ikke underentreprenører med egne ansatte på skipene.»²⁰⁴

Essensen i departementets beskrivelse er at innenriksfarten ikke er preget av omfattende oppsplitting fra det skipseiende selskapet. Det er likevel grunn til å presisere og moderere departementets beskrivelse. For det første er det grunn til å presisere at det rettssubjektet departementet omtaler som «rederiet» ikke behøver å være det skipseiende selskapet. Etter skipsarbeidsloven er «rederiet» det driftsansvarlige selskap, jf. skipsarbeidsloven § 2-3 første ledd, som henviser til skipsikkerhetsloven § 4. Riktignok vil skipets eier i utgangspunktet være «rederiet», men det behøver ikke å være tilfellet. Rene skipseiende foretak uten funksjoner i skipets drift er vanlig også i innenriksfarten.

For det andre legger departementet nokså kategorisk til grunn at det skipseiende selskap vil være arbeidsgiveren til besetningen, og at det ikke benyttes underentreprenører med egne ansatte på skipene. Det er uklart om departementet mener «underentreprenører» mener eksterne oppdragsgivere eller om departementet mener at det ikke finnes konserninterne bemanningsselskaper i innenriksfarten. Jeg finner grunn til å presisere at konserninterne bemanningsselskaper er praktisk forekommende i innenriksfarten. Det vil si at besetningen ikke alltid er ansatt i det skipseiende selskapet slik departementet skriver. Eksempler på dette finner vi i det som i dagligtalen omtales som Hurtigruten og Havila. Disse konsernene opererer blant annet den såkalte kystruteavtalen.²⁰⁵ I Hurtigruten er Hurtigruten Coastal AS statens avtalepart. Dette selskapet leier inn skip på bareboatcertepartier fra ande skipseiende selskaper i konsernet, for eksempel MS Richard With AS, og leier inn besetning fra bemanningsselskapet Hurtigruten Sjø AS.²⁰⁶ Tilsvarende oppdeling med egne bemannings- og eierselskaper er tilfellet for Havilas innenriksfart.²⁰⁷ Eksempelene er imidlertid ikke til hinder for oppsplittingen av virksomheten generelt er mindre i innenriksfarten sammenliknet med utenriksfarten under.

I *utenriksfarten*, inkludert offshore servicefartøyer (tjenestefartøyer) på norsk sokkel, er variasjonsbredden i ansettelsesordningene større. I fullintegreerte rederivirksomheter er det vanlig at landansatte og sjøansatte er ansatt i adskilte selskaper. Som nevnt innledningsvis i kapittel 3.3.2 om managementavtaler skyldes dette

²⁰³ Prop. 115 L (2012–2013) kapittel 3.6.

²⁰⁴ Prop. 115 L (2012–2013) s. 17.

²⁰⁵ Kystruteavtalen (2021–2030) er en avtale om betjening av kystruten mellom Bergen og Kirkenes.

²⁰⁶ Personlig kommunikasjon i samtale med NN i Hurtigruten 18. april 2024.

²⁰⁷ Personlig kommunikasjon i samtale med Bent Martini i Havila 14. juni 2024.

blant annet reglene om foretakspensjon.²⁰⁸ I utenriksfarten er de sjøansatte ofte ansatt i et konserninternt eller eksternt bemanningsselskap (managementselskap). En dekkende beskrivelse av organiseringen i utenriksfarten, heriblant ansettelsesordningene, er gitt av departementet i forarbeidene:

«Eierselskapet overlater normalt operasjonen og driften av skipet til ett av rederiforetakets selskaper, slik at funksjonene er delt slik at et selskap forestår kommersiell drift og et annet selskap teknisk/administrativ drift. Arbeidsgiverfunksjoner kan utøves av et av de nevnte driftsselskapene, men arbeidsgiver kan også være et eget selvstendig selskap som er overlatt arbeidsgiveroppgaver av skipets eier, bareboat-befrakter eller et av driftsselskapene.»²⁰⁹

Beskrivelsene av besetningens typiske arbeidsgiver i sitatet viser at arbeidsgiveren ofte er et konserninternt eller eksternt bemanningsselskap. Som nevnt tidligere kan dette for eksempel avtales gjennom CREWMAN 2009 eller i kombinasjon med flere funksjoner gjennom SHIPMAN 2024. Bemanningsselskapet kan oppfylle tjenesten med egne ansatte eller selv leie inn besetning fra et annet bemanningsselskap. Det innebærer at bemanningsselskapet som er part i managementavtalen ikke behøver å være besetningens formelle arbeidsgiver. I et slikt tilfelle kan det oppstå spørsmål om delt eller felles arbeidsgiveransvar mellom flere aktører, jf. blant annet Rt. 1990 s. 1126 *Wärtsilädommen* etter arbeidsmiljøloven og LG-2018-82121 etter skipsarbeidsloven, selv om et delt arbeidsgiveransvar ikke forelå i noen av dommene. I *Navion Hispania* ble managementselskapet ansvarlig som besetningens arbeidsgiver, fordi selskapet hadde de reelle posisjoner som arbeidsgiver for besetningen. Disse sakene gjaldt alle et spørsmål om delt arbeidsgiveransvar mellom et mor- og datterselskap. Et delt arbeidsgiveransvar må likevel kunne foreligge dersom de reelle arbeidsgiverfunksjoner utøves av et managementselskap utenfor en konsernstruktur. Avgjørende er hvilket rettssubjekt som utøver arbeidsgiverfunksjonene.²¹⁰

Gjennomgangen over viser at sammenfallet mellom reder og arbeidsgiver ikke er like vanlig i dag, særlig i utenriksfarten der bemanningsselskaper (managementselskaper) er vanlig. Dersom arbeidsgiveren er et managementselskap vil dette være uten betydning for ansvarssubjektet i sjøloven § 151, med den begrunnelse at arbeidsgiverstillingen følger andre kriterier enn rederstillingen i sjøloven § 151. Arbeidsgiveren er ikke den som har besittelsen og rådigheten over skipet, selv om besetningen formelt er arbeidstakere for arbeidsgiveren. Derfor vil det være misvisende å si at arbeidsgiverstilling er et viktig kriterium for rederstillingen i dagens oppsplittede rederivirksomhet. I likhet med «rederiet» i skipssikkerhetsloven vil bemanningsselskapet inngå i rederens hjelperkrets i sjøloven § 151. Samtidig vil bemanningsselskaper være et selvstendig pliktsubjekt i skipsarbeidsloven, i tillegg til å være ansvarssubjekt etter arbeidsgiveransvaret etter skadeserstatningsloven § 2-1.

3.3.5 Oppsummering

Kapittel 3.3 har sett nærmere på betydningen av managementavtaler i rederivirksomheten og hvordan oppsplittingen medfører at andre aktører kan bli pliktsubjekter i annen lovgivning enn sjøloven. Fremstillingen har vist at oppsplittingen i utgangspunktet er uten betydning for hvem som er reder i sjøloven § 151. Et managementselskap blir ikke reder ved at selskapet er «rederiet» i skipssikkerhetsloven eller «arbeidsgiveren» for besetningen etter skipsarbeidsloven. Selv om det kan tenkes særlige unntakstilfeller der et managementselskap er reder, vil mana-

²⁰⁸ Prop. 115 L (2012–2013) s. 18.

²⁰⁹ Prop. 115 L (2012–2013) s. 18.

²¹⁰ Johansen og Stueland (2020) s. 107.

gementselskaper som hovedregel inngå i rederens hjelperkrets etter sjøloven § 151.²¹¹

3.4 Oppsummering og videre fremstilling

Inngangen til kapittel 3 var spørsmålet om utgangspunktene for ansvarssubjektet gir uklare svar i en oppsplittet rederivirksomhet, slik en kunne få inntrykk av etter at *Baltic Cable*-saken ble behandlet i tre rettsinstanser. Kapittel 3 har forsøkt å besvare hypotesen om at rederspørsmålet ikke nødvendigvis har blitt mye vanskeligere i en oppsplittet rederivirksomhet. Analysen i kapittel 3.2 og 3.3 har tatt sikte på å vise hvilken oppsplitting som har betydning for ansvarssubjektet og hvilken oppsplitting som er uten betydning. Konklusjonen er at det fortrinnsvis er leieavtaler og rekvisisjon som medfører at en annen enn eieren er reder. I tillegg kan det ikke utelukkes at et managementselskap kan være reder. I denne sammenheng er det ikke managementavtalen som gjør managementselskapet til reder, men andre omstendigheter, for eksempel at managementselskapet er den reelle eieren av skipet og utruker skipet for egen regning og risiko.

Selv om kapittel 3 har tatt sikte på å vise at ansvarssubjektet vil være klart i normaltilfellene, kan det like fullt oppstå tvilstilfeller om hvem som er reder. Som vi skal se under kan det oppstå tilfeller der det er behov for en mer inngående vurdering av flere aktører, fordi utgangspunktene ikke nødvendigvis treffer så godt ved første øyekast på virksomheten. Tvilstilfellene og fremgangsmåten for å løse disse tilfellene er temaet i kapittel 4.

²¹¹ Managementselskapet eller deres ansatte vil ofte være skadevolderen som forårsaker ansvaret rederen ilegges gjennom sjøloven § 151.

4 Operativ ledelse som avgjørende kriterium i tvilstilfeller

4.1 Introduksjon

I kapittel 4 skal jeg vise hvordan det kan oppstå tvilstilfeller om ansvarssubjektet og videre at «operativ ledelse» da vil være det avgjørende kriterium for å løse rederspørsmålet. Når vi først har et avgjørende kriterium er min hypotese at tvilstilfellene ikke skyldes rettslig uklarhet eller vanskelige rettslige avveininger. Derimot er det de faktiske forholdene i virksomheten som vil være hovedårsaken til at rederspørsmålet blir vanskelig å bedømme.²¹²

Som jeg skal vise gjennom et par eksempler i kapittel 4.2, vil tvilstilfeller om ansvarssubjektet gjerne oppstå som en følge av at den faktiske virksomheten er uoversiktlig. Men når den faktiske virksomheten først er kartlagt, vil operativ ledelse av virksomheten være det avgjørende kriterium. Det nærmere rettslige innholdet i operativ ledelse behandles i kapittel 4.3. Etter en kort og foreløpig sammenfatning i kapittel 4.4, skal jeg teste operativ ledelse på to typetilfeller fra rettspraksis i kapittel 4.5. Formålet er å se nærmere på hvordan rederspørsmålet ble satt på spissen og hvordan operativ ledelse ble anvendt i tilfellene. Den samme testen skal jeg gjennomføre på *Baltic Cable*-saken i kapittel 4.6, som er det klareste eksempelet på at vurderingen har blitt foretatt av nordiske domstoler i et sammen-satt aktørbilde.

4.2 Hvordan kan det oppstå tvil om ansvarssubjektet?

For å gi kontekst for den videre fremstillingen, skal jeg i kapittel 4.2 gi noen eksempler på hvordan det kan oppstå tvil om ansvarssubjektet, primært basert på tilfeller i rettspraksis. Eksempelene er ikke ment som en uttømmende fremstilling og kapittelet skal heller ikke ta stilling til hvem som er reder i eksemplene her. Formålet er å skissere det nærmere problemområdet for kapittel 4 – tvilstilfellene.

Til tross for at tvilstilfeller neppe kan angis på en systematisk måte, kan noen eksempler illustrere hvordan rederspørsmålet kan komme på spissen. Som vist i kapittel 3, vil mange av de avtalene som inngås i rederivirksomheten gi et klart ansvarssubjekt. Derimot kan *manglende skriftlige avtaler* eller *manglende formaliteter* etterlate tvil om ulike aktørers roller. Situasjonen kan være at skipet har en registrert eier, men at andre aktører er involvert i virksomheten uten at man umiddelbart kan gjøre sikre slutninger om deres rolle i virksomheten. Manglende skriftlige avtaler var blant annet et tema i *Baltic Cable*-saken, der selskapet Rederij Smith angivelig var arbeidsgiver og driftsansvarlig selskap uten at det forelå skriftlige avtaler som kunne bevise dette.²¹³ Et annet eksempel finner vi i LA-2000-1100. I denne saken var en slepebåt registrert på en privatperson, men slik at et annet selskap disponerte slepebåten uten at det forelå en skriftlig avtale mellom eieren og det andre selskapet. Dette forholdet gjorde at man kunne stille spørsmål ved hvem som var reder.²¹⁴ Endelig var virksomheten i den tidligere omtalte *Server* preget av «manglende formaliteter i en grad som er egnet til å forbause», som etterlot tvil om eierforholdene.²¹⁵ Selv om sistnevnte sak ikke gjaldt rederansvar etter sjøloven § 151, er problematikken om reelle eierforhold overførbart til hvordan ansvarssubjektet kan være tvilsomt for et rederansvar.²¹⁶ Selv om realitetene

²¹² At tvilen er en følge av faktisk uklarhet gjør ikke spørsmålet om hvem som er reder mindre presserende for skadelidte.

²¹³ *Baltic Cable* avs. 41 og 43.

²¹⁴ Jeg kommer tilbake til saken i kapittel 4.5.

²¹⁵ *Server* avs. 117.

²¹⁶ Blant annet illustrert ved *Navion Hispania*.

i virksomheten er avgjørende for rederstillingen, kan altså manglende skriftlige avtaler eller manglende formaliteter foranledige tvil om ansvarssubjektet, fordi det kan være vanskeligere å identifisere utgangspunktene for ansvarssubjektet.

Beslektet med eksemplene over kan *avvik mellom avtalt driftsstruktur og de reelle forhold* føre til at det må foretas en nærmere vurdering av ansvarssubjektet. Det innebærer at den faktiske virksomheten helt eller delvis ikke gjenspeiler det som er avtalt mellom ulike aktører. Der avtalen og de reelle forholdene sammenfaller, er vi fort inne i et normalt tilfelle som drøftet i kapittel 3. Om det foreligger en leieavtale vil leietakeren normalt være rederen. En managementavtale vil normalt ikke gjøre managementselskapet til rederen av skipet, fordi managementselskaper er en oppdragstaker for rederen. Den grunnleggende forutsetningen for disse tilfellene er at avtalene gjenspeiler realitetene. Dersom virkeligheten helt eller delvis avviker fra det avtalte, kan det være nødvendig å foreta en nærmere vurdering av ansvarssubjektet. *Navion Hispania* er et eksempel på avvik mellom avtalt driftsstruktur og de reelle forhold. Som vist i kapittel 3.3.2 forelå det et bareboatcerteparti mellom den registrerte eieren og et annet selskap. Realitetene i partenes avtalekonstruksjon utgjorde imidlertid en salgssavtale mellom registrert eier og det andre selskapet. På denne måten var de reelle eierforholdene ikke synlige for skadelidte, og dette gjorde det vanskeligere å identifisere ansvarssubjektet.

Videre finnes det eksempler på at funksjonsfordelingen mellom to aktører ligger i *grenselandet mellom tidsbefraktning og leie*.²¹⁷ Tilfellet kjennetegnes av at funksjonsfordelingen hverken samsvarer med en tradisjonell tidsbefraktningsavtale eller en leieavtale.²¹⁸ I et vanlig tidsbefraktningsforhold er det tidsbortfrakteren som bemanner og utruster skipet, og det samme gjelder for leietakeren i et leieforhold. Grenselandet mellom tidsbefraktning og leie kjennetegnes altså av at skipets utrustning og bemanning er delt mellom partene.²¹⁹

Et tilfelle i grenselandet mellom tidsbefraktning og leie kan for eksempel oppstå der eieren har betinget seg adgangen til å bemanne skipet med kaptein, og den andre parten bemanner skipet med øvrig besetning.²²⁰ Videre kan tilfellet være at partene har tatt utgangspunkt i et standardisert tids- eller bareboatcerteparti, men foretatt så store endringer i standardteksten at funksjonsfordelingen ligger langt fra standardløsningen. Situasjonen minner om det som var tilfellet i ND 2012 s. 394 fra Danmarks Højesteret.²²¹ I denne saken tok partene utgangspunkt i et tidscerteparti (BALTIME 1939), men gjorde store endringer i standardteksten. Grenselandet mellom tidsbefraktning og leie kan også ses i sammenheng med at to medkontrahenter inngår en alminnelig tidsbefraktnings- eller leieavtale, men at realitetene senere endrer seg, slik jeg påpekte over.²²²

Selv om eksemplene over ikke er en uttømmende fremstilling av hvordan det kan oppstå tvil om hvem som er reder, er fellestrekket at de fleste tilfellene knytter seg til en uoversiktlig virksomhet.²²³ I en uoversiktlig rederivirksomhet kan det være vanskeligere for skadelidte å få oversikt over ulike aktørers roller, som igjen kan gjøre det vanskelig å identifisere utgangspunktene for ansvarssubjektet. For

²¹⁷ Grenselandet mellom tidsbefraktning og leie kan også ha betydning i andre sammenhenger, se for eksempel TOSLO-2012-100116, som gjaldt et skatterettslig spørsmål om gyldigheten av en ligning. I denne saken var den sjørettslige grensedragningen mellom et tidscerteparti og et bareboatcerteparti et tema. Den sjørettslige grensedragningen var imidlertid ikke av avgjørende betydning i skatterettslig sammenheng.

²¹⁸ Sml. kapittel 3.2.2 og 3.2.4 ovenfor.

²¹⁹ Problemstillingen er blant annet fremhevet i Lødrup (1966) s. 458 og Berdal og Berg (1987) s. 25.

²²⁰ Situasjonen er blant annet fremhevet av Wetterstein (2004) s. 36.

²²¹ Jeg kommer tilbake til dommen i kapittel 4.5.

²²² Situasjonen er belyst av Scandinavian Star Task Force (2024) s. 89–90, der både en tidsbortfrakter og tidsbefrakter bemannet skipet Scandinavian Star.

²²³ Men som jeg skal komme tilbake til i kapittel 4.6 i relasjon til *Baltic Cable*-saken, innebærer manglende oversikt ikke automatisk at det er rettslig tvil om hvem som er ansvarssubjekt under § 151.

disse tilfellene skal jeg i kapittel 4 forsøke å belyse at operativ ledelse av virksomheten vil være det sentrale kriterium.

4.3 Nærmere om samlebegrepet operativ ledelse

4.3.1 Introduksjon

Kapittel 4.3 gjelder samlebegrepet operativ ledelse, som vil være et avgjørende kriterium i tvilstilfeller om ansvarssubjekt. Først skal jeg gi en oversikt over samlebegrepet operativ ledelse, i tillegg til noen avklaringer opp mot annen begrepsbruk i kapittel 4.3.2. Etter oversikten kommer jeg tilbake til detaljene i kapittel 4.3.3 og 4.3.4. Avslutningsvis vil jeg i kapittel 4.3.5 gjøre en særskilt undersøkelse av hvorvidt det kan være en sammenheng mellom den operative ledelse og rederens ansvarsforsikring i sjøloven § 182 a.

4.3.2 Oversikt og begrepsavklaring

I dette kapitlet skal jeg gi en oversikt over hvordan samlebegrepet operativ ledelse ble introdusert i juridisk teori og hvordan begrepet er videreført i *Baltic Cable*-saken. I tillegg finner jeg grunn til å avklare operativ ledelse mot begrepet nautisk ledelse. Bakgrunnen er at selv om rettskildebildet er slik at visse kriterier synes å være avgjørende ved bedømmelsen av ansvarssubjektet, er begrepsbruken noe varierende

Operativ ledelse ble introdusert av Selvig i 1968.²²⁴ Jeg finner likevel grunn til å ta et skritt tilbake til Brækhus, fordi Selvig bygget på Brækhus og Lødrups analyser.²²⁵ Ved Brækhus' analyser av hvem som var reder i tilfeller av rekvisisjon, leie og befraktning, var slutningen at det er «folkenes arbeidsgiver eller oppdragsgiver som er reder i relasjon til sjøl. § 8.»²²⁶ Brækhus mente det likevel kunne oppstå tvilstilfeller. Dette er bakgrunnen for at Brækhus oppstilte kriteriene under:

At rederen er arbeidsgiver eller oppdragsgiver innebærer i normale tilfeller:

- a) at han har kommando- eller instruksjonsmyndigheten over hjelperne, og
- b) at han er part i arbeidsavtalene, og følgerig den som er ansvarlig overfor arbeidstagerne for lønn o.l., og
- c) at han også endelig skal belastes med utgiftene til lønn o.l.²²⁷

I de *typiske tilfellene* var disse momentene samlet hos ett rettssubjekt, og da ville det heller ikke være tvil om hvem som var reder. I de *atypiske tilfellene* – tvilstilfellene – var momentene delt mellom flere rettssubjekter. Brækhus illustrerte en oppdeling på følgende måte:

«I de atypiske tilfellene er disse [momentene] forskjellige sider ved arbeidsgiverstillingen ikke samlet hos en og samme person. Teoretisk kan det tenkes at A har kommandomyndigheten, at B er folkenes medkontra-hent og lønnsdebitor, mens C i siste omgang skal bære lønnsutgiftene. Hvem er reder?»²²⁸

²²⁴ Selvig (1968) s. 27. Senere gjentatt av Bale (1991) s. 575.

²²⁵ Selvig (1968) s. 27, med videre henvisninger til Brækhus (1954) s. 33–35 og Lødrup (1966) s. 448–455. Lødrup analyserte luftfartens ansvarssubjekt og trakk paralleller til rederbegrepet i sjøretten, blant annet med henvisninger til Brækhus. Jeg finner ikke grunn til å gå nærmere inn på Lødrups analyse her.

²²⁶ Brækhus (1954) s. 36.

²²⁷ Brækhus (1954) s. 36.

²²⁸ Brækhus (1954) s. 36.

Ved oppsplitting av momentene mellom flere aktører la Brækhus til grunn at kommandomyndigheten var det avgjørende kriterium for hvem som var reder.²²⁹ Om kommandomyndigheten ikke skulle gi et klart svar, la Brækhus til grunn et supplerende moment: «Den avgjørende myndighet, og dermed rederverdigheten, tilkommer normalt den som bærer den økonomiske risikoen ved ekspedisjonen.»²³⁰ I en moderne og oppsplittet rederivirksomhet, der økonomisk risiko kan være spredt mellom flere aktører, kan det imidlertid være vanskelig å få klare svar fra dette avveiningsmomentet.²³¹

Oppsummert: Det Brækhus omtaler som de atypiske tilfellene på 1950-tallet har blitt typiske tilfeller i dag, fordi dagens rederivirksomhet nettopp er oppsplittet. For eksempel er ikke besetningens arbeidsgiver nødvendigvis den som har kommandomyndigheten. Videre ser vi at Brækhus la til grunn *ett* avgjørende kriterium – kommandomyndigheten – for tvilstilfellene.

Selvig bygget videre på Brækhus' analyse. Selvigs utgangspunkt er at eieren i kraft av eierstillingen bærer driftsherreansvaret for virksomheten (rederansvaret), men kan overføre hele eller deler av virksomheten til en annen. I denne konteksten reiser Selvig tre spørsmål for driftsherreansvarets plassering.²³² Selvigs tredje spørsmål knytter seg til «den ansvarsmessige betydning av kontraktsforhold som ikke medfører overføring av den samlede rådighet eller driftsledelse, men som innebærer en funksjonsmessig oppspalting (overføring av en del) av rådigheten eller driftsledelsen over eiendommen eller virksomheten.»²³³ Med utgangspunkt i Brækhus' og Lødrups analyser, sonderer Selvig mellom følgende «driftsherrefunksjoner»:²³⁴

- a) den forretningsmessige ledelse av virksomheten;
- b) den operative ledelsen av virksomheten, herunder normalt: b') ansettelse og avskjedigelse av de personer som skal utføre arbeidet innenfor virksomheten, og b'') kommando- og instruksjonsmyndighet m.h.t. arbeidets utførelse;
- c) ansvar for driftsutgiftene, lønn omkostninger, etc.; og
- d) ansvar for at offentlige forskrifter m.h.t. virksomhetens innretninger eller drift blir fulgt.

Selvigs momentliste gjenspeiler det han betegner som «driftsherrefunksjoner». Selv om rederen i Selvigs analyser omtales som «driftsherren», er ikke alle driftsherrefunksjoner eksklusive for rederen. For eksempel vil flere aktører ha forretningsmessig ledelse av egen virksomhet.²³⁵ Flere aktører kan også være ansvarlige for lønn og omkostninger. På denne måten er ikke «driftsherrefunksjoner» ensbetydende med avgjørende kriterier for rederstillingen, som heller ikke var Selvigs

²²⁹ Brækhus (1954) s. 37.

²³⁰ Brækhus (1954) s. 38. Momentet ble introdusert i forbindelse med fiske- og fangstekspedisjoner på lott-basis der eieren, kaptein og besetning har et interessefellesskap.

²³¹ Se kapittel 2.4 og Møllmann og Ulfbeck (2017) s. 105.

²³² Det første spørsmålet er hvorvidt det i det hele tatt har betydning for eierens ansvarsmessige stilling at hele eller deler av rådigheten, men ikke eiendomsretten, er overdratt. Det andre spørsmålet gjelder betydningen av en tidsbegrenset overføring av rådigheten, Selvig (1968) s. 18 flg. og s. 25 flg.

²³³ Selvig (1968) s. 27

²³⁴ Selvig (1968) s. 27.

²³⁵ I et tidsbefraktningssforhold vil for eksempel både tidsbortfrakter og tidsbefrakter utøve forretningsmessig ledelse på hver sin måte. Tidsbefrakter tilbyr transporttjenester ved å bestemme hvilken last skipet skal ha og hvilke havner skipet skal anløpe i. Samtidig utøver tidsbortfrakter forretningsmessig ledelse gjennom å stille et utrustet skipet til disposisjon for tidsbefrakteren, og ved å følge opp tidsbefrakters seilingsordre. Selv om avtalen fører til en «særlig form for oppspalting av den økonomiske interesse», faller ikke bortfrakters økonomiske interesse bort, se Selvig (1968) s. 28.

formål. I Selvigs analyse er samlebegrepet operativ ledelse det avgjørende kriterium for ansvarssubjektet.

I Selvigs analyse består samlebegrepet operativ ledelse av to momenter: «b¹) ansettelse og avskjedigelse av de personer som skal utføre arbeidet innenfor virksomheten, og b²) kommando- og instruksjonsmyndighet m.h.t. arbeidets utførelse.»²³⁶ På 1960-tallet var det vanlig at momentene var hos samme rettssubjekt. I likhet med Brækhus' analyse var det vanlig at rederen ansatte egen besetning (b¹) og hadde kommandomyndigheten (b²). Selv om momentene normalt sammenfalt, presiserer Selvig at den operative ledelse i praksis utøves gjennom kommandomyndighet over besetningen. Den som utøver kommandomyndigheten får altså normalt driftsherreansvaret (rederansvaret).²³⁷ I likhet med Brækhus er det kommandomyndigheten som til syvende og sist er avgjørende.

Baltic Cable viderefører i all hovedsak begrepsbruken til Selvig, heriblant den «operativa ledningen» (operativ ledelse), i omtalen av rederbegrepet. Det sentrale avsnittet lyder:

«Typiskt för den som är att se som redare är att han eller hon genom att utrusta fartyget också utövar den operativa ledningen. I detta ingår att svara för bemanning av fartyget med befäl och besättning. Därigenom utövar redaren instruktionsrätt över arbetet och har det yttersta ansvaret för fartygets nautiska ledning.»²³⁸

Högsta domstolen legger som Selvig til grunn at den operative ledelse består av to momenter: Bemanning av et skip og instruksjonsrett (kommandomyndighet) over besetningen. Teori og rettspraksis synes altså å være enige om hva operativ ledelse innebærer. Begrepet må riktignok tolkes i lys av dagens virksomhet, som jeg kommer til i kapitlene under.

Derimot har ikke begrepet «nautisk ledelse» et klart definert innhold. Högsta domstolen presiserer nemlig at rederen gjennom kommandomyndigheten har det «yttersta ansvaret för fartygets nautiska ledning.»²³⁹ Begrepet nautisk ledelse benyttes, i likhet med operativ ledelse, som et kriterium for å identifisere rederen i sjøloven § 151. Samtidig har ikke begrepet nødvendigvis et klart definert innhold, i tillegg til at det neppe er like presist som operativ ledelse. Årsaken er at nautisk ledelse normalt er en videre henvisning til den samlede virksomheten. I tillegg finnes det ulike uttryksmåter som jeg skal se nærmere på like under.²⁴⁰

«Nautisk drift» er for eksempel omtalt som selve «rederfunksjonen» og omfatter bemanning og nødvendig utstyr av et skip.²⁴¹ På tilsvarende måte er «nautisk ledelse» omtalt som en samlebetegnelse for de funksjoner som utgjør skipets fysiske drift, der nautisk ledelse består av en rekke underfunksjoner, for eksempel vedlikehold, utrustning, forsikring og bemanning.²⁴² I samme retning, og i kontekst av et tidsbefraktningsforhold, presiserer Falkanger og Bull at begrepet «nautisk ledelse» knytter seg til den som har «hånd om skipet, dets bemanning og utrustning [...]»²⁴³ Poenget i denne sammenheng er at nautisk ledelse utgjør en avgrensning mot kommersiell ledelse som en tidsbefrakter får gjennom et

²³⁶ Selvig (1968) s. 27.

²³⁷ Selvig (1968) s. 27.

²³⁸ *Baltic Cable* avs. 17.

²³⁹ Formuleringen synes å være hentet fra Blom (1985) s. 33.

²⁴⁰ For ordens skyld presiserer jeg at det «nautiske begrep» inngår i ulike sammenhenger i sjøretten, for eksempel om nautiske feil i sjøloven § 276.

²⁴¹ Gombrii (1991) s. 43 og Bale (1991) s. 517.

²⁴² Kirkhusmo (1997) s. 11.

²⁴³ Falkanger og Bull (2016) s. 256. Konteksten er at eieren/bortfrakteren har den nautiske ledelse i et tidsbefraktningsforhold.

tidscerteparti.²⁴⁴ Selv om en tidsbefrakter har en kommersiell ordremyndighet over besetningen, for eksempel om hvilken last skipet skal frakte og hvor lasten skal fraktes, er det opp til bortfrakteren å ta stilling til hvorvidt skipet kan seile til de tidspunkter tidsbefrakteren har angitt.²⁴⁵ Endelig benyttes nautisk drift eller nautisk ledelse fra tid til annen som et viktig kriterium for den som er reder uten at innholdet blir nærmere presisert.²⁴⁶

Fellestrekket er at nautisk drift eller nautisk ledelse i utgangspunktet favner videre enn operativ ledelse av virksomheten, selv om det kan være en delvis overlapp mellom begrepene. Bakgrunnen er at nautisk ledelse knytter seg til flere funksjoner i virksomheten med skipet. Ettersom de enkelte underkategoriene nettopp kan være oppsplittet i dagens rederivirksomhet, er det ikke sikkert at begrepet nautisk ledelse gir så gode svar på hvem som er ansvarssubjektet.

I *Baltic Cable* presiserer Högsta domstolen likevel at kommandomyndigheten medfører det «yttersta ansvaret» for skipets nautiske ledelse. Det er nærliggende å forstå Högsta domstolen dit hen at formuleringen tar høyde for at nautisk ledelse kan være sammensatt, men at den med kommandomyndigheten – rederen – har siste ord, «det yttersta ansvaret», på skipets nautiske ledelse. Rederen har altså den operative ledelse av virksomheten, heriblant kommandomyndighet over besetningen, og på denne måten har rederen siste ord på skipets nautiske håndtering. I dette ligger for eksempel at rederen bestemmer om skipet kan seile, hvorvidt skipet skal gjennomføre vedlikehold eller andre spørsmål som knytter seg til den nautiske håndteringen av skipet. Dette vil i så fall ivareta hensynet til at ansvaret knyttes til den som har styring og innflytelse på skipets skadepotensial.²⁴⁷ Selv om nautisk ledelse er et noe uklart og sammensatt begrep, må kommandomyndighet og det ytterste ansvaret for nautisk ledelse forstås synonymt for det formål å utpeke rederen i sjøloven § 151.²⁴⁸

Oppsummert har vi sett at operativ ledelse kan benyttes som et avgjørende kriterium for ansvarssubjektet i sjøloven § 151. Samlebegrepet operativ ledelse kan analytisk oppsplittes i to momenter. Under skal jeg gå et lag dypere gjennom analyse av de enkelte momentene i den operative ledelse. Kapittel 4.4 skal dermed gå i detalj på bemanningen av skipet, og i kapittel 4.5 er temaet kommandomyndigheten, som forstås synonymt med det ytterste ansvaret for skipets nautiske ledelse. I denne sammenheng blir det viktig å se nærmere på hvordan momentene skal forstås i dagens rederivirksomhet sammenliknet med tidligere beskrivelser av rederivirksomheten.

4.3.3 Første moment – bemanning av skipet

Selv om kapittel 4.3.3 gjelder bemanningen av skipet og kapittel 4.3.4 gjelder kommandomyndigheten er det en nær sammenheng mellom momentene. Den som bemanner et skip vil som regel være den som har kommandomyndigheten over besetningen. Samtidig behøver ikke dette å være tilfellet, og det er årsaken til at momentene er delt opp i fremstillingen.

Besetningen er en sentral del av skipets utrustning og det kjennetegner rederen å stille en besetning om bord. Uten besetning kan skipet ikke settes i fart.²⁴⁹ Hvilke stillingskategorier og omfanget av besetningen kan variere ut ifra type skip og hva slags virksomhet skipet inngår i. Kapteinen, også omtalt som skipsføreren i sjølo-

²⁴⁴ Falkanger og Bull (2016) s. 129 og s. 256. Som nevnt i fotnote nr. 235 over, vil tidsbortfrakteren fortsatt ha kommersiell ledelse av egen virksomhet i dette tilfellet.

²⁴⁵ Falkanger og Bull (2016) s. 129.

²⁴⁶ For eksempel Prop. 46 LS (2014–2015) s. 16 og Prop. 32 L (2019–2020) s. 8.

²⁴⁷ Kapittel 2.4.

²⁴⁸ Se også Wetterstein (2004) s. 37, som synes å benytte «nautisk kontroll» som et synonym for kommandomyndigheten. Blom (1985) synes også å bruke «nautiska ledningen» som et synonym for kommandomyndighet på s. 33.

²⁴⁹ Jeg kommer tilbake til visse refleksjoner om ubemannede skip i kapittel 4.7.

ven og skipssikkerhetsloven, vil i alle tilfeller være en nøkkelperson. Kapteinen har den øverste myndighet om bord på skipet.²⁵⁰ Øvrig besetning skal følge kapteinens instruksjoner og medvirke til skipets drift innenfor sine ansvarsområder. Dette innebærer blant annet at besetningen skal medvirke til driften og vedlikeholdet av skipet, lasting og ballasting, navigering og vakthold om bord på skipet.²⁵¹

Det springende punkt er hvordan vi skal forstå bemanningen av skipet som en del av den operative ledelse. Basert på analyse fra kapittel 3.3 er det umiddelbart behov for å gjøre et par presiseringer om hvordan momentet skal forsås i dagens rederivirksomhet sammenliknet med hvordan momentet kan ha blitt oppfattet tidligere.

For det første har utviklingen i rederivirksomheten medført at man må tenke annerledes om bemanningen av skipet som et moment i den operative ledelse. Selvig introduserte bemanningen av skipet som en del av den operative ledelse i punkt b'): «ansettelse og avskjedigelse av de personer som skal utføre arbeidet innenfor virksomheten.»²⁵² I denne sammenheng pekte Selvig på at rederen var «besetningens arbeidsher (vanligvis dens arbeidsgiver) [...]»²⁵³ I eldre rederivirksomhet var det altså typisk at rederen, med den operative ledelse, i tillegg var besetningens arbeidsgiver.

I dag er det ikke like vanlig at rederen er besetningens arbeidsgiver. Som vist i kapittel 3.3.4, er besetningens formelle arbeidsgiver som regel et managementselskap.²⁵⁴ Det innebærer ikke at managementselskapet har den operative ledelse av virksomheten, fordi managementselskapet er en oppdragstaker i virksomheten. Den operative ledelse av virksomheten bør dermed ikke identifiseres gjennom en vurdering av hvem som er arbeidsgiver til besetningen. Denne vurderingen gjenspeiler ikke nødvendigvis den operative ledelse av virksomheten. Det relevante spørsmålet er hvem som har stilt besetningen om bord på et skip i virksomheten. Formelle ansettelsesforhold er i denne sammenheng uten betydning. Derimot kan det gi bedre veiledning å undersøke hvem som har inngått en bemanningsavtale med et managementselskap når man skal identifisere den operative ledelse av virksomheten. I tillegg er det ikke uvanlig at flere managementselskaper er involvert i virksomheten, selv om en managementavtale vanligvis omfatter både bemanning og teknisk drift.²⁵⁵ Adskilte bemannings- og driftsselskaper forekommer likevel og muligens medfører denne oppsplittingen at man på tilsvarende måte kan stille spørsmålet om hvem som har satt ut driften av skipet til et driftsansvarlig selskap. Svaret på dette spørsmålet kan være illustrerende for hvem som har den operative ledelse. I denne sammenheng minner jeg om at det driftsansvarlige selskap vil være «rederiet» i skipssikkerhetsloven, som blant annet blir ansvarlig for å påse at skipets drift og vedlikehold er betryggende.²⁵⁶ Rederibegrepet har likevel et annet meningsinnhold og gjenspeiler ikke nødvendigvis den operative ledelse.²⁵⁷

For det andre, og som antydnet over, vil kommandomyndigheten normalt være hos rettssubjektet som har stilt besetningen om bord. I illustrasjonsøyemed kan vi se for oss at en bareboatbefrakter inngår en bemanningsavtale med et managementselskap. Når besetningen settes om bord på skipet, vil det normalt være bareboatbefrakteren som har kommandomyndigheten over besetningen. Dette er tilfellet selv om managementselskapet er besetningens arbeidsgiver og til tross for

²⁵⁰ Forutsatt i sjøloven kapittel 6 og skipssikkerhetsloven § 19.

²⁵¹ Skipsikkerhetsloven § 20.

²⁵² Selvig (1968) s. 27.

²⁵³ Selvig (1968) s. 27.

²⁵⁴ Kapittel 3.3.4.3.

²⁵⁵ Kapittel 3.3.2.

²⁵⁶ Skipssikkerhetsloven § 6 første ledd, jf. § 11 første ledd.

²⁵⁷ Kapittel 3.3.4.2.

at andre aktører kan være involvert i virksomheten, for eksempel et driftsansvarlig selskap.

Oppsummert er bemanning av skipet det første momentet i den operative ledelse. I dagens rederivirksomhet er det relevante spørsmålet hvem som har stilt en besetning om bord på skipet, enten med egne ansatte eller gjennom et managementselskap. Normalt vil den som har bemannet skipet ha kommandomyndigheten over besetningen, og rederstillingen i sjøloven § 151. På denne måten er det nærliggende å betrakte bemanningen som et støttekriterium for kommandomyndigheten. Samtidig må fremstillingen ta høyde for at bemanningen av skipet og kommandomyndigheten kan være hos forskjellige rettssubjekter, og dette bringer fremstillingen videre til en analyse av kommandomyndigheten i kapittel 4.3.4.

4.3.4 Andre moment – kommandomyndighet

Kommandomyndighet, eller det ytterste ansvaret for skipets nautiske ledelse, vil være det avgjørende kriterium for rederstillingen. Selv om dette normalt vil være rettssubjektet som bemannet skipet, skal kapittel 4.3.4 vise at det kan oppstå tilfeller der en nærmere vurdering er nødvendig. Det kan altså oppstå tilfeller der det er vanskelig å identifisere kommandomyndigheten i en oppsplittet rederivirksomhet.

Som nevnt i kapittel 4.3.2 gir kommandomyndigheten blant annet adgang til å bestemme om skipet skal seile, hvorvidt skipet skal gjennomføre reparasjoner, eller hvorvidt skipet skal gjennomføre en reise selv om skipet har enkelte utbedringsbehov. På denne måten sikter kommandomyndighet til den som har siste ord på virksomheten med skipet. Eksempler fra rettspraksis, som riktignok ikke gjelder rederansvar i sjøloven § 151, kan tjene som eksempler på utøvelse av kommandomyndighet.

I saken ND 1962. 68 *Hindanger* fikk skipet maskinromhavari under et tidscerteparti og det var behov for omfattende reparasjoner. Bortfrakteren og befrakteren var uenige om valg av verft, i det befrakteren ble påført ekstra omkostninger ved bortfrakterens valg i New York i stedet for Palermo. Voldgiftsretten kom til at bortfrakteren ikke hadde grunn til å avvise befrakterens reparasjonshavn. Tidsbefrakteren ble tilkjent erstatning for tidsfrakt og bunkersforbruk. Selv om avgjørelsen gjaldt kontraktsrettslige spørsmål i et tidscerteparti, er saken illustrerende for hvem som hadde kommandomyndigheten over besetningen. Det var bortfrakteren som hadde kommandoen og bestemte at reparasjonen skulle finne sted i New York, en beslutning som riktignok utgjorde et kontraktsbrudd. Beslektet med *Hindanger*-saken kan vi se for oss et annet eksempel der situasjonen er noe mindre prekær. Skipet har fått en skade, men kan gå for egen maskin etter midlertidig reparasjon. Hvorvidt skipet skal søke havn for videre undersøkelser eller fortsette reisen i håp om at skipet kan gjennomføre hele reisen, vil være opp til den med kommandomyndighet å bestemme. Hvorvidt utøvelse av kommandomyndighet kan utgjøre kontraktsbrudd i de underliggende avtalene, for eksempel et certeparti, er et annet spørsmål.

En annen illustrasjon på kommandomyndighet finnes i den engelske saken *Puerto Buitrago*.²⁵⁸ I denne saken forelå det et bareboatcerteparti med en varighet på 17 måneder. Etter seks måneder oppstod det et omfattende reparasjonsbehov og etter certepartiets funksjons- og kostnadsfordeling var det bareboatbefrakteren som hadde risikoen for reparasjonskostnader under certepartiets varighet. Bareboatbefrakteren nektet å ta reparasjonskostnaden, fordi kostanden ville overstige skipets verdi. Da satte bareboatbefrakteren skipet i havn og avmønstret mannskapet med en erkjennelse av ansvar opp til et begrenset beløp, og det oppstod

²⁵⁸ *Attica Sea Carriers Corporation v. Ferrostaal Poseidon Bulk Reederei GmbH* (1976).

blant annet tvist om overskytende beløpet av reparasjonskostnaden.²⁵⁹ Beslektet med Hindanger-saken over reiste saken altså kontraktsrettslige spørsmål. For mitt formål er dommen likevel en illustrasjon på at bareboatbefrakteren hadde kommandomyndigheten gjennom å legge skipet til kai og ta besetningen av skipet. Eksemplene over illustrerer at kommandomyndigheten kan aktualiseres i andre sammenhenger enn et rederansvar etter sjøloven § 151.²⁶⁰ Hvis det i tillegg hadde oppstått et rederansvar i disse tilfellene, ville utøvelsen av kommandomyndigheten gitt klar veiledning for ansvarssubjektet.²⁶¹

I sjørettslige fremstillinger er det vanlig at rederens kommandomyndighet fremstilles i kontekst av befraktnings- og leieavtaler.²⁶² I befraktningsforhold skriver Klæstad for eksempel at bortfrakteren har «[...] kommandoen over besetningen, som er ansatt av ham og arbeider i hans tjeneste.»²⁶³ I samme befraktningskontekst skriver Wetterstein at bortfrakteren stiller et bemannet fartøy til befrakters disposisjon og «behåller härvid relevant kommandomyndighet över befälhavaren.»²⁶⁴ En leietaker vil imidlertid sørge for bemanningen og ha «den fulle kommandorett» over besetningen.²⁶⁵ I sjørettslige fremstillinger er det altså vanlig oppstille kommandomyndighetens betydning for ansvarssubjektet i kontekst av befraktnings- og leieavtaler.²⁶⁶ I illustrasjonsøyemed kan dette være et utgangspunkt og kommandomyndigheten vil normalt være hos en partene i en befraktnings- eller leieavtale.

Derimot er sjøloven § 151 et deliktsansvar som ikke kan låses til partsbetegnelser i befraktnings- og leieavtaler. Når man skal identifisere rettssubjektet med kommandomyndigheten er det altså en viktig presisering at kommandomyndigheten ikke behøver å være hos et av rettssubjektene i en befraktnings- eller leieavtale. I dagens oppsplittede rederivirksomhet kan det være nødvendig å foreta en nærmere vurdering av om kommandomyndigheten reelt lå hos partene som formelt er betegnet som bortfrakter/utleier eller befrakter/leietaker i en befraktnings- eller leieavtale.

Det er vanskelig å formulere noe generelt om tilfeller der kommandomyndigheten ikke passer inn i det tradisjonelle partsgalleriet i befraktnings- og leieforhold. Jeg antar imidlertid at konsernstrukturer, der morselskaper eller andre driftsselskaper har en aktiv rolle, kan være en årsak til at kommandomyndigheten ikke ligger i det tradisjonelle partsgalleriet. Vi kan se for oss at et skipseiende selskap inngår en konsernintern tidsbefraktningsavtale, som kan illustreres på følgende måte:

²⁵⁹ Dommen er nærmere analysert av Midteng (2013), hvor temaet er «Right to affirmation in a charterparty context under English Law».

²⁶⁰ I samme retning, se *Hill Harmony* fra engelsk rett, jf. [2001] 1 Lloyd's Rep. 147. I denne saken var det et spørsmål om tidsbefrakters rutevalg gjaldt navigasjonen av skipet eller ikke. Rutevalget gjaldt ikke navigasjonen av skipet og da utgjorde det et kontraktsbrudd at kapteinen ikke fulgte tidsbefrakters rutevalg. Saken illustrerer at tidsbortfrakteren hadde kommandoen over kapteinen.

²⁶¹ Med forbehold om at nordisk rett kom til anvendelse på erstatningsspørsmålet.

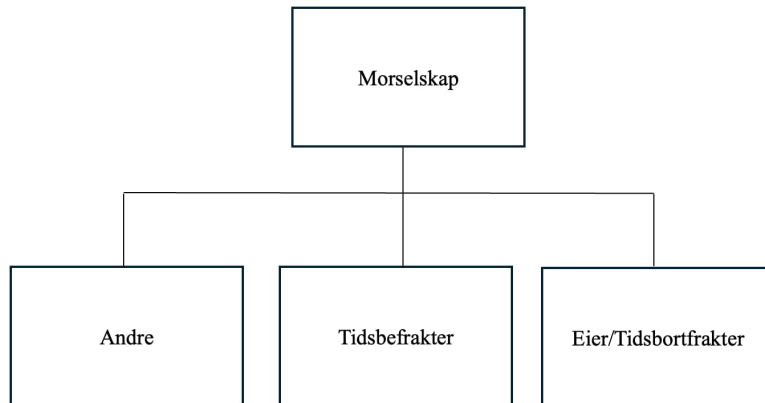
²⁶² Falkanger og Bull (2016) s. 129 og s. 256.

²⁶³ Klæstad (1920) s. 208.

²⁶⁴ Wetterstein (2004) s. 38.

²⁶⁵ Brækhus (1954) s. 34.

²⁶⁶ I disse fremstillingene er det naturligvis forutsatt at avtalene har realitet.



Normalt og i tråd med tradisjonelle sjørettslige fremstillinger, skulle tidsbefraktningensavtalen innebære at tidsbortfrakteren (eierselskapet) har kommandomyndigheten. Samtidig er det ikke uvanlig at den eneste funksjonen til det skipseiende selskapet er å eie skipet, et såkalt SPV-selskap. På denne måten er det ikke sikkert at den reelle driften eller kommandomyndigheten er hos den som formelt betegnes som tidsbortfrakter. Om morselskapet eller andre driftsselskap reelt har kommandomyndigheten, for eksempel ved å instruere kapteinen i opptakten til en skadesituasjon, kan det ikke utelukkes at morselskapet eller andre må anses som reder.

Hvem som har kommandomyndigheten eller det ytterste ansvaret for skipets nautiske ledelse må til syvende og sist være gjenstand for en konkret vurdering der partsbetegnelser i avtaler og selskapsrettslig organisering ikke kan være avgjørende. I de klare tilfellene vil kommandomyndigheten over besetningen kunne henføres til ett bestemt rettssubjekt, for eksempel i Hindanger-saken over.

Uklare tilfeller kan oppstå der kommandomyndigheten er mindre synlig i opptakten til en skadebegivenhet. I dagens rederivirksomhet er det vanlig at deler av den «nautiske ledelse», men ikke nødvendigvis det ytterste ansvaret, utøves av et managementselskap. Om managementselskapet har påtatt seg å utføre alle funksjoner etter SHIPMAN 2024, ligger forholdene til rette for at rederen kan ha en tilbaketrunket rolle i den daglige driften og ledelsen av virksomheten. I slike tilfeller blir rederens kommandomyndighet mindre synlig, men det innebærer ikke nødvendigvis at managementselskapet har kommandomyndigheten eller det ytterste ansvaret for skipets nautiske ledelse.

En annen sak er at rederen i visse tilfeller er avskåret fra å utøve kommandomyndighet. Hvis skipet kommer i havsnød, «plikter skipsføreren å gjøre alt som står i dennes makt for å redde de ombordværende og bevare skip og last.», jf. sjøloven § 135 første ledd.²⁶⁷ Typiske eksempler på havsnød er at skipet etter grunnstøting tar inn vann, sammenstøt med andre skip, eller at skipet er i ferd med å kantre som følge av store bølger og forskyvning av last. Havsnød omfatter også mindre dramatiske situasjoner, for eksempel motorstans eller at lasten er løsnet.²⁶⁸ Sjøloven § 135 fjerde ledd presiserer at «Ingen, heller ikke eieren, befrak-

²⁶⁷ Hvorvidt skipet behøver å være til havs bør imidlertid tolkes utvidende; fare kan like fullt oppstå for skip som ligger til ankers eller i kai, se Simonsen (2022) s. 231.

²⁶⁸ Simonsen (2022) s. 230.

teren eller selskapet som er ansvarlig for skipets drift [...] skal på noen måte helt eller delvis forhindre skipsføreren i å treffe beslutninger eller iverksette tiltak [...].» Ordlyden avskjærer altså kommandomyndighet overfor kapteinen, som kan gjøre at rederens kommandomyndighet kommer i bakgrunnen.²⁶⁹ Dette innebærer naturligvis ikke at kapteinen har ansvar for havsnød alene eller at kapteinen er reder.²⁷⁰

Oppsummert er kommandomyndigheten, som et ledd i den operative ledelse av virksomheten, det avgjørende kriterium for rederstillingen. Til tross for at kommandomyndigheten tradisjonelt er fremstilt i en befraktnings- og leiekontekst er dette ikke avgjørende for utpekingen av rederen i sjøloven § 151. Avtaler kan være illustrerende for hvem som har kommandomyndighet, men det kan være behov for å foreta en nærmere vurdering. Eksempler på dette kan være konsernstrukturer der selskapene reelt ikke har den rollen som partsbetegnelse i befraktnings- eller leieavtaler normalt skulle tilsi.

4.3.5 Særlig om rederens ansvarsforsikring kan utgjøre et støttekriterium

Så langt har jeg i kapittel 4.3 etablert at den operative ledelse er det avgjørende kriterium for ansvarssubjektet i tvilstilfeller. Rederens ansvarsforsikring er ikke en del av den operative ledelse. Samtidig skal rederens ansvarsforsikring nettopp forsikre et ansvar som kan oppstå gjennom utøvelse av operativ ledelse. Derfor kan det stilles spørsmål ved om rederens ansvarsforsikring kan utgjøre et støttekriterium for hvem som har den operative ledelse av virksomheten. Med andre ord er spørsmålet om det kan trekkes slutninger fra hvem som er dekket av skipets ansvarsforsikring til rederstillingen i sjøloven § 151.

Forsikring, heriblant ansvarsforsikring og kaskoforsikring, er særskilte driftskostnader og inngår i et større bilde av driftskostnader.²⁷¹ I *Baltic Cable* uttalte Högsta domstolen at den som utrunder skipet har «ansvar för anskaffning av proviant, reservdelar, bränsle, försäkring m.m. och betalar utgifterna för det.»²⁷² Jeg finner ikke grunn til å gå nærmere inn på de enkelte driftskostnadene. Kostnadsbildet vil variere mellom ulike rederivirksomheter og kan av ulike årsaker være oppsplittet. En tidsbefraktningsavtale mellom et skipseiende selskap og et annet selskap vil for eksempel føre til at tidsbefrakteren går til anskaffelse og dekning av bunkers.²⁷³ Videre kan vi se for oss at et konserninternt bemanningsselskap dekker besetningens lønn, og at et konserninternt teknisk managementselskap dekker løpende utgifter til skipets drift og vedlikehold.²⁷⁴ Kostnadsbildet kan på denne måten være oppsplittet, men det har heller ikke umiddelbar betydning for ansvarssubjektet om alle driftskostnader og inntekter er samlet i ett selskap.²⁷⁵

Rederens ansvarsforsikring er en driftskostnad av stor viktighet, og som fortjener omtale for å avklare om det kan være et relevant kriterium for å identifisere ansvarssubjektet. Skipsfart er eksponert for risikoer med betydelige økonomiske

²⁶⁹ Med andre ord kan det være vanskelig å identifisere kommandomyndigheten under havsnød.

²⁷⁰ Besetningen har medvirkningsplikter, jf. skipssikkerhetsloven § 20 første ledd bokstav a, og lovens primære pliktsubjekt, rederiet, skal sørge for å etablere et sikkerhetsstyringssystem og er lovens overordnede pliktsubjekt, jf. § 7, jf. § 4.

²⁷¹ Ifølge Stopford (2009) s. 230 vil forsikringskostnader, herunder kasko- og ansvarsforsikring, typisk utgjøre 14% av driftskostnadene selv om det kan variere mellom ulike skip. Kostnadsbildet er imidlertid ikke det sentrale for mitt formål.

²⁷² *Baltic Cable* avs. 17.

²⁷³ Sjøloven § 380 og BALTIME 1939 klausul 4.

²⁷⁴ I denne sammenheng presiserer jeg at managementavtaler kan inneholde refusjonsadganger, se for eksempel SHIPMAN 2024 klausul 20.

²⁷⁵ For eksempel *Baltic Cable* avs. 40, der selskapet CV Delfborg ble betegnet som et «økonomisk nav for virksomheten gjennom vilket in- og utbetalningar för driften av fartyget fördes.» Selskapet var imidlertid ikke engasjert i driften av skipet og ble klart avvist som reder.

følger som har ledet til regler som pålegger forsikringsplikt mot en rekke risikoer. Rederens ansvarsforsikring i sjøloven § 182 a. skal dekke et eventuelt ansvar etter sjøloven § 151, noe som begrunner en nærmere undersøkelse av denne driftskostnaden. Sjøloven § 182 a. står i en særstilling i sjøloven, fordi forsikringen er pålagt rederen, i motsetning til andre forsikringsregler som retter seg mot skipets eier.²⁷⁶ Bestemmelsens første ledd lyder:

«Rederen av et norsk skip på 300 bruttotonn eller mer plikter å ha forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvar som kan begrenses i medhold av den internasjonale konvensjon 19. november 1976 om begrensning av sjørettslige krav slik den er endret ved protokoll 2. mai 1996. Forsikringen skal dekke ansvaret opp til de konvensjonsfastsatte ansvars grensene.»

Ordlyden pålegger altså rederen å ha en forsikring som dekker ansvar som kan begrenses etter 1976-konvensjonen slik den er endret ved 1996-protokollen. Bestemmelsens bakgrunn er EU-direktivet 2009/20/EF.²⁷⁷ I motsetning til tidligere norsk rett, innførte bestemmelsen en generell regel om tvungen ansvarsforsikring, selv om de fleste skip hadde en generell ansvarsforsikring før sjøloven § 182 a.²⁷⁸ Det må presiseres at ordlyden «plikter å ha» oppstiller en dekningsplikt, men ingen tegningsplikt for rederen. Et annet rettssubjekt enn rederen kan altså tegne forsikringen så lenge rederen er dekket.

Ved gjennomføringen av bestemmelsen forutsatte departementet at rederbegrepet «slik dette begrepet er fastsatt i norsk rett», gjennomførte direktivet på en hensiktsmessig måte.²⁷⁹ Den danske versjonen hadde ordlyden «reder» og den engelske versjonen «shipowner».²⁸⁰ At departementet sikter til meningsinnholdet i sjøloven § 151 illustreres av presiseringer om at eier- og rederstillingen ikke behøver å sammenfalle, fordi «beføyelser som særpreger rederivirksomhet» kan overføres til en annen, for eksempel gjennom bareboatcertepartier der bareboat-befrakteren bemanner og utruker skipet.²⁸¹ Ordlyden «reder» i sjøloven § 182 a. har altså det samme meningsinnholdet som i sjøloven § 151.

På bakgrunn av at meningsinnholdet er det samme i begge bestemmelser, er det et relevant spørsmål om det kan gjøres slutninger fra hvem som er dekket i ansvarsforsikringen til hvem som er reder i sjøloven § 151. Bransjepraksis er imidlertid at ansvarsforsikringen ikke er begrenset til ett rettssubjekt. Tvert imot er det vanlig at dekningen omfatter alle selskaper involvert i skipets drift, inkludert det skipseiende foretaket, konserninterne driftsselskaper og eksterne managementselskaper.²⁸² Det følger av Gards og Skulds Regler at «Member» vil være medlemmet av foreningen,²⁸³ men at dekningen for det innmeldte skip også kan utvides til andre rettssubjekter – «Joint Members», «Co-assureds» og «Affiliates» – som er nærmere regulert i Reglene.²⁸⁴ På denne måten utvides dekningen i praksis til en rekke aktører. Denne praksisen gjør at det neppe kan trekkes slutninger fra forsikringsdekningen til hvem som er reder i sjøloven § 151. Endelig bør ikke forsikringens eksistens nødvendigvis være styrende for hvem som er ansvarlig

²⁷⁶ Jeg kommer tilbake til andre forsikringsregler i kapittel 5.

²⁷⁷ Prop. 12 L (2012–2013) kapittel 3 og særmerknadene s. 16.

²⁷⁸ Prop. 12 L (2012–2013) s. 5. Sjøloven hadde fra før særregler om tvungen ansvarsforsikring på visse områder, for eksempel bunkersoljesølvansvaret i kapittel 10 I.

²⁷⁹ Prop. 12 L (2012–2013) s. 7.

²⁸⁰ Direktiv 2009/20/EU art. 3 bokstav a.

²⁸¹ Prop. 12 L (2012–2013) s. 7.

²⁸² Personlig kommunikasjon i samtale med Bjørn Flåm, Senior Vice President i Skuld 28. august 2024 og NN i Gard 22. august 2024.

²⁸³ Gard Rule 1 og Skuld Rule 1.1.3.

²⁸⁴ Gard Rule 78–79 og Skuld Rule 45.

utad i sjøloven § 151, fordi et forsikringsrettslig ansvarssubjekt ivaretar andre hensyn enn et erstatningsrettslig ansvarssubjekt for et ikke-kontraktsrettslig ansvar. Derimot kan slutningene fra forsikringsforholdene i praksis stille seg annerledes hvis kun ett rettssubjekt er dekket av ansvarsforsikringen. Da kan dekningen av ett rettssubjekt utgjøre et faktisk argument for at rettssubjektet var den som hadde behov for få dekket et ansvar etter sjøloven § 151.

En annen sak er at ansvarsforsikringen kan illustrere hvem som *ikke* er reder. Det har formodningen mot seg at et selskap som ikke er dekket i ansvarsforsikringen er reder i sjøloven § 151.²⁸⁵ På denne måten kan ansvarsforsikringen utgjøre en negativ avgrensning for hvem som er reder. Et tilsvarende resonnement ble lagt til grunn av Högsta domstolen i *Baltic Cable* når det gjaldt skipets «kaskoforsikringsavtal», som likevel var en kombinert kasko- og ansvarsforsikring.²⁸⁶ I denne saken argumenterte skipets eier for at selskapet Rederij Smith var reder for skaden på undervannskabelen. Som vist tidligere i avhandlingen, kom Högsta domstolen hverken til at kapteinen var ansatt i Rederij Smith eller at selskapet var ansvarlig for skipets drift etter ISM-koden.²⁸⁷ Om betydningen av forsikringsdekningen og Rederij Smith er Högsta domstolen kortfattet:

«Av fartygets kaskoforsikringsavtal framgår att enbart de tre svarandena är angivna som försäkrade. Rederij s. Smith B.V. ingår alltså inte bland dem som uttryckligen angetts som försäkrade, något man hade kunnat förvänta om de inblandade hade sett det bolaget som redare.»²⁸⁸

Dommen er i så måte illustrerende for hvordan forsikringsforholdene kan illustrere hvem som *ikke* er reder. Oppsummert har vi sett at meningsinnholdet i sjøloven § 151 og 182 a. er det samme. Da kunne man tenkt seg at det ville være berettiget å gjøre slutninger fra ansvarsforsikringen til hvem som er reder. Samtidig bør ikke forsikringsforholdene nødvendigvis være styrende for ansvarssubjektet utad. I tillegg medfører bransjepraksis, der ansvarsdekningen omfatter en rekke aktører, at det er vanskelig foreta sikre slutninger fra forsikringsforholdene til hvem som er reder i sjøloven § 151.

En avsluttende refleksjon er at bransjepraksis for ansvarsforsikringen antageligvis har stor betydning for spørsmålet om ansvarssubjekt i det hele tatt kommer på spissen. Om et av driftsselskapene i virksomheten påfører en tredjepartsskade, er det vanlig at skadevolderen betaler erstatning til skadelidte og søker dekning hos forsikringsgiver.²⁸⁹ Kravet utbetales altså til skadelidte uten overveielser om hvem som er reder, fordi alle aktørene i utgangspunktet er dekket. Ettersom forsikringsgiveren heller ikke har regresskrav mot den som er «reder», medfører forsikringen et stykke på vei at problemstillingen om ansvarssubjekt ikke blir satt på spissen.²⁹⁰ Det kan likevel tenkes unntak, for eksempel der et managementselskap ved en feil ikke er dekket i rederens ansvarsforsikring eller at dekning er avskåret som følge av egenfeil.²⁹¹ I et slikt tilfelle kan det muligens oppstå tvist om hvem som er reder i sjøloven § 151.

²⁸⁵ Manglende dekning er gjenstand for sanksjoner, jf. sjøloven § 182 c, jf. § 199.

²⁸⁶ Johansson (2024). Jeg går ikke nærmere inn på grensedragningen for dekning mellom kasko- og ansvarsforsikring selv om skader ved ankring normalt er unntatt kaskodekningen, og som umiddelbart kan gjøre det noe misvisende å se hen til kaskoforsikringsavtalen. Forsikringsforholdene ble imidlertid ikke nærmere omtalt av i *Baltic Cable* utover det som er gjengitt over.

²⁸⁷ *Baltic Cable* avs. 41 og 43.

²⁸⁸ *Baltic Cable* avs. 42.

²⁸⁹ Forsikringspolisene inneholder «pay to be paid-klausuler», som medfører at dekning er betinget av at sikrede har utbetalt kravet, se Gard Rules regel 87 og Skuld Rules regel 28.5.

²⁹⁰ En annen sak er at foreldelse kan aktualisere hvem som er reder, slik tilfellet var i *Navion Hispania* og *Baltic Cable*.

²⁹¹ For eksempel Skuld Rules 2024 regel 30.1.8 og Gard Rules 2024 regel 72.

4.4 Foreløpig sammenfatning

Før jeg skal se nærmere på den operative ledelse i noen tvilstilfeller om ansvarssubjekt, finner jeg grunn til å gjøre en foreløpig sammenfatning av hvordan jeg har tolket og forstått den operative ledelse i dagens rederivirksomhet.

Den operative ledelse består av (i) bemanning av skipet, og (ii) kommandomyndighet over besetningen. Sistnevnte medfører det ytterste ansvaret for skipets nautiske ledelse, selv om flere aktører kan inneha funksjoner i skipets nautiske ledelse, for eksempel et driftsansvarlig selskap.

For bemanningen av skipet er det sentrale utviklingstrekket fra tidligere analyser at rederens stilling som arbeidsgiver er sjeldnere i dagens rederivirksomhet. Om bemanningen gjøres med egne eller andres arbeidstakere er i denne sammenheng uten betydning. Det avgjørende spørsmålet er hvem som har stilt en besetning om bord på skipet med egne eller andres arbeidstakere. I så måte kan det gi veiledning å vurdere hvem som har satt bemanningen av skipet ut til et managementselskap. Når det gjelder kommandomyndigheten medfører oppsplittingen av virksomheten at det muligens må foretas en nærmere vurdering. Selv om tradisjonelle fremstillinger tar sikte på å plassere kommandomyndigheten hos en av partene i en befraktnings- og leieavtale, behøver ikke kommandomyndigheten å være låst til denne konteksten. Andre aktører kan like fullt ha kommandomyndigheten, for eksempel et morselskap. Selv om dette er en viktig presisering, skal jeg vise at den operative ledelse normalt vil gi gode svar på ansvarssubjektet i to typetilfeller under.

4.5 Operativ ledelse i to typetilfeller

I dette kapittelet skal jeg drøfte to eksempler fra rettspraksis hvor formålet er å teste ut hvordan operativ ledelse slår ut på typetilfellene. I motsetning til *Baltic Cable* inneholder ikke disse eksemplene et sammensatt aktørbilde, og det viser at problemstillingen om ansvarssubjekt ikke behøver å knytte seg til en oppsplittet rederivirksomhet. Samtidig vil den operative ledelse fortsatt være avgjørende for hvem som er reder. Dessuten kan slutningene fra eksemplene ha overføringsverdi til et tvilstilfelle med et mer sammensatt aktørbilde.

Det første eksempelet er sak LA-2000-1100. Saken gjaldt krav om erstatning for tapet av en lekter som totalhavarerte under sleping. Slepebåtvirksomheten utgjorde altså rederivirksomheten i denne saken. I dommen vurderer retten både hvorvidt en privatperson var ansvarlig for tapet av lekteren på kontraktsrettslig grunnlag, og hvorvidt privatpersonen var ansvarlig som reder etter sjøloven § 233 (rederansvaret). Retten konkluderte med privatpersonen var ansvarlig på kontraktsrettslig grunnlag. I vår sammenheng er det vurderingen utenfor kontrakt som er av interesse.

Bakgrunnen for spørsmålet om ansvarssubjektet i sjøloven § 233 var at en privatperson i en årrekke hadde utført slepeoppdrag gjennom et personlig firma. Slepebåten var altså registrert på privatpersonen. Privatpersonen opprettet senere et aksjeselskap, men ble stående som registrert eier av slepebåten i skipsregisteret. Likevel var det aksjeselskapet som fortsatte virksomheten med slepebåten uten at det forelå en avtale mellom eieren og aksjeselskapet. Saken er i så måte illustrerende for hvordan manglende skriftlige avtaler i virksomheten kan gjøre ansvarssubjektet uklart.

Lagmannsretten måtte altså ta stilling til om privatpersonen kunne holdes ansvarlig som slepebåten's reder i sjøloven § 233 (dagens § 151). Lagmannsretten kom til at privatpersonen var formell og reell eier av skipet, men at sjøloven trakk opp et skille mellom eier og reder. Dersom «eieren eksempelvis leier bort sitt skip mot et vederlag som er uavhengig av utgifter og inntekter på leietagerens hånd, vil leietageren etter teorien måtte anses som reder. En står da overfor et «bare boat-certeparti [...]»

I den konkrete vurderingen kom retten til at privatpersonen stilte slepebåten til disposisjon for aksjeselskapet, og viste til at aksjeselskapet ansatte og lønnet besetningen, sørget for driften av slepebåten og dekket/oppebar de forbundne utgifter/inntekter. Til gjengjeld betalte aksjeselskapet et vederlag til privatpersonen, som også var eneaksjonær, enestyre og daglig leder i aksjeselskapet. Vederlaget tilsvarte privatpersonens renter og avdrag på lån sikret med pant i slepebåten. Samlet sett mente lagmannsretten at det forelå en leieavtale mellom privatpersonen og aksjeselskapet. Lagmannsretten konstruerte altså en leieavtale basert på realitetene i virksomheten.

Holdt opp mot det overordnede formålet om å belyse operativ ledelse i tvilstilfeller, ser vi at lagmannsretten ikke benytter begrepet operativ ledelse i vurderingen. Selv om begrepsbruken ikke fullt ut følger Selvigs begrepsbruk, eller det som senere ble lagt til grunn av Högsta domstolen, er det likevel den operative ledelse som i realiteten blir vurdert i dommen. Lagmannsretten la uttrykkelig vekt på at aksjeselskapet ansatte besetningen, selv om de formelle ansettelsesforholdene i utgangspunktet er uten betydning for ansvarssubjektet. Det hadde altså ikke spilt noen rolle om aksjeselskapet bemannet slepebåten gjennom et managementselskap. Kommandomyndigheten ble ikke uttrykkelig omtalt i dommen, men i lys av at aksjeselskapet bemannet og driftet skipet, var det neppe tvil om at aksjeselskapet hadde kommandoen over besetningen og det ytterste ansvaret for skipets nautiske ledelse. På denne måten er saken et uttrykk for den praktiske hovedregelen om at den som bemanner skipet, normalt har kommandomyndighet over besetningen.

Selv om aksjeselskapet var reder i saken er det ikke utelukket at eieren kunne vært reder om kommandomyndigheten fortsatt var hos eieren. Man kunne tenkt seg at kommandomyndigheten fortsatt var hos eieren, særlig i lys av at skipets eier (privatpersonen) også hadde alle sentrale roller i aksjeselskapet. Ved utøvelse av kommandomyndighet kunne man altså stilt spørsmål ved om kommandomyndigheten ble utøvd av skipets eier eller av aksjeselskapet gjennom selskapets representant. I denne sammenheng var det antageligvis avgjørende at den reelle driften av skipet var hos aksjeselskapet, som betalte privatpersonen et vederlag. På denne måten utgjorde funksjonsfordelingen i realiteten et bareboatcerteparti, som lagmannsretten kom til. Derimot kan det ikke utelukkes at det kan oppstå tilfeller der eieren i realiteten har kommandomyndigheten over et skip, men som tilsynelatende disponeres av noen andre. I et slikt tilfelle vil det være vanskelig å komme til at det foreligger et bareboatcerteparti.

Et annet eksempel på at ansvarssubjektet ble satt på spissen, gjelder også et tilfelle hvor bareboatcertepartiet ble sentralt for konklusjonen på ansvarssubjektet. ND 2012. 394 fra Danmarks

Højesteret gjaldt lovligheten av en arrest for å sikre et erstatningskrav for en skade slepebåten Sea Endeavour I hadde påført et kommunalt havneanlegg. Problemstillingen om ansvarssubjekt kom på spissen, fordi partene var uenige om slepebåten var inngått på et tidscerteparti eller bareboatcerteparti. I så måte kan saken være illustrerende for et tilfelle i grenselandet mellom tidsbefraktning og leie, selv om retten ikke nødvendigvis var tvil om realitetene i avtalen.

Retten tok blant annet stilling til om skipets eier (Saga) eller Skåne Entreprenad Service AB (SES) var rederen av skipet. Den kortfattede begrunnelsen lyder som følger:

«Det er ubestridt, at Skåne Entreprenad Service AB (SES) sørgede for at tegne forsikringer for Sea Endeavour I med SES som den forsikrede. Herefter og i øvrigt af de grunde, der er anført af byretten og tiltrådt af landsretten, tiltræder Højesteret, at rederansvaret for skader forårsaget af Sea Endeavour I, jf. sølovens § 151, påhviler SES og ikke Saga Shipping & Trading Corporation Limited.»

Den kortfattede begrunnelsen vektlegger at entreprenøren SES tegnet og dekket seg selv gjennom forsikring. I tillegg gir retten tilslutning til begrunnelsen som ble lagt til grunn av byretten og senere tilsluttet av landsretten.²⁹² I byretten var konteksten for spørsmålet om ansvarssubjekt en vurdering av hvorvidt det forelå en leieavtale, fordi partene var uenige om hvorvidt det forelå et tidscerteparti eller et bareboatcerteparti. Bakgrunnen for uenigheten var at kontrakten var inngått på BIMCOs tidscerteparti BALTIME 1939. Samtidig var det foretatt endringer ved å stryke over deler av avtalen, heriblant klausul 3 «Owners' Obligations», hvor det blant annet følger at «[t]he Owners shall provide and pay for all provisions and Wages, for insurance of the Vessel, [...] and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service.» I tillegg omtalte partenes mailkorrespondanse avtalen som et bareboatcerteparti. Partene var derimot enige om at entreprenøren hadde ansvaret for å bemanne slepebåten og sørge for forsikringer.

I den konkrete vurderingen la byretten til grunn at «den fulde brugsret» var overdratt fra eieren til entreprenøren i avtalen mellom partene. Byretten mente at det klart nok var partenes hensikt å inngå et bareboatcerteparti gjennom fremlagt mailkorrespondanse og vitneforklaringer, og at det var uten betydning at avtalen var inngått på et tidscerteparti. Avtalevilkårene og realitetene i virksomheten viste at det var entreprenøren som bemannet skipet og tegnet forsikring. Under disse omstendigheter påhvilde rederansvaret entreprenøren.

I likhet med lagmannsrettsdommen (LA-2000-1100) over er momentene i den operative ledelse styrende for ansvarssubjektet i dansk Højesteret, selv om begrepet operativ ledelse ikke benyttes i dommen. Byrettens begrunnelse, som Højesteret gir tilslutning til, legger uttrykkelig vekt på at entreprenøren bemannet skipet. Videre var «den fulde brugsret» overført til entreprenøren. Selv om kommando-myndighet ikke nevnes i denne sammenheng, forutsetter full bruksrett over skipet at kommandoen utøves av entreprenøren. I tillegg må det fremheves at dansk Højesteret uttrykkelig fremhever forsikring i vurderingen av ansvarssubjekt. Det synes altså som at forsikringen utgjør et støttekriterium for den operative ledelse og dermed rederstillingen.

Det kan stilles spørsmål ved om sak LA-2000-1100 fra lagmannsretten og ND 2012 s. 394 fra Danmarks Højesteret egentlig bør kalles tvilstilfeller om ansvarssubjektet all den tid sakene ikke nødvendigvis skapte adskillig tvil om hvem som var reder. Samtidig er nok sakene nettopp en illustrasjon på at det er de faktiske forholdene som kan føre til at rederspørsmålet kommer på spissen. I sakene ser vi blant annet elementer av at det mangler avtaler om fordelingen av funksjoner i virksomheten, eller at funksjonsfordelingen ligger i grenselandet mellom tidsbetrakning og leie. Disse forholdene kan altså gjøre det nødvendig å foreta en nærmere vurdering av hvor den operative ledelse ligger.

Fellestrekket ved sakene er at bemanningen av skipet synes å være sentralt i begge vurderinger uten at kommandomyndigheten eksplisitt blir satt på spissen. Dette er antageligvis et uttrykk for den praktiske hovedregelen om at den som bemanner skipet normalt har kommandomyndigheten over besetningen.²⁹³ Et annet fellestrekk ved sakene er at domstolene behandler problemstillingen om ansvarssubjekt i rammen av hvorvidt det er avtalt eller hvorvidt det reelt foreligger et bareboatcerteparti mellom aktørene. Det er sikker rett at en bareboatbefrakter er reder i sjøloven § 151, som også kan være årsaken til at en avtalerettslig leiekonstruksjon er innfallsvinkelen i dommene. Samtidig må det fremheves at spørsmålet om hvorvidt det foreligger en leieavtale er et avtalerettslig spørsmål, i motsetning til et spørsmål om plassering av et ikke-kontraktsrettslig ansvar etter sjøloven § 151. For det formål å identifisere en reder i sjøloven § 151 vil den operative ledelse av virksomheten være det avgjørende kriterium. En avtalerettslig

²⁹² Se BS 183/2008 (Retten i Nykøbing Falster) og B-186-10 (Østre Landsret).

²⁹³ Kapittel 4.3.3 og 4.3.4.

vurdering behøver altså ikke å være styrende for innfallsvinkelen til ansvarssubjektet, selv om det i praksis kan løse rederspørsmålet i § 151.

På den andre siden er det ikke utelukket at det er en sammenheng mellom avtalerettslige tvilstilfeller med hensyn til om det foreligger en leieavtale og den operative ledelse av virksomheten som kriterium i § 151. Falkanger oppstilte et generelt leiebegrep med sikte på å avgrense en tingsrettslig leieavtale mot andre avtaleformer, heriblant tidsbefraktning.²⁹⁴ I likhet med rederbegrepet i sjøloven § 151 ble den avtalerettslige leiekonstruksjonen betinget av om medkontrahenten hadde besittelsen av og kontrollen over skipet.²⁹⁵ Besittelse og kontroll forutsatte at medkontrahenten hadde den «hele og fulle nautiske ledelse.»²⁹⁶ Da var kommandomyndigheten over kapteinen det sentrale: «Hvem er det som til et gitt tidspunkt har rett til å gi instruksjoner om hvorledes hans arbeide skal utføres?»²⁹⁷ Tilsvarende som plasseringen av deliktsansvaret etter sjøloven § 151, var altså leiebegrepet til syvende og sist betinget av at medkontrahenten hadde kommandomyndigheten. Likevel må det gjøres et forbehold om at kommandomyndigheten ses i kontekst av et avtalerettslig forhold mellom to parter, hvor Falkanger gjennom fortolkning tok sikte på å kartlegge hvem som hadde kommandomyndigheten i avtalen. Når formålet er å identifisere en reder i sjøloven § 151, er det ikke gitt at kommandomyndigheten er hos en av partene som formelt er betegnet som bareboatbortfrakter eller bareboatbefrakter.

Selv om typetilfellene i dette kapittelet utelukkende knytter seg til operativ ledelse i bareboatcertepartier, kan det like fullt oppstå andre tilfeller der det må foretas en nærmere vurdering av den operative ledelse. Et praktisk typetilfelle i dagens rederivirksomhet er at to parter kombinerer et bareboatcerteparti og en managementavtale for teknisk drift og bemanning. På denne måten vil utleieren av skipet (bareboatbortfrakteren) formelt bli et managementselskap for leietakeren (bareboatbefrakteren).²⁹⁸ Vanligvis skulle bareboatcertepartiet medføre at leietakeren blir reder og normalt vil en managementavtale være uten betydning for ansvarssubjektet. Samtidig er konstruksjonen spesiell, fordi bemanning og teknisk drift forblir hos utleieren. Dette kan reise spørsmål om avtalene har realitet: Har parten som formelt er betegnet som bareboatbefrakter egentlig kommandomyndigheten? Spørsmålet må til syvende og sist bero på en nærmere vurdering av de faktiske forholdene – uten at de formelle avtaleforholdene er avgjørende.

Fremstillingen så langt har vist at den operative ledelse har vært en effektiv tilnærming til å løse ansvarssubjektet i to typetilfeller fra rettspraksis. I kapittelet under skal jeg på nytt se nærmere på hvordan den operative ledelse egner seg som kriterium i et sammensatt aktørbilde og da i tilknytning til *Baltic Cable*-saken.

4.6 Særlig om operativ ledelse i et sammensatt aktørbilde – *Baltic Cable*

4.6.1 Nærmere om den metodiske innfallsvinkelen til Högstadenstolen

Med operativ ledelse som avgjørende kriterium kunne man sett for seg en nokså direkte tilnærming, selv i en oppsplittet virksomhet: Med utgangspunkt i at den operative ledelse påhviler skipets eier, kan problemstillingen formuleres som

²⁹⁴ Falkanger (1969) s. 50. Selv om leiebegrepet var generelt og leie kan ha ulikt meningsinnhold i ulike relasjoner, ville leiebegrepet sammenfalle i de fleste sammenhenger, se s. 52.

²⁹⁵ Falkanger (1969) s. 54–59. Falkanger legger til grunn at kontrollbegrepet er mer hensiktsmessig enn besittel-sesbegrepet.

²⁹⁶ Falkanger (1969) s. 150.

²⁹⁷ Falkanger (1969) s. 150.

²⁹⁸ Bakgrunnen kan være at partene av skattemessige årsaker ønsker å konstruere en tidsbefraktningssavtale, et forhold jeg ikke går nærmere inn på her.

et spørsmål om noen andre aktører oppfyller kriteriene for bemanning og kommandomyndighet. Etter min oppfatning er dette også tilnærmingen i *Baltic Cable*-saken, til tross for at vurderingstemaet er vagt formulert. Dette skal jeg se nærmere på like under.

Det prinsipielle ved *Baltic Cable*-saken er at Högsta domstolen, i motsetning til typetilfellene over, må ta høyde for at rederivirksomheten var oppsplittet i saken. Som Högsta domstolen påpeker er «[b]eslutsfunktionerna i modern sjöfart är alltså många gånger uppdelade på ett flertal aktörer.»²⁹⁹ På denne bakgrunn oppstiller Högsta domstolen en helhetsvurdering:

«För att avgöra vem som är att anse som redare måste det med hänsyn till den uppdelning av funktionerna som förekommer göras en helhetsbedömning av omständigheterna i det konkreta fallet. Som redare betraktas då den på vilken den övervägande delen av de typiska redarfunktionerna vilar (jfr Kurt Grönfors, Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden, 1952, s. 306).»³⁰⁰

Innfallsvinkelen tar dermed sikte på å avgjøre hvem som har flertallet av de «typiske redarfunktionerna». Hva som menes med typiske rederfunksjoner er ikke presisert nærmere i sitatet fra dommen. Likevel presiserer Högsta domstolen i det etterfølgende avsnittet at rederfunksjoner kan ha ulik betydning i forskjellige regler.³⁰¹ Denne presiseringen gir imidlertid liten veiledning for hva som utgjør typiske rederfunksjoner for identifiseringen av ansvarssubjektet i sjøloven § 151. Derimot har Högsta domstolen i den innledende redegjørelsen av rederbegrepet lagt til grunn at det er «typisk» for den som er reder å utøve den operative ledelse.³⁰² Operativ ledelse synes da å være det sentrale kriterium for rederansvarets ansvarssubjekt, til tross for at Högsta domstolen også nevner at managementselskaper kan utføre typiske rederfunksjoner slik som bemanning, drift og sikkerhetsarbeid.³⁰³ Som nevnt i kapittel 4.3 innebærer ikke dette nødvendigvis at et managementselskap har den operative ledelse. Vi står da igjen med at operativ ledelse er det sentrale kriterium for å identifisere rederen, men at ansvarssubjektet skal vurderes i en helhetsvurdering av hvem som har flertallet av de typiske rederfunksjonene, hvor de ulike aktørenes funksjoner tilsynelatende skal vektas mot hverandre. Som jeg kommer til i kapittel 4.6.2, kan dette neppe oppfattes som en rettslig avveining der rettssubjektet med operativ ledelse skal vektas mot andre aktører, for eksempel et managementselskap som er arbeidsgiver og driftsansvarlig selskap (ISM-ansvarlig).

I lys av den overnevnte innfallsvinkelen til vurderingen av hvem som er reder er det et metodisk poeng at Högsta domstolens fremgangsmåte er inspirert av Grönfors, som lanserte helhetsvurderingen i en annen kontekst enn dagens oppsplittede rederivirksomhet. Grönfors var i sin tid skeptisk til tradisjonelle formuleringer om at «redaren är utrustaren eller den som intar förmansställning i förhållande til befällhaveren.»³⁰⁴ Bakgrunnen var at det var umulig å praktisere slike utgangspunkter i «olika mellanformer mellan ren tids- och resebefraktning samt skeppslega, varvid de moment, som tillsammans bilda förmansställning eller ställning som utrustare, fördelas mellan ägaren och chartrande.»³⁰⁵ På bakgrunn av at utgangspunktene ikke traff så godt i disse tilfellene, tok Grönfors til orde

²⁹⁹ *Baltic Cable* avs. 20.

³⁰⁰ *Baltic Cable* avs. 21.

³⁰¹ *Baltic Cable* avs. 22, hvor det blant annet fremheves at ISM-ansvar har betydning i offentligrettslig sammenheng.

³⁰² *Baltic Cable* avs. 17, som jeg også var inne på i kapittel 4.3.2.

³⁰³ *Baltic Cable* avs. 20.

³⁰⁴ Grönfors (1952) s. 305.

³⁰⁵ Grönfors (1952) s. 305.

for at «redare anses den, på vilken enligt en helhetsbedömning av omständigheterna i det konkreta fallet den övervägande delen av de typiska redarfunktionerna vilar.»³⁰⁶ Grönfors' kontekst var altså et tvilstilfelle i grenselandet mellom befraktning og leie, ikke en oppsplittet rederivirksomhet med et sammensatt aktørbilde.³⁰⁷

Til tross for at Grönfors' helhetsvurdering av typiske rederfunksjoner ikke var rettet mot et sammensatt aktørbilde, slik som *Baltic Cable*-saken, er det ikke til hinder for at Grönfors' helhetlige innfallsvinkel også kan anvendes i et sammensatt aktørbilde. Samtidig, og som jeg skal vise under, medfører innfallsvinkelen muligens at vurderingen kan oppfattes som nokså vidtrekkende til tross for at den operative ledelse er det sentrale kriterium. Derfor skal jeg forsøke å klargjøre visse aspekter ved vurderingen av operativ ledelse i dommen.

4.6.2 Nærmere om den konkrete vurderingen i *Baltic Cable*

Utgangspunktet til Högsta domstolen er altså en helhetsvurdering av hvem som har flertallet av de typiske rederfunksjonene. Som jeg skal se nærmere på under medfører denne innfallsvinkelen at hver enkelt aktør er omfattet av vurderingen. Samtidig er mitt poeng at flere av disse aktørene faller innenfor analysene jeg foretok i normaltilfellene i kapittel 3. Selv om jeg ikke er kritisk til Högsta domstolens innfallsvinkel, kan det være grunn til å klargjøre visse aspekter ved dommen. Mitt poeng er dermed at identifiseringen av ansvarssubjektet kan forenkles i andre tilfeller.

For det første kom en form for managementavtale på spissen i *Baltic Cable*. I dommen var skipets eier en privatperson, men et annet selskap (Wagenborg) inngikk skipets fraktavtaler og ordnet med forsikring og forsyninger. Dommen er taus om hvorvidt det forelå en skriftlig managementavtale mellom skipseieren og Wagenborg, men Högsta domstolen påpekte at Wagenborg handlet «närmast som en agent» for SS.³⁰⁸ Agent i denne sammenheng må forstås som en oppdragstaker for skipseieren.³⁰⁹ Ordningen hvor Wagenborg sørget for forsikringer og forsyninger måtte ses i lys av dette oppdragsforholdet, og på denne måten kunne ikke forsikring- og forsyningstjenesten få «avgörande betydelse vid bedömningen av om det bolaget ska anses som redare.»³¹⁰ Det samme gjaldt det faktum at Wagenborgs firmanavn var oppført på hver side av fartøyet, som kunne forklares ved at selskapet «fungerade som fartygsförvaltare.»³¹¹ Samlet kom Högsta domstolen til at Wagenborgs «uppgifter inte varit sådana som utgör typiska redarfunktioner.»³¹²

Högsta domstolen måtte naturligvis ta stilling til hvilken rolle Wagenborg hadde i virksomheten, og konklusjonen gjenspeiler at den operative ledelse ikke var hos Wagenborg. Samtidig kan det stilles spørsmål ved om det var nødvendig å inkludere Wagenborgs funksjoner i en rettslig avveining mot andre aktører i virksomheten. Analysen i kapittel 3.2.2 viste at managementselskaper inngår i rederens hjelperkrets som oppdragstakere. Et oppdragsforhold påvirker nettopp ikke ansvarssubjektet i sjøloven § 151. Til tross for at Högsta domstolen klart nok avviste Wagenborg som reder, kan dommen oppfattes som om Wagenborg inngikk i en rettslig avveining mot andre aktører. Da er oppfølgingsspørsmålet om saken kunne ha stilt seg annerledes om Wagenborg utøvde andre og flere

³⁰⁶ Grönfors (1952) s. 305. For øvrig var Brækhus (1954) kjent med at Grönfors tok til orde for en mer helhetlig vurdering, se s. 36 i fotnote 81.

³⁰⁷ Det nærmere innholdet i «typiska redarfunktionerna» er ikke klart definert i Grönfors' fremstilling, men slutningen fra *Baltic Cable* er at operativ ledelse er det sentrale kriterium.

³⁰⁸ *Baltic Cable* avs. 39.

³⁰⁹ Se nærmere om managementselskaper som oppdragstakere i kapittel 3.3.2.

³¹⁰ *Baltic Cable* avs. 39.

³¹¹ *Baltic Cable* avs. 39.

³¹² *Baltic Cable* avs. 39.

funksjoner. Ville avveiningen mellom flere aktører blitt mer tvilsom? Basert på fullmaktsforholdet kan det argumenteres for at dette nettopp ikke ville hatt betydning for hvem som var reder. All den tid managementselskapet opptrådte på vegne av eieren, lå den operative ledelse fortsatt hos eieren. Hvis man først har etablert et oppdragsforhold, er mitt poeng at oppdragstakerne kan holdes utenfor vurderingen av ansvarssubjekt. Da vil det i utgangspunktet ikke være nødvendig å gå detaljert til verks på hvilke funksjoner som ligger hos oppdragstakeren eller inkludere oppdragstakeren i en rettslig avveining, slik «helhetsvurderingen» kan gi inntrykk av.

Videre vurderte Högsta domstolen hvorvidt selskapet Rederij Smith var reder. Bakgrunnen var at de andre aktørene på virksomhetssiden anførte at Rederij Smith var driftsansvarlig selskap (ISM-ansvarlig) og arbeidsgiver for deler av besetningen. Det spesielle ved *Baltic Cable*-saken er at Högsta domstolen ikke fikk anledning til å drøfte betydningen av denne oppsplittingen, fordi driftsansvaret og arbeidsgiverstillingen ikke ble ansett å ligge hos Rederij Smith. For å klargjøre denne problemstillingen i dommen finner jeg grunn til å trekke veksler på analysen fra kapittel 3, for å illustrere at denne oppsplittingen ikke uten videre ville hatt betydning for rederspørsmålet.

I den svenske fartygssäkerhetslag, tilsvarende skipssikkerhetsloven i norsk rett, forstås pliktsubjektet som «den som i redarens ställe utövar ett avgörande inflytande över fartygets drift.»³¹³ I likhet med norsk rett er pliktsubjektet i utgangspunktet eieren, med mindre eieren har overlatt driften til en annen.³¹⁴ Når det gjelder vurderingen av hvem som var ISM-ansvarlig, kom Högsta domstolen til at eieren ikke hadde overført ISM-ansvaret til Rederij Smith. En endring måtte meldes inn til skipets flaggstat; en muntlig angivelse av hvem som hadde ISM-ansvaret var ikke tilstrekkelig.³¹⁵ På tilsvarende vis ble det anført at Rederij Smith var arbeidsgiver for kaptein, førstestyrmann og maskinsjef.³¹⁶ Högsta domstolen vurderte utelukkende kapteinens ansettelsesavtale og konkluderte med at kapteinen ikke var ansatt i Rederij Smith, blant annet med den begrunnelse at kapteinens ansettelsesavtale var datert før stiftelsen av Rederij Smith.³¹⁷

Som nevnt over medførte de faktiske forholdene at Högsta domstolen ikke fikk foranledning til å drøfte den rettslige betydningen av at Rederij Smith hadde vært ISM-ansvarlig og arbeidsgiver i relasjon til rederspørsmålet. Man kan likevel stille spørsmålet om denne oppsplittingen i det hele tatt ville hatt betydning for hvem som var reder. Analysen av normaltilfellene i kapittel 3 pekte blant annet på at det er vanlig at arbeidsgiveren og rederen *ikke* er samme rettssubjekt. Videre er det vanlig at «rederiet», det driftsansvarlig selskap (ISM-ansvarlig), *ikke* er samme rettssubjektet som rederen.³¹⁸ Årsaken er at disse funksjonene ofte overlates til et managementselskap, som normalt er rederens oppdragstaker. Selv om funksjoner kan være overlatt til managementselskapet, utøver ikke managementselskapet nødvendigvis den operative ledelse. Da kan det muligens være noe misvisende å betegne en arbeidsgiverstilling etter skipsarbeidsloven § 2-1 og stillingen som driftsansvarlig selskap etter skipssikkerhetsloven § 4 (rederiet) som «typiske rederfunksjoner», fordi disse funksjonene tilsynelatende skal inngå i en helhetsvurdering av hvem som har flertallet av de typiske rederfunksjonene. Som regel er disse

³¹³ 1 kap. 2 § fartygssäkerhetslag (2003:364).

³¹⁴ *Baltic Cable* avs. 43.

³¹⁵ *Baltic Cable* avs. 43.

³¹⁶ Den resterende besetningen var ansatt i et bemanningsforetak, se *Baltic Cable* avs. 41.

³¹⁷ *Baltic Cable* avs. 41.

³¹⁸ Se imidlertid Eftestøl og Arnesson (2024) s. 521, som fremhever at det var et viktig argument at eieren (SS) ikke kunne bevise at Rederij Smith var driftsansvarlig selskap med hensyn til eierens rederstilling. Etter min oppfatning behøver ikke et driftsansvar etter skipssikkerhetsloven (ISM-ansvar) å være et viktig argument for hvem som er reder i andre tilfeller.

funksjonene delegert til et managementselskap, og dette vil ofte være illustrerende for at en annen har den operative ledelse.

Drøftelsen av Rederij Smith i dommen er altså først og fremst illustrerende for at de faktiske forholdene kan være uklare og at dette kan gjøre det vanskeligere å identifisere rederen. Samtidig kan det stilles spørsmål ved om det i det hele tatt ville hatt betydning for rederspørsmålet om Rederij Smith faktisk var arbeidsgiver og ISM-ansvarlig. En videre drøftelse måtte i så fall være betinget av et spørsmål om Rederij Smith var en oppdragstaker eller rettssubjektet med den operative ledelse av virksomheten.

Det fulle aktørbildet i *Baltic Cable*-saken bestod også av selskapet CV Delfborg. Virksomhetens inntjening og utbetalinger gikk gjennom dette selskapet, som ikke hadde noen tilknytning til driften av skipet. Selskapet ble betegnet som et «ekonomisk nav» og klart avvist som reder.³¹⁹ Operativ ledelse er altså betinget av en tilknytning til driften av skipet. Etter at det fulle aktørbildet ble gjennomgått av Högsta domstolen, var konklusjonen at skipets eier satt igjen med den «överbärande delen av de typiska redarfunktionerna».³²⁰ Etter min oppfatning må konklusjonen ses i sammenheng med at rederfunksjonene, heriblant den operative ledelse, i utgangspunktet påhviler skipets eier. Gjennomgangen av de andre aktørene viste nettopp at ingen andre aktører bemannet skipet eller utøvde kommandomyndighet over besetningen. Tvert imot presiserer Högsta domstolen uttrykkelig at «kaptenens samtliga kontakter med anledning av maskinproblemen skedde med SS [eieren].»³²¹ Dette kan oppfattes som et uttrykk for at skipets eier hadde kommandomyndigheten og hadde det ytterste ansvaret for skipets nautiske ledelse, selv om dette ikke er presisert i klartekst.

4.6.3 Bør *Baltic Cable* være styrende for fremgangsmåten i andre tilfeller?

I dette kapittelet skal jeg sammenfatte refleksjoner om hvorvidt *Baltic Cable*-saken bør være veiledende for fremgangsmåten i andre og fremtidige problemstillinger om ansvarssubjekt.

Baltic Cable-saken er først og fremst en illustrasjon på at det kan være nødvendig å foreta nærmere undersøkelser av den faktiske organiseringen av virksomheten. I likhet med typetilfellene i kapittel 4.5, illustrerer *Baltic Cable*-saken at de faktiske forholdene gjerne vil være årsaken til at rederspørsmålet kommer på spissen. Når de faktiske forholdene først er kartlagt, behøver ikke den rettslige vurderingen av hvem som er reder å være tvilsom. At det rettslig sett ikke var tvil i *Baltic Cable* må også ses i sammenheng med at aktørbildet ikke var upreget komplekst. Kjernen var at skipets eier hadde en oppdragstaker som sørget for inngåelse av fraktavtaler og ordnet med forsikring og forsyninger. I tillegg gikk inntjeningen og utgiftene gjennom et eget selskap. Som nevnt tidligere kan det tenkes mer omfattende oppsplitting i andre og fremtidige tilfeller.

For de fremtidige tilfellene er det viktig å skille mellom hvilken oppsplitting av virksomheten som har betydning og hvilken oppsplitting som i utgangspunktet er uten betydning. *Baltic Cable* er en god illustrasjon for at det innledningsvis vil være avgjørende å kartlegge eierforholdene til skipet, fordi rederfunksjonene (og den operative ledelse) i utgangspunktet påhviler skipets eier. Når skipets eierforhold og andre faktiske forhold først er kartlagt, vil operativ ledelse være det avgjørende kriterium. Som nevnt innledningsvis i kapittel 4.6.2, synes *Baltic Cable* å ta utgangspunkt i at den operative ledelse påhviler skipets eier, og deretter gjennomgår de andre aktørene i dommen. Etter mitt syn er denne fremgangsmåten illustrerende for den *faktiske vurderingen* av ansvarssubjektet hvor virksomheten

³¹⁹ *Baltic Cable* avs. 40.

³²⁰ *Baltic Cable* avs. 46.

³²¹ *Baltic Cable* avs. 45.

må kartlegges, og da kan det være nødvendig å foreta nærmere undersøkelser av de ulike aktørenes roller.³²² Derimot er det min oppfatning at den *rettslige vurderingen* ikke beror på en avveining mellom flere funksjoner som «helhetsvurderingen» kan gi inntrykk av. Når den operative ledelse først er identifisert i virksomheten, skal dette kriteriet ikke avveies mot andre funksjoner hos andre aktører. For eksempel skal ikke rettssubjektet med operativ ledelse avveies mot managementselskaper som formelt er arbeidsgiver etter skipsarbeidsloven og driftsansvarlig selskap etter skipssikkerhetsloven. I denne sammenheng er det nok rom for å oppfatte *Baltic Cable*-dommen og spørsmålet om ansvarssubjekt i en oppsplittet virksomhet som mindre tvilsomt enn det en kan få inntrykk av i dommen.

Basert på analysene fra kapittel 3 og 4, heriblant av *Baltic Cable*-saken, skal jeg forsøke å sammenfatte en mer systematisk tilnærming til spørsmålet om ansvarssubjektet. Denne tilnærmingen kan være veiledende i andre tilfeller. I denne sammenheng vil jeg ta utgangspunkt i den delen av den oppsplittede virksomheten som er synlig for skadelidte. Dette er fortrinnsvis den registrerte eieren av skipet.

Med utgangspunkt i de registrerte eierforholdene kan man stille spørsmålet om hva som kjennetegner at den operative ledelse er hos et annet rettssubjekt. Som en klar hovedregel vil dette være betinget av at skipet er satt ut på et bareboatcerteparti, at skipet er rekvirert, eller at de registrerte eierforholdene ikke samsvarer med de reelle eierforholdene, for eksempel at skipet er solgt til et annet rettssubjekt uten at salget er synlig i skipsregisteret. Disse tilfellene vil gjerne være illustrerende for at det i realiteten er en annen som har den operative ledelse.

I motsatt retning kan man stille spørsmålet om hva som kjennetegner at den operative ledelse fortsatt utøves av den registrerte eieren. I all hovedsak vil dette omfatte befraktingsavtaler, managementavtaler og andre aktører som ikke har en tilknytning til skipets drift, for eksempel rene økonomiske selskaper.³²³ I likhet med tilfellene over, vil disse tilfellene være betinget av at avtalene har realitet. Mer tvilsomme tilfeller kan oppstå der registrert eier er et SPV-selskap, gjerne i kombinasjon med at driften utøves av ett eller flere managementselskap. I disse tilfellene er det ikke sikkert at kommandomyndigheten eller det ytterste ansvaret for skipets nautiske ledelse utøves av den registrerte eieren, selv om avtalestrukturen skulle tilsi dette.

4.7 Refleksjoner og springbrett til diskusjon

Inngangen til kapittel 4 var at rederansvarets ansvarssubjekt i mange tilfeller lar seg identifisere uten store problemer, men at det likevel kan oppstå tvil om hvem som er reder i dagens oppsplittede rederivirksomhet. Gjennomgangen i kapittel 4 har vist at tvilstilfeller om ansvarssubjektet i all hovedsak er foranlediget av at virksomheten er uoversiktlig, for eksempel at virksomheten er preget av manglende formaliteter, eller at virksomheten helt eller delvis avviker fra det som er avtalt mellom aktørene. I disse tilfellene kan det være nødvendig å foreta en nærmere vurdering for å kartlegge de faktiske forholdene. Når man skal analysere den faktiske virksomheten, vil det sentrale rettslige kriterium være den operative ledelse av virksomheten: Hvem bemannet skipet og utøvde eller hadde kommandomyndigheten over besetningen? Det problematiske i denne analysen er at det kan være vanskelig for skadelidte å identifisere den operative ledelse i en uoversiktlig rederivirksomhet. Når de faktiske forholdene er avklarte, som ofte vil være tilfellet i en domstol, vil den operative ledelse imidlertid utgjøre et effektivt

³²² Hvor også bevispresumsjoner om hvem som innehar ulike funksjoner vil spille inn i vurderingen, men jeg går ikke nærmere inn på disse spørsmålene. Se imidlertid Eftestøl og Arneson (2024) som påpeker at skipseieren ofte vil stå nærmest til å vise at «Shipowners' functions» er overført til en annen, s. 531.

³²³ For eksempel CV Delfborg i *Baltic Cable*.

kriterium for å utpeke ansvarssubjektet. Kapittel 4 kan altså tas til inntekt for at de faktiske forholdene er den sentrale årsaken til tvil om ansvarssubjektet.

En annen sak er at det kan bli vanskeligere å praktisere operativ ledelse som et avgjørende kriterium i fremtiden. Utviklingen i retning av ubemannede skip kan nemlig gi opphav til særlige spørsmål for operativ ledelse som kriterium. Et ubemannet skip kan forstås som et «skip som navigeres uten at navigasjonen forstås av et mannskap om bord på skipet.»³²⁴ Et eksempel er fjernstyrte skip med «mulighet for direkte fjernstyring fra kontrollsenter på land.»³²⁵ Den ansvarlige for navigasjonen er fjernoperatøren. Et ubemannet skip kan også være autonomt, som innebærer at skipet har et «autonomt styringssystem uten direkte menneskelig innflytelse eller overvåkning.»³²⁶ I denne sammenheng kan systemutviklere benyttes som en «fellesbetegnelse for personell som står ansvarlig for navigasjonsalgoritmen, som har den indirekte innflytelsen over skipets navigasjon.»³²⁷ Hvorvidt «bemanningen av skipet» og kommandomyndighet utgjør effektive styringskriterier for identifiseringen av ansvarssubjektet i disse tilfellene, tar jeg ikke stilling til. Det kan imidlertid ikke utelukkes at det er en forskjell mellom fjernstyrte og autonome skip, og at dette kan påvirke hvorvidt kriteriene egner seg for å utpeke rederen. For autonome skip har Gjelsten blant annet pekt på at det må foretas en vurdering av de inngåtte kontraktene om operasjonen av skipet og «om ansvaret for rederifunksjonene må anses overført fra skipets registrerte eier til for eksempel selskapet som drifter kontrollsenteret.»³²⁸ I denne sammenheng er det ikke opplagt hvordan man skal gå frem for å bedømme den operative ledelse og, som nevnt tidligere, behøver ikke de skriftlige avtalene å være avgjørende om realiteten er en annen.

Avslutningsvis, og som et springbrett til neste kapittel, vil jeg særskilt fremheve én fordel ved dagens rederbegrep og én ulempe. Fordelen med rederbegrepet er at det medfører fleksibilitet ved utvelgelsen av ansvarssubjektet. Denne fleksibiliteten er et effektivt styringsverktøy mot unngåelse av rederansvar, for eksempel gjennom *pro forma* avtalekonstruksjoner. Rederbegrepet gir nettopp adgang til å se bort ifra avtalestrukturer uten realitet, for eksempel villedende eierforhold i skipsregisteret.³²⁹ I stedet for at de formelle forholdene er avgjørende gir rederbegrepet adgang til å utpeke et ansvarssubjekt med styring over virksomheten.³³⁰ En slik adgang harmonerer med hensynet til at ansvaret skal plasseres hos den som sto nærmest til å utøve innflytelse på skipets skadepotensial.³³¹ I tillegg vil den som utøver styring og kontroll normalt være et rettssubjekt med reell drift og reelle midler til å dekke skadelidtes krav for det tilfellet at dekningen i ansvarsforsikringen er avskåret.³³² På denne måten ivaretas hensynet til skadelidtes dekningsbehov gjennom fleksibiliteten i rederbegrepet.

Ulempen med rederen som ansvarssubjekt er likevel at det kan oppstå tvil om ansvarssubjektet, særlig i lys av at skadelidte ikke har innsikt i rederivirksomheten. Ettersom rederen er et fleksibelt begrep vil de faktiske forholdene, herunder en uoversiktlig virksomhet, være egnet til å skape utfordringer sett fra skadelidtes perspektiv. Hvor tungtveiende denne ulempen er kan riktignok diskuteres, særlig

³²⁴ Rønningen (2022) s. 16.

³²⁵ Rønningen (2022) s. 16.

³²⁶ Rønningen (2022) s. 16.

³²⁷ Rønningen (2022) s. 16.

³²⁸ Gjelsten (2024) § 151. Et eksempel på en slik avtale er BIMCOs AUTOSHIPMAN som ble introdusert i 2024.

³²⁹ *Navion Hispania*.

³³⁰ Dagens rederbegrep er altså tuftet på rimelighetshensyn hvor ansvaret skal følge «[...] the commercial interests and power of decision which brings a person in the position of operating the vessel commercially (functionality).», se Eftestøl og Arnesson (2024) s. 522.

³³¹ Kapittel 2.4.

³³² Kapittel 2.4.

i lys av skadelidtes adgang til å ta arrest i skipet etter sjøloven kapittel 4. Arrest i skipet er ikke betinget av at rederspørsmålet er avklart.³³³ Samtidig illustrerer blant annet *Navion Hispania* og *Baltic Cable*-saken at det kan oppstå årelange rettsprosesser på bakgrunn av at rederansvarets ansvarssubjekt er uklart. I disse tilfellene vil tvilen knytte seg til de faktiske forholdene, ikke den rettslige vurderingen. Denne observasjonen bringer fremstillingen videre til kapittel 5 under. Der skal jeg se nærmere på hvordan andre utforminger av ansvarssubjektet kan bidra til klarhet om ansvarssubjektet, til tross for at virksomheten kan være uoversiktlig.

³³³ Se nærmere i kapittel 3.2.2.

5 Kan tvil om ansvarssubjektet unngås?

5.1 Introduksjon og problemsstilling

I kapittel 5 skal jeg heve blikket og se nærmere på ansvarssubjektet i andre sjørettslige regler og på andre liknende rettsområder. Som nevnt avslutningsvis i kapittel 4.7 har vi i dag et fleksibelt rederbegrep. Selv om fleksibiliteten har fordeler ved seg, er den klare ulempen at ansvarssubjektet kan være uklart. Årsaken er at det kan være vanskelig å identifisere kriteriene for rederstillingen når den faktiske organiseringen er uoversiktlig, særlig for skadelidte som normalt hverken har kunnskap eller forutsetninger for å ta stilling til ansvarssubjektet i tvilstilfeller. Formålet med kapittel 5 er da å se hen til hvilke fordeler (og ulemper) som kan oppnås gjennom en annen utforming av ansvarssubjektet, som blant annet kan sikre skadelidtes forutberegnelighet i større grad enn rederbegrepet slik dette begrepet forstås i dag.

Overordnet skal jeg se nærmere på et eieransvar i kapittel 5.2 og et solidaransvar i kapittel 5.3. Til analysen i kapittel 5.2 og 5.3 må det gjøres et innledende forbehold: De alternative utformingene jeg skal se nærmere på gjelder ansvarssubjekter hvor ansvaret er objektivt, i motsetning til et skyldbasert prinsipalansvar som sjøloven § 151.³³⁴ Det kan ikke utelukkes at det gjelder særlige hensyn ved utformingen av et ansvarssubjekt i objektive ansvarsgrunnlag sammenliknet med skyldbaserte prinsipalansvar. Selv om jeg ikke skal drøfte denne problemstillingen kan man i utgangspunktet se for seg at skyldbaserte prinsipalansvar, slik som rederansvaret, i større grad bør ta hensyn til at det er en tilknytning mellom prinsipalen og hjelperkretsen ved utformingen av ansvarssubjektet. Når rederen hefter for hjelperkretsens skyld, kan det argumenteres for at prinsipalen bør ha styringen over hjelperkretsen og dermed skipets skadepotensial. Dette viser seg ved kriteriet operativ ledelse som forutsetter kommandomyndighet over besetningen. Da vil ansvarssubjektet – rederen – i større grad følge den faktiske virksomheten, som ikke nødvendigvis er et hensyn ved utformingen av ansvarssubjektet i et objektivt ansvarsgrunnlag.

Når mitt formål likevel er begrenset til å se nærmere på andre utforminger av et ansvarssubjekt og fordelene ved slik utforming, mener jeg at selv objektive ansvarsgrunnlag har belyningsverdi i fremstillingen. Dessuten er det ikke gitt at et skyldbasert prinsipalansvar behøver å forutsette en særlig tilknytning mellom prinsipalen og hjelperkretsen. I fremmed rett finnes det eksempler på at denne tilknytning er uten betydning, slik at hensynet til et klart ansvarssubjekt har blitt avgjørende.³³⁵ Til slutt gjør jeg et sidesprang til offentligrettslig lovgivning i kapittel 5.4, hvor jeg skal vise til parallelle diskusjoner om utformingen av pliktsubjekter i offentligrettslig lovgivning, selv om pliktsubjektene skal ivareta andre formål enn ansvarssubjektene i kapittel 5.2 og 5.3.

5.2 Eieransvar

5.2.1 Introduksjon

I kapittel 5.2 er temaet eieransvaret, hvor jeg skal se nærmere på konvensjonsbaserte tendenser i 5.2.2. Slutningene fra det konvensjonsbaserte regelverket vil danne et bakteppe for refleksjoner i kapittel 5.2.3. Videre skal jeg i kapittel 5.2.4 gjøre et retthistorisk blikk på luftfartslovens rene eieransvar for å se nærmere på legislative hensyn i et sammenliknbart livs- og rettsområde.

³³⁴ Et rederansvar er, som nevnt i kapittel 2.2, imidlertid ikke betinget av skyld hos rederen.

³³⁵ I nederlandsk rett er «reder» definert som eier av et sjøgående fartøy, jf. artikkel 8:10 Burgerlijk Wetboek (BW).

5.2.2 Konvensjonsbasert tendens mot eieransvar m.m.

Det konvensjonsbaserte regelverket jeg skal se nærmere på er inntatt i sjøloven del III og omfatter følgende regler:

- I Sjøloven kapittel 10 I, som gjennomfører reglene i den internasjonale konvensjon 2001 om erstatning for bunkersoljesølskade (bunkerskonvensjonen).
- II Sjøloven kapittel 10 II, som gjennomfører reglene i den internasjonale konvensjon 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade (1992-ansvarskonvensjonen) og den internasjonale konvensjon 1992 om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade (1992-fondskonvensjonen).
- III Kapittel 10 a, som gjennomfører reglene i den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak, 2007 (vrakfjerningskonvensjonen) m.m.³³⁶
- IV Kapittel 11, som gjennomfører regler etter den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer, 1996, som endret ved protokoll av 2010 (HNS-konvensjonen).³³⁷

Det første og viktigste trekket i regelverket er at ansvarssubjektet – skipets eier – i all hovedsak er klart definert. Det gjør det enkelt for skadelidte å vite hvem kravet skal rettes mot. Innledningsvis nevnes at reglene i bunkerskonvensjonen (sjøloven kapittel 10 I) skiller seg fra de andre reglene gjennom utformingen av ansvarssubjektet, fordi «eieren» er definert gjennom en vid ansvarskrets. I min fremstilling er de andre regelverkene det sentrale, slik at jeg kommer tilbake til reglene i bunkerskonvensjonen under.

Utformingen av eieransvaret i 1992-ansvarskonvensjonen (sjøloven kapittel 10 II), vrakfjerningskonvensjonen (sjøloven kapittel 10 a.) og HNS-konvensjonen (sjøloven kapittel 11) inneholder det samme materielle eierbegrepet, selv om den språklige utformingen varierer. Erstatningsansvaret i 1992-ansvarskonvensjonen (sjøloven kapittel 10 II) og HNS-konvensjonen (sjøloven kapittel 11) er rettet mot skipets «eier», som forstås som den registrerte eieren, eller hvis skipet ikke er registrert, den som eier skipet.³³⁸ Vrakfjerningskonvensjonen (sjøloven kapittel 10 a.) inneholder en språklig forskjell ved at ansvarssubjektet er den «registrerte eieren», jf. § 210 a. Innholdsmessig tilsvarer denne ordlyden de overnevnte regler, fordi legaldefinisjonen i § 210 fjerde ledd tar utgangspunkt i registreringen og eventuelt de reelle eierforholdene hvis registrering ikke er foretatt. De konvensjonsbaserte reglene illustrerer altså at det fortrinnsvis er den registrerte eieren som er ansvarssubjektet.

Som nevnt over, inneholder reglene i bunkerskonvensjonen (sjøloven kapittel 10 I) et annet eierbegrep enn de overnevnte regler. Legaldefinisjonen av «skipets eier» i sjøloven § 183 fjerde ledd lyder:

«Med skipets eier forstås i §§ 183 til 190 eieren, herunder den registrerte eieren, rederen, bareboatbefrakteren, disponenten eller andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av skipet.»

Rent språklig kan det stilles spørsmål ved om ansvarskretsen er illustrerende for at skipets «eier» er ansvarssubjektet i sjøloven § 183 første ledd sammenliknet med hvordan man tradisjonelt tolker eierbegrepet i de andre konvensjonsbaserte reglene. Årsaken er at begrepet «Shipowner» i bunkerskonvensjonen omfatter «registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship», slik at den norske gjennomføringen måtte inneholde en tilsvarende vid ansvarskrets.³³⁹

³³⁶ Kapittelet er vedtatt i lov av 20 desember 2018 nr. 115, og trer i kraft 11. februar 2025, se Kgl.res. 11. oktober 2024 (2024/5404).

³³⁷ Kapittelet er vedtatt i lov av 12 mai 2015 nr. 30, men ikke i kraft.

³³⁸ Sjøloven § 191 første ledd, jf. fjerde ledd og § 212 første ledd, jf. § 211 fjerde ledd.

³³⁹ Bunkerskonvensjonen art. 1 nr. 3.

Etter ordlyden i sjøloven § 183 fjerde ledd er det åpent for tolkning om ansvaret er alternativt eller solidarisk mellom ansvarssubjektene. Spørsmålet er altså om skadelidte har en valgrett, men må forholde seg til ett ansvarssubjekt, eller om ansvarskretsen svarer solidarisk. Selv om ordlyden «eller» normalt trekker i retning av et alternativt ansvar, presiserer bunkerskonvensjonen artikkel 3 nr. 1 at «[w]here more than one person is liable in accordance with paragraph 1 [Definitions], their liability shall be joint and several.» Bunkerskonvensjonen presiserer altså at ansvarskretsen svarer solidarisk, og selv om forarbeidene til sjøloven § 183 ikke nevner solidaransvar uttrykkelig, illustrerer departementets uttalelser hvordan solidaransvaret kan komme på spissen. I forarbeidene fremhever departementet at skadelidte normalt vil forholde seg til den registrerte eierens forsikringsselskap. Der forsikringen ikke gir full dekning eller dekning i det hele tatt, vil skadelidte kunne ha behov for å kreve hele eller deler av tapet fra andre.³⁴⁰ Reglene i bunkerskonvensjonen (sjøloven kapittel 10 I) oppstiller altså både en vid ansvarskrets og et solidaransvar. Nærmere om solidaransvar som ansvarsutforming kommer jeg tilbake til i kapittel 5.3. Under skal jeg se videre på flere trekk i de konvensjonsbaserte reglene.

Det andre trekket i regelverket er at ansvarssubjektet – eieren – har en forsikringsplikt for det konvensjonsbaserte erstatningsansvaret.³⁴¹ Reglene i bunkerskonvensjonen (sjøloven kapittel 10 I) retter forsikringsplikten mot skipets registrerte eier, jf. sjøloven § 186, til tross for at «skipets eier» i denne sammenheng er definert som en vid ansvarskrets. Selv om skadelidte i dette regelsettet har en valgrett og flere kan hefte solidarisk, vil dekning normalt søkes hos den registrerte eierens forsikringsgiver.³⁴² Forsikringsgiver må utbetale beløpet selv om den registrerte eieren ikke finnes.³⁴³ Tilsvarende regler om forsikringsplikt for eieren finner vi i reglene om oljesølskade i sjøloven § 197, for vrakfjerning i § 210 d. og for farlig gods i § 218. *Det tredje trekket*, og i nær sammenheng med forsikringsplikten, er at skadelidte har et direktekrav mot forsikringsgiveren.³⁴⁴

Fellestrekket i det konvensjonsbaserte regelverket er at tendensen i all hovedsak går mot et rent eieransvar hvor skipsregisteret tillegges avgjørende betydning.³⁴⁵ I dette ligger at det ikke hersker tvil om ansvarssubjektet. Til tross for at rederivirkomheten kan være uoversiktlig, slik vi har sett i kapittel 4, kan skadelidte ta utgangspunkt i de registrerte eierforholdene. En annen sak er at forsikringsplikten og direktekravet mot forsikringsgiver vil skyve forsikringsgiver frem som det praktiske ansvarssubjektet. Forsikringsreglene illustrerer videre at skadelidte i alminnelighet har et sterkt vern, fordi reglene sørger for effektiv dekning av erstatningskravet, også i tilfeller hvor den registrerte eieren ikke finnes. Den klare ansvars plasseringen og effektive inndrivelsen er, ved siden av hensynet til skadelidte, antakeligvis tuftet på at reglene skal ivareta presserende samfunnsmessige hensyn, heriblant miljø og sikkerhet til sjøs.³⁴⁶ Under skal jeg fortsette diskusjonen om et eieransvar og løfte frem fordeler og ulemper ved et eieransvar i sjøloven § 151.

³⁴⁰ Ot.prp. nr. 77 (2006–2007) s. 15.

³⁴¹ Forsikringsgiver vil utstede såkalte «Blue Cards», som bekrefter at skipet oppfyller lovpålagte forsikringer.

³⁴² Ot.prp. nr. 77 (2006–2007) s. 11.

³⁴³ Ot.prp. nr. 77 (2006–2007) s. 11.

³⁴⁴ Se sjøloven §§ 188 (bunkersoljesøl), 200 (oljesølskade), 210 f. (vrakfjerning) og 220 (farlig gods).

³⁴⁵ Reglene oppstiller videre bestemmelser om kanalisering av ansvar mot eieren, som i varierende grad innebærer at erstatningskrav ikke kan gjøres gjeldende mot andre aktører i virksomheten, se sjøloven §§ 185, 193, 210 c. og 214.

³⁴⁶ I fortalenene til Bunkerskonvensjonen, Vrakfjerningskonvensjonen og HNS-konvensjonen fremheves blant annet det maritime miljø, sikkerheten til sjøs, og at skadelidte må sikres en effektiv inndrivelsesadgang.

5.2.3 Rederansvaret som et eieransvar?

Langt på vei kunne man unngått tvil om ansvarssubjektet i sjøloven § 151 dersom ansvarssubjektet var skipets eier, slik tilfellet er i de konvensjonsbaserte reglene. I denne sammenheng sikter jeg til et rent eieransvar, ikke en vid ansvarskrets som er tilfellet i bunkerskonvensjonen (sjøloven kapittel 10 I).³⁴⁷

Et rent eieransvar kan oppstilles og tolkes på forskjellige måter. For det første kan man i likhet med de konvensjonsbaserte reglene ta utgangspunkt i at registrert eier er ansvarssubjektet, sekundært reell eier dersom registrering ikke er foretatt. For det andre kan ansvarssubjektet være den reelle eieren uavhengig av registreringen. Denne tankegangen sammenfaller med hvordan eieren forstås som et utgangspunkt i sjøloven § 151, fordi rederstillingen i utgangspunktet påhviler skipets eier. I denne sammenheng er de registrerte eierforholdene ikke avgjørende hvis den reelle eieren er en annen.³⁴⁸ Et eieransvar kan altså oppstilles og tolkes på forskjellige måter. Selv om det kan oppstilles nyanser med hensyn til hvor forutsigbart ansvarssubjektet er med et formelt eller reelt eieransvar, vil forskjellene neppe være store. Dette kommer jeg til like nedenfor.

Skipsregisteret er allment tilgjengelig og gir opplysninger om den registrerte eieren. For de konvensjonsbaserte reglene er altså skipsregisteret nøkkelen til å identifisere ansvarssubjektet. Ved å tillegge skipsregisteret avgjørende betydning oppnår man fullstendig forutberegnelighet om ansvarssubjektet. Normalt vil den registrerte eieren riktignok sammenfalle med den reelle eieren av skipet. Det innebærer at man i all hovedsak oppnår den samme forutberegneligheten dersom reell eier er ansvarssubjektet. Derimot kan det ikke utelukkes at et reelt eierbegrep kan skape tvilstilfeller om ansvarssubjektet. Dette illustreres blant annet av den tidligere omtalte *Navion Hispania*, der den registrerte eieren ikke var den reelle eieren (rederen).³⁴⁹ På denne måten er det en fare for at skipsregisteret kan være villedende og stille skadelidte i en uforutsigbar situasjon, for eksempel ved at kravet mot den reelle eieren kan bli foreldet, fordi skadelidte tar rettslige skritt mot den registrerte eieren. Samtidig illustrerer *Navion Hispania* at skadelidtes manglende kunnskap om ansvarssubjektet kan påvirke fristutgangspunktet for foreldelse. I denne saken mente lagmannsretten at foreldelsesfristens utgangspunkt var tidspunktet da skadelidte hadde fått tilstrekkelige opplysninger om eierforholdene for skipet.³⁵⁰ På denne måten er skadelidte vernet mot at skadevolder ikke oppgir de korrekte eierforholdene i foreldessammenheng.

Uavhengig av om registrert eller reell eier er ansvarssubjektet, vil et eieransvar ikke gi den samme fleksibiliteten som rederbegrepet, som igjen kan medføre noen ulemper. Den første ulempen er at et formelt eierbegrep ikke åpner for å rette kravet mot en leietaker (bareboatbefrakter). Om skipet er satt ut på et bareboatcerteparti kan det innvendes at leietakeren er den som bør være ansvarlig, fordi leietakeren gjennom den operative ledelse kan påvirke skipets skadepotensial. Eieren har i utgangspunktet ingen adgang til å utøve innflytelse på skipets skadepotensial i disse tilfellene. Da kan det oppfattes som urimelig at eieren er ansvarssubjektet. Samtidig behøver ikke dette synspunktet å være avgjørende, fordi eier og leietaker *innad* kan avtale at leietakeren skal bære det endelige ansvaret, selv om eieren i første omgang er skadelidtes ansvarssubjekt. For ansvaret *utad* kan det argumenteres for at hensynet til at skadelidte har et klart ansvarssubjekt å forholde seg til bør få avgjørende betydning og at den endelige ansvars plasseringen kan skyves over på virksomhetssiden.

³⁴⁷ Det ville riktignok ikke oppstått tvil om ansvarssubjektet med en vid ansvarskrets, men jeg begrenser fremstillingen til refleksjoner om et rent eieransvar.

³⁴⁸ *Navion Hispania*.

³⁴⁹ Se også *Server*, som i en annen kontekst reiste spørsmålet om managementselskapet var den reelle eieren.

³⁵⁰ Foreldelsesloven § 10 nr. 1.

Hvis man tar utgangspunkt i at den registrerte eieren er ansvarssubjektet i sjøloven § 151, kan det i større grad utgjøre en ulempe at det skipseiende foretaket er et «tomt» selskap uten reell drift og midler, noe som ikke er uvanlig i dagens rederivirksomhet. Med andre ord vil for eksempel en leietaker i større grad være søkegod for erstatningskrav enn registrert eier. Denne ulempen er delvis avhjulpet av at ansvaret etter § 151 er forsikret etter § 182 a, selv om bestemmelsen riktignok oppstiller forsikringsplikten for «rederen». I det tilfellet at sjøloven § 151 var et eieransvar burde man altså harmonisert og tydeliggjort at forsikringsplikten i § 182 a påhviler skipets eier. Langt på vei er dette allerede tilfellet, fordi eieren og en rekke andre aktører i praksis er dekket gjennom forsikringen, enten i kraft av å være medlemmet eller medforsikrede.³⁵¹ Videre tegnes forsikringen i § 182 a i praksis i samme avtaledokument som de konvensjonsbaserte ansvarsreglene over, hvor forsikringsplikten nettopp påhviler skipets eier.³⁵² Forsikringsforholdene behøver altså ikke å være et avgjørende argument mot at eieren kan være ansvarssubjektet i sjøloven § 151. Det må likevel understrekes at skadelidte ikke har et direktekrav mot forsikringsgiver for krav etter § 151, i motsetning til de konvensjonsbaserte reglene.³⁵³ Selv om ansvarssubjektet hadde vært tydeligere for skadelidte med et eieransvar, ville skadelidte altså ikke fullt ut hatt det samme vernet som i de konvensjonsbaserte reglene.

Oppsummert har fremstillingen blant annet pekt på flere fordeler ved et eieransvar som kan være til inspirasjon for sjøloven § 151. Kjernen er at selv om rederivirksomheten kan være uoversiktlig og at dette kan skape tvil om hvem som er reder, vil et eieransvar i all hovedsak løse dette problemet. Til tross for at refleksjonene i dette kapittelet delvis er basert på hvordan man har utformet ansvarssubjektet i objektive ansvarsgrunnlag, kan analysen av fordeler og ulemper ha overføringsverdi til sjøloven § 151. At rederansvaret er et prinsipalansvar med et skyldelement behøver heller ikke å være en avgjørende innsigelse mot at eieren er ansvarssubjektet. I nederlandsk rett er for eksempel «rederen» definert som skipets eier og er blant annet ansvarssubjektet etter kollisjonsreglene.³⁵⁴ Hovedbegrunnelsen var at det kan være vanskelig for skadelidte å få oversikt over hvem kravet skulle rettes mot i en oppsplittet rederivirksomhet.³⁵⁵

5.2.4 Et rettshistorisk blikk på luftfartslovens rene eieransvar

Beslektet med den konvensjonsbaserte tendensen mot et eieransvar i sjøretten kan det tidligere eieransvaret i luftfartsloven ytterligere illustrere begrunnelser for et eieransvar. Innledningsvis nevnes at luftfartsloven § 11-1 i dag er utformet som et solidaransvar mellom eieren og leietakeren av et luftfartøy. Solidaransvaret ble imidlertid først innført etter vedtakelsen av luftfartsloven av 1993. Luftfartsloven har dermed fortsatt et eieransvar, men i tillegg et leietaker- eller «brukeransvar» etter luftfartslovens tradisjonelle terminologi. Solidaransvaret kommer jeg tilbake til i kapittel 5.3. Formålet med et rettshistorisk blikk på luftfartsloven i dette kapittelet er å undersøke de nærmere begrunnelsene for et rent eieransvar i luftfartsloven, som et bidrag til diskusjonen om eieransvaret. I første omgang skal jeg kort se nærmere på likhetstrekkene mellom luftfart og sjøfart, og deretter skal jeg se nærmere på utformingen av eieransvaret i luftfarten og de legislative hensynene bak innføringen.

³⁵¹ Kapittel 4.3.5.

³⁵² Sjøloven §§ 186, 197, 210 d og 218.

³⁵³ Se imidlertid fal. § 7-8 annet ledd ved sikredes insolvens.

³⁵⁴ Artikkel 8:10 og 8:554 Burgerlijk Wetboek (BW).

³⁵⁵ Smeele (2020) s. 283.

Luftfartsloven er i vid utstrekning inspirert av sjøloven.³⁵⁶ Begge livs- og rettsområdene innebærer grunnleggende sett at ett eller flere rettssubjekter setter i gang en virksomhet med et fartøy som representerer en særlig risiko for tredjeparter. På virksomhetssiden har luftfarten og sjøfarten likhetstrekk ved at begge preges av konsernstrukturer med oppsplitting av funksjoner i virksomheten. Et illustrerende eksempel på organiseringen i luftfarten er inntatt i Høyesteretts dom i HR-2018-2371-A *Norwegian*. Saken gjaldt et spørsmål om mulig arbeidsgiveransvar for selskaper som arbeidstakerne formelt ikke var ansatt i. Bakgrunnen var at flyselskapet Norwegian hadde vært gjennom en selskapsrettslig omorganisering. Det er beskrivelsen av den nye konsernstrukturen som er av interesse i vår sammenheng. Den nye konsernstrukturen ble beskrevet på følgende måte:

«[...] virksomheten er inndelt i tre forretningsområder: drift, personell og tjenester, og eierrettigheter til flyflåten, med egne selskaper innenfor hvert område. [...] Innenfor virksomhetsområdet personell og tjenester er pilotene og kabinpersonellet ansatt i separate selskaper.»³⁵⁷

I likhet med rederivirksomheten er luftfarten organisert gjennom egne eier-, drifts- og bemanningsselskaper og dette medfører en oppsplitting av virksomheten, enten oppsplittingen skjer innenfor eller utenfor rammen av et konsern. Videre er luftfarten preget av avtaler som har visse likhetstrekk til befraktningsavtaler og leieavtaler i sjøfarten.³⁵⁸ På bakgrunn av den grunnleggende likheten mellom organiseringen av virksomheten i luftfart og sjøfart, skal jeg i det følgende foreta en nærmere undersøkelse av luftfartens historiske begrunnelse for et rent eieransvar. Analysen vil ta for seg luftfartsloven av 1960 til dagens lov fra 1993.

Luftfartsloven av 1960 regulerte tredjepersonsansvaret i § 153.³⁵⁹ Bestemmelsen hadde følgende ordlyd:

«Skjer det som følge av at et fartøy brukes til luftfart skade på person eller ting utenfor fartøyet, er eieren eller i tilfelle den bruker som nytter fartøyet for egen rekning, erstatningspliktig selv om ingen har skyld i skaden.»

Bestemmelsen oppstilte altså et eieransvar *eller* et brukeransvar. Ansvarsreguleringen i luftfartsloven av 1960 minner om fleksibiliteten ved rederbegrepet, fordi eieren eller en leietaker (bareboatbefrakter) kan forstås som rederen. I så måte tok både sjøloven og luftfartsloven hensyn til at eieren ikke var den som satte virksomheten i gang med fartøyet. Selv om det kunne oppstå tvilstilfeller mellom to medkontrahenter om ansvaret utad, var tvilstilfellene på denne tiden neppe knyttet til en oppsplittet virksomhet, fordi denne utviklingen først kom senere. Ansvarssubjektet i luftfarten ble imidlertid endret ved vedtakelsen av luftfartsloven av 1993. Luftfartsloven § 11-1 første ledd om det objektive eieransvar for skade på tredjeperson lyder:

«Eieren av et luftfartøy er uansett skyld ansvarlig for skade eller tap som oppstår utenfor fartøyet som følge av at fartøyet brukes til luftfart. Dersom fartøyet er registrert i luftfartøyregisteret, anses den som eier som står oppført i registeret som luftfartøyets eier.»

³⁵⁶ NOU 1991: 18 og Ot.prp. nr. 84 (1992–1993). Forarbeidene bekrefter at en rekke bestemmelser har sjøloven som modelllov.

³⁵⁷ *Norwegian* avs. 2.

³⁵⁸ Lødrup (1966) s. 453–455 peker imidlertid på at avtalene ikke er fullt ut sammenliknbare med sjøfartens avtaler, for eksempel oppstilles det ingen grunnleggende sonndring mellom reisecertepartier og tidscertepartier i luftfarten.

³⁵⁹ Lov av 16. desember 1960 nr. 1 § 153.

Ordlyden i § 11-1 første ledd medførte altså en endring av rettstilstanden i 1993 sammenliknet med 1960-loven, fordi ansvaret ble omgjort til et rent eieransvar. I utgangspunktet er ordlyden utformet som formelt eieransvar ved at luftfartøyregisteret er avgjørende om fartøyet er registrert. I vår sammenheng kan det være av prinsipiell interesse å se nærmere på departementets diskusjon av hvorvidt «ansvar for tredjemannsskader skal ligge på eier og/eller bruker.»³⁶⁰ Utvalget foreslo et solidaransvar mellom eier og bruker.³⁶¹ Departementet stilte spørsmål ved om det var behov for å gjøre eieren og brukeren ansvarlige for tredjepartsskadene, selv om det for skadelidte normalt vil være enklere å oppnå full dekning for kravet desto flere ansvarssubjekter skadelidte kan forholde seg til.³⁶² Utvalgets forslag fikk ikke gjennomslag ettersom departementet påpekte at det i all hovedsak vil eksistere en ansvarsforsikring eller annen sikkerhet for skadelidtes krav, slik at det ikke var særlig behov for flere ansvarssubjekter.³⁶³

I motsetning til utvalget tok departementet utgangspunkt i at det skulle være ett lovfestet ansvarssubjekt ved tredjemannsskader, men at de hensyn som begrunner et objektivt ansvar ikke gir entydig svar på spørsmålet om eieren eller brukeren skal være ansvarssubjektet.³⁶⁴ I alminnelighet vil man med noe varierende uttrykksmåter begrunne et objektivt ansvar ut fra prevensjonshensyn, interessehensyn, pulveriseringshensyn og rimelighetshensyn.³⁶⁵ Selv om departementet ikke peker på hvilke hensyn som begrunner et objektivt ansvar, er det antageligvis disse hensynene det siktes til. Som departementet er inne på, gir ikke disse hensynene nødvendigvis et klart svar på om eieren eller brukeren skal være ansvarlig.³⁶⁶

Ved utformingen av ansvarssubjektet legger departementet avgjørende vekt på at ansvarssubjektet, både av hensyn til skadelidte og til forsikringsplikten i luftfartsloven § 11-2, bør være lett å identifisere.³⁶⁷ Hensynet til skadelidtes forutsigbarhet blir ivaretatt ved at skadelidte straks kan undersøke luftfartøyregisteret for å konstatere hvem kravet skal rettes mot, hvor de formelle forholdene er avgjørende.³⁶⁸

Selv om det var vanlig at eieren også var bruker av luftfartøyet, var departementet oppmerksom på at det kunne oppstilles motforestillinger mot et rent eieransvar, heriblant tilfellene der en annen bruker fartøyet for egen regning. Denne motforestillingen har sin parallell i sjøfarten der en annen setter skipet i fart for egen regning og risiko, typisk en leietaker. Departementet finner ingen tungtveiende argumenter mot at eieren skulle være ansvarlig i tilfellene der en annen bruker fartøyet kortvarig eller sporadisk.³⁶⁹ Eieren som ansvarssubjekt fremstod mer betenkelig i langsiktige leieavtaler. Dette synspunktet har overføringsverdi til sjøfarten hvor de fleste leieavtaler (bareboatcertepartier) har en lang varighet, ofte fem år eller mer.³⁷⁰ Departementet legger imidlertid ikke avgjørende vekt på innvendingen om langsiktige leieavtaler. Begrunnelsen var at partene vil ha mulighet

³⁶⁰ Ot.prp. nr. 84 (1992–1993) s. 23.

³⁶¹ NOU 1991: 18 s. 54.

³⁶² Ot.prp. nr. 84 (1992–1993) s. 23.

³⁶³ Ot.prp. nr. 84 (1992–1993) s. 23.

³⁶⁴ Ot.prp. nr. 84 (1992–1993) s. 23.

³⁶⁵ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 211 og Kjelland (2023) s. 133 flg. Se også Rt. 2001 s. 1646 *Selmer*, som fremhever «risikoavveiinger, pulverings- og forsikringshensyn samt rimelighetshensyn» på s. 1657–1658.

³⁶⁶ Diskusjon har en parallell til kapittel 2.4 der jeg pekte på at prevensjonshensynet og reparasjonshensyn som begrunner et rederansvar, ikke nødvendigvis gir veiledning på ansvarssubjektet i en oppsplittet rederivirksomhet.

³⁶⁷ Luftfartslovens § 11-2 om forsikringsplikt oppstiller ikke hvem som skal oppfylle forsikringsplikten.

³⁶⁸ Ot.prp. nr. 84 (1992–1993) s. 23.

³⁶⁹ Ot.prp. nr. 84 (1992–1993) s. 23.

³⁷⁰ Prop. 32 L (2019–2020) s. 26 i Nordisk Skisrederforenings høringsinnspill.

til «å inngå avtaler om refusjon av forsikringspremien m.v., som i resultat vil lede til at ansvaret plasseres der det reelt sett hører hjemme.»³⁷¹ Ønsket om en generell og entydig angivelse av ansvarssubjektet ble i så måte avgjørende.

Oppsummert ser vi at lovgiver i 1993 valgte å rette ansvaret mot fartøyets eier i luftfartsloven, og at eieren er den som er registrert i luftfartøyregisteret. Lovgivers overveielser i forarbeidene trekker klart i retning av at hensynet til et klart ansvarssubjekt er tungtveiende. I denne sammenheng fikk motforestillingene om langvarige leieavtaler heller ikke avgjørende betydning, fordi det endelige ansvaret får bli opp til virksomhetssiden å ta stilling til. På bakgrunn av likhetstrekkene mellom luftfart og sjøfart, kan man ikke utelukke at disse overveielsene kan ha overføringsverdi for tilsvarende avveininger i sjøfarten med hensyn til utformingen av et ansvarssubjekt.

5.3 Solidaransvar

5.3.1 Introduksjon

Som vist ovenfor kan man i all hovedsak unngå tvil om hvem som er ansvarlig utad dersom ansvarssubjektet er skipets eier. I kapittel 5.3 skal jeg se nærmere på hvordan et solidaransvar kan føre til samme forutsigbarhet for ansvarssubjektet. I første omgang skal jeg kort se nærmere på om sjøloven § 151 *de lege lata* åpner for at flere kan være reder i kapittel 5.3.2. Dette er altså et unntak fra det utgangspunktet at kapittel 5 undersøker alternative utforminger til dagens rederbegrep. Derimot skal jeg tilbake til alternativ utforming av ansvarssubjektet i kapittel 5.3.3, hvor jeg skal se nærmere på luftfartslovens innføring av et solidaransvar mellom luftfartøyets eier og leietaker. Her skal jeg undersøke den nærmere begrunnelsen for slik ansvarsutforming og videre drøfte hvorvidt dette kan være en hensiktsmessig løsning for å unngå tvilstilfeller om ansvarssubjekt.

5.3.2 Åpner sjøloven § 151 for at flere er «rederen»?

I første omgang skal jeg kort undersøke om rederbegrepet i sjøloven § 151 i det hele tatt åpner for at flere kan være «rederen» *de lege lata*.³⁷² Det tradisjonelle utgangspunktet er én reder i sjøloven § 151, som for så vidt følger av ordlyden – rederen – i bestemt form. Med henvisninger til Brækhus og Lødrup, skriver Selvig at det i prinsippet bare er «én av de medvirkende som inntar stillingen som driftsherre, dvs. som ansvarssubjekt i forhold til reglene om driftsherreansvaret. De øvrige medvirkende får normalt sitt ansvar bestemt av reglene om arbeidsherreansvar.»³⁷³ Falkanger slutter seg til synspunktet om at kun én innehar i rederstillingen i relasjon til leieavtaler for skip: «Det er brukeren av skibet, dvs. den som faktisk driver det og har kontrollen over det, som står ansvarlig utad for kaptein og mannskaps uaktsomme handlinger eller opptreden. Eieren er ikke ansvarlig i disse tilfelle, hverken alene eller ved siden av leietageren.»³⁷⁴

Problemstillingen om flere kan være «rederen» i sjøloven § 151 er ikke direkte behandlet i rettspraksis. Problemstillingen kom delvis på spissen i underinstansenes behandling av *Baltic Cable*-saken, der skipets eier alene ble holdt ansvarlig som reder i Högsta domstolen. I Malmö tingsrätt anførte aksjeselskapet *Baltic Cable* at alle saksøkte var redere.³⁷⁵ De saksøkte var privatpersonen SS, CV. m.s. Delfborg og Wagenborg Shipping B.V. Begrunnelsen var blant annet at selskapene

³⁷¹ Ot.prp. nr. 84 (1992–1993) s. 23.

³⁷² Jeg avgrenser mot spørsmål om flere partredere etter sjøloven kapittel 5 og tilfeller hvor skipet har flere eiere, som kan reise spørsmål om flere redere.

³⁷³ Selvig (1968) s. 16, med videre henvisninger til Brækhus (1954) s. 33–35 og Lødrup (1966) s. 440, som begge forutsetter at bare én kan være reder i sjøfarten eller bruker i luftfarten.

³⁷⁴ Falkanger (1969) s. 527.

³⁷⁵ T 2440-13 s. 5 og 13–15.

inngikk i samme konsern og at oppsplittingen av virksomheten ikke kunne ha noen betydning for skadelidtes adgang til å kreve erstatning.³⁷⁶ Tingsrätten kom imidlertid til at privatpersonen SS var reder alene.³⁷⁷

Malmö tingsrätt vurderte imidlertid om CV Delfborg og Wagenborg kunne anses som reder, men i likhet med Högsta domstolen pekte tingretten på at de andre aktørene ikke var involvert i driften av skipet. Hovrätten över Skåne och Blekinge kom, i likhet med tingsrätten, til at privatpersonen SS var reder alene.³⁷⁸ Som vist tidligere, kom også Högsta domstolen til samme konklusjon.³⁷⁹ Fra underinstansenes behandling, især tingsrätten, er det uklart om flere redere prinsipielt ble avvist, eller hvorvidt saken ikke åpnet for at flere kunne være reder. I lys av at de andre saksøkte faktisk ble vurdert og at de ikke hadde tilknytning til driften av skipet, er forklaringen muligens at saksforholdet ikke åpnet for flere redere. Problemstillingen synes altså ikke å ha autorativ avklaring i rettspraksis, selv om rettsoppfatningen i teorien er at kun ett rettssubjekt er reder i sjøloven § 151. Det kan nok ikke utelukkes at det kan oppstå tilfeller der reelle hensyn kan tale for at flere er reder i sjøloven § 151 for en og samme skade i en konkret sak. Samtidig, og som jeg kort skal vise under, har problemstillingen neppe særlig praktisk betydning, fordi flere rettssubjekter ofte vil svare solidarisk på *forskjellige grunnlag*.

Flere som plikter å betale erstatning for samme skade, svarer en for alle og alle for en (solidaransvar), jf. skadeserstatningsloven § 5-3 nr. 1. Hovedregelen i norsk rett er at når flere hefter for samme skade er de solidarisk ansvarlige.³⁸⁰ I rederivirksomheten vil det ofte kunne oppstå et solidaransvar overfor skadelidte. Vi kan se for oss at en ansatt i et managementselskap har utvist skyld og voldt skade. På denne måten kan managementselskapet holdes ansvarlig etter arbeidsgiveransvaret i skadeserstatningsloven § 2-1, og rederen holdes ansvarlig etter rederansvaret i sjøloven § 151 fordi managementselskapet utfører arbeid i skipets tjeneste.³⁸¹ Det kan altså oppstå ulike konstellasjoner med solidaransvar i rederivirksomheten.³⁸² Ettersom flere kan være solidarisk ansvarlige på forskjellige grunnlag, er problemstillingen om flere kan være «rederen» muligens av mindre praktisk betydning. En annen sak er at man kunne sett for seg to ansvarssubjekter i samme ansvarsgrunnlag. Dette er tilfellet i luftfartsloven jeg gjennomgår under.

5.3.3 Sideblikk på solidaransvar mellom eier og leietaker i luftfartsloven

Som en inspirasjonskilde for et solidaransvar mellom eieren og en leietaker, vil jeg se nærmere på solidaransvaret mellom eieren og leietakeren av et luftfartøy i luftfartsloven. I kapittel 5.2.3 tok jeg altså et rettshistorisk blikk på det rene eieransvar, slik dette ble innført i 1993. Formålet i dette kapittelet er å undersøke begrunnelsen for hvorfor man senere valgte å innføre et solidaransvar mellom eieren og leietakeren av et luftfartøy.

Et solidaransvar mellom eieren og «en annen» (brukeren) ble innført i luftfartsloven § 11-1 annet ledd gjennom en lovendring i 2004.³⁸³ Første og annet ledd lyder:

³⁷⁶ T 2440-13 s. 19.

³⁷⁷ T 2440-13 s. 45–46.

³⁷⁸ T 1579-21 s. 5.

³⁷⁹ *Baltic Cable* avs. 46.

³⁸⁰ Rt. 2008 s. 65 avs. 51.

³⁸¹ I *Navion Hispania* heftet for eksempel rederen og arbeidsgiveren solidarisk for skadelidtes krav.

³⁸² Se Solvang (2021) kapittel 4.4.7 for andre konstellasjoner med solidaransvar.

³⁸³ Lov av 16. januar 2004 nr. 4 om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring.

«Eieren av et luftfartøy er uansett skyld ansvarlig for skade eller tap som oppstår utenfor fartøyet som følge av at fartøyet brukes til luftfart. Dersom fartøyet er registrert i luftfartøyregisteret, anses den som eier som står oppført i registeret som luftfartøyets eier.

Når luftfartøyet i henhold til en leieavtale godkjent av luftfartsmyndigheten benyttes i ervervsmessig luftfartsvirksomhet av en annen enn eieren, hefter den som etter leieavtalen innehar luftfartøyet solidarisk med eieren etter første ledd.»

Bestemmelsen oppstiller altså et solidaransvar mellom eieren og brukeren av luftfartøyet, forutsatt at leieavtalen er godkjent av luftfartsmyndigheten og at luftfartøyet benyttes i ervervsmessig luftfartsvirksomhet. Lovendringen var blant annet foranlediget av at andre nordiske land på ulike vis hadde innført et brukeransvar, som regel i kombinasjon med et eieransvar.³⁸⁴ Videre pekte departementet i høringsbrevet på at luftfartøy vanligvis «er leaset på operasjonell eller finansiell basis, og at det er brukeren som da tegner de relevante forsikringer [...]».³⁸⁵ I tillegg var leieavtalene ofte langvarige og eieren/utleieren var gjerne rene finansieringsforetak som ikke ønsket innflytelse eller kontroll over luftfartøyet.³⁸⁶ Dette var ikke tilfellet da det rene eieransvaret ble innført i 1993-loven, der den praktiske hovedregelen var at eieren brukte luftfartøyet selv.³⁸⁷ Til sammenlikning er beskrivelsene av eier- og bruker/leietakerforholdene sammenliknbare med sjøfarten, der stadig flere skip eies av rene finansieringsforetak og leies ut til andre konsernterterne eller eksterne selskaper.

Ved lovendringen i 2004 skulle man gå vekk fra det rene eieransvar og dermed var spørsmålet om det skulle gjelde et rent brukeransvar, eller et brukeransvar i kombinasjon med et eieransvar – solidaransvar. I vurderingen av hvorvidt eieren skulle være solidarisk ansvarlig med brukeren fremhevet departementet at et solidaransvar «generelt styrker skadelidtes stilling i tilfelle der den ansvarlige ellers ikke har midler tilgjengelig.»³⁸⁸ Akkurat dette generelle poenget var imidlertid «mindre tungtveiende», fordi den tvungne ansvarsforsikringen medfører at skadelidte vil være sikret om brukeren ikke har midler.³⁸⁹ Derimot kunne det være en større ulempe at både eieren og brukeren ender opp med å tegne forsikring (dobbeltforsikring). Samtidig hadde høringsinstansene opplyst om at det var vanlig at både eieren og brukeren var dekket av samme ansvarsforsikring.³⁹⁰ Faren for dobbeltforsikring var altså lite reell.³⁹¹ I lys av at skadelidte har et sterkere vern gjennom et solidaransvar, og at de mulige ulempene for virksomhetssiden var lite reelle, kom departementet til at eieren og leietakeren skulle være solidarisk ansvarlige. Med denne utformingen fikk man et fleksibelt system hvor skadelidte kunne velge å forholde seg til eieren, brukeren eller begge.³⁹² I likhet med innføringen av det rene eieransvar i 1993, la man ikke avgjørende vekt på at det kunne virke urimelig at eieren var et ansvarssubjekt selv om en annen brukte luftfartøyet. Departementet overlater til eier og bruker å «avtale seg i mellom hvem som skal bære den endelige byrden knyttet til dette ansvaret.»³⁹³

³⁸⁴ Ot.prp. nr. 20 (2003–2004) s. 26.

³⁸⁵ Ot.prp. nr. 20 (2003–2004) s. 26.

³⁸⁶ Ot.prp. nr. 20 (2003–2004) s. 27.

³⁸⁷ Ot.prp. nr. 84 (1992–1993) s. 23.

³⁸⁸ Ot.prp. nr. 20 (2003–2004) s. 28.

³⁸⁹ Ot.prp. nr. 20 (2003–2004) s. 28, som har en parallell til begrunnelsen for det rene eieransvar i 1993-loven, se departementets merknader i Ot.prp. nr. 84 (1992–1993) s. 23.

³⁹⁰ Som har en parallell til hvordan forsikringsforholdene er i sjøfarten.

³⁹¹ Ot.prp. nr. 20 (2003–2004) s. 28.

³⁹² Ot.prp. nr. 20 (2003–2004) s. 28.

³⁹³ Ot.prp. nr. 20 (2003–2004) s. 28.

Luftfartsloven inngår altså i et større bilde av hvordan man kan utforme ansvarssubjekter i en oppsplittet virksomhet. Solidaransvaret mellom en eier og en leietaker vil i all hovedsak medføre de samme fordelene som et rent eieransvar ved at det ikke kan oppstå tvilstilfeller om ansvarssubjekt, riktignok slik at solidaransvaret i luftfartsloven vil omfatte to klare ansvarssubjekter. Selv om ansvarsutformingen i sjøloven § 151 ikke nødvendigvis bør utformes som et solidaransvar mellom eier og leietaker, kan avveiningene av mulige ulemper ha overføringsverdi til sjøfarten. Det er vanlig at eieren og leietakeren er dekket av samme ansvarsforsikring i sjøfarten. Da er også faren for dobbeltforsikring lite reell. I tillegg kan partene inngå avtaler om ansvaret *innad* om det skulle oppstå et ansvar *utad*.

En annen sak er at det ikke er like lett for skadelidte å identifisere en leietaker (bareboatbefrakter) i sjøfarten. Sjøloven og lov om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven) åpner for bareboatregistrering i NOR- og NIS-registeret, og bareboat-utflagging til et annet utenlandsk skipsregister, jf. sjøloven kapittel 2 VII og NIS-loven kapittel IV. I korte trekk innebærer slik registrering at skipsregisterets privatrettslige og offentligrettslige funksjoner blir delt mellom én stat (primærstaten) og en annen stat (bareboat-staten).³⁹⁴ Skipsregisterets privatrettslige funksjoner, for eksempel spørsmål om gyldigheten og prioriteten til innførte heftelser, reguleres av primærstaten. Derimot vil bareboat-staten overta de offentligrettslige funksjonene, heriblant rett og plikt til å føre bareboat-statens flagg. Dette innebærer blant annet en plikt til å oppfylle bareboat-statens regler om sikkerhet, mannskapsvilkår og miljøkrav.³⁹⁵ Bareboatregistrering er imidlertid noe annet enn et register for registrering av leieavtaler (bareboatcertepartier). I skipsregisteret skal det blant annet opplyses om skipenes navn, brutto og netto tonnasje, byggested og – år, hjemsted og eierforhold, jf. sjøloven § 13. Rettsstiftelser som kan registreres i skipsregisteret er regulert i sjøloven § 20. Hovedregelen er at dokumenter som går ut på å «stifte, forandre, overdra, behefte, anerkjenne eller oppheve en rett som har et registrert skip til gjenstand», kan anmerkes i registeret, jf. første punktum. Unntatt er dokumenter om leie eller befraktning av skip, jf. annet punktum. Da forbudet mot registrering av leieavtaler ble innført, som følge av at lovgiver flyttet registrering av skip fra skipsregisterloven til sjøloven i 1972, medførte det en endring i rettstilstanden.³⁹⁶ Den tidligere skipsregisterloven godtok registrering av leieavtaler.³⁹⁷ Dagens rettstilstand medfører derfor at leieavtalene ikke er allment tilgjengelige for skadelidte, slik tilfellet er i luftfartsloven.³⁹⁸

5.4 Sidesprang til offentlig rett – parallell diskusjon ompliktsubjekter

5.4.1 Introduksjon

Der kapittel 5.2 og 5.3 har sett nærmere på utformingen av ansvarssubjekt ved erstatningsansvar utenfor kontrakt, skal kapittel 5.4 vise til parallelle diskusjoner om pliktsubjekter i offentligrettslig lovgivning.³⁹⁹ I motsetning til foregående kapitler er *ikke* formålet å belyse alternative utforminger av et ansvarssubjekt til sjøloven § 151, men å vise at diskusjonen om hvordan man skal definere et pliktsubjekt også er til stede i offentligrettslig sammenheng. Som jeg har belyst tidligere er

³⁹⁴ Prop. 32 L (2019–2020) s. 8.

³⁹⁵ Prop. 32 L (2019–2020) s. 9.

³⁹⁶ Om historien og begrunnelsen bak sjøloven § 20, se Fiskerstrand (2020) s. 625 flg.

³⁹⁷ Lov av 4. mai 1901 om registrering af skibe nr. 2 og Fiskerstrand (2020) s. 626.

³⁹⁸ Skadelidte vil riktignok kunne få tilgang til leieavtaler i opptakten til domstolsbehandling, se tvisteloven § 26-5.

³⁹⁹ I et nordisk perspektiv har Møllmann og Ulfbeck (2017) s. 107 flg. blant annet pekt på at de nordiske landene har valgt forskjellige innfallsvinkler til hvordan «rederbegrepet» eller «rederibegrepet» skal forstås i lover om skipssikkerhet.

det normalt ikke tvil om pliktsubjektet i offentligrettslig lovgivning, fordi reglene skal ivareta presserende samfunnshensyn. Da har myndighetene behov for et klart pliktsubjekt. Behovet for et klart pliktsubjekt har gitt opphav til diskusjoner om hvordan pliktsubjektet skal utformes og som blant annet har ført til nye varianter av det tradisjonelle rederbegrepet. Det som opprinnelig var *ett* rederbegrep i sjøloven, har i dag fått varierende språklige utforminger og tolkningstradisjoner i offentligrettslig lovgivning.⁴⁰⁰ Disse poengene skal illustreres gjennom et par av de nyeste sjørettslige lovene.

5.4.2 Havne- og farvannsloven – et helt nytt «rederbegrep»?

Havne- og farvannsloven av 2019 skal fremme sjøtransport som transportform og blant annet legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, jf. § 1. Loven gjelder her i riket, medregnet sjøterritoriet og indre farvann, i tillegg til elver og innsjøer så langt de er farbare med fartøy fra sjøen, jf. § 2. Overordnet er havne- og farvannsloven en særlov om havnevirksomhet, farvannsforvaltning og sikker og fremkommelighet i sjøområder ut til territorialgrensen.⁴⁰¹

Loven inneholder legaldefinisjoner i § 3, og begrepet «reder» er definert i bokstav i:

«reder: den som er utpekt som driftsansvarlig selskap i fartøyets sikkerhetsstyringssertifikat, og andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av fartøyet.»

Legaldefinisjonen må blant annet ses i sammenheng med lovens § 17, som oppstiller et forbud mot at fartøy eller andre gjenstander brukes eller etterlates slik at det kan være til fare eller ulempe for farvannet eller havnen, jf. første ledd. Om forbudet er overtrådt, skal «den ansvarlige», heriblant rederen, fjerne gjenstanden eller gjøre det som må til for å fjerne ulempen eller faren. Videre kan rederen bli pålagt å iverksette tiltak i nødssituasjoner etter § 20, for eksempel for å hindre skade på miljø.⁴⁰² Endelig er rederen solidarisk ansvarlig med fartøyets eier og agent for betaling av avgifter etter loven, jf. § 40. Eier er definert som den registrerte eier og den reelle eier, jf. § 3 bokstav a.⁴⁰³

Definisjonen av reder er en nyvinning i havne- og farvannsloven. Reder var ikke definert i havne- og farvannsloven av 2009 eller i 1984-loven, og heller ikke i losloven av 2014, som inneholdt regler som i dag er inntatt i havne- og farvannsloven.⁴⁰⁴ Etter ordlyden i § 3 i. har man språklig sett ikke valgt «rederiet», slik løsningen er i skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven. Begrepet reder følger sjølovens språklige tradisjon, men i juridisk forstand er innholdet ikke det samme som i sjøloven. Rederdefinisjonen i havne- og farvannsloven er todelt: Den første delen sikter til det driftsansvarlige selskap i sikkerhetsstyringssertifikatet, og den andre delen omfatter andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av fartøyet. Ifølge forarbeidene er første del av definisjonen inspirert av skipssikkerhetsloven § 4 og andre del av sjøloven § 183 fjerde ledd, og delene skal tolkes i samsvar med inspirasjonskildene.⁴⁰⁵

I motsetning til sjølovens rederbegrep, er havne- og farvannslovens legaldefinisjon av «reder» klart definert ved at offentlige myndigheter kan forholde seg til det driftsansvarlige selskap, for eksempel i nødssituasjoner etter § 20. Det driftsan-

⁴⁰⁰ Se også rederibegrepet i skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven i kapittel 3.3.4.

⁴⁰¹ Prop. 86 L (2018–2019) s. 8.

⁴⁰² Prop. 86 L (2018–2019) s. 161.

⁴⁰³ Myndighetene kan rette tiltak mot eieren på tilsvarende måte som rederen i §§ 17 og 20.

⁴⁰⁴ Loslovens forarbeider forutsatte imidlertid at den «alminnelige betydning av rederbegrepet i sjøretten skal legges til grunn.», jf. Prop. 65 L (2013–2014) s. 91.

⁴⁰⁵ Prop. 86 L (2018–2019) s. 153.

svarlige selskap kan identifiseres raskt i skipsregisteret som ISM-ansvarlig. Ordlyden «andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av fartøyet» tilsvarer ordlyden i sjøloven § 183 fjerde ledd, som gjennomfører bunkerskonvensjonen (sjøloven kapittel 10 I), og skal altså tolkes i samsvar med denne bestemmelsen.⁴⁰⁶ Det nærmere virkeområdet for ordlyden «andre som står for sentrale funksjoner» er ikke direkte omtalt av departementet i proposisjonene til havne- og farvannsloven § 3 eller sjøloven § 183.⁴⁰⁷ Utvalget, som foreslo dagens ordlyd i havne- og farvannsloven, presiserte at rettssubjekter med reelt driftsansvar, men likevel uten å være registrert i skipets sikkerhetsstyringssertifikat, er omfattet av definisjonens andre del. Dette vil for eksempel være fartøyets operatør-/managementselskap og en eventuell bareboatbefrakter.⁴⁰⁸

Legaldefinisjonen av «reder» i havne- og farvannsloven illustrerer at myndighetene har behov for klare pliktsubjekter. I likhet med annen offentligrettslig lovgivning, er ikke pliktsubjektet utelukkende rettet mot den som har den operative ledelse av virksomheten, slik tradisjonen er for rederbegrepet i sjøloven § 151.⁴⁰⁹ Selv om havne- og farvannsloven språklig sett benytter samme rederbegrep som sjøloven, bryter havne- og farvannsloven med det materielle meningsinnholdet i sjølovens tradisjonelle rederbegrep. I likhet med annen offentligrettslig lovgivning må dette ses i lys av at loven skal ivareta presserende samfunnsinteresser, jf. lovens formålsangivelse i § 1. Under skal jeg løfte frem diskusjonen fra forarbeidene om begrepsbruken i loven. Etter min oppfatning viser lovens ordlyd og forarbeidene en utvikling i retning av at det tradisjonelle rederbegrepet neppe kan tolkes enhetlig på sjørettens område.

Utvalgets flertall la til grunn at lovens pliktsubjekt skulle være «reder» og foreslo dagens todelte definisjon.⁴¹⁰ Utvalgets mindretall dissenterte på ordlyden «reder» som pliktsubjekt, og mente at begrepet «rederi» var mer presist og klarere definert.⁴¹¹ I tillegg viste mindretallet til at «rederi» var brukt i annen sektorlovgivning, heriblant skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven. Til tross for at flere høringsinstanser var enige med utvalgets mindretall, var departementet enig med utvalgets flertall i at det «videre begrepet 'reder' bør brukes» og defineres for å sikre en presis angivelse av ansvarssubjektet i loven.⁴¹² Departementet mente at «reder» samsvarte best med at andre fysiske og juridiske personer som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av fartøyet var omfattet.⁴¹³

Etter min oppfatning har departementet rett i at «rederi» i andre lover, heriblant skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven, henviser til det driftsansvarlige selskap i skipets sikkerhetsstyringssertifikat, sekundært eieren, om det av ulike årsaker ikke foreligger sertifikat. Systemhensyn tilsier dermed at begrepet «rederi» er et snevrere begrep enn rederbegrepet, fordi det tradisjonelle sjørettslige rederbegrepet er fleksibelt, i motsetning til en klar angivelse gjennom det driftsansvarlige selskap. Det ville i så fall ført til en utvidelse av hvordan man tradisjonelt tolket begrepet «rederi» dersom dette begrepet ble inntatt i loven, fordi ordlyden «andre som står for sentrale funksjoner» omfatter flere rettssubjekter enn det driftsansvarlige selskap.⁴¹⁴ Det er likevel en observasjon at den todelte definisjonen

⁴⁰⁶ Prop. 86 L (2018–2019) s. 153.

⁴⁰⁷ Ot.prp. nr. 77 (2006–2007) s. 21 og Prop. 86 L (2018–2019) s. 50 og 153.

⁴⁰⁸ NOU 2018: 4 s. 89. For ordens skyld nevnes at et managementselskap gjerne vil stå oppført som driftsansvarlig selskap i skipets sikkerhetsstyringssertifikat, og dermed falle inn under definisjonens første del.

⁴⁰⁹ Se kapittel 4 som viser at det kan være vanskelig å identifisere den operative ledelse av virksomheten.

⁴¹⁰ NOU 2018: 4 s. 59.

⁴¹¹ NOU 2018: 4 s. 59.

⁴¹² Prop. 86 L (2018–2019) s. 50.

⁴¹³ Prop. 86 L (2018–2019) s. 50.

⁴¹⁴ Sml. skipssikkerhetsloven § 4 og skipsarbeidsloven § 2-3.

av «reder» langt på vei er noe annet enn meningsinnholdet i det tradisjonelle sjørettslige rederbegrepet, fordi den tradisjonelle sjørettslige forståelsen omfatter ett rettssubjekt med den operative ledelse av virksomheten. Motsatt er ikke rederbegrepet i havne- og farvannsloven forbeholdt ett rettssubjekt. I tillegg inneholder definisjonen både en klar anvisning av pliktsubjektet gjennom henvisningen til det driftsansvarlige selskap, men også en mer fleksibel anvisning til andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av skipet, heriblant managementselskaper. Sistnevnte vil normalt falle utenfor det tradisjonelle sjørettslige rederbegrepet og viser at havne- og farvannslovens rederbegrep rekker videre enn rettssubjektet med den operative ledelse av virksomheten.

Det er i utgangspunktet ikke noe i veien for at rederbegrepet i sjøloven og havne- og farvannsloven har ulikt meningsinnhold, men det ulike meningsinnholdet illustrerer at man neppe kan tale om et enhetlig rederbegrep på sjørettens område. Det interessante med diskusjonen i forarbeidene er at vi ser en form for rettsliggjøring og relativisering av reder- og rederibegrepet hvor man tillegger begrepene ulikt innhold. I utgangspunktet er det kun snakk om begreper. Det sentrale er det legaldefinerte meningsinnholdet – ordlyden – i bestemmelsen. Imidlertid ser vi at det fra lovgivers hold er viet oppmerksomhet til tolkningstradisjoner, og hvorvidt man vil ha et snevert «rederibegrep» eller et videre «rederbegrep». Det som opprinnelig var et tradisjonelt og fleksibelt rederbegrep, men likevel med et nokså fast innhold, har i dag fått ulike varianter og tolkningstradisjoner. I forlengelse av denne utviklingen, skal jeg i neste kapittel se nærmere på pliktsubjektet i klimakvoteloven.

5.4.3 Skipsoperatøren i klimakvoteloven

I dette kapittelet er temaet klimakvoteloven av 2004, og innføringen av maritim transportvirksomhet fra 1. januar 2024.⁴¹⁵ Formålet med kapittelet er å se nærmere på hvordan man har definert pliktsubjektet i loven. I likhet med havne- og farvannsloven vil vi se at det fra lovgivers hold vies oppmerksomhet til hvordan pliktsubjektet skal angis.

Formålet med klimakvoteloven er å begrense utslippene av klimagasser på en kostnadseffektiv måte gjennom å overvåke og rapportere klimagassutslipp og delta i internasjonale systemer for utslippsreduksjoner, jf. § 1 første ledd. Vedtakelsen av klimakvoteloven i 2004 gjennomførte direktiv 2003/87/EF (Klimakvotedirektivet – Kvotehandelsdirektivet (ETS) om CO₂-handel), men dette omfattet ikke maritim transportaktivitet. Direktiv 2023/959 endret Klimakvotedirektivet, blant annet ved å inkludere maritim transportaktivitet.⁴¹⁶ I klimakvoteloven er maritim transportaktivitet innen EØS-området og til og fra EØS-området inntatt i lovens § 2 første ledd bokstav d og e.

Pliktsubjektet for den maritime transportvirksomheten er legaldefinert i klimakvoteloven § 2 a. tredje ledd:

«Med skipsoperatør menes eier av skip med aktivitet som nevnt i forskrift gitt i medhold av §§ 3 eller 3 a, eller enhver annen organisasjon eller person som har overtatt ansvaret for den tekniske driften av skipet fra eieren, og som er opplyst å være driftsansvarlig i skipets sikkerhetsstyringssertifikat, jf. skipssikkerhetsloven § 7 tredje ledd bokstav b.»

Legaldefinisjonen må blant annet ses i sammenheng med bestemmelser om innlevering og overføring av kvoter tilsvarende kvotepliktige utslipp, jf. § 4, jf. § 12. Endelig stilles det krav om overvåkning og rapportering av kvoter til klimakvote-

⁴¹⁵ Lov av 15. desember 2023 nr. 91 om endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.).

⁴¹⁶ Deler av maritim transportvirksomhet pliktet imidlertid å overvåke og rapportere CO₂-utslipp etter forordning 2015/757, tatt inn i norsk rett gjennom forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger (FOR-2012-05-30-488).

myndigheten etter § 14. Overtredelse av lovens bestemmelser er regulert i kapittel 5 om forvaltningstiltak og sanksjoner, der skipsoperatøren blant annet kan ilegges overtredelsesgebyr etter § 19 og tvangstiltak etter § 20, for eksempel tilbakeholdelse av skipet.

Ordlyden i § 2 a. tredje ledd føyer seg inn i rekken av klare pliktsubjekter i offentligrettslig lovgivning. Etter ordlyden er pliktsubjektet skipets eier eller det driftsansvarlige selskap (rederiet) etter definisjonen i skipssikkerhetsloven hvis dette selskapet har overtatt ansvaret for den tekniske driften. Til tross for en noe avvikende oppbygning av ordlyden, tilsvarer denne definisjonen meningsinnholdet i rederidefinisjonen i skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven, fordi pliktsubjektet er eieren eller det driftsansvarlige selskap.

Begrepet «skipsoperatør» er den norske oversettelsen av EU-direktivets «shipping company», jf. artikkel 3 bokstav w.⁴¹⁷ Begrepet «shipping company» er inspirert av ISM-kodens definisjon av «company» i punkt 1.1.2, som også er gjennomført i EU gjennom forordning nr. 336/2006.⁴¹⁸ Det kan stilles spørsmål ved om «skipsoperatør» er den mest naturlige oversettelsen. Imidlertid var begrunnelsen for ordlyden «skipsoperatør» at klimakvotelovent i tillegg har «anleggsoperatør» og «luftfartøyoperatør» som pliktsubjekter for luftfartsvirksomhet og anleggsvirksomhet.⁴¹⁹ På denne måten kunne begrepet «operatør» benyttes for regler som gjaldt samtlige pliktsubjekter.⁴²⁰

Beslektet med diskusjonen om begrepsbruk i lovforarbeidene til havne- og farvannsloven var det ulike meninger om begrepsbruk til klimakvotelovent. Flere høringsinnspill pekte på at begrepet «rederi» ville gi bedre sammenheng med annen lovgivning, heriblant skipssikkerhetsloven.⁴²¹ Departementet mente imidlertid at «skipsoperatør» ville gi god systematikk i loven, og at det foreløpig var uklart om klimakvoteregulverket ville ha en noe avvikende definisjon fra skipssikkerhetslovens rederibegrep.⁴²² Det interessante er likevel at forarbeidene forsterker inntrykket av at det har oppstått ulike tolkningstradisjoner for sjørettens pliktsubjekter.

5.5 Oppsummering

Springbrettet til kapittel 5 var observasjonen om at dagens fleksible rederbegrep åpner for at de faktiske forholdene i rederivirksomheten kan gjøre ansvarssubjektet uklart i sjøloven § 151. Med denne observasjonen som et bakteppe har kapittel 5.2 vist at tvilen om hvem som er reder kan unngås gjennom et rent eieransvar, som blant annet er tilfellet i en rekke konvensjonsbaserte regler. Med utgangspunkt i den registrerte eieren som ansvarssubjekt er det vanskelig å se for seg at det kan oppstå årelange rettsprosesser om hvem som er ansvarlig overfor skadelidte. Tilsvarende forutsigbarhet med hensyn til ansvarssubjektet kan oppnås gjennom et solidaransvar mellom eier og en leietaker, som vist i kapittel 5.3. I denne sammenheng vil skadelidte i utgangspunktet ha to klare ansvarssubjekter.⁴²³ Fellestrekket ved utformingen av reglene i kapittel 5.2 og 5.3 er at hensynet til et klart ansvarssubjekt er tungtveiende, særlig i oppsplittede virksomheter som sjøfarten og luftfarten. I tillegg kommer at virksomhetssiden kan tilpasse forsikringsforhold og ansvaret *innad* gjennom egne avtaler, så lenge ansvarssubjektet *utad* er klart definert. En annen sak er at det ikke nødvendigvis er noe galt med

⁴¹⁷ Prop. 3 LS (2023–2024) s. 16.

⁴¹⁸ Sml. kapittel 3.3.4.2 om ISM-kodens definisjon av Selskap.

⁴¹⁹ Hvilke aktiviteter i anlegg, luftfart og maritim transport som er omfattet av regelverket er nærmere regulert i klimakvoteforskriften, jf. FOR-2004-12-23-1851.

⁴²⁰ Prop. 3 LS (2023–2024) s. 16.

⁴²¹ Prop. 3 LS (2023–2024) s. 24.

⁴²² Prop. 3 LS (2023–2024) s. 24.

⁴²³ Med forbehold om at leieavtaler ikke er allment tilgjengelige for skadelidte i sjøfarten.

dagens rederbegrep, men tvil kan oppstå på bakgrunn av hvordan begrepet er tolket i teori og praksis. Begrepet er i seg selv fleksibelt nok til å kunne tolkes i retning av et rent eieransvar, selv om en slik tolkning vil utgjøre et brudd med den tradisjonelle forståelsen av rederbegrepet. Rederbegrepet kan da oppfattes som en rettslig standard som bør tolkes i lys av samfunnsutviklingen, herunder at rederivirksomheten endret seg nokså radikalt fra den tiden rederbegrepet ble innført i nordisk rett.

Helt avslutningsvis så vi at det foregår parallelle diskusjoner om hvordan man skal utforme et pliktsubjekt i offentligrettslig lovgivning i kapittel 5.4, hvor sammenheng i regelverket kan være et viktig hensyn. Offentligrettslig lovgivning skal imidlertid ivareta andre hensyn enn å utpeke et ansvarssubjekt for tredjeparter. Da stilles det også andre krav til klarhet enn det som er tilfellet for det fleksible rederbegrepet. Videre ser vi en utvikling og relativisering av det opprinnelige begrepet «reder» og denne utviklingen gjør at det er vanskelig å tale om et enhetlig rederbegrep i sjøretten.⁴²⁴ Sjørettens ansvars- og pliktsubjekter er altså funksjonelle. Det innebærer at ansvarssubjektet eller pliktsubjektet skal ivareta særskilte formål i den konkrete sammenheng.⁴²⁵

⁴²⁴ Sml. havne- og farvannsloven § 3 bokstav i.

⁴²⁵ Funksjonaliteten i rederbegrepet er også fremhevet i *Baltic Cable* avs. 16 og 22.

6 Avslutning

Temaet for denne avhandlingen har vært rederansvarets ansvarssubjekt i dagens oppsplittede rederivirksomhet. Det *primære formålet* i avhandlingen var å drøfte kriterier for rederstillingen i sjøloven § 151 og vurdere betydningen av at virksomheten er oppsplittet mellom flere aktører (kapittel 2–4). Det *sekundære formålet* var å se nærmere på andre utforminger av et ansvarssubjekt og hvilke fordeler (og ulemper) slike utforminger medfører (kapittel 5).

Bakgrunnen for temaet var at rederbegrepet opprinnelig ble innført i en virkelighet der hele virksomheten var samlet i én juridisk enhet, noe som ikke er tilfellet i dag. Problemstillingens aktualitet er belyst i *Baltic Cable*-saken, der Högsta domstolen måtte ta stilling til ansvarssubjektet i en oppsplittet rederivirksomhet. I kjølvannet av saken reiste jeg et spørsmål om de tradisjonelle utgangspunkter for fastleggelsen av hvem som er reder ikke lenger ga klare svar i en oppsplittet virksomhet. Min hypotese var at *Baltic Cable* ikke nødvendigvis måtte leses slik at ansvarssubjektet generelt er tvilsomt i en oppsplittet virksomhet.

Avhandlingens kapittel 3 tok sikte på å vise at ansvarssubjektet vil være klart i «normaltilfellene». Der analyserte jeg ulike former for oppsplitting av virksomheten, med det formål å kartlegge hvilken oppsplitting som *har betydning* for ansvarssubjektet, og hvilken oppsplitting som er *uten betydning*. De rettslige utgangspunktene ga klare svar ved leieavtaler, rekvisisjon og befraktningsavtaler (kapittel 3.2), slik at det normalt kun er leieavtaler og rekvisisjon som medfører en endring i ansvarssubjektet. Ulike former for managementselskaper (kapittel 3.3), som kjennetegner en oppsplittet rederivirksomhet, vil normalt ikke være reder fordi managementselskaper er oppdragstakere i rederens virksomhet. Dette er ikke til hinder for at det kan oppstå tilfeller der et managementselskap må anses som reder, for eksempel der managementselskapet er den reelle eieren av skipet i stedet for en oppdragstaker i virksomheten.

Avhandlingens kapittel 4 tok sikte på å kartlegge tvilstilfeller om ansvarssubjektet og analysere operativ ledelse som det avgjørende kriterium for ansvarssubjektet. Innledningsvis illustrerte jeg hvordan det kan oppstå tvilstilfeller (kapittel 4.2), hvor hovedårsaken er at den *faktiske virksomheten* fremstår *uoversiktlig* sett utenifra. I disse tilfellene kan det være vanskelig for skadelidte å identifisere ansvarssubjektet. Når de faktiske forholdene først er kartlagt, vil operativ ledelse være det avgjørende kriterium (kapittel 4.3), hvor det må foretas en vurdering av hvem som har bemannet skipet og hvem som har kommandomyndigheten over besetningen. Videre testet jeg den operative ledelse som avgjørende kriterium på to typetilfeller (kapittel 4.5) og *Baltic Cable* (kapittel 4.6), som i motsetning til typetilfellene, gjaldt en oppsplittet virksomhet med et sammensatt aktørbilde. Typetilfellene og *Baltic Cable* synes å bekrefte at operativ ledelse er det avgjørende kriterium. Selv om *Baltic Cable* foretar en helhetsvurdering av «typiske rederfunksjoner», er det min oppfatning at saken først og fremst illustrerer at man må foreta en helhetsvurdering gjennom kartlegging av den *faktiske virksomheten*. Når den operative ledelse først er identifisert, er dette kriteriet *rettslig avgjørende*.

Rettspraksis fra kapittel 4 kan tas til inntekt for at tvilstilfeller forekommer hyppigere i mindre og mellomstore rederivirksomheter. Disse virksomhetene kan være mindre profesjonaliserte enn større og fullintegrerte virksomheter. På denne bakgrunn kan det være mer sannsynlig at virksomheten er uoversiktlig, som er hovedårsaken til tvilstilfellene. I tillegg kan risikoen for skade være større, fordi skipene kan være dårligere utrustet og sikkerhetsrutinene ikke like gjennomarbeidet som i fullintegrerte virksomheter. Man kan heller ikke utelukke at det er en større risiko for at mindre profesjonaliserte virksomheter har utvist atferd som avskjærer ansvarsforsikringen. I et slikt tilfelle vil rederspørsmålet virkelig settes på spissen, fordi forsikringsgiver ikke vil komme rederen til unnsetning. Da vil det være nødvendig å avklare hvem som er reder.

Avhandlingens kapittel 5 tok sikte på å se nærmere på andre utforminger av et ansvarssubjekt. Et eieransvar (kapittel 5.2) vil først og fremst medføre at skadelidte har et klart ansvarssubjekt å forholde seg til. Et solidaransvar mellom eieren og leietakeren (kapittel 5.3) vil på tilsvarende måte gi forutberegnelighet om hvem skadelidte kan forholde seg til. Avslutningsvis gjorde jeg et sidesprang til offentligrettslige pliktsubjekter (kapittel 5.4), der jeg viste til parallelle diskusjoner om utformingen av pliktsubjektene i offentligrettslig lovgivning, og at det som opprinnelig var ett sjørettslig rederbegrep, i dag har fått flere varianter og tolkningstradisjoner. Rederbegrepet er altså ikke lenger enhetlig i sjøretten.

Overordnet kan kapittel 5 tas til inntekt for at det er rom for å tenke nytt om ansvarssubjektet i sjøloven § 151. Det er ingen grunn til å tro at oppsplittingen av rederivirksomheten vil bli mindre i fremtiden. Tvert imot illustrerer særlig ny offentligrettslig lovgivning at rederivirksomheten stadig underlegges flere plikter, som igjen kan føre til at flere funksjoner i virksomheten blir gjenstand for spesialisering og oppsplitting. Videre kan ny teknologisk utvikling, slik som ubemannede skip, føre til at det blir vanskelig å anvende gjeldende rettslige kriterier for rederstillingen. Det er for eksempel ikke opplagt hvordan man skal gå frem for å bedømme den operative ledelse, herunder bemanningen av skipet og kommandomyndighet, for et ubemannet skip. Kapittel 5 har likevel vist at det finnes alternative ansvarssubjekter til rederbegrepet slik dette tradisjonelt er tolket i nordisk rett.

Litteraturliste

Litteratur

- Alvik (2014)
Alvik, Ivar. *Fartøystjenesteleie: om bakgrunnsrett og risikofordeling ved tidsbaserte fartøystjenester*, Oslo: Gyldendal Juridisk, 2014.
- Appel (2017)
Appel, Peter. «Opdeling og outsourcing af de enkelte dele i organiseringen af en rederivirksomhed» i *MarIus* 484, Oslo: Sjørettsfondet 2017 s. 13–28.
- Appel (2020)
Appel, Peter, Jens V. Mathiasen og Jacob Skude Rasmussen. *Søloven med kommentarer*. København: Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2020.
- Bale (1991)
Bale, Bard. «Funksjonsfordeling og ansvars plassering» i *Skipsfart og samarbeid*. Oslo: Sjørettsfondet, 1991 s. 515–649.
- Bentzon (1892)
Bentzon, Viggo. *Forelæsninger over den danske Søret*. Kjøbenhavn: J. H. Schultz, 1892.
- Berdal og Berg (1987)
Berdal, Mimi K. og Marianne Berg. «Funksjonsfordeling og rederidrift» i *MarIus* 137, Oslo: Sjørettsfondet, 1987.
- BIMCO (2022)
BIMCO. «GENCON 2022 Explanatory Notes».
- BIMCO (2024)
BIMCO. «SHIPMAN 2024 Explanatory Notes».
- Blom (1985)
Blom, Birgitta. *Sjölagens bestämmelser om rederansvar*. Stockholm: P A Norstedt & Söners Förlag, 1985.
- Brækhus (1954)
Brækhus, Sjur. *Rederens husbondsansvar*. Göteborg: Gumperts, 1954.
- Bull og Krokeide (1975)
Bull, Hans Jacob og Kjetil Krokeide. «Lystbåtansvar» *Tidsskrift for Rettsvitenskap* årg. 88 (1975) s. 429–470.
- Buskerud (2017)
Buskerud, Margrethe Christoffersen. «Ansvarsgjennombrudd – kollisjon og samspill mellom erstatningsrettslige og aksjeselskapsrettslige prinsipper» i *MarIus* 484, Oslo: Sjørettsfondet 2017 s. 121–143.
- Eftestøl og Arnesson (2024)
Eftestøl, Ellen J. og Mattias Arnesson. «Who is the Shipowner under Nordic Law? The Swedish Supreme Court's judgement in Case No. T 6909-22» *European Transport Law* 5/2024 s. 521–533.
- Falkanger (1969)
Falkanger, Thor. *Leie av skib: Rettslige studier i bare-boat certepartiets problemer*. Oslo: Universitetsforlaget, 1969.
- Falkanger og Bull (2016)
Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull *Sjørett*. 8. utg., Oslo: Sjørettsfondet, 2016.
- Fiskerstrand (2020)
Fiskerstrand, Beate. «Certepartiets tredjepartsbeskyttelse. Sjørettslige særregulering i unødig utakts med formuerettslig grunnprinsipper» *Tidsskrift for Rettsvitenskap* årg. 133, nr. 5 (2020) s. 617–659. [Lest i Idunn.no].
- Gjelsten (2024)
Gjelsten, Gaute «Merknad til sjøloven.» I *Lovdata Pro* (2024) hentet 10.01.2025.
- Gombrii (1991)

- Gombrii, Karl-Johan. «Rederfunksjoner og rederisamarbeid», i *Skipsfart og samarbeid*, Oslo: Sjørettsfondet, 1991 s. 27–141.
- Graver (2008)
Graver, Hans Petter. «Vanlig juridisk metode? Om rettsdogmatikken som juridisk sjanger» *Tidsskrift for Rettsvitenskap* årg. 121 nr. 2 (2008) s. 149–178.
 - Grönfors (1952)
Grönfors, Kurt. *Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden. Studier över skadeståndsproblem vid trafik till lands, till sjöss och i luften*. Stockholm: Almqvist & Wiksell, 1952.
 - Hagstrøm og Stenvik (2019)
Hagstrøm, Viggo og Are Stenvik. *Erstatningsrett*. 2. utg., Oslo: Universitetsforlaget, 2019.
 - Johansen og Stueland (2020)
Johansen, Atle Sønsteli og Einar Stueland (red.). *Arbeidsmiljøloven. Kommentarer og praksis*, 3. utg., Oslo: Gyldendal, 2020.
 - Kirkhusmo (1997)
Kirkhusmo, Marit Elise. «Mannskapets rettsstilling når kontraktsmotparten er et konsernselskap» i *MarIus* nr. 228, Oslo: Sjørettsfondet 1997.
 - Kjelland (2023)
Kjelland, Morten. *Erstatningsrett*. 3. utg., Oslo: Universitetsforlaget, 2023.
 - Klæstad (1920)
Klæstad, Helge. *Rederansvaret*. Kristiania og København: J.W. Cappelens forlag, 1920.
 - Knoph (1931)
Knoph, Ragnar. *Norsk Sjørett*. 2. utg. Oslo: Nationaltrykkeriet, 1931.
 - Knudtzon (2017)
Knudtzon, Stephen. «Managementavtaler i rederivirksomhet – en oversikt over noen problemstillinger» i *MarIus* 484, Oslo: Sjørettsfondet 2017 s. 75–96.
 - Lødrup (1966)
Lødrup, Peter. *Luftfart og ansvar. En undersøkelse av tredjemannsansvaret i norsk og fremmed luftrett*. Oslo: Johan Grundt Tanum, 1966.
 - Midteng (2013)
Midteng, Monika. «Right of affirmation in a charterparty context under English law» i *MarIus* 420, Oslo: Sjørettsfondet 2013 s. 7–63.
 - Møllmann og Ulfbeck (2017)
Møllmann, Anders og Vibe Ulfbeck. «Ansvarssubjektet i søsikkerhedslovgivningen – nordisk retsenhed eller ej?» i *MarIus* 484, Oslo: Sjørettsfondet 2017 s. 97–119.
 - Platou (1900)
Platou, Oscar. *Forelæsninger over Norsk Søret*. Christiania: I Kommission Hos T. O. Brøgger, 1900.
 - Rosenmeyer (1975)
Rosenmeyer, Kjeld. *Søret*. København: Akademisk forlag, 1975.
 - Rønningen (2022)
Rønningen, Anders. «Rederens kollisjonsansvar for ubemannede skip» i *MarIus* 556,
 - Selvig (1968)
Selvig, Erling. *Det såkalte husbondsansvar. Studier i ulike typer av ansvar for hjelpere, herunder rederansvaret efter sjøl. § 8*. Oslo: Universitetsforlaget, 1968.
 - Selvig (2013)
Selvig, Erling. «Utviklingslinjer i et nordisk sjølovsfellesskap med internasjonal forankring» i *MarIus* 417, Oslo: Sjørettsfondet, 2021 s. 11–32.
 - Selvig (2018)
Selvig, Erling. «Kommentarer 2009–2014 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender» i *Nordiske domme i sjøfartsanliggender*, årg. 2014. Oslo: Nordisk Skipsrederforening, 2018.

- Selvig (2024)
Selvig, Erling. «Kommentarer 2018–2022 (I) til Nordiske domme i sjøfartsanliggender» i *Nordiske domme i sjøfartsanliggender*, årg. 2022. Oslo: Nordisk Skipsrederforening, 2024.
- Simonsen (2022)
Simonsen, Sigmund. *Skipssikkerhetsrett. Det rettslige rammeverket for maritime operasjoner*. Bergen: Fagbokforlaget, 2022.
- Smedsrud (2021)
Smedsrud, Marthe Emmeline. «Urettmessige instruksjoner i tidsbefraktning. Særlig om tidsbortfrakters hevingsrett» i *MarIus* 546, Oslo: Sjørettsfondet, 2021.
- Smeele (2020)
Smeele, Frank. «Liability for incidents with dangerous goods originating from inland vessels» i *Festschrift Resi Hacksteiner*, ed. By Frank Smeele m. fl. Hague, Eleven Int. Publ, 2020 s. 271–306.
- Solvang (2017)
Solvang, Trond. «Rederorganisering og ansvar – rettslige utviklingstrekk» i *MarIus* 484, Oslo: Sjørettsfondet 2017 s. 29–74.
- Solvang (2021)
Solvang, Trond. «Shipowners' vicarious liability under English and Norwegian law. With an eye to technical failure of autonomous ships» i *MarIus* 541, Oslo: Sjørettsfondet, 2021.
- Stopford (2009)
Stopford, Martin. *Maritime Economics*. 3 utg., London og New York: Routledge, 2009.
- Tiberg (1973)
Tiberg, Hugo, *Båtjuridik*. Stockholm: P. A Norstedt & Söner, 1973.
- Tiberg (2016)
Tiberg, Hugo, Johan Schelin og Mattias Widlund. *Svensk sjörrätt*. Stockholm: Jure Förlag AB, 2016.
- Wetterstein (2004)
Wetterstein, Peter. *Redarens miljöskadeansvar*. Åbo: Åbo Akademis förlag, 2004.
- Wetterstein (2019)
Wetterstein, Peter. «Redaransvaret och autonomy sjöfart – några synpunkter» *Tidskrift utgiven av Juridiska Föreningen i Finland (JFT)* nr. 1, 2019 s. 24–41.
- Wetterstein (2024)
Wetterstein, Peter. «Balticconnector-incidenten – möjlig ersättningsskyldighet och dess förverkligande» *Tidskrift utgiven av Juridiska Föreningen i Finland (JFT)* nr. 5, 2024 s. 516–551.

Norske rettskilder

Lover og forskrifter

- 1687. Lov av 15. april 1687 Kong Christian Den Femtis Norske Lov.
- 1893. Lov av 20. juli 1893 nr. 1 om Sjøfarten (opphevet).
- 1901. Lov av 4. mai 1901 nr. 2 om registrering av skibe (opphevet).
- 1903. Lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighd m.v (opphevet).
- 1950. Lov av 15. desember 1959 nr. 7 om særlige rådgjerder under krig, krigsfare og liknende forhold (beredskapsloven).
- 1951. Lov av 29. juni 1951 nr. 19 om militære rekvisisjoner (rekvisisjonsloven).
- 1952. Lov av 19. desember 1952 nr. 2 om adgang til rekvisisjon av skip m.v. under krig eller kriseforhold.
- 1960. Lov av 16. desember 1960 nr. 1 om luftfart (opphevet).
- 1969. Lov av 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (skadeserstatningsloven).

- 1975. Lov av 30. mai 1975 nr. 18 sjømannsloven (opphevet).
- 1979. Lov av 18. mai 1979 nr. 18 om foreldelse av fordringer (foreldelsesloven).
- 1984. Lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. (opphevet).
- 1987. Lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven).
- 1989. Lov av 16. juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven).
- 1993. Lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven).
- 1994. Lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven).
- 1997. Lov av 13. juni 1997 nr. 44 om aksjeselskaper (aksjeloven).
- 1999. Forskrift 17. september 1999 nr. 1012 om militære rekvisisjoner.
- 2004. Lov av 16. januar 2004 nr. 4 om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring.
- 2004. Lov av 17. desember 2004 nr. 99 om kvoteplikt og handel med kvoter for utslipp av klimagasser (klimakvoteloven).
- 2004. Forskrift 23. desember 2004 nr. 1851 om kvoteplikt og handel med kvoter for utslipp av klimagasser (klimakvoteforskriften).
- 2005. Lov av 17. juni 2005 nr. 62 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven).
- 2005. Lov av 17. juni 2005 nr. 90 om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven).
- 2007. Lov av 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).
- 2009. Lov av 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann (havne- og farvannsloven) (opphevet).
- 2012. Forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger.
- 2013. Lov av 21. juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven).
- 2014. Lov av 15. august 2016 nr. 61 om losordningen (opphevet).
- 2014. Forskrift 5. september 2014 nr. 1191 om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger.
- 2015. Lov av 12 mai 2015 nr. 30 om endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig gods m.m.)
- 2018. Lov av 20 desember 2018 nr. 115 om endringer i sjøloven mv. (fjerning av vrak).
- 2019. Lov av 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann (havne- og farvannsloven).
- 2023. Lov av 15. desember 2023 nr. 91 om endringer i klimakvoteloven (endret virkeområde m.m.)
- 2024. Kgl.res. 11. oktober 2024 (2024/5404). Ikraftsetting av lov 20. desember 2018 nr. 115 om endringer i sjøloven mv. (fjerning av vrak).

Forarbeider

- Ot.prp. nr. 23 (1937)
Om utferdigelse av: 1) Lov om forandringer i Sjøfartsloven. 2) Lov om gjennomføring av den internasjonale konvensjon om konnossementer av 25 august 1924.
- Ot.prp. nr. 7 (1951)
Lov om militære rekvisisjoner.
- Innst. O. IX (1951)
Innstilling fra militærkomiteen om lov om militære rekvisisjoner.
- Ot.prp. nr. 48 (1965–1966)
Om lov om skadeserstatning i visse forhold.
- Innst. VIII (1969)

Utkast med motiver til lov om endring av reglene om registrering av skip, partrederi, sjøpant m.m. (sjøfartslovens kap. 1–3 og 11 m.m.).

- Ot.prp. nr. 32 (1970–1971)
Om lov om endringer i lov 20. juli 1893 om sjøfarten og i visse andre lover.
- NOU 1991: 18
Revisjon av luftfartsloven.
- Ot.prp. nr. 84 (1992–1993)
Om lov om endring i lov 16. desember 1960 nr. 1 om luftfart.
- NOU 1993: 36
Godsbefordring til sjøs.
- Ot.prp. nr. 55 (1993–1994)
Om lov om sjøfarten (sjøloven).
- Ot.prp. nr. 20 (2003–2004)
Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring.
- NOU 2005: 14
På rett kjøll. Ny skipssikkerhetslovgivning.
- Ot.prp. nr. 31 (2005–2006)
lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven).
- Ot.prp. nr. 87 (2005–2006)
Om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).
- Ot.prp. nr. 77 (2006–2007)
Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade.
- Prop. 12 L (2012–2013)
Lov om endringer i sjøloven og luftfartsloven (gjennomføring av direktiv 2009/20/EF og forordning 285/2010).
- Prop. 115 L (2012–2013)
Lov om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeiderloven).
- Prop. 65 L (2013–2014)
Lov om losordningen (losloven).
- NOU 2018: 4
Sjøveien videre – Forslag til ny havne- og farvannslov.
- Prop. 86 L (2018–2019)
Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven).
- Prop. 32 L (2019–2020)
Endringer i sjøloven og NIS-loven (bareboatregistrering og overtredelsesgebyr).
- Prop. 3 LS (2023–2024)
Endringer i klimakvotelloven (endret virkeområde m.m.) og samtykke til deltakelse i en beslutning i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 2023/957 (om endring av MRV-forordningen) og direktiv (EU) 2023/959 (om endringer i klimakvotedirektivet og beslutning om markedsstabilitetsreserven) m.m.

Norges Høyesterett

- Rt. 1947 s. 214
- Rt. 1949 s. 881
- Rt. 1972 s. 815 *Alkejakt*
- Rt. 1973 s. 1334 *Passbåtdom II*
- Rt. 1980 s. 1109 *Fekete*
- Rt. 1982 s. 1349 *Rengjøringsbyrå-dommen*
- Rt. 1984 s. 866
- Rt. 1990 s. 1126 *Wärtsilädommen*

- Rt. 2001 s. 1646 *Selmer*
- Rt. 2008 s. 65
- Rt. 2015 s. 475 *Partner*
- HR-2017-331-A *Server*
- HR-2017-1977-A *Hårføner-dommen*
- HR-2018-2371-A *Norwegian*
- HR-2019-318-A *Ribb*

Nordisk rettspraksis

- LA-2000-1100 Agder lagmannsrett
- LF-2015-78786 Frostating lagmannsrett
- LG-2018-82121 Gulating lagmannsrett
- TOSLO-2012-100116 Oslo tingrett
- B-186-10 Østre Landsret
- BS 183/2008 Retten i Nykøbing Falster
- NJA 2023 s. 830 Högsta domstolen *Baltic Cable*
- T 1579-21 Hovrätten över Skåne och Blekinge
- T 2440-12 Malmö tingsrätt

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

- ND 1948. 305 Norges Høyesterett *Hanna I og Kinn*
- ND 1949. 13 Norges Høyesterett *Skjold*
- ND 1949. 423 Fredrikstad byrett
- ND 1949. 416 Norges Høyesterett
- ND 1950. 398 Voldgift
- ND 1954. 65 Norges Høyesterett *Vågland*
- ND 1962. 68 Voldgift *Hindanger*
- ND 1987 s. 195 Voldgift *Wesergas*
- ND 1994. 174 Oslo byrett
- ND 2012. 394 Danmarks Højesteret
- ND 2013. 201 Gulating lagmannsrett *Navion Hispania*
- ND 2014. 59 Högsta domstolen i Finland
- ND 2023. 20 Högsta domstolen i Sverige *Baltic Cable*

Engelsk rettspraksis

- Whistler International Ltd. v. Kawaski Kisen Kaisha Ltd. [2001] 1 Lloyd's Rep. 147. [Lest i i-law].
- Attica Sea Carriers Corporation v. Ferrostaal Poseidon Bulk Reederei GmbH [1976] 1 Lloyd's Rep 250. [Lest i i-law].

Internasjonale rettskilder

Internasjonale konvensjoner

- 1992-ansvarskonvensjonen
International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), Brussel 29. November 1969, som endret ved Protocol to amend the international convention on civil liability for oil pollution damage, London 27. november 1992.
- 1992-fondskonvensjonen
International Convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage, Brussel 18. desember 1971, som endret

ved Protocol to amend the International convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage, London 27. november 1992.

- Bunkerskonvensjonen
International convention on civil liability for bunker oil pollution damage, London, 23. mars 2001.
- HNS-konvensjonen
International convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea, London, 3. mai 1996, som endret ved Protocol of 2010 to amend the international convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea, 1996, London, 30. april 2010.
- LLMC
Convention on limitation of liability for maritime claims, London, 19. november 1976, slik den er endret ved *Protocol of 1996 to amend the Convention on limitation of liability for maritime claims*, London 2. mai 1996.
- SOLAS
International Convention for the Safety of Life at Sea, London 1. november 1974.
- Vrakfjerningskonvensjonen
Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks Nairobi, 18. mai 2007.

EU-direktiver og forordninger

- Direktiv 2003/87/EF
Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/87/EF av 13. oktober 2003 om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Fellesskapet og om endring av rådsdirektiv 96/61/EF. [Klimakvotedirektivet – Kvotehandelsdirektivet (ETS) om CO₂-handel].
- Forordning 336/200
Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 336/2006 av 15. februar 2006 om gjennomføring av Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM) i Fellesskapet og om oppheving av rådsforordning (EF) nr. 3051/95 [IMS-forordningen om sikkerhetsstyringssystem for skip].
- Direktiv 2009/20/EF
Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring mot sjørettslige krav [Skipsrederforsikringsdirektivet].
- Forordning (EU) 2015/757
Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2015/757 av 29. april 2015 om overvåking, rapportering og kontroll av karbondioksidutslipp fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF.
- Direktiv (EU) 2023/959
Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2023/959 av 10. mai 2023 om endring av direktiv 2003/87/EF om opprettelse av en ordning for handel med utslippskvoter for klimagasser i Unionen og av beslutning (EU) 2015/1814 om opprettelse og bruk av en markedsstabilitetsreserve for unionsordningen for handel med utslippskvoter for klimagasser.

Utenlandske nasjonale rettskilder

Lover

- Sølov
Lovbekendtgørelse nr. 170 af 16 marts 1994, som ændret senest ved nr. 1013 af 29 juni 2023. [Lest i Karnov Danmark].

- Sjölag
Sjölag (1994:1009). [Lest i Karnov Sverige].
- Sjölag
Sjölag (1994/674). [Lest i FINLEX].
- Fartygssäkerhetslag
Fartygssäkerhetslag (2003:364). [Lest i Karnov Sverige].
- Burgerlijk Wetboek
Burgerlijk Wetboek Boek 8. [Lest i Overheid.nl].

Annet

Standardavtaler⁴²⁶

- BIMCO. *BALTIME 1939 (as revised 2001)*
- BIMCO. *BARECON 2017*
- BIMCO. *SUPPLYTIME 2017*
- BIMCO. *GENCON 2022*
- BIMCO. *SHIPMAN 2024*
- BIMCO. *AUTOSHIPMAN 2024*
- Gard. *Gard Rules for Ships 2024* <https://gard.no/rules-statutes-and-guidances/guidance/gard-rules-for-ships-2024/> hentet 05.01.2025.
- Skuld. *2024 P&I Rules* <https://www.skuld.com/products/Conditions/pi-rules/pi-rules/> hentet 05.01.2025.

Rapporter

- Forsvarsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet. *Støtte og samarbeid. En beskrivelse av totalforsvaret i dag*. Oslo: 2018. <https://www.regjeringen.no/contentassets/5a9bd774183b4d548e33da101e7f7d43/stotte-og-samarbeid-en-beskrivelse-av-totalforsvaret-i-da.pdf> hentet 20.12.2024.
- Scandinavian Star Task Force. *Redegørelse vedrørende branden ombord på Scandinavian Star. Transaksjonen, færgen, forsikringerne og myndighetene*. Fredriksberg: 2024. <https://sstaf.dk/redegoerelse/> hentet 18.10.2024.

Foredrag

- Johansson, Svante O. Foredragsholder og justitieråd i Högsta domstolen, «Rederansvaret – i lys av en svensk høyesterettsdom». [Seminar] 17. april 2024.

⁴²⁶ Samtlige BIMCO-avtaler er hentet fra bimco.org