

# **DELIKTSERSTATNING I INTERNASJONAL SKIPSFART**

MED VEKT PÅ METODE

Kandidatnr:

Veileder: Helge Thue

Leveringsfrist: 25.04.03

Til sammen 15308 ord

22.04.03

# Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b><u>INNLEDNING .....</u></b>	<b><u>1</u></b>
<b>2</b>	<b><u>AVGRENSNING .....</u></b>	<b><u>5</u></b>
<b>2.1</b>	<b>KRITERIUM 1 : ERSTATNING UTENFOR KONTRAKT .....</b>	<b>5</b>
<b>2.2</b>	<b>KRITERIUM 2 : NÅR ER SKIPSFARTEN INTERNASJONAL ? .....</b>	<b>6</b>
2.2.1	ORDINÆR - TILFELLET .....	6
2.2.2	PROBLEMET .....	6
<b>3</b>	<b><u>RETTSTILSTANDEN .....</u></b>	<b><u>8</u></b>
<b>4</b>	<b><u>METODE .....</u></b>	<b><u>10</u></b>
<b>5</b>	<b><u>VERNETINGSKOMPETANSE .....</u></b>	<b><u>13</u></b>
<b>6</b>	<b><u>DET ÅPNE HAV – FARVANN SOM IKKE ER UNDERLAGT EN LOKAL RETTSORDEN .....</u></b>	<b><u>16</u></b>
<b>7</b>	<b><u>RETTSSPØRSMÅL UNDER ERSTATNINGSSTATUTTET .....</u></b>	<b><u>17</u></b>
<b>7.1</b>	<b>HOVEDREGELN .....</b>	<b>17</b>
<b>7.2</b>	<b>UNNTAK : OPPSPALTING AV ERSTATNINGSSTATUTTET .....</b>	<b>17</b>
<b>8</b>	<b><u>ALTERNATIVE LOVVALGSREGLER FOR ERSTATNING UTENFOR KONTRAKT .....</u></b>	<b><u>18</u></b>
<b>8.1</b>	<b>LEX LOCI DELICTI .....</b>	<b>18</b>
8.1.1	BEGRUNNELSE OG UTBREDELSE .....	18
8.1.2	PRESISERING AV LEX LOCI DELICTI .....	23

<b>8.2</b>	<b>LEX FORI</b> .....	<b>24</b>
<b>8.3</b>	<b>DEN INDIVIDUALISERENDE METODE</b> .....	<b>26</b>
<b>8.4</b>	<b>DOUBLE ACTIONABILITY RULE - KUMULASJON AV LEX LOCI DELICTI OG LEX FORI</b> .....	<b>29</b>
<b>8.5</b>	<b>FLAGGSTATENS LOV</b> .....	<b>30</b>
8.5.1	BEGRUNNELSE OG DEFINISJON .....	30
8.5.2	FLAGS OF CONVENIENCE - BEKVEMMELIGHETSFLAGG .....	32
<b>9</b>	<b><u>KOLLISJON MELLOM SKIP</u></b> .....	<b>34</b>
<b>9.1</b>	<b>SJØLOVENS BESTEMMELSER OM KOLLISJON</b> .....	<b>34</b>
<b>9.2</b>	<b>KOLLISJON INNENFOR TERRITORIALE FARVANN</b> .....	<b>35</b>
9.2.1	KOLLISJON MELLOM SKIP INNENFOR NORSKE TERRITORIALE FARVANN	35
9.2.2	KOLLISJON MELLOM SKIP AV FORSKJELLIG NASJONALITET I TERRITORIALE FARVANN .....	36
9.2.3	KOLLISJON MELLOM SKIP AV SAMME NASJONALITET, MEN SOM KOLLIDERER I ET ANNET LANDS TERRITORIALE FARVANN .....	37
9.2.3.1	ATFERDSNORMENE – LEX LOCI DELICTI .....	37
9.2.3.2	ØVRIGE RETTSSPØRSMÅL – LEX COMMUNIS .....	38
<b>9.3</b>	<b>KOLLISJON MELLOM SKIP PÅ DET ÅPNE HAV</b> .....	<b>39</b>
9.3.1	PROBLEMET .....	39
9.3.2	KOLLISJON MELLOM SKIP AV FORSKJELLIG NASJONALITET PÅ DET ÅPNE HAV	40
9.3.3	KOLLISJON MELLOM SKIP MED SAMME NASJONALITET PÅ DET ÅPNE HAV – LEX COMMUNIS .....	42
<b>10</b>	<b><u>SKADEVOLDENDE HANDLINGER OMBORD PÅ ETT OG SAMME SKIP</u></b> .....	<b>44</b>
<b>10.1</b>	<b>NÆRMERE OM EMNET</b> .....	<b>44</b>
<b>10.2</b>	<b>LOVVALGET HVIS SKIPET ER INNENFOR TERRITORIALE FARVANN</b> .....	<b>46</b>
10.2.1	SKADEVOLDER OG SKADELIDTE ER HJEMMEHØRENDE I ULIKE LAND .....	46
10.2.2	LEX COMMUNIS .....	48
10.2.3	LEX COMMUNIS – BØR OGSÅ ET FELLES STATSBOGERSKAP ELLER FELLES VANLIG BOSTED VÆRE AV RELEVANS ? .....	50
10.2.3.1	FELLES STATSBOGERSKAP .....	51
10.2.3.2	FELLES VANLIG BOSTED .....	52

<b>10.3</b>	<b>SKADEVOLDENDE HANDLINGER OM BORD PÅ ETT OG SAMME SKIP MENS SKIPET ER I DET ÅPNE HAV .....</b>	<b>53</b>
<b>11</b>	<b><u>OLJESØL FRA SKIP .....</u></b>	<b>54</b>
<b>11.1</b>	<b>VIRKEOMRÅDET FOR REGLENE I ANSVARSKONVENSJONEN - 1992.....</b>	<b>54</b>
<b>11.2</b>	<b>ANSVAR UTENFOR KONVENSJONENS VIRKEOMRÅDE .....</b>	<b>56</b>
<b>12</b>	<b><u>KORT OM BEGRENSNING AV REDERANSVARET .....</u></b>	<b>58</b>
<b>13</b>	<b><u>KORT OM ORDRE PUBLIC .....</u></b>	<b>60</b>
<b>14</b>	<b><u>KONKLUSJON .....</u></b>	<b>61</b>
<b>15</b>	<b><u>LITTERATURLISTE .....</u></b>	<b>63</b>
<b>16</b>	<b><u>LISTER OVER TABELLER, FIGURER M V .....</u></b>	<b>FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.</b>

## 1 INNLEDNING

Emnet som skal behandles i det følgende er i hovedsak av internasjonal privatrettslig natur ; hvilket lands lov får anvendelse i saker om deliktserstatning i internasjonal skipsfart ?

Ordet delikt stammer fra det latinske ordet *delictus* og betyr rettbrudd. Begrepet deliktserstatning er betegnelsen på erstatningskrav som mangler forankring i en avtale mellom partene. Det er lovvalget for denne type erstatning som skal bli gjenstand for drøftelse i den videre fremstilling. En må derfor trekke en grense mot erstatningskrav som baseres på kontraktsbrudd.

Foruten at det må dreie seg om et ikke- kontraktsrettslig erstatningskrav, er det kun de tilfeller hvor erstatningssaken på en eller annen måte har tilknytning til minst to land, som skal drøftes i denne oppgaven. Hvis denne betingelsen er oppfylt, foreligger det flerstatlige elementer ; rettstvisten har ikke lenger tilknytning til kun *ett* land.

På bakgrunn av det som foreløpig er sagt, kan oppgavens rettslige hovedproblemstilling formuleres slik : hvis en sak om erstatning utenfor kontrakt, som har tilknytning til minst to land, kommer opp for norske domstoler, hvilket av de aktuelle lands rett kommer i så fall til anvendelse ? Det er dessuten kun erstatningskrav knyttet til *skipsfart* som vil bli behandlet.

Innenfor skipsfart er det særlig tre typetilfeller som bør inkluderes under emnet deliktserstatning ; 1) kollisjon mellom skip, 2) skadevoldende handlinger om bord på ett og samme skip og 3) oljesøl fra skip.

Som eksempel på en sak som har flerstatlige elementer, kan nevnes at en fransk supertanker grunnstøter i engelsk farvann og forårsaker oljesøl, som også rammer norske strender. Skal i så fall fransk rett, engelsk rett eller norsk rett regulere forholdet ?

Videre : hvis en dansk kaptein uaktsomt skader et besetningsmedlem fra Polen om bord på et engelsk - registrert skip, - hvilket av de aktuelle lands rett kommer i så fall til anvendelse – dansk rett, polsk rett eller engelsk rett ?

Eksemplene kan fortsette i det uendelige.

Den internasjonale privatrett er en del av hvert lands nasjonale rettssystem. Det er derfor *norsk* internasjonale privatrett som skal drøftes ; hva vil lovvalget bli hvis norske domstoler får saken til pådømmelse ?

Foruten de internasjonale privatretslige problemstillinger, melder det seg også sjørettslige spørsmål.

De sistnevnte problemstillinger har å gjøre med sakens realitet, altså om erstatningskravet skal tas til følge. Rettsspørsmål som det er naturlig å henføre under sjørettslige problemstillinger, er hvilke atferdsnormer som må følges, skyldkrav, kravet til årsakssammenheng og adekvans samt erstatningsnivå. De fleste av disse rettsspørsmål vil i høy grad samsvare med hva som gjelder innenfor alminnelig erstatningsrett. Dette gjelder i alle fall i norsk rett.

I denne oppgaven er det i hovedsak de internasjonale privatretslige problemstillinger som skal drøftes. Det medfører naturligvis ikke at sjøretten er uten betydning. Sjøretten vil for eksempel kunne være av betydning når en skal avgjøre om det erstatningskrav som gjøres gjeldende bygger på kontrakt eller ikke. Det er dessuten Lov om sjøfarten av 24.juni 1994 nr.39( sjøl.), som angir hva som kreves for at det for eksempel kan sies å foreligge et sammenstøt mellom skip. Videre : inneholder sjøl. selv bestemmelser om lovvalget i deliktserstatning ? I så fall må disse gis forrang i forhold til den alminnelige sedvanerettslige lovvalgsretten, jf. *lex specialis* – prinsippet.

Dette er eksempler som belyser at sjøretten, og da først og fremst sjøloven, må behandles parallelt med de alminnelige lovvalgsreglene for deliktserstatning. Hvis ikke risikerer en å trekke feilaktige slutninger om hva som er norsk rett de lege lata, dersom sjøloven selv inneholder internasjonale privatretslige bestemmelser.

Umiddelbart synes det mest hensiktsmessig å besvare de internasjonale privatrettslige problemstillinger først, fordi utfallet av disse vil være avgjørende for hvilket lands rett erstatningssaken hører under.

I praksis derimot, vil det foregå en sammensatt vurdering, som gjør at dette teoretiske utgangspunktet svikter. Hovedårsaken til dette, er at lovvalsreglene knytter seg til rettslige avgrensede områder (kategorier) som for eksempel personrett, arverett, kontraktsrett og deliktserstatningsrett. Før en avgjør lovvalget i en internasjonal sak, må en derfor som rettsanvender gjøre seg opp en mening om hvilken rettslig kategori tilfellet hører under, for så å anvende den til kategorien tilknyttede lovvalsregel.

I forlengelsen av dette, hører det såkalte kvalifikasjonsproblemet ; etter hvilket av de aktuelle lands rett skal en kategorisere saken ? Det kan nemlig tenkes at ett og samme erstatningskrav regnes som et erstatningskrav utenfor kontrakt i et av de aktuelle lands rett, mens det i det andre rubriseres som et kontraktsrettslig erstatningskrav. Hvis et erstatningskrav derfor er kategorisert ulikt i de aktuelle lands rett, hvilket lands kategorisering skal en i så fall følge?

For kategorien i denne oppgaven, deliktserstatning, vil kvalifikasjonsproblemet særlig gjøre seg gjeldende i forbindelse med grensdragningen mellom erstatning innenfor og erstatning utenfor kontrakt.

Hovedregelen synes å være at kvalifikasjon av rettsfakta skal skje rettskomparativt, for derved å søke å eliminere kvalifikasjonsproblemet.<sup>1</sup> Hvis kvalifikasjonsproblemet ikke lar seg eliminere gjennom rettskomparativ tolkning, skal kvalifikasjon skje etter *lex fori*. Også i forbindelse med internasjonale konvensjoner, må en tolke rettskomparativt, for å fremme en ensartet fortolkning av konvensjonens innhold.<sup>2</sup>

En konvensjon som for eksempel regulerer skipskollisjoner, pålegger derfor konvensjonsstatene å se hen til hvordan andre konvensjonsparter har tolket begrepet ”sammenstøt mellom skip”, se sjøl. § 161 første ledd, slik at konvensjonens enhetlige regulering oppnås.

---

<sup>1</sup> Se Thue 2002 s.168.

<sup>2</sup> Se Thue 2002s. 168-169.

I den videre fremstilling er det særlig to avgrensninger som må foretas :1) erstatningskrav som har forankring i avtale mellom partene og 2) erstatningskrav som er utspring av nasjonal skipsfart, faller utenom emnet.



## **2 AVGRENSNING**

### **2.1 KRITERIUM 1 : ERSTATNING UTENFOR KONTRAKT**

Det karakteristiske for et erstatningskrav utenfor kontrakt, er at det ikke foreligger noen korrespondanse mellom partene forut og i tilknytning til den begivenhet som utløste erstatningskravet.

Hvis for eksempel et skip har kollidert med et annet skip, så foreligger det som regel ingen kontakt mellom partene på forhånd. Kanskje vil de ha kommunisert via radio for å prøve å unngå kollisjonen, men noe kommunikasjon med det formål å etablere det erstatningskrav som oppstod i forbindelse med kollisjonen vil ikke foreligge.

På samme vis vil det ikke foreligge noen avtale mellom rederen av en oljelasttanker og de berørte strandeiere i anledning oljesøl fra skipet.

Hvis en av besetningens medlemmer uaktsomt påfører en annen av besetningsmedlemmene skade, vil det likeledes kunne foreligge et erstatningskrav for personskade utenfor kontrakt.

Det vesentlige i forbindelse med dette kriteriet, er altså at erstatningskravet ikke baserer seg på en skriftlig eller muntlig avtale mellom partene ; alle parter har som regel ufrivillig og uventet havnet i situasjonen som utløste erstatningskravet.

## 2.2 KRITERIUM 2 : NÅR ER SKIPSFARTEN INTERNASJONAL ?

### 2.2.1 ORDINÆR - TILFELLET

Det vanlige ved erstatningskrav som blir behandlet av norske domstoler, er at både skadelidte og skadevolder er hjemmehørende i Norge.

For at personer skal anses hjemmehørende i Norge, krever norsk rett at de må ha sitt faste bosted i Norge og at de dessuten har en intensjon om å bli boende her.<sup>3</sup> Som regel vil de også være norske statsborgere, slik at de vil være hjemmehørende i Norge uavhengig av om en bygger på domisilprinsippet eller statsborgerprinsippet. Den erstatningsutløsende handling vil også som hovedregel være foretatt innenfor norsk territorialgrense.

Det foreligger i slike tilfeller ingen elementer som tilsier at utenlandsk rett skal komme til anvendelse. Saken vil fullt ut få sin avgjørelse på bakgrunn av norsk rett.

For lovvalget i internasjonal skipsfart, vil det også være av betydning å avgjøre hva som er et rederi sitt hjemland. Hvis rederiene er hjemmehørende i samme land, kan dette nemlig tale for anvendelse av den felles hjemlige rett, i alle fall for enkelte av de rettspørsmål saken reiser. Etter Lov om registrering av foretak av 21.juni Nr 78.1985 § 1-2, er norske foretak ” ethvert foretak med hovedkontor i Norge eller på norsk kontinentalsokkel.” Det er altså det landet hvor rederiet har sitt hovedkontor som bør være dets hjemland.

### 2.2.2 PROBLEMET

Hvis enten skadelidte eller skadevolder er hjemmehørende i et annet land, eller den handling som erstatningskravet springer ut av er foretatt i et annet land, foreligger det elementer som gjør at sakstilfellet ikke er ” rent norsk”. I så fall er det ikke gitt at norsk rett skal gis eksklusiv anvendelse.

Ganske særlig innenfor sjøfarten, kan det forekomme at det eksisterer flerstatlige elementer i et saksforhold ; skip seiler ofte med last fra et land til et annet, eller fra en verdensdel til en annen. Det hender at skipet er registrert og derfor seiler under et annet lands flagg, enn det land hvor rederiet er hjemmehørende. Besetningen om bord kan bestå av mange ulike nasjonaliteter osv.

De reglene som kommer til anvendelse for å avgjøre hvilket lands rett som skal gjelde for sakstilfeller med flerstatlig tilknytning, er lovvalgsregler.

Betegnelsen er til dels misvisende i to retninger :

- 1) etter at det har blitt foretatt et lovvalg vil i utgangspunktet alle rettsregler i det utpekte lands rett komme til anvendelse på den foreliggende tvist, ikke bare det vi vanligvis legger i ordet lov, nemlig formelt vedtatte lover, videre
- 2) synes det mer dekkende å tale om lovvalgsprinsipper enn lovvalgsregler, i det vår internasjonale privatrett i hovedsak består av tøyelig og vag sedvanerett. Til tross for de nevnte svakheter vil jeg i fortsettelsen holde meg til begrepet ”lovvalgsregler”, fordi det er såpass innarbeidet i norsk internasjonal privatrettslig terminologi.

Lovvalgsreglene løser et preliminært rettsspørsmål, fordi de gir anvisning på hvilket lands rett saken materielt sett hører under. Rettsspørsmål som omhandler sakens realitet, vil få sin løsning på bakgrunn av det lands rett som lovvalgsreglene utpeker.

Hvorvidt rettstvisten hører under kategorien deliktserstatning, må derimot som ovenfor nevnt, avgjøres parallelt med lovvalget, og da som hovedregel gjennom en rettskomparativ tolkning av kategorien på bakgrunn av de aktuelle lands rett.

---

<sup>3</sup> Se Thue 2002 s.61.

### 3 RETTSTILSTANDEN

Sett i lys av omfanget av den internasjonale skipsfart, skulle det være nærliggende å anta at det foreligger rikelig med rettskildemateriale for å belyse rettstilstanden på dette området.

Slik er det imidlertid ikke, i alle fall ikke for norsk retts vedkommende. Rettskildesituasjonen nødvendiggjør derfor at en retter blikket utover landets grenser, og ser hvordan problemstillingene er behandlet i utenlandsk rett.

Også emnets natur fordrer at en anlegger en rettskomparativ innfallsvinkel på problemstillingene ; skjønt alle stater i utgangspunktet har fullt herredømme over sine lovvalgsregler, er det ønskelig at alle land har så samsvarende lovvalgsregler som mulig. Hvis lovvalgsreglene er likelydende og blir tolket likt i alle land, vil en umuliggjøre forum shopping ; at saksøker anlegger sak i det land hvor det er størst økonomisk utbytte å hente.

For skipskollisjoner eksisterer det en konvensjon med det siktemål at konvensjonsstatene skal anvende samsvarende materielle regler i tilfelle av kollisjon mellom skip, jf Collision Convention 1910 (CC 1910). Det eksisterer også et utkast til en konvensjon som er utarbeidet av FN – organet Comite Maritime International. Det har fått betegnelsen Collision Convention 1977 (Rio 1977), og inneholder blant annet bestemmelser om jurisdiksjon og lovvalg.

Som ledd i arbeidet med å forhindre og redusere miljøskader som er følger av oljesøl, er det blant annet utarbeidet to konvensjoner som den norske sjøl. kap.10 bygger på ; ansvarskonvensjonen 1992 og fondskonvensjonen 1992.

Hvis konvensjonsstatene tolker konvensjonenes innhold likt, vil dette medføre at saksutfallet blir likt uavhengig av hvilken stat som blir forumstat, og uavhengig av om konvensjonen vedrører lovvalg eller kun etablerer ensartede materielle regler. Forum shopping kan altså motvirkes enten gjennom likelydende lovvalgsregler eller likelydende materielle regler.

Generelt må det antas at forutsetningen ved utarbeidelse av konvensjoner, er at konvensjonsstatene skal anvende konvensjonens bestemmelser også på saker med flerstatlig tilknytning ; dette gjelder utvilsomt hvor de flerstatlige elementer knytter seg til en annen konvensjonsstat, se for eksempel sjøl. § 206 første ledd litra b. Denne bestemmelsen slår fast, at de av sjølovens bestemmelser i kap.10 som bygger på ansvarskonvensjonen av 1992, også får anvendelse hvis ” forurensningsskade ” oppstår i en annen stat som har sluttet seg til konvensjonen.

Også i tilfeller hvor de flerstatlige elementer ikke knytter seg til en annen konvensjonsstat, bør lovbestemmelser som bygger på konvensjoner ha større internasjonal slagvidde enn om de kun hadde vært resultatet av statlig intern lovgivning. Lovbestemmelser som bygger på konvensjoner innebærer ofte kompromissløsninger, og kan representere en kodifisering av regler som det er enighet om på tvers av landegrenser.

Det ovennevnte, bør derfor i utgangspunktet styrke den internasjonale slagvidde av sjølovens bestemmelser om skipskollisjoner og oljesøl, som i hovedsak bygger på konvensjoner.

I enkelte tilfeller bør også konvensjoner som Norge verken har undertegnet eller ratifisert, være av betydning for norsk rett. Dette bør særlig gjelde for konvensjoner som er tiltrådt av mange land, og som derfor i høy grad kan bidra til enhetlige løsninger av internasjonale rettstvister. Idealet om enhetlige løsninger av internasjonale saker, vil hvis det oppnås, utelukke saksøker fra å drive forum shopping.

#### 4 METODE

Da det i norsk rett kun eksisterer et fåtall relevante rettavgjørelser om emnet, blir det ofte vanskelig å trekke sikre slutninger om hva som er gjeldende rett.

Det er derfor nødvendig å se hvordan problemstillingene er løst i utenlandske dommer, utenlandsk litteratur, samt i konvensjoner. Utenlandske rettskilder bør ha vesentlig vekt innenfor det emnet som her behandles.

Tatt i betraktning at det finnes få autoritative avgjørelser om de problemstillingene som faller under emnet, vil drøftelsene i hovedsak ta form av de lege ferenda vurderinger. Kun for enkelte typetilfeller og rettspørsmål vil det være forsvarlig å trekke sikre slutninger om hva som er de lege lata i norsk rett.

De lege ferenda vurderingene vil først og fremst knytte seg til begrunnelsene for de alternative lovvalgsregler.

Særlig begrunnelsen for en lovvalgsregel vil styrke dens gjennomslagskraft som det rimeligste og mest fornuftige alternativ. Derfor skal det nedenfor under punkt 8 vies litt ekstra oppmerksomhet til den enkelte lovvalgsregel.

Det er nemlig gjennom forståelse av lovvalgsregelens begrunnelse, at en senere kan ha belegg for å argumentere i den ene eller annen retning.

Innenfor internasjonal privatrett generelt, er det enkelte hensyn som har overordnet betydning. Særlig partenes forventninger veier tungt ; stemmer lovvalget med partenes fornuftige forventninger om hvilket lands rett som skal komme til anvendelse ?

Tar lovvalgsregelen hensyn til de impliserte statenes interesse i håndhevelse av egne materielle regler ? Og sist men ikke minst, er det en fordel om lovvalgsregelen etablerer et visst nivå av forutsigbarhet.

I og med at skadevoldende handlinger kun i de færreste tilfeller skjer forsettlig, vil vekten av forutsigbarhetskriteriet veie mindre innenfor deliktserstatningsretten enn på andre rettsområder, som for eksempel innenfor kontraktsrett. Verken skadevolder eller skadelidte vil jo på forhånd ha handlet i den hensikt å fremkalle erstatningstilfellet. En viss vekt har det likevel ; for det selskap som forsikrer et skip som skal ut og seile, er det av stor betydning å på forhånd kunne kalkulere størrelsen av eventuelle erstatningskrav. Det er som regel et vilkår for å få full forsikringsmessig dekning, at forsikringsselskapet kontinuerlig mottar informasjon om endringer i den planlagte reise, slik at det kan estimere maksimumsbeløpet av potensielle erstatningskrav, og eventuelt justere forsikringspremien.<sup>4</sup>

Også for potensielle skadevoldere og skadelidte, vil det eksistere et behov for å vite hvilket lands rett som henholdsvis sanksjonerer og beskytter. For besetningen om bord på ett skip, som stadig seiler gjennom ulike territoriale farvann, vil det eksempelvis eksistere behov for å vite hvilket lands rett som til stadighet gir dem rettigheter og plikter.

Hvis anvendelsen av lovvalgsregelen byr på komplisert metode og lett kan gi det ene og det annet resultat, vil dette svekke dens styrke som en ”god ” regel som ivaretar partenes behov for forutsigbarhet.

Av betydning er også om en kan spore en hovedregel blant andre land. I tilfeller hvor en kan spore hovedregler blant majoriteten av andre land, og da særlig land som står oss nært historisk, kulturelt og geografisk, men hvor reglene etter nærmere vurdering fremstår som lite rimelige og fornuftige, bør en kanskje likevel følge de, for dermed å best fremme enhetsløsningen.

Norge bør derfor, hvis EF vedtar lovvalgsregler for erstatning utenfor kontrakt, jf. utkastet til Rom II – forordningen, tilslutte seg reglens innhold, selv om de ikke gjøres til norsk rett formelt sett gjennom EØS – avtalen.

---

<sup>4</sup> Se Norsk sjøforsikringsplan av 1996 kapp. 3.

Erstatningsrettens særpreg utelukker partsautonomi som basis for lovvalget *forut* for den skadevoldende handling ; partene har uventet og mot sin vilje havnet i situasjonen.

Etter at skaden har skjedd står partene likevel fritt til å avtale et lovvalg.<sup>5</sup> Hvis de ikke kommer til enighet i så henseende, må det foretas et lovvalg uavhengig av partenes ønsker ; skadelidte vil ha ønske om et lovvalg som gir størst økonomisk kompensasjon, mens skadevolder naturligvis ønsker at *lex causae* gir skadelidte minst erstatning. Det må derfor foretas et rettferdig og upartisk lovvalg, og det blir i denne forbindelse særlig viktig å få frem begrunnelsen for de ulike lovvalgsregler, for det er de hensyn som ligger til grunn for regelen som avgjør dens rekkevidde og om den i det hele tatt bør gis anvendelse.

---

<sup>5</sup> Dette er sikker norsk rett. Se dessuten utkast til Rom II art.11.



## 5 VERNETINGSKOMPETANSE

En forutsetning for at en sak med flerstatlige elementer kan få sin pådømmelse hos norske domstoler, er at saken har vernetings i Norge. Det er hevdvunnen lære at norske domstolers kompetanse i internasjonale forhold, må bestemmes med utgangspunkt i ” Lov om rettergangsmåten for tvistemål ” av 13 aug. Nr. 6. 1915 (tvml.)

Altså er det lovens alminnelige vernetingsregler som kommer til anvendelse, også på saker som har en tilknytning til utlandet. Dersom den som saksøkes, har vernetings i Norge, er norske domstoler kompetente til å pådømme saken, selv om saksøkte er utlending og saken ellers har tilknytning til utlandet.<sup>6</sup>

Av lovens bestemmelser er det først og fremst bestemmelsen i § 21 som kan tenkes å hjemle vernetingskompetanse : rederiet kan saksøkes i den rettskrets hvor styret har sitt sete, alternativt hvis det er registrert i foretaksaksregisteret, i den rettskrets hvor dets hovedkontor er plassert, jf. henholdsvis § 21 første ledd første punktum og første ledd annet punktum. Også hovedregelen i §§ 17 og 18 er relevant : personer kan saksøkes i den rettskrets hvor vedkommende har sin bopel.

Av de særlige vernetingsregler, er det §§ 25,26,27,28,29 og 32, som kan gi norske domstoler kompetanse i en sak som har flerstatlige elementer.

På bakgrunn av disse bestemmelsene vil en utlending kunne saksøkes her i landet hvis vedkommende enten : 1) driver forretningsvirksomhet i Norge (§§ 27 og 28), 2) hvis saksøkte har forpliktet seg til å oppfylle en fordring her i landet (§§ 25 og 26), 3) hvis en saksøkes for erstatning for en skade som har inntrådt i Norge (§29), 4) eller hvis en har en formuesgjenstand i landet (§32).

---

<sup>6</sup> Se Hov s.51 og Gaarder/Lundgaard s.45.

Videre vil traktater kunne innskrenke eller utvide norske domstolars kompetanse, i forhold til det som følger av lovens egne vernetingsbestemmelser, jf. tvml. § 36 a. Av særlig relevans her er Luganokonvensjonen av 16.09.1988, som er gjort til norsk rett gjennom Lov av 8 jan. 1993 nr.21.

Hovedregelen i konvensjonen er at personer med bosted i en konvensjonsstat, uansett statsborgerskap skal saksøkes ved domstolene i bostedsstaten, jf. art 2. For emnet i denne oppgaven bør også art.5 nr.3 trekkes frem ; bestemmelsen er en parallell til tvml. § 29, i det den angir hva som er deliktsvernetinget. Bestemmelsen gir vernetingskompetanse til domstolene på det sted hvor skaden ble voldt eller oppsto.

Konvensjonens art. 3. 2.ledd 11.alternativ forbyr vernetingskompetanse overfor borgere i andre konvensjonsstater på grunnlag av at de har en formuesgjenstand i Norge. Overfor nordmenn og utlendinger som er bosatt i en stat som ikke har tiltrådt konvensjonen, vil derimot tvml.§ 32 fortsatt kunne hjemle vernetingskompetanse. Bestemmelsen stiller små krav for at norske domstoler skal besitte vernetingskompetanse.

Av de særlige vernting bør det understrekes at tvml. § 27 ikke oppstiller krav om at for eksempel det rederi som saksøkes skal ha sitt hovedkontor i Norge, smln. § 21. Det gjelder kun et krav om at forretningene drives fra et ” fast forretningssted ” og at det avsluttes rettshandler umiddelbart fra dette. Hvis så er tilfelle, kan rederiet saksøkes på forretningsstedet dersom søksmålet ” reiser seg av forretningen” , altså hvis for eksempel erstatningskravet er grunnet på forhold som har en saklig tilknytning til forretningen.

Eksempelvis vil et cruiserederi som har hovedkontor i utlandet, kunne saksøkes her i landet, hvis det har et fast kontor her som utsteder billetter og derfor inngår avtaler med privatpersoner.

Som nevnt stiller tvml. §32 små krav for at saken kan pådømmes av norske domstoler. Det kan likevel ikke utelukkes at domstolene avviser saken i slike tilfeller på grunnlag av forum non conveniens, hvis saken har svak tilknytning til Norge og ”hører mer hjemme ” i et annet forumland.

Riktignok sier tvml. § 32 siste ledd at anvendelsen av reglene i § 32 kan innskrenkes ved traktat med fremmed stat, slik det er gjort i Luganokonvensjonen. Det forutsettes dermed at paragrafen gjelder generelt når traktat ikke er inngått. Men siden tvistemålslovens vernetingsregler ikke direkte sier noe om reglenes internasjonale slagvidde, kan det ikke utelukkes at saker som ikke har noen tilknytning til Norge etter en naturlig tolkning av verntingsreglene, kan falle utenfor deres rekkevidde, slik at saken ikke har noe forum her i landet. Det er likevel antatt at avvisning på grunnlag av forum non conveniens kun vil skje i ekstreme tilfeller.<sup>7</sup>

I den videre fremstilling forutsettes det at norske domstoler har verntingskompetanse, selv om saken også har tilknytning til et annet land.

---

<sup>7</sup> Se Gaarder/Lundgaard s.33-34.

## **6 DET ÅPNE HAV – FARVANN SOM IKKE ER UNDERLAGT EN LOKAL RETTSDORDEN**

I tilnærmet samtlige erstatningstilfeller, vil den skadevoldende handling være foretatt innenfor et lands territoriale grenser. Handlingen vil altså være foretatt på et sted som er underlagt en lokal rettsorden, *lex loci*. I tidens løp har det aller meste av landterritoriet vært gjenstand for okkupasjon. Unntak her er for eksempel Antarktis.

På havet er det derimot i høyere grad enn på landterritoriet områder som ikke har vært gjenstand for okkupasjon. Farvann som ikke hører under noen lands territorium, er åpent hav.

Her eksisterer det ikke noe *lex loci*. Derimot eksisterer det konvensjoner om skipskollisjoner og oljesøl som også til en viss grad har virkeområde på det åpne hav. I mangel av konvensjoner som gjelder på det åpne hav, er det naturlig at en faller tilbake på de konvensjonsbaserte, eventuelt ikke – konvensjonsbaserte bestemmelser, som gjelder innenfor territoriale farvann.

På det åpne hav, er det særlig fire lovvalgalternativer som fremstår som aktuelle ; flaggstatens lov, *lex fori*, den individualiserende metode, samt rettskomparativ forståelse av en felles tiltrådt konvensjon, enten denne i utgangspunktet kun gjelder i territoriale farvann eller ikke.

## 7 RETTSSPØRSMÅL UNDER ERSTATNINGSSTATUTTET

### 7.1 HOVEDREGELEN

Erstatningsstatuttet er betegnelsen på det lands rett som *in casu hovedsakelig* regulerer rettstvisten. Altså det lands rett som tvisten i hovedsak får sin løsning på bakgrunn av.

I det følgende vil erstatningsstatuttet i utgangspunktet omfatte spørsmålene om hvilke atferdsnormer som gjelder, hvilke ansvarsbetingelser som må være oppfylt, herunder kravet til skyld, årsakssammenheng og adekvans, samt erstatningsutmåling. For å fremme forutsigbarhet er det ønskelig at samtlige av ovennevnte rettsspørsmål avgjøres etter ett og samme lands rett. Dette antas også å være hovedregelen i norsk rett.<sup>8</sup>

### 7.2 UNNTAK : OPPSPALTING AV ERSTATNINGSSTATUTTET

Det vil dog gå frem av den videre fremstilling, at en streng gjennomføring av dette prinsippet, i enkelte tilfeller kan komme til å undergrave hensynet til partenes interesser og forventninger. Ikke alle rettslige spørsmål vil derfor få sin løsning på grunnlag av erstatningsstatuttet. Hvis de involverte skip er registrert i samme land, vil det ofte være naturlig å anvende dette landets rett, jf. nedenfor under punkt 9.2.3. Dette lands rett blir i så fall erstatningsstatuttet. Enkelte spørsmål, som for eksempel hvilke navigasjonsregler som gjelder, kan likevel tenkes å måtte avgjøres etter den lokale retten hvor den skadevoldende handling ble foretatt.

---

<sup>8</sup> Se Gaarder/Lundgaard s.265.

## 8 ALTERNATIVE LOVVALGSREGLER FOR ERSTATNING UTENFOR KONTRAKT

Tradisjonelt har det vært fem alternative lovvalgsregler som er blitt anvendt for deliktserstatning i internasjonal skipsfart : lex loci delicti, lex fori, den individualiserende metode, ” double actionability rule” og flaggstatens lov. I de neste avsnittene skal jeg redegjøre for hver enkelt av disse lovvalgsreglene, med hovedvekt på begrunnelsen for å anvende den enkelte regel.

### 8.1 LEX LOCI DELICTI

#### 8.1.1 BEGRUNNELSE OG UTBREDELSE

Lex loci delicti er den latinske betegnelsen på skadestedets rett.<sup>9</sup>

Anvendelse av denne lovvalgsregelen forutsetter at det eksisterer en lokal rettsorden på det sted hvor den skadevoldende handling eller unnløstelse har funnet sted, alternativt på det sted hvor de skadelige virkninger har oppstått.. Det forutsettes altså at den skadevoldende handling eller unnløstelse har skjedd innenfor et stats territorium, for emnet i denne oppgaven ; innenfor en stats sjøterritorium.

Som et naturlig motstykke til dette, omfatter staters interne lovgivning i utgangspunktet kun dens territorium.<sup>10</sup> Oljesøl og skipskollisjoner utenfor en stats territoriale farvann, utelukker derfor anvendelse av en lokal rettsorden.

Regelen har vært den store internasjonale hovedregel for inntil 30 år siden, da en rekke nye lovvalgsregler for deliktserstatning ble lansert i USA.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> I europeisk rett først lansert av Ørsted, se A.S Ørsted, Eunomia IV, s.47 flg.

<sup>10</sup> Det finnes likevel unntak, se f.eks. om det konvensjonsbaserte ansvaret i sjøl. kapp.10 som strekker seg ut i den økonomisk sone.

<sup>11</sup> Se Svenne Schmidt s.290.

Lex loci delicti kan hvis den anvendes i alminnelighet, kunne føre til internasjonal enhetsbedømmelse av saker med flerstatlig tilknytning. Hvis for eksempel samtlige stater hadde praktisert den regel at det er det lands rett hvor en skipskollisjon finner sted, som er avgjørende for samtlige materielle rettsspørsmål, så ville saksutfallet bli likt uavhengig av forumland. Dette under forutsetning av at lex loci delicti også blir tolket likt i alle land.

En annen fordel ved anvendelse av lex loci delicti, er at den gir en på forhånd klar anvisning på hvilket lands rett som blir lex causae, hvilket vil fremme forutberegnelighet for så vel skadevolder som skadelidte, se likevel punkt 8.1.2.

Rettsfølgen av å anvende lovvalgsregelen, er at retten på det sted hvor den skadevoldende/erstatningsutløsende handling ble foretatt, legges til grunn for vurderingen av om erstatningskravet skal tas til følge. Hvis derfor to skip kolliderer i engelsk farvann, skal derfor engelsk rett (lex loci delicti) være lex causae.

Lovvalgsregelen må antas å gjelde tilnærmet ubetinget med hensyn til spørsmålet om hvilke atferdsnormer som må oppstilles.<sup>12</sup> Overført til sjøfarten, vil dette i praksis innebære, at de regler som gjelder innenfor en stats sjøterritorium, må respekteres også av skip som ikke er hjemmehørende i territorialstaten. De bestemmelser om navigasjon og ferdsel som eksisterer på en stats sjøterritorium, må respekteres av alle.

Lex loci delicti statuerer derfor de normer som er avgjørende for en handlings – eller unnlattelses rettsstridighet, altså om det foreligger et delikt.

---

<sup>12</sup> Se den Nederlandske loven om lovvalget i sjøfartsforhold av 1993 art. 5 litra e som sier lex loci delicti alltid er bestemmende for “ the rules of the road “. Se også Rt. 1923 II S.59, hvor HR uten videre la engelske navigasjonsregler til grunn ved avgjørelsen av hvilket av skipene som hadde ansvaret for kollisjonen. Se dessuten Gaarders Innføring i internasjonal privatrett ved Hans Petter Lundgaard s.263 og Siesby s.127. I utk. til Rom II – en er regelen tilsynelatende ikke så ubetinget, jf. art. 13 om at det skal “tages hensyn til de sikkerheds - og atfærdsregler ” som gjelder på det stedet hvor erstatningsforpliktelsen oppstår.

I internasjonal skipsfart betyr dette, at skip må rette seg etter de navigasjonsregler som til enhver tid gjelder. Hvis skipet seiler gjennom ulike lands territoriale farvann, vil mannskapet være forpliktet til å sette seg inn i og overholde de navigasjonsregler og krav til skipet som gjelder i det farvann de til enhver tid befinner seg. I henhold til FNs Havrettskonvensjon av 1982 (HK 1982) art. 21 nr.3, plikter alle kyststater å sørge for tilstrekkelig kunngjøring av lokale navigasjonsregler.

I tillegg til å bestemme atferdsnormene, har *lex loci delicti* vært ansett som hovedregel, også for spørsmålene om hvilke ansvarsbetingelser som må være oppfylt for øvrig, og erstatningens omfang jf. punkt 7.1.

Begrunnelsen for regelen kan i korthet sammenfattes i uttrykket ” When in Rome, do as Romans do”. Regelen forutsetter derfor at mennesker søker å tilpasse seg de omgivelsene en ferdes i ; både for skadevolder og skadelidte vil det derfor eksistere en forventning om at det er den lokale rettsorden som etablerer rettigheter og plikter.

En mer abstrakt begrunnelse, er at hvis en anvender *lex loci delicti*, så respekterer en statenes suverenitet ; selv om saken får sin pådømmelse i et annet land enn der hvor skaden oppstod, vil de regler for atferd som gjelder på skadestedet respekteres, dersom forumlandet anvender *lex loci delicti*. Enhver stat må antas å ha en interesse i at de atferdsnormer som gjelder på dens territorium respekteres, og at overtredelser sanksjoneres uavhengig av hvor rettssaken anlegges.

*Lex loci delicti* vil gi vedkommende et incitament om å gjøre seg oppmerksom på hvilke atferdsnormer som gjelder. Besetningen om bord på et norsk skip, som seiler gjennom Suez – kanalen, vil derfor forvente at det finnes lokale navigasjonsregler for gjennomfart. På samme måte vil det eksistere en forventning om at det er den lokale rettsorden som beskytter skipet mot uaktsomme, eller i alle fall forsettlig skadevoldende handlinger.

Anvendelse av *lex loci delicti* har også støttet seg til teorien om velervervete rettigheter ( på engelsk ”vested rights theory” ). Teorien bygger på den betraktning at en skadevoldende handling, gir opphav til en forpliktelse, som følger skadevolder overalt hvor han befinner seg, og som bestemmer både eksistensen og omfanget av erstatningsansvaret. Hvis for eksempel et skip pådrar seg oljesølsansvar innenfor dansk territorium, så skal ansvaret følge skipet også utenfor dansk territorium, og derfor kunne kreves erstattet for eksempel ved norske domstoler.



Et argument for anvendelse av *lex loci delicti* er dessuten at den kan begrunnes i et flertallssynspunkt.<sup>13</sup>

Dette flertallssynspunktet gjør seg for det første gjeldende for alle skader en volder eller lider i eget hjemland ; i tilnærmet samtlige erstatningstilfeller innenfor et lands territorium, vil både skadevolder og skadelidte være hjemmehørende i landet. Hvis en person bosatt i Norge uaktsomt skader en annen person på norsk territorium, vil skadevolder regne med at også skadelidte er hjemmehørende i Norge. Dette har sin enkle forklaring i at de fleste mennesker i Norge også er bosatt her.

Skadevolder må derfor anta, at hvis han kommer i erstatningsansvar i det land hvor han er hjemmehørende, så vil hans hjemlands rett avgjøre alle rettslige spørsmål. Også skadelidte vil på sin side dele denne forventning; at skadevolder er utenlandsk vil være uventet og lite sannsynlig.

Hvis skadevolder likevel er utenlandsk, vil det virke urettferdig for skadelidte om dette skulle medføre at han behandles ulikt i forhold til andre skadelidte i hjemlandet, i alle fall hvis det medfører en redusert beskyttelse av hans rettigheter.

For det andre vil også utlendinger som besøker Norge, anta at det er norsk rett som kommer til anvendelse på deres handlinger. Dette må de forvente enten det dreier seg om kriminelle handlinger eller mindre graverende forhold, som for eksempel culpøs opptreden. En utenlandsk skip må derfor antas å forvente, at terskelen for hva som er culpøs navigering, blir avgjort etter norsk rett. Et utenlandsk skip som blir påseilt innenfor norsk territorium, vil på den annen side forvente at det er norsk rett som gir beskyttelse.

I de tilfeller jeg nå har skissert, vil altså partenes forventninger tale for anvendelse av *lex loci delicti*. Vekten av det nevnte flertallssynspunktet, nemlig at *lex loci delicti* stemmer best med partenes forventninger, vil likevel ha mindre betydning i sjøfarten enn på landterritoriet.

---

<sup>13</sup> Se Thue 2001 s.18.flg.

Dette henger sammen med et av særtrekkene til sjøfart ; den er i høy grad internasjonal av natur. Særlig store skip, følger ofte transportruter som innebærer gjennomfart av mange ulike lands territoriale farvann.

For eksempel i forbindelse med en kollisjon mellom to lasteskip, vil det følgelig ikke være like høy forventning, verken hos skadevolder eller skadelidte, om at de begge er hjemmehørende i det land hvor kollisjonen har funnet sted.

På det åpne hav eksisterer det kun internasjonal sjøfart, idet disse havområdene som nevnt ikke er underlagt en stats territorium.

Ulempene ved en rigid anvendelse av *lex loci delicti* contra en skjønnsmessig og elastisk analyse gjennom den individualiserende metode, er at resultatet kan virke urimelig i det enkelte tilfelle.

Det kan nemlig tenkes tilfeller hvor skadestedet har en marginal og tilfeldig tilknytning til det totale saksbildet. Særlig kan dette gjøre seg gjeldende innenfor luft- og sjøfart, på grunn av mobiliteten til fly og skip. Videre vil *lex loci delicti* kunne gi flertydig anvisning på lovvalget, i tilfeller hvor den skadevoldende handling er foretatt i ett land, men hvor skadens manifestasjon skjer (også) i et annet, se neste punkt.

Til tross for at det nok hyppigere kan forekomme innenfor sjøfart at en eventuell skadevolder eller skadelidt ikke er hjemmehørende i det land hvor skaden finner sted, er det likevel gode grunner som taler for at *lex loci delicti* har stor gjennomslagskraft også innenfor internasjonal skipsfart . Årsakene til det, vil jeg redegjøre for i de typetilfeller hvor *lex loci delicti* synes å være den rimeligste og mest fornuftige lovvalgsregel.

Regelen er den klare hovedregel i norsk rett. Også i de fleste andre land er den hovedregel for lovvalget i deliktserstatning, herunder i Danmark, Sverige, England, Frankrike og Tyskland, jf. dessuten utkastet til Rom II – forordningen art. 3. I andre land er den, om ikke enerådende hovedregel, så i alle fall en av flere alternative lovvalgsregler for deliktserstatning, herunder i USA.

### 8.1.2 PRESISERING AV LEX LOCI DELICTI

I enkelte tilfeller vil det sted hvor den skadevoldende handling/virksomhet er foretatt, være et annet enn der hvor den skadelige virkning inntreffer.

Særlig i forbindelse med produktansvar og miljøskader kan det tenkes at skadestedet er et annet land enn det sted hvor handlingen som forårsaket skaden er foretatt. Som eksempler kan tenkes henholdsvis at det fremstilles skadelige medikamenter på laboratorier i Tyskland, men at disse konsumeres også i utlandet, eller hvis sur nedbør som skader fiskevann i Vest-Europa er et resultat av kjernekraftverk i Russland.

I disse tilfellene blir det nødvendig å presisere hvilket av de aktuelle lands rett som skal legges til grunn, eventuelt om de aktuelle lands rett skal kumuleres.

I norsk rett er det de lege lata uavklart om det er handlingsstedets rett eller skadestedets rett som i så fall kommer til anvendelse.<sup>14</sup> Også i dansk<sup>15</sup> og svensk<sup>16</sup> rett er spørsmålet åpent. Hvis utkastet til Rom II – forordningen blir vedtatt, er det skadestedets rett som legges til grunn, se dens art. 3 nr.1. Se dessuten Brussel – forordningen av 22 desember 2000, som i art. 5 nr.3 legger ” the place where the harmful event occurred or may occur ” til grunn, ved avgjørelsen av hvilke domstoler som skal ha jurisdiksjon i forbindelse med deliktserstatning.

Også innenfor internasjonal skipsfart, vil det kunne bli aktuelt med en presisering av lex loci delicti. Hvis det på et cruiseskip blir servert bedervet mat mens det seiler gjennom engelsk farvann, kan det hende at virkningene av den dårlige maten først gir seg utslag når skipet seiler i et annet lands farvann, for eksempel mens det seiler i fransk territorialfarvann.

---

<sup>14</sup> Se Thue 2001 s.22

<sup>15</sup> Se Lookofsky s.100

<sup>16</sup> Se Bogdan s.220-221.

I enkelte tilfeller vil likevel sontringen være meningsløs ; hvis den dårlige maten serveres mens skipet er i åpent hav og også de skadelige virkninger inntreer mens skipet er i åpent hav, vil det ikke eksistere to alternative lokale rettsordener. Hvis maten serveres på det åpne hav men først gir skadelige virkninger når skipet er innenfor territoriale farvann, vil en derimot måtte presisere *lex loci delicti* som flaggstatens rett eller retten i territorialstaten.

Også for skipskollisjoner generelt, synes sontringen å være av underordnet betydning ; de materielle skadene på skipene vil vanligvis kunne konstateres rimelig umiddelbart etter ulykken. Dette vil også gjelde for eventuelle personskader som følge av kollisjonen.

I den videre fremstilling er det særlig i forbindelse med oljesøl at presisering av *lex loci delicti* er praktisk ; ofte vil oljen kunne drive langt med vind og havstrømmer, og ramme mange land i tillegg til det land hvor den skadevoldende handling ble foretatt. En uaktsom navigering som resulterer i grunnstøting og påfølgende oljesøl innenfor norsk territorialgrense, vil for eksempel kunne ramme strender langs kysten av Danmark og England. Det kan også tenkes at oljesølet kan tilbakeføres til handlinger som er foretatt på åpent hav, men at de skadelige virkninger først og fremst gir seg utslag innenfor et lands territorium.

## 8.2 LEX FORI

*Lex fori* er den lovvalgsregelen som har stått sterkest innenfor deliktserstatning bak *lex loci delicti*. Lovvalgsregelen medfører at det er loven i det land hvor domstolen har sitt sete, som blir *lex causae*. Hvis regelen hadde blitt anvendt uavkortet i alle tilfeller med flerstatlig tilknytning, ville det i realiteten bety at den internasjonale privatrett ble overflødig ; lovvalget ville simpelthen bero på i hvilket land saken anlegges.

Allerede av denne grunn, er det lett å få øye på regelens svakhet ; den fremmer ikke forutsigbarhet for partene, fordi det først i ettertid vil fremstå som klart hvor saken anlegges.<sup>17</sup> I sitt valg av forumland, vil det dessuten eksistere et incitament for saksøker å velge det land hvor det er mest å tjene på erstatningssaken ; å drive forum shopping.<sup>18</sup>

En fordel ved anvendelse av lex fori, er at den vil medføre likebehandling av alle de involverte skipene. Faren for ”groteske” resultat som følge av sammenblanding av ansvarsreglene i to eller flere rettsystem vil derfor unngås.

Begrunnelsen for lex fori har tradisjonelt bygget på likheten mellom skadevoldende handlinger og kriminelle handlinger. Begrunnelsen er tuftet på at i slike saker, hvor moralske vurderinger står i høysetet, bør domstolene i stor utstrekning være berettiget til å anvende deres hjemlige rett.

Det vil sette domstolene i en vanskelig situasjon, dersom de må straffe eller tilkjenne erstatning, i tilfeller hvor dette ikke ville blitt resultatet etter den hjemlige retten.

På sett og vis er det tale om ordre public lignende betraktninger ; det vil kunne virke støtende på domstolene og deres hjemlige rettsystem hvis de må straffe eller tilkjenne erstatning, og derfor implisitt misbillige saksøkte, i tilfeller hvor dette ikke er hjemlet i lex fori.

I dag er denne betraktningmåten stort sett forlatt, og det er særlig for rettsvister som oppstår på det åpne hav, at lex fori fortsatt spiller en viktig rolle.

Også i kombinasjon med lex loci delicti har lex fori hatt betydning, men denne kumulasjonsregelen har i dag mistet mye av sin innflytelse, se nedenfor om ” double actionability rule” (kumulasjon av lex loci delicti og lex fori).

---

<sup>17</sup> Se.Sundstrøm s. 185.

<sup>18</sup> Se Sundstrøm s.185

I det tidligere Sovjetunionen fulgte domstolene en rigid *lex fori* - linje, med den konsekvens at sovjetisk lov fikk anvendelse uavhengig av om saken hadde tilknytning også til andre land.<sup>19</sup>

### 8.3 DEN INDIVIDUALISERENDE METODE

Erstatningskrav som springer ut av kontrakt, skal som hovedregel løses på bakgrunn av det lands rett som partene selv har utpekt før eller etter at rettstvist har oppstått ; hovedregelen om at partsautonomien er avgjørende for kontraktsstatuttet. I mangel av avtale mellom partene, vil den individualiserende metode avgjøre lovvalget, jf. for EF, Rom – konvensjonen art. 4.

Til tross for at denne lovvalgsregelen, eller rettere sagt : lovvalgsprinsippet (se punkt 2.2.2), først og fremst har hatt sin styrke i internasjonal kontraktsrett, har den i løpet av de siste ti -årene fått et visst fotfeste også innenfor internasjonal deliktserstatning.

En viktig årsak til at dette prinsippet også har fått grobunn innenfor deliktserstatning, er at kompleksiteten og mangfoldet i partskonstellasjoner og livsforhold, har ledet til en innrømmelse av at *lex loci delicti* ikke egner seg som et ” universalmiddel til løsning af lovkonflikterne”.<sup>20</sup>

Prinsippet innebærer at rettsanvender foretar en grundig, helhetlig og skjønnsmessig analyse av rettsforholdet, for å bestemme til hvilket land det har sin nærmeste tilknytning. I skandinavisk rett er det særlig dommer Hansens votum i Irma - Mignon saken som har blitt den klassiske formulering av prinsippet ; ” for mitt vedkommende synes jeg imidlertid, det er naturlig att ta utgangspunkt i den betraktning, at et forhold fortrinsvis bør bedømmes etter loven i det land, hvortil det har sin sterkeste tilknytning og nærmest hører hjemme”.<sup>21</sup>

---

<sup>19</sup> Se Sundstrøm s. 186.

<sup>20</sup> Se Siesby s.122.

<sup>21</sup> Se Rt.1923 II s.58.

Da begge de involverte skipene var norskregistrerte, anvendte Høyesterett derfor norsk rett, ved avgjørelsen av om den ene av de norske rederne heftet for tvangslosens feil. Dette til tross for at kollisjonen fant sted i engelsk farvann.

I prinsippet er det intet i veien for at saken spaltes opp i mange separate rettsspørsmål, og at en deretter bestemmer hvor det enkelte rettsspørsmål har sin nærmeste tilknytning.<sup>22</sup> Se om depecage under punkt 7.2.

Hovedbegrunnelsen, og den store fordelene ved prinsippet, er at en vil komme til et resultat som *in casu* virker fornuftig og rimelig ; det lands rett hvortil saken har sin sterkeste og mest relevante tilknytning, blir *lex causae*. I tilfeller hvor ett av de aktuelle land er forumlandet, har det dog eksistert en tendens til å favorisere tilknytningen til dette landet.

Et annet viktig argument til fordel for den individualiserende metode, er at lovvalget ofte blir det samme, uansett om kravet oppfattes som et krav på erstatning i eller utenfor kontrakt ; en grense som kan være vanskelig å trekke, og som kan trekkes forskjellig i ulike land.<sup>23</sup>

Hvis for eksempel en passasjer kommer til skade på et cruiseskip som følge av uaktsom manøvrering fra skipets mannskap ; er det her tale om erstatning innenfor eller utenfor kontrakt ?

Løsningen i et slikt tilfelle, vil vel i hovedsak avhenge av hvilken betydning en velger å tillegge billetten. Er for eksempel billettens bestemmelser om ansvarsgrunnlag ment å omfatte alle tenkelige situasjoner som kan oppstå, eller kan det være at erstatningskravet baserer seg på årsaker som ligger så fjernt fra billettens (hoved-) innhold at det er mer naturlig å se det som et erstatningskrav utenfor kontrakt ?

---

<sup>22</sup> Se Tetley s. 472.

<sup>23</sup> Se Siesby s.121.

Det kan tenkes at urimelig klausulering i billetten (kontrakten), om for eksempel krav til skyld hos rederiet, vil påvirke domstolene, slik at tilfellet blir regnet som et erstatningstilfelle utenfor kontrakt. Resultatet kan også bli at forholdet må anses å være omfattet av kontrakten, men at domstolene sensurerer vidtgående ansvarsfraskrivelser.

Sett i lys av prinsippets vage og skjønnsmessige innhold, vil det være vanskelig for partene å komme til enighet om lovvalget, uten å gå veien om domstolene. Det kan derfor antas at prinsippet i høy grad inviterer til rettergang.

Prinsippet medfører dessuten liten grad av forutsigbarhet for partene ; det er først etter en etterfølgende helhetsvurdering at lovvalget bestemmes. Dette er uheldig. Generelt må det nemlig antas å forsterke rettsikkerheten, dersom en kan oppstille så faste og klare (hoved-) regler som mulig når en skal behandle lovvalgsspørsmål. Dette må vel også gjelde innenfor jussen overhodet ; det er ønskelig at mennesker kan forutberegne sin rettsstilling, og derav forstå de rettslige konsekvenser av ens handlinger og unnlater. I lys av det nettopp nevnte, vil den individualiserende metode forhåpentligvis fungere som en ”regelutviklende” formel som etter hvert vil utkrystallisere seg i klarere og fastere lovvalgsregler for hvert enkelt typetilfelle.

Under forutsetning av at prinsippet har fått lang tid til å virke, er det kun i de situasjoner hvor det ikke har gitt seg utslag i klarere regler, at prinsippet bør opprettholdes som en hovedregel på vedkommende område.

Til tross for de nevnte svakheter ved prinsippet, er det i dag alminnelig antatt at den individualiserende metode utgjør hovedregelen i amerikansk rett.<sup>24</sup>

En av årsakene til at den individualiserende metode ser ut til å ha vunnet terreng i USA på bekostning av *lex loci delicti*, antas å være at sistnevnte lovvalgsregel ikke egner seg like godt for lovkonflikter mellom føderale stater som mellom uavhengige og suverene stater.

---

<sup>24</sup> Se Tetley s. 443 flg.



Følelsen av å være i et fremmed land vil trolig være sterkere for en nordmann som befinner seg i Roma, enn for en amerikaner som er bosatt i Arkansas, men som for tiden befinner seg i Texas. Dette er trolig en av hovedårsakene til at *lex loci delicti* har mistet sin posisjon i amerikansk rett som hovedregel for lovvalget i deliktserstatning.

#### 8.4 DOUBLE ACTIONABILITY RULE - KUMULASJON AV LEX LOCI DELICTI OG LEX FORI

Lovvalgsregelen “ double actionability rule “, innebærer at vilkårene for erstatning må være oppfylt både etter *lex loci delicti* og *lex fori* for at erstatningskravet kan gis medhold.<sup>25</sup>

Unntak fra kravet om kumulasjon gjelder for ferdselsregler som blir endelig avgjort av *lex loci delicti*. For erstatningsbetingelsene ellers, herunder skyldkrav, krav til årsakssammenheng og adekvans samt erstatningsutmåling, gjelder at disse må være oppfylt etter begge lands rett. Et erstatningskrav som baserer seg på at det gjelder objektivt ansvar etter *lex loci delicti*, vil altså ikke vinne frem i en rettssak i forumlandet, hvis *lex fori* krever at det er utvist uaktsomhet. Likeledes vil erstatningsnivået i *lex fori* sette en maksimumsgrense for hva som kan tilkjennes skadelidte.

Begrunnelsen for lovvalgsregelen ligger delvis i samme gate som begrunnelsen for å anvende *lex fori* ; i og med at erstatningskrav i høy grad bygger på moralske vurderinger, bør *lex fori* få anvendelse. På den annen side utgjør skadestedet ett såpass viktig tilknytningspunkt at *lex loci delicti* også burde få anvendelse. Dette er en komplisert og lite anvendelig lovvalgsregel.

---

<sup>25</sup> Dette er hovedregelen i tysk rett. For skadevoldende handlinger tyskere begår i utlandet, kan tyske domstoler ikke ilegge større ansvar enn det som følger av tysk rett, jf. EGBGB art.12.

Det er særlig i Commonlaw landene, herunder England, at ” double actionability rule ” har stått sterkt.

Regelen har vært gjenstand for omfattende kritikk, og fra og med 1.mai 1996 ble lex loci delicti hovedregel også i England.<sup>26</sup>

## 8.5 FLAGGSTATENS LOV

### 8.5.1 BEGRUNNELSE OG DEFINISJON

I internasjonal skipsfart har dette lovvalgsalternativ lenge spilt en fremtredende rolle, da i særdeleshet på det åpne hav. Også i utkastet til Rom II – forordningen er flaggstatens lov tillagt vekt hvis skaden oppstår på det åpne hav, se art. 4.

Hvilket land som er flaggstaten beror simpelthen på hvor skipet er registrert. For Norges vedkommende fremgår vilkårene for at et skip skal anses for norsk, altså reglene om registrering, først og fremst av sjøl. § 1.

Hvis et skip fyller vilkårene for registrering i et land, vil det regelmessig også ha rett til å føre landets flagg, se for norsk retts vedkommende sjøl. § 5. I tillegg til flagget vil skipet være utstyrt med et nasjonalitetsbevis, se sjøl. § 5.

Begrunnelsen for å anvende flaggstatens lov, har tradisjonelt vært forankret i territorialitetsprinsippet : skipet betraktes som en forlengelse av det lands territorium hvor skipet hører hjemme. Teorien minner om personalitetsideene innenfor internasjonal privatrett for øvrig ; flaggstatens lov blir skipets ” personlige ” lov som følger det overalt.

---

<sup>26</sup> Se Private International Law (Miscellaneous Provisions) Act 1995.

Begrunnelsen for flaggstatens lov tilsier at lovvalgsregelen i hovedsak bør veie tungt når skipet befinner seg utenfor andre lands territoriale farvann : på det åpne hav.

For at rettssubjekter skal betraktes som en forlengelse av en annen stats territorium når det befinner seg innenfor fremmede territorier, kreves det nemlig som regel at det dreier seg om offentligrettslige rettssubjekter. Dens vekt på det åpne hav styrkes også av at det her ikke eksisterer lokale rettsordener ; skipets flagg blir ett av de eneste tilknytningspunkter som foreligger.

Imidlertid finnes tilfeller hvor hensynet til partenes interesser og ønsket om forutberegnelighet, tilsier at flaggstatens lov gis anvendelse *også* innenfor andre staters territorium. Dette skal jeg komme tilbake til senere.

En svakhet ved lovvalgsregelen, er at den ikke gir klar anvisning på hvilket av de aktuelle lands lov som skal komme til anvendelse, hvis de involverte skip fører ulike flagg. Av denne grunn har det blitt utarbeidet diverse kumulasjonsteorier som gir anvisning på at alle de involverte flaggstatenes lov skal få anvendelse. En skal altså kunne løse lovkonflikten ved at visse regler i det ene rettssystem kombineres med regler i det annet. Ideen innebærer at ingen av de aktuelle lover anvendes i sin helhet, men at det skapes ett in casu system av bestanddeler fra begge rettssystem, samtidig som det kombinerte lovvalget ikke bryter sterkt med noen av rettssystemene.<sup>27</sup>

En annen teori går ut på at en skal anvende det av de aktuelle lands lov som fører til gunstigst resultat for skadevolder.<sup>28</sup>

Svakheten ved teorien er iøynefallende ; hvordan skal en avgjøre hvilket av de to lands rett som er gunstigst ? Hvilken av lovene vil for eksempel skadevolder foretrekke hvis lov nr.1 stiller strengere krav til skyld enn lov nr.2, mens lov nr.2 oppstiller lavere begrensingsbeløp enn lov nr. 1?

---

<sup>27</sup> Se G.O.Z Sundstrøm s .188-189.

<sup>28</sup> Se G.O.Z Sundstrøm s. 191.

## 8.5.2 FLAGS OF CONVENIANCE - BEKVEMMELIGHETSFLAGG

Ved vurderingen av om flaggstatens lov skal gjelde, bør en vurdere nærmere hvor sterk tilknytning skipets eiere og mannskap har til flaggstaten. I den grad tilknytningen til flaggstaten kun er av formell art, bør lovvalgsreglene ta høyde for dette, for å best å samsvare med partenes interesser.

Som påpekt av Brækhus,<sup>29</sup> eksisterer det i mange tilfeller liten eller ingen tilknytning mellom eiere og mannskap på den ene siden, og flaggstaten på den andre siden, foruten den omstendighet at skipet faktisk er registrert i vedkommende land.

Dette har sammenheng med at enkelte stater har en svært liberal lovgivning, som gjør det lett for utenlandske skipseiere å registrere skipet i vedkommende stat. Eksempler på stater med en slik liberal lovgivning er Panama, Liberia og Kypros. Hvis et skip seiler med ett av disse landenes flagg, sier en at det fører et bekvemmelighetsflagg ” flags of convenience ”.

Hvis disse landene ikke stiller krav om at rederiets hovedkontor skal være i landet, for at skipet skal kunne registreres der, vil flaggstaten kunne være en annen enn den stat som er rederiets hjemstat. Derfor bør også rederiets hjemstat utgjøre en relevant tilknytningsfaktor. En kan stille seg spørsmålet : hvorfor anvende flaggstatens lov, hvis eneste tilknytning eiere og mannskap har til flaggstaten, simpelthen består i at skipet er registrert der ?

Det synes derfor nødvendig med regler som kan fungere som en sikkerhetsventil, i de tilfeller hvor flaggstatens lov ikke representerer den reelle hjemlige rett for eiere og mannskap.

En ulempe ved å anvende flaggstatens lov, kan være at flaggstatens lovgivning i høy grad favoriserer skipseiere, ved å minimalisere virkningene av eventuelle erstatningskrav mot skipet. Det kan for eksempel gjøres ved å stille urimelig strenge krav til bebreidelse hos skadevolder, eller ved å legge erstatningsnivået urimelig lavt.

---

<sup>29</sup> Se Brækhus s.278 flg.

Det er særlig de stater som har en liberal lovgivning med hensyn til registrering, som her kan tenkes aktuelle.

Årsaken til dette er at disse statene har en lovgivning som skal tiltrekke seg utenlandsk tonnasje ; dette ønsker de, fordi det vil øke deres inntekter i form av skatter og avgifter. Hvorfor ønsker så mange skipseiere å la skipet registreres i et av disse landene ? Det er fordi skatte – og avgiftsnivået i disse landene ligger på et vesentlig lavere nivå enn i andre land generelt.

Også hensynet til miljøet kan tenkes nedprioritert i disse landene.

En måte å imøtegå lovgivning som avviker sterkt fra retten i forumstaten, er at den tilsidesettes i den utstrekning den strider mot forumstatens ordre public. Med ordre public her, menes her ordre public i form av positivt tvingende lovgivning i forumstaten.

Dette vil for eksempel kunne være tilfelle, hvis erstatningsnivået for personskade etter kypriotisk lovgivning, ligger langt under hva som følger av norsk rett, eller hvis liberisk lovgivning gir en slett beskyttelse av miljøverdier.

## 9 KOLLISJON MELLOM SKIP

### 9.1 SJØLOVENS BESTEMMELSER OM KOLLISJON

I sjøl. kap.8 finnes det bestemmelser som omhandler kollisjon mellom skip.

Bestemmelsene er transformert til norsk rett, og bygger på CC 1910, som er tiltrådt av en rekke stater, men blant andre ikke USA.

Jeg skal ikke gå i dybden av de materielle regler om kollisjonsansvaret, men nevner at det kan foreligge erstatningsansvar på grunnlag av et uegentlig sammenstøt ; hvor ett av skipene må manøvrere på en slik måte at det blir skadet, for å unngå kollisjon med et annet skip. Erstatningsansvaret bygger på culpagrunnsetningen, hvilket medfører at hva som kreves av uaktsomhet må ses i lys av alminnelig erstatningsrett. Hvis det er utvist skyld av begge/flere parter, fordeles skylden på hver enkelt i forhold til graden av skyld, se sjøl. § 161 annet ledd.

Noe kvalifikasjonsproblem vil neppe være praktisk innenfor denne type deliktserstatning ; såfremt det kan konstateres et egentlig eller uegentlig sammenstøt, vil det være på det rene at det dreier seg om et erstatningskrav utenfor kontrakt. Norske domstoler bør for øvrig tolke sjøl. kap.8 rettskomparativt ; se hvordan de andre konvensjonsstatene tolker konvensjonen. Dette kan i sin tur medføre at uaktsomhetskravet kan differere fra den alminnelige culpanorm i norsk erstatningsrett.

Verken konvensjonen eller sjøloven kap.8 inneholder lovvalgsbestemmelser. En må derfor tolke loven for å fastlegge dens stedlige virkeområde. Her som ellers vil også sedvaneretten og utenlandsk rett kunne gi nyttige bidrag, i den grad loven er taus eller uklar.

## 9.2 KOLLISJON INNENFOR TERRITORIALE FARVANN

### 9.2.1 KOLLISJON MELLOM SKIP INNENFOR NORSKE TERRITORIALE FARVANN

Sjøl. kap.8 inneholder som nevnt ingen bestemmelser om lovvalg i kollisjonstilfeller. En nærliggende fortolkning av loven, er at dens bestemmelser kommer til anvendelse i alle tilfeller hvor kollisjonen finner sted innenfor norsk territorialgrense, uavhengig av om saken også har tilknytning til andre land. Det må nemlig til en viss grad forutsettes at konvensjonsbasert lovgivning skal anvendes generelt, også i saker som har flerstatlig tilknytning. Formulert på en annen måte : lovbestemmelser som bygger på konvensjoner må vel antas å være tiltenkt en større gjennomslagskraft i tilfeller hvor saken har tilknytning til flere land, enn lovgivning som utelukkende er resultat av internrettslig lovforberedelse. Dette gjelder utvilsomt hvis den utenlandske parten er hjemmehørende i en konvensjonsstat, men også ellers må en legge til grunn at dette har vært intensjonen ved utarbeidelsen av konvensjonen.

Hvis derfor en kollisjonssak har verneting her i landet, og kollisjonen har funnet sted i norsk territorialfarvann, så er norsk rett *lex causae*, selv om saken har flerstatlige elementer. Norsk rett blir derfor *lex causae* uavhengig av om begge, ett, eller ingen av skipene fører norsk flagg.

I utgangspunktet vil norsk rett i ovennevnte tilfeller regulere forholdet fullt ut ; norsk rett vil derfor være avgjørende for hvilke navigasjonsregler som må følges (atferdsnormene), hvilken skyldgrad som kreves, og nivået av erstatningsutmålingen. Lovvalget vil derfor ikke være et annet enn hvis saken var ”rent norsk ” uten flerstatlige elementer. Unntak må likevel oppstilles hvor de involverte parter er hjemmehørende i samme land, se punkt 9.2.3.2.

## 9.2.2 KOLLISJON MELLOM SKIP AV FORSKJELLIG NASJONALITET I TERRITORIALE FARVANN

Under dette punktet skal det drøftes hvilket lands lov norske domstoler bør legge til grunn, hvis to skip som fører ulike flagg kolliderer innenfor utenlandske territoriale farvann. Lovvalget hvis kollisjonen skjer innenfor norsk territorialgrense, er det redegjort for under punkt 9.2.1.

Løsningen bør her ikke bli forskjellig avhengig av om ett av skipene er hjemmehørende i Norge eller ikke. Heller ikke bør lovvalget avvike fra det som hadde blitt resultatet hvis kollisjonen skjedde mellom skip av ulik nasjonalitet i norske territoriale farvann ; norske domstoler har ingen plausibel grunn til å foreta forskjellige lovvalg avhengig av i hvilket lands territorialfarvann kollisjonen finner sted. Domstolene bør heller ikke favorisere anvendelse av *lex fori*, hvis en av de involverte parter er norsk. I praksis har det likevel vært en tendens til dette, i hvert fall i utenlandsk rettspraksis.

Som et eksempel på en rettstvist av den typen som her behandles, kan tenkes at et nederlandsk skip støter sammen med et norsk skip i spanske farvann.

Med hensyn til atferdsnormene vil spansk lov komme fullt ut til anvendelse. For de øvrige rettsspørsmål vil, det virke vilkårlig og urimelig om en velger det ene av flaggstatenes lov. De alternativer som fremstår som aktuelle er derfor *lex fori*, *lex loci delicti* eller den individualiserende metode.

Sistnevnte lovvalgsprikk vil neppe være særlig praktisk ; skipene er jo registrert i hvert sitt land, hvilket nesten umuliggjør at en kan hevde at tvisten hører mer hjemme i et land enn et annet. Unntak kan likevel tankes hvis for eksempel eiere og mannskap har en reell og sterk tilknytning til samme land, til tross for at de formelt sett fører skip med ulike flagg, jf. nedenfor under punkt 9.2.3.2.

Anvendelse av *lex fori*, vil innebære at rettstvisten bringes under et lands rett som den kanskje ikke har noen relevant tilknytning til utover at den har verneting der.



Den eneste fornuftige lovvalgsregel i dette tilfellet er å anvende *lex loci delicti* ; det er dette rettssystem som utgjør det eneste felles objektive tilknytningspunkt mellom partene.

Lovvalgsregelen vil altså bli den samme her som hvis to skip av ulik nasjonalitet kolliderer innenfor norsk territorialgrense, jf. punkt 9.2.1 ovenfor.

Løsningen er i samsvar med hva som følger av norsk rettspraksis.<sup>30</sup>

Hvis begge/alle parter har tiltrådt samme kollisjonskonvensjon, kan det anføres at anvendelse av den felles tiltrådte konvensjon kanskje vil stemme bedre med partenes interesser enn *lex loci delicti*. Da vil en nemlig anvende regler som det må antas at begge parter er mer kjent med enn de som eksisterer i *lex loci delicti*, med mindre også *lex fori* bygger på samme konvensjon. Jeg velger å ikke gå mer i dybden av denne problemstilling, men nevner at dette er løsningen etter Rio 1977 art. 4. *Lex loci delicti* vil uansett være avgjørende for atferdsnormene, jf. punkt. 8.1.1.

### 9.2.3 KOLLISJON MELLOM SKIP AV SAMME NASJONALITET, MEN SOM KOLLIDERER I ET ANNET LANDS TERRITORIALE FARVANN

#### 9.2.3.1 ATFERDSNORMENE – LEX LOCI DELICTI

Hvis en så endrer eksempelet dit hen, at to skip som fører samme flagg kolliderer i et annet lands territorialfarvann ; for eksempel at to skip som kolliderer i norsk farvann er hjemmehørende i Portugal. Bør dette medføre endring i lovvalget ?

Med hensyn til navigasjonsreglene så kan det ikke oppstilles unntak. Det er bred internasjonal enighet om at i så henseende er *lex loci delicti* avgjørende. Det kan ikke gjøres innhugg i territorialstatens ferdselsregler.

---

<sup>30</sup> Se Rt. 1958 s.38 (Elven-Baltenland – dommen), hvor HR uttalte at *lex loci delicti* er hovedregelen både for *ansvarsbetingelsene* og *erstatningskravenes omfang*, hvis et norsk skip kolliderer med et fremmed skip i nasjonale farvann .

Foruten å fremme territorialstatens interesse i at offentlige regler om ferdsel overholdes, vil *lex loci delicti* også være i overensstemmelse med partenes forventninger ; at begge de kolliderende skip tilfeldigvis er hjemmehørende i Portugal vil fremstå som en tilfeldighet for begge. Hvis de for eksempel på grunnlag av gode værforhold, registrerer det andre skipets flagg i forkant av kollisjonen, vil dette ikke medføre endringer i hendelsesforløpet ; det er ingen fornuftig grunn til at de skal handle annerledes ; de er fremdeles i fremmede omgivelser og må derfor følge stedets normer og regler.

### 9.2.3.2 ØVRIGE RETTSSPØRSMÅL – LEX COMMUNIS

Det som anføres i det følgende, vil også gjelde hvis to skip av samme nasjonalitet kolliderer i norske farvann, jf. punkt 9.2.1, eller hvis partene til tross for at de fører ulike flagg, har en reell og sterk tilknytning til samme land, jf. punkt 9.2.2.

Med hensyn til atferdsnormer vil *lex loci delicti* være avgjørende, men for de øvrige erstatningsbetingelser, kan det anføres hensyn som taler for anvendelse av deres felles hjemlands rett (*lex communis*). En ting er nemlig å rette seg etter lokale bestemmelser om ferdsel. Disse gjelder for alle som ferdes i området, og det må til og med kunne kreves en viss aktiv opptreden for å sette seg inn i regelverket.

Noe ganske annet er å gjøre seg bevisst på såpass detaljerte regler som skyldkrav og erstatningsnivå i vedkommende land. For disse spørsmålene synes det mest i tråd med partenes interesser å anvende *lex communis*. I eksempelet under punkt 9.2.3.1, bør derfor portugisisk rett avgjøre samtlige spørsmål unntatt atferdsnormene. Dette under forutsetning av at tilknytningen ikke kun er av formell art, men at det også eksisterer en reell tilknytning mellom skipene og Portugal. Hvis kun ett av skipene har en reell tilknytning til Portugal, bør kanskje portugisisk rett likevel komme til anvendelse, fordi det felles flagg likevel innebærer et sterkt felles objektivt tilknytningspunkt.

Hvis en kollisjon finner sted i territorialfarvann mellom skip som fører ulike flagg, jf. punkt 9.2.2, bør likeledes den reelle felles hjemlandsrett komme til anvendelse, hvis denne lar seg påvise.

Skipenes registreringsland bør altså ikke være ubetinget avgjørende ved avgjørelse av hva som er skipets hjemland, hvis skipene fører bekvemmelighetsflagg. Det vil derfor kunne oppstå tilfeller hvor skipenes formelle tilhørighet (flaggene), ikke tilsier anvendelse av *lex communis*, men hvor dette likevel blir resultatet etter en nærmere vurdering av hvor skipenes eiere reelt sett hører mest hjemme.

I Rt. 1923 II s. 58, omhandles et tilfelle hvor to norske skip hadde kollidert i engelsk farvann. Høyesterett la her implisitt til grunn at det var engelske navigasjonsregler som måtte følges. Det stod ikke strid om hvilke navigasjonsregler som måtte gjelde, og Høyesterett gikk ikke nærmere inn på spørsmålet. En nærliggende tolkning av dommen på dette punkt, er at retten tok det for gitt at det var engelske regler som måtte følges og at denne delen av dommen ikke trengte å poengteres.

Rederens adgang til å begrense sitt ansvar, *in casu* hvorvidt rederen heftet for tvangslosen, ble derimot avgjort på grunnlag av norsk rett.

Dommen er et argument for at *lex loci delicti* bør/kan gjelde uten unntak med hensyn til navigasjonsregler, mens andre spørsmål bør reguleres av de involverte partenes felles hjemlige rett.

### 9.3 KOLLISJON MELLOM SKIP PÅ DET ÅPNE HAV

#### 9.3.1 PROBLEMET

Det som særpreger en skipskollisjon på det åpne hav, er som nevnt under punkt fem at det ikke eksisterer en lokal rettsorden. Etter HK 1982 eksisterer det en plikt for flaggstaten til å forhindre skipskollisjoner på det åpne hav, jf. art. 94 nr. 3 litra c. Som ledd i arbeidet med å forhindre skipskollisjoner, er det som nevnt under punkt 3, utarbeidet en konvensjon og et utkast til konvensjon, jf. henholdsvis : CC 1910 og RIO 1977. CC 1910 har stor oppslutning. Det eksisterer derfor en ganske stor sannsynlighet for at de involverte skipene er hjemmehørende i stater som har ratifisert konvensjonen.

### 9.3.2 KOLLISJON MELLOM SKIP AV FORSKJELLIG NASJONALITET PÅ DET ÅPNE HAV

Her vil en felles tiltrådt konvensjon, den konvensjon med størst oppslutning(CC 1910), et reelt felles hjemland, lex fori og den individualiserende metode fremstå som mulige lovvalgsalternativer. Av disse er det særlig lex fori som har størst gjennomslagskraft i utenlandsk rett, herunder i USA, Frankrike, Canada, Australia og Commonwealth – landene, herunder England.<sup>31</sup>

Under punkt fire understreket jeg betydningen av å følge hovedstrømmingen av hva som anses for gjeldende rett i utlandet ; først gjennom en rettskomparativ fremgangsmåte er det mulig å nå idealet om enhetsløsningen.

Anvendelse av lex fori på generell basis vil ikke fremme enhetsløsningen. Ved anvendelse av lex fori, vil saksutfallet simpelthen avhenge av hvor saken blir pådømt. Det kan dessuten være at forumstaten ikke har noen særlig relevant tilknytning til saken utover at saken har verneting i landet.

Med hensyn til kollisjoner på det åpne hav, kan saksutfallet likevel i høy grad bli likt, selv om majoriteten av stater praktiserer lex fori. På dette området eksisterer det nemlig en global konvensjon, CC 1910, som har stor oppslutning, og som etablerer ensartede materielle regler i konvensjonslandene.

Den mest fornuftige fremgangsmåte i dette tilfellet, synes å være å anvende konvensjonens bestemmelser, selv om dens stedlige virkeområde i utgangspunktet er begrenset til kollisjoner innenfor territoriale farvann. Hvis partene er hjemmehørende i land som har tiltrådt konvensjonen, vil en rettskomparativ forståelse av konvensjonen fremstå som det lovvalget som sannsynligvis er mest i overensstemmelse med partenes interesser. Det må nemlig kunne antas at partene er kjent med kollisjonsreglene i deres hjemland. Dette er løsningen etter Rio 1977 art. 4 andre og tredje ledd, og også gjeldende rett i USA og Frankrike.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> Se Tetley s. 463-465.

<sup>32</sup> Se Tetley s. 464.

Hvis ingen, eller bare noen av partene, har tiltrådt konvensjonen, bør en anvende lex fori. I og med at norsk rett bygger på CC 1910, vil lovvalget bli det samme som om hvis partene var hjemmehørende i stater som har tiltrådt konvensjonen. Sett i lys av at CC 1910 har stor oppslutning, styrkes begrunnelsen for å la lex fori komme til anvendelse. En må nemlig kunne legge til grunn, at konvensjonens bestemmelser bygger på internasjonalt anerkjente regler og prinsipper som det er bred oppslutning om.

Kollisjon mellom skip av ulik nasjonalitet på det åpne hav, bør derfor reguleres av lex fori i samtlige tilfeller. Lex fori bør her tolkes rettskomparativt for å fremme rettsenhet. Også engelsk rett, som bygger på konvensjonen av 1910, legger i disse tilfellene lex fori til grunn.<sup>33</sup> Hvis skip som fører ulike flagg kolliderer på det åpne hav, er lex fori hovedregelen også i USA, Australia og Canada.<sup>34</sup>

I praksis er det derfor kun være en situasjon, hvor skipskollisjon på det åpne hav mellom skip som fører ulike flagg, bør medføre et annet lovvalg enn norsk rett : nemlig hvis Rio 1977 går fra å være et utkast til å bli en konvensjon, og de kolliderende skip er hjemmehørende i stater som har ratifisert denne konvensjonen. I så fall bør lovvalget som følger av denne konvensjonen legges til grunn.

Som nevnt under punkt 8.5.2, hender det at det ikke eksisterer noen tilknytning mellom et skip og flaggstaten, utover det formelle forhold at skipet er registrert der. Kanskje bør en derfor operere med en sikkerhetsventil, om at hvis skipene til tross for at de fører ulike flagg, har en sterk reell tilknytning til samme land, så anvendes dette landets lov. Dette vil ofte kunne være tilfellet hvis eierne av skipene reelt sett er hjemmehørende i samme land, til tross for at skipene deres fører bekvemmelighetsflagg. En sikkerhetsventil av denne typen vil i så fall i innhold likne på forslaget til Rom II - forordning art.3 nr.3.

---

<sup>33</sup> Se Tetley s.463.

<sup>34</sup> Se Tetley s. 465.

### 9.3.3 KOLLISJON MELLOM SKIP MED SAMME NASJONALITET PÅ DET ÅPNE HAV – LEX COMMUNIS

I dette tilfellet fremstår flaggstatens lov som det klart mest fornuftige og rimelige alternativ. Flaggstatens lov er det klare felles objektive tilknytningspunkt i disse tilfellene.

Det må anses som ganske overraskende at enkelte land, herunder England og Australia har valgt å anvende *lex fori* også i disse tilfellene.<sup>35</sup> Riktignok vil partene neppe ha forventning om at deres hjemlands rett skal komme til anvendelse ; en kollisjon kan komme brått på, og hvor det andre skipet hører hjemme, vil en ofte ikke være klar over før kollisjonen har skjedd.

Etter at kollisjonen har funnet sted, eksisterer det likevel ett såpass sterkt felles tilknytningspunkt, at det er vanskelig å se hvordan saken kan ha nærmere tilknytning til et annet lands rett. Flaggstatens lov bør derfor være den store hovedregel i disse tilfellene.<sup>36</sup>

Regelen er lovfestet både i nederlandsk og kinesisk rett, se henholdsvis loven om lovvalget i sjøfartsforhold av 1993 art. 7 litra d (ii) og den Kinesiske sjølov av 1993 art.273 første ledd litra b. Den er også hovedregelen i USA og Frankrike.<sup>37</sup>

Også i disse typetilfellene bør det opereres med en sikkerhetsventil, som medfører et annet lovvalg hvis saken har vesentlig sterkere tilknytning til en annen stat enn flaggstaten. Dette vil typisk være tilfellet hvis skipene fører samme bekvemmelighetsflagg, mens eierne av de involverte skipene er hjemmehørende i et annet land enn flaggstaten. Hvis derfor to skip som fører Panama – flagg, støter sammen på det åpne hav, skal i utgangspunktet loven i Panama komme til anvendelse.

---

<sup>35</sup> Se Tetley s.463 og 465.

<sup>36</sup> Se Siesby s.126.

<sup>37</sup> Se Tetley s. 464.

Hvis det derimot viser seg at partenes hovedkontor og reelle drift av virksomheten er plassert i USA, vil det trolig være mest i partenes interesse å anvende amerikansk rett. En ganske liknende løsning er som nevnt skissert i ROM II art. 3 nr.2 jf.nr.3.

## 10 SKADEVOLDENDE HANDLINGER OMBORD PÅ ETT OG SAMME SKIP

### 10.1 NÆRMERE OM EMNET

Når skip kolliderer vil det også kunne oppstå andre skader enn materielle skader på skipet, for eksempel personskader. I de tilfeller hvor personskader er en følge av skipskollisjon, er det erstatningsstatuttet for selve kollisjonen som blir avgjørende også for de personskadene som oppstår. Dette må gjelde fordi kollisjonen er en direkte årsak til personskaden, og at det derfor eksisterer en så nær tilknytning mellom kollisjonen og personskaden, at det er naturlig at den samme loven får anvendelse både med hensyn til skadene på skipet og personskadekravene. For norsk retts vedkommende likestiller således sjøl. skade på selve skipet og skade på person eller gods, se sjøl. § 161 første ledd.

Det som skal drøftes i det følgende, er hvor det oppstår skade om bord på ett og samme skip, og som ikke er forårsaket av sammenstøt med et annet skip.

Det kan dreie seg både om materielle skader, og skade på person ; som eksempler kan nevnes henholdsvis at en reisende på et cruiseskip får ødelagt sin bagasje, eller blir påført skade på egen person av en annen passasjer eller besetning.

Tilværelsens mangfoldighet medfører at det er ganske ulikeartede tilfeller en kan ha med å gjøre ; det er en ganske annen situasjon å chartre en seilbåt med kamerater for å seile i det karibiske hav, enn det å reise med et cruiseskip med et mylder av mennesker fra et utall nasjonaliteter.

Særlig hvis en ser hen til hovedbegrunnelsen for *lex loci delicti*, nemlig at mennesker søker å tilpasse seg omgivelsene, kan ikke alle tilfeller behandles likt ; en må heller prøve å få frem typetilfellenes særtrekk før en avgjør lovvalget for hvert av dem.



I det ovennevnte eksempel, vil kameratene i deres innbyrdes sosiale omgang føle seg ” hjemme ” ; de sosiale konvensjoner som gjelder hjemme vil også gjelde mens de er i det karibiske hav. For den som reiser med cruiseskip, vil de hjemlige omgivelser være forlatt ; ofte vil majoriteten av mennesker være fra andre land enn en selv, og en forstår umiddelbart at det på skipet ikke nødvendigvis eksisterer de samme sosiale normer som hjemme.

De hjemlige omgivelser vil dog fortsette å bestå i det innbyrdes forhold mellom en gruppe som reiser sammen på et cruise ; i det rettslige forhold dem i mellom bør derfor hjemlandsretten fortsatt være *lex causae*.

I tråd med det anførte, bør altså hjemlandsretten komme til anvendelse internt mellom personer som kommer fra samme land, og som befinner seg sammen på reise i utlandet.

Hvis derfor en nordmann skader en annen nordmann om bord på ett cruiseskip, og disse reiser i samme følge, bør norsk rett komme til anvendelse.

Begrunnelsen for denne regelen gir også grunnlag for å trekke rekkevidden av den ; overfor en person som en ikke vet hvor er hjemmehørende, eksisterer ikke det samme plausible grunnlag for å oppføre seg som hjemme.

Hvis en derfor skader en annen persons verdier eller påfører han fysisk skade, og det i ettertid viser seg at vedkommende er hjemmehørende i samme land som en selv, svikter grunnlaget for å anvende den felles hjemlands rett med hensyn til atferdsnormene.

For de øvrige rettsspørsmål derimot, bør deres felles hjemlands rett være avgjørende.<sup>38</sup>

De nettopp anførte argumenter må det naturligvis tas hensyn til, i vurderingen av hvilke lovvalgsregler som bør oppstilles. Nedenfor skal jeg først under punkt 10.2 drøfte lovvalget hvor den skadevoldende handling er foretatt innenfor et lands territoriale farvann, deretter under punkt 10.3 lovvalget hvor den skadevoldende handling er foretatt på det åpne hav.

---

<sup>38</sup> Se Rt. 1923 II s.59 (Irma-Mignon-dommen).

Det er forutsetningen at den skadevoldende handling skjer om bord på ett og samme skip.

Hvis det i tillegg til erstatningskravet reises sak om straff, eller disiplinæransvar mot kapteinen eller en av besetningen, så må disse sidene av saken kanskje få sin pådømmelse i et annet land enn erstatningssaken, i det HK 1982 art. 97 nr.1 krever at slike saker skal avgjøres enten i flaggstaten eller det land hvor vedkommende er statsborger. Norge har tiltrådt denne konvensjonen.

## 10.2 LOVVALGET HVIS SKIPET ER INNENFOR TERRITORIALE FARVANN

### 10.2.1 SKADEVOLDER OG SKADELIDTE ER HJEMMEHØRENDE I ULIKE LAND

Hvis skadevolder og skadelidte er hjemmehørende i ulike land, bør flaggstaten være *lex causae*. Om bord på et cruiseskip, vil det som regel være mange nasjonaliteter representert blant passasjerene ; det eneste rasjonelle alternativ i disse tilfellene synes å være å anvende enten *lex loci delicti* eller loven idet land hvor skipet er registrert. På det åpne hav vil det kun være to rasjonelle lovvalgalternativ : *lex communis* og flaggstatens lov.

*Lex loci delicti* vil i mange tilfeller være en relativt betydningsløs og tilfeldig tilknytning ; særlig for skip som stadig seiler gjennom ulike territoriale farvann, vil det virke vilkårlig å anvende det lands rett hvor skipet tilfeldigvis befant seg på tidspunktet for den skadevoldende handling. I erstatningssaker mellom personer hjemmehørende i ulike land, synes det derfor mest fornuftig å anvende flaggstatens lov i disse tilfellene.

Hvert tilfelle må likevel vurderes konkret ; hvis en gruppe nordmenn, dansker og svensker leier en seilbåt i Kenya for å seile i det Indiske hav, er det vel ikke naturlig å se det slik at de dermed har underkastet seg Kenyansk lov i deres innbyrdes forhold om bord.

Også i disse tilfellene bør det opereres med en sikkerhetsventil om at flaggstatens lov må vike for det lands lov som saken har en vesentlig sterkere tilknytning til. I det ovennevnte tilfellet, vil vel en rettskomparativ tolkning av skandinavisk rett være det mest rasjonelle alternativ og som best stemmer med partenes forventninger.

I utenlandsk rettspraksis har domstolene ofte kommet til andre resultater i disse tilfellene. Enkelte domstoler har kommet til at *lex loci delicti* er avgjørende, også hvor den skadevoldende handling skjer om bord på ett og samme skip, og skipet er innenfor territoriale farvann.<sup>39</sup>

Avgjørelsene har bygget på, at den betraktning som ligger til grunn for anvendelse av flaggstatens lov, ikke gjør seg gjeldende så lenge skipet er innenfor et annet lands territoriale farvann. En kan vel uttrykke det dit hen, at det ikke er naturlig å betrakte skipet som en forlengelse av flaggstatens territorium, så lenge det befinner seg i et annet lands territorium.

I Commonwealth – landene har en lenge praktisert kumulasjon av *lex fori* og *lex loci delicti*, hvorav sistnevnte har blitt ansett for å være territorialstatens lov framfor flaggstatens lov. The U.K. Law Commissions anbefalte et i et utkast fra 1990 opphevelse av kumulasjonsregelen til fordel for *lex loci delicti*, som alene bør være avgjørende. *Lex loci delicti* er foreslått å fortsatt være territorialstatens rett.

Forslaget ble vedtatt, og *lex loci delicti* er i dag hovedregelen i England, jf. punkt 8.4.

I fransk rett, har flaggstatens lov blitt anvendt, hvor den skadevoldende handling ikke har medført konsekvenser utenfor skipet. Hvor den skadevoldende handling har nødvendiggjort intervensjon fra territorialstaten, eller har involvert andre enn skipets mannskap og passasjerer, har territorialstatens lov som *lex loci delicti* blitt foretrukket.<sup>40</sup> En samsvarende regel bør kanskje oppstilles også i norsk rett, fordi territorialstaten i slike tilfeller kan ha en sterkere interesse i saken.

---

<sup>39</sup> Se Tetley s.462.

<sup>40</sup> Se Tetley s.462.

Her, som stort sett ellers innenfor internasjonal deliktserstatning, foreligger det sprikende rettspraksis og derfor en uklar rettsstilstand. Hvis en ser på begrunnelsen for de alternative lovvalgsregler, synes likevel flaggstatens lov å være den som har mest for seg i disse tilfellene.

Som understreket ovenfor må likevel hvert tilfelle vurderes konkret, slik at flaggstatens lov må vike for det lands lov som saken har en vesentlig sterkere tilknytning til, jf. eksempelet om leie av seilbåt i Kenya.

### 10.2.2 LEX COMMUNIS

I de tilfeller hvor skaden inntreffer innenfor en gruppe som reiser sammen, og som er hjemmehørende i samme land, bør den hjemlige retten regulere forholdet, uavhengig av om skipet befinner seg innenfor andre lands territoriale farvann. Lex loci delicti vil her utgjøre et vesentlig svakere tilknytningspunkt enn den felles hjemlandsretten.

Partene vil dessuten fortsatt føle seg i hjemlige omgivelser når de er sammen. Hjemlandsretten bør derfor komme til anvendelse hvis en gjeng norske kamerater seiler i det karibiske hav, og likeledes bør norsk rett regulere rettsforholdene innbyrdes mellom en gruppe nordmenn om bord på et skip hvor det også er representert andre nasjonaliteter.

Hvis det kun er ved en tilfeldighet at skadevolder og skadelidte er hjemmehørende i samme land, for eksempel hvis en nordmann skader en annen person på et cruiseskip, og også denne viser seg å være norsk, bør atferdsnormene reguleres av flaggstatens lov, jf. punkt 10.1.

De øvrige erstatningsspørsmål, herunder erstatningsutmåling, bør/kan reguleres av norsk rett som lex communis.<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> Se Rt. 1923 II s.59  
Se også utkast til Rom II art.3 nr.2.

Hvert tilfelle må likevel vurderes konkret. Bør for eksempel hjemlandsretten komme til anvendelse, hvis det foretas skadevoldende handlinger innbyrdes blant filippinske sjømenn som jobber på en norskregistrert supertanker ? Det forutsettes at det også er representert en rekke andre nasjonaliteter blant besetningen.

Skal filippinerne i deres innbyrdes sosiale omgang bedømmes etter filippinsk rett, eller er det naturlig at de føler seg sterkere knyttet til flaggstatens lov i arbeidstiden, særlig hvis arbeidsoppholdet om bord er av lang varighet ?

Grunnen til å dvele ved dette typetilfellet, er at de hjemlige omgivelser gradvis kan brytes ned som følge av den samhandling og kontakt de kan ha med resten av besetningen. Begrunnelsen for *lex communis* synes å ha større kraft i de tilfeller en reiser sammen med en gruppe fra samme land, for en bestemt reise, og som vanligvis har kort varighet, som i cruiseskip tilfellene.

I det skisserte eksempel med filippinske arbeidere, kan det tenkes at de undertiden må oppholde seg opptil flere år om bord på ett og samme skip, hvorav kanskje flere måneder av gangen, mens de hele tiden jobber og lever sammen med besetningsmedlemmer fra andre land.

Flaggstatens lov bør derfor kanskje erstatte *lex communis* i de tilfeller hvor de hjemlige omgivelser er betydelig svekket, og hvor begrunnelsen for å anvende den felles hjemlandsrett derfor svikter. Flaggstatens normer kan tenkes å internaliseres av besetningen etter hvert som arbeidsoppholdet skrider frem.<sup>42</sup>

I tilfeller hvor det i skipets besetning er representert en rekke ulike nasjonaliteter, og hvor arbeidsoppholdet om bord har lang varighet, kan det derfor tenkes at flaggstatens lov er mer i samsvar med partenes forventninger enn *lex communis*.

---

<sup>42</sup> I en dom av den svenske Arbetsdomstolen ble flagget lov lagt til grunn som avgjørende for besetningens arbeidsavtale, in casu kypriotisk lov. Etter en traktat mellom Kypros og Filippinene, som var Sjømennenes hjemland, skulle filippinsk rett anvendes. Filippinsk rett ble derfor det endelige lovvalg.

Hvert tilfelle må derfor vurderes konkret. Som en sikkerhetsventil bør likevel gjelde at felles hjemlandsrett må vike, hvis saken etter nærmere bedømmelse har vesentlig sterkere tilknytning til et annet lands lov, og da særlig flaggstatens lov.

Hvis det er en tredjeperson involvert, antas det at *lex communis* bør vike for *lex loci delicti*, fordi de ulike rettssystem kan bygge på tilnærmet uforenlige prinsipper.<sup>43</sup> Som eksempel kan nevnes fordeling av erstatningsansvar mellom flere skadevoldere, som kan få forskjellig utfall avhengig av om en bygger på kompensasjonsprinsippet eller skyldprinsippet.

### 10.2.3 LEX COMMUNIS – BØR OGSÅ ET FELLES STATSBOGERSKAP ELLER FELLES VANLIG BOSTED VÆRE AV RELEVANS ?

I norsk rett legges domisilprinsippet til grunn, ved avgjørelsen av hvor private personer har sitt hjemland.

Utkastet til Rom II – forordningen bygger på *habitual residence* som tilknytningsfaktor i forbindelse med *lex communis*, jf. art. 3 nr.2 ”sædvanlig opholdssted”. Med *habitual residence* sikter en til det sted hvor en person har sitt *vanlige bosted*. Dette prinsippet fordrer en svakere tilknytning enn domisilprinsippet, som krever at det er det land hvor vedkommende har sitt *faste bosted* med *intensjon* om å bli boende som skal legges til grunn.

For privatpersoner eksisterer det altså to alternativer til domisilet, nemlig det land hvor vedkommende enten er statsborger eller det land hvor vedkommende har sitt vanlige bosted, uavhengig av om vedkommende også er domisiliert i vedkommende land.

---

<sup>43</sup> Se SvenneSchmidt s. 297.

### 10.2.3.1 FELLES STATSBOGERSKAP

- 1) Det bør derfor vurderes om et felles statsborgerskap bør legges til grunn i tilfeller hvor de involverte parter ikke har et felles domisilland. I denne vurderingen bør en se hen til hva som kan antas å stemme med partenes forventninger.
- 2) Det kan dessuten stilles spørsmålstejn med hensyn til hva som bør gjelde, hvis de involverte parter både har felles domisilland og statsborgerskap, men hvor domisillandet er et annet enn det land hvor de er statsborgere. Hvilket av hjemlandsalternativene bør i så fall gjelde ? De lege lata er løsningen ikke tvilsom ; norsk rett bygger på domisilprinsippet. De lege ferenda skal det likevel gis noen bemerkninger.

1. Hvis det ikke eksisterer et felles domisilland, men et felles statsborgerskap mellom partene, så bør en i enkelte tilfeller legge det felles statsborgerskap til grunn. Hvis en passasjer påfører en annen passasjer skade om bord på et cruiseskip, så er det flaggstaten som i utgangspunktet bestemmer atferdsnormene. Unntak gjelder som nevnt innenfor en gruppe på tur, jf. punkt 10.1.

Hvis det så i ettertid viser seg at både skadevolder og skadelidte har fast bosted i hvert sitt land, men er statsborgere av det samme, så kan det argumenteres med at de øvrige rettsspørsmål bør avgjøres på grunnlag av statsborgerlandets rett.

Deres felles statsborgerskap utgjør nemlig en såpass sterk objektiv tilknytning, at det ofte kan være mer i tråd med partenes interesser, at dette lands rett får anvendelse fremfor loven i flaggstaten. Særlig må dette antas å gjelde, dersom statsborgerskapet er av lang varighet.

I eksempelet med filippinske sjømenn som jobber på en norsk supertanker, så kan det likeledes være mest i samsvar med deres forventninger å anvende filippinsk rett, dersom de til tross for filippinsk statsborgerskap har fast bosted i ulike land. Hvis for eksempel den ene har fast bosted i Danmark og den andre i Sverige, fremstår filippinsk rett som et fornuftig alternativ.

Både med hensyn til atferdsnormene om bord på supertankeren, og de øvrige rettsspørsmål som erstatningssaken reiser, så kan det anføres argumenter både for at flaggstatens lov og deres felles hjemlandsrett skal få anvendelse, jf. punkt 10.2.2.

Med hjemlandsrett bør en på bakgrunn av ovennevnte ikke kun ta i betraktning felles domisil, men i mangel av dette et eventuelt felles statsborgerskap.

2. Hvis de involverte parter har både felles domisil og statsborgerskap, men hvor statsborgerlandet er ett annet en domisillandet, skal det etter norsk rett være sistnevnte som utgjør hjemlandet.

En kan likevel stille spørsmålet om dette alltid vil være best overens med partenes interesser. Det kan tenkes at de involverte parter har hatt det felles statsborgerskap i lang tid, og at det felles domisil er av kort varighet.

I tilfeller hvor domisillandet skiller seg klart fra statsborgerlandet med hensyn til kultur, og derav rettskultur, kan det etter en konkret vurdering fremstå som mest i tråd med deres interesser, at saken får sin avgjørelse på bakgrunn av statsborgerlandets rett.

Dette vil for eksempel kunne være tilfellet hvis de involverte parter har Filippinsk statsborgerskap, men er domisiliert i for eksempel Norge, jf. eksempelet ovenfor.

#### 10.2.3.2 FELLES VANLIG BOSTED

Hvis utkastet til Rom II – forordningen blir vedtatt, er den et sterkt argument for også å tillegge skadevolders og skadelidtes felles vanlige bosted betydning som et alternativ for å konstatere *lex communis*.

Det overordnede mål bør være å nå frem til et lovvalg som best stemmer med de impliserte partenes interesser. I den grad *lex communis* alternativene kan komme til å eksisterer side om side, hvis partene for eksempel er statsborgere i samme land, men har felles vanlig bosted i et annet, bør rettsanvender velge det av de aktuelle lands rett som fremtrer som mest rimelig og rettferdig i forhold til partene i det konkrete tilfelle. En liknende løsning finnes i utkastet til Rom II – forordningen art. 3 nr.3.



### 10.3 SKADEVOLDENDE HANDLINGER OM BORD PÅ ETT OG SAMME SKIP MENS SKIPET ER I DET ÅPNE HAV

Sett i lys av at jeg under det foregående punkt, kom til at territorialstatens lovgivning ikke burde få innflytelse på lovvalget, vil drøftelsene under dette punktet samsvare med det som ble anført under punkt 10.2. Det er de samme hensyn som gjør seg gjeldende, uavhengig av om skipet befinner seg innenfor territoriale farvann eller på det åpne hav.

## 11 OLJESØL FRA SKIP

Sjølovens kapittel 10, bygger i hovedsak på ansvarskonvensjonen av 1992, og omhandler oljesøl fra skip. Fondskonvensjonen av samme år, er også gjort til norsk rett, gjennom en generell henvisning i sjøl. § 201.

I forbindelse med ansvar for oljesøl, inneholder loven selv bestemmelser om dens stedlige virkeområde. Implisitt medfører den derfor et lovvalg, idet den angir rekkevidden av norsk rett. I den videre drøftelse av lovvalget, forutsettes det at det dreier seg om den type oljesøl som omfattes av konvensjonen, jf. sjøl. § 191.

### 11.1 VIRKEOMRÅDET FOR REGLENE I ANSVARSKONVENSJONEN - 1992

Bestemmelsene i sjøl. §§ 191-196 og 200 kommer til anvendelse i tre tilfeller : 1) hvis forurensningsskade har oppstått på norsk territorium eller i norsk økonomisk sone, jf. § 206 litra a, 2) hvis forurensningsskade har oppstått i en annen stat som har tilsluttet seg til ansvarskonvensjonen av 1992, jf. § 206 litra b, 3) for utgifter ved tiltak for å avverge eller begrense slik forurensningsskade, uavhengig av hvor tiltaket er truffet jf. § 206 litra c. De konvensjonsbestemte reglene forutsetter at det dreier seg om søl av bestandig olje fra skip eller innretning som frakter olje i bulk, jf. § 191.

Tilfelle nr.1.

Det kan konstateres at sjøl. gjør krav på anvendelse også hvis skipet ikke er registrert her i landet. Hvis derfor et fremmed skip har forårsaket oljesøl innenfor 200 nautiske mil fra grunnlinjene langs norskekysten, så er det norsk rett som blir lex causae. Skipets registreringsland er altså ikke tillagt vekt, men istedenfor er norsk rett avgjørende som lex loci delicti. Ettersom sjøl. bruker uttrykket ” oppstått ”, jf. § 206 første ledd litra a og b, synes det som om konvensjonen har lagt avgjørende vekt på hvor de skadelige virkninger av oljesølet har inntrådt.

Det er vel mer naturlig å si at en virkning har oppstått enn at en handling har oppstått. Sjøloven bygger altså på at *lex loci delicti* er skadestedets rett og ikke handlingsstedets rett. Denne betraktningen forsterkes også av definisjonen av forurensingsskade i sjøl. § 191 første ledd litra a, jf. ” skade eller tap”. Se dessuten sjøl. § 207 tredje ledd første punktum, hvor det tales om hvor det er ” voldt forurensingsskade”. Hvis et skip derfor har grunnstøtt og grunnstøtingen har resultert i oljeutslipp, skal likevel norsk rett anvendes, hvis forurensingen medfører skade innenfor norsk territorium eller innenfor norsk økonomisk sone, uavhengig av om den skadevoldende handling eller unnlattelse skjedde på det åpne hav eller i et annet lands territorialfarvann.

På den annen side, skal ikke konvensjonens bestemmelser anvendes, hvis den skadevoldende handling er foretatt innenfor norsk økonomisk sone eller i norske farvann, men forurensningsskaden (oljesøl), jf. § 191 annet ledd litra a og b, oppstår i et annet land enn en konvensjonsstat, jf. § 206 første ledd litra a og b, jf. § 207 tredje ledd.

Med hensyn til norske domstolars vernetingskompetanse, fastslår sjøl. § 203 første ledd at norske domstoler er kompetente hvis ” forurensingsskaden er oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone eller tiltak er foretatt for å avverge eller begrense forurensningsskade i riket eller i den økonomisk sonen.” Bestemmelsen supplerer de alminnelige vernetingsbestemmelsene i tvistemålsloven. Hvis norske domstoler er kompetente etter bestemmelsenes første ledd, kan også ” krav i anledning av forurensningsskade utenfor riket ” pådømmes, jf. § 203 annet ledd annet punktum. Ansvar overfor eieren av skipet, jf. § 192 , kan derfor pådømmes av norske domstoler også for den del av ansvaret som gjelder oljesøl i en annen konvensjonsstat, i en stat som ikke har tiltrådt konvensjonen, eller på det åpne hav.

Tilfelle nr.2.

Også i de tilfeller hvor et skip har voldt forurensingsskade i en annen konvensjonsstat, må norske domstoler anvende de bestemmelser i *lex fori* som bygger på konvensjonen, jf. § 206 første ledd litra b.

Saksutfallet må derfor antas å bli det samme i disse tilfellene, som om saken var anlagt i vedkommende konvensjonsstat, idet det er et av konvensjonens fremste formål å etablere en enhetlig regulering av ansvaret.

Tilfelle nr.3.

Den konvensjonsbaserte rett i sjøl. kap.10, kommer også til anvendelse i forbindelse med ansvar for ” utgifter ved tiltak for å avverge eller begrense ” forurensingsskade innenfor en konvensjonsstats territorialfarvann eller økonomiske sone, ” uansett hvor tiltaket er truffet ”, se sjøl. § 206 første ledd litra c.

Hvis det derfor reises erstatningskrav i anledning oljesøl innenfor en konvensjonsstats sjøterritorium eller økonomisk sone, vil de av sjølovens bestemmelser som bygger på ansvarskonvensjonen av 1992, få anvendelse uavhengig av hvor i verden tiltaket er iverksatt.

## 11.2 ANSVAR UTENFOR KONVENSJONENS VIRKEOMRÅDE

I de tilfeller hvor skaden ikke har oppstått innenfor det konvensjonsregulerte området, inneholder sjøl. § 207 bestemmelser om lovvalget. Paragrafen kommer til anvendelse hvis skaden enten har oppstått 1) på norsk kontinentalsokkel som ligger utenfor norsk økonomisk sone, 2) på det åpne hav eller 3) innenfor sjøterritoriet til en stat som ikke har tiltrådt ansvarskonvensjonen av 1992.

I disse tilfellene angir § 207 hvilke av sjølovens bestemmelser som får anvendelse. Det anses å falle utenfor emnet i denne oppgaven, å gå mer i dybden med hensyn til hvilke av sjølovens bestemmelser som i så fall kommer til anvendelse.

Det kan dog konkluderes med at det er norsk rett som kommer til anvendelse, uavhengig av hvor forurensningen har oppstått, så lenge saken har verneting her i landet.. Den materielle løsningen av rettstvisten vil likevel være forskjellig i forhold til hvor forurensingsskaden har oppstått, altså med hensyn til om konvensjonens bestemmelser får anvendelse eller ikke.

Dette har vel sammenheng med at de norske interessene i saksutfallet, ikke har samme styrke hvis oljesølet finner sted utenfor det konvensjonsregulerte området.

I og med at sjølovens kap.10 i hovedsak bygger på en konvensjon som fått stor oppslutning, vil dette i høy grad fremme rettsenhet og lik bedømmelse av rettsvister uavhengig av forumland. Dette under forutsetning av at forurensningsskaden oppstår innenfor virkeområdet til konvensjonen.

## 12 KORT OM BEGRENSNING AV REDERANSVARET

Skip kan på grunn av deres størrelse og last forårsake særdeles omfattende skader på andre gjenstander eller på miljøet.

Som ledd i å begrense omfanget av de erstatningskrav som kan reises mot skipsredere og skipseiere, har de fleste land vedtatt regler som skal begrense den totale erstatningssum som rederen kan bli pålagt, se sjøl. kap.9. Det internasjonale privatrettslige spørsmål som melder seg i denne forbindelse er : etter hvilket av de aktuelle lands rett har rederen rett til å begrense sitt ansvar ?

For norsk retts vedkommende, fastslår sjøl. § 182, jf. § 170, at det sjølovens begrensingsregler som kommer til anvendelse, også på saker med flerstatlige elementer, såfremt saken har verneting her i landet. Den nærmere regulering av hvilke bestemmelser, som i gitte tilfeller får anvendelse, fremgår av § 170.

Anvendelse av lex fori, er som nevnt under punkt 3, ikke så betenkelig i de tilfeller lex fori bygger på konvensjoner. Sjølovens kap. 9 bygger på Londonkonvensjonen av 1976, slik den lyder med endringsprotokollen av 1996.

Begrensning av rederens ansvar, vil derfor skje etter norsk rett, uavhengig av om ansvaret skyldes kollisjon, skadevoldende handling om bord på ett og samme skip, eller oljesøl, under forutsetning av at norske domstoler har vernetingskompetanse.

Sjøloven bryter derfor med den løsning som følger av dommen i Rt.1958 s.38, ”Elven – Baltenland ” – saken. Dommen omhandler et kollisjonstilfelle mellom et utenlandsk skip og et norsk skip innenfor norske territoriale farvann. Retten kom til at for ansvarsbetingelsene og erstatningens omfang, så var norsk rett avgjørende som lex loci delicti.

Det rettslige hovedspørsmål i saken, nemlig etter hvilket lands rett den tyske rederen kunne begrense sitt ansvar, ble derimot avgjort på bakgrunn av flaggstatens lov, in casu tysk rett.

Domsresultatet medførte at den tyske skipseier måtte betale erstatning til den norske skipseier, fordi "Elven" var det skipet som hadde blitt påført desidert størst skade. Erstatningsbeløpet som den tyske skipseier var pliktig til å betale, oversteg derfor det beløpet som falt på det norske rederiet. Dette til tross for at det tyske rederiet bare måtte bære 1/3 av ansvarsbrøken, mens det norske skipet "Elven" måtte bære hele 2/3 av ansvaret.

Dommen har derfor blitt kritisert i juridisk teori, idet det er hevdet at lovvalget for begrensingsspørsmålet ikke ble foretatt på basis av en abstrakt lovvalgsregel, men heller avpasset etter det materielle resultat som retten ønsket å komme fram til.<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup> Se Sundstrøm s.305.

### 13 KORT OM ORDRE PUBLIC

Med hensyn til ansvarsbetingelsene, kan det vanskelig tenkes tilfeller innenfor internasjonal skipsfart, hvor *lex causae* er i strid med grunnleggende rettsregler i *lex fori*.

Teoretisk, men neppe i praksis, kan det tenkes at for eksempel beskyttelsen av miljøet er nedprioritert i stater med åpne registre, eller at det i disse statene stilles urimelig strenge krav til skyld hos skadevolder for å beskytte egen flåte.

Mer praktisk, er det at erstatningens omfang etter *lex causae*, ligger på et vesentlig høyere nivå enn hva som følger av *lex fori*. Norske domstoler vil derfor neppe godta erstatning for eksempelvis ”punitive damages”, erstatning som er ment som en straff for skadevolder, og som er gjeldende rett i USA.



## 14 KONKLUSJON

Som nevnt innledningsvis, omhandler oppgaven rettsspørsmål som i liten grad har vært gjenstand for autoritative avgjørelser i norsk rett. I utenlandsk rett eksisterer det avgjørelser om de fleste av de rettsspørsmål som har blitt behandlet, men rettstilstanden varierer fra land til land og ofte også innenfor ett og samme land.

I utgangspunktet er det ønskelig med klare hovedregler, uavhengig av hvilket rettsområde en befinner seg på. I deliktserstatning er *lex loci delicti* den klare hovedregel i norsk rett. Også i de fleste andre land har regelen et solid fotfeste, som oftest som hovedregel. Det kan likevel hevdes at regelen kanskje bør ha større gjennomslagskraft for skadevoldende handlinger på landterritoriet enn på havet. Skipstrafikken særpreges av at den i høy grad er internasjonal : i forbindelse med skipskollisjoner, oljesøl osv., hender det oftere enn på landterritoriet at skadelidte og skadevolder har ulikt hjemland. Det ligger derfor i skipsfartens natur, at *lex loci delicti* ikke bør gies like stor gjennomslagskraft på havet som på landterritoriet. *Lex loci delicti* er likevel den regel som forsvarer stempelet som hovedregel også for deliktserstatning i internasjonal skipsfart.

Kompleksiteten av saksforhold, bør likevel medføre at *lex loci delicti* ikke anvendes som en universalregel innenfor deliktserstatning.

Det overordnede mål bør være å komme frem til løsninger som må antas å stemme best med partenes fornuftige forventninger, og som dessuten er med på å motvirke at valg av forumland blir avgjørende for saksutfallet. En bør derfor tolke norsk internasjonal privatrett rettskomparativt.

Det eksisterer utvilsomt et behov for å få utarbeidet konvensjoner på dette rettsområdet. Konvensjoner synes å være det virkemiddel som effektivt kan sikre rettsenhet på tvers av landegrensene.

I mangel av konvensjoner, vil domstolene trolig i høy grad fortsette å favorisere anvendelse av lex fori. Dette lovvalget kan ofte heller være resultatet av hva domstolene finner bekvemt, enn hva som over tid vil produsere en regel som ivaretar partenes fornuftige forventninger. Konvensjoner som enten etablerer likelydende lovvalgsregler eller like materielle regler er derfor nødvendige fremtidige virkemidler innenfor internasjonal deliktserstatning. Utkastet til Rom II –forordningen, vil derfor kunne representere et stort fremskritt på dette rettsområdet.

## 15 LITTERATURLISTE

- Bogdan, Michael : Svensk internationell privat – och processrätt. 3.utg. Liber. Lund, 1987
- Brækhus, Sjur : Choice of law problems in international shipping. Utdrag fra Recueil des cours, Volume 164.
- Gaarder, Karsten : Gaarders innføring i internasjonal privatrett ved Hans Petter Lundgaard. 3.utg. Universitetsforlaget. Oslo, 2000
- Hov, Jo : Rettergang i sivile saker. 2.utg. Papinian. Oslo, 1994
- Lookofsky, Joseph: International privatret på formuerettens område. 2 utg. Jurist –og Økonomiforbundets Forlag. København og Esbjerg, 1997
- Schmidt Svenne, Torben : International formueret. 2.utg. GADJURA, 2000
- Siesby, Erik : Lærebog i international privatret – almindelig del og formueret. 2 utg. Jurist - og Økonomiforbundets forlag. København, 1989
- Sundström Zacharias, G.O.: Om normkollision vid fartygs-sammanstötning. 1.utg. Borgå. Helsingfors, 1965
- Tetley, William : International conflict of laws. Common, Civil and Maritime. 1.utg. International shipping publications.Blais. Montreal, 1994
- Thue, Helge J.: Norsk internasjonal obligasjonsrett – erstatning utenfor kontraktsforhold. Institutt for privatrett stensilserie nr. 111. 2. utg. Oslo, 2001
- Thue, Helge J.: Internasjonal privatrett – personrett, familierett og arverett. 1.utg.Gyldendal –akademisk. Oslo, 2002





