

Regress i tidsbefraktningsforhold

Med særskilt henblikk på regresshjemmelen

Kandidatnummer: 106

Veileder: Hannu Honka

Semester: Vår 2007

Antall ord: 34.761

Dato: 1.juni 2007

Innholdsfortegnelse

| | |
|--|----|
| INNHALDSFORTEGNELSE | II |
| 1 INNLEDNING | 1 |
| 1.1 Avtalene..... | 1 |
| 1.2 Avtalens parter | 3 |
| 1.3 Emnet for fremstillingen | 5 |
| 2 NOEN UTGANGSPUNKTER | 8 |
| 2.1 Regress | 8 |
| 2.2 Tidsbefraktning | 10 |
| 2.3 Ansvarssituasjonene..... | 11 |
| 2.4 Kildene..... | 12 |
| 2.4.1 Sjøloven | 12 |
| 2.4.2 Tidscertepartiet..... | 13 |
| 2.4.3 Preseptoriske lasteansvarsregler | 15 |
| 3 ANSVARET I PRIMÆROMGANGEN | 17 |
| 3.1 Introduksjon | 17 |
| 3.1.1 Ansvar i solidarskyldforhold..... | 17 |
| 3.1.2 Ansvar utenfor solidarskyldforhold..... | 19 |
| 3.2 Lasteskadekrav | 20 |
| 3.2.1 Transportdokumentene | 20 |
| 3.2.2 Transportansvaret..... | 22 |
| 3.2.3 Ansvarssubjektet | 24 |
| 3.2.4 Forholdet mellom konnossement og tidscerteparti..... | 29 |
| 3.3 Personskadekrav..... | 32 |
| 4 UTVIKLINGEN AV KRAVET TIL REGRESSHJEMMEL..... | 35 |
| 4.1 Introduksjon | 35 |
| 4.2 Det obligasjonsrettslige krav til regresshjemmel..... | 35 |
| 4.2.1 Forholdet mellom solidaransvar og regress | 36 |
| 4.2.2 Fremveksten av en alminnelig ulovfestet regressregel | 39 |
| 4.2.3 Fra regresshjemmel til regressavskjæring..... | 40 |
| 4.3 Kravet til regresshjemmel i befraktningsforhold | 43 |
| 4.3.1 Effektiv regresshjemmel forutsetter krav til klarhet..... | 44 |
| 4.3.2 Fra regresshjemmel til regressavskjæring..... | 47 |
| 4.3.3 Forhold som vil kunne medføre regressavskjæring..... | 53 |
| 4.4 Sammenfatning | 57 |

| | | |
|-------|--|-----|
| 5 | REGRESSGRUNNLAGET..... | 59 |
| 5.1 | Introduksjon | 59 |
| 5.2 | Sjøloven..... | 60 |
| 5.2.1 | Ansvarsfordeling - § 382 1.ledd | 60 |
| 5.2.2 | Funksjonsfordeling – § 381 3.ledd | 62 |
| 5.2.3 | Solidaransvar - § 287 | 64 |
| 5.2.4 | Beskrivelsesansvar – § 301 | 64 |
| 5.3 | Tidscertepartiernes fordelingsnorm..... | 65 |
| 5.3.1 | Kort om tolkning av tidscertepartier..... | 66 |
| 5.3.2 | Samspillet mellom ansvars- og forsikringsregulering..... | 68 |
| 5.3.3 | Betydningen av de preseptoriske ansvarsreglene for regressomgangen..... | 70 |
| 5.3.4 | Klare regressklausuler | 73 |
| 5.3.5 | Ansvarsfordelingsbestemmelser | 81 |
| 5.3.6 | Funksjonsfordelingsbestemmelser | 91 |
| 6 | OPPSUMMERING..... | 101 |
| 7 | KILDELISTE | 104 |
| 7.1 | Litteratur | 104 |
| 7.2 | Forarbeider | 111 |
| 7.3 | Dommer | 111 |
| 7.3.1 | Dommer i Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender..... | 111 |
| 7.3.2 | Dommer i Norsk Retstidende..... | 112 |
| 7.3.3 | Engelske dommer og voldgiftsavgjørelser | 113 |
| 7.3.4 | Amerikanske dommer og voldgiftsavgjørelser | 114 |
| 7.4 | Standardcertepartier | 115 |
| 7.5 | Vedleggsliste | 116 |

1 Innledning

1.1 Avtalene

I et befraktningsforhold vil det alltid foreligge en fraktavtale. Denne fraktavtalen kan enten være en avtale om å utføre en transport, eller en avtale om å stille et transportmiddel til disposisjon for en medkontrahent.

Avhandlingen vil konsentrere seg om fraktavtaler til sjøs, hvor godsbehandling står i sentrum¹. Avtalene om godsbehandling med skip kan grovinndeles i avtaler om stykkgodstransport, reisebefraktning og tidsbefraktning².

Avtaler om **stykkgodstransport** kjennetegnes ved at det foreligger en avtale om forsendelse av gods med et skip fra A til B. Stykkgodstransport er derfor en form for resultatforpliktelse, hvor vedkommende som påtar seg forsendelsen plikter å få godset frem i god stand til et gitt bestemmelsessted. Forut for gjennomføringen av selve transporten vil det ofte foreligge et kontraktsforhold mellom vareeieren og vedkommende som påtar seg transportoppdraget. Denne avtalen vil for eksempel kunne fremgå av en booking-note³. Idet godset leveres til skipet, vil denne transportavtalen konfirmeres ved at det utstedes et konnossement⁴, et sjøfraktbrev⁵ eller et annet dokument som bevis for at varene er levert til transportøren. Avtaleformen forekommer både i linjefart⁶,

¹ Godsbehandling reguleres i lov om sjøfart av 24.juni 1994 nr.39 (heretter sjøloven) kapittel 13 og 14, mens passasjerbehandling reguleres i sjølovens kapittel 15.

² Det finnes imidlertid også andre typer fraktavtaler, og avtale typer som ligger nær opp til fraktavtalene f.eks. avtaler om bare-boat befraktning, kvantumskontrakter (jf. sjøl. kap 14 III) og certepartier for konsekutive reiser (jf. sjøl. § 321(2)).

³ En booking-note er et dokument som bekrefter at transportøren har påtatt seg å utføre transporten. Den vil oftest inneholde informasjon om last og lastemengde, laste/lossested, tid for skipning o.s.v. Se Falkanger og Bull (2004) side 219 flg. Forutgående avtale om transport vil imidlertid også kunne inngås f.eks. muntlig.

⁴ Et konnossement er et negotiabelt dokument som benyttes i stykkgodstransporten. Dette kan enten utstedes i papirform, eller elektronisk. Se nærmere om konnossementer i kapittel 3.2.1.

⁵ Sjøfraktbrevet er et alternativ til konnossementet, den vesentligste forskjellen ligger i at dokumentet ikke er negotiabelt. Se om sjøfraktbrev i kapittel 3.2.1.

⁶ Med linjefart menes et fast ruteopplegg med skip. Et linjeskip vil gå i regulær rute i et spesifikt fartsområde.

trampfart⁷ og kombinasjoner av disse⁸. Denne formen for godsbefordring er i stor grad underlagt preseptorisk lovgivning, jf. sjøl. § 254.

Avtaler om **reisebefraktning**⁹ har mange likhetstrekk med stykkgodstransport. Også her påtar skipets eier seg å flytte et kvantum gods av nærmere angitt art fra A til B mot et vederlag som står i forhold til godsmengden og transportstrekningen¹⁰. Avtalen mellom partene utstedes i form av et reisecerteparti¹¹, og kan gjelde hele eller deler av skipets transportkapasitet¹². Reisecertepartiene er i langt mindre grad enn stykkgodstransporten underlagt preseptorisk lovgivning, jf. sjøl. § 321.

Ved **tidsbefraktning** er det sentrale ikke den enkelte reise, men en avtale hvoretter den som disponerer et skip¹³ leier det bort med mannskap til en annen part¹⁴ for et angitt tidsrom¹⁵. Vederlaget blir derved beregnet per tidsenhet¹⁶. I den tid han har skipet til disposisjon som befordringsmiddel i henhold til certepartiet, er det tidsbefrakter som overtar den kommersielle ledelsen av skipet. Derimot er den nautiske ledelsen av skipet ikke overført. Ved tidsbefraktning benyttes avtaledokumentet tidscerteparti, hvilket i liten grad er underlagt preseptorisk lovgivning, jf. sjøl. § 322. Imidlertid vil det også i tidsbefraktningsforhold kunne kreves utstedt konnossementer¹⁷, hvilket vil kunne få betydning for forholdet mellom partene i tidscertepartiet.

⁷ Trampfart er fraktesfart med skip som ikke går i fast rute. Dette var svært vanlig i tidligere tider. Den som bedriver trampfart befinner seg kun med godstransport. Trampfartens motstykke er linjefart.

⁸ F.eks. slot-charter på linjefart, og linjefart med ad hoc trampfart.

⁹ Se sjøl. §§ 326 flg.

¹⁰ Jf. Falkanger og Bull (2004) side 215.

¹¹ Et certeparti er det avtaledokumentet som benyttes ved befraktning av skip.

¹² Hel- eller delbefraktning.

¹³ Reder eller tidsbortfrakter

¹⁴ Tidsbefrakter

¹⁵ Se Michelet (1997) side 1.

¹⁶ Jf. sjøl. § 321 2.ledd.

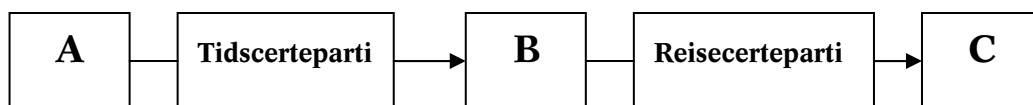
¹⁷ Det er vanlig at det, i tillegg til det foreliggende certepartiet mellom bortfrakter og befrakter, utstedes et konnossement til avlasterne (de som leverer last til skipet jf. sjøl. § 251) og tidvis foreligger det også en plikt for bortfrakter til å utstede slikt dokument, jf. sjøl. §§ 322 3.ledd og 338. Slik plikt vil i mange tilfeller også følge av certepartipraksis. Se nærmere om inntreden av de preseptoriske lasteansvarsreglene grunnet konnossementsutstedelse i kapittel 3.2.

1.2 Avtalens parter

I certepartiavtalene betegnes den part som avgir transportløftet for **bortfrakter**, og den part som er adressat for transportløftet for **befrakter**. Ved sjøloven av 1994 ble begrepsapparatet ytterligere spesifisert, ved at det markeres om det gjelder reise- eller tidsbefraktning¹⁸.

I det praktiske liv benyttes betegnelsen bortfrakter lite, da det i stedet ofte tales om reder eller rederiet. Sett fra en juridisk synsvinkel er dette lite heldig, da begrepene i sjøloven kun benyttes som partsbetegnelser. I mange tilfeller vil bortfrakter være reder i henhold et juridisk-teknisk rederbegrep¹⁹, men han behøver ikke å være det.

Ofte åpnes det i certepartiet mellom bortfrakter (A) og befrakter (B)²⁰ for at befrakteren selv kan utnytte de rettigheter han har etter avtalen som basis for en ny avtale om godsbefordring²¹. I så tilfelle vil han selv betegnes bortfrakter overfor den nye befrakter (C). Dette kan illustreres slik²²:



På denne måte kan ett rettighetssubjekt være i posisjon både som bortfrakter og befrakter i forhold til forskjellige medkontrahenter. Slik kan et skip kontraheres i flere ledd, og (C) vil kunne utstede transportdokumenter til lasteeierne, hvilket vil kunne komplisere forholdene ytterligere. For enkelthets skyld forutsettes i det følgende at bortfrakter også er reder, og at det kun foreligger ett tidscerteparti.

Ved omtale av stykkgodsbefordring benytter sjøloven andre partsbegreper for lettere å skille mellom omtalen av stykkgodstransport og certepartiavtaler. Partene i en transportavtale betegnes her som **transportør** og **sender**, jf sjøl. §

¹⁸ Ved at bortfrakter og befrakter omtales som henholdsvis reise-/tidsbortfrakter og reise-/tidsbefrakter, jf. sjøl. kapittel 14 del II og III.

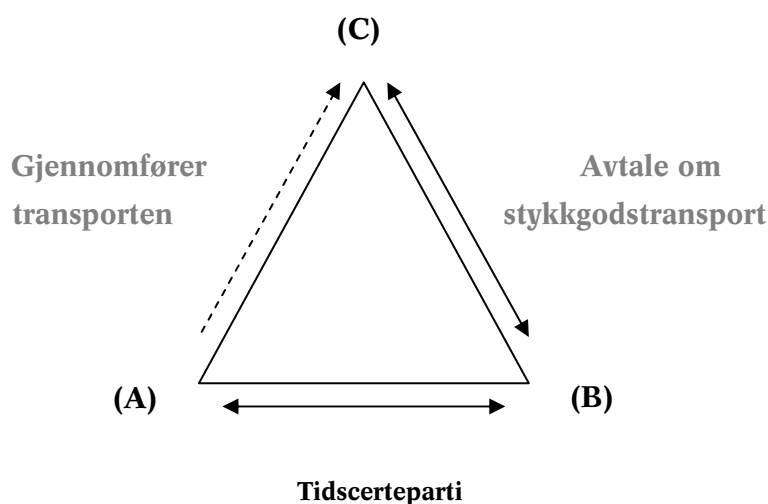
¹⁹ Se Falkanger og Bull (2004) side 118 flg.

²⁰ Hovedcertepartiet.

²¹ Undercerteparti / frembortfraktningsavtale.

²² Figur hentet fra Bruserud (2002) side 8.

251. Imidlertid vil ikke alltid vareeierens kontraktspartner²³ selv utføre transporten. For eksempel vil vareeier (C) kunne inngå avtale om stykkgodstransport²⁴ med (B), men (B) benytter seg av innleid tonnasje (A) for å gjennomføre selve transporten²⁵. Dette kan illustreres slik:



I denne relasjonen vil (B), som har inngått avtale om stykkgodstransport med vareeier (C), betegnes **transportør** mens (A), som faktisk gjennomfører transporten, er **undertransportør**²⁶. Ofte vil det også kunne forekomme flere enn to transportører. Hvorvidt transportøren har adgang til å benytte seg av en undertransportør²⁷, vil bero på en tolkning av avtalen om stykkgodstransport. Videre vil undertransportøren ved dette kunne pådra seg et ansvar overfor vareeier. Dette ansvaret må sees på bakgrunn av det ansvaret den kontraherende transportøren har²⁸. Dette vil behandles nærmere i kapittel 3.

²³ Transportøren,

²⁴ F.eks ved en booking-note.

²⁵ Se Falkanger og Bull (2004) side 306 flg.

²⁶ Jf. sjøl. § 251. Den som inngår avtale om transport med sender, betegnes også den kontraherende, eller avtalende, transportør. Videre kalles undertransportøren ofte den utførende transportør. Disse begrepene vil bli benyttet synonymt i det følgende.

²⁷ Dvs. den utførende transportøren.

²⁸ Se Falkanger og Bull (2004) side 308.

1.3 Emnet for fremstillingen

Sjøtransport vil alltid innebære en risiko for at skader og uhell inntreffer. Store verdier vil stå på spill, så vel for partene som bærer risiko for skipet som eventuelle rettighetshavere til lasten om bord. Disse forhold har medført at den risiko for skader og tap som måtte oppstå underveis blir forsøkt regulert i de kontrakter som inngås i forbindelse med den aktuelle virksomhet.

Tema for oppgaven er avgrenset til situasjoner der tidsbortfrakter eller tidsbefrakter har blitt stilt til ansvar for tap som har blitt påført en tredjemann. Slike krav vil kunne oppstå der vareeierens last blir skadet eller går tapt, ved personskade eller annen tingsskade. Tredjemann vil kunne bygge sitt krav både på forpliktelser som oppstår fordi det foreligger et kontraktsforhold mellom ham og vedkommende befraktningspart som holdes ansvarlig, på preseptorisk lovgivning eller på alminnelige regler om erstatning utenfor kontrakt.

Tidsmessig oppstår avhandlingens problemstilling etter at det har blitt foretatt en utbetaling til skadelidte i primæromgangen. At den ene tidsbefraktningsparten har blitt holdt ansvarlig av tredjemann, medfører nemlig ikke nødvendigvis at det er han som må bære ansvaret innad i forhold til sin kontraktspart i tidscertepartiet. Det oppstår et spørsmål om hvorvidt vedkommende som har foretatt en utbetaling enten helt eller delvis kan kreve noe tilbake fra den andre kontraktsparten. Utfallet av dette etteroppgjøret vil imidlertid ofte bero nettopp på hvordan skaden har oppstått. Det blir derfor nødvendig å redegjøre for ansvarsgrunnlaget i primæromgangen, da ansvarsgrunnlagets art vil kunne være avgjørende for hvorvidt et krav er overført fra en part til en annen i kraft av klausulene i tidscertepartiet²⁹.

I visse trades³⁰ vil etteroppgjøret mellom tidsbefrakter og tidsbortfrakter være regulert på forhånd. For eksempel har man i offshoresektoren fastsatt en kontraktsrettslig risikofordeling mellom partene, hvoretter tapet grovt sett blir liggende der det rammer. Denne risikoallokeringen er videre samkjørt med partenes forsikringsdekning. Der den ene parten har hatt utlegg som etter denne reguleringen skal dekkes av den annen part, vil regress klart være hjemlet. Noen tilsvarende ordning eksisterer imidlertid ikke i sin fulle form under tidscertepartier i tradisjonell skipsfart³¹.

²⁹ Jf. Michelet (1997) side 358 flg.

³⁰ Ordet "trade" brukes her om de forskjellige sektorene innen fraktfarten. For eksempel representerer frakt av tørrlast, og frakt av flytende last (tankfart) forskjellige trades.

³¹ Se dog om Inter-Club Agreements under kapittel 5.3.2.

Ettersom tidsbefraktning i liten grad er underlagt preseptorisk lovgivning³², vil det først og fremst være partenes avtale som er avgjørende for hvorvidt regress skal innrømmes eller ikke. Som oftest inneholder tidscertepartiene forholdsvis klare bestemmelser om hva den enkelte part skal yte. Hva tredjemannsansvaret angår, mangler imidlertid tidscertepartiene ofte helt eller delvis direkte bestemmelser om plassering av ansvaret. Dermed kommer de alminnelige avtalerettslige tolknings- og utfyllingsregler til anvendelse. For avhandlingens vedkommende forutsettes at tidscertepartiet er underlagt norsk rett³³, og at norske regler for kontraktstolkning vil derfor bli lagt til grunn. De fleste tidscertepartiene er imidlertid skrevet på engelsk, og kontraktskonsipistene har ofte hatt engelsk rett i tankene ved utformingen av kontrakten. Forholdet til engelsk rett vil derfor bli kommentert³⁴.

Selv om tidscertepartiet inneholder klausuler som gir indikasjoner på hvor ansvar skal plasseres, er det ikke gitt at disse gir tilstrekkelig grunnlag for å tilkjenne regress. Nettopp spørsmålet om hvilke konkrete krav som kan stilles til regressgrunnlaget i tidscertepartier, har i mange år vært gjenstand for diskusjon både i rettspraksis og juridisk teori. På den ene siden har det blitt hevdet at regress bare kan kreves der det eksisterer en tilstrekkelig klar hjemmel for dette³⁵. På den andre siden står standpunktet om at det på i visse situasjoner ikke er nødvendig med en positivt regulert regresshjemmel på særlig grunnlag³⁶. Tanken er at i noen ansvarssituasjoner vil regress være et naturlig, og nødvendig, supplement for å opprettholde det ansvarsforholdet som foreligger mellom de involverte partene³⁷. Sistnevnte holdning fordrer imidlertid at man anerkjenner en alminnelig regel om regress under visse omstendigheter. Det vil derfor forut for behandlingen av regress i tidsbefraktningssforhold redegjøres for det alminnelige obligasjonsrettslige kravet til regresshjemmel. I motsetning til på sjørettens område vil tids- og nasjonalitetsfaktorene her kunne representere avvik mellom de nordiske landene. Behandling av utviklingen av regress etter alminnelige kontraktsrettslige prinsipper er derfor avgrenset til norsk rett.

³² Jf. sjøl. § 322.

³³ På sjørettens område sammenfaller de nordiske landenes regulering langt på vei. Det vil derfor i det videre vises også til øvrig nordisk praksis og teori.

³⁴ Se kapittel 5.3.1 om noen av tolkningsspørsmålene dette reiser.

³⁵ Se bl.a. ND 1961 side 325 og Falkanger (1973).

³⁶ Dvs. i avtale eller lovgivning.

³⁷ Se bl.a. Jantzen (1919) side 150, og ND 1979 side 364 (side 366).

Ett av hjemmelsspørsmålene som herunder oppstår, er hvorvidt det er adgang til å anerkjenne regress ved en konvertering av kontraktens ansvarsfraskrivelsesklausuler. Den avtalerettslige vedtagelsesproblematikken og gyldighetsspørsmål angående ansvarsfraskrivelser vil i den forbindelse ikke bli inngående behandlet. Derimot vil samspillet mellom ansvarsfraskrivelser og forsikringsdekning bli berørt. For å belyse forskjellene dette medfører for ansvarsfordelingen, og dermed regressomgangen, er det inntatt eksempler både fra tidsbefraktningkontrakter som representerer tradisjonelle trades³⁸ og fra mer offshorerelatert tidsbefraktning³⁹.

³⁸ Tørrlast og tank.

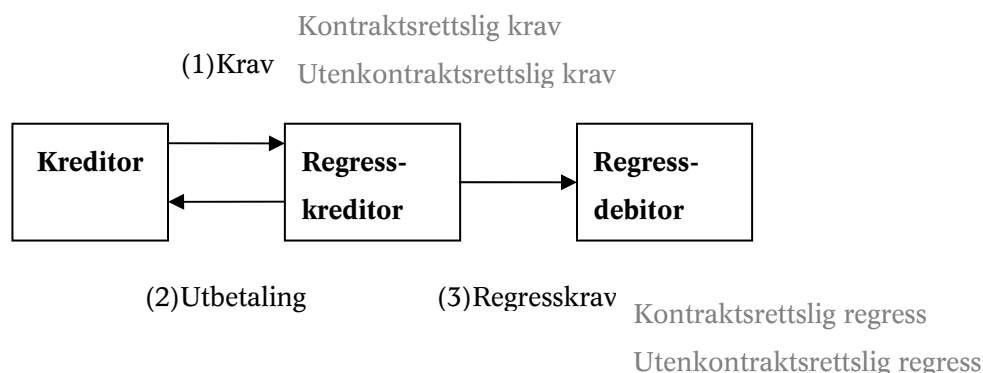
³⁹ Supply skip.

2 Noen utgangspunkter

2.1 Regress

Ordet regress stammer fra latin⁴⁰ og betyr økonomisk tilbakegang. Regressens funksjon er da også å gjennomføre et økonomisk etteroppgjør mellom den som har foretatt en utbetaling⁴¹ på den ene siden, og den som etter det underliggende forhold helt eller delvis skal dekke beløpet på den annen⁴². Rent systematisk oppstår derfor spørsmålet om regress først etter at kreditor har fått dekket sitt tap. Foruten at dette er den mest praktiske systematikken, beror den også på et viktig prinsipp for all regressrett; at denne ikke skal komme til foretrengsel for kreditors rett⁴³. Regresskravet vil derfor alltid være subsidiært i forhold til kreditors krav⁴⁴.

Regresskravet fremmes fra den som overfor tredjemann har dekket en forpliktelse, mot en som i sluttoppgjøret skal dekke fordringen. En enkel regressfigur kan illustreres slik;



⁴⁰ Regressus.

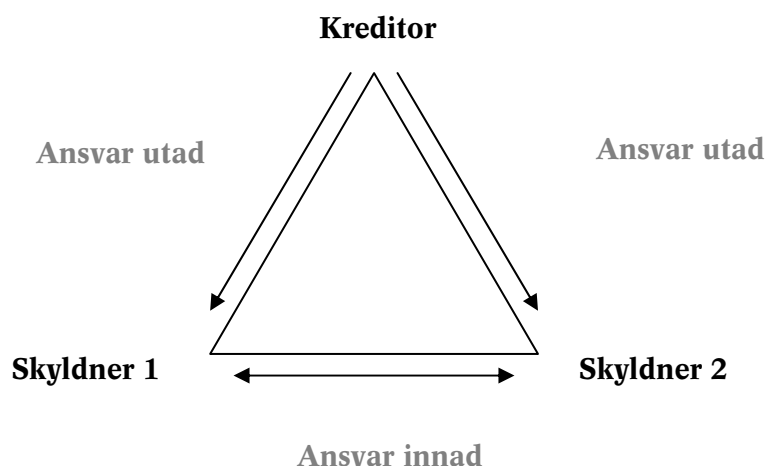
⁴¹ Regresskreditor eller regredient.

⁴² Regressdebitor eller regrediat.

⁴³ Jf. Rt. 1931 s.1134, se Augdahl (1984) side 389.

⁴⁴ Se Hagstrøm (2003) side 691.

At regressdebitor innad hefter overfor regresskreditor⁴⁵, innebærer ikke nødvendigvis at han utad hefter overfor tredjemann⁴⁶. Omvendt vil debitorerne begge kunne være ansvarlige utad, mens den interne ansvarsfordelingen tilsier at kun den ene av dem skal bære tapet til slutt. Spørsmålet om regress vil derfor først få aktualitet når og fordi det er en uoverensstemmelse mellom ansvarsforholdet overfor kreditor, og skyldnernes innbyrdes ansvarsforhold. Dette kan illustreres slik;



Regress vil kunne finne sted både i og utenfor kontraktsforhold. Både kontraktshjemlet og ikke-avtaleregulert regress vil kunne knyttes til at det eksisterer avtaler mellom tredjemann og regressøkeren, eller mellom tredjemann og vedkommende regresskravet rettes mot. Videre kan regress være lovregulert⁴⁷, eller være forankret i sedvanerett. På dette området spiller de alminnelige rettsgrunnsetninger en ikke ubetydelig rolle⁴⁸. Regresskrav vil også kunne oppstilles på grunnlag av en avveining av reelle hensyn på fritt grunnlag.

⁴⁵ Ansvaret i regressomgangen.

⁴⁶ Ansvaret i primæromgangen.

⁴⁷ Se f.eks. lov 17.februar 1939 nr.1 (gjeldsbrevloven, heretter gbl) § 2 2.ledd, lov 25.juni 1999 nr.46 (finansavtaleloven) § 68, lov 13.juni 1969 nr.26 (skadeserstatningsloven, heretter skl.) § 5-3 nr.2 sml sjøl. § 161 4.ledd.

⁴⁸ Se Hagstrøm (2003) side 689.

2.2 Tidsbefraktning

Som nevnt innledningsvis innebærer en avtale om tidsbefraktning at tidsbortfrakter stiller skipets transportevne til tidsbefrakterens disposisjon for et bestemt tidsrom. I løpet av dette tidsrommet må hver av partene ivareta sine plikter med hensyn til utførelsen og gjennomføringen av reisene som foretas. Tidsbefrakteren har i befraktningsperioden ansvar for den kommersielle ledelsen av skipet. Dette innebærer at det er han som bestemmer blant annet hvor skipet skal seile og hva slags last det skal ta inn. Tidsbortfrakter beholder imidlertid den nautiske ledelsen, og må holde skipet i en slik forfatning at det er i stand til å utføre tidsbefrakterens ordre, både med hensyn til navigering, utrusting og bemanning⁴⁹.

En avgjørende forskjell mellom reise- og tidsbefraktning ligger i vederlagsmåten. Ved tidsbefraktning betaler tidsbefrakteren et vederlag basert på den tid skipet stilles til hans disposisjon⁵⁰. Dessuten skal tidsbefrakter stort sett bære de variable utgiftene⁵¹. De faste utgiftene som påløper i forbindelse med sedvanlig drift av skipet, bæres derimot av tidsbortfrakter⁵². Dette innebærer at det er tidsbefrakter som bærer forsinkelsesrisikoen. Tidsbortfrakters vederlagskrav er uansett konstant⁵³, og beror kun på at skipet har blitt stilt til tidsbefrakterens disposisjon på kontraktmessig måte. Hvorvidt det oppnås noe transportresultat, er derfor i utgangspunktet irrelevant for vederlagsberegningen.

Partenes motiver for å inngå en tidsbefraktningsavtale er av varierende art. Tidsbefrakter kan være et linjerederi eller et oljeselskap som ønsker å utvide sin tonnasje. Eller tidsbefrakter ønsker å spekulere i et oppadstigende marked ved å frembortfrakte skipet til andre befraktere⁵⁴. For tidsbortfrakter vil tidsbefraktningen ofte ha et mer langsiktig perspektiv enn for eksempel reisebefraktning, og dermed sikre inntekt for et lenger tidsrom. Slik blir

⁴⁹ I noen tidscertepartier er det uttrykkelig uttalt at tidsbortfrakter skal ha ansvar for navigeringen av skipet, se f.eks. Produce kl.26. Av andre fremgår dette indirekte blant annet av angivelsen av befrakters instruksjonsmyndighet, og av det faktum at nettopp dette er et avgjørende kriterium for grensedragningen mellom rene leie avtaler (bare boat befraktning) og tidsbefraktning, se f.eks. Baltime 1939.

⁵⁰ I motsetning til ved reisebefraktning hvor vederlaget beregnes per reise.

⁵¹ D.v.s. de utgiftene som påløper som konsekvens av tidsbefrakterens ordre, herunder havneavgifter, bunkersutgifter etc.

⁵² Som eksempler på faste utgifter kan nevnes mannskapsomkostninger, forsikringspremier og vedlikehold.

⁵³ Forutsatt at skipet er operasjonsdyktig, ellers kan frakten slutte å dreie, jf. sjøl. § 392.

⁵⁴ Se illustrasjon under kapittel 1.2.

befraktningsformen mindre konjunkturutsatt, og gjør det lettere å kalkulere fremtidige inntekter.

Spesielt ved langsiktige tidsbefraktningsavtaler, er det viktig at tidsbefrakter har forholdsvis vidtgående valgfrihet med hensyn til skipets fartsområde. Behovet for tonnasje i de forskjellige trades vil ofte variere ganske mye. Tidsbefrakterens disposisjonsrett i så henseende blir derfor ofte avgjørende for hans mulighet til tjene penger på skipet. Tidsbortfrakteren vil imidlertid ofte gardere seg mot de største risikoene ved å innta visse begrensninger om fartsområde og lastens art i tidscertepartiet⁵⁵.

Foruten problemer tilknyttet utgiftfordelingen og fartsområde, vil det ofte oppstå uoverensstemmelser i relasjon til tidsbefrakterens disposisjonsrett over skipet. Særlig vil tvister kunne oppstå der tidsbefrakter inngår avtaler med tredjemenn, hvorpå også tidsbortfrakter i visse situasjoner vil kunne gjøres ansvarlig for forpliktelsene som fremgår av kontrakten mellom tidsbefrakter og tredjemann.

2.3 Ansvarssituasjonene

Oppgavens tema angår den interne fordelingen av tredjemannsansvaret mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter. Det forutsettes derfor at en tredjepart i første omgang er skadelidt og krever dekket den skaden han har blitt påført. At han vil få sitt tap dekket, forutsetter imidlertid at det eksisterer grunnlag for å pålegge noen dette ansvaret. Videre oppstår spørsmålet om hvilke av tidsbefraktningspartene skadelidte kan kreve erstatning av.

Det mest vanlige tredjemannsansvaret er ansvaret overfor **lasteier**. Dette oppstår i situasjoner der gods i forbindelse med transport blir skadet, går tapt eller blir forsinket slik at lasteier ikke får utlevert varene i den stand han ble lovet⁵⁶. Slike lasteskadepålegg er først og fremst regulert i sjøloven⁵⁷. Lasteier vil

⁵⁵ For eksempel vil certepartiet kunne inneholde forbehold om at skipet må holde seg innenfor det fartsområdet kaskoforsikringen dekker, og at lasten må være "lawful merchandise".

⁵⁶ Merk i den forbindelse at lasteskadene som oppstår i tankfart, nødvendigvis vil avvike fra lasteskadene i tørrlastbefraktning. I tankfart vil skadene primært oppstå grunnet manglende rengjøring av tankene, sammenblanding (den opprinnelige lasten blir "forurenset" av annen væske) og mankøkrav (dvs der lasten ved utlossing veier mindre enn ved innlossing). Transportørens ansvar vil her i utgangspunktet ikke avvike fra ansvaret under tørrlastbefraktning. Se *George S* [1989] 1 Lloyd's Rep. 369 C.A, hvor det ble uttalt; "For all relevant purposes, liquid cargoes are no different from dry cargoes and shipowners are in no different position from any other bailee for reward. If cargo is shipped on their vessel, they are obliged to deliver the whole of that cargo at its destination unless excused...". Se Michelet (1997) side 423 flg for nærmere beskrivelse av lasteskadene i tankfart.

i tillegg kunne rette krav mot transportøren på bakgrunn av de alminnelige reglene om erstatning utenfor kontrakt⁵⁸.

Foruten skader på last, vil det kunne forekomme **personskader** i relasjon til transportutførelsen. Tradisjonelt har personskadesaker ofte angått skader på havnearbeidere. Slike skader er sjelden regulert spesifikt i tidscertepartiet. Det vil derfor primært dreie seg om spørsmål om erstatning utenfor kontrakt.

Videre vil det kunne oppstå ansvarssituasjoner som angår **annen tingsskade**. Herunder faller blant annet skade på andres eiendom, for eksempel i forbindelse med slepeoppdrag eller ankerhåndtering. Ansvarssituasjoner vedrørende andre tingsskader enn lasteskader, vil ikke bli behandlet spesifikt i det følgende. Ansvarsfordelingen vil imidlertid i disse spørsmålene langt på vei følge de samme prinsipper som fordelingen av laste- og personskadekravene.

2.4 Kildene

2.4.1 Sjøloven

Opprinnelig fantes det ingen lovbestemmelser myntet på fraktavtaler vedrørende tidsbefraktning. Sjøfartsloven av 1893⁵⁹ inneholdt utelukkende regler om reisebefraktning, til tross for at tidsbefraktning i praksis allerede den gang var utbredt⁶⁰. De grunnleggende forskjellene mellom reisebefraktning og tidsbefraktning medførte at sjøfartslovens regler ikke uten videre kunne anvendes analogisk på tidsbefraktningstilfellene. Forholdet mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter måtte derfor søkes regulert i avtalene som ble sluttet mellom disse, kombinert med sedvanerett og kutyme som etter hvert utviklet seg på området. Tidlig begynte bransjens deltagere å operere med på forhånd fastsatte avtaler, som eventuelt ble individuelt tilpasset hvert foreliggende tilfelle. Som Knoph beskriver det;

”Tidscertepartier sluttet visstnok alltid i henhold til en eller annen standardtype, hvis innhold på forhånd er fiksert”⁶¹.

⁵⁷ Jf. sjøl. § 282.

⁵⁸ Jf. Falkanger og Bull (2004) side 243. Med hensyn til bl.a. ansvarsbegrensninger, er imidlertid lovens ordning at sjølovens regler også her er avgjørende, jf. sjøl. § 282.

⁵⁹ Lov av 20.juli 1893 nr.1.

⁶⁰ Jf. Knoph (1931) side 264 utgjorde tidsbefraktning 33 % av norsk dampskipstonnasje i fast utenriksfart i årene 1906 – 1911, og hadde et sterkt oppsving til 66 % i 1918 som følge av første verdenskrig.

⁶¹ Se Knoph (1931) side 265.

I slutten av 1918 ble det nedsatt kommisjoner i de skandinaviske landene for å foreta en samkjørt, fullstendig revisjon av sjøfartslovene. En vesentlig del av kommisjonenes arbeid bestod av jobb med befraktningskapitlet⁶². Kommisjonens innstilling førte til vedtagelse av nye lover, for Norges del i februar 1938, med ikrafttreden 1.januar 1939. Den nye sjøloven inneholdt et helt nytt kapittel vedrørende tidsbefraktning, utarbeidet på grunnlag av datidens gjeldende kontraktsrett⁶³.

Foruten en liten endring i § 150, stod disse bestemmelsene urørt frem til gjennomføringen av den nye sjøloven i 1994. Materielt ble det imidlertid ikke foretatt noen store endringer under denne revisjonen, og de nye bestemmelsene var i stor grad en kodifisering av gjeldende nordisk og angloamerikansk praksis⁶⁴.

I dag reguleres avtaleforholdet mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter i sjølovens kapittel 14 IV. Bestemmelsene vedrørende tidsbefraktning er imidlertid deklarasjonelle, hvilket innebærer at det hersker full avtalefrihet med hensyn til ansvarsregulering mellom tidsbefraktningspartene. I praksis vil derfor sjølovens bestemmelser sjelden komme direkte til anvendelse ettersom standardcertepartier, da som nå, utstedes og anvendes. Disse inneholder ofte avvikende bestemmelser og henvisninger til engelsk rett. Det hender allikevel at sjølovens bestemmelser vil kunne influere som tolkningsfaktor, særskilt dersom certepartiet er taust på visse områder. I hvilke tilfeller sjølovens bestemmelser bevisst er fraveket i certepartiet, og derfor ikke skal benyttes til å supplere avtalen, kan det imidlertid være vanskelig å avgjøre⁶⁵. Ettersom sjølovens bestemmelser i stor grad beror på en kodifisering av den foreliggende kontraktsretten, byr den imidlertid ikke på de store overraskelsene.

2.4.2 Tidscertepartiet

Partene i et tidsbefraktningsforhold vil primært forsøke å regulere sine forpliktelser i kontrakten seg imellom. Ettersom tidsbefraktning som befraktningsform har eksistert svært lenge har også standarddokumentene som

⁶² Dette arbeidet ble avbrutt i 1924 for først å bli gjenopptatt i 1933. Som en kuriositet nevner Alten at dette innebar innsetting av delvis nye menn i kommisjonene i Danmark, Finland og Sverige "(h)vor de opprinnelige kommisjoner dels var (...) dødd bort", jf. Alten (1938) side 489.

⁶³ Jf. Alten (1938) side 512. De nye reglene om tidsbefraktning kom inn i sjøloven som §§ 137-150.

⁶⁴ Jf. NOU 1993:36 side 83.

⁶⁵ Se Michelet (1997) side 10.

benyttes i slik frakt, tidscertepartiene, hatt mulighet til å utvikle seg over tid⁶⁶. Dette har medført at bransjens deltagere har fått mulighet til å gjøre seg godt kjent med dokumentene og eventuelle konsekvenser av de forskjellige klausuleringene. Imidlertid har denne utviklingen med skrittvis endringer også medført at de eldste tidscertepartiene ikke alltid fremstår med et systematisk oppsett.

Mange forskjellige bransjedeltagere har medvirket som kontraktskonsipister ved utarbeidelsen av de forskjellige tidscertepartiene⁶⁷. Internasjonale interesseorganisasjoner⁶⁸ har medført at synspunkter fra flere rettstradisjoner har kommet til uttrykk ved utgivelsen av tidscertepartier i deres regi. Store aktører innen bransjen, for eksempel store oljeselskaper, har valgt å utarbeide og benytte egne tidscertepartier⁶⁹. Som et motstykke til disse har rederne i tankfart slått seg sammen⁷⁰ og utarbeidet sine tidscertepartier⁷¹. Hvilke av disse tidscertepartiene som benyttes i praksis vil bero på hvilken interesse som står sterkest i markedet, og dermed vil ha størst mulighet for å få aksept for de betingelsene som oppstilles i avtalen⁷².

Som nevnt baseres tidscertepartiene på standardformularer som ved behov tilpasses individuelt. Oftest skjer disse tilpasningene ved tilleggsklausuler. Det kan imidlertid ofte oppstå problemer i relasjon til disse tilføyelsene, da det kan vise seg i ettertid at de forrykker tidscertepartiets opprinnelige balanse⁷³. Dessuten er tidscertepartiene er så godt som alltid formulert på engelsk. Foruten de språklige misforståelsene dette vil kunne by på, vil det kunne oppstå uoverensstemmelser med hensyn til fortolkning av klausulene. Herunder vil det faktum at partene ofte vil være av forskjellige nasjonaliteter, og dermed representere forskjellige rettstradisjoner, spille inn. Lovvalg og jurisdiksjon fastsettes oftest på forhånd. Imidlertid vil dette kunne by på

⁶⁶ Blant de eldste og mest benyttede standard tidscertepartiene finner vi Baltice (vedtatt første gang av The Baltic and White Sea Conference i 1912 og 1921) og Produce (formulert av New York Produce Exchange).

⁶⁷ Se Michelet (1997) side 2-3.

⁶⁸ Se særlig The Baltic International Maritime Conference (BIMCO).

⁶⁹ Se f.eks. SHELLTIME (Shell) og STB-Time (Exxon).

⁷⁰ The Independent Tanker Owners' Organisation (INTERTANKO).

⁷¹ Bla. INTERTANKTIME.

⁷² I tankmarkedet er det derfor som oftest de store oljeselskapene som får gjennomslag på bekostning av rederinteressene.

⁷³ Jf. at "spesielle klausuler ofte går foran de generelle", se bl.a. Michelet (1997) side 10.

uforutsette konsekvenser da for eksempel engelsk rett baserer seg på andre tolkningsprinsipper enn norsk rett⁷⁴.

2.4.3 Preseptoriske lasteansvarsregler

Ved salg av et vareparti vil det være behov for å få fraktet varene fra selger til kjøper. Som ledd i denne stykkgodsbefordringen, vil det utstedes et transportdokument, ofte et konnossement⁷⁵. Grunnet konnossementsutstedelsen vil preseptoriske ansvarsregler få anvendelse på forholdet mellom tidsbefraktningsspartene og konnossementsinnehaveren⁷⁶.

Konnossementets historie går langt tilbake. Opprinnelig var dette et forholdsvis oversiktspreget dokument som kun gav betingelsene for den foreliggende transporten. Etter hvert utviklet det seg imidlertid til å bli et mer innviklet dokument som i stor grad fritok transportøren for ansvar. Etter mange års tautrekking mellom vareeierne⁷⁷ og rederorganisasjonene, lyktes det i 1921 CMI⁷⁸ å få gjennomslag for Konnossementskonvensjonen. Denne ble senere kjent som **Haag-reglene**⁷⁹. I Norge⁸⁰ ble konvensjonen dels innført som enkeltlov⁸¹, og dels gjennomført ved endring i sjøloven. Haag-konvensjonen inneholdt primært regulering av transportørens plikter i forbindelse med transportens gjennomføring, skipets sjø- og lastedyktighet, forpliktelser i forbindelse med utstedelse og omsetning av konnossement, ansvar for godset, transportørens ansvarsbegrensninger, reklamasjons- og foreldelsesregler, avsenderens erstatningsansvar overfor transportøren og bestemmelser om reglens beskyttelsespreseptivitet⁸².

Det viste seg imidlertid at konvensjonen hadde et betydelig forbedringspotensiale. I 1968 ble det derfor gjennomført en endringsprotokoll, Visby-protokollen. Den reviderte konvensjonen som fulgte deretter går under navnet **Haag-Visby reglene**. Denne ble inkorporert i den norske sjølovens

⁷⁴ Se nærmere om dette under kapittel 5.3.1.

⁷⁵ Se kapittel 3.2.1.

⁷⁶ Se om forholdet mellom konnossement og tidscerteparti i kapittel 3.2.4.

⁷⁷ I første omgang representert av USA som i 1893 fremmet the Harter Act, hvorunder transportørens ansvar ble satt til uaktsomhet, dog med unntak der skaden skyldtes uaktsomhet fra skipets besetning i forbindelse med navigering og behandling av skipet.

⁷⁸ Comité Maritime International.

⁷⁹ Da den i stor grad bygget på reglene fremmet av rederiorganisasjonene under en konferanse i Haag samme året.

⁸⁰ Og Skandinavia for øvrig.

⁸¹ Ved lov 4.februar 1938 nr.2 om gjennomføring av den internasjonale konvensjon om konnossementer av 24 august 1924.

⁸² Jf. Thomassen (2006) side 9.

kapittel 5⁸³ i 1973. Protokollen inneholdt primært regler om konnossementets opplysninger og omsetningsbeskyttelse, standardisering av erstatningskrav, ansvarsbegrensning og foreldelsesfrist.

For stykkgodsbefordringen representerte heller ikke Haag-Visby reglene et ideal, særlig i forhold til land utenfor de tradisjonelle sjøfartsnasjonene. Med dette i tankene ble **Hamburg-reglene** vedtatt på en diplomatisk konferanse i 1978⁸⁴. Konvensjonen er ikke ratifisert av Norge, men ved sjølovsrevisjonen i 1994 ble reglene om transportansvaret lagt så tett opp til Hamburg-reglene som mulig, uten å tilsidesette Haag-Visby reglene⁸⁵. Hamburg-reglene angår primært en regulering av transportørens og undertransportørens ansvar, standardisering av erstatningskrav, ansvarsbegrensninger, regulering av avsenderens erstatningsansvar, reklamasjon og foreldelsesfrister, rettsvirkninger av sjøfraktbrev, regulering av verneting og voldgift, og regulering av reglens beskyttelsespreseptivitet⁸⁶.

⁸³ Nå sjølovens kapittel 13.

⁸⁴ Jf. Falkanger og Bull (2004) side 240.

⁸⁵ Se Ot.prp. nr.55 (1993-1994) side 7-12.

⁸⁶ Jf. Thomassen (2006) side 10.

3 Ansvaret i primæromgangen

3.1 Introduksjon

Regresskreditor vil rette regresskrav mot regressdebitor der han utad har dekket en forpliktelse han mener han ikke hefter for etter partenes innbyrdes ansvarsforhold. Det som herunder skal behandles, er hvorfor regresskreditor i utgangspunktet har gjennomført en slik utbetaling. Svaret beror på at det ofte ikke er samsvar mellom ansvarsforholdet innad og utad. I mange situasjoner vil regresskreditor være pliktig å påta seg et ansvar overfor vedkommende som har lidt et tap. Dersom en slik plikt ikke foreligger, kan det tenkes at han stiller dårligere med hensyn til tilbakesøkingsskravet overfor regressdebitor. Det er derfor nødvendig å redegjøre for ansvarsforholdet i primæromgangen, da dette vil kunne påvirke utfallet i regressomgangen.

3.1.1 Ansvar i solidariskyldforhold

Etter norsk rett gjelder i utgangspunktet prinsippet om kontraktsfrihet vedrørende ansvarsgrunnlag overfor en kreditor. Hvilken som helst heftelsesform kan avtales. En slik avtale må i utgangspunktet inngås med kreditoren. Det vil som oftest ikke være tilstrekkelig at debitorene, med bindende virkning for kreditor, stifter en avtale om ansvarsgrunnlag seg imellom.

Der intet ansvarsgrunnlag er avtalt, og det er flere involverte debitorer, er det sikker rett at det gjelder et solidarisk ansvar⁸⁷ utad⁸⁸. For skadevoldere hvis ansvar bygger på deliktsansvar⁸⁹, følger dette direkte av skadeserstatningsloven § 5-3 nr.1⁹⁰. Videre synes det i dag å være sikkert sedvanegrunnlag for at det

⁸⁷ Ansvar in solidum.

⁸⁸ Se Bergsåker (2001) side 110 flg. Denne regelen baserer seg på sedvanerett, men har flere steder kommet til uttrykk i lovbestemmelser. Se f.eks. gbl. § 2 1.ledd.

⁸⁹ Ansvar utenfor kontrakt.

⁹⁰ Skl. § 5-3 nr.1 lyder; "Flere som plikter å betale erstatning for samme skade, svarer en for alle og alle for en. Det samme gjelder den som plikter å betale oppreisning for samme skade".

samme gjelder som rettslig utgangspunkt i tilfeller der to eller flere personer hefter for samme forpliktelse på kontraktsrettslig grunnlag⁹¹.

I tilfeller der flere debitorer utad er solidarisk ansvarlige, vil kreditor i primæromgangen kunne innkreve hele sitt krav hos én av dem. Kreditor kan ikke kumulere sine krav, men derimot fritt kunne velge hvilke av debitorene han vil rette sitt krav mot. Derfor anses solidaransvar som den sikreste heftelsesformen for kreditor⁹².

Det har vært diskutert hvorvidt kreditors valgrett vil måtte begrenses der den ene debitoren hefter på grunnlag av et deliktsansvar, og den andre på grunnlag av kontrakt⁹³. Tidligere har det vært hevdet at deliktsansvaret er av subsidiær art, slik at det som alminnelig regel bare kan gjøres gjeldende etter at et forfalt krav er forsøkt inndrevet fra den andre skadevolder som hefter på kontraktsgrunnlag. Høyesterett fastslo imidlertid i 2005⁹⁴ at det gjelder en regel om solidaransvar også i slike situasjoner. Hensynet til kreditors valgrett ble derfor av Høyesterett tillagt den samme vekten i denne relasjonen, som i situasjoner med to kontraktsdebitorer, eller to deliktsdebitorer⁹⁵.

Som et resultat av kreditors valgrett vil debitorene kunne frigjøres fra sin forpliktelse overfor kreditor uten selv å oppfylle, i og med at alle skyldnernes ansvar reduseres i tilsvarende grad som kreditor får dekning hos én av dem⁹⁶. Ved solidaransvar blir det derfor kreditor som i primæromgangen avgjør plasseringen av den økonomiske byrde.

Der det foreligger et solidar skyldforhold, vil det alltid være sin egen forpliktelse den betalende har innfridd⁹⁷. I forhold til regress blir spørsmålet

⁹¹ Se f.eks. Hagstrøm (2003) side 104, Krüger (1984) side 83 flg. Dette har blitt bekreftet i rettspraksis, senest i Rt 2005 side 870 (Megler-dommen). Se kapittel 4.2. Askeland er imidlertid skeptisk til en unyansert henvisning til solidaransvaret som alminnelig regel i kontraktsforhold, se særlig Askeland (2005) side 6-9, og mener derfor Megler-dommens prejudikatsverdi er begrenset. Se også Ulfbeck (2000) side 95 som antar at man i nordisk teori ikke opererer med noen alminnelig regel om solidarheftelse i kontraktsforhold.

⁹² Særskilt i relasjon til deliktuet solidaransvar, anses valgretten som et instrument som fremmer reparasjonshensynet.

⁹³ Se Smith (1961) side 349, Lilleholt (2002) side 543 flg. Situasjonen er særlig aktuell i forhold til personskadekrav i tidsbefragningsforholdene. Se nærmere om dette kapittel 3.3.

⁹⁴ Jf. Rt 2005 side 870 (Megler-dommen). Se nærmere om dommen under kapittel 4.2.3.

⁹⁵ Jf. Rosén (2005) side 115.

⁹⁶ Se Evju (1970) side 95.

⁹⁷ Jf. Hagstrøm (2003) side 691.

om den innfrieende kan kreve av sine medansvarlige at de skal stille ham helt eller delvis som om han ikke hadde oppfylt⁹⁸.

3.1.2 Ansvar utenfor solidarskyldforhold

Regressforpliktelser vil også kunne forekomme utenfor solidarskyldforhold. Generelt vil det kunne argumenteres for at regress bør anerkjennes der regresskreditor har foretatt en utbetaling som åpenbart var i regressdebitors interesse. For eksempel vil den som frivillig betaler den annens gjeld på oppfordring fra skyldneren, uten i utgangspunktet å være forpliktet til å foreta utbetalingen⁹⁹, ha et regresskrav mot regressdebitor. Tilsvarende vil gjelde der regresskreditor har foretatt utbetalingen på eget initiativ, såfremt vilkårene for negotiorum gestio¹⁰⁰ foreligger. Også den som har foretatt en utbetaling uten medvirkning eller oppfordring fra regressdebitor¹⁰¹, bør ha regress med mindre regressdebitor oppfattet utbetalingen som en gave. Det bør imidlertid forutsettes at utbetalingen ble gjennomført med aktverdig begrunnelse¹⁰². Forligger slik grunn ikke, kan det være mer tvilsomt om yteren har regress. At betaleren for eksempel hadde interesse av å erverve et krav på regressdebitor bør derfor ikke anerkjennes i så forstand¹⁰³.

Det er først og fremst ved tilfeller av solidaransvar utad at regresspørmålene blir aktuelle. Forholdet utad vil da alltid dekke over et avvikende innbyrdes forhold.

⁹⁸ I solidarskyldforhold skiller en mellom ensidig og gjensidig regress, jf. Askeland (2006) side 16 flg. Ensidig regress kjennetegnes ved at en tredjemann dekker skadelidtes tap, for så å kreve hele sin betaling tilbake fra den egentlig ansvarlige. Tredjemann er her ikke erstatningsansvarlig for kravet, men hefter på annet grunnlag (for eksempel kontrakt med skadevolder eller skadelidte). Ved gjensidig regress er det imidlertid én av flere erstatningsansvarlige som betaler den skadelidtes tap, for så å kreve regress fra den andre erstatningsansvarlige for den andel av tapet denne burde bære etter alminnelige erstatningsrettslige regler. Her vil det bli regress uansett hvilke av partene som i første omgang foretar utbetalingen. Det forekommer imidlertid også tilfeller av ensidig regress ved aksessorisk solidaransvar, se Askeland (2006) side 283 flg. Ensidig og gjensidig regress går ofte under betegnelsene full regress og solidarregress.

⁹⁹ Intervensjonsbetaler.

¹⁰⁰ Uanmodet forretningsførsel. Knytter seg til situasjoner der regresskreditor (gestor) av eget tiltak, og uten å være forpliktet til det har pådratt seg utgifter i regressdebitors (dominus') interesse. Et klassisk eksempel er der en person bryter seg inn i naboens hus for å slukke en brann.

¹⁰¹ *Condictio indebiti*. Jf Rt 2001 side 1580; "Ein tradisjonell *condictio indebiti*situasjon ligg føre der ein betalar har lagt til grunn ei betalingsplikt, men ha teke feil av eksistens eller omfang av denne". *Condictio indebiti* kan imidlertid også foreligge ved misbruk av fullmakt, jf Hagstrøm (2003) side 680.

¹⁰² Jf. Rt 1997 side 1029.

¹⁰³ Se Hagstrøm (2003) side 700 flg.

3.2 Lasteskadekrav

Avhandlingen konsentrerer seg om tidscertepartier som inngås med det formål å frakte varer¹⁰⁴. Tidvis vil tidsbefrakter ønske å få egne varer transportert, men oftest er tidsbefrakters motiv å benytte skipet til å transportere andres gods. I relasjon til tidscertepartiet, er det derfor viktig at dette åpner for at tidsbefrakter vil kunne inngå transportavtaler med tredjemenn. For tidsbortfrakter innebærer dette at tidsbefrakter vil kunne involvere ham også i forbindelse med forpliktelsene overfor vareeieren. Vareeier vil nemlig forlange at et transportdokument utstedes, hvilket medfører at der et skip seiler på tidscerteparti vil det ofte foreligge to fraktavtaler; én mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter, og én mellom transportør og vareeier - transportdokumentet. Imidlertid vil ansvarsreguleringen i disse to fraktavtalene vil ikke nødvendigvis være sammenfallende.

3.2.1 Transportdokumentene

Ved stykkgodstransport til sjøs benyttes vanligvis enten konnossementer, fraktbrev eller andre beslektede transportdokumenter. Det er imidlertid ikke et vilkår at disse utstedes for at det skal foreligge en avtale om stykkgodstransport. Et særlig praktisk alternativ i nyere tid er at informasjonen utveksles elektronisk, og at det derfor ikke utstedes noe skriftlig transportdokument overhodet¹⁰⁵. Likhetstrekket ved disse er at alle tilkjennegir forskjellige forpliktelser transportøren har påtatt seg overfor transportkunden, hvilket kan være den som har inngått transportavtalen¹⁰⁶, den som leverer godset for transport¹⁰⁷ eller den som mottar godset etter transporten¹⁰⁸. Alle transportdokumentene har som oppgave å fungere som bevis på den underliggende transportavtalen. Vanligvis vil dokumentet inneholde transportørens erkjennelse av at varen er mottatt til befording, en beskrivelse av varen¹⁰⁹ og dens synlige tilstand ved mottagelse. Ofte vil også tidspunkt for

¹⁰⁴ Et tidscerteparti vil imidlertid også kunne inngås med tanke på passasjerfrakt, hotellvirksomhet etc.

¹⁰⁵ Jf. Wilhelmsen (2006) side 32.

¹⁰⁶ Senderen, jf. sjøl. § 251.

¹⁰⁷ Avlasteren, jf. sjøl. § 251. Avlaster er ikke nødvendigvis part i fraktavtalen, men sjøloven etablerer uansett et kontraktslignende forhold i og med at avlaster kan forlange å få utstedt et konnossement til seg jf. sjøl. § 382 1.ledd 1.pkt. Videre har avlaster et ansvar overfor bortfrakter, jf. sjøl. §§ 294, 301 og 338. Se Falkanger og Bull (2004) side 218.

¹⁰⁸ Mottageren. Jf. Gorton (2003) side 43.

¹⁰⁹ Varens art, mengde og tilstand.

avsendelse, transportstrekningen, vilkårene for transporten og vilkår for utlevering av varen fremgå av dokumentet.

De forskjellige transportdokumentenes rettslige egenskaper er ikke nødvendigvis sammenfallende¹¹⁰. Der **konnossement**¹¹¹ utstedes vil dette både fungere som bevis på at transportøren har mottatt en viss mengde last i en viss tilstand¹¹², på at fraktavtale er inngått¹¹³ og ha en kjøpsrettslig funksjon ettersom det fungerer som et varerepresentativ¹¹⁴. Et elektronisk konnossement vil i utgangspunktet inneha de samme egenskapene som et papirkonnossement¹¹⁵.

Et **sjøfraktbrev**¹¹⁶ vil til sammenligning ikke inneha den samme legitimitetsvirkningen med hensyn til utleveringen av godset, men fungere primært som en kvittering for den mottatte lasten og for at det er inngått en transportavtale. Dessuten angir det positivt en mottager, som transportøren er forpliktet å utlevere godset til¹¹⁷.

Med hensyn til de preseptoriske transportansvarsreglene i sjøloven kapittel 13, får disse anvendelse på alle avtaler om sjøtransport i norsk og internordisk fart¹¹⁸. Det er derfor ikke avgjørende at dokumentet tilfredsstillende alle kravene

¹¹⁰ Se om dette Selvig (1975) side 2 flg.

¹¹¹ Sjølovens bestemmelser om konnossementer fremgår av §§ 292 flg. Konnossementet forekommer i en rekke forskjellige former. Hva slags konnossement som utstedes vil bero på transportsekvensen (gjennomgangskonnossement, kombinert transportdokument) og leveringen av godset til skipet (mottaks- og ombordkonnossement).

¹¹² Kvitteringsfunksjonen, se sjøl. § 300.

¹¹³ Jf. sjøl. § 292 1.ledd nr.1. Konnossementet utgjør med andre ord ikke nødvendigvis selve transportavtalen, men er et bevis på avtalens vilkår og betingelser. Se Gaskell (2000) som uttaler på side 41; "It has been recognised that although the bill of lading may be used as evidence of the terms of the contract of carriage, it cannot usually be considered as *the* contract". Imidlertid har det også blitt formulert slik at konnossementet utgjør selve transportavtalen, hvilket innebærer at vedkommende som skal gjennomføre transporten av varene vil ha et ansvar for å få disse fraktet trygt frem uten at de blir beskadiget eller går tapt. Dette ansvaret kalles transportansvaret.

¹¹⁴ Varene skal kun utleveres til vedkommende som har konnossementet i hende, jf. sjøl. § 302 jf. § 304. Å være i besittelse av konnossementet, medfører derfor i praksis nærmest det samme som å være i besittelse av godset. Utleverer transportøren varene til en annen enn konnossementsinnehaver, vil han bli stilt til ansvar.

¹¹⁵ Se Natvig (2002) kapittel 6 flg. og Grönfors (1991).

¹¹⁶ Se nærmere om sjøfraktbrev i Utgaard (1996) og Falkanger og Bull (2004) side 298 flg.

¹¹⁷ Jf. sjøl. §§ 308 og 309.

¹¹⁸ Jf. sjøl. § 252, jf. § 254. At de preseptoriske lastansvarsreglene gis anvendelse på en såpass vid definisjon av avtaler om sjøtransport, er imidlertid en særskilt norsk og internordisk ordning.

som stilles spesifikt til konnossement eller sjøfraktbrev¹¹⁹. Dette er i tråd med reguleringen i Hamburg-reglene¹²⁰. Derimot henviser Haag-Visby reglene til begrepet transportavtale i en langt snevrere betydning, og angår kun transport under konnossement¹²¹. Som en konsekvens vil en reguleringen i tidscertepartiene med henvisning til Haag-Visby medføre at ansvar for sjøfraktbrev faller utenfor¹²², og dermed frigjør transportøren for ansvar sammenlignet med dersom det hadde blitt utstedt et konnossement. Dette hindrer imidlertid ikke partene i å avtale at transportansvarsregler skal inkorporeres spesifikt også i sjøfraktbrev. Tidsbefraktningsspartene vil dessuten kunne likestille de to dokumentene i tidscertepartiens ansvarsregulering¹²³.

Ettersom deler av den internasjonale reguleringen kun omhandler konnossementsutstedelse¹²⁴, noe som gjenspeiles i en del tidscertepartier, vil det primært bli henvist til konnossementer i den videre fremstillingen. Grunnet avgrensning mot deler av transportøransvaret vil imidlertid ikke alle konsekvensene av konnossementsutstedelsen bli behandlet.

3.2.2 Transportansvaret

Til forskjell fra mange andre formuerettslige avtaler innebærer transportavtalen ikke bare én helhetlig prestasjon, men en rekke forskjellige forpliktelser¹²⁵. Sammenhengen mellom de forpliktelser transportøren påtar seg ved transportløftet, og det ansvaret som knytter seg til disse, har av Grönfors blitt illustrert slik;

¹¹⁹ Se om de spesifikke reglene som gjelder for konnossementer og sjøfraktbrev henholdsvis sjøl. §§ 292-307 og §§ 308-309.

¹²⁰ Jf. Hamburg-reglene artikkel 1.

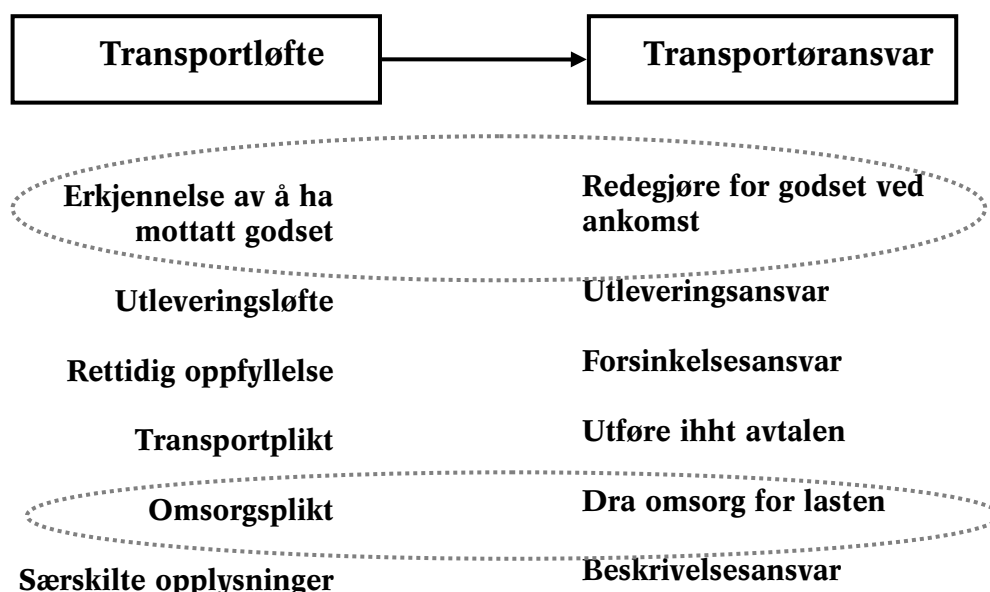
¹²¹ Se NOU 1993:36 side 19-20 jf. Haag-Visby reglene artikkel I (b).

¹²² Ikke ved innenriks- og internordisk transport jf. sjøl. § 252, hvor bestemmelsene i sjøl. kap 13 uansett er preseptoriske.

¹²³ Se f.eks Bimchemtime kl.48 som omfatter også "waybills" (fraktbrev). Haag-Visby reglene vil også kunne inkorporeres i tidscertepartiet. Se om dette under kapittel 5.3.3.1.

¹²⁴ Se Haag-Visby reglene artikkel I (b).

¹²⁵ Se bl.a. Gorton (2003) side 83 flg. og Grönfors (1977) side 62 flg.



Primært vil det i den videre behandlingen av regresspørsmålene¹²⁶ tas utgangspunkt i ansvar som oppstår der lasten under transport blir fysisk skadet eller går tapt mens den er i transportørens varetekt¹²⁷. Dette vil i det videre bli omtalt under betegnelsen ”transportansvaret”. De særskilte bevis- og utleveringsreglene som knytter seg til konnossementsutstedelsen vil derfor ikke bli nærmere behandlet.

Hovedregelen om transportørens ansvar for lasteskader følger av sjøloven § 275. Transportøren blir ansvarlig for skade forårsaket av uaktsomhet¹²⁸ utvist av ham selv eller noen av hans hjelpere¹²⁹, med mindre han klarer å bevise at han har opptrådt forsvarlig. En slik culpanorm med omvendt bevisbyrde

¹²⁶ Se kapittel 5.

¹²⁷ Se sjøl. § 262 om transportørens plikt til å ivareta lasteeierens interesser og sjøl. § 274 hvoretter transportøren er ”ansvarlig for godset mens det er i dennes varetekt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen”.

¹²⁸ Det er her en vanlig culpanorm som legges til grunn. Denne baseres på en norm for aktsomhet målt ut fra hvorledes en normalt fornuftig transportør, med tilsvarende last på tilsvarende reise, ville ha opptrådt. Se Moshuus (1992) side 6.

¹²⁹ Hvem transportøren svarer for fremgår ikke av sjøl. § 275. Imidlertid fremgår det av sjøl. § 276 og § 151 at skipets fører, mannskap, los og andre som utfører arbeid i skipets tjeneste er hjelpere som transportøren svarer for. Dette er imidlertid en vag grense, som kan avvike for eksempel under angloamerikansk rett. Sjøl. § 151 regulerer i utgangspunktet ikke hvem transportøren svarer for, men har allikevel blitt antatt å gi en viss veiledning i dette spørsmålet.

innebærer en presumsjon for uaktsom oppførsel, med mindre det motsatte kan bevises¹³⁰.

Uaktsom oppførsel utvist av transportørens underordnede regnes som hans egne¹³¹. Dette uttrykkes gjerne ved at transportøren har et prinsipalansvar¹³². For at prinsipalansvaret skal inntre må vedkommende hjelper ha utvist skyld, og feilen blitt gjennomført i tjenesten. For transportansvaret er det ikke så viktig å konstatere hvilken hjelper som utløste feilen. Imidlertid vil dette kunne ha stor betydning ved en eventuell senere regressomgang, da det vil kunne avgjøre hvem som skal bære det endelige tapet.

Visse forhold vil allikevel gjøre transportøren ansvarsfri. Disse unntakene fra transportansvaret fremgår av sjøloven § 276¹³³, og omfatter nautiske feil¹³⁴ og brann¹³⁵. Disse ansvarsunntakene inkluderer imidlertid ikke transportørens egenfeil, og tilsvarende feil begått av hans nærmeste medarbeidere¹³⁶. Videre vil han ikke kunne påberope seg ansvarsunntakene dersom skadeårsakene fulgte som en konsekvens av usjødyktighet¹³⁷.

Ved transportansvar erstattes den positive oppfyllelsesinteresse¹³⁸. Imidlertid vil sjølovens ansvarsbegrensingsregler få anvendelse¹³⁹.

3.2.3 Ansvarssubjektet

3.2.3.1 Sjølovens system

I sjøloven § 251 er senderens medkontrahent definert som transportør. Herunder defineres transportøren som vedkommende som inngår avtalen om stykkgodstransport med senderen av godset. I forhold til tidsbefraktning-

¹³⁰ Hvilket innebærer en ansvarsform som ligger et sted mellom ordinært culpaansvar og objektivt ansvar, jf Falkanger og Bull (2004) side 243.

¹³¹ Jf. sjøl. § 275.

¹³² Eller husbondansvar. Se om dette Selvig (1968).

¹³³ Jf. sjøl. § 276 1.ledd.

¹³⁴ Dvs "feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet" begått av noen transportøren i utgangspunktet hefter for.

¹³⁵ Dersom denne er forårsaket av noen transportøren hefter for.

¹³⁶ Se Falkanger og Bull (2004) side 249. Der transportøren er reder, vil feil begått av øvrige høye rederifunksjonærer ikke omfattes av ansvarsunntakene.

¹³⁷ Jf. sjøl. § 276 2.ledd. Usjødyktighets begrepet henviser her både til opprinnelig usjødyktighet og usjødyktighet oppstått under reisen grunnet manglende tilsyn med å påse dette underveis. Bevisbyrden for at tilstrekkelig omhu er utvist påligger transportøren. Jf. Falkanger og Bull (2004) side 252 flg.

¹³⁸ Dvs. det tapet som løftemottager lider ved at løftet ikke oppfylles etter sitt innhold. Erstatningen vil derfor stille skadelidte som om løftet var blitt oppfylt.

¹³⁹ Jf. sjøl. §§ 279, 280 og 281.

partene vil dette være tidsbefrakter, da det er han som har den kommersielle ledelsen og disponerer skipets transportkapasitet. En slik avtale om stykkgodstransport vil ofte kunne foreligge før utstedelsen av selve transportdokumentet, i form av en forutgående booking-note, muntlig avtale om transport eller et certeparti. Ofte vil det også være tidsbefrakter som utsteder konnossement¹⁴⁰. Det vil derfor primært være tidsbefrakteren som utgjør transportøren, også betegnet den **kontraherende transportør**. Som transportør vil tidsbefrakteren hefte overfor lasteeieren etter reglene i kapittel 13.

Den kontraherende transportøren vil som nevnt ikke alltid utføre hele transporten selv, da transportavtalen vil kunne åpne for bruk av undertransportører. Dette vil typisk være tilfellet dersom den kontraherende transportør er et linjerederi som benytter innbefraktet tonnasje. I slike situasjoner vil de faktiske forhold redegjøre for hvem som er den **utførende transportør**. Som utførende transportør vil tidsbortfrakter kunne ilegges ansvar for den delen av transporten han selv utfører, etter de samme reglene som gjelder for transportøren¹⁴¹. At hele eller deler av transporten utføres av en undertransportør, medfører imidlertid ikke at den kontraherende transportøren fritas for ansvar. Han vil forbli ansvarlig etter reglene i sjøloven kapittel 13 selv der skaden har oppstått mens godset var i undertransportørens varetekt¹⁴². For å unngå ansvar må den kontraherende transportøren bevise at verken undertransportøren eller hans folk har forvoldt skaden ved uaktsomhet¹⁴³. Uten en slik bestemmelse om forpliktelse overfor lasteeier, ville jo undertransportøren kunne gjøre som han ville med lasten så lenge han hadde denne om bord. Samlet innebærer dette at vareeier for en stor del av lasteskadene vil kunne velge om vedkommende vil rette sitt krav mot transportøren eller undertransportøren, da disse hefter solidarisk¹⁴⁴. Der

¹⁴⁰ Dette vil ofte være tilfellet i linjefart, hvor det ofte er linjen som utsteder konnossement og dermed avgir transportløftet både forut gjennomføringen av transporten, og ved varemottagelse/ombordlasting.

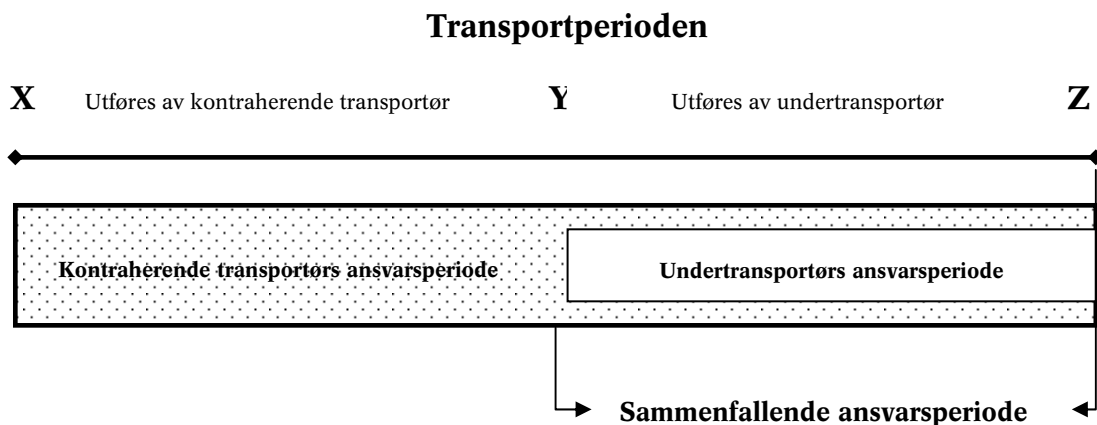
¹⁴¹ Jf. sjøl. § 286.

¹⁴² Jf. sjøl. § 285 1.ledd som lyder ”Utføres transporten helt eller delvis av en undertransportør, forblir transportøren ansvarlig etter reglene i dette kapittelet som om transportøren selv hadde utført hele transporten”. Bestemmelsen kan ikke fravikes ved avtale, jf. sjøl. § 254. Imidlertid vil transportøren kunne forbeholde seg ansvarsfrihet i visse situasjoner jf. sjøl. § 285 2.ledd.

¹⁴³ Jf. Falkanger og Bull (2004) side 309.

¹⁴⁴ Jf. sjøl. § 287. I praksis vil vareeier i linjeforhold ofte rette sitt krav mot linjen, mens i trampfart vil kravet svært ofte rettes mot skipets eier, tidsbortfrakteren.

tidsbefrakter utfører en del av transporten selv¹⁴⁵, og deretter overlater den resterende transporten til en undertransportør¹⁴⁶, vil dette kunne illustreres slik;



Denne ansvarskonstellasjonen, med tidsbefrakter som kontraherende og tidsbortfrakter som utførende transportør, er imidlertid ikke konsekvent. Av sjøloven § 296 tredje ledd fremgår at konnossementet skal være underskrevet av transportøren, eller noen på hans vegne. I tidsbefraktningforhold vil konnossementet ofte være utstedt og underskrevet av, eller på vegne av¹⁴⁷, tidsbortfrakter. Dette medfører at en vil kunne stå ovenfor situasjoner der **både tidsbortfrakter og tidsbefrakter defineres som kontraherende transportører**¹⁴⁸.

Ofte vil det være skipsføreren på det skipet som utfører transporten som undertegner konnossementet som utstedes¹⁴⁹. Slikt konnossement kalles et **skipsførererkonnossement**¹⁵⁰. Tidligere var det et omtvistet tema hvem som ble bundet av denne underskriften, idet skipsførerenes stillingsfullmakt gav skipsføreren fullmakt til å binde både transportøren¹⁵¹ og

¹⁴⁵ Perioden X-Y.

¹⁴⁶ Perioden Y-Z.

¹⁴⁷ For eksempel av skipsføreren, eller tidsbefrakteres agenter på vegne av "the Master" e.l.

¹⁴⁸ Selv der det er tidsbefrakter som utsteder konnossement til lasteeieren, slik at det overhode ikke foreligger noe skriftlig kontraktsforhold mellom tidsbortfrakter (den utførende transportør) og vareeieren, vil det kunne anses å foreligge et avtaleforhold mellom lasteeier og tidsbortfrakteren i kraft av den faktiske transportutførelsen.

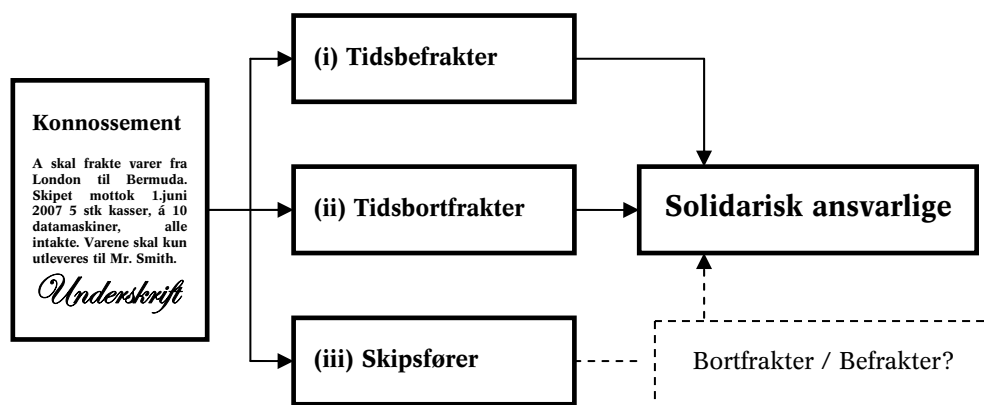
¹⁴⁹ Skipsføreren vil jf. sjøl. § 137 ha stillingsfullmakt til å underskrive konnossementer.

¹⁵⁰ Jf. sjøl. § 295.

¹⁵¹ Tidsbefrakter.

undertransportøren¹⁵². Særlig i norsk rett fant man tidligere, med basis i rettspraksis¹⁵³, at tidsbefrakters ansvar ble ansett bortfalt idet vareeieren hadde etablert et selvstendig kontraktsforhold med tidsbortfrakter. I dag har man i nordisk rett¹⁵⁴ gått langt i å lovfeste at det vareeierens medkontrahent, tidsbefrakteren, som ansees bundet av konnossementet¹⁵⁵. Forarbeidene til sjøl. § 295 synes imidlertid å åpne for at både tidsbefrakter og reder vil kunne bli bundet under selve konnossementet¹⁵⁶, hvilket i ytterligere grad nødvendiggjør en intern regulering av ansvarsforholdet mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter.

Med utgangspunkt i de ovenfor beskrevne ansvarsgrunnlag, kan det oppstilles tre typetilfeller¹⁵⁷ som kan illustreres slik;



(i) Tidsbefrakter. Der konnossementet er underskrevet av tidsbefrakteren, vil tidsbefrakteren være ansvarlig som kontraherende transportør¹⁵⁸. Samtidig vil tidsbortfrakter være ansvarlig som utførende transportør¹⁵⁹. Sammen vil de

¹⁵² Tidsbortfrakter.

¹⁵³ Se bl.a. ND 1903 side 331 (Gerdt Meyer/Anna), ND 1955 side 81 (Lysaker) og ND 1960 side 349 (Lulu).

¹⁵⁴ Under angloamerikansk rett vil en derimot undersøke hvem som har utstedt konnossementet, undertegnet det og dermed hvem som er bundet. Problemer vil imidlertid kunne oppstå i forbindelse med klausulering av konnossementet.

¹⁵⁵ Jf. sjøl. § 295 vil konnossement undertegnet av skipsføreren på det skipet som utfører transporten "anses å være undertegnet på transportørens vegne".

¹⁵⁶ Jf. NOU 1993:36 side 46 og Michelet (1997) side 364 flg.

¹⁵⁷ Jf. Falkanger og Bull (2004) side 396.

¹⁵⁸ Jf. sjøl. § 285 1.ledd,

¹⁵⁹ Jf. sjøl. § 383 (første ledd der tidsbefrakter også er vareeier, og andre ledd der vareeier ikke er tidsbefrakter), jf § 286 der vareeier ikke er tidsbefrakter.

være solidariske ansvarlige dersom skaden oppstår mens godset er i undertransportørens varetekt¹⁶⁰.

(ii) Tidsbortfrakter. Dersom konnossementet underskrives av tidsbortfrakter, vil tidsbortfrakter være ansvarlig som kontraherende transportør. Det samme vil tidsbefrakter være grunnet den forutgående avtalen om stykkgodstransporten. Også her vil de være solidarisk ansvarlige.

(iii) Skipsfører. Hvis konnossementet underskrives av skipsføreren, uten at det klargjøres på hvis vegne, vil det tradisjonelle svar være at skipsføreren binder sin arbeidsgiver, tidsbortfrakter. Imidlertid vil det, som ovenfor nevnt, nå være slik at skipsføreren også kan binde den som er eierens medkontrahent, tidsbefrakteren.

En ser derfor at både tidsbortfrakter og tidsbefrakter vil kunne bli ansvarlige overfor lasteeieren. Og ettersom tidsbefraktningspartene vil kunne ilegges ansvar parallelt, vil de i stor utstrekning være solidarisk ansvarlige overfor tredjemann for den oppståtte lasteskaden.

3.2.3.2 Identifikasjon av ansvarssubjektet i fraktavtalen

Det forekommer at konnossementet inneholder klausuler som fastslår at det bare er den ene av partene i tidscertepartiet som skal anses som konnossementsinnehaverens medkontrahent.

Der det er rederen som blir identifisert som ansvarssubjekt, følger dette ofte av en forutgående klausul i tidscertepartiet. Her vil det kunne fastsettes at konnossementet skal inneholde enten en "Demise-klausul" eller en "Identity of Carrier-klausul". Sistnevnte bestemmelse har ved flere anledninger vært gjenstand for rettslig prøvelse¹⁶¹. Bestemmelsen vil imidlertid kunne bli kjent ugyldig¹⁶², ettersom den kan komme i strid med sjøloven § 285.

Tidsbefrakter vil også kunne bli utnevnt som ansvarssubjekt som følge av klausuler i konnossementet. Dette vil som nevnt også være resultatet etter sjølovens regulering¹⁶³. For tidsbortfrakter som undertransportør, spør det imidlertid om reguleringen har særskilt betydning. Etter sjøloven¹⁶⁴ vil tidsbortfrakter trolig uansett være ansvarlig for den del av transporten han

¹⁶⁰ Jf. sjøl. § 287.

¹⁶¹ Jf. ND 1960 side 349 ("Lulu"), ND 1955 side 81 ("Lysaker"). Jf. Michelet (1997) side 377.

¹⁶² Jf. Falkanger og Bull (2004) side 312.

¹⁶³ Jf. sjøl. § 285 1.ledd.

¹⁶⁴ Jf. sjøl. § 286.

faktisk utfører, selv om han ikke står i direkte kontraktsforhold med konnossementsinnehaveren.

3.2.4 Forholdet mellom konnossement og tidscerteparti

Som tidligere nevnt har lovgiver funnet partene i tidsbefraktningforhold så jevnbyrdige at det ikke har blitt ansett nødvendig å gi tvingende lovbestemmelser for beskyttelse av den ene av dem. I utgangspunktet hersker det derfor full avtalefrihet hva angår utgifts- og ansvarsfordelingen under tidscertepartiet. Dette har medført at tidsbortfrakter i certepartiene i stor grad ofte har fraskrevet seg ansvaret for skade på eller tap av godset¹⁶⁵. Når det gjelder transport av gods under konnossement, har imidlertid lovgiver funnet vareinteressene mer beskyttelsesverdige og gitt dem beskyttelse i form av de preseptoriske ansvarsreglene som fremgår av sjølovens kapittel 13¹⁶⁶. Disse reglene angår i utgangspunktet kun avtaler om stykkgodstransport¹⁶⁷, og omfatter derfor ikke avtaler om hel- eller delbefraktning av skip¹⁶⁸. Bestemmelsene i kapittel 13 vil, som beskrevet ovenfor, likevel kunne få betydning for tidsbefraktningpartene i situasjoner der det utstedes et konnossement til en tredjeperson ved transport av varer under tidscertepartiet. Terminologien i sjøloven på dette området følger langt på vei begrepsbruken i linjefart¹⁶⁹. Her vil konnossementet ofte utstedes direkte til tredjemann.

Tidsbortfrakter vil imidlertid også ha en plikt til å utstede konnossement der det er tidsbefrakter som er avlaster¹⁷⁰. Dette konnossementet vil ofte være et enklere dokument enn det som utstedes i linjefart. Slike konnossementer kalles trampkonnossementer¹⁷¹, og vil sjelden inneholde vilkårene for selve transportgjennomføringen. Dette kommer av at ansvarsforholdet mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter allerede vil være regulert i tidscertepartiet, og sjølovens kapittel 13 gjelder som nevnt ikke for dette avtaleforholdet¹⁷². Trampkonnossementet vil derfor primært fungere som en kvittering for lasten som har blitt levert til skipet, og vil få sitt vesentligste innhold ved en

¹⁶⁵ Se f.eks. Baltimore kl.9 4.pkt, og kl.13 1.ledd.

¹⁶⁶ Se kapittel 2.4.3

¹⁶⁷ Jf. sjøl. § 252.

¹⁶⁸ Jf. sjøl. § 253 1.pkt.

¹⁶⁹ Jf. NOU 1993:36 side 19.

¹⁷⁰ Jf. sjøl. § 382 1.ledd 1.pkt og certepartipraksis.

¹⁷¹ Jf. sjøl. § 325.

¹⁷² Jf. sjøl. § 253.

henvisning til tidscertepartiet¹⁷³. Men idet dette konnossementet overdras til en tredjemann, eller dersom det utstedes til en avlaster som ikke er tidsbefrakter, vil det få den samme rettslige karakter som ved konnossementsutstedelse som beskrevet ovenfor¹⁷⁴. Reglene i kapittel 13 kommer dermed til anvendelse på forholdet mellom konnossementsinnehaveren og tidsbefraktningspartene.

Grunnet at tidsbefrakter og tidsbortfrakter¹⁷⁵ ofte vil være solidarisk ansvarlige, vil konnossementsinnehaveren nødvendigvis søke tapet dekket hos den parten det er mest sannsynlig vil betale. Ofte vil dette være tidsbortfrakter ettersom skipet i skadeøyeblikket, og i tilstrekkelig tid etter skadeøyeblikket, ofte vil befinne seg i konnossementsinnehaverens jurisdiksjon. Her vil rettslige skritt kunne tas mot skipet¹⁷⁶, slik at tidsbortfrakter må stille sikkerhet og senere gjøre opp kravet.

Som en konsekvens av ovennevnte får en to separate sett med ansvarsregler. Det ene regulerer forholdet mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter. Det andre regulerer forholdet mellom transportør og vareeieren. Sistnevnte gir vareeieren bedre beskyttelse enn dersom tidscertepartiets ansvarsregler hadde blitt lagt til grunn¹⁷⁷. Dersom en lar vareeieren gjøre konnossements ansvarsregler gjeldende overfor den utførende transportøren, tidsbortfrakter, blir spørsmålet hvorvidt tidsbortfrakter vil kunne velte dette ansvaret over på den kontraherende transportøren, tidsbefrakter. Nettopp her oppstår spørsmålet om partenes regressadgang¹⁷⁸.

Det bemerkes imidlertid at også tidsbefrakter kan holdes ansvarlig i primæromgangen, for deretter å søke regress av tidsbortfrakter. Dette vil særskilt kunne bero på situasjoner der lasteskadene forårsakes av kontraktsbrudd fra tidsbortfrakters side med hensyn til skipets tilstand¹⁷⁹ og vedlikehold¹⁸⁰. Videre vil nødvendigvis regress kunne tenkes på selvstendig

¹⁷³ Om henvisning fra konnossement til certeparti, se Falkanger (1967).

¹⁷⁴ Se kapittel 3.2.3.1.

¹⁷⁵ Som henholdsvis transportør og undertransportør.

¹⁷⁶ F.eks. trusler om arrest.

¹⁷⁷ Slik situasjonen ville vært dersom et trampkonnossement ble overdratt til en tredjemann uten at bestemmelsene i sjølovens kapittel 13 kom til anvendelse.

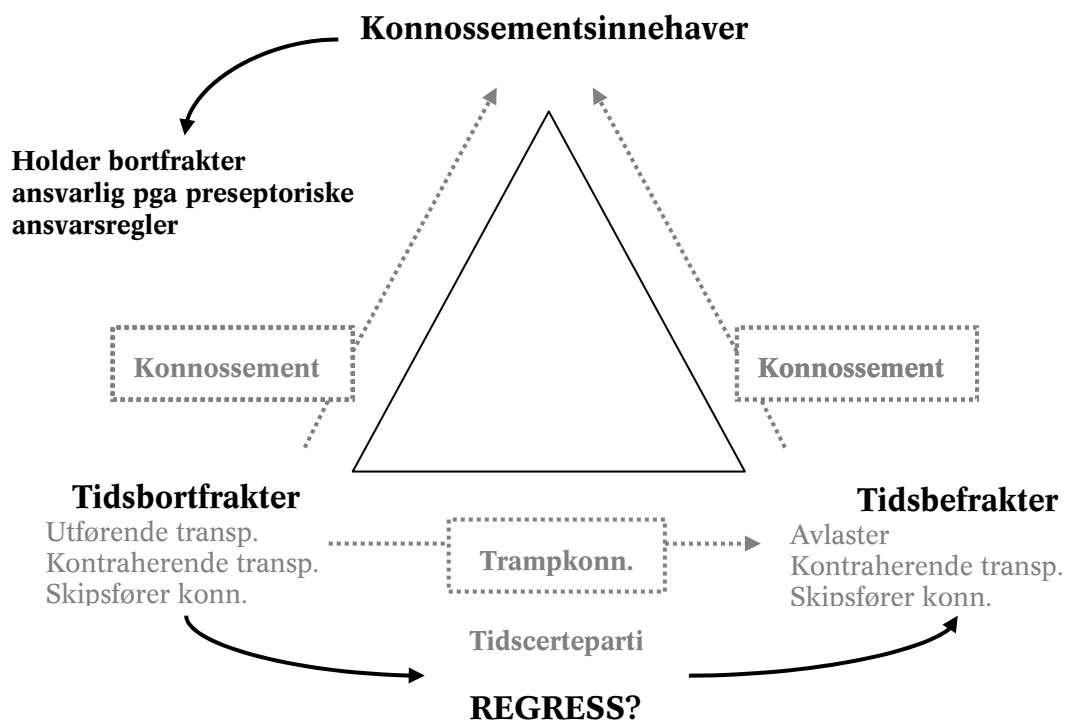
¹⁷⁸ Adgangen til å kontraktsfeste denne regressadgangen er ikke begrenset ved lov, jf. sjøl. § 287 3.ledd.

¹⁷⁹ Se om brist ved skipet og betydningen av beskrivelsen av skipets tilstand i tidscertepartiet i Honka (1989) og Bruserud (2002).

¹⁸⁰ Se f.eks. tidsbefrakters anførsler i ND 1996 side 207, jf. kapittel 4.3.3.2

grunnlag enten grunnet spesielle klausuler i tidscertepartiet, eller grunnet tidsbortfrakters handlinger eller unnlatelser¹⁸¹.

Der det er tidsbortfrakter som holdes ansvarlig i primæromgangen, vil dette kunne illustreres slik;



I praksis kan ordningen med etterfølgende regress synes både tungrodd og lite økonomisk i og med at det stadig må gjennomføres regressoppgjør. Imidlertid er den et utslag av tidsbefraktningens særskilte system. Hensynet til skadelidte i primæromgangen tilsier at vedkommende raskt skal få sitt tap dekket. Hensynet til partene i regressomgangen tilsier at det forutgående utlegget i primæromgangen skal bæres av den parten hvis ansvarsområde skaden faller under tidscertepartiet. Hva angår lasteskadeansvaret, vil dette i mange tilfeller bero på tidsbefrakterens disposisjoner vedrørende fartsområde og lastens art. Dersom tidsbortfrakter skulle ha båret et økt ansvar for lasten, ville dette resultert i høyere merfrakt for tidsbefrakterens del. En slik økning i frakten ville trolig oversteget den forsikringspremien tidsbefrakter betaler etter

¹⁸¹ Jf. Michelet (1997) side 430 som henviser til LMLN 169 No.4 (1986). Her hadde skipsføreren akseptert tidsbefrakterens kjøleinstruksjoner. Imidlertid var ikke skipet noe kjøleskip, slik at instruksjonene nødvendigvis ikke kunne følges opp. Reders regresskrav ble avslått. Det kan ikke være tvil om at dersom tidsbefrakter hadde blitt holdt ansvarlig i primæromgangen, ville han hatt regress mot tidsbortfrakter.

dagens system¹⁸². En tilsvarende betraktning vil kunne gjøres i forhold til ansvaret som utløses av konnossementsutstedelsen. Det synes rimelig at den risiko for ansvar som påløper grunnet tidsbefrakterens anvendelse av skipet, og primært utløses grunnet tidsbefrakterens disposisjoner, er et ansvar tidsbefrakteren selv bør bære. Betraktningen i motsatt retning er tilsvarende; utløses lasteskaden av tidsbortfrakterens forsømmelser av sine plikter under tidscertepartiet, bør dette ansvaret i siste omgang bæres av tidsbortfrakter.

3.3 Personskadekrav

Der det inntreffer en personskade¹⁸³, vil man først måtte undersøke hvorvidt det foreligger et kontraktsforhold mellom skadelidte og tidsbortfrakter eller tidsbefrakter. Dette vil være situasjonen dersom det er skipets egne folk som blir skadet. Oftest vil da et eventuelt erstatningsoppgjør være regulert i deres arbeidskontrakter. Der den skadede er medlem av den norske folketrygden vil vedkommende ha rett til dekning for yrkesskade etter folketrygdeloven¹⁸⁴.

De personskadekravene fra tredjemenn som oppstår under tidscertepartier, oppstår imidlertid ofte i relasjon til arbeidsulykker under laste- eller losseprosesser. Således vil skadelidte ofte være en innhyret sjauer eller havnearbeider. Slik arbeidskraft fra land hyres oftest inn gjennom et stevedorefirma¹⁸⁵, som igjen er hyret inn på skipets vegne. I avtalen mellom stevedorefirmaet og havnearbeideren vil det være fastlagt et etterfølgende oppgjør dersom vedkommende skulle bli skadet under arbeidet. Skadelidte vil derfor ofte søke kravet dekket hos stevedorefirmaet så langt det er mulig med grunnlag i den foreliggende arbeidskontrakten.

Ettersom det derimot ikke foreligger et direkte kontraktsforhold mellom tidscertepartipartene og skadelidte, vil det ikke være mulig for vedkommende å søke erstatning på dette grunnlag. Derimot vil skadelidte¹⁸⁶ ofte reise erstatningssak¹⁸⁷, og da ofte mot både tidsbortfrakter og tidsbefrakter¹⁸⁸. Utad

¹⁸² Befrakter forsikrer seg mot lasteskadeansvaret til en premie som er avhengig av bla. lastens art og fartsområdet.

¹⁸³ Eventuelt dødsfall.

¹⁸⁴ Jf. lov 28.februar 1997 nr.19 (folketrygdeloven) kapittel 13. Reglene i så henseende vil nødvendigvis kunne variere mye avhengig av jurisdiksjon og lovvalg. Som nevnt forutsettes her behandling etter norsk rett.

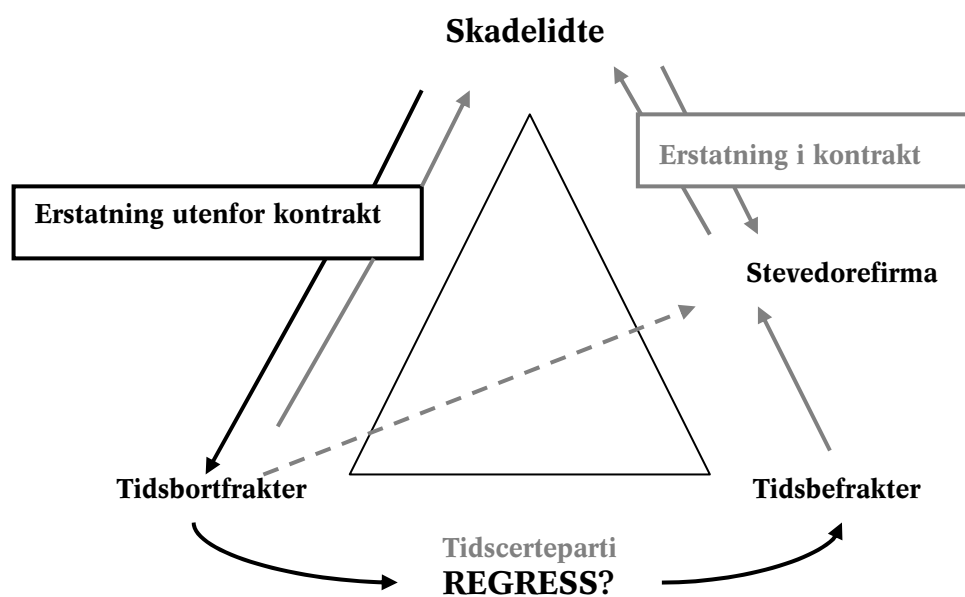
¹⁸⁵ Et stevedorefirma vil være et spesialisert foretak som sørger for å skaffe hjelp til arbeidet fra land. Det vil derfor være stevedorefirmaet som inngår avtaler med laste-/lossearbeiderne.

¹⁸⁶ Eventuelt etterlatte av skadelidte.

¹⁸⁷ Der skadelidte er medlem av den norske folketrygden, vil skadelidtes adgang til å reise krav mot befraktningspartene ikke hindres av at vedkommende eventuelt har rett til trygd etter

vil disse da i utgangspunktet være solidarisk ansvarlige¹⁸⁹. Situasjonen avviker derfor fra den ovenfor behandlede situasjonen vedrørende lastekrav hvor både ansvaret i primæromgangen og regressomgangen beror på ansvar som inntreer grunnet de foreliggende kontraktsforhold.

Det minnes om at deliktsansvaret her ikke vil være av subsidiær art¹⁹⁰. Skadelidte vil ha valgfrihet med hensyn til hvilke av partene han ønsker å inndrive kravet fra. Der tidsbortfrakter i primæromgangen blir holdt ansvarlig overfor skadelidte, vil situasjonen kunne illustreres slik;



Ofte vil tidsbortfrakter først søke regress fra stavedorefirmaet. Deretter vil han snu seg til tidsbefrakter for å søke det eventuelt resterende tapet¹⁹¹ dekket av tidsbefrakter. Mellom disse partene vil det i regressomgangen foreligge en kontrakt, tidscertepartiet. Men man finner sjelden bestemmelser i

folketrygdeloven, jf. skl. § 3-1. Imidlertid vil det ved utmåling av erstatningen gjøres fradrag for trygdeytelser og ytelser i pensjonsordningen i arbeidsforhold eller yrke. Se Falkanger og Bull (2004) side 144.

¹⁸⁸ Disse vil begge kunne bli holdt ansvarlig der deres hjelpere blir funnet erstatningsansvarlige. Bortfrakter vil som reder hefte for sitt mannskap jf sjøl. § 151 (prinsipalansvaret), og befrakter vil kunne bli holdt ansvarlig overfor stavedorene på grunnlag av aktiv identifikasjon.

¹⁸⁹ Jf. skl. § 5-3.

¹⁹⁰ Jf. Rt 2005 side 870. Se kapittel 3.1.1 og 4.2.3.

¹⁹¹ Eller hele, der tidsbortfrakter ikke tilkjennes regress overfor stavedorefirmaet.

tidscertepartiene som angår plassering av ansvar for personskader¹⁹². Heller ikke i sjøloven reguleres spørsmålet spesifikt. Det er mulig den utvidede ordlyden i sjøloven § 381 tredje ledd var ment å favne om også personskader. Imidlertid er dette ikke konkret bemerket i bestemmelsens motiver¹⁹³. Spørsmålet blir dermed om det er tidsbortfrakter eller tidsbefrakter som skal bære tapet i forbindelse med personskader i siste instans.

¹⁹² Se imidlertid f.eks. GENTIME klausul 18(d).

¹⁹³ Se kapittel 5.2.2.

4 Utviklingen av kravet til regresshjemmel

4.1 Introduksjon

Ved avgjørelse av hvem som skal bære ansvaret for tredjemannskrav i tidsbefraktningforhold, vil en se hen til tidscertepartiet. Ofte vil imidlertid ikke tidscertepartiet inneholde noen klar regresshjemmel som favner om det konkrete faktum. Det oppstår spørsmål om hvorvidt man kan innfortolke slik regresshjemmel på annet grunnlag, for eksempel partenes økonomiske regulering og risikoallokering i kontrakten. Herunder vil det bli nødvendig å se hen til norsk kontraktsretts alminnelige regler om regress.

Rettspraksis på befraktningsområdet viser i visse perioder sprik med hensyn til adgangen til å tilkjenne regress ved å innfortolke dette i tidscertepartiet. Det har tidligere vært fremsatt påstander om et strengt krav til klarhet¹⁹⁴, hvilket dels har vært begrunnet med at det skal ha eksistert et svært strengt hjemmelskrav til regress i norsk obligasjonsrett. Før det foretas en konkret vurdering av de potensielle regressgrunnlag i tidscertepartiene¹⁹⁵, vil derfor utviklingen av regresshjemmelens intensitet undersøkes for å få en oversikt over det bakenforliggende kontraktsrettslige utgangspunkt. Med mindre det finnes klare holdepunkter i tidscertepartiet for at partenes intensjon har vært å fravike dette deklarasjonsrettslige utgangspunktet, vil nettopp bakgrunnsrettens stillingtagen til regressspørsmålet være retningsgivende.

Det tas forbehold om at den følgende gjennomgangen tar utgangspunkt i norsk obligasjonsrett. Til forskjell fra utviklingen på sjølovens område, som langt på vei er fellesnordisk, vil derfor tids- og nasjonalitetsfaktorene spille inn og kunne representere avvik i utviklingen av hvilke krav som stilles for at det skal anses å foreligge et forpliktende regressgrunnlag.

4.2 Det obligasjonsrettslige krav til regresshjemmel

I lang tid ble det operert med forholdsvis vage regler både hva angår solidaransvaret og den påfølgende regressomgangen. Presisering ble i stor grad

¹⁹⁴ Jf. ND 1961 side 365, se kapittel 4.3.1.

¹⁹⁵ Jf. kapittel 5.

overlatt til rettspraksis og teori, hvilket medførte at domstolene løste spørsmålet med forholdsvis konkrete begrunnelser. Parallelt verserte det en teoretisk debatt om selve grunnlaget for solidaransvaret¹⁹⁶, og denne teoretiske stillingtagen hadde også relevans i forhold til diskusjonen om hjemmelskravets intensitet.

Snur en seg og ser tilbake til attenhundretallet, ser en at eldre rett de lege lata ikke var villig til å oppstille noen alminnelig regressregel. Med unntak av situasjoner der den ene, som var ansvarlig uten egen skyld for den annens feil, skulle ha regress mot sin culpøse medansvarlige, avviste Ørsted¹⁹⁷ en alminnelig regel om regress mellom skadevoldere. Det reelle hensynet vedrørende skadelidtes rolle i plasseringen av ansvar, og ved på den måten la øvrige skadevoldere gå fri, ble imidlertid bemerket. Dette hensynet resulterte senere¹⁹⁸ i en anbefaling om regress de lege ferenda. Imidlertid ble det tidligere standpunktet opprettholdt de lege lata.

Utover 1800-tallet økte tilslutningen blant teoretikerne for at en regel om solidaransvar måtte legges til grunn. Imidlertid fant dette standpunktet ikke alltid gjenhør hos domstolene, som for eksempel i 1840 la til grunn et proratarisk ansvar¹⁹⁹. Et par år senere ble det i straffeloven²⁰⁰ kapittel 26 § 2 innført solidaransvar for straffbare handlinger. Imidlertid inneholdt denne ingen regel om regress, ei heller i forbindelse med regelen om solidaransvar for forbrytelser.

4.2.1 Forholdet mellom solidaransvar og regress

Hallager-Aubert²⁰¹ skilte mellom regressrettens tilblivelse og dens grunnlag, hvilket innebar at systematikken fremstod mer som en oppsummering av en rekke konkrete situasjoner enn generelle rettsregler. Det ser ut til at de anerkjente en adgang til regress i de tilfeller hvor det fantes et særskilt grunnlag for dette. Herunder syntes de å gå ganske langt i å anerkjenne regress i tilfeller der solidaransvaret var stiftet på kontraktsrettslig grunnlag. Dersom

¹⁹⁶ Se Askeland (2006) side 173 flg. vedrørende flerhetsproblemet i norsk rettsutvikling.

¹⁹⁷ Ørsted (1818) s.170 flg.

¹⁹⁸ Se Ørsted (1832) side 29 flg.

¹⁹⁹ Jf. Rt 1840 side 481. Se Smith (1961) side 353 flg. Pro rata ansvar innebærer at hver debitor kun er ansvarlig utad for en andel av den totale fordringen. Slikt ansvar er dermed ikke like sikkert for skadelidte, og forekommer sjelden i dag. Imidlertid eksisterer det fortsatt visse steder i lovgivningen, f.eks. i lov av 23.mai 1997 nr.31 (eierseksjonsloven) § 24.

²⁰⁰ Lov av 20.august 1842.

²⁰¹ Hallager-Aubert (1887) side 16-18.

det ikke eksisterte en slik avtale, men skyldnerne hadde opptrådt i fellesskap, bygget man på forholdet dem imellom, og underforstod en konkret forutsetning om regress. De oppstilte imidlertid ingen alminnelig adgang til regress, men gikk langt i å strekke det særskilte regressgrunnlagets anvendelsesområde.

Derimot fremstod det som ganske klart at en kausjonist hadde regress mot hoveddebitor dersom kausjonsansvaret var blitt aktuelt. Her hadde man et særlig grunnlag å bygge på, *cessio legis*²⁰². Imidlertid var det igjen tvilsomt om regress kunne anerkjennes mellom flere kausjonister som ikke var samkausjonister. Aubert²⁰³ synes å avvise dette, mens Stang lot spørsmålet stå åpent.

Ved vedtagelse av Lov om Straffelovens Ikrafttreden 1902 § 26²⁰⁴ ble det bygget på en alminnelig solidaritetsregel. Frem til lovfestingen av denne bestemmelsen hadde det funnet sted en utvikling i retning av ileggelse av delansvar. Bestemmelsen markerte avslutningen av denne utviklingen²⁰⁵. I bestemmelsens motiver fremgikk det tydelig at den betalende ansvarlige skulle ha regress mot de øvrige ansvarlige for det beløpet som overskyter hans ”forholdsmæssige Anpart”²⁰⁶.

Stang²⁰⁷ rettet imidlertid sterk kritikk mot bestemmelsen, og mente at regressspørsmålet uansett måtte avgjøres på grunnlag av en vurdering av ”skylden og omstændighetene for øvrig”. Han videreførte den reserverte

²⁰² *Cessio legis* (cesjon i kraft av loven) er et institutt som stammer fra romerretten. Det innebærer at den som søker regress, trer inn i kreditors krav som om det var transportert til ham. Slik kan vedkommende benytte seg av de sikkerhetsrettigheter (f.eks. pant) som kreditors krav er utstyrt med. Opprinnelig gjaldt instituttet kausjonistens regresskrav ved innfrielse av debtors fordring, men det ble utover nittenhundretallet gitt en bredere slagvidde. Historisk har det derfor vært stor sammenheng mellom *cessio legis* og fremveksten av det ulovfestede prinsipp om regress mot skadevolder for den som dekker skadelidtes tap i norsk rett.

²⁰³ Aubert (1905) side 262.

²⁰⁴ Bestemmelsens to første ledd lød;

”Flere for en Skade erstatningspliktige hefter alle for én og én for alle. Findes det en enkelt at burde ilægges et større Erstatningsansvar end de andre, hefter alene han for Beløb, hvormed hans Ansvar overstiger de øvriges.

Den, der ikke forsætlig har medvirket til Skaden, kan altid hos enhver medansvarlig tilbagefordre dennes forholdsmæssige Anpart. Hvorvidt og i hvilken Udstrekning ved forsætlig Skadetilføielse den, der har udredet mer end sin forholdsmæssige Anpart, kan gjøre noget Krav gjældende mod de medansvarlige, afgjøres af Retten under Hensyn til den udviste Skyld og Omstændighederne forøvrigt”.

²⁰⁵ Se Smith (1961) side 357.

²⁰⁶ Jf. Askeland (2006) side 174.

²⁰⁷ Stang (1918) s.123-127.

holdningen med hensyn til å anerkjenne en alminnelig regressregel, hvilket syntes å bygge på en oppfatning om at det krevdes særskilt grunnlag for å stifte en regressforpliktelse. Stang uttrykte²⁰⁸;

”Av solidariteten flyter aldeles ingen gjensøkningsret... En gjensøkningsret er aldrig tilstede med mindre en særskilt retsgrund hjemler den. Regreskravet mellem to solidariske skyldnere er et selvstændig obligatorisk forhold mellem dem. Det kan ikke komme tillive, med mindre der foreligger en av de kjendsgjæringer som skaper obligationer, altsaa særlig en retshandel mellom de solidarisk forpligtede, eller et retsbrud som den ene har øvet mot den anden”.

Også Stang anså en solidarforpliktelse stiftet ved kontrakt som et langt på vei gyldig regressgrunnlag, herunder den underforståtte forutsetning om regress i visse tilfeller. Imidlertid var det først og fremst i tilfeller av rettsbruddsansvar at problemene oppstod, og her var det ikke mulig å påvise et alminnelig grunnlag. Der regress ble anerkjent, ble dette hjemlet i lov²⁰⁹ eller på den betraktning at den ene også hadde begått rettsbrudd mot den andre²¹⁰, slik at den regressberettigede for så vidt kunne gjøre et selvstendig erstatningskrav gjeldende²¹¹.

På bakgrunn av at den overstående rettstilstand ble ansett som lite tilfredsstillende, ble det i teorien oppstilt tre forskjellige tilfeller som skulle skape et selvstendig grunnlag for regress der dette ikke kunne hjemles enten i avtale eller ved rettsbrudd²¹²; der den innfriende opptrådte som negotiorum gestio, der den som ble fri uten å innfri fikk en ubegrunnet berikelse, og basert på læren om cessio legis. Vedrørende sistnevnte fant Stang at en tilsvarende regel ikke kom til anvendelse i alle tilfeller der en eller flere solidarisk forpliktete har innfridd overfor kreditor, kun i situasjoner hjemlet i lov eller sedvane²¹³. Evju uttrykker det i sin artikkel slik;

”Noe selvstendig grunnlag for regress er cessio legis ikke. Det hele er en konstruksjon, et navn på et resultat, og det egentlige regressgrunnlag må søkes på andre felter”.

²⁰⁸ Stang (1928) side 58-59. Se Evju (1970) med sammendrag av Stangs lære.

²⁰⁹ NL 3-21-2.

²¹⁰ Den forsettelige mot den simpelt uaktsomme.

²¹¹ Se Stang (1918) side 106.

²¹² Se Stang (1918) side 100 flg.

²¹³ Jf. Stang (1928) side 162.

Delvis på grunn av Stangs kritikk ble bestemmelsen i Straffelovens Ikrafttredelseslov revidert i 1958²¹⁴. Regressregelen ble her forenklet. Den nye formuleringen skulle imidlertid ikke medføre noen realitetsendring²¹⁵.

4.2.2 Fremveksten av en alminnelig ulovfestet regressregel

I følge Augdahl var muligheten for regress mellom samskyldnere et naturlig supplement til det solidariske skyldforhold, med andre ord et naturlig supplement til solidariteten. Dette skyldtes at det ikke var kreditors tilfeldige plassering av kravet som skulle være endelig bestemmende for fordelingen mellom skyldnerne²¹⁶. Han sondret mellom to typesituasjoner;

Den første situasjonen gjaldt solidariske skyldforhold som var en følge av rettshandel, herunder enten forutgående avtale om nettopp solidarisk heftelse, eller avtale om et selskapsforhold. Her burde regressspørsmålet løses ved en fortolkning eller utfylling av avtalen, og den innbyrdes fordelingen avgjøres ut fra i hvilken interesse gjelden var stiftet. En stilltiende forståelse av regressforholdet ville også kunne danne grunnlag for regress. Tross at det i sistnevnte tilfeller ikke ville foreligge avtale om eller forståelse av regressspørsmålet, mente Augdahl at en regressrett som hovedregel allikevel må anerkjennes.

Den andre situasjonen gjaldt tilfeller der det ikke forelå et avtalt grunnlag for regress, og dermed oppstod et spørsmål om regress mellom flere skadevoldere. Her ville forholdet typisk være regulert i en lovbestemmelse. Adgangen til regress ville måtte avgjøres på grunnlag av en fortolkning, utfylling og eventuelt analogisk bruk av en eller flere bestemmelser i lovgivningen²¹⁷.

Tross at Augdahl fokuserte på tilstedeværelsen av et særlig grunnlag for regress aksepterte han allikevel adgang til regress i de fleste tilfeller.

I 1961 kom Carsten Smith med sin avhandling vedrørende forholdet mellom solidaritet og regress²¹⁸. Primært gikk han her i opposisjon mot Stangs tilnærming av solidaritetsproblemet²¹⁹, og presenterte hovedårsakslæren som

²¹⁴ Ved lov av 12. desember 1958. Med hensyn til regressregelen lød den nye bestemmelsen; ”Retten avgjør under hensyn til den utviste skyld og forholdene for øvrig om den som har betalt erstatning eller oppreisning, kan gjøre krav gjeldende mot andre ansvarlige”.

²¹⁵ Jf. Askeland (2006) side 175, jf. Innstilling 1955 side 71 og Ot.prp. nr. 5 1958 side 30.

²¹⁶ Se Augdahl (1958) side 433.

²¹⁷ Se Augdahl (1958) side 436 flg.

²¹⁸ Se Smith (1961) side 337 flg.

²¹⁹ Jf. Stangs isolasjonistiske tilnærming, og tanken om at hver skadevolder skulle bedømmes isolert.

en konkurrerende kandidat til betingelseslæren²²⁰. Under omtale av regresspørsmålet²²¹ foretok Smith en gjennomgang av rettstilstand de lege lata, og skisserte hvordan man ville kunne foreta en analyse med bakgrunn i ulike ansvarskonstellasjoner på skadelidte- og skadevoldersiden. Hva gjaldt den nye bestemmelsen i Straffelovens Ikrafttredelseslov, mente han regelen var uklar og dermed levnet for mye til dommerens skjønn. I forhold til det generelle hjemmelsspørsmålet for regress i solidaransvarforhold uttalte imidlertid Smith at;

”I dag ville man nok ta noe mer lettvint på kravet om et særskilt ”regressgrunnlag”. Behovet for regress hadde nok i seg selv vært tilstrekkelig hjemmel²²²”.

Han konstaterte deretter at;

”I dag anser vi imidlertid selve regressretten som noe nærmest naturrettslig²²³”.

I 1985 ble solidaransvarsregelen inntatt i skadeserstatningsloven § 5-3²²⁴. Her ble formuleringen vedrørende fordelingen mellom de to skadevolderne revidert. Henvisningen til ”den utviste skyld” ble skiftet ut med ”ansvarsgrunnlaget”. Slik fanger dagens bestemmelse også opp tilfeller der den ene eller begge parter hefter på grunnlag av objektivt ansvar.

4.2.3 Fra regresshjemmel til regressavskjæring

I sin nyskriving av Den norske obligasjonsretts almindelige del viderefører Viggo Hagstrøm i stor grad Augdahls grunnleggende standpunkt om regress som et naturlig supplement til det solidariske skyldforhold. I følge Hagstrøm vil en debitor som har oppfylt en forpliktelse, i visse tilfeller på grunnlag av selve oppfyllelsen ha rett til å gjøre et gjensøkingskrav gjeldende mot den andre debitor. Hjemmelen til regress vil kunne søkes i fire forskjellige grunnlag. For det første vil regress kunne være hjemlet i avtalen, herunder stilltiende. Videre vil regressrett kunne følge av lov, eller av sedvanerett eller alminnelige rettsgrunnsetninger. Dessuten vil regress kunne tilkjennes på fritt grunnlag, etter en avveining av reelle hensyn²²⁵. Hagstrøm går herved klart

²²⁰ Se om dette Askeland (2006) side 179 flg.

²²¹ Se Smith (1961) side 379 flg.

²²² Se Smith (1961) side 380.

²²³ Se Smith (1961) side 381.

²²⁴ Ved endringslov av 21.juni 1985 nr.81. Bestemmelsen viderefører straffelovens ikrafttredelseslov § 26, jf Ot.prp.nr.60 (1980-1981) og Ot.prp.nr.75 (1983-1984) side 40 flg.

²²⁵ Jf. Hagstrøm (2003) side 689.

bort fra den tidligere holdningen om at regress kun kan tilkjennes i tilfeller med positivt formulert regresshjemmel. Med henvisning til Rt 1997 side 1029²²⁶, konstaterer Hagstrøm en alminnelig regel om regress og siterer fra dommen;

”...det følger av alminnelige rettsgrunnsetninger at den som har dekket en annens forpliktelse, normalt og som utgangspunkt, har et regresskrav i behold. Det er avskjæring av regress som krever særskilt hjemmel”.

Dommen gjaldt ikke et solidaransvarsforhold, men et tilbakesøkningskrav i forbindelse med *condictio indebiti*. Uttalelsen er imidlertid bredt og generelt formulert, og førstevoterende henviser til tidligere rettspraksis i samme retning²²⁷. Hagstrøm standpunkt kan synes symptomatisk for den glidning som har funnet sted i oppfatningen av hvor stort rom det er for regressløsninger på fritt grunnlag²²⁸.

Askeland foretar en grundig behandling av den overnevnte utvikling vedrørende kravet til regresshjemmel i norsk rett²²⁹. Ved gjennomgang av relevant teori og rettspraksis, berører han også Hagstrøms standpunkt og ovennevnte doms uttalelse om at regressrett kan baseres på reelle hensyn. Utviklingen har gått fra ensidig fokus på hjemmel for regress, til spørsmålet om hvorvidt det er hjemmel for avskjæring av regress.

Imidlertid kommenterer Askeland²³⁰ en dom avsagt i 2003²³¹, som kan synes å rokke ved 1997-dommes klare standpunkt. Høyesterett beskjærer her²³² det vidtrekkende ulovfestede regressinstituttet som ble fremsatt i 1997-dommen, i forhold til offentlige ytelser. Spørsmålet av interesse for denne fremstillingen er hvilken betydning dommen har for den generelle regresshjemmel i privatretten.

Saken gjaldt spørsmål om det offentliges regressrett for utgifter til helse- og omsorgsytelser. Denne spesielle konteksten, herunder at dommen gjaldt både offentlig regresskreditor og personskader, bidrar til at det settes grenser for

²²⁶ Rt 1997 side 1029 er også referert i ND 1997 side 317. Saken gjaldt vedlikehold av skip, herunder krav om tilbakebetaling av utbetalt forsikringsbeløp.

²²⁷ Se bla. Rt 1986 side 381 hvor ulovfestet regressrett ble anerkjent både av partene og av Høyesterett.

²²⁸ Utviklingen i rettspraksis utover 1900-tallet av en alminnelig ulovfestet regressregel kan leses av Rt 1935 side 45 (mindretallets votum), Rt 1963 side 129, Rt 1968 side 48, Rt 1982 side 814, og den ovenfor nevnte Rt 1986 side 381.

²²⁹ Jf. Askeland (2006).

²³⁰ Se Askeland (2004) side 43 flg.

²³¹ Rt 2003 side 1601. Dommen fra Høyesterett gjaldt spørsmål om det offentliges adgang til å søke regress fra skadevoldersiden for utgifter til pleie og omsorg av skadelidte.

²³² Jf. avsnitt 38.

hvor stor innvirkning dommen har på den generelle formuesrettslige regressretten²³³. Høyesteretts rettskildemessige vurdering av regressproblemet er likevel interessant. Det ser ut til at de anerkjenner utgangspunktet vedrørende hjemmel for regress som har blitt slått fast i rettspraksis og juridisk teori. Imidlertid synes de å ha en tilsvarende tilnæringsmetode i forhold til spørsmålet om avskjæring av regress; det kreves verken særskilt rettskildemessig forankring for det ene eller for det andre, valget mellom regress og regressavskjæring beror på den konkrete konteksten²³⁴. Høyesterett uttaler i avsnitt 39;

”Det følger av det jeg har sagt at det ikke (...) kan stilles krav om klarhet og utvetydighet i de rettskilder som skal kunne begrunne avskjæring av regress”.

Høyesteretts begrunnelse for regressavskjæring berodde i dette tilfellet i stor grad på konsekvenshensyn, herunder et ønske om å ikke bryte med et system som aldri har gjennomført en ulovfestet regress for det offentlige. Men som Askeland påpeker²³⁵;

”Rent teoretisk er det i rettskildelæren bare i unntakstilfeller at man kan la reelle hensyn (konsekvenshensyn)²³⁶, lovgivertaushet²³⁷ og halvt gjennomførte analogier²³⁸ gå foran en hevdvunnen alminnelig rettsgrunnsetning, jf rettstilstanden etter Rt 1997-1029”.

Dommen bidrar på denne måten til å uthule den tidligere valgte linje i rettspraksis, og det herunder ulovfestede utgangspunktet om regressrett. I stedet fordrer den en fri vurdering basert på hvorvidt reelle hensyn tilsier enten regress eller regressavskjæring, hvilket i praksis er et nokså uhåndterlig prinsipp.

Imidlertid tilsier som nevnt dommens spesielle omstendigheter at private regresskreditorer i forbindelse med tings- og formuesskader antakelig fortsatt trygt vil kunne forholde seg til prinsippet vedrørende hjemmel for avskjæring av regress.

²³³ Jf. Askeland (2004) side 45-50.

²³⁴ Jf. Askeland (2004) side 53.

²³⁵ Jf. Askeland (2004) side 54.

²³⁶ Se dommens avsnitt 43, 47 og 48.

²³⁷ Se dommens avsnitt 46, jf 44-45 og 55, jf 52-54.

²³⁸ Se dommens avsnitt 51, jf. 49-50, vedrørende halvt gjennomført analogi med regressavskjæringsregelen i § 3-7 nr.1.

Den ulovfestede regressretten ble for solidaransvarstilfellene bekreftet av Høyesterett i 2005²³⁹, hvor førstevoterende uttalte²⁴⁰;

”Når skyldnere er solidarisk ansvarlige, er retten til regress et naturlig – og nødvendig – supplement, som gjør det mulig å plassere byrden der den bør være ut fra forholdet mellom de ansvarlige og omstendighetene for øvrig, uavhengig av hvem som tilfeldigvis tar ansvaret overfor skadelidte. Dette følger uttrykkelig av skadeserstatningsloven § 5-3 nr.2, men en tilsvarende regressrett må etter min vurdering også være utgangspunktet ved solidaransvar utenfor erstatningsretten. § 5-3 nr.2 gir en rimelig løsning for fordelingen av ansvaret innbyrdes mellom flere ansvarlige. Jeg vil anta at tilsvarende må gjelde selv om § 5-3 nr.2 ikke kommer direkte til anvendelse, men her kan kontrakten føre til en avvikende regulering”.

Sammenfattet med standpunktet fattet i Rt 1997 side 1029, synes det per dags dato klart at Høyesterett anerkjenner regressretten som et naturlig supplement i situasjoner der en part har dekket en annen parts forpliktelser, uavhengig om det er tale om full eller delvis regress. Rekkevidden av 2003-dommen vil primært måtte begrenses til situasjoner der det offentlige søker regress for utgifter som av mer rettspolitiske standpunkter bør bæres av den instans som gjør velferdssystemet gjennomførbart. For private parter, både i og utenfor kontraktsforhold, synes Høyesteretts standpunkt i dag å være at regressretten ligger til grunn som en grunnleggende sikkerhet for rettferdig endelig fordeling etter at skadelidte har fått dekket sitt tap.

4.3 Kravet til regresshjemmel i befraktningsforhold

Som gjennomgangen i kapittel 5 vil vise, er ikke alltid certepartiklausulene like tydelige med hensyn til hvor ansvar skal plasseres. Dette refererer både til klausulenes ordlyd og til at de foreliggende situasjonene ofte vil ligge på siden av bestemmelsenes umiddelbare virkeområde.

I forhold til tredjemannskrav forekommer det at plasseringen av dette ikke er regulert i certepartiet²⁴¹. Der den ene parten har blitt holdt ansvarlig i

²³⁹ Jf. Rt 2005 side 870. Dommen gjaldt forholdet mellom eiendomsmeglers ansvar og selgers ansvar overfor kjøperen av en eiendom. Spørsmålet i saken var om kjøperen først måtte rette krav mot selgeren om dekning av tap som følge av opplysningssvikt, før han kunne rette krav mot meglerforetaket. Høyesterett slo her fast at kjøperen står fritt til å velge hvem han skal rette krav mot i situasjoner der både selger og megler er ansvarlige for et økonomisk tap. Megleren (den deliktsansvarlige) er med andre ord ikke subsidiært solidarisk ansvarlig i forhold til selgeren (som heftet på grunnlag av ansvar i kontrakt).

²⁴⁰ Jf. avsnitt 45.

²⁴¹ Mens ansvar for lasteskader forholdsvis ofte er regulert, vil regulering av ansvar for personskader og andre tingsskader sjelden være regulert.

primæromgangen, og det ikke foreligger klar regresshjemmel i certepartiet, vil en måtte vurdere hvorvidt regressadgang vil kunne innfortolkes.

Ved avgjørelsen av hvor et tap skal plasseres i et partsforhold, oppstår to hensyn²⁴². Det ene beror på at hver part selv bør bære de tap de blir stilt ansvarlige for, og at det vil virke for vilkårlig om det skulle være adgang til å lempe dette ansvaret over på den annen uten klar hjemmel. På den annen side står hensynet til forutberegnelighet, og at partene selv bør bestemme hvem som skal ha ansvar for hva. Det ville ikke være rimelig om tredjemenn skulle være ansvarlige for å plassere utgiftene mellom to parter i et kontraktsforhold. Men en plassering av ansvar på bakgrunn av for eksempel partenes funksjonsfordeling eller ansvarsfordeling i et tidsbefraktningforhold, forutsetter anerkjennelse av regress som en alminnelig regel. Som redegjort for i kapittel 4.2, var holdningen på dette punktet lenge vag.

Før en iverksetter den konkrete tolkningsprosessen, kan det derfor være nyttig å foreta en gjennomgang av holdningen til den generelle regressadgang som har kommet til uttrykk i den bakgrunnsretten som måtte komme til anvendelse.

4.3.1 Effektiv regresshjemmel forutsetter krav til klarhet

Forholdsvis tidlig ble det anerkjent at tidsbefrakter skulle holde tidsbortfrakter skadesløs for det ansvar som eventuelt ble tilføyd tidsbortfrakter grunnet uoverensstemmelse mellom konnossementet og tidscertepartiet. Ofte ville dette følge av klare regressbestemmelser i tidscertepartiet²⁴³. Jantzen uttalte imidlertid allerede i 1919²⁴⁴;

”Men man maa huske paa, at selve denne regresret er begrundet i kontraktsforholdets egen natur og derfor paa ingen maate er avhaengig av, at der i tidscertepartiet er indtat en uttrykkelig bestemmelse derom”.

Dette standpunktet ble senere rokket ved. En sentral og meget omdiskutert dom på dette området er **Vestkyst I-dommen**²⁴⁵. Forholdet gjaldt et reisecerteparti, men sakens relevans for tidsbefraktningforhold har senere kommet opp både i relasjon til Baltim- og Produce-certepartiet. Uansett illustrerer dommen viktige særegenheter for transportretten, så som samspillet

²⁴² Jf. Michelet (1997) side 404.

²⁴³ Se kapittel 5.3.4.

²⁴⁴ Jf. Jantzen (1919) side 150.

²⁴⁵ ND 1961 side 325.

mellom preseptorisk og deklarasjonisk lovgivning, konnossementets skiftende funksjoner, tendens til risikoutjevning og den internasjonale reguleringen.

Faktum gjaldt lasteskader under et Gencon-certeparti. Konnossement hadde blitt utstedt og overdratt fra befrakter til kjøper. Grunnet de preseptorisk Haag-reglene konnossementet var underlagt, ble reder holdt ansvarlig av konnossementsinnehaver på grunn av manko. Certepartiet inneholdt imidlertid en tydelig ansvarsfraskrivelse²⁴⁶ som fritok bortfrakter for ansvar i et tilfelle som det foreliggende. Etter det interne forhold var det med andre ord befrakter som skulle bære ansvaret overfor lasteeier. På bakgrunn av certepartiets regulering²⁴⁷ og sjølovens bestemmelser krevde bortfrakter regress av befrakteren.

I byretten fikk rederiet medhold. Flertallet, representert av meddommerne, fant at avskiperen ikke kunne pådra bortfrakteren større ansvar under certepartiet ved å overdra konnossementet, og dermed gjøre Haag-reglene anvendelige. Mindretallet mente imidlertid at dette var en risiko bortfrakteren var bevisst. I og med at befrakteren hadde krav på å få utstedt konnossement²⁴⁸ burde rederen eventuelt ha forskanset seg bedre mot det økede ansvaret dette potensielt innebar, ved å innta et uttrykkelig forbehold i certepartiet.

Høyesterett sa seg enige med byrettens mindretall i at ansvarsfraskrivelsen ikke hjemlet regress. Førstevoterende uttalte²⁴⁹;

”Når jeg allikevel antar at regress ikke kan ansees for hjemlet i certepartiet, er det fordi dette ikke inneholder noe klart regressforbehold. Ansvarsfraskrivelsen i klausul 2 går meget langt, og fører til en sterk begrensning av det ansvar rederen etter Haag-reglene og sjøloven ellers ville ha. Det er naturlig å tolke en slik ansvarsfraskrivelse strengt, og ikke i dens passive fritak for ansvar også tolke inn et aktivt krav på regress uten at det har sikker støtte i ordlyden”²⁵⁰.

Videre foretok Høyesterett en fortolkning av sjøloven 1893 § 95 tredje ledd²⁵¹. De fant at bestemmelsen kun hjemlet regress i tilfeller der konnossementsvilkår isolert påførte reisebortfrakter et forøket ansvar, ikke dersom det økede ansvaret fulgte av at preseptoriske regler som Haag-reglene

²⁴⁶ Gencon klausul 2.

²⁴⁷ Klausulene 2 og 9.

²⁴⁸ Jf. certepartiets klausul 9.

²⁴⁹ Jf. ND 1961 side 330.

²⁵⁰ Populært har dette blitt uttrykt slik at ”Gencon kl.2 er et skjold, men ikke et sverd”.

²⁵¹ Tilsvarende sjøl. 1994 § 338 3.ledd, i tidsbefraktningforhold § 382 1.ledd.

kom til anvendelse²⁵². Konnossementsansvaret etter loven var jo velkjent, og derfor noe bortfrakter eventuelt burde ha forskanset seg mot i certepartiet.

Dommen ble kommentert av **Nils Dybwad**²⁵³ som påpekte den manglende forutberegnelighet dette medførte for bortfrakter. Bortfrakters posisjon ville slik kunne variere sterkt avhengig av om konnossement ble omsatt eller ikke, og beroende på om konnossementsinnehaveren valgte å rette krav mot bortfrakter eller befrakter i primæromgangen. Videre syntes Høyesteretts premisser å innebære at dersom Gencon hadde inneholdt en tilstrekkelig klar regresshjemmel, ville denne vært gyldig i partenes interne forhold. Ville dette innebære at befrakters posisjon som vareeier dermed ikke var beskyttet av Haag-reglene?

Høyesteretts uttalelse ble tatt til inntekt for et generelt standpunkt om at regress måtte være uttrykkelig avtalt, også i tidsbefraktningforhold. Spørsmålet ble imidlertid hva som skulle til for å tilfredsstille en regel om uttrykkelig regresshjemmel. Det hadde for eksempel forut for Vestkyst I vært lang tradisjon i rettspraksis for å tilkjenne bortfrakter regress for lasteskadekrav der ansvarsfraskrivelsen i Baltime klausul 13 ble sammenholdt med regressadgangen etter klausul 9²⁵⁴.

Thor Falkanger avgav i 1973 en betenkning til SKULD vedrørende ansvarsfordeling mellom rederi og tidsbefrakter²⁵⁵ for personskader påført havnearbeidere. Her fant Falkanger at prinsippet i Vestkyst 1-saken hadde avgjørende betydning for regressadgangen, også i tidsbefraktningforhold. I sin fortolkning av de relevante klausuler i Baltime certepartiet²⁵⁶ fortolket han disse restriktivt, og uttalte at slagfeltet for certepartiets klausul 9 ville bli søkt

²⁵² Høyesterett viste til støtte for dette standpunktet både i Sjølovskommisjonens innstilling av 1936 side 41, og Jantzen (1952) side 152. I dette tilfellet var befrakter (selger) også avskiper, ettersom salgsavtalen var tegnet på CIF vilkår. Ved CIF-salg går risikoen for manko over på kjøper ved innlastingen. Dersom regress hadde blitt innrømmet, ville tapet falt på selger (befrakter) i stedet. Resultatet hadde dermed vært i strid med salgsavtalen. Se nærmere om denne argumentasjonen under kapittel 5.2.1.

²⁵³ Dybwad (1961).

²⁵⁴ Jf. bla. ND 1913 side 393, ND 1949 side 131, ND 1954 side 445. Dog med unntak av ND 1957 side 61 "Skånland", hvor Høyesterett fant at rederiet ikke kunne få regress der skipsføreren hadde begått feil som truer skipets sjødyktighet. Dette til tross for at ansvar for skipsførerens feil var fraskrevet.

²⁵⁵ Betenkningen hadde undertittel; "Om rederiets mulige regress mot tidsbefrakter (særlig under Baltime 1939) hvor rederiet har pådradd seg ansvar overfor havnearbeidere som er blitt skadet under lasting eller lossing i havner i USA". Deler av betenkningen er gjengitt i Vogth-Eriksen (1980).

²⁵⁶ Kl. 9, kl.13 1.ledd og 2.ledd. Klausul 13 tilsvarende klausul 12 etter 2001-revisjonen. Ved videre henvisning til tidligere praksis, vil daværende klausul 13 bli omtalt som klausul (13). Se kapittel 5.3.5.1.

holdt innen rimelig rammer ”... kanskje især for norsk rett hvor det kreves klarhet av en effektiv regressbestemmelse (”VESTKYST I”-saken)”²⁵⁷. Til tross for de sentrale forskjellene som skiller reise- og tidsbefraktning, særskilt i relasjon til funksjonsfordelingen, anså han dommen relevant for tolkningen av dem begge. Prinsippspørsmålet vedrørende tolkningen av regressgrunnlaget gav ikke grunnlag for å tolke de to befraktningsformene forskjellig.

Etter hans mening var det kun Baltime klausul (13) 2.ledd²⁵⁸ som gav tilstrekkelig klar regresshjemmel, og hadde vid nok ordlyd til å dekke også personskadekrav. Derimot ville klausul 4, som lar lasting, stuving og lossing være tidsbefrakterens oppgave, ikke utgjøre et tilstrekkelig grunnlag for regress. Konklusjonen falt på at kun i tilfeller der tidsbefrakter har opptrådt uaktsomt, vil han kunne holdes ansvarlig for personskadekrav.

4.3.2 Fra regresshjemmel til regressavskjæring

Ikke alle støttet opp under en så streng fortolkning av hjemmelsgrunnlaget. **Per Gram**²⁵⁹ fant at tidsbefrakteren etter Baltime klausul 9 skulle holde tidsbortfrakteren skadesløs for både konnossements- og transportansvaret. Lest i sammenheng med klausul (13) måtte dette innebære regressadgang i alle tilfeller, unntatt der ansvaret var oppstått grunnet rederiets egenfeil, særlig med hensyn til usjødyktighet.

Tilsvarende standpunkt ble fattet i **Høegh Heron** saken²⁶⁰ i 1978, hvor Falkanger selv satt som voldgiftsdommer²⁶¹. Saken gjaldt dekning av saksomkostninger. M/S Høegh Heron’s rederi hadde i en forutgående sak²⁶² fått rettet mot seg et lasteskadekrav som bygget på utstedt konnossement. Rederiet ble imidlertid frifunnet på alle punkter, men den gang uten å bli tilkjent saksomkostninger. De rettet seg derfor mot tidsbefrakterne for å få dekket saksomkostningene, og voldgiftsretten tilkjente dem enstemmig dette med hjemmel i Baltime-certepartiets klausul 9 og (13). Voldgiftsretten uttalte;

”Voldgiftsretten legger til grunn at dersom rederiet på grunn av konnossementets bestemmelser var blitt påført et ansvar som rederiet ikke ville ha kunnet pådra seg etter certepartiet, jfr. dets klausul 13 første ledd, ville rederiet hatt regress mot Høegh. I Vestkyst I-saken (ND 1961 s.325) har Høyesterett stillet relativt strenge

²⁵⁷ Se Falkanger (1973) kapittel IX.

²⁵⁸ Nå klausul 12 linje 177 flg vedrørende tidsbefrakterens ansvar.

²⁵⁹ Gram (1977) side 205.

²⁶⁰ ND 1978 side 96.

²⁶¹ Voldgiftspanelet bestod av Falkanger, Eckhoff og Lund.

²⁶² ND 1976 side 364.

krav til formuleringen av en kontraktmessig hjemmel for regress. Men voldgiftsretten mener at disse krav er tilfredsstillet i *Baltim* kl.9 første ledd, jfr. *Bergen byretts dom i Nordkyst-saken (ND 1949 s.131)*”.

Voldgiftspanelet tok ikke direkte avstand fra klarhetskravet formulert i *Vestkyst 1-saken*, men konstaterte at dette var tilfredsstillet i den foreliggende sak. De viste deretter tilbake til tidligere rettspraksis på tidsbefraktningsområdet, og konstaterte en mindre restriktiv linje.

Året etter fulgte **Jobst Oldendorff-saken**²⁶³ hvor Sjur Brækhus var enevoldgiftsdommer. Her ble prinsippet om uttrykkelig regresshjemmel forkastet, og saken ble avgjort etter kontraktsrettslige betraktninger. Saken gjaldt rederiets regress under et Produce certeparti. Rederiet hadde ved dom i USA blitt holdt ansvarlig for skade som hadde blitt påført en havnearbeider under lossingen ved Staten Island. Skipet fraktet stålbjelker, og mens det lå til ankers og ventet på å komme til lossekai hadde mannskapet fjernet alle surringer og kiler som sikret stuingen av stålet slik at skipet straks kunne begynne å losse. Imidlertid gjorde kranføreren en feil under lossingen. Dette medførte at en kran kom bort i stuasjen, hvoretter en stålbjelke falt ned på arbeiderens fot. Havnearbeideren saksøkte rederiet, som igjen saksøkte stevedorefirmaet²⁶⁴ og kranselskapet, som i sin tur saksøkte hverandre. Resultatet i USA ble at rederen måtte betale den ene halvparten av skaden, mens kranselskapet måtte betale den andre.

Reder søkte deretter regress hos tidsbefrakter. Under tidscertepartiet²⁶⁵ var det avtalt voldgift i Oslo, og her ble rederen tilkjent full regress for sin del av ansvaret, med tillegg av utgifter i anledning saken i USA. Voldgiftsdommeren fant at det fulgte av klausul 8 at ansvar overfor havnearbeiderne var en del av losseomkostningene, og disse var tidsbefrakteren pliktig å dekke. Hadde imidlertid skaden vært forårsaket av at rederen eller hans folk hadde utvist uaktsomhet, ville rederen måtte båret tapet selv.

Dommen er prinsipielt interessant av flere grunner. Voldgiftsdommeren henviser til generelle kontraktsrettslige regler om regress, og finner at regress i visse tilfeller vil være hjemlet selv uten uttrykkelig regressklausul. Han oppstiller følgende grupperinger²⁶⁶;

²⁶³ ND 1979 side 364.

²⁶⁴ Se illustrasjon under kapittel 3.3.

²⁶⁵ Produce 1946.

²⁶⁶ Jf. ND 1979 side 366.

For det første nevnes situasjoner der kontrahentene hefter **solidarisk utad**²⁶⁷, for eksempel overfor en tredjemann for skade tilføyd denne i eller utenfor kontraktsforhold. Her gjelder som deklarasjonsregel at den betalende solidarskyldner vil ha slik regress mot sine medansvarlige at den endelige ansvarsfordelingen så vidt mulig blir i overensstemmelse med den fordelingsnorm som gjelder internt mellom skyldnerne. Her vil imidlertid ansvaret kunne bli likt fordelt, og tilsvarende også regressansvaret.

Regress følger også naturlig der den ene parten har hatt utlegg eller har pådratt seg ansvar overfor en tredjemann i forbindelse med en disposisjon som det **etter kontrakten er medkontrahenten som skal besørge**²⁶⁸ eller betale for. Som eksempel nevnes dersom rederen betaler bunkers som det etter tidscertepartiet er tidsbefrakters plikt å skaffe og betale. Som grunnlag for rederens handling kan være anmodning fra befrakter, negotiorum gestio, utslag av for eksempel skipsførerens stillingsfullmakt eller intervensjonsbetaling. Også her må hovedregel være at den betalende kontrahent har regress til medkontrahenten.

Videre vil en kunne stå ovenfor situasjoner med **intern ansvarsfraskrivelse**²⁶⁹, d.v.s. der en kontrahent pådrar seg et ansvar overfor tredjemann for et forhold som angår hans del av kontraktsoppfyllelsen, men hvor han innad, overfor medkontrahenten, har fraskrevet seg ansvar for forhold av vedkommende art. Regressrett vil her kunne avtales implisitt, eller følge etter de alminnelige regler om tolkning og utfylling. Videre vil partenes forutsetninger eller alminnelige oppfatning i vedkommende trade kunne tilsi at en ansvarsfraskrivelse for egne feil burde tolkes som en overføring av ansvarsrisiko til den annen. Som eksempel nevnes her det ansvaret kontrahenten påføres fordi hans folk under oppfyllelsen av kontrakten uaktsomt har skadet tredjemanns eiendom.

I tillegg til ovenstående grupperinger, tilføyer Michelet²⁷⁰ en potensiell fjerde gruppe, nemlig tilfeller der tap er oppstått innenfor en sektor som det etter kontrakten er den ene part som har ansvaret for. Til dette arbeidet benyttes den annen parts folk, og det er disse som gjør en feil, men ansvaret for feilen er ikke fraskrevet. I et slikt tilfelle vil en måtte vurdere i hvilken stilling disse ansatte står. Som eksempel kan nevnes der befrakter er ansvarlig for å utføre lastehåndteringen, men skipets mannskap er pliktig å medvirke under f.eks

²⁶⁷ Se om solidaransvar kapittel 3.1.1.

²⁶⁸ Se kapittel 3.1.2 og 5.3.6.

²⁶⁹ Se kapittel 5.3.5.

²⁷⁰ Michelet (1997) side 407.

stuingen på befrakters ordre. I amerikansk rett anses skipets skipsfører og mannskap som befrakterens tjenere.

Oppsummeringsvis fant voldgiftsdommeren at det for gruppe 1 og 2 eksisterte nokså klare regler for regressadgang etter norsk rett, mens regressadgangen i gruppe 3 tidvis ville kunne være gjenstand for diskusjon. Her ville regressadgangen kunne avskjæres dersom det påløp omkostninger som var forårsaket av en tilregnelig feil eller forsømmelse fra reder eller hans folk²⁷¹.

I dommen innrømmes dog også argumenter som vil kunne tale imot en tolkning av ansvarsfraskrivelser i den retning det er anført ovenfor. Dette vil kunne følge av det generelle prinsippet at ansvarsfraskrivelser vanligvis tolkes innskrenkende²⁷². Videre vil det kunne anføres at den kontrahent som selv mener at ansvarsfraskrivelsen skal hjemle et aktivt regresskrav, selv må ta ansvar for å ikke ha presisert dette i kontrakten. Det er nettopp disse fortolkningslinjer Vestkyst I-saken bygger på.

Imidlertid fant voldgiftsdommeren at ovennevnte tolkningsprinsipper ikke var anvendbare i det foreliggende tilfellet. Vestkyst I-saken gjaldt et reisecerteparti med spørsmål om ansvar for manko på last, mens den foreliggende sak gjaldt regress for personskadekrav under et tidscerteparti. I realiteten tar voldgiftsdommeren avstand fra Høyesteretts begrunnelse i Vestkyst I-saken, og konkluderer med at utgangspunktet må være at regress skal innrømmes hvis ikke særlige grunner taler imot. I likhet med senere tids rettspraksis vedrørende regresshjemmelens intensitet²⁷³, argumenteres det med andre ord for at det er regressavskjæring som kreves hjemlet.

Forholdet mellom prinsippene fremmet i Vestkyst- og Jobst Oldendorff ble kommentert av **Voght-Eriksen** i 1980²⁷⁴. Her ble interessekonstellasjonene tillagt vekt, som av Brækhus i Jobst-Oldendorff. Mens Vestkyst-saken gjaldt et regresskrav med utspring i Haag-regelansvaret, hvor tvisten stod mellom reder og varesiden, gjaldt Jobst-Oldendorff en tvist mellom rederiinteresser. I sistnevnte situasjon vil det derfor være større grunn til å legge vekt på den avtalefriheten som i utgangspunktet gjelder i befraktningsforhold. I hvor stor grad Høyesterett i Vestkyst I-saken la vekt på dette forholdet, er et annet spørsmål. Som Voght-Eriksen kommenterer;

”Spørsmålet er derfor hvorvidt denne vurderingen er riktig, personlig ville jeg tro at Høyesterett, slik jeg har lest dommen, ikke har lagt avgjørende vekt på dette

²⁷¹ ND 1979 side 369.

²⁷² Se om ansvarsfraskrivelser kapittel 5.3.5.

²⁷³ Se kapittel 4.2.3.

²⁷⁴ Se Voght-Eriksen (1980).

forhold, noe annet er at jeg aldri har følt meg overbevist om at "VESTKYST I"-dommen i og for seg var korrekt".

Brækhus' standpunkt ble støttet opp av **Haakon Stang Lund**²⁷⁵, som fant at ansvarsfraskrivelser kan gi regresshjemmel ettersom de klart tilkjennegir partenes mening om den interne ansvarsfordelingen. Han avviste at Høyesteretts utgangspunkt hadde relevans for tidscertepartier, og forfektet at utgangspunktet i norsk, og nordisk, rett måtte være at det eksisterer en regressadgang mot befrakter. Unntak fra denne hovedregelen vil måtte forutsette relativ klar tale i certepartiet. Som støtte for dette standpunktet henviste han blant annet til voldgiftsdommen vedrørende **SIRENES**²⁷⁶, hvor regress ble tilkjent med grunnlag i partenes funksjonsfordeling i certepartiet.

Saken gjaldt skipet SIRENES som var tidsbefraktet under et Baltime-certeparti. Skipet ble på vei inn til havnen assistert av en taubåt. På grunn av feil begått av taubåtskipperen, ble taubåten skadet under tauingen. I henhold til tauingskontrakten kunne taubåten kreve skaden dekket av det slepte skips reder, selv om skaden var forårsaket av taubåtens egen skipsfører. SIRENES' skipsfører kunne imidlertid ikke bebreides for den skaden som hadde oppstått. Rederen fikk medhold i sitt regresskrav mot befrakteren, og voldgiftsdommeren²⁷⁷ la her avgjørende vekt på at det var befrakteren som etter Baltime kl.4 skulle arrangere og assistere taubåtassistanse.

I samme retning **Moshuus**²⁷⁸, som også konkluderte med Vestkyst-dommens manglende relevans for tidscertepartier. De samme hensynene vil ikke være tilstede for å innskrenke avtalefriheten mellom to likeverdige parter i et tidsbefraktningsforhold. Videre bekreftes av bakgrunnsretten²⁷⁹ at regress vil følge funksjonsfordelingen, hvilket vil kunne sies å være retningsgivende for når en skal peile ut et generelt utgangspunkt i tidsbefraktningsforhold²⁸⁰. Moshuus fant at både ansvarsfordelingsbestemmelser og funksjonsfordelingsbestemmelser vil kunne hjemle regress uten at dette sies uttrykkelig. En slik løsning vil da også være normen i praksis.

Ved sjølovsrevisjonen ble den tidligere bestemmelsen vedrørende regress med grunnlag i partenes funksjonsfordeling i tidsbefraktningsforhold utvidet i forhold til den eldre bestemmelsen. I nåværende **sjølov § 381 tredje ledd**²⁸¹

²⁷⁵ Se Stang Lund (1988) side 341 flg.

²⁷⁶ ND 1962 side 1. Se Stang Lund (1988) side 348.

²⁷⁷ Voldgiftsdommer var her Nils Dybwad. Se tidligere kommentarer av Dybwad i forbindelse med Vestkyst I-saken, jf. ND 1961, VII.

²⁷⁸ Se Moshuus (1992) side 15 flg.

²⁷⁹ Jf. sjøl. 1893 § 139, nå sjøl. 1994 § 381 3.ledd.

²⁸⁰ Jf. Moshuus (1992) side 21.

²⁸¹ Se kapittel 5.2.2.

omfattes ikke bare lasteskader, men også annet tredjemannsansvar, herunder alminnelig skadeforvoldelse og utleveringsansvar, omfattes av regressbestemmelsen. Imidlertid synes den også dels å innskrenke regressretten. Det fremgår tydelig av bestemmelsen og forarbeidene at;

”Hovedregelen blir derfor at tidsbefrakter bærer ansvaret, men unntak må gjøres for tilfelle hvor skaden eller tapet skyldes skipsførerens eller mannskapets medvirkning”²⁸².

Tidligere ble dette unntaket kun aktuelt der skipsføreren eller mannskapet var involvert på grunn av medvirkningsplikten²⁸³. Nå synes bestemmelsen å favne om også annen medvirkning. Som **Lind-Rasmussen**²⁸⁴ påpeker i sin redegjørelse for sjølovsutvalgets forslag til nye tidsbefraktingsregler;

”På den anden side afskærer nu enhver medvirken, der forårsager skade, og ikke blot pliktig medvirken fra mandskabets side regresretten. Denne sidstnævnte indskrænkning af regresretten kan undre. Hvor medvirken ikke er pliktig, f.eks. fordi den ikke vedrører skibets sødygtighed og ikke er pålagt i certepartiet, er mandskabets medvirken vel for befragterens regning og i dennes interesse, og det er derfor rimeligt, om befragteren havde husbondansvaret i denne situation”.

Det synes derfor etter sjøloven fortsatt uklart hvor ansvaret skal plasseres dersom skaden har oppstått grunnet skipsføreren og mannskapets medvirkning.

Med hensyn til de hjemmelskrav som stilles til regressgrunnlaget, støtter **Michelet**²⁸⁵ opp under det syn som har blitt forfeftet i Jobst-Oldendorff og den senere litteratur, og konkluderer med at det nå synes klart etablert at certepartiet ikke krever noen uttrykkelig regressbestemmelse for at regress skal kunne innrømmes. Han påpeker imidlertid at den nye reguleringen i sjøloven²⁸⁶ ikke direkte synes å omfatte personskader. Hans synspunkt med hensyn til disse skadene under certepartiet, synes derimot å være i tråd med prinsippene etter Jobst-Oldendorff.

Falkanger og Bull²⁸⁷ er derimot mer diplomatiske. I forbindelse med spørsmål om regress etter Baltim kl.9 mot tidsbefrakter der tidsbortfrakter er ansvarlig som utførende transportør, konstaterer de kun at ”(g)odtas de

²⁸² Jf. NOU 1993:36 side 88.

²⁸³ Jf. sjøl. § 381 2.ledd.

²⁸⁴ Jf. Lind-Rasmussen (1990) side 100.

²⁸⁵ Jf. Michelet (1997) side 409.

²⁸⁶ Jf. sjøl. § 381 3.ledd.

²⁸⁷ Jf. Falkanger og Bull (2004) side 397, jf side 359 flg.

synspunkter som er lagt til grunn i ND 1979.364 NV Jobst Oldendorff, må imidlertid regresskravet tas til følge”.

4.3.3 Forhold som vil kunne medføre regressavskjæring

Hvilke forhold som vil kunne medføre regressavskjæring, vil nødvendigvis bero på reguleringen av ansvars plasseringen i certepartiet. Her vil en måtte vurdere hvorvidt kontraktssituasjonen som helhet gir holdepunkter for å avskjære regress. Skulle for eksempel en innfortolkning av regressadgang i en klausul vedrørende ansvarsfraskrivelse være i strid med partenes øvrige funksjonsfordeling, vil det implisere at regress på dette grunnlag ikke var partenes intensjon.

En konkret fortolkning av tidscertepartiens fordelingsnorm vil foretas i kapittel 5. Her vil det kun gjennomgå et utvalg situasjoner fra rettspraksis de senere årene.

4.3.3.1 Ansvarsgjennombrudd ved grov culpa

I Jobst Oldendorff ble det kommentert at situasjonen ville vært annerledes dersom skaden hadde skyldtes ”en tilregnelig feil eller forsømmelse fra rederen eller hans folks side”. Visse certepartier, herunder Baltime, inneholder imidlertid ansvarsfraskrivelse som omfatter utøvelse av grov uaktsomhet²⁸⁸ av tidsbortfrakters besetning. En kan spørre seg om en slik vid ansvarsfraskrivelse ville stått seg dersom scenarioet i Jobst Oldendorff saken hadde oppstått under Baltime-certepartiet.

Spørsmålet om ansvarsgjennombrudd ved grov culpa i relasjon til vidtgående ansvarsfraskrivelse som den i Baltime klausul 12 ble diskutert i en svensk voldgiftsdom vedrørende skipet **Baltic Press**²⁸⁹. Faktum var her at ro-ro-skipet Baltic Press fraktet avisepapir på en tur fra Norrköping til Lübeck. Under turen ble det konstatert vannskader på deler av lasten, grunnet at akterrampen var åpen. Forsikrings selskapet, som subrogerte befrakterens krav, hevdet for det første at rederiet var skyldig i egenfeil, og videre at tidsbortfrakteren uansett ikke kunne påberope seg ansvarsfraskrivelsen i klausul (13) ettersom

²⁸⁸ Avgjørende for om en person kan sies å ha utøvd grov uaktsomhet er hvorvidt vedkommende kan sies å ha oppfylt kravene til omtensksom og forsvarlig handlemåte på det livsområde han befinner seg på. Her vil bransjemessig vurderingsnormer og faglige standarder gi veiledning. I tillegg må vedkommende kunne bebreides for sin oppførsel. Se Lødrup (1999) side 122 flg.

²⁸⁹ ND 2002 side 56.

overstyrmannen hadde opptrådt grovt uaktsomt da han ikke hadde passet på å stenge akterrampen skikkelig.

Voldgiftspanelet fant først at rederiet ikke var skyldig i egenfeil, jf Baltimore klausul (13) første ledd. Deretter gikk de over til å vurdere hvorvidt ansvarsfraskrivelsen i klausul (13) skulle settes til side grunnet overstyrmannens grove uaktsomhet. De uttalte;

”Inom sjörätten har sedan gammalt gällt - särskilt vid tidsbefraktning - att bortfraktaren friskriver sig från ansvar i vissa hänseenden men inte i andra. Sjölagens bestämmelser om tidsbefraktning är i dessa delar dispositiva och under arbetet på reformering av sjölagen synes det i vart fall för svensk del inte ha framförts att det vid tidscertepartier erfordras tvingande regler rörande ansvar för lastskador orsakade av besättningen (jfr prop 1993/94:195 s. 162 och 165). I Baltimore 1939, p 13, är friskrivningen mycket långtgående och ordalydelsen täcker enligt skiljenämndens bedömning även den grova vårdslöshet som förekommit hos besättningen i det aktuella fallet.

När det gäller frågan om denna friskrivning skall accepteras bör vidare följande beaktas. Friskrivningen ingår som ett led i en övervägd riskfördelning i ett avtalsförhållande mellan bortfraktare och befraktare i ett tidscerteparti. Avtalsvillkoret har sedan lång tid ingått i det aktuella formuläret, som är renodlat kommersiellt, och tillämpningen i olika sammanhang har enligt skiljenämndens bedömning varit sträng enligt refererade avgöranden, dvs. riskfördelningen har upprätthållits, se även Falkanger/Bull, Införing i Sjörett, 1995, s. 374 f. och Michelet, Håndbok i Tidsbefraktning, 1997 s. 409 f.

Det finns sakskäl att acceptera långtgående friskrivningar - såväl ansvarsbegränsningar som ansvarsfriskrivningar - även om grov vårdslöshet från anställdas eller som i detta fall en besättnings sida förekommit eftersom en sådan friskrivning utgör ett led i riskfördelningen mellan parterna. Det står också klart att särskilt inom sjörätten olika försäkrings- och kanaliseringssynpunkter måste tillmätas största betydelse, se t.ex. Jan Hellner i SOU 1974:83 s. 180 (jfr JT 1998-99 s. 150 f.) och Jan Ramberg den berörda uppsatsen i festskrift till Nordenson. Behovet av varuförsäkring eller transportförsäkring synes enligt skiljenämndens bedömning inte särskilt behöva påpekas för en befraktare eller lastägare i ett tidscerteparti enligt Baltimore 1939. I det aktuella fallet är också befraktarens försäkringsgivare part i skiljetvisten efter subrogation. Ansvarsfriskrivningen får därmed - se SOU 1974:83 s. 180 - i realiteten den betydelsen att regressrätten inskränks. Till det anförda kommer önskemålet om förutsebarhet vid tillämpning av kommersiella standardavtal.

Sammantaget finner skiljenämnden att friskrivningen i Baltimore 1939 p 13 bör godtas i det aktuella fallet”.

Her var det befrakter som hadde blitt holdt ansvarlig for lasteskadekrav i primæromgangen, og deretter søkte regress hos bortfrakter. Det var derfor ikke snakk om å anvende ansvarsfraskrivelsen som ”et sverd”, men heller påstand fra tidsbefracters side om at den ikke kunne benyttes som et ”skjold”. Voldgiftspanelet avgjøreelse medførte imidlertid at tidsbefracters regressadgang

ble innskrenket. En kan spørre seg om situasjonen hadde vært tilsvarende dersom det var tidsbortfrakter som i primæromgangen hadde foretatt dekning overfor vareeier og deretter påberopte seg klausul (13) som regresshjemmel. Voldgiftspaneletts prinsipielle uttalelser i forhold til sjørettens- og befraktningsrettens system for ansvarsfordeling og forutberegnelighet, kan tyde på at dette systemet anerkjennes på generelt grunnlag som resultat av veloverveid risikofordeling mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter²⁹⁰. Det ville derfor være i tråd med disse prinsippene om også regress fra tidsbortfrakter mot tidsbefrakter ble hjemlet på samme grunnlag²⁹¹.

Det bemerkes at det vil kunne eksistere avvik mellom de nordiske landenes generelle holdning til rekkevidden av ansvarsfraskrivelser. I Vestkyst I-saken ble det som nevnt uttalt skepsis til å anvende slike ansvarsfraskrivelser som et ”sverd”, da deres primære formål var å fungere som ”skjold”, et standpunkt som ble rokket ved i *Jobst Oldendorff*. Forholdet er bemerket i de svenske forarbeidene til sjøloven²⁹² hvor det synes å fremgå en mindre restriktiv holdning til ansvarsfraskrivelser enn det tradisjonelt har vært etter norsk rett. Etter å ha kommentert at ansvarsfordelingsklausuler mellom partene ofte vil kunne anses å medføre en regressrett, uttales i en note²⁹³;

”I detta sammanhang brukas ofte uttrycket ”ansvarsfraskrivningar är inte bara en sköld utan också ett svärd”. Jfr rättsfallet *Jobst Oldendorff* ND 1979 s.364 vid 372 §”.

Det er interessant at komiteen her har snudd uttrykket fra Vestkyst I-saken på hodet, og dermed synes å ha gått lenger enn norsk praksis etter *Jobst Oldendorff* i å konstatere ansvarsfraskrivelser som aktive regresshjemler. Det er trolig at dette beror på en feiltagelse. Det ville vært svært uheldig om man risikerte så avvikende fortolkninger i to land hvor bakgrunnsretten, så vel med

²⁹⁰ Se nærmere om diskusjonen rundt gyldigheten av ansvarsfraskrivelser under kapittel 5.3.5.

²⁹¹ Se også Rt 1994 side 626 (*Speditør-dommen*) hvor fraskrivelse av ansvar for grov uaktsomhet fra underordnede anerkjent av Høyesterett. Tvisten stod her om ansvarsbegrensninger i en spedisjonskontrakt. Høyesterett la vekt på at spedisjonskontrakten var en standardkontrakt fremkommet gjennom forhandlinger mellom organisasjoner som var representative for spedisjonsbedriftene og kundene, og at ansvarskanaliseringen i kontrakten var skjedd under hensyn til forsikringsmulighetene. At fraskrivelsen fremgikk av et ”agreed document” og at den i prinsippet måtte antas å inneholde en rasjonell kanalisering, syntes ikke å være avgjørende i seg selv. Se nærmere Hagstrøm (1996) side 18.

²⁹² SOU 1990:13 til 373 § (nå norske sjøl. § 381).

²⁹³ Se SOU 1990:13 side 209 note 122.

hensyn til sjøloven som avtalelovens rimelighetsvurdering²⁹⁴, er langt på vei sammenfallende.

4.3.3.2 Brudd på øvrige plikter i certepartiet

I voldgiftsdommen vedrørende **M/S Fjell**²⁹⁵ hevdet tidsbefrakteren at lasteskaden var oppstått på grunn av kontraktsbrudd fra tidsbortfrakterens side, da han skulle ha brutt sine plikter etter Baltime klausulene 1 og 3²⁹⁶. Tidsbefrakter mente derfor at ansvarsfraskrivelsen i klausul (13), som sammenholdt med klausul 9 som hovedregel legger ansvaret for skade på tredjemannslast på tidsbefrakteren, var uten betydning.

Falkanger som enevoldgiftsdommer fant imidlertid at ansvarsfraskrivelsen i Baltime klausul (13) også omfatter plikter tidsbortfrakteren for øvrig måtte ha etter andre klausuler i certepartiet²⁹⁷. Det ble først vurdert hvorvidt det forelå feil som falt utenfor unntakene i klausul (13) første ledd. Deretter ble spørsmålet hvorvidt andre bestemmelser i certepartiet, eller andre forhold, ville kunne innebære at klausul (13) ikke ble avgjørende. Falkanger konstaterte;

”Det fremstår som vilkårlig å deklare at de plikter som følger av klausul 1 og 3, skal være i noen særstilling. Og i den rettspraksis som det er vist til i det foregående²⁹⁸, har det åpenbart vært en nokså selvfølgelig forutsetning at begrensningene i klausul 13 i prinsippet omfatter også plikter med hjemmel i klausul 1 eller 3”.

Det ble med andre ord konstatert at tidsbortfrakterens øvrige plikter etter certepartiet, som ledd i funksjonsfordelingen, ikke innskrenket den ansvarsfraskrivelsen som var nedfelt i klausul (13). Ansvarsfraskrivelsen favnet etter sin ordlyd også om disse pliktene. Det var ikke grunnlag for å legge til grunn et ”hierarkisk” system der funksjonsfordelingsbestemmelser på generell basis går foran vidtfavnende ansvarsfraskrivelsesklausuler²⁹⁹.

²⁹⁴ Se lov av 31.mai 1918 nr.4 (avtaleloven) § 36.

²⁹⁵ ND 1996 side 207. Under lossing av containere fra M/S Fjell røk kranwiren, slik at en container falt ned og ble skadet, og den skadet i tillegg en annen container. Tvisten stod deretter mellom reder og tidsbefrakter om hvem som skulle bære ansvaret internt.

²⁹⁶ Baltime klausulene 1 og 3 angir henholdsvis bortfrakterens plikt til å holde skipet ”in every way fitted for cargo service” og ”maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service”. Se kapittel 5.3.6.1.

²⁹⁷ Jf. Baltime klausulene 1 og 3.

²⁹⁸ Jf. ND 1979 side 364 (Jobst Oldendorff), ND 1954 side 445 (Skogholm) og ND 1957 side 61 (Skånland).

²⁹⁹ Bestemmelsen favner imidlertid kun om de ansvarssituasjoner som er beskrevet i klausulen, som f.eks. fysisk skade på, eller tap av, godset. Øvrig avledet tap som følge av brudd på pliktene eller beskrivelsene i tidscertepartiet, vil derfor ikke omfattes. Som eksempel fra engelsk rett kan nevnes *The TFL Prosperity* [1984]1 Lloyd’s Rep.123. Her fant House of

4.3.3.3 Klar regressfraskrivelse

Videre vil nødvendigvis en klar regressfraskrivelse medføre at regressretten faller bort. Dette var tilfellet i en sak for Borgarting Lagmannsrett vedrørende skipet **Pergamos**³⁰⁰. Her fant lagmannsretten at bortfrakter³⁰¹ i utgangspunktet var ansvarlige overfor lasteier for tap og omkostninger i forbindelse med omlasting og frakt på et annet skip grunnet at Pergamos havarerte. Imidlertid hadde befrakter i avtale etterfølgende havariet fraskrevet seg retten til å fremme regress overfor bortfrakter. Det fremgikk av avtalens punkt 2.5 at befrakter og P&I assurandøren skulle sørge for omlasting fra Pergamos, og dekke alle omkostningene dette innebar ”without recourse to Bacton Shipping Company Limited”. Lagmannsretten fant at dette etter en naturlig språklig forståelse innebar at selskapene verken ved omlasting eller i ettertid kunne kreve regress av bortfrakter for disse omkostningene. Bortfrakter ble imidlertid kjent ansvarlige for krav på bergelønn fremsatt i forbindelse med havariet.

4.4 Sammenfatning

Sammenhengen mellom de forskjellige ansvarskonstellasjonene i primæromgangen, og adgangen til å gjenopprette ansvarsfordelingen i henhold til reguleringen etter partenes interne forhold i regressomgangen, har ikke alltid stått like sterkt. Som det fremgikk av gjennomgangen av den obligasjonsrettslige utviklingen vokste det etter hvert frem en idé om en naturlig forbindelse mellom solidaritet og regress. Selv om denne sammenhengen ble konstatert i litteraturen på et tidlig tidspunkt tok det mange år før dogmeutviklingen ble bekreftet av Høyesterett.

Det er derfor naturlig at utviklingen innen befraktningsretten til dels har fulgt en tilsvarende tendens fra konservativ til mer liberal regresspolitikk. Ved tolkningsspørsmål med henblikk på den alminnelige kontraktsrett speiles nødvendigvis den almene rettsoppfatning på området. Hvorvidt Høyesterett i Vestkyst-saken reflekterte denne, eller hvorvidt det konkrete resultat her

Lords at ansvarsreguleringen i Baltime klausul 13 ikke beskyttet tidsbortfrakter mot ansvar for økonomisk tap utsprunget av brudd på skipets spesifikasjoner. Det aktuelle tidscertepartiet angav høyden under hoveddekket til 6.10 meter, mens det i realiteten kun var 6.05, hvilket medførte at trailere med containere ikke kom om bord. Klausul 13 beskyttet ikke tidsbortfrakter mot det økonomiske tapet dette påførte befrakter. Tilsvarende ville antakelig resultatet blitt etter norsk rett.

³⁰⁰ Jf. ND 2003 side 374.

³⁰¹ Jf. sjøl. §§ 275 flg.

berodde på den spesielle interessekonflikten, har blitt diskutert. Uansett ble klarhetskravet til en viss grad fulgt opp i det etterfølgende, hvilket tatt i betraktning den tidligere bakenforliggende holdningen til regresshjemmel ikke synes så underlig.

I dag fremstår det like tydelig at prinsippet om strengt krav til regresshjemmelens klarhet ikke kan følges opp. Regressretten må ikke hjemles, men eksisterer som en underliggende vokter av den rettferdighetstanken som ligger bak instituttet; regressadgangen sikrer at ingen av partene i regressomgangen verken lider et uberettiget tap, eller vinner en uberettiget fordel.

Der to parter er solidarisk ansvarlige, og det ikke foreligger et kontraktsforhold mellom dem, vil regressspørsmålet løses etter en mer eller mindre fri vurdering³⁰². Ettersom det ikke foreligger noen på forhånd fastsatt fordelingsnorm, vil nettopp debitorenes ansvar internt i større grad vurderes ut fra deres tilknytning til den rammede tredjemann. Dette medfører at det vil kunne knytte seg betydelig usikkerhet til hvem som til sist må dekke det økonomiske ansvaret som måtte oppstå.

Et viktig formål i et gjensidig bebyrdende kontraktsforhold er nettopp å unngå denne usikkerheten. En rettferdig fordeling i et kontraktsforhold vil derfor ikke nødvendigvis bero på de samme rimelighetshensyn som vil spille inn ved erstatning utenfor kontrakt. Dette ble uttrykkelig uttalt av Høyesterett i Rt 2005 side 870³⁰³. En rettferdig fordeling vil her tilsi en fordeling i henhold til det partene ble forespeilet i kontrakten. Der den ene parten i primæromgangen ilegges ansvaret som etter kontrakten var tillagt den annen part, vil regressadgangen bidra til å sikre denne forutgående ansvarsfordeling.

For tidsbefraktningens del er det ofte her slaget står, da det ikke alltid fremgår like klart av tidscertepartiet hvem som skal bære ansvar for hva. Særlig vil dette være tilfellet der den oppståtte regressituasjon ikke reguleres spesifikt og derfor må innfortolkes på annet grunnlag. Resultatet i regressomgangen vil derfor kunne avvike fra kontrakt til kontrakt, hvilket vil gjennomgås i det forestående.

³⁰² Jf skl. § 5-3 hvoretter domstolen kan velge om den vil tilkjenne full regress, avskjære regress, eller om ansvaret skal fordeles mellom debitorene etter det forholdet domstolene finner rimelig.

³⁰³ Se gjengivelse av dommens avsnitt 45 i kapittel 4.2.3.

5 Regressgrunnlaget

5.1 Introduksjon

Som det har fremgått vil regress i visse situasjoner være lovregulert³⁰⁴. Dette vil imidlertid sjelden være tilfellet ved regress i kontraktsforhold. Her vil regressspørsmålet primært måtte bero på det underliggende kontraktsforholdet mellom debitorene.

Tidsbortfrakter og tidsbefrakter vil nødvendigvis, så langt det er mulig, ha forsøkt å regulere ansvarsforholdet seg imellom i tidscertepartiet. At det foreligger en kontrakt er imidlertid ikke i seg selv tilstrekkelig for å innrømme regress. Tidscertepartiet vil måtte tilkjennegi en fordelingsnorm som avviker fra den som har blitt gjennomført i primæromgangen.

Noen tidscertepartier inneholder klausuler som gir klart uttrykk for den forutsatte ansvarsfordelingen ved at de direkte hjemler regress. Saken vil da være klar, ettersom man vil ha et særskilt grunnlag for å la regresskravet føre frem. Ofte vil denne regressadgangen være regulert spesifikt i forbindelse med andre klausuler, for eksempel funksjons- og utgiftsfordelingen. Tilsvarende vil en ansvarsfraskrivelsesklausul kunne suppleres med en regressregulering for å sikre regress nettopp i tilfeller der en tredjemann i forbindelse med kontraktsavviklingen krever erstatning fra den ene kontraktsparten som i forhold til den andre har fraskrevet seg ansvar. Imidlertid vil regressspørsmålet måtte sees i sammenheng med reguleringen av partenes øvrige plikter, ansvarsfordeling og partenes alminnelige funksjons- og utgiftsfordeling.

Der tidscertepartiet mangler direkte regresshjemmel vil løsningen måtte bero først og fremst på en tolkning av avtalen og de underliggende forhold. I noen tilfeller vil kontraktsituasjonen som helhet gi holdepunkter for plassering av tredjemannsansvaret³⁰⁵. Her vil for eksempel partenes regulering av økonomisk

³⁰⁴ Jf Krüger (1984) side 290 flg. vil slike lovbestemmelser kunne grovinndeles i to kategorier. Den ene er bestemmelser som overlater regressspørsmålet til en mer helhetlig vurdering av sakens omstendigheter, eller gir hjemmel for lempelse av regressansvaret (f.eks. skl § 5-3). Den andre er bestemmelser som avskjærer regress, eller hvorav retten til regress er gjort avhengig av at regressdebitor har utøvd subjektiv kvalifisert skyld. Disse søker ofte å kanalisere ansvaret mot ett bestemt ansvarssubjekt, og kan inngå som moment i en større regulering av et sakskompleks (se f.eks. sjølovens regler om oljesølsansvar §§ 191 flg).

³⁰⁵ Jf. Krüger (1984) side 296.

risiko kunne fungere som holdepunkt. Videre vil en avtale kunne gi uttrykk for et interessefellesskap mellom kontraktspartene³⁰⁶. Også dette vil kunne gi indikasjoner på hvorvidt regresskravet vil føre frem.

I situasjoner der man ikke ved tolkning av kontraktsgrunnlaget finner holdepunkter for løsning av regressspørsmålet, vil man måtte se hen til eventuell deklarasjonsrett og alminnelige rettsgrunnsetninger.

5.2 Sjøloven

Der det foreligger et tidscerteparti, vil tvisten mellom kontraktskontrahentene i utgangspunktet ikke være underlagt preseptoriske bestemmelser. Sjølovens regler vil imidlertid kunne benyttes utfyllende i tolkningsprosessen av standardkontrakter der disse er tause³⁰⁷. Det vil derfor redegjøres for de bestemmelser i sjøloven som enten vil kunne påvirke eller direkte regulerer spørsmålet om regressomgangen. Disse angår primært spørsmål i relasjon til lastehåndteringen. En vil derfor måtte vurdere hvorvidt lignende prinsipper også vil kunne anvendes i spørsmål om regress for personskadekrav.

5.2.1 Ansvarsfordeling - § 382 1.ledd

Som beskrevet ovenfor³⁰⁸ vil den ansvarsfordelingen som fremgår av konnossementet kunne avvike fra den forutgående ansvarsfordeling fastsatt mellom partene i tidscertepartiet. Grunnet tidsbortfrakterens plikt til å utstede konnossement³⁰⁹, vil han dermed kunne pådra seg et strengere ansvar som transportør enn han i utgangspunktet er forpliktet til som tidsbortfrakter. Sjøloven § 382 første ledd³¹⁰ fastslår at tidsbefrakter i slike tilfeller skal holde tidsbortfrakter skadesløs for det overskytende ansvaret som konnossementsutstedelsen pådrar ham. Det er med andre ord tidsbortfrakter som må bære risiko for at tidsbefrakteren klarer å oppfylle regressansvaret.

³⁰⁶ I forbindelse med selskapsform, sameieforhold etc.

³⁰⁷ Forutsatt nødvendigvis at partenes formål med reguleringen i kontrakten ikke har vært nettopp å avvike fra den deklarasjonsretten.

³⁰⁸ Se kapittel 3.2.4.

³⁰⁹ Se sjøl. § 382 1.ledd 1.pkt.

³¹⁰ Sjøl. § 382 1.ledd lyder; ”Tidsbortfrakteren plikter å utstede konnossement for lastet gods for den reise skipet skal utføre, med de vilkår som er vanlige i den fart det gjelder. Pådrar tidsbortfrakteren seg derved ansvar overfor innehaver av konnossementet som går ut over ansvaret etter befrakningsavtalen, skal tidsbefrakteren holde tidsbortfrakteren skadesløs”. Bestemmelsen tilsvarer sjøl. 1893 § 141, og det var ved revisjonen ikke tilsiktet noen realitetsendring, jf. NOU 1993:36 side 88. Se om den tidligere bestemmelsen Moshuus (1992) side 22.

Bestemmelsen må leses i samsvar med tilsvarende regulering i reisebefraktningforhold³¹¹. Herunder har det blitt slått fast i forarbeidene³¹², med henvisning til Vestkyst I og Jobst Oldendorff, at det kun er økt ansvar som følge av at konnossementet inneholder andre vilkår enn certepartiet og ikke økt ansvar som følge av preseptoriske ansvarsregler som gir regress. Sammenligningen med reisebefraktning kan for tidsbefraktningstilfellene imidlertid synes noe unyansert. Ansvarsforholdet mellom partene i et reisebefraktningforhold, vil nødvendigvis avvike fra ansvarsforholdet under et tidscerteparti. Videre berodde Vestkyst I-saken på en særskilt interessekonstellasjon som sjelden vil forekomme i tidsbefraktningstilfellene.

Høyesterett i Vestkyst-saken gav ingen nærmere begrunnelse for sin fortolkning og anvendelse av daværende sjøl. 1893 § 95 3.ledd³¹³. Forholdet blir imidlertid nærmere kommentert av Brækhus i Jobst Oldendorff i hans kommentarer til Vestkyst-saken;

”Regress ville her bety at et ansvar som etter de preseptoriske Haag-reglene skal bæres av redersiden, ville bli veltet over på vareeiersiden, i strid med det interessekompromiss som Haag-reglene utgjør. Det kan kanskje sies at Haag-reglene ikke tilsikter å beskytte befrakteren under et certeparti, selv hvor han dessuten – som i Vestkyst I-saken – er avskiber. Selvom dette måtte være riktig, ville en regress imidlertid ha ført til resultater som ville være i strid med Haag-reglene: Avskiber, Mosjøen Aluminium, var cif-selger; det betyr at risikoen for den solgte aluminium gikk over til den engelske kjøper ved innlastning i Norge (..), og at den manko som oppsto på reisen derfor selger og kjøper imellom var den sistnevntes risiko. Haag-reglene griper klarligvis ikke inn i reguleringen av kjøpsforholdet. Men det ville være eiendommelig om ansvaret for mankoen, via en kjøpsrettslig regress, skulle havne hos den kjøper/konnossementsinnehaver som Haag-reglene primært skal beskytte. Det riktige må være å avskjære regressen allerede i forholdet reder-reisebefrakter/avskiber. I et regressforhold som den nærværende tvist gjelder, spiller tilsvarende betraktninger ikke inn – også av den grunn ville det vært uriktig å trekke noen slutninger fra Vestkyst I-dommen i den foreliggende sak”.³¹⁴

Tross at Høyesterett ikke selv betonte dette forholdet i sin begrunnelse, berodde det særlige saksforholdet i Vestkyst I-saken nettopp på at

³¹¹ Jf. sjøl. § 338 3.ledd. Det fremgikk tydelig av forarbeidene til bestemmelsens forgjenger i sjøl. 1893 § 95 4.ledd, jf. Sjølovskomiteens innstilling av 1936 side 68, at reguleringen av reise- og tidsbefraktningforhold var ment å ha samme innhold.

³¹² Jf. NOU 1993:36 side 68.

³¹³ Senere sjøl. 1893 § 95 4.ledd, nåværende sjøl. 1994 § 338 3.ledd.

³¹⁴ Se til sammenligning ND 1988 side 288. Her ble forholdet mellom daværende sjøl. 1893 § 118 (nå § 275) og en FIOS-klausul berørt. Voldgiftsdommeren fant at preseptiviteten etter § 118 i det foreliggende tilfellet var uten betydning, og tillot ikke det kjøpsrettslige aspektet særskilt vekt.

reisebefrakter representerte varesiden og regress derfor ville medføre at de preceptoriske ansvarsreglene ble lempet over den interesse de søkte å beskytte. Formuleringen i forarbeidene til sjøl. § 338. 3.ledd synes derfor svært generell i forhold til den rettspraksis forarbeidene henviser til. I forhold til tidsbefraktningsforhold kan det stilles spørsmål om rimeligheten av å knytte tidsbortfrakters ansvarsområde opp mot de vilkår tidsbefrakter velger for å gjennomføre sine kjøpsrettslige transaksjoner under certepartiperioden. Her har lovgiver ikke engang nyansert mellom de forskjellige interessekonstellasjonene ved angivelse av ansvars plasseringen. At bestemmelsen i § 382 1.ledd fremstår som klar, og at den bør forstås i overensstemmelse med forarbeidene, er imidlertid ikke tvilsomt. Derimot vil dens betydning ved tolkning og utfylling av tidscertepartiene trolig være mer begrenset, og det vil være rimelig å anta at flere certepartier har søkt å avvike fra denne bakgrunnsretten i sin regulering av ansvarsforholdet.

5.2.2 Funksjonsfordeling – § 381 3.ledd

Sjøloven § 381³¹⁵ første og annet ledd fastslår at det er tidsbefrakteren som skal være ansvarlig for lastingen, stuingen og lossingen, men at tidsbortfrakters mannskap og skipsfører i denne forbindelse skal ha en viss medvirkningsplikt. Bestemmelsens 3.ledd er regresshjemmel hvor ansvaret følger denne funksjonsfordelingen mellom partene. Denne bestemmelsen er noe mer omfattende enn den tilsvarende tidligere bestemmelsen³¹⁶, hvilket blant annet

³¹⁵ Sjøl. § 381 lyder;

”Tidsbefrakteren skal sørge for mottagelse, lasting, stuing og trimming, sikring, lossing og utlevering av lasten. Stuingen skal foregå slik at skipet er betryggende stabilisert og lasten sikret. Tidsbefrakteren skal følge instruksjoner fra tidsbortfrakteren om lastens fordeling i den utstrekning hensynet til skipets sikkerhet og stabilitet tilsier det.

Tidsbefrakteren kan kreve slik medvirkning av skipsfører og mannskap som er vanlig i den fart det gjelder. Godtgjørelse for overtidsarbeid og andre særlige utgifter ved slik medvirkning betales av tidsbefrakteren.

Plikter tidsbortfrakteren å erstatte tap som følge av lasting, stuing og trimming, sikring, lossing eller utlevering av lasten, skal tidsbefrakteren holde tidsbortfrakteren skadesløs med mindre tapet skyldes skipsførerens eller mannskapets medvirkning eller annet forhold som tidsbortfrakteren svarer for”.

³¹⁶ Se sjøl. 1893 § 139 annet ledd, jf. NOU 1993:36 side 88. Det presiseres i forarbeidene at bestemmelsen ikke kun er ment å hjemle regress i lasteskadetilfellene, men at også forsinkelsesansvar og ansvar overfor medkontrahenter eller utenforstående tredjemenn som pådras under lastehåndteringen. Som eksempel nevnes der tidsbefrakter engasjerer en kranfører som opptrer uaktsomt og tredjemann dermed påføres skade. Rederen vil i en slik situasjon være ansvarlig etter sjøl. § 151, men i det interne forhold vil tidsbefrakteren være den ansvarlige. Bestemmelsen er ment å hjemle regress også i slike tilfeller. Det er imidlertid ikke spesifisert hvorvidt dette er ment å omfatte også personskadekrav.

skyldes den nye bestemmelsen om solidaransvar ved lasteskadekrav³¹⁷. Lovgiver har med andre ord, med grunnlag i risikobetraktninger, funnet det nødvendig å sikre tidsbortfrakterens rettsstilling. Regressgrunnlaget er med dette flyttet oppover i rettskildhierarkiet.

Som hovedregel vil tidsbefrakteren derfor måtte bære ansvar i henhold til den interne funksjonsfordelingen. Særlig med henblikk på bestemmelsens utvidede virkeområde i forhold til den tidligere reguleringen, fremkommer det av sjølovskomiteens kommentarer at den anerkjenner regressgrunnlag på bakgrunn av partenes funksjonsfordeling. Det vil derfor måtte kreves relativt klar tale i tidscertepartiet for at slik regress ikke skal tilkjennes³¹⁸. Til tross for at personskade ikke er spesifikt nevnt i de norske forarbeidene, fremgår det av de svenske³¹⁹ at;

”I förhållande till 139 § andra stycket sjölagen utvidgas regressrätten i enlighet med denna princip till att omfatta *all skada som kan drabba lastägare eller annan tredje man*³²⁰. Skadan skall dock ha uppkommit till följd av lastning, stuvning, trimning, säkring, lossing eller utlämnande av lasten”.

Det vises i samme forbindelse til Jobst Oldendorff. De svenske forarbeidene synes derfor i tydeligere ordelag å åpne for at også regress grunnet personskadekrav vil kunne fremmes med hjemmel i bestemmelsen.

Det oppstilles imidlertid unntak for tilfeller der skaden skyldes besetningens medvirkning eller forhold tidsbortfrakter svarer for³²¹. Tidligere var det presisert at ”medvirkning” i dette tilfellet kun omfattet involvering grunnet ”medvirkningsplikten”. At bestemmelsen nå synes utvidet på dette punkt kan virke noe upraktisk. Dersom skipsføreren eller mannskapets medvirkning ikke er pliktig³²², men kun i tidsbefrakters interesse, synes det lite rimelig at tidsbortfrakter skal sitte igjen med regningen.

³¹⁷ Se sjøl. § 287.

³¹⁸ Jf. Stang Lund (1988) side 345.

³¹⁹ Jf. SOU 1990:13 side 208 til 371 §.

³²⁰ Min kursivering.

³²¹ Se nærmere om dette i kapittel 4.3.2, jf Lind Rasmussen (1990) side 100.

³²² For eksempel ikke er angitt i certepartiet og ikke angår skipets sjødyktighet. Se sjøl. § 384 2.ledd.

5.2.3 Solidaransvar - § 287

I sjøloven § 287 fastslås at transportør og undertransportør er solidarisk ansvarlige³²³. Unntak må imidlertid oppstilles dersom transportøren har forbeholdt seg ansvarsfrihet i forhold til en navngitt undertransportør³²⁴, eller transportøren har påtatt seg et mer vidtgående ansvar enn det som følger av kapittel 13³²⁵.

En kan spørre seg om denne bestemmelsen isolert sett vil hjemle en regressadgang. For lasteskadetilfellene i tidsbefraktningforhold fremgår imidlertid regressadgangen uttrykkelig av sjøloven³²⁶. At partene har rett til å fravike reglene i kapittel 13 i regressrunden følger av den alminnelige kontraktsfrihet, og vil gjelde selv om den foreliggende avtalen mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter ikke er et certeparti. Dette er, forholdsvis overflødig, påpekt i sjøl. § 381 3.ledd. I forarbeidene til sistnevnte bestemmelse³²⁷, vises det da også til regelen om solidaransvar i § 287, hvoretter det slås fast at;

”Det er derfor nødvendig med en regressregel som sikrer riktig fordeling av lasteskadeansvaret mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter”.

Det vil derfor være unødvendig i lasteskadetilfellene å søke regressen hjemlet på grunnlag av § 287 selvstendig. Eventuelt vil bestemmelsen kunne ha relevans som tolkningsmoment i tilfeller ved personskader, med henvisning til Høyesteretts konstatering av regressretten som et naturlig supplement til et solidarskyldforhold³²⁸.

5.2.4 Beskrivelsesansvar – § 301

Særlig i trampfart vil det ofte være tidsbefrakter som leverer varene til skipet, og således opptrer som avlaster i forhold til tidsbortfrakter. Bestemmelsen i sjøloven § 301, som regulerer avlasters ansvar for opplysningene som inntas i

³²³ Sjøl. § 287 1.ledd lyder; ”Er både transportøren og undertransportøren ansvarlige, hefter de solidarisk”.

³²⁴ Jf. sjøl. § 285 2. eller 3. ledd.

³²⁵ Jf. sjøl. § 286 2. ledd.

³²⁶ Jf. sjøl. § 382 1.ledd og § 381 3.ledd.

³²⁷ Jf. NOU 1993:36 side 88.

³²⁸ Jf. kapittel 4.2.3, jf. Rt 2005 side 870, hvor det ble uttalt; ”Når skyldnere er solidarisk ansvarlige, er retten til regress et naturlig – og nødvendig – supplement, som gjør det mulig å plassere byrden der den bør være ut fra forholdet mellom de ansvarlige og omstendighetene for øvrig, uavhengig av hvem som tilfeldigvis tar ansvaret overfor skadelidte”.

konnossementet, vil derfor være av betydning for den senere regressituasjonen dersom tidsbortfrakter stilles ansvarlig for beskrivelsesansvaret³²⁹.

Hovedregelen etter bestemmelsen er at avlaster er ansvarlig overfor transportøren for riktigheten av de opplysningene om godset som etter krav fra ham er tatt inn i konnossementet³³⁰. Dette vil særlig være av betydning ved for eksempel fiktive mankokrav i tankfarten. Imidlertid vil det at transportøren har krav mot avlaster i regressomgangen, være uten betydning for transportørens ansvar overfor senderen av varene eller eventuelle tredjemenn som har konnossementet i hende.

5.3 Tidscertepartiens fordelingsnorm

I den videre gjennomgangen av eksempler på klausuler i tidscertepartiene som med hensyn til regressomgangen vil kunne tilkjenne partenes interne ansvarsfordeling, er det medtatt eksempler fra forskjellige trades. **Tørrelastbefraktingen** er representert ved Balttime 1939, Produce 1946 og NYPE 93. Disse er alle utarbeidet med rederinteresser i ryggen, og bærer i større og mindre grad preg av dette.

Balttime 1939³³¹ er et av de eldste og mest anvendte certepartiene i nærsjøfart³³². I 2001 gjennomgikk det en mindre revisjon, hvor visse klausuler ble modernisert og erstattet. Balttime er det certepartiet som går lengst i å fraskrive tidsbortfrakteren ansvar for lasteskader³³³.

Produce 1946³³⁴ ble første gang introdusert i 1913. Senere har tidscertepartiet blitt revidert i flere omganger. I 1981 ble det gjort et forsøk på å inkorporere i Produce 1946 de endringene og tilføyelsene som oftest ble gjennomført i praksis. Den reviderte utgaven³³⁵ ble imidlertid ikke godt mottatt i markedet. Aktørene fortsatte å benytte Produce 1946, med utallige varianter av hjemmelagede riders³³⁶. Produce 1946 er og har vært et av de mest benyttede tidscertepartiene innenfor sin trade.

³²⁹ Dette er som tidligere påpekt ikke spesifikt behandlet i denne avhandlingen.

³³⁰ Jf. NOU 1993:36 side 49.

³³¹ The Baltic and International Maritime Conference Uniform Time Charter, code name "BALTIME 1939".

³³² D.v.s. sjøfart mellom EU land.

³³³ Se Michelet (1997) side 409 flg.

³³⁴ The New York Produce Exchange Time Charter.

³³⁵ Kalt "ASBATIME 1981".

³³⁶ Tilleggs klausuler.

Grunnet den utbredte bruken av Produce 1946 i revidert tilstand, med dertil økende omfang av tilhørende rettsvister, ble det besluttet³³⁷ å gjennomføre enda en revisjon av dokumentet for å få dette tilpasset dagens marked. Arbeidet resulterte i NYPE 93³³⁸.

Fra **tankfarten** er Shelltime 4 og Bimchemtime 2005 valgt. Disse representerer to forskjellige interesser. Shelltime er, som navnet tilsier, utarbeidet av Shell og representerer dermed befraktersiden. Bimchemtime er et tidscertepartiet utarbeidet særskilt for frakt av flytende kjemikalier i bulk. Det ble utarbeidet på initiativ av Bimco, og har de siste årene gjennomgått en revisjon som resulterte i 2005-utgaven. Til arbeidet med denne revisjonen, ble det nedsatt en komité bestående av representanter både fra reder- og tidsbefrakersiden, meglere og P&I-klubbene. En ser imidlertid at certepartiet har beholdt mange av sine tradisjonelle Bimco-reguleringer.

Offshore bransjen er representert ved Supplytime, som er det mest anvendte certepartiet for supplyskip. Som i andre offshore-certepartier baserer dette seg på en variant av knock-for-knock prinsippet for å fordele tredjemannsansvaret mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter³³⁹. Certepartiet gjennomgikk en revisjon i 2005. Lasteskadekrav er som nevnt ikke generelt det mest aktuelle kravet i forhold til offshorekontraktene, da det sjelden inntas last som tilhører tredjemenn. Supply- skip vil imidlertid kunne gjennomføre rene transportoppdrag, hvorunder noen av de ovennevnte problemstillingene vil være aktuelle.

5.3.1 Kort om tolkning av tidscertepartier

I praksis vil brorparten av tidscertepartiene som inngås, også med norske parter, henviser til voldgiftsbehandling enten i New York eller London under amerikansk eller engelsk rett. For avhandlingens vedkommende er imidlertid temaet begrenset til tidscertepartier med norsk lovvalgsklausul. Etersom certepartiformularene er utarbeidet på engelsk, og ofte utviklet med tanke på engelsk rett, vil denne avvikende bakgrunnsretten kunne bringe forstyrrelser inn ved tolkningen av reguleringen under kontrakten samlet sett. Det vil derfor kunne oppstå spørsmål om hvorvidt klausulene skal tolkes i overensstemmelse med norsk eller engelsk oppfatning.

³³⁷ Av The Chartering and Documentary Committee of ASBA, i samarbeid med BIMCO og FONASBA (the Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents).

³³⁸ New York Produce Exchange Time Charter, Code Name: NYPE 93.

³³⁹ Se kapittel 5.3.2.

Ved tolkning av certepartier med norsk lovvalgsklausul er utgangspunktet i norsk rett at tolkning skal skje på bakgrunn av norske kontraktsretts-tradisjoner, også ved tolkning av kontrakter utarbeidet på engelsk med engelsk rett i tankene. Ved uklarhet vil derfor kontrakten tolkes og utfylles etter norske retningslinjer for kontraktstolkning, hvoretter kontrakten tolkes ut fra sin alminnelige språklige forståelse og faktiske sammenheng. Det er imidlertid klart at engelske rettsoppfatninger vil kunne ha gjennomslagskraft i norsk kontraktsfortolkning. Spørsmålet er i hvilken grad de vil slå gjennom.

Temaet har vært drøftet ved en rekke anledninger, både i rettspraksis³⁴⁰ og i juridisk teori³⁴¹. Oppsummeringsvis synes domstolene langt på vei å respektere partenes lovvalgsklausul, også der certepartiet er utviklet med tanke på engelsk rett. Dette har for det første berodd på at certepartiene ofte vil være standardkontrakter utarbeidet med overvekt av representanter fra én kommersiell interesse³⁴². I slike tilfeller vil certepartiet ikke kunne ansees som et "agreed document" i samme grad som et kontraktsformular fremforhandlet mellom kontraktspartene. Herunder kommer at kontrahentene ofte vil ha begrenset kjennskap til standardkontraktens enkelte bestemmelser og virkningen av disse. Å se hen til kontraktskonsipistenes intensjoner vil derfor ikke nødvendigvis speile kontraktspartenes intensjoner. Dessuten vil en fortolkning i overensstemmelse med engelsk rett kunne medføre et resultat beroende på en mellømløsning mellom norsk og engelsk kontraktstolkning³⁴³, hvilket vil kunne forrykke balansen i kontrakten sammenlignet med helhetlig tolkning under enten engelsk eller norsk rett. Det har imidlertid blitt uttalt at;

"... enkelte klausuler i et certepartiformular konsipert på bakgrunn av engelske rettstradisjoner etter omstendighetene vil kunne fortolkes i lys av engelsk bakgrunnsrett"³⁴⁴.

Uttalelsen, og tidligere lignende uttalelser, synes å innebære at en ved tolkning vil kunne ta hensyn til engelsk bakgrunnsrett, mens dette ikke er tilfellet ved utfylling³⁴⁵. Særlig vil engelsk rett kunne være av betydning for tolknings-

³⁴⁰ Jf. ND 1954 side 749, ND 1983 side 309 (Arica-saken), ND 1988 side 208, ND 2002 side 80 og ND 2003 side 274.

³⁴¹ Se Falkanger (1969), Selvig (1983), Selvig (1986), Honka (1989) kapittel 6.1 flg., Schelin (2001) og Dalbak (2005).

³⁴² Hvilket ofte vil være tilfellet med for eksempel tanktidscertepartiene.

³⁴³ Se ND 1983 side 309.

³⁴⁴ Jf. ND 2002 side 80, med henvisning til ND 1983 side 309 (Arica-saken).

³⁴⁵ Problemet ligger nødvendigvis her i å skille mellom tolkning og utfylling i det konkrete tilfellet.

prosessen dersom det fremkommer at partenes forståelse av den aktuelle klausulen er slik den oppfattes under engelsk rett³⁴⁶.

For avhandlingens vedkommende vil informasjon om partenes intensjoner og felles forståelse ikke foreligge ved fortolkning av de enkelte tidscertepartiklausulene, og det vil derfor ikke være mulig å foreta en selvstendig vurdering av betydningen av engelsk fortolkning i de konkrete tilfellene. Forholdet til engelsk rett vil imidlertid tidvis bli belyst. For øvrig vil tolkning foretas med bakgrunn i norske kontraktstolkningsprinsipper³⁴⁷, og den nordiske sjørettslige bakgrunnsretten.

5.3.2 Samspillet mellom ansvars- og forsikringsregulering

Vanligvis vil partene i et tidscerteparti ha forsikret seg³⁴⁸ mot det ansvar som følger av laste- og personskader. Spørsmålet om ansvarsfordeling i regressomgangen blir derfor i de fleste tilfeller i realiteten et spørsmål om hvilke assurandører som skal stå for den endelige tapsfinansieringen. Det vil således for assurandørene, så vel som partene selv, være ønskelig med en kontraktsregulering som medfører høy grad av forutberegnelighet. En rent erstatningsbasert tapskanalisering vil være lite tilfredsstillende i så måte, ettersom erstatningsspørsmål vil kunne reintrouseres i form av regresskrav.

Som et alternativ til den erstatningsbaserte tapskanaliseringen, har det blitt etablert forskjellige kombinasjoner av ansvars- og forsikringsreguleringer. Tradisjonelt har en slik ordning vært utbredt i offshorekontrakter, hvor forskjellige varianter av tapsfordelingsmodellen kalt **knock-for-knock prinsippet**³⁴⁹ har blitt anvendt for fordeling av tredjemannsansvaret. Prinsippet innebærer en samordning av forsikringsreguleringen og partenes kontraktsrettslige risikofordeling. Kortfattet innebærer dette en risikofordeling basert på at tapet forblir der det rammer; partene bærer selv egne tap som følge av skade på eget utstyr eller personell. Videre vil ansvaret for partenes eventuelle tredjemannsansvar ofte fordeles mellom dem uavhengig av skyld. Samtidig legges det opp til at dette ansvaret skal dekkes gjennom forsikringsordninger.

³⁴⁶ Se bl.a. Dalbak (2005) side 6.

³⁴⁷ Herunder de subjektive tolkningsprinsipper (partenes felles forståelse, god-tro standarden), det objektive tolkningsprinsipp (den objektivt sett rimelige og fornuftige mening med kontraktens bestemmelser). Der disse ikke gir tilfredsstillende grunnlag for å løse tvisten vil en presumere at partene ikke har ment å fravike bakgrunnsretten og foreta fortolkning basert på rimelighetsbetraktninger og tolkningsregler.

³⁴⁸ Ved ansvarsforsikring (P&I - Protection and Indemnity), og/eller ulykkes- eller tingsskadeforsikring.

³⁴⁹ Se om knock-for-knock prinsippet bla. Ness (2005) og Kaasen (1984).

Partenes kontraktsrettslige rettigheter vil derfor gjenspeiles i forsikringsvilkårene. Blant annet vil disse ofte inneholde klausuler om medforsikring, og fraskrivelse av regressadgang. I stedet for spørsmål om hvilket ansvar partene kan rette mot hverandre, blir spørsmålet hvilket forsikringsrettslige vern partene har under sine respektive forsikringsordninger.

Ettersom supplyskip vil kunne utføre rene transportoppdrag, vil spørsmål om lasteansvar kunne oppstå under tidscertepartiet anvendt i slik fart, Supplytime. Videre vil også spørsmål om personskadekrav kunne inntre. Ansvarsfordelingen er her basert på knock-for-knock prinsippet. Risikoallokeringen og den påfølgende regressadgangen er derfor forholdsvis klar, men er medtatt for å illustrere spennet i regressreguleringen under de forskjellige tidscertepartiene.

En kan spørre seg hvorfor en slik regulering ikke anvendes i regulær tidsbefraktning. Svaret beror antakelig på at man i andre trades mangler en tilsvarende stabilitet i så vel partsforhold som operasjonsområde³⁵⁰. Imidlertid vil ofte ansvarsassurandørene kontraktsregulere forsikringsoppjøret seg imellom ved en **Inter-Club Agreement**³⁵¹. Denne avtalen ble inngått mellom P&I klubbene³⁵² grunnet den utydelige ansvarsfordelingen under Produce 1946 certepartiet³⁵³, som gav grobunn for utallige tvister. Hensikten var ikke å endre funksjonsfordelingen under certepartiet, men å forenkle den endelige fordelingen i regressomgangen. Ettersom avtalen er tilpasset nettopp ansvarsfordelingen under Produce, vil det være et vilkår at et Produce-certeparti er anvendt, og at certepartiets ansvarsfordelingsbestemmelser ikke har blitt endret³⁵⁴.

Avtalen fantes opprinnelig ikke i noe standardformular, men ble primært benyttet av assurandørene for å regulere forsikringsoppjøret klubbene imellom. Imidlertid kunne den inkorporeres direkte i Produce 1946 ved en Inter-Club Agreement bestemmelse, og slik bli en del av certepartiet og binde tidscertepartipartene. Dette ble gjort, og gjøres fortsatt, under Produce 1946. I dag er også Inter-Club Agreement inkorporert i NYPE 93. I Inter-Club Agreement av 1996 fremgår det av artikkel (1) at;

³⁵⁰ Jf. Stang Lund (1988) side 342.

³⁵¹ Inter-Club New York Produce Exchange Agreement. Se nærmere om Inter-Club Agreement i Moshuus (1992) side 39 flg.

³⁵² I 1970.

³⁵³ Se kapittel 5.3.5.2.

³⁵⁴ Jf. Inter-Club Agreement artikkel 1.

”This Agreement applies to any charter party which is entered into after the date hereof on the New York Produce Exchange Form 1946 or 1993 or Asbatime Form 1981³⁵⁵ (or any subsequent amendment of such forms)”.

Spørsmål om fordeling av lasteskadekrav i regressomgangen vil derfor for disse tidscertepartiene inngått etter 1996 være forholdsvis avklart, ettersom de fleste store P&I assurandørene er medlemmer av The International Group of P&I Associations.

Under Produce 1946 medfører dette kortfattet at krav som er oppstått og forårsaket som følge av at skipet var usjødyktig, og/eller navigasjonsfeil eller feil i driften av skipet skal bæres 100 % av tidsbortfrakter, jf artikkel 8 (a). Imidlertid er det oppstilt unntak dersom tidsbortfrakter evner å bevise at usjødyktigheten ble forårsaket av *”loading, stowage, lashing, discharge or other handling of cargo”*. I slike tilfeller vil kravet måtte avgjøres etter artikkel 8 (b), hvorefter tidsbefrakter må bære ansvaret fullt ut dersom lasteskaden skyldes nettopp disse årsakene. Bevisbyrden under artikkel 8 er snudd i forhold til den normale vurderingen etter norsk rett, hvor man i stuingstilfellene, med mindre det blir konkludert med at sjødyktigheten var truet, nok ville presumere at tidsbefrakteren stuet uaktsomt. Unntak oppstilles under avtalen for tilfeller der ordene *”and responsibility”* har blitt tilføyd Produce 1946 klausul 8. I slike tilfeller deles lastekravet likt mellom partene i regressomgangen. Klarer imidlertid tidsbefrakter i slike tilfeller å bevise at skaden skyldtes at skipet var usjødyktig, lempes hele ansvaret over på tidsbortfrakter.

Langt på vei vil en regressfordeling i henhold til Inter-Club Agreement være i overensstemmelse med certepartipraksis³⁵⁶, dog med adskillig forenklete ansvarsregimer ettersom tolkningstvilen blir eliminert for de mest omtvistede tilfellene.

5.3.3 Betydningen av de preseptoriske ansvarsreglene for regressomgangen

5.3.3.1 Inkorporering

De tidligere behandlede konvensjonene vedrørende lasteansvar³⁵⁷ gjelder i utgangspunktet kun for forholdet mellom transportør og vareeier i primæromgangen. Imidlertid vil de kunne komme mer eller mindre til anvendelse også i forhold til ansvarsfordelingen mellom tidsbefrakter og tidsbortfrakter. For eksempel vil dette kunne være resultatet ved inkorporering av en såkalte Paramount-klausul³⁵⁸. En Paramount-klausul er en klausul som

³⁵⁵ Forgjengeren til NYPE 93.

³⁵⁶ Se om Produce 1946 i kapittel 5.3 flg.

³⁵⁷ Jf. kapittel 2.4.3.

³⁵⁸ Se Michelet side 433 flg.

primært er konstruert for å pålegge tidsbefrakteren en plikt til å inkorporere Haag- eller Haag-Visby reglene i alle konnossementer som utstedes under vedkommende tidscerteparti. Imidlertid hender det at partene i et befraktningsforhold avtaler at certepartiet skal være i "subject to" en Paramount-klausul. En kan da spørre seg om dette medfører at Haag-Visby reglene skal være avgjørende for ansvarsforholdet internt mellom partene i tidscertepartiet.

Spørsmålet var oppe i den norske voldgiftssaken *Granville*³⁵⁹ hvor det hadde blitt inkorporert en Paramount-klausul i et Baltimore certeparti³⁶⁰. Som det vil fremgå av framstillingen nedenfor, avviker ansvarsfordeling mellom partene under Baltimore³⁶¹ betydelig fra det ansvarssystemet som presenteres i Haag-Visby reglene. Voldgiftsretten fant at lest isolert sett, måtte klausulen innebære at;

"...Haag-reglernes materielle bestemmelser blir avgjørende for ansvarsforholdet mellom reder og tidsbefrakter".

Imidlertid, i og med at certepartiets ansvarsfordeling for øvrig var beholdt i sin originale forfatning³⁶², ville Paramount-klausulen ikke kunne slå igjennom overfor klausulene 9 og 13. Tidsbefrakteren ble derfor nektet regress.

Selvig fant i sin behandling av spørsmålet vedrørende inkorporering av Paramount-klausuler³⁶³ at disse ikke automatisk ugyldiggjør for eksempel ansvarsfraskrivelsesklausuler, slik effekten ville vært dersom Haag-reglene hadde blitt anvendt i kraft av preseptorisk lovgivning. En inkorporering vil således kun ha den effekten at Haag-reglene blir å anvende som vanlige klausulvilkår³⁶⁴. Både i amerikansk og engelsk rett har imidlertid Paramount-klausulen blitt gitt selvstendig vekt³⁶⁵.

Inkorporerte Paramount-klausuler vil bli selvstendig behandlet i forbindelse med de respektive tidscertepartiene under kapittel 5.3.5 flg.

5.3.3.2 Forholdet til ansvarsfraskrivelser

At tidsbortfrakter i tidscertepartiet i regressomgangen gyldig vil kunne fraskrive seg det preseptoriske ansvaret som inntreer i primæromgangen under Haag-

³⁵⁹ ND 1961 side 127.

³⁶⁰ Klausulen lød "US Clause Paramount to be incorporated in this charterparty".

³⁶¹ Baltimore klausul 9 og 13.

³⁶² Hvilket innebærer to vesensforskjellige ansvarssystemer som gjensidig utelukker hverandre.

³⁶³ Se Selvig (1959) side 549 flg.

³⁶⁴ Jf. Michelet (1997) side 434.

³⁶⁵ Se Michelet (1997) side 435-437.

Visby reglene, synes i dag ikke bestridt. Denne adgangen følger av kontraktsfrihetens prinsipp³⁶⁶. Videre underbygges den av at de hensyn som ligger bak de preseptoriske reglene henspiller på beskyttelse av lasteeieren, og ikke beskyttelse av tidsbefraktningsspartene som sådan. Reglenes ordlyd tilsier også at det er primæromgangen konsipistene har ment å regulere.

Der tidsbefrakter parallelt representerer lasteinteressen blir situasjonen, som tidligere omtalt, en annen³⁶⁷. Tvisten vil da ikke lenger stå mellom likeverdige rederiinteresser, men mellom lasteinteresse og rederiinteresse slik at hensyn bak Haag-Visby reglene vil få gjennomslag. Trolig vil ansvarsfraskrivelse i en slik situasjon bli tolket innskrenkende³⁶⁸. Det er imidlertid sjelden slike situasjoner forekommer i tidsbefraktningsforhold³⁶⁹.

Dernest kan en spørre seg om Haag-Visby reglenes inntreden i primæromgangen uavhengig av ovennevnte interessekonstellasjon vil kunne ha betydning for tolkningen av ansvarsfraskrivelsesbestemmelser. Spørsmålet ble kommentert i den tidligere nevnte voldgiftsdommen fra 1996³⁷⁰. Det ble her konstatert overensstemmelse med standpunktet fattet i Jobst Oldendorff saken. Falkanger uttalte;

”Videre bemerker voldgiftsdommeren at det for løsningen av den foreliggende tvist ikke er avgjørende hva som måtte være grunnlaget for den foretatte utbetalingen til varesiden, jfr. her ND 1979-364 NV Jobst Oldendorff på 370-372”.

Hvorvidt utbetalingen til varesiden berodde på inntreden av preseptoriske ansvarsregler overfor vareeier, eller for eksempel negotiorum gestio, var irrelevant. Falkanger tydeliggjør dermed skillet mellom de to perspektivene som ansvar i primæromgangen og ansvar i regressomgangen representerer³⁷¹. Videre bekreftes den avtalefrihet som ligger til grunn for forholdet mellom de to partene i et tidsbefraktningsforhold; heller ikke der ansvaret i primæromgangen beror på preseptorisk regulering, vil dette ha innvirkning på partenes adgang til å reservere seg mot ansvaret internt.

Den refererte stillingtagen reflekterer følgende selvfølgelige resonnement; at et rimelig resultat i primæromgangen tilsier samsvar med Haag-Visby reglene, innebærer ikke nødvendigvis at resultatet i regressomgangen vil bero på

³⁶⁶ Som er lovfestet for regressomgangen i tidsbefraktningsforhold i sjøl. § 287 3.ledd.

³⁶⁷ Se kapittel 5.2.1.

³⁶⁸ Slik situasjonen også var i Vestkyst-saken, hvor varene var solgt på cif-vilkår. Se kapittel 4.3.1.

³⁶⁹ Jf. Moshuus (1992) side 26. Se også kapittel 5.2.1.

³⁷⁰ ND 1996 side 207.

³⁷¹ Se illustrasjon på side 11.

samme hensyn. Et rimelig resultat i regressomgangen vil tilsi et resultat i tråd med partenes felles forståelse av ansvars- og funksjonsfordeling under certepartiet. En tilsidesettelse av en vedtatt ansvarsfraskrivelsesklausul på grunnlag av Haag-Visby reglene vil derfor ikke nødvendigvis speile partenes forutsatte fordelingsnorm.

5.3.4 Klare regressklausuler

I tidscertepartiene vil det kunne forekomme klausuler som klart og tydelig hjemler regress. Disse inneholder gjerne ordene "indemnity"³⁷² eller "contribution". Dersom en ser tilbake, har disse bestemmelsene tradisjonelt vært utformet med henblikk på nettopp de problemene som oppstår ved at skipsføreren undertegner konnossement etter tidsbefrakters ordre³⁷³. I noen tidscertepartier er klausulens rekkevidde begrenset til dette virkeområdet. I andre vil det kunne oppstå spørsmål om klausulen også favner om øvrige konsekvenser av tidsbefrakters instruksjonsmyndighet³⁷⁴.

I og med at konnossementsutstedelsene vil kunne påføre transportøren et forøket ansvar sammenlignet med certepartiets regler³⁷⁵, har hensikten med indemnity-klausulene vært at tidsbefrakteren skal bære dette økte ansvaret. Utgangspunktet tas derfor i en differansebetraktning hvoretter tidsbortfrakters ansvar dersom konnossement ikke hadde blitt utstedt, og tidsbortfrakters ansvar etter konnossementsutstedelsen, sammenlignes.

Den motsatte løsningen kan synes lite rimelig med hensyn til den ansvarsfordelingen tidsbefraktning som befraktningsform foreskriver. Å gjøre

³⁷² Den beste norske oversettelsen av "indemnify" er antakelig "å holde skadesløs". I forhold til fortolkningen av disse klausulene i relasjon til den engelske forståelsen, blir betydningen å yte erstatning for skade som er inntrådt og betale det beløp som den annen part i første omgang har utredet. Se Hambro (1972) side 35.

³⁷³ Indemnitybestemmelsen vil derfor ofte være kombinert med en "employment" del, hvor befrakters instruksjonsmyndighet angis. Rekkevidden av denne vil imidlertid ikke behandles selvstendig i det følgende. Se Hambro (1972) side 9 flg. for inngående behandling av employment-delen.

³⁷⁴ Se om tidsbefrakters instruksjonsmyndighet i Alstergren (2002). Herunder oppstår spørsmål om skadesløsholdelse for tidsbefrakters ordre som medfører at bortfrakter kommer i kontraktsforhold med tredjemenn, ved for eksempel ansettelse av stevedorer, bestilling av bunkers og lignende. Det har også vært diskutert hvorvidt ordet "indemnify" vil kunne tolkes utvidende til å favne om alle tap og utgifter som påføres bortfrakter ved å følge befrakters ordre.

³⁷⁵ Se f.eks *Milburn v. Jamaica Fruit* [1900]2 Q.B. 540 C.A. Tidsbefrakterne utstedte et konnossement som ikke innholdt en ansvarsfraskrivelse for feil fra skipsførers side, slik tidscertepartiet gjorde. Dette medførte at lasteeierne ikke var forpliktet til å yte felleshavaribidrag p.g.a havari forårsaket av skipsførers uaktsomhet. Tidsbortfrakter ble tilkjent regress mot tidsbefrakter for dette beløpet.

tidsbortfrakterens ansvar avhengig av tidsbefrakterens kommersielle disposisjoner, ville være i strid med den fordelingsnormen som er etablert i de fleste tidscertepartiene. Formuleringen i indemnity-klausulene vil imidlertid variere, hvilket gir rom for forskjellige tolkningsløsninger avhengig av hvilke klausuler og certepartier som benyttes.

5.3.4.1 Baltime 1939

I Baltime 1939 fremgår indemnity-bestemmelsen av klausul 9, umiddelbart etter den vide instruksjonsmyndigheten tidsbefrakter tilkjennes i klausulens 2.pkt. Retten til indemnity etter klausul 9, må leses i sammenheng med denne employment-delen av klausulen. Hvorvidt regress tilkjennes eller ei, vil derfor bero på om skaden eller ansvaret er inntrådt som følge av en ordre gitt med hjemmel i befrakters instruksjonsmyndighet³⁷⁶.

For lasteskadekravenes tilfelle er det klart at tidsbefrakter, som følge av instruksjonsretten, særskilt i relasjon til konnossementsutstedelse vil kunne overskride tidscertepartiets forpliktelser uten at skipsføreren vil ha mulighet til å gripe inn³⁷⁷. Som en konsekvens av dette har det blitt inntatt en skadesløsholdelsesdel i klausulen som uttrykkelig favner om konnossementsansvaret. Denne fremgår av certepartiets klausul 9 3.pkt. Under nordisk rett³⁷⁸ synes det i dag klart å være grunnlag for å anerkjenne den regressretten tidsbortfrakter foreskrives i denne klausulen for det økede ansvaret han pådrar seg ved å underskrive konnossementer på tidsbefrakteres ordre, så vel for transport-, beskrivelses- og utleveringsansvaret.

Isolert sett oppstiller ikke klausulens ordlyd krav til utvist skyld, og kan derfor i vid forstand leses som om den åpner for et objektivt tidsbefrakteransvar. Imidlertid har det blitt reist spørsmål om adgangen til å benytte seg av denne regresshjemmelen der ansvaret har blitt utløst av feil begått av

³⁷⁶ Se Hambro (1972) side 10. Det har blitt diskutert hvorvidt "employment" skal tolkes vidt eller snevert. Den vide forståelsen favner om begrepet "employment of the ship", mens den snevre kun har blitt forsått som "employment of persons". Under engelsk rett har det blitt fastslått i *The Hill Harmony* [2001]1 Lloyd's Rep.147 at uttrykket viser til utnyttelsen av skipets inntjeningspotensiale, jf. Wilford (2003) side 320.

³⁷⁷ Det fremgår ikke eksplisitt av Baltime kl.9 at skipsføreren er forpliktet til å underskrive konnossementet "as presented". Bestemmelsen har imidlertid blir fortolket dit hen at tidsbefrakter og hans agenter implisitt vil ha adgang til å signere konnossementer på vegne av tidsbortfrakter, se *The Ines* [1995]2 Lloyd's Rep.144.

³⁷⁸ Se av rettspraksis ND 1908 side 245 (Grane), ND 1913 side 393, ND 1947 side 375 (Aker), ND 1949 side 131 (Bergen), ND 1954 side 445 (Skogholm). Av litteratur i samme retning, se Michelet (1997) side 442 flg, Moshuus (1992) side 28-29, Gram (1977) side 204-205.

skipsføreren som truer skipets sjødyktighet. Denne sammenhengen med ansvarsfraskrivelsesbestemmelsen i klausul 12 vil bli behandlet nedenfor.

Etter engelsk rett er bestemmelsen gitt en forholdsvis vid anvendelse³⁷⁹. Det oppstilles imidlertid et krav om årsakssammenheng mellom den oppståtte skade og tidsbefrakters ordre³⁸⁰. Regressadgangen med hensyn til konnossementsansvaret synes herunder ikke omstridt³⁸¹. Omfanget av en slik tydelig indemnitybestemmelse vil langt på vei være sammenfallende med effekten av en "implied indemnity"³⁸².

Med hensyn til personskader vil som nevnt disse oftest oppstå i forbindelse med utføring av laste- eller losseoppgaver, hvilke tidsbefrakter er ansvarlig for å arrangere og betale for³⁸³. Dette innebærer at dersom tidsbefrakter ikke vil anvende sine egne folk til å få arbeidet utført, vil ansvaret for å engasjere arbeidere utenfra tilligge ham. Slike oppgaver vil hovedsakelig bli gjennomført i tidsbefrakters regi. Imidlertid vil han som følge av instruksjonsmyndigheten kunne pålegge skipsføreren å medvirke til dette arbeidet.

Der det oppståtte personskadekravet er en følge av at tidsbortfrakter, på tidsbefrakters ordre, har måttet inngå kontraktsforhold med tredjemenn, synes det forholdsvis klart ut fra klausulens ordlyd at regress for slike krav er hjemlet, jf. formuleringen;

"... or other documents or otherwise complying with such orders".

Situasjonen vil her være forholdsvis lik den beskrevet ovenfor i forbindelse med lasteskadeansvar ved konnossementsutstedelse. Det synes derfor rimelig å anta at tidsbefrakter også her vil måtte holde tidsbortfrakter skadesløs for det forøkede ansvaret tidsbortfrakter blir påført ved at tidsbefrakter ikke benytter egne folk, men setter arbeidet bort. Problemet vil imidlertid ligge i å påvise årsakssammenheng mellom tidsbefrakters ordre og det forøkede ansvaret.

Under engelsk rett har spørsmålet om personskadekrav blitt prosedert på employment- og indemnity- klausulen. I *The White Rose*³⁸⁴ aksepterte

³⁷⁹ Se bl.a. *The Ann Strathatos* [1949]83 Ll.L.Rep.228.

³⁸⁰ Se *Evaggelos TH* [1971]2 Lloyd's Rep.200.

³⁸¹ Se Wilford (2003) kapittel 19 og 37.32, Michelet (1997) side 441.

³⁸² Jf. Wilford (2003) side 358. Se om "implied indemnity" i forbindelse med Produce 1946.

³⁸³ Jf. klausul 4.

³⁸⁴ *The White Rose* [1969]2 Lloyd's Rep.52. Saken gjaldt rederiets krav på refusjon av utbetaling til en havnearbeider som under lastingen ble skadet. Han hadde oppholdt seg ved luken av "private purposes" da han plutselig falt ned. Det ble ikke arbeidet ved luken hvor skaden skjedde. Vedkommende krevde erstatning av rederiet på grunnlag av "unseaworthiness". Bortfrakter fikk en andel dekket av stevedorefirmaet, og krevde deretter resten dekke av befrakter. Argumentasjonen var at havnearbeideren hadde blitt

domstolen i prinsippet en argumentasjon basert på ovennevnte, men med det avgjørende forbehold at retten til å bli holdt skadesløs må forutsette at ansvaret er oppstått fordi tidsbortfrakter har fulgt tidsbefrakteres instruksjoner³⁸⁵. Årsaksrekken ble imidlertid i dette tilfellet ansett å være brutt³⁸⁶.

Årsaksproblemet ble påpekt også av Falkanger³⁸⁷, som dertil bemerket at klausul 9 "ikke kan tolkes fullt ut etter sin ordlyd". Ettersom han i sin betenkning la betydelig vekk på klarhetskravet fremmet i Vestkyst I-saken fant han at klausulen måtte tolkes innskrenkende og at den derfor, særskilt i relasjon til klausul (13) 2.ledd³⁸⁸ "får liten betydning for løsningen av vårt problem". Med henvisning til ovennevnte behandling vedrørende utviklingen til hjemmelskravet, er det tvilsomt om tilsvarende innskrenkende fortolkning ville blitt retningsgivende i dag. At indemnity-klausulen isolert sett, forutsatt årsakssammenheng, kunne hjemlet regress for personskadekrav synes derfor lite tvilsomt.

Imidlertid oppstår spørsmålet om hva som blir situasjonen dersom personskaden er forårsaket av tidsbortfrakters folk, herunder forholdet til certepartiets ansvarsfraskrivelse³⁸⁹. Dersom ansvarsfraskrivelsen ikke dekker personskadeansvaret, vil skader forårsaket av skipets besetning ved uaktsomhet måtte bæres av tidsbortfrakter.

5.3.4.2 Produce 1946

Hva angår indemnity-bestemmelse, inneholder Produce 1946 ingen slik klausul. En indemnity-klausul vil³⁹⁰ som oftest fremgå i forbindelse med en bestemmelse som angår konnossementsutstedelse, og det ansvaret skipsføreren i den forbindelse vil kunne pådra tidsbortfrakter. Under Produce 1946 klausul 8 siste punktum pålegges skipsføreren å underskrive konnossementet slik det fremlegges for ham. I motsetning til for eksempel Baltimé klausul 9, er derimot ikke denne plikten supplert med en bestemmelse om skadesløsholdelse.

ansatt som følge av befrakters ordre, og denne ordre hadde påført bortfrakter et strengere ansvar enn han i utgangspunktet ville hatt overfor befrakteren.

³⁸⁵ Se Vogth-Eriksen (1980) side 10.

³⁸⁶ Dels fordi arbeideren befant seg et sted på skipet hvor han i utgangspunktet ikke burde være, og dels fordi han ikke var beskyttet.

³⁸⁷ Se Falkanger (1973).

³⁸⁸ Nå klausul 12 linje 177 flg.

³⁸⁹ Se om forholdet til ansvarsfraskrivelsen i klausul 12 kapittel 5.3.5.1.

³⁹⁰ Jf. behandlingen av de øvrige tidscertepartiernes indemnity-klausuler.

Under engelsk rett har man funnet at regressadgangen anses underforstått som en "implied term"³⁹¹. Tidsbortfrakter vil ha rett til å bli holdt skadesløs i slike situasjoner, med mindre tidsbortfrakter tydelig har påtatt seg risiko for slikt ansvar i tidscertepartiet³⁹². En slik "implied indemnity" vil imidlertid ikke dekke risiko i forbindelse med navigasjon³⁹³. Videre påligger det tidsbortfrakter å påvise årsakssammenheng mellom det påløpte tapet, og tidsbefrakterens ordre.

5.3.4.3 NYPE 93

I NYPE 93 finnes en indemnity-bestemmelse i klausul 30, som angår utstedelse av konnossementer³⁹⁴. Etter klausulen bokstav (b) fremgår først at "all bills of lading shall be without prejudice to this Charter Party". Dette påvirker antakelig ikke skipsførerens plikt til å signere konnossementer han blir fremlagt, jf. klausul 30(a). Imidlertid innebærer det at tidscertepartiet som foreligger mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter skal forbli uanfektet av at konnossementet utstedes med avvikende betingelser³⁹⁵. Videre fremgår av bokstav (b) at tidsbefrakter skal holde tidsbortfrakter skadeløs for ansvar han måtte pådras som følge av et strengere ansvarsregime i konnossementet, enn det som følger av certepartiet. Bestemmelsen er med andre ord i overensstemmelse med reguleringen etter sjøloven³⁹⁶.

At bestemmelsen hjemler regress under norsk rett er ikke tvilsomt. Hva angår engelsk rett og doktrinen om "implied indemnity" vil regressadgangen i stor grad være sammenfallende. Her vil det imidlertid kunne forekomme at regressmulighetene vil være snevrere eller videre ved anvendelse av "implied indemnity" i forhold til en eksplisitt indemnity-klausul³⁹⁷. En vil imidlertid neppe under norsk rett innfortolke en snevrere regressadgang i tilfeller der kontrakten har en tydelig regresshjemmel, enn der regressadgangen innfortolkes.

³⁹¹ Jf. Moshuus (1992) side 37 og Wilford (2003) side 357.

³⁹² Jf. *The Caroline P* [1984]2 Lloyd's Rep.446 og *The Island Archon* [1994]2 Lloyd's Rep.227.

³⁹³ Jf. Wilford (2003) side 319.

³⁹⁴ Skipsførerens plikt til å underskrive konnossementer slik de fremlegges for ham, fremgår av klausul 30(a), se linjene 308-310.

³⁹⁵ Se *Hansen v. Harrold* [1894]1 Q.B. 612, *Turner v. Haji Goolam* [1904] A.C. 826 og *The Nanfri* [1979]1 Lloyd's Rep.201.

³⁹⁶ Jf. sjøl. §§ 381 3.ledd og 382 1.ledd.

³⁹⁷ Se henholdsvis *The Island Archon* [1994]2 Lloyd's Rep.227 C.A og *Strathlorne* [1934] 50 Lloyd's Rep. 185.

5.3.4.4 Shelltime 4

Av Shelltime klausul 13(a) fremgår tidsbefrakters instruksjonsmyndighet, lik den som fremgår av Baltime klausul 9, med tilhørende indemnitetserklæring. Tidsbefrakter skal etter denne holde tidsbortfrakter skadesløs for konsekvenser og ansvar som skyldes skipsførerens konnossementsutstedelse, jf. klausul 13(a)(i)³⁹⁸, eller "any irregularities in papers supplied by Charterers or their agents", jf. klausul 13(a)(ii).

Hva angår klausul 13(a)(i) er ansvaret her begrenset til tilfeller hvor konnossementet inneholder bestemmelser som avviker fra bestemmelsene i certepartiet. Bestemmelsen angår derfor kun et potensielt overskytende ansvar, hvilket er i overensstemmelse med bakgrunnsretten³⁹⁹.

Det er nærliggende at klausul 13(a)(ii) hjemler regress for tilfeller av fiktive mankokrav⁴⁰⁰. At det oppstår avvik mellom landsidens tall nedskrevet i konnossementet og skipets tall grunnet for eksempel uoverensstemmelse i målemetodene, er noe tidsbefrakter bør bære risikoen for. Der tidsbefrakter er avlaster, vil en slik tolkning være i overensstemmelse med den norske bakgrunnsretten⁴⁰¹. Det vil imidlertid kunne oppstå en rekke kompliserte bevissspørsmål, da det i primæromgangen vil påligge tidsbortfrakter å sannsynliggjøre at den dokumenterte mankoen er fiktiv, eller ligger innenfor det påregnelige svinn⁴⁰². Dette understrekes av at det under certepartiet påligger skipsføreren en særskilt plikt til å holde oppsyn med all last under laste- og losseprosessene⁴⁰³.

Selv om indemnitetserklæringen kun omfatter visse konsekvenser av tidsbefrakters instruksjonsmyndighet, vil det etter engelsk rett kunne innfortolkes en "implied indemnity" for øvrige konsekvenser av tidsbefrakters ordre. Dette forutsetter som nevnt krav til årsakssammenheng. Med hensyn til sammenblandingstilfellene, vil regress kunne tenkes på slikt grunnlag.

Av klausul 16 fremgår en indemnity-klausul i tidsbefrakters favør. Sammenlignet med de tidligere behandlede tidscertepartiene, er

³⁹⁸ Konnossementet skal herunder være "without prejudice to this charter". Se om dette i kapittel 5.3.4.3.

³⁹⁹ Jf. sjøl. § 382 1.ledd.

⁴⁰⁰ Se *The Boukadoura* [1989]1 Lloyd's Rep. 393 hvor konnossementet angav en større vekt enn lasten som faktisk ble skipet. Retten fant at dette utgjorde "irregularities in papers". Se Wilford (2003) side 362 og side 658.

⁴⁰¹ Jf. sjøl. § 301 første ledd.

⁴⁰² "In-transit-loss":

⁴⁰³ Jf. klausul 16 1.pkt i.f.

funksjonsfordelingen her snudd med hensyn til lastehåndteringen⁴⁰⁴. Som en følge av dette, inneholder klausulen en skadesløsholdelseserklæring hvorefter tidsbortfrakter skal holde tidsbefrakter skadesløs for;

”... all losses, claims, responsibilities and liabilities arising in any way whatsoever from the employment of pilots, tugboats or stevedores, who although employed by Charterers shall be deemed to be the servants of and in the service of Owners and under their instructions”.

Sammenholdt med klausulens første setning⁴⁰⁵ fremgår at tidsbefrakter vil ha krav på regress for ansvar som påløper både som følge av dårlig stuing, og øvrige operasjoner utført av stevedorene. Dette omfatter trolig også personskadekrav. Det antas under engelsk rett⁴⁰⁶ å måtte oppstilles et unntak dersom skaden skyldes at tidsbefrakter har utvist ”negligence”, og tilsvarende vil gjelde under norsk og nordisk rett.

5.3.4.5 Bimchemtime 2005

Indemnity-bestemmelsen i Bimchemtime klausul 11 henviser til utstedelse både av konnossementer og fraktbrev⁴⁰⁷. Tidsbefrakter skal holde tidsbortfrakter skadeløs for alt overskytende ansvar som måtte oppstå grunnet at disse transportdokumentene inneholder bestemmelser som ikke er i overensstemmelse med reguleringen i certepartiet. Det presiseres med andre ord at ansvaret i primæromgangen skal være uten betydning for fordelingen av ansvaret mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter. Skadesløsholdelseserklæringen er her begrenset til utstedelsen av transportdokumentene, i motsetning til under for eksempel Baltime 1939 hvor den er knyttet opp til tidsbefrakters instruksjonsmyndighet i en videre relasjon.

Videre følger det av certepartiet en rekke spesifiserte indemnitetserklæringer. Flere av disse beror på skader som vil være en konsekvens av tidsbefrakters instruksjonsmyndighet. Dersom lasten skulle bli skadet grunnet at den har blitt utsatt for feil temperatur, og temperaturfastsettelsen fulgte av tidsbefrakters instruksjoner, vil tidsbortfrakter ha krav på regress etter klausul 12. Videre vil tidsbortfrakter bli holdt skadesløs dersom sammenblanding eller annen

⁴⁰⁴ I forhold til utgangspunktet etter nordisk rett. Funksjonsfordelingen i klausul 16 er imidlertid i overensstemmelse med engelsk og amerikansk bakgrunnsrett.

⁴⁰⁵ ”Stevedores when required shall be employed and paid by Charterers, but this shall not relieve Owners from responsibility at all times for proper stowage, which must be controlled by the master who shall keep a strict account of all cargo loaded and discharged”.

⁴⁰⁶ Se Wilford (2003) side 661.

⁴⁰⁷ Som begge skal være ”without prejudice to this Charter Party”.

kvalitetsforringelse oppstår som følge av tidsbefrakters instruksjonsmyndighet etter klausul 17. Slik regress forutsetter at tidsbefrakters instruksjoner medfører ”sharing any part of the cargo handling system”, og at tidsbefrakter har blitt notifisert om dette i forkant. Dette vil for eksempel kunne være tilfellet der skipet lastes med flere grader enn normert. Regress for sammenblanding grunnet overlast vil derfor kunne være hjemlet etter klausul 17.

Av klausul 18 fremgår en indemnitetserklæring hvoretter tidsbortfrakter skal holde tidsbefrakter skadesløs dersom skader skulle oppstå i forbindelse med benyttelse av los eller tauebåter. Dette er en forholdsvis vanlig regulering i tidscertepartier til tross for at det er tidsbefrakter som skal ”provide and pay for” disse.

Skulle tidsbefrakter beslutte å foreta en ”ship-to-ship” overføring av lasten, vil tidsbortfrakter ha krav på regress dersom dette skulle påføre ham ekstrakostnader, jf. klausul 34. Etersom klausulen i første punkt legger all risiko for slike operasjoner til tidsbefrakter, vil dette medføre regressadgang ved manko- eller sammenblandingstilfeller som skulle oppstå grunnet slike operasjoner.

Etter klausul 48 skal tidsbortfrakter holdes skadesløs i tilfeller der Bimco’s Paramount-klausul ikke er inkorporert i konnossementet. For øvrig fastsettes at alle lasteskadekrav som oppstår under certepartiet skal være ”subject to” Paramount-klausulen som følger vedlagt i Annex A. Som tidligere kommentert, medfører dette trolig at Haag-Visby reglene blir å anvende som klausulvilkår, og ikke i kraft av tvingende lovregler⁴⁰⁸.

5.3.4.6 Supplytime 2005

Med hensyn til den tradisjonelle indemnity-bestemmelsen i forbindelse med konnossementsutstedelse, eksisterer ikke denne i Supplytime 2005. Årsaken er at dette certepartiet ikke ilegger skipsføreren en tilsvarende plikt til å underskrive konnossementer. Tvert imot fremgår det av klausul 7⁴⁰⁹ at konnossement ikke skal utstedes. Skipsføreren vil derimot være pliktig å underskrive dokumenter i forbindelse med lasten, men kun dersom det tydelig fremgår at disse ikke innehar en kjøpsrettslig funksjon⁴¹⁰. Det vil derfor kun være aktuelt å utstede fraktbrev⁴¹¹ eller lignende dokumenter med

⁴⁰⁸ Se kapittel 5.3.3.1.

⁴⁰⁹ Jf. linjene 198-199.

⁴¹⁰ Jf. klausul 7(ii)(2) linjene 200-203.

⁴¹¹ Se kapittel 3.2.1.

kvitteringsfunksjon. De tradisjonelle ansvarssituasjonene under Haag-/Haag-Visby reglene utløst av konnossementsutstedelse vil derfor ikke oppstå under Supplytime 2005. Under norsk rett vil imidlertid utstedelse av sjøfraktbrev, og andre kvalifiserte transportavtaler, også utløse ansvar etter sjøloven kapittel 13. Videre vil tredjemann, som under tradisjonelle tidscertepartier, kunne holde tidsbortfrakter ansvarlig på grunnlag av de alminnelige erstatningsreglene utenfor kontrakt.

Skulle slike erstatningskrav inntre, eller den ovennevnte utstedelse av lastedokumenter medføre et forøket ansvar for tidsbortfrakter i forhold til det som fremgår av certepartiet, holder tidsbefrakter ham skadeløs etter klausul 7(3)⁴¹².

I klausul 14 finnes også en indemnity-bestemmelse. Denne klausulen fremstår med en tydeligere knock-for-knock struktur enn sin forgjenger⁴¹³, og har blitt tilført en definisjon av tidsbortfrakters og tidsbefrakters krets i første ledd.

Hver av partene har fått tildelt hvert sitt avsnitt hvor det i første setning formuleres en omfattende ansvarsfraskrivelse, og deretter fastslås at vedkommende skal holdes skadesløs for ansvar av slik art som nevnt i første setning. Avsnittene er imidlertid ikke fullstendig identiske. For eksempel fremgår det at tidsbortfrakter skal holdes skadesløs for "any liability arising out of" blant annet lasten⁴¹⁴. Det finnes ingen parallell til denne formuleringen for tidsbefrakters del.

Det kan med andre ord ikke være tvilsomt at de tidligere behandlede krav relatert til lasteskader, og alt utledet ansvar relatert til lasten, vil være omfattet av klausulene og dermed regresshemlet for tidsbortfrakters del. Tilsvarende vil gjelde personskadekravene relatert til stevedorer og havnearbeidere, da disse faller innenfor "Charterers Group", jf klausul 14(a), og dermed omfattes av skadesløsholdelsen.

5.3.5 Ansvarsfordelingsbestemmelser

Tidsbefraktningspartene vil ønske å fordele risiko i forkant av inntreden av eventuelle erstatningsbetingende handlinger. Foruten ved indemnity-klausuler,

⁴¹² Jf. linjene 204-210.

⁴¹³ Supplytime 1989 klausul 12.

⁴¹⁴ Se kl.14 linjene 649-650.

vil dette kunne gjøres ved ansvarsfordelingsbestemmelser i tidscertepartiet⁴¹⁵. Slik regulering kan enten ta form som en bestemmelse som angir hvem som skal ha ansvaret for hva, eller ved at den ene av partene fraskriver seg ansvaret for visse spesifikke situasjoner eller alt ansvaret generelt⁴¹⁶. Ofte vil det være tidsbortfrakter som fraskriver seg ansvar under kontrakten.

Med tilbakeblikk på Jobst Oldendorff fant Brækhus regressadgangen i situasjoner med intern ansvarsfraskrivelse tidvis diskutabel. Dette berodde på at regress ville kunne avskjæres dersom de påløpte omkostninger var forårsaket av en tilregnelig feil eller forsømmelse fra den ene parten og hans folk. I en rekke certepartier vil imidlertid ansvaret for slike feil og forsømmelser være eksplisitt fraskrevet, hvorpå regress allikevel har blitt avskåret⁴¹⁷. Denne tilbakeholdenheten med hensyn til å tilkjenne regress på bakgrunn av ansvarsfraskrivelse har nok ikke primært skyldtes et reservert syn på regressinstituttet generelt. Tradisjonelt har det eksistert en forholdsvis negativ holdning til ansvarsfraskrivelsene under norsk rett. Der den ene part har fraskrevet seg ansvar for sine feil og forsømmelser har det vært en tendens til å lete iherdig etter mulighetene til å begrense nevnte ansvarsfraskrivelse.

I mange tidscertepartier vil det være liten tvil om at en slik fraskrivelse bør fortolkes som et forsøk på å overføre ansvarsrisiko til den annen part. Hvorvidt dekning i henhold til kontrakten skjer i primæromgangen eller regressomgangen, bør herunder være irrelevant. En ansvarsfordelingsbestemmelse uten en medfølgende regressrett vil dermed i praksis være uten realitet, og ville medføre at tidscertepartiets ansvarssystem forrykkes grunnet utenforstående påvirkning. En slik mangel på forutberegnelighet vil ikke bare være økonomisk tyngende grunnet det potensielle tredjemannskravet, men også med hensyn til partenes forsikringsdekning. Dersom partene konstant måtte innrette sine forsikringsordninger slik at de kunne tilby tilstrekkelig dekning for alle krav som i utgangspunktet var tiltenkt den annen kontraktspart, ville dette nødvendigvis gi seg utslag i forsikringspremien.

Adgangen både til å fordele og til å fraskrive seg ansvar følger av den alminnelige kontraktsfriheten, og unntak fra denne krever særskilt begrunnelse⁴¹⁸. Tradisjonelt har det blitt sondret mellom fraskrivelse av ansvar for egne og medhjelperes forhold, en sontring som reflekteres visse steder i

⁴¹⁵ Disse må skilles fra ansvarsbegrensningsbestemmelser som kan påberopes for å begrense ansvar etter at dette har blitt ilagt.

⁴¹⁶ Jf. Moshuus (1992) side 29.

⁴¹⁷ F.eks. ND 1961 side 364 (Vestkyst I).

⁴¹⁸ Se bl.a. Petersen (1957) side 28.

lovgivningen⁴¹⁹. Ansvar for grov egenskyld har blitt markert som den absolutte yttergrense for adgangen til ansvarsfraskrivelse⁴²⁰. Utover dette har avtalefriheten indikert at muligheten til å vedta ansvarsfraskrivelse i kommersielle avtaleforhold, særlig der disse bygger på omforenede standardkontrakter, er nærmest uten grenser⁴²¹. For befraktningsrettens del, ble dette uttalt allerede i 1931⁴²²;

”I næsten alle land har domstolene, ofte efter en del knurring og vakling, i hovedsaken bøid sig for negligenceklausulen, og anerkjent dens gyldighet”.

Utviklingen i norsk rettspraksis og teori⁴²³ har imidlertid hatt en tendens til å gå i retning av at også andre ansvarsfraskrivelse i visse tilfeller vil måtte kategoriseres som urimelige, ikke kun ansvaret for eget forsett eller grov uaktsomhet. Hvorvidt en ansvarsfraskrivelse skal opprettholdes, vil måtte bero på en skjønsmessig vurdering med forankring i de rimelighetskriteriene som fremgår av avtaleloven § 36.

Tidvis har dette samlet medført en noe mer restriktiv holdning til ansvarsfraskrivelse også i kommersielle forhold⁴²⁴. Det er lang tradisjon under norsk rett for å tolke disse innskrenkende dersom en opprettholdelse av klausulen etter sin ordlyd vil medføre at et betydelig kontraktsbrudd ikke får virkning⁴²⁵, eller det ville være i strid med partenes forutsetninger om klausulen kom til anvendelse etter sin ordlyd⁴²⁶. Imidlertid vil det måtte tillegges betydelig vekt i tolkningsprosessen dersom ansvarsfordelingen, både ansvarsbegrensninger og ansvarsfraskrivelse, utgjør et ledd i partenes risikofordeling. På sjørettens område vil utvilsomt slike forsikrings- og kanaliseringssynspunkter måtte tillegges stor betydning⁴²⁷. Disse vil kunne bidra til opprettholdelse av ansvarsfraskrivelse også i tilfeller hvor det har blitt utvist grov culpa⁴²⁸.

⁴¹⁹ Se for eksempel sjøl. § 276.

⁴²⁰ Jf. ærbarhetsregelen i NL 5-1-2.

⁴²¹ Se Rt 1948 side 370.

⁴²² Jf Knoph (1931) side 242.

⁴²³ Se blant annet Hov (1993) side 159 flg, Krüger (1989) side 784, Falkanger og Bull (2004) side 146.

⁴²⁴ Se bla. Hagstrøm (1996).

⁴²⁵ Se bla. ND 1979 side 231 (Wingull).

⁴²⁶ Se f.eks. Rt 1969 side 679.

⁴²⁷ Se f.eks. SOU 1974:83 side 180.

⁴²⁸ Se kapittel 4.3.3.1 om ND 2002 side 56 hvor voldgiftsretten fant at Baltime 1939 kl.(13) måtte opprettholdes, til tross for at det var blitt utvist grov uaktsomhet av rederens besetning.

Under engelsk rett har ansvarsfraskrivelser vært prøvet mot en rekke prinsipper, hvilke samtlige kan sees som tolkningsregler utsprunget fra tesen om at fraskrivelser tolkes strengt mot den part som ønsker å påberope dem⁴²⁹. En av disse tolkningsreglene gjelder rekkevidden av ansvarsfraskrivelser der det er utvist culpa, "negligence". Det er her anerkjent at også utenfor det lovregulerte området vil ansvaret for "negligence" måtte være fraskrevet på en tilstrekkelig tydelig måte⁴³⁰. På den annen side har det i en rekke engelske dommer vedrørende tidsbefraktning blitt tillatt regress, til tross for at certepartiet ikke har inneholdt noen regressklausul. Man har på basis av ansvarsfraskrivelsesklausulene "implied" en tilsvarende regressadgang, eller tilkjent regress på bakgrunn av common law⁴³¹. At ansvarsfraskrivelser under engelsk rett vil kunne hjemle regress, synes derfor ikke bestridt.

Alle ansvarsfordelingsbestemmelser gir imidlertid ikke isolert sett grunnlag for regress. Dersom det er holdepunkter i avtalen som tyder på at partene ikke hadde tiltenkt regress i det foreliggende tilfellet, vil nødvendigvis ikke dette kunne innfortolkes. Det må derfor foretas en konkret fortolkning av den relevante bestemmelsen⁴³².

5.3.5.1 Baltim 1939

I Baltim finnes det ansvarsfordelingsbestemmelser i klausul 9 og klausul 12. Samlet legges her nær sagt alt lasteskadeansvaret på tidsbefrakteren. I punktet etter indemnity-bestemmelsen i klausul 9 fremgår det at tidsbortfrakter fraskriver seg ansvar for transportansvaret. Bestemmelsen gir ikke direkte uttrykk for å være en regressbestemmelse, men plasseringen gjør det rimelig å anta at det var en slik løsning kontraktskonsipistene hadde i tankene⁴³³.

Ansvarsfordelingsbestemmelsen i klausul 12 fastslår i første punktum at tidsbortfrakter kun er ansvarlig for tap av eller skade på ombordværende gods dersom tapet skyldes feil forårsaket av rederiet eller dets disponent med hensyn til å sørge for at skipet er sjødyktig. Ansvaret er her redusert fra en sjødyktighetsgaranti⁴³⁴ til en plikt til å utøve "due diligence"⁴³⁵. Dette

⁴²⁹ Sentesen "contra proferentem". Se Hagstrøm (1996) side 445.

⁴³⁰ Se retningslinjene skissert av Lord Morton i *Canada Steamship Lines Ltd v. The King* (P.C) [1952] 1 Lloyd's Rep. 1.

⁴³¹ Jf. Hambro (1972) side 39, Michelet (1997) side 442 jf. *Port Victor* [1900] 2 Q.B. 540 C.A., *Strathlorne* [1934] 50 Lloyd's Rep. 185 C.A og (1934) 50 Lloyd's Rep. 185.

⁴³² Se Moshuus (1992) side 30.

⁴³³ Se i denne retning Moshuus (1992) side 31 og Gram (1977) side 205.

⁴³⁴ Hvilket indikeres i klausul 1, se linjene 25-26.

⁴³⁵ "Due diligence" kan direkte oversettes til tilbørlig oppmerksomhet eller flid.

innebærer at rederiet må foreta alle rimelige foranstaltninger for å holde skipet i sjødyktig stand. I motsetning til bestemmelsene i sjøloven og Haag-Visby reglene⁴³⁶, inkluderer ansvaret etter Balmore ikke skader forårsaket av feil eller forsømmelse fra rederiets ”servants”, hvilket inkluderer skipets besetning, agenter og uavhengige kontraktsmedhjelpere. Dette fremgår av klausul 12 annet punktum. Tidsbortfrakter fraskriver seg med andre ord ikke ansvaret for skader forårsaket av skipets usjødyktighet dersom denne skyldes feil eller uaktsomhet utført av ham selv eller ledelsesstaben. Derimot fraskrives ansvaret for besetningens uaktsomhet. En konsekvens av dette er at regressadgangen etter klausul 9 begrenses tilsvarende.

Videre i klausul 12 linje 177 flg. pålegges tidsbefrakter det resterende ansvar, hvilket er forholdsvis vidtfavnende. Ved skade på tredjemanns last vil det derfor, som hovedregel, være tidsbefrakteren som i det interne forhold mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter må bære tapet som er forbundet med gjennomføringen av en tidsbefrakteroppgave⁴³⁷.

Det har vært diskutert hvorvidt ansvarsfraskrivelsen i klausul 12 gir en selvstendig regresshjemmel. Grunnet bestemmelsens vide ordlyd, har det blitt hevdet at det under norsk rett ikke her kan innfortolkes en aktiv hjemmel for regress⁴³⁸. Den rasjonelle bakgrunn for selve tidscertepartiet tilsier at tidsbefrakteren skal bære ansvar som følger som en naturlig og påregnelig driftsomkostning⁴³⁹. Den ansvarsfraskrivelsen som fremgår av klausul 12 overskrider i stor grad dette hensynet. Spørsmålet om begrensning av regressadgangen har da særlig kommet opp i forbindelse med betydningen av feil på rederiets side⁴⁴⁰, eller der en Paramount-klausul har blitt inkorporert i certepartiet⁴⁴¹. I Skogholm-saken⁴⁴² leste Høyesterett klausul 9 i lys av klausul (13), og gav på bakgrunn av førstnevnte klausul rederen regress mot tidsbefrakter. Førstevoterende slo fast at;

”Når rederen etter artikkel (13) har fraskrevet seg ansvar for skipsførerens feil og han til tross herfor blir ansvarlig overfor tredjemann for slike feil, fordi skipsføreren etter tidsbefrakterens ordre har undertegnet konnossementet og

⁴³⁶ Se f.eks. *Muncaster Castle* [1961]1 Lloyd’s Rep.57.

⁴³⁷ Jf. ND 1996 side 207.

⁴³⁸ Jf. Vogt-Eriksen (1980) side 11-13, jf. Falkanger (1973). Se ND 1957 side 61 (Skånland).

⁴³⁹ Jf. Hambro (1972) side 42.

⁴⁴⁰ F.eks. i forbindelse med spørsmålet om forholdet til andre rederplikter i certepartiet, jf. klausul 1 og 3.

⁴⁴¹ Se om Paramount-klausuler kapittel 5.3.3.1.

⁴⁴² ND 1954 side 445.

derved har gitt tredjemann anledning til å gå på rederen, kan det ikke være tvilsomt at forutsetningene for tidsbefrakters regressansvar foreligger”.

Til sammenligning foretok Høyesterett noen år senere, i Skånland-saken⁴⁴³ en forholdsvis restriktiv fortolkning av samme bestemmelse, hvor de unnlot å lese klausulens annet ledd i samsvar med klausulens første ledd⁴⁴⁴. Sakens spesielle omstendigheter har imidlertid for ettertiden medført at den ikke har blitt forstått som en modifikasjon av den ovenstående forståelse av certepartiets klausul 9 og 12⁴⁴⁵.

Tendensen i rettspraksis har derfor mer eller mindre hele veien, både før og etter Skånland-saken⁴⁴⁶, vært at det i klausulene 9 og 12 ligger en regressadgang for de nevnte lasteansvarssituasjonene.

Under engelsk rett synes regressadgangen for lasteskadekrav i Baltime ikke å være bestridt⁴⁴⁷. Foruten det reduserte sjødyktighetsansvaret etter klausul 12, vil bestemmelsene sett under ett beskytte tidsbortfrakter mot ansvar for å utføre reisene ”with the utmost despatch”⁴⁴⁸ og vil beskytte tidsbortfrakter ved feil grunnet brudd på tidsbefrakteres instruksjoner.

Hva angår personskadekrav vil spørsmålet i forlengelsen av vurdering av indemnity-bestemmelsen bli hvilken betydning utvist skyld vil ha for ansvarsfordelingen. Tidsbortfrakter har jo i klausul 12 fraskrevet seg ansvar for skader forårsaket av sine undersåtters uaktsomhet. Vil denne ansvarsfraskrivelsen kunne påberopes også ved personskadekrav?

Falkanger mente at der rederiet har medvirket til eller forårsaket problemet ville regress være avskåret, til tross for ansvarsfraskrivelsen i klausul (13) 1.ledd⁴⁴⁹. Tilsvarende standpunkt støttes av Michelet⁴⁵⁰, med henvisning til Jobst Oldendorff. Spørsmålet blir hvorvidt dette kun omfatter feil og forsømmelse på reder og ledelsesstabens side, i overensstemmelse med klausul 12 1.pkt., eller om også uaktsomhet fra besetningens side skal begrense

⁴⁴³ ND 1957 side 61.

⁴⁴⁴ Tidsbortfrakters ansvarsbegrensning.

⁴⁴⁵ Jf. Stang Lund (1988) side 346.

⁴⁴⁶ Se ND 1949 side 131 (Nordkyst), ND 1954 side 445 (Skogholm), ND 1961 side 127 (Granville) ND 1978 side 96 (Høegh Heron) og ND 1996 side 207 (M/S Fjell).

⁴⁴⁷ Se Michelet (1997) side 412.

⁴⁴⁸ Jf. klausul 9 1.pkt. Se Wilford (2003) side 614-615, og *The Hill Harmony* [2001]1 Lloyd’s Rep.147 (HL) angående forholdet mellom navigasjonsfeil og usjødyktighet.

⁴⁴⁹ Jf. Falkanger (1973), se Voght-Eriksen (1980) side 12.

⁴⁵⁰ Se Michelet (1997) side 461; ”Under BALTIME og PRODUCE 1946 vil ansvaret for skadede lossearbeidere falle på tidsbefrakteren hvis rederen eller hans folk ikke kan bebreides”.

regressadgangen. I førstnevnte tilfelle vil forståelsen av ansvarsfraskrivelsen være i overensstemmelse med tilsvarende tolkning for lasteskadekravene, hvoretter primært feil i forbindelse med å sikre skipets sjødyktighet vil rammes. En forståelse etter andre alternativ vil imidlertid medføre at ansvarsfraskrivelsen i klausul 12 tolkes restriktivt.

Sistnevnte løsning er den som har blitt forfektet i teori og rettspraksis, og er nok den som vil være i overensstemmelse med den generelle holdningen til tolkning av ansvarsfraskrivelse under norsk rett. Ordlyden i klausul 12 omfatter ikke direkte personskadekrav. Leser man bestemmelsens annet punktum i sammenheng med første punktum, synes det naturlig at denne kun skal omfatte lasteskader. Å innfortolke personskader, ville derfor vært i strid med den tradisjonelle holdningen til tolkning av ansvarsfraskrivelse.

Dersom det er tidsbefracters folk som har forårsaket personskaden ved utøvd uaktsomhet under lastehåndteringen, følger det av klausul 12⁴⁵¹ at dette er ansvar som skal bæres av tidsbefrakterne. Dette standpunktet ble også støttet av Falkanger, som fant at ordlyden i denne bestemmelsen var den eneste i Baltime som var tilstrekkelig vid til å dekke også personskadekrav.

Tvilsspørsmål oppstår imidlertid i situasjoner der tapet eller skaden ikke kan tilregnes uaktsomhet verken fra tidsbortfrakter eller tidsbefracters side. Spørsmålet har da blitt løst med utgangspunkt i partenes funksjonsfordeling.

5.3.5.2 Produce 1946

I Produce 1946 finnes ansvarsfordelingsbestemmelser i klausulene 16 og 24⁴⁵². I førstnevnte fraskriver begge parter seg ansvar som følge av tradisjonelle force-majeure begivenheter. I relasjon til lasteskader, må denne bestemmelsen sammenholdes med ansvarsfritagelsesgrunnene i Haag-reglene, der disse skal anvendes overfor lasteier⁴⁵³. Haag-reglene vil imidlertid også i stor grad beskytte mot lastekrav grunnet de nevnte årsakene⁴⁵⁴, og ansvaret mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter vil nok her være temmelig sammenfallende med ansvaret overfor lasteier. Bestemmelsen vil derfor ha større betydning for andre skader enn lasteskader.

⁴⁵¹ Se linje 177 flg.

⁴⁵² Se om disse Moshuus (1992) side 31.

⁴⁵³ For eksempel der det er inkorporert en Paramount-klausul i konnossementet. Jf Michelet (1997) siden 444.

⁴⁵⁴ Jf. sjøl. § 276 og Haag-reglene art IV. pkt. 2.

I klausul 24 inkorporeres en Paramount-klausul, hvorefter tidsbortfrakter påtar seg et fullt Haag-ansvar⁴⁵⁵. Denne inkorporeringen av Haag-reglene i certepartiet har blitt forstått dit hen at Haag-reglene mellom kontraktspartene skal anvendes som alminnelige klausulvilkår, og ikke som tvingende lovregler⁴⁵⁶. En konsekvens av dette standpunktet vil bli at øvrige, potensielt motstridende, klausuler i certepartiet ikke vil bli tilsidesatt, slik de ville blitt ved anvendelse av Haag-reglene under preseptorisk lovgivning. For eksempel vil de ansvarsfraskrivelser som fremgår av klausul 16 som ikke eksisterer under Haag-reglene⁴⁵⁷, forbli gyldige til tross for den inkorporert Paramount-klausulen. Tilsvarende vil en måtte forholde seg til den nedenfor behandlede klausul 8, hvorefter ansvar vil kunne fordeles i overensstemmelse med partenes funksjonsfordeling.

Grunnet forskjellen mellom Haag- og Haag-Visby reglene⁴⁵⁸, vil det her kunne oppstå et noe strengere ansvar for tidsbortfrakter i primæromgangen enn det han påtar seg som følge av klausul 24. For dette overskytende ansvaret vil det kunne tenkes å oppstå en regressadgang.

5.3.5.3 NYPE 93

I forhold til Produce 1946 er force-majeure klausulen her flyttet til klausul 21, men forøvrig beholdt i sin originale utforming. Forståelsen av denne vil i stor grad være sammenfallende med den ovennevnte behandlingen⁴⁵⁹.

Paramount-klausulen befinner seg nå i klausul 31(a), men tidsbortfrakters ansvar er her utvidet sammenlignet med den tidligere reguleringen⁴⁶⁰. Under den nåværende bestemmelsen påtar tidsbortfrakter seg, ovenfor konnossementsinnehaveren, alt ansvaret som vil være en følge av konnossementsutstedelsen. Dette inkluderer så vel Haag- og Haag-Visby reglene, som eventuell preseptorisk lovgivning som etter sjøloven kapittel 13.

Det vises for øvrig til kapittel 5.3.3.1 vedrørende tolkningen av Paramount-klausuler, og forholdet til de øvrige bestemmelser i certepartiet vedrørende ansvars- og funksjonsfordeling.

⁴⁵⁵ Paramount klausulen er en USA Clause Paramount, med henvisning til United States Carriage of Goods by Sea Act, hvorved regler tilsvarende Haag-reglene blir inkorporert.

⁴⁵⁶ Jf. Selvig (1959) s.549 flg og Michelet (1997) side 434 flg.

⁴⁵⁷ Jf. ordene "dangers of the Seas, Rivers, Machinery, Boilers and Steam navigation".

⁴⁵⁸ Primært forskjeller i ansvarsbegrensingsreglene.

⁴⁵⁹ Jf. Produce 1946 kl.16.

⁴⁶⁰ Jf. Produce 1946 kl.24.

Hva angår den interne fordelingen av ansvaret for lasteskader, er det i klausul 27 en henvisning til Inter-Club Agreement, hvilket medfører en ansvarsfordeling i regressomgangen i henhold til denne avtalen⁴⁶¹.

5.3.5.4 Shelltime 4

I klausul 27(a) har det blitt inntatt en rekke ansvarsunntak som baserer seg primært på force-majeure begivenheter. Klausulen inneholder først en bestemmelse der tidsbortfrakter fritas for ansvar for at skipet havarerer dersom dette forårsakes av nautiske feil, brann, "sjøens farer" etc. Bestemmelsen vil imidlertid ikke innskrenke tidsbortfrakters plikter etter klausulene 1,2,3 og 24⁴⁶². Videre vil tidsbortfrakter ha krav på beskyttelse mot;

"loss or damage or delay or failure arising from or resulting from any act, neglect or default of the master, pilots, mariners or other servants of Owners in the navigation or management of the Vessel".

Disse ansvarsfraskrivelsene vil derimot ikke beskytte tidsbortfrakter for krav som oppstår i forbindelse med lasten, jf klausul 27(c)(ii). Lasteskadekrav skal etter denne klausulen være underlagt Haag- eller Haag-Visby reglene, uavhengig av om krav blir fremmet av tidsbefrakter eller vareeier, uavhengig av om disse har blitt inkorporert i det utstedte konnossement og uavhengig av om det har blitt utstedt konnossement eller ikke.

En ser derfor at alle lasteskadekrav under Shelltime 4 også ved vurderingen av ansvarsforholdet mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter skal underlegges de preceptoriske lasteansvarsreglene i Haag- eller Haag-Visby reglene.

Skulle det derimot oppstå personskadekrav under ett av de ovenfor nevnte tilfellene, vil trolig regress kunne hjemles under klausul 27. Dette vil imidlertid, som tidligere behandlet, ikke være tilfellet for de tradisjonelle personskadekravene i relasjon til stevedorer og havnearbeidere, se kapittel 5.3.4.4.

5.3.5.5 Bimchemtime 2005

Av klausul 45 fremgår en rekke ansvarsunntak. I bokstav (a) stipuleres de klassiske force majeure-unntakene for begge parter. Videre fraskrives tidsbortfrakter i bokstav (b) ansvar for en rekke situasjoner. Klausulen var tidligere ytterligere omfattende og svarte langt på vei til ansvarsfraskrivelsen i Baltime klausul 13. Den har imidlertid blitt modifisert i 2005-utgaven, og dermed blitt mer spiselig for befraktersiden. Fortsatt fraskrives ansvar for

⁴⁶¹ Se kapittel 5.3.2..

⁴⁶² Som angår bortfrakters plikter med hensyn til skipets tilstand ved levering, besetning, vedlikehold og performance.

uaktsomhet utøvd av tidsbortfrakters mannskap med hensyn til navigasjon og drift av skipet. En likeartet formulering ble, som ovenfor behandlet, benyttet i Shelltime⁴⁶³. Der var det imidlertid i samme klausul inntatt et unntak for lasteskadekravene. Tilsvarende forståelse må antakelig også legges til grunn for Bimchemtime klausul 45, ettersom lasteskadekravene blir selvstendig behandlet i klausul 48⁴⁶⁴. En vil derfor trolig ikke kunne hjemle regress for lasteskadekrav i klausul 45.

Samlet medfører dette langt på vei en regulering av lasteskadekravene som tilsvarende den som ville følge av bakgrunnsretten. For personskadekravenes vedkommende, kan det imidlertid tenkes at ansvarsfraskrivelsen vil kunne hjemle regress.

5.3.5.6 Supplytime 2005

I Supplytime fremgår ansvarsfraskrivelsene av klausul 14. Bestemmelsen består som nevnt av avsnitt som angår ansvarsfraskrivelse, og avsnitt som angår skadesløsholdelse⁴⁶⁵.

En kan imidlertid spørre seg om rekkevidde av klausulen også favner om ansvar som er et resultat av uaktsomhet fra tidsbortfrakterens side. Som nevnt har det under engelsk rett, og ved britiske domstoler, vært en tendens til å tolke ansvarsfraskrivelses- og indemnity- klausuler dit hen at de ikke dekker ansvar som følge av "negligence". Tilsvarende restriktive fortolkning har også under nordisk rett medført innskrenkende fortolkning av ansvarsfraskrivelsesklausuler.

Imidlertid er det grunn til å tro at Supplytime klausul 14 vil gå klar av en slik fortolkning. For det første går knock-for-knock prinsippet begge veier, det foreligger ingen ensidig ansvarsfraskrivelse. Både bortfrakter og befrakter nyter godt av beskyttelsen klausulen gir. Videre spesifiseres det i ansvarsfraskrivelsesdelen i klausulen at ansvarsfraskrivelsene skal gjelde "even if"⁴⁶⁶ tapet skyldes "neglect"⁴⁶⁷ eller "unseaworthiness"⁴⁶⁸. Skadesløsholdelsesdelen av klausulen er bundet sammen med nettopp denne ansvarsfraskrivelsen

⁴⁶³ Se Shelltime klausul 27.

⁴⁶⁴ Jf. kommentarer til Bimchemtime 2005 publisert av Bimco på deres hjemmesider (www.bimco.org).

⁴⁶⁵ Jf. kapittel 5.3.4.6.

⁴⁶⁶ Jf. linjene 635, 638, 658 og 661.

⁴⁶⁷ Jf. linjene 637 og 660.

⁴⁶⁸ Jf. linjene 639 og 663.

for tap forårsaket også ved grov uaktsomhet, ved implementering av ordet ”such”⁴⁶⁹.

Det er derfor lite tvilsomt at klausul 14 under engelsk rett hjemler regress for begge parter, også der ansvaret er forårsaket ved grov uaktsomhet fra den annen part⁴⁷⁰. Tilsvarende konklusjon vil antakelig følge etter norsk rett⁴⁷¹, til tross for den vide rekkevidden av ansvarsfraskrivelsen.

5.3.6 Funksjonsfordelingsbestemmelser

Som nevnt skjer det i tidsbefraktningsforhold en funksjonsoverføring fra tidsbortfrakter til tidsbefrakter. Denne innebærer at tidsbefrakter vil kunne bestemme blant annet hva slags last skipet skal ta inn, og hvor det skal reise. Tidsbortfrakter beholder imidlertid ansvaret for den nautiske driften av skipet⁴⁷².

I tidscertepartiene vil denne arbeidsfordelingen være nærmere regulert ved funksjonsfordelingsbestemmelser som fastsetter hvilke oppgaver hver av partene skal ha ansvar for å utføre. Oftest vil en slik bestemmelse være supplert med en regulering vedrørende utgiftsfordeling. Både med hensyn til utgiftsfordeling og et eventuelt senere regressoppgjør, vil det i utgangspunktet være rimelig at hver av partene skal bære ansvar og omkostninger som følger av deres egne arbeidsoppgaver. Denne funksjonsfordelingen som tidscertepartiene gir anvisning på, har derfor i mange tilfeller gitt grunnlag for å foreta en ansvars plassering hos en av partene.

Problemer med hensyn til regresspørsmålet kan oppstå i flere relasjoner. Den ene er der kontraktskonsipistene ikke hatt noe spesielt grunnsyn med tanke på hvilke av partene som skal bære et spesielt ansvar⁴⁷³, slik at en klar fordeling i så henseende ikke har kommet til uttrykk i certepartiet. Dessuten vil ofte partenes ansvarsområder overlape hverandre. Det er tidsbortfrakters oppgave å holde skipet bemannet, men tidsbefrakter vil ha en vid instruksjonsmyndighet overfor tidsbortfrakters mannskap med hensyn til å få utført de oppgavene den kommersielle driften av skipet forutsetter. Slik vil tidsbortfrakters menn kunne bidra med å utføre oppgaver som i utgangspunktet faller inn under tidsbefrakters funksjonsområde. Denne

⁴⁶⁹ Jf. linjene 644 og 669.

⁴⁷⁰ Jf. Gay (2004) side 3.

⁴⁷¹ Se Ness (2005).

⁴⁷² Se imidlertid om grensen mellom employment og navigering både *Hill Harmony* [2001]1 Lloyd's Rep. 147 (HL) og *White Manta SMA 3257* (1996).

⁴⁷³ Her lasteansvaret eller personskadeansvaret.

disposisjonsretten er ofte regulert i certepartiet i en såkalt employment-klausul⁴⁷⁴. Som en konsekvens av denne instruksjonsmyndigheten, vil tidsbefrakter ofte kunne påføre tidsbortfrakter et ansvar han ellers ikke ville pådratt seg. Typiske problemområder er ansvar som følger av at tidsbefrakter kan pålegge skipsfører å utstede konnossement, eller der skipets mannskap medvirker i lastehåndteringen. Spørsmålet blir i hvilken utstrekning tidsbortfrakter kan kreve at tidsbefrakter i siste omgang skal bære det økte ansvaret og utgiftene som følge av denne instruksjonsmyndigheten.

Av sjøloven § 381⁴⁷⁵ følger en funksjonsfordeling som langt på vei kodifiserer certepartipraksis. I tredje ledd fastslås som hovedregel at tidsbefrakter skal bære ansvaret for oppgaver utført under en av sine funksjoner⁴⁷⁶. Unntak oppstilles imidlertid der skaden eller tapet skyldes skipsførerens eller mannskapets medvirkning, eller forhold tidsbortfrakteren svarer for.

Det vil med andre ord være i overensstemmelse med bakgrunnsretten å innfortolke regressgrunnlag i en funksjonsfordelingsbestemmelse. Dette standpunktet har også blitt bekreftet i rettspraksis⁴⁷⁷. Det vil imidlertid kunne være momenter i kontrakten som utelukker en slik fortolkning, og klausulene vil derfor måtte vurderes i henhold til sine respektive tidscertepartier.

5.3.6.1 Baltim 1939

Partenes funksjonsfordeling fremgår her av klausulene 1,3 og 4⁴⁷⁸. Etter klausul 4 skal tidsbefrakter;

”...arrange and pay for loading, trimming and stowing (...) unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes.. (etc)”.

Det er lite i bestemmelsen som tilsier at denne funksjonsfordelingen ikke skal gi grunnlag for regress i lasteskadekravenes tilfelle. En slik forståelse vil være i overensstemmelse med certepartiets øvrige klausuler vedrørende ansvarsfordelingen⁴⁷⁹. Dette standpunktet har også fått støtte i rettspraksis⁴⁸⁰

⁴⁷⁴ Denne vil ofte være supplert med bestemmelse om indemnity, jf kapittel 5.3.4

⁴⁷⁵ Se kapittel 5.2.2.

⁴⁷⁶ Jf. NOU 1993:36 side 88.

⁴⁷⁷ Jf. kapittel 4.3.

⁴⁷⁸ Disse undergikk ved 2001-revisjonen noen mindre endringer, blant annet ble klausuloverskriften ”Owners/Charterers to provide” omformulert til ”Owners’/Charterers’ Obligations”.

⁴⁷⁹ Jf. klausul 9 og 12.

⁴⁸⁰ Jf. ND 1962 side 1

og teori. Bestemmelsen tillegges tilsvarende forståelse under engelsk rett, hvoretter tidsbortfrakter i utgangspunktet vil være ansvarlig for lastehåndteringen. Med klausul 4 overføres dette ansvaret til tidsbefrakter, uavhengig av hvorvidt Haag-reglene er inkorporert i certepartiet eller ikke⁴⁸¹.

Der lasteskader forårsakes av feil ved skipet, vil det kunne oppstå spørsmål om forholdet mellom tidsbortfrakters plikter etter klausulene 1 og 3, og tidsbortfrakters ansvarsfraskrivelse etter klausul 12. Spørsmålet var oppe i den tidligere behandlede voldgiftsdommen vedrørende M/S Fjell⁴⁸², hvor det ble anført at tidsbortfrakterens særlige plikter vedrørende laste- og losseutstyret ville kunne slå igjennom og begrense ansvarsfraskrivelsen, herunder regressadgangen, i klausul (13). Voldgiftsdommeren avviste imidlertid at disse klausulene stod i noen særstilling, og fant med henvisning til tidligere rettspraksis at;

”det åpenbart har vært en nokså selvfølgelig forutsetning at begrensningene i klausul 13 i prinsippet også omfatter plikter med hjemmel i klausul 1 og 3”.

Det synes derfor klart at disse bestemmelsene omfattes av ansvarsreguleringen i nåværende klausul 12, og dermed ikke begrenser tidsbortfrakters regressadgang.

Hva angår personskadekrav, er det støtte for en ansvarsfordeling med bakgrunn i denne funksjonsfordelingen. Dette er standpunktet som ble fastslått i Jobst Oldendorff⁴⁸³, og som senere har funnet støtte i teorien⁴⁸⁴. Falkanger hevdet i sin betenkning at klausul 4 ikke utgjorde et tilstrekkelig grunnlag for regress, hvilket antakelig skyldtes hans lojalitet til Vestkyst I-saken og dens klarhetskrav. I dag synes det imidlertid vedtatt at man vil kunne legge partenes funksjonsfordeling til grunn for en ansvars plassering. Under Baltimé er denne temmelig distinkt.

5.3.6.2 Produce 1946

Ved utarbeidelsen av Produce 1946, hadde kontraktskonsipistene åpenbart ikke fordeling av lasteskadekrav i tankene ved utformingen av klausulen vedrørende funksjonsfordeling. Dette har resultert i en klausul hvis ordlyd i ettertid har vært utspring for mang en tvist.

⁴⁸¹ Jf. Wilford (2003) side 334, jf *The Filikos* [1981]2 Lloyd's Rep.555 og [1983]1 Lloyd's Rep.9 (C.A).

⁴⁸² ND 1996 side 207. Se kapittel 4.3.3.2

⁴⁸³ ND 1979 side 364.

⁴⁸⁴ Se bl.a Stang Lund (1988) side 348 og Michelet (1997) side 461.

I klausul 8 fastslås at det er tidsbefrakter som skal laste, stue og trimme lasten for egen regning, men under skipsførerens overvåking. Som nevnt er en slik funksjonsfordeling i overensstemmelse med norsk og nordisk bakgrunnsrett⁴⁸⁵. Under engelsk og amerikansk rett vil som tidligere nevnt utgangspunktet være omvendt; uten annen regulering vil lasting, stuing og trimming være arbeidsoppgaver som tilfaller tidsbortfrakter⁴⁸⁶. Ansvar for overføres dermed etter klausul 8 fra tidsbortfrakter til tidsbefrakter i forhold til den angloamerikanske bakgrunnsretten.

Problemer har i rettspraksis⁴⁸⁷ ofte vært sentrert rundt spørsmålet om skipsførerens rolle, særlig i forbindelse med stuing av lasten. Klausul 8 fastsetter at lastehåndteringen⁴⁸⁸ skal foregå ”under the supervision of the Master”⁴⁸⁹. Det synes klart at denne formuleringen ikke medfører at lasteansvaret tilbakeføres til tidsbortfrakter. Skipsføreren vil uansett ha en plikt til å sørge for at skipet holdes sjødyktig⁴⁹⁰, og inspeksjon av stuingen vil nødvendigvis utgjøre en del av dette arbeidet. Så langt har fortsatt tidsbefrakter det primære ansvaret for sikker stuing. Spørsmålet blir imidlertid hvordan grensen skal trekkes mellom dårlig stuing og manglende sjødyktighet.

Etter norsk rett vil nok spørsmålet bli løst etter en konkret prøving av partenes plikter⁴⁹¹. Med mindre det blir konkludert med at sjødyktigheten var truet, vil det nok presumeres at tidsbefrakteren stuet uaktsomt.

En lignende løsning er også normen etter engelsk rett. Skipsførerens adgang til å overvåke stuingen ville eksistert også uten ordene ”under the supervision of the Captain”, og formuleringen påvirker derfor ikke ansvarsforholdet som stipuleres i klausulen⁴⁹². Dersom skipsføreren kjente til at tidsbefrakters stuingsmetode ville kunne true skipets sjødyktighet, uten at tidsbefrakteren satt

⁴⁸⁵ Jf. sjøl. § 381.

⁴⁸⁶ Se Wilford (2003) side 331 flg, jf. *The Filikos* [1983]1 Lloyd’s Rep.9 (C.A) og *Court Line v. Canadian Transport* [1940]67 Ll.L.Rep. 161. Det har blitt slått fast av House of Lords at en funksjonsoverføring til tidsbefrakter ikke vil være i strid med Haag-Visby reglene artikkel III r.8, selv der konnossementet kun inneholder en henvisning til certepartiets bestemmelser (trampkonnossement). Se *The Jordan II* [2005]1 Lloyd’s Rep.57, jf. *Renton* [1956]2 Lloyd’s Rep.379; [1957] A.C.146.

⁴⁸⁷ Ettersom saker under Produce oftest går for voldgift i London eller New York, finnes det lite rettspraksis på tolkning av bestemmelsen etter norsk rett.

⁴⁸⁸ Stuing og trimming av lasten er under common law en del av lastehåndteringen, jf. Nordisk Skibsrederforening Medlemsblad (NSM) (1988) nr.535.

⁴⁸⁹ Jf. klausul 8 linje 78.

⁴⁹⁰ Se klausul 1 linjene 36-38.

⁴⁹¹ Jf. Michelet (1997) side 419 med henvisning til ND 1954 side 445, ND 1957 side 282 SØHa og ND 1966 side 170 SØHa.

⁴⁹² Jf. *Court Line v. Canadian Transport* [1940]67 Ll.L.Rep. 161.

med samme kunnskap og uten at skipsføreren grep inn, ville han kunne pålegges ansvar⁴⁹³. Utover disse tilfellene har tidligere rettspraksis konkludert med at overvåkingsadgangen ikke berørte tidsbefrakters plikt til forsvarlig stuing. Denne argumentasjonen har imidlertid blitt rokket ved av domstolene de siste årene⁴⁹⁴, da det har blitt stilt spørsmålstegn ved påstanden om tidsbortfrakters selvstendige ansvar for inngripen der tidsbefrakters stuing truer skipets sjødyktighet⁴⁹⁵. For i praksis vil det være svært vanskelig å etterprøve hvorvidt stuingen faktisk truet skipets sjødyktighet eller ikke. I *The Invros* påpekte dommeren⁴⁹⁶ at dette ville medføre;

”... the worse the loading, the better for the charterers”.

Med dette ble skipsføreren tidligere indikerte plikt til å gripe inn der skipets sjødyktighet var truet, redusert. Tilsvarende holdepunkt har blitt fulgt opp i senere engelsk rettspraksis⁴⁹⁷. Tross at status per i dag er noe uklar, synes tendensen å gå sterkere i retning av en funksjonsfordeling som pålegger tidsbefrakter ansvaret for stuingen, hvilket innebærer at betydningen av ”supervision” synes begrenset. At bestemmelsen hjemler rederens regress der han måtte bli påført tap som skyldes tidsbefrakters dårlige stuing synes således ubestridt.

Tilsvarende har resultatet blitt under amerikansk rett, dog med en litt annen begrunnelse. Skipsføreren medvirkning i lastestuingen blir her ansett å i utgangspunktet foregå på tidsbefrakters vegne, jf. tidsbefrakters instruksjonsmyndighet etter klausul 8 og tidsbefrakters ansvar for lastehåndteringen⁴⁹⁸. Bare der skipets sjødyktighet har vært truet, vil rederiet hefte overfor tidsbefrakteren for følgene⁴⁹⁹. Imidlertid vil tidsbefrakter ikke hefte for ”punitive damages” som er en følge av feil i stuingen begått av skipsfører og besetning⁵⁰⁰.

⁴⁹³ Se i samme retning *The Panaghia Tinnou* [1986]2 Lloyd’s Rep.586.

⁴⁹⁴ Jf. *The Invros* [1999]1 Lloyd’s Rep.848.

⁴⁹⁵ Se Wilford (2003) side 335.

⁴⁹⁶ J. Langley.

⁴⁹⁷ Jf. *Compania Sud American Vapores v. MS ER Hamburg Schiffahrtsgesellschaft MBH & Co KG* [2006]2 Lloyd’s Rep.66, som kommenterer kritikk fremmet i en artikkel av Baughen (2000) LMCLQ 295.

⁴⁹⁸ Jf. *Farland*, 1972 AMC 1573.

⁴⁹⁹ Jf. Michelet (1997) side 416, og *The Holland SMA* No.2144 (1985).

⁵⁰⁰ Jf. 1986 AMC 1318.

I et forsøk på å lempe lasteansvaret over på tidsbortfrakter⁵⁰¹, tilføres ofte ordene "and responsibility" etter "under the supervision" i klausul 8. En stund var fortolkningen av denne tilføyelsen noe uklar under engelsk rett. Det har imidlertid blitt fastslått⁵⁰² at tilføyelsen medfører at skipsføreren, som rederens tjener, blir sittende med det endelige ansvaret for stuingen⁵⁰³. En slik tilføyelse vil med andre ord kunne få store økonomiske konsekvenser for tidsbortfrakter⁵⁰⁴, og regress vil nødvendigvis være avskåret. Et unntak vil imidlertid inntre der skaden forårsakes av at tidsbefrakter har hyret inn stevedorer som ikke er tilstrekkelig kompetente⁵⁰⁵. En tilsvarende fortolkning vil antakelig måtte legges til grunn også etter norsk rett.

Under amerikansk rett er det imidlertid tvilsomt om tilføyelsen vil få den samme betydningen. Etersom skipsføreren her anses som tidsbefrakterens "servant", har ordene "and responsibility" blitt fortolket som en understreking av skipsførerens plikter med hensyn til skipets og godsets sikkerhet. Der hensikten er å pålegge tidsbortfrakter dette ansvaret, hvilket ville rokke ved certepartiets opprinnelige funksjonsfordeling, kreves klarere tale⁵⁰⁶. Der tidsbortfrakter tydelig har påtatt seg slikt ansvar i certepartiet, vil nødvendigvis regress være hjemlet andre veien⁵⁰⁷.

Med tanke på fordeling av personskadekrav under Produce, var det nettopp dette spørsmålet som var oppe i Jobst Oldendorff-saken. Som tidligere omtalt fant Brækhus at det var partenes funksjonsfordeling som var bestemmende for hvor ansvaret for personskader skulle endelig plasseres. Etter Produce klausul 8 er det tidsbefrakter som skal laste, stue og trimme lasten for egen regning. Herunder vil også falle de eventuelle omkostningene som påløper som følge av personskader som oppstår under lastehandteringen. Hvordan og på hvilket grunnlag ansvaret har blitt påført den ene av partene i primæromgangen, vil være irrelevant for fordelingen mellom kontraktspartene i regressomgangen.

⁵⁰¹ Eller tilbakeføre det til ham jf. common law. Se Moshuus (1992) side 35.

⁵⁰² Jf. *Shinjitsu Maru No.5* [1985]1 Lloyd's Rep.568, *The Argonaut* [1985]2 Lloyd's Rep.216 og *The Alexandros P* [1986]1 Lloyd's Rep.421.

⁵⁰³ Jf. Michelet (1997) side 416.

⁵⁰⁴ Se NSM (1988) 535 som nevner blant annet off-hire i forbindelse med skader på skipet, omstuing og skader på skipet og lasten som følge av uaktsomhet fra stevedorene.

⁵⁰⁵ Jf. *The Clipper Sao Luis* [2000]1 Lloyd's Rep. 645.

⁵⁰⁶ Jf. Wilford (2003) side 349 og *Coca-Cola Co. v. The Norholt*, 333 F.Supp. 946, 1972 AMC 388 (S.D.N.Y 1971).

⁵⁰⁷ Se *The Trust 38*, SMA 2911 (Arb. at N.Y. 1992) hvor det i tillegg til klausul 8 var inkorporert en klausul hvor bortfrakter påtok seg "responsibility as to proper stowage which shall be under the supervision and responsibility of the Master". Befrakter, som her hadde blitt holdt ansvarlig i primæromgangen, ble tilkjent regress.

Unntak må imidlertid oppstilles for feil eller forsømmelse på reders, og hans folks, side. Herunder vil det imidlertid kunne oppstå adskillige tolkningsproblemer med hensyn til hvor mye som kreves.

5.3.6.3 NYPE 93

Langt på vei tilsvarende NYPE 93 klausul 8 den reguleringen som har blitt behandlet under Produce 1946. Tidsbefrakters ansvar for lastehåndteringen har imidlertid blitt uthevet. Linjene 103-105 lyder;

”...and the Charterers shall perform *all cargo handling*, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashng, discharging, and tallying, at their *risk and* expense, under the supervision of the Master”⁵⁰⁸

Det vil være naturlig å anta at denne tydeliggjøringen av funksjonsfordelingen vil eliminere mye av den tidligere tvilen vedrørende fordeling av lasteansvaret. At det spesifiseres at all lastehåndtering foregår for tidsbefrakters risiko, gjør mye av diskusjonen vedrørende ”supervision of the Master” og dårlig stuing overflødig. Denne tendensen tilsvarende den ovennevnte holdningen fremmet i engelsk rettspraksis vedrørende fortolkning av Produce 1946 de siste årene⁵⁰⁹.

Hva angår tilføyelsen ”and responsibility” vil effekten av denne være usikker så lenge tidsbefrakterne for øvrig påtar seg all risiko for lastehåndteringen. Det vil derfor være tvilsomt om ansvaret med dette overføres i sin helhet til tidsbortfrakter, slik effekten har vært under Produce 1946. Dersom hensikten er en slik ansvarsoverføring, bør ordene ”risk and” i samme linje fjernes for å eliminere enhver tvil.

Det kan ikke være tvilsomt under NYPE 93 hvem som skal bære risikoen for lastehåndteringen, og heller ikke at det eksisterer en regressadgang for å kunne opprettholde en slik risikofordeling.

For personskadekravene vil disse også måtte avgjøres på grunnlag av partenes funksjonsfordeling, i henhold til Jobst Oldendorff. Det vises for øvrig til behandlingen under kapittel 5.3.6.2.

5.3.6.4 Shelltime 4

Hva angår sammenblanding under transporten, vil reder ha et strengt ansvar for å forsikre seg om at skipet er teknisk skikket for å ta inn lasten. Det må

⁵⁰⁸ Min kursivering.

⁵⁰⁹ Med hensyn til skader på skipet forårsaket av stevedorene, har NYPE 93 inntatt en egen bestemmelse i klausul 35, hvor alt ansvar pålegges tidsbefrakteren (på visse vilkår).

derfor leveres tett og sjødyktig⁵¹⁰, og rederiet plikter å holde det slik under certepartiperioden⁵¹¹. Skulle det oppstå tilfeller av sammenblanding som skyldes svikt på disse områdene, vil tidsbortfrakter være ansvarlig, og det vil ikke foreligge regressadgang.

Spørsmålet oppstår som tidligere nevnt i grensesonen mellom partenes funksjoner, herunder for eksempel ansvar med hensyn til inntak av kvantum. Desto mer last som inntas utover skipets anbefalte kapasitet, desto større er sjansen for at dette vil medføre feil. Under Shelltime 3 var spørsmålet om risiko og ansvar for sammenblandingstilfeller lagt til tidsbortfrakter⁵¹², men under Shelltime 4 er denne klausulen fjernet. En vil imidlertid kunne tenke seg at der beslutningen om å innta mer last var fattet av tidsbefrakter, og slike beslutninger i lasteprosessen falt under hans instruksjonsmyndighet, ville ansvaret måtte bæres av tidsbefrakter⁵¹³. Under engelsk rett ville en slik skadesløsholdelse for skader som følger av befraekters instruksjoner ville kunne innfortolkes som "implied" der certepartiet ikke inneholder noen klar indemnity-klausul.

Problemet er, i motsetning til de ovennevnte certepartiene, at det ikke finnes noen klausul i Shelltime 4 som pålegger tidsbefrakter ansvaret for lastehåndteringen. Av klausul 7 fremgår at tidsbefrakter skal "pay for (...) expenses of loading and unloading cargoes". Det synes derfor å fremgå av ordlyden at ansvaret for gjennomføringen av laste- og losseprosessene tilligger tidsbortfrakter, og at funksjonsfordelingen dermed har blitt endret i forhold til det som tradisjonelt følger av norsk rett. Tilsvarende fremgår av klausul 16 at tidsbortfrakter bærer ansvaret for sikker stuing, til tross for at stevedorene skal anses ansatt og betalt av tidsbefrakter. Dette vil ha betydning for fordelingen av lasteskadeansvaret oppstått i forbindelse med lastehåndteringen, men også for personskadekravene. Videre av klausul 16 fremgår at tidsbortfrakter plikter å holde tidsbefrakter skadesløs for ansvar oppstått på grunn av stevedorene, som

⁵¹⁰ Se klausul 1.

⁵¹¹ Jf. klausul 3. Dette er imidlertid ingen absolutt plikt for tidsbortfrakter, men han skal jf klausul 3(i) "exercise due diligence to maintain or restore the vessel", se *The Bridgestone Maru No.3* [1985]2 Lloyd's Rep.62. Bestemmelsen viser kun til "owners duty to exercise due diligence" etter levering, jf *The Fina Samco* [1994]1 Lloyd's Rep.153 og [1995]2 Lloyd's Rep.344 (C.A), *The Trade Nomade* [1998]1 Lloyd's Rep.57 og Court of Appeal [1999]1 Lloyd's Rep.723. Se Wilford (2003) side 647 flg.

⁵¹² Se Michelet (1997) side 425 hvor Shelltime 3 klausul 25 gjengis; "Owners guarantee that the tanks, valves and pipelines are oil-tight at the commencement of this charter, and Owners bind themselves to take every possible precaution to maintain the tanks, valves and pipelines in this condition during the charter period".

⁵¹³ Se sjøl. § 381 3.ledd og angivelsen av tidsbefraekters instruksjonsmyndighet i klausul 13(a).

”although employed by Charterers shall be deemed to be the servants of and in the service of Owners and under their instructions”. Dersom en skal følge prinsippene slått fast i Jobst Oldendorff, vil en derfor finne liten støtte for tidsbortfrakters regressadgang for personskader oppstått under lastehåndteringen.

5.3.6.5 Bimchemtime 2005

Bimchemtime 2005 er inndelt i fire kapitler, hvorav kapittel 2 og 3 lyder henholdsvis ”Owner’s rights and obligations” og ”Charterer’s rights and obligations”.

Etter klausul 13 skal tidsbortfrakter utøve due diligence med å se til at skipet er sjødyktig og i stand til å ta imot og frakte lasten. Tilsvarende tilligger det tidsbortfrakter en plikt til å tilse at skipsfører og mannskap er kompetente til drift at det angitte skip og til å håndtere den spesifikke lasten.

Av klausul 10(a) fremgår en employment-klausul, hvoretter skipsføreren er underlagt tidsbefrakters instruksjonsmyndighet hva angår ”employment of the Vessel, agency or other arrangements”. I motsetning til Baltime klausul 9 er denne employment-delen imidlertid ikke fulgt opp av en indemnity-erklæring.

Av klausul 10(b) fremgår at skipsfører og mannskap, så langt det er tillatt, på tidsbefrakters forespørsel har en medvirkningsplikt⁵¹⁴ i arbeidet med å;

”...connect and disconnect fuel, cargo and water lines and hoses when placed on board the Vessel”.

Samtidig fastslås i klausul 31(b)(i) at ”Charterers shall pay and provide for (...) expenses of loading and discharging cargoes”. I samme klausul 2.ledd gis tidsbefrakterne en adgang til å benytte ”flexible hoses for loading and discharging as on board at their risk”.

Den tradisjonelle funksjonsfordelingen etter norsk rett, og som man gjenfinner i for eksempel Baltime, kommer derfor ikke direkte til uttrykk i klare ordelag. Indirekte synes det imidlertid som om det er denne funksjonsfordelingen som legges til grunn. I motsetning til Shelltime finner man ingen klausuler vedrørende stevedorer, hvilket kan tyde på at arbeidet med lastehåndteringen enten utføres av tidsbefrakters egne menn, eller av skipets mannskap etter tidsbefrakters ordre. Ettersom mannskapets arbeid med laste- og losseprosessene er fremstilt i relasjon til denne instruksjonsmyndigheten, og forutsetter en forespørsel fra tidsbefrakter, ser det ut til at

⁵¹⁴ ”(s)hall render all reasonable assistance (...), if so required by the Charters, and so far as allowed”.

dette ikke er arbeid som umiddelbart faller under tidsbortfrakters funksjoner. Dette underbygges videre av at adgangen til å benytte spesifikt utstyr under lastehåndteringen er en adgang tillagt tidsbefrakter.

I motsetning til Baltimore inneholder ikke certepartiet klausuler som fraskriver tidsbortfrakters ansvar ved utvist uaktsomhet fra mannskapets og skipsførerens side i relasjon til lastehåndteringen. En vil derfor måtte følge bakgrunnsretten på dette punkt, hvoretter skader som forårsakes av skipsfører eller mannskap på uaktsomt grunnlag tilregnes tidsbortfrakter. Dette vil gjelde så vel for lasteskadene, som personskadekravene.

5.3.6.6 Supplytime 2005

Av certepartiets klausuler 7, 8 og 9⁵¹⁵ fremgår partenes funksjonsfordeling. Med hensyn til lasting og lossing, er dette oppgaver som i utgangspunktet faller under tidsbefrakters funksjonsområde. Tidsbefrakter skal "provide and pay for" alt utstyr som kan relateres til sikring av lasten ombord⁵¹⁶. Skipets mannskap skal på tidsbefrakters oppfordring bistå i utføringen av laste- og losseoperasjonene⁵¹⁷.

Som tidligere nevnt medfører knock-for-knock bestemmelsen i klausul 14 at tidsbefrakter skal bære all risiko i forbindelse med lasten. Dette vil inkludere også situasjoner der last blir skadet i laste- eller losseoperasjoner ved mannskapets medvirkning, selv der skaden oppstod grunnet årsaker som grov uaktsomhet og usjødyktighet⁵¹⁸.

Med hensyn til ansvar for de tradisjonelle personskadetilfellene diskutert over, vil dette være ansvar som må bæres av tidsbefrakter. Skulle det oppstå personskadekrav i forbindelse med lastehåndteringen relatert til andre enn de som faller innenfor "Charterers Group", vil nok også dette måtte bæres av tidsbefrakter.

⁵¹⁵ Henholdsvis "Master and Crew", "Owners to provide" og "Charterers to provide".

⁵¹⁶ Jf klausul 9(b).

⁵¹⁷ Jf klausul 7(b).

⁵¹⁸ Jf klausul 14(ii).

6 Oppsummering

Siktemålet med oppgaven har vært å vurdere hva som skal til for at et forpliktende regressgrunnlag for et tredjemannskrav skal foreligge mellom partene i et tidsbefraktningsforhold. Fremstillingen har tatt for seg sammenhengen mellom utviklingen av kravet til regresshjemmel innen obligasjonsretten generelt, og befraktningsforhold spesielt. Med dette som bakteppe har det blitt gjennomgått eksempler fra et utvalg tidscertepartier.

Den historiske gjennomgangen viser at hjemmelsspørsmålet over tid har blitt reformulert. Det kan ikke lenger tales om krav til hjemmelens klarhet for å kunne tilkjenne regress. For en rekke ansvarssituasjoner vil denne adgangen eksistere allerede i kraft av utlegget i primæromgangen, forutsatt at utlegget var i strid med partenes interne fordelingsnorm. Det er derfor avskjæring av denne allerede tilstedeværende regressadgangen som må særskilt begrunnes.

Ved fastleggelse av regresssituasjonen mellom tidsbortfrakter og tidsbefrakter vil det være tidscertepartiet som utgjør regressgrunnlaget. Hvilke av partene som på hvilket grunnlag ble ilagt ansvar i primæromgangen vil her isolert sett ikke være relevant. Imidlertid vil denne underliggende regressadgangen nødvendigvis ikke anerkjennes der en part kun har dekket sin egen forpliktelse i henhold til kontraktsreguleringen. Den mest åpenbare og mest praktiske årsaken til regressavskjæring vil derfor være der man ikke finner grunnlag for en annen ansvarsfordeling i regressomgangen enn den som ble praktisert i primæromgangen.

Som gjennomgangen har vist, eksisterer det i tidscertepartiene en rekke klausuler som vil kunne bidra til en fastleggelse av partenes ansvar i forhold til tredjemenn. De som tydeligst kommuniserer partenes intensjon med hensyn til regressspørsmålet, er der regress følger direkte av ordlyden.

Tilsvarende vil regress kunne følge av bestemmelser hvis hensikt er å fastlegge partenes arbeidsoppgaver og funksjoner. At funksjonsfordelingen gir uttrykk for den interne fordelingsnormen, og derfor hjemler regress i henhold til denne, er i dag ikke bestridt. Prinsipielt synes det også rimelig at den parten som velger å ikke utføre arbeid under sin funksjon selv, men setter arbeidet bort enten til den annen part eller på entrepriser, bør bære omkostningene dette eventuelt medfører.

Tradisjonelt har det vært mest strid rundt ansvarsfordelingsbestemmelsene, og da særskilt ansvarsfraskrivelsene. Det har blitt antydnet at disse unyansert

skal tolkes innskrenkende. Denne restriktive fortolkningen av ansvarsfraskrivelsesklausulene illustrerer spenningsforhold mellom de hensyn som ligger bak ansvarsfordeling utenfor kontrakt, og fordeling av ansvar internt i et kontraktsforhold. Ved deliktsansvar vil reparasjonstanken være sentral. Der det er to skadevoldende debitorer, vil deres tilknytning til skadelidte i primæromgangen i større grad prege også ansvarsfordelingen i regressomgangen. I et kontraktsforhold vil den primære målsettingen være oppfyllelse av kontraktsforholdet. Herunder vil både behovet for kalkulerbar risiko, forsikringsrettslige hensyn, hensyn til forutberegnelig ansvars plassering og økonomisk rasjonalitet spille inn. Disse kommer på spissen der det er tale om kontrakter mellom kommersielle, og forholdsvis jevnbyrdige parter. Dette har også medført at domstolene har vist tilbakeholdenhet med å anvende generelle rimelighetsvurderinger⁵¹⁹ for ytre regulering av kommersielle aktørers kontraktsforhold. Tilsvarende hensyn gjør seg gjeldende ved regress ved konvertering av ansvarsfraskrivelser. Der disse klart gir uttrykk for partenes hensikt med den interne ansvarsfordelingen, vil ikke eksterne rimelighetshensyn i tilstrekkelig grad hjemle regressavskjæring.

Imidlertid kan det hende at kontrakten ikke tilkjenner en forutsatt fordelingsnorm i det foreliggende tilfellet, eller eventuelt direkte utelukker regress. Da vil de hensyn som legges til grunn ved ansvarsfordeling utenfor kontrakt i større grad spille inn. Herunder vil partenes utviste skyld kunne medføre at den opprinnelige funksjonsfordelingen forrykkes der, for eksempel, skade forårsaket av uaktsomhet ikke er på forhånd regulert.

Det strenge hjemmelskravet har måttet vike for mer hensiktsmessige løsninger i tråd med partenes forutsetninger. I kontraktsforhold er de hensyn som ligger bak et slikt utgangspunkt for regressadgangen langt på vei sammenfallende med de hensyn som gjør seg gjeldende for beføyelser mot kontraktsbrudd. For inngåelsen og gjennomføringen av et kontraktsforhold, er det nødvendig at partene har mulighet til å forutsi sine forpliktelser. Herunder faller anledningen til å kunne vurdere sin økonomiske posisjon på forhånd. Dette hensynet nødvendiggjør en mer forutsigbar regulering enn ved ansvar utenfor kontrakt, hvor rimelighetshensyn vil være mer fremtredende. Skulle regresshjemmelen i kontraktsforhold blitt vurdert spesifikt for hvert foreliggende tilfelle, ville en nærmest blitt henvist til en fri vurdering, slik det

⁵¹⁹ Se kapittel 4.3.3.1 og 5.3.5.

gjøres ved deliktsansvar. Dette ville umuliggjort formålet om forutsigbarhet i kontraktsforholdet. Som det har blitt uttalt i engelsk rett⁵²⁰;

“In all mercantile transactions the great object should be certainty; and therefore it is of more consequence that a rule should be certain, than whether the rule is established one way or the other because speculators in trade then know what ground to go upon”.

Ved inngåelsen av tidscertepartiet forespeiles partene en økonomisk risiko- og forventningsramme. Inntreden av ansvar fra en tredjemann i primæromgangen vil kunne forrykke denne. Dersom regress i henhold til tidscertepartiets fordelingsnorm skulle være avskåret, ville en samtidig avskåret partenes mulighet til å gjenopprette denne forutsatte ansvarsfordelingen.

Videre ville kreditor i primæromgangen, særskilt i solidaransvarstilfellene, blitt tilkjent en ufortjent sterk posisjon der han ville kunne betinge seg fordeler ved å la tapet ramme den ene eller andre av partene. En slik situasjon ville ikke bare rammet den part som ble ilagt tapet i primæromgangen, men partene generelt grunnet det konstante behovet for omfattende dobbeltforsikring.

Nettopp hensynet til en forutsigbar økonomisk situasjon, har medført løsninger som i dag gjenspeiles i Supplytime og Inter-Club Agreement. Disse ivaretar i enda større grad hensynet til kostnadseffektivitet, ettersom det har blitt lagt til rette for en best mulig tapsfinansiering ved å plassere ansvaret der det er mest formålstjenlig og kostnadseffektivt å plassere forsikringsdekningen. Det ville vært hensiktsmessig om slike løsninger med tiden ble mer utbredt for å redusere de tids- og kostnadskrevende prosesser regressomgangen potensielt medfører. For de tidscertepartier hvor slike løsninger ikke eksisterer, vil dette imidlertid ikke være et argument for å avskjære løsninger i henhold til partenes forutsatte ansvarsfordeling.

Bak regressadgangen ligger en rettferdighetstanke som sikrer at regresskreditor ikke lider tap og regressdebitor ikke får en tilfeldig fordel. De generelle betraktninger som er trukket opp i den foregående behandlingen burde derfor etter mitt skjønn være retningsgivende ved de fleste typer tredjemannskrav i tidsbefraktningforhold.

⁵²⁰ Uttalelse av Lord Mansfield i *Vallejo v. Wheeler* [1774]1 Cowp.143, sitert i *The Jordan II* [2005]1 Lloyd's Rep.57 para.16.

7 Kildeliste

7.1 Litteratur

- Alstergren (2002) Alstergren, Peter. The Charterers right to order the Master. – Examensarbete i transporträtt. – Stockholm, 2002.
- Alten (1938) Alten, E. Sjølovsrevisjon. – Tidsskrift for Rettsvidenskap. s.489 flg. – 51.årg. – Oslo : Den Stangske Stiftelse med støtte av Den norske Saksførerforening, 1938.
- Askeland (2004) Askeland, Bjarte. Regress og regressavskjæring, Rt 2003 side 1601. – Tidsskrift for rettsvitenskap side 43 flg. – Oslo : Universitetsforlaget, 2004.
- Askeland (2005) Askeland, Bjarte. Skadelidtes valgrett, perspektiver på Meglerdommen Rt. 2005 side 870. – Norsk forsikringsjuridisk forenings publikasjoner nr.82. – Oslo : Norsk forsikringsjuridisk Forening, 2006.
- Askeland (2006) Askeland, Bjarte. Tapsfordeling og regress ved erstatningsoppgjør. – Bergen : Fagbokforlaget, 2006. – ISBN-10 82-450-0283-6.
- Aubert (1905) Aubert, L.M.B. Den norske Obligationsrets specielle del. – bind 2, 2.utg – Kristiania : Aschehoug, 1901-1905.
- Augdahl (1958) Augdahl, Per. Den norske obligasjonsretts almindelige del. – 2. utg. – Oslo : Akademisk forlag [kommisjonær], 1958.

- Augdahl (1984) Augdahl, Per. Den norske obligasjonsretts almindelige del. – 5.utg. – Oslo : Aschehoug, 1984. – ISBN 82-03-09482-1.
- Bergsåker (2001) Bergsåker, Trygve. Lærebok i pengekravsrett. – 2.utg. – Oslo : Lobo Media, 2001. – ISBN 82-993597-6-7.
- Bruserud (2002) Bruserud, Herman. Bortfrakterens ansvar for skipets fysiske egenskaper. Ansvarsgrunnlagene. – Marius nr.294. – Oslo : Sjørettsfondet, 2002.
- Dalbak (2005) Dalbak, Camilla. Fortolkning av standardkontrakter ved endrede jurisdiksjonsklausuler - utviklingen i norsk rett etter Arica-saken. – Vitenskapelig foredrag, Sjørettsforeningen 2005.
- Dybwad (1961) Dybwad, Nils. Kommentarer til ND 1961 side 365. – ND 1961 VII.
- Evju (1970) Evju, Stein. Litt om regress mellem solvente solidarskyldnere. – Jussens Venner. – bind 5, hefte 3. – Oslo : Universitetsforlaget, 1970.
- Falkanger (1967) Falkanger, Thor. The incorporation of charterparty terms into bills of lading. – Sjørettsforeningen i Göteborg Skrifter 1967:3 s. 55-87. – Göteborg : 1967.
- Falkanger (1969) Falkanger, Thor. En sammenligning mellom engelske og norske prinsipper for fortolkning av kontrakter. – Arkiv for Sjørett. – bind 9, hefte 3. – Oslo : Universitetsforlaget, 1969.
- Falkanger (1973) Falkanger, Thor. Om rederiets mulige regress mot tidsbefrakter (særlig under Baltime 1939) hvor rederiet har pådradd seg ansvar overfor havnearbeidere som er blitt skadet under lasting eller lossing i havner i USA. – Betenkning til Skuld, 1973.

- Falkanger og Bull (2004) Falkanger, Thor. Bull, Hans Jacob. Innføring i Sjørett. – 6.utg. – Oslo : Sjørettsfondet, 2004.
- Gaskell (2000) Gaskell, N.J.J. Asariotis, Regina. Baatz, Yvonne. Bills of Lading : Law and Contracts. – London : LLP, 2000. – ISBN 1-85978-480-1, ib.
- Gay (2004) Gay, Robert. Problems And Pitfalls Of The Supplytime 89 Charter. – Hill Taylor Dickinson. – London, March 2004.
- Gorton (2003) Gorton, Lars. Transporträtt – en översikt. – 2.uppl. – Stockholm : Norstedts Juridik AB, 2003.
- Gram (1977) Gram, Per. Fraktavtaler og deres tolkning. – 4.utg. – Oslo : Tanum-Norli, 1977.
- Grönfors (1977) Grönfors, Kurt. Allmän transporträtt. Kortfattad lärobok med lagtextbilaga. – 5.uppl. – Stockholm : P A Norstedt & Söners förlag, 1977.
- Grönfors (1991) Grönfors, Kurt. Toward Seawaybills and electronic documents. – Skrifter/Sjørettsforeningen i Göteborg; 70 Scandinavian univeristy books. – Gothenburg : Akademiförlaget, 1991. – ISBN 91-24-16462-3.
- Hagstrøm (1996) Hagstrøm, Viggo. Om grensene for ansvarsfraskrivelser, særlig i næringsforhold. – Tidsskrift for rettsvitenskap side 421 flg. – Oslo : Universitetsforlaget, 1996.
- Hagstrøm (2003) Hagstrøm, Viggo. Obligasjonsrett, i samarbeid med Magnus Aarbakke. – 2.oppl. – Oslo : Universitetsforlaget, 2003. – ISBN 82-518-4023-6.

- Hallager-Aubert (1887) Hallager, Fr. Aubert, L.M.B. Den norske Obligationsrets almindelige del. – Christiania : Malling, 1887.
- Hambro (1972) Hambro, Nicholas. Om employment og indemnity klausuler, særlig om Baltime kl.9. – Oslo : Studentavhandling ved Nordisk Institutt for Sjørett, 1972.
- Honka (1989) Honka, Hannu. Fartygets skick och egenskaper. En befraktningsrättslig studie. – Åbo : Åbo Akademis Förlag, 1989.
- Hov (1993) Hov, Jo. Avtalerett. – 3.utg. – Oslo : Papinian, 1993. – ISBN 82-91060-02-9.
- Jantzen (1919) Jantzen, Johs. Tidsbefragtning. – Kristiania : Grøndahl, 1919.
- Jantzen (1952) Jantzen, Johs. Dybwad, Nils. Håndbok i godsbeordring til sjøs. – 2.utg. – Oslo : Fabritius og sønners forlag, 1952.
- Kaasen (1984) Kaasen, Knut. Erstatningsrettslige konsekvenser av sikkerhetsmessig svikt under petroleumsvirksomhet. – Marius nr. 95 side 1 flg. – Oslo : Sjørettsfondet, 1984.
- Knoph (1931) Knoph, Ragnar. Norsk sjørett. – 2.utg. – Oslo : R. Knoph, 1931.
- Krüger (1984) Krüger, Kai. Pengekrav. – 2.utg. - Bergen : Universitetsforlaget, 1984. – ISBN 82-00-07236-3.
- Krüger (1989) Krüger, Kai. Norsk Kontraktsrett. – Bergen : Alma Mater, 1989. – ISBN 82-419-0011-2.

- Lilleholt (2002) Lilleholt, Kåre. Ditten-dommen og subsidiært ansvar. – Rettsteori og rettsliv, Festskrift til Carsten Smith. – Oslo : Universitetsforlaget, 2002. – ISBN 82-15-00232-3.
- Lind-Rasmussen (1990) Lind-Rasmussen, Uffe. Tidsbefragtning – forslag til nye regler. – Marius nr.178. – Oslo : Sjørettsfondet, 1990.
- Lødrup (1999) Lødrup, Peter. Lærebok i erstatningsrett. – 4 utg. – Oslo : P. Lødrup, 1999. – ISBN 82-91724-05-9, ib.
- Michelet (1997) Michelet, Hans Peter. Håndbok i tidsbefraktning. – Oslo : Sjørettsfondet, 1997. – ISBN 82-90260-41-5.
- Moshuus (1992) Moshuus, Susanne. Fordeling av lasteansvar i tidsbefraktningforhold. – Marius nr.193. – Oslo : Sjørettsfondet, 1992.
- Natvig (2002) Natvig, Åse. Jurisdiksjons- og lovvalgsklausuler i elektroniske konnossementer. – Marius nr.293 side 1 flg. – Oslo : Sjørettsfondet, 2002.
- Ness (2005) Ness, Cornelius Sogn. Ansvarsfordeling og forsikring i petroleumskontrakter, En vurdering av gyldigheten og rekkevidden av ”knock for knock” prinsippet. – Marius nr.323 side 1 flg. – Oslo : Sjørettsfondet, 2005.
- Petersen (1957) Petersen, J. Günther. Ansvarsfraskrivelse, med særligt henblik på aftaler om befordring, forvaring og bearbejdelse. – København : Ejnar Munksgaards forlag, 1957.
- Rosén (2005) Rosén, Karl. Solidaransvar ved ansvar i og utenfor kontrakt Rt 2005 s.870. – Tidsskrift for eiendomsrett nr.2 side 115 flg. – Oslo : Gyldendal Akademiske, 2005.

- Schelin (2001) Schelin, Johan. On the Interpretation of Off-Hire Clauses, "The Arica" Reconsidered. – Modern law of Charterparties, IX Hässelby Colloquium side 153 flg. – Stockholm : University of Stockholm, 2003. – ISBN 91-7223-172-6.
- Selvig (1959) Selvig, Erling. Paramount klausulen. – Arkiv for Sjørett, Bind side 549 flg. – Oslo : Sjørettsfondet, 1959.
- Selvig (1968) Selvig, Erling. Det såkalte husbondansvaret : studier i ulike typer av ansvar for hjelpere, herunder rederansvaret etter sjøl. § 8. – Skrifter/Institutt for Privatrett, Universitetet i Oslo. – Oslo : Universitetsforlaget, 1968.
- Selvig (1975) Selvig, Erling. Fra kjøpsrettens og transportrettens grenseland. Om transportdokumenters kjøpsrettslige funksjon. – Oslo : Universitetsforlaget, 1975. – ISBN 82-00-04848-9.
- Selvig (1983) Selvig, Erling. Kommentarer til ND 1983 side 309. – ND 1983 XXI.
- Selvig (1986) Selvig, Erling. Tolkning etter norsk eller annen skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk. – Tid for Rettsvitenskap, 1986.
- Smith (1961) Smith, Carsten. Om lovgivning, solidaritet og regress i erstatningsretten – omkring ikrafttredelsesloven § 26. - Tidsskrift for rettsvitenskap side 337 flg. – Oslo : Universitetsforlaget, 1961.
- Stang (1918) Stang, Fredrik. Skade voldt av flere. – Fra spredte retsfelter, bind 2. – Kristiania : Aschehoug, 1918.

- Stang (1928) Stang, Fredrik. Forelæsninger over den norske obligationsretts almindelige del. – 6., forkortede utg. – Oslo : 1928.
- Stang Lund (1988) Stang Lund, Haakon. Regress mellom partene i certepartier og fraktkontrakter. – Lov, dom og bok, festskrift til Sjur Brækhus 19 juni 1988. – Oslo : Universitetsforlaget, 1988.
- Thomassen (2006) Thomassen, Jacob Dahl. Konnossement udstedt under certeparti – en analyse af ND 1961.325 NH Vestkyst 1. – Studentafhandling ved Aarhus Universitet, 2006.
- Ulfbeck (2000) Ulfbeck, Vibe. Kontrakters relativitet : det direkte ansvar i formueretten. – København : Thomson, 2000. – ISBN 87-619-0156-3.
- Utgaard (1996) Utgaard, Irene. Sjøfraktbrev. – Marius nr. 223 side 1 flg. – Oslo : Sjørettsfondet, 1996.
- Voght-Eriksen (1980) Voght-Eriksen, Jens. Regress i certepartiforhold. – Marius nr. 53. – Oslo : Sjørettsfondet, 1980.
- Wilford (2003) Wilford, Michael. Coghlin, Terrence. Kimball, John. D. Time Charters, 5.edition. – London : Lloyd's Shipping Law Library, 2003.
- Wilhelmsen (2006) Wilhelmsen, Trine-Lise. Rett i havn. Risikofordeling mellom transportøren og vareeieren ved transport gjennom havn. – Oslo : Gyldendal Akademiske, 2006. – ISBN-10: 82-05-35859-1.
- Ørsted (1818) Ørsted, Anders Sandøe. Nyt Juridisk Arkiv. – Bind 22. – Kjøbenhavn : A. Seidelin, 1818.
- Ørsted (1832) Ørsted, Anders Sandøe. Haandbog over den danske og norske Lovkyndighed : med stadigt Hensyn til hr.

7.2 Forarbeider

| | |
|------------------------|---|
| Innstilling 1936 | Innstilling fra den kgl.kommisjon til revisjon av sjøfartsloven, avgitt mai 1936. |
| Innstilling 1955 | Innstilling fra straffelovrådet om ansvar for rettskrenkelser i trykt skrift, avgitt september 1955. |
| NOU 1972 : 11 | Innstilling X fra Sjølovkomitéen. |
| NOU 1993 : 36 | Godsbefordring til sjøs. |
| Ot.prp nr.5 (1958) | Om endringer i den alminnelige borgerlige straffelov av 22.mai 1902 m.v. |
| Ot.prp nr.60 (1980-81) | |
| Ot.prp nr.75 (1983-84) | Om lov om endringer i erstatningslovgivningen (ansvar for dyr, regress, lemping m.m. og endringer i bilansvarlova). |
| Ot.prp nr.55 (1993-94) | Om lov om sjøfart (sjøloven). |
| SOU 1974:83 | Generalklausul i förmögenhetsrätten. Betänkande av generalklausulutredningen. |
| SOU 1990:13 | Översyn av sjölagen. Godsbefordran til sjöss. Slutbetänkande av sjölagsutredningen. |

7.3 Dommer

7.3.1 Dommer i Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

ND 1903 s. 331

NH

Gerdt Meyer / Anna

| | | |
|----------------|--------|------------------|
| ND 1908 s. 254 | SøHa | Grane |
| ND 1913 s.393 | NH | |
| ND 1947 s. 375 | Aker | |
| ND 1949 s.131 | Bergen | Nordkyst |
| ND 1954 s.445 | NH | Skogholm |
| ND 1954 s. 749 | SHD | |
| ND 1955 s. 81 | NH | Lysaker |
| ND 1957 s.61 | NH | Skånland |
| ND 1957 s. 282 | SøHa | |
| ND 1960 s. 349 | SH | Lulu |
| ND 1961 s.127 | NV | Granville |
| ND 1961 s. 325 | NH | Vestkyst |
| ND 1962 s.1 | NV | Sirenes |
| ND 1966 s. 170 | SøHa | |
| ND 1976 s. 364 | NH | Høegh Heron |
| ND 1978 s. 96 | NV | Høegh Heron |
| ND 1979 s. 231 | NV | Wingull |
| ND 1979 s. 364 | NV | Jobst Oldendorff |
| ND 1983 s. 309 | NV | Arica |
| ND 1988 s. 208 | NV | High Heat |
| ND 1988 s. 288 | NV | |
| ND 1996 s. 207 | NV | M/S Fjell |
| ND 1997 s. 317 | NH | Rt 1997 s. 1029 |
| ND 2002 s. 56 | SV | Baltic Press |
| ND 2002 s. 80 | NV | Borealnes |
| ND 2003 s. 274 | NV | |
| ND 2003 s.374 | BL | Pergamos |

7.3.2 Dommer i Norsk Retstidende

Rt 1840 s. 481

Rt 1913 s. 1134

Rt 1921 s. 313

| | |
|-----------------|-----------------|
| Rt 1935 s. 45 | |
| Rt 1948 s. 370 | |
| Rt 1963 s. 129 | |
| Rt 1968 s. 48 | |
| Rt 1969 s. 679 | |
| Rt 1982 s. 814 | |
| Rt 1986 s. 381 | |
| Rt 1994 s. 626 | Speditør-dommen |
| Rt 1997 s. 1029 | ND 1997 s. 317 |
| Rt 2001 s. 1580 | |
| Rt 2003 s. 1601 | |
| Rt 2005 s. 870 | Megler-dommen |

7.3.3 Engelske dommer og voldgiftsavgjørelser

The Ann Strathatos [1949]83 Ll.L.Rep.228.

The Argonaut [1985]2 Lloyd's Rep.216.

The Alexandros P [1986]1 Lloyd's Rep.421.

The Boukadoura [1989]1 Lloyd's Rep.393.

The Bridgestone Maru No.3 [1985]2 Lloyd's Rep.62.

Canada Steamship Lines Ltd v. The King (P.C) [1952]1 Lloyd's Rep.1.

The Caroline P [1984]2 Lloyd's Rep.446.

The Clipper Sao Luis [2000]1 Lloyd's Rep.645.

Compania Sud American Vapores v. MS ER Hamburg Schiffahrtsgesellschaft MBH & Co KG [2006]2 Lloyd's Rep.66.

Court Line v. Canadian Transport [1940]67 Ll.L.Rep.161.

Evaggelos TH [1971]2 Lloyd's Rep.200.

The Filikos [1981]2 Lloyd's Rep.555, [1983]1 Lloyd's Rep.9 (C.A).

The Fina Samco [1994]1 Lloyd's Rep.153 og [1995]2 Lloyd's Rep.344 (C.A).

George S [1989]1 Lloyd's Rep.369 (C.A).

Hansen v. Harrold [1894]1 Q.B. 612.

The Hill Harmony [2001]1 Lloyd's Rep.147 (HL).

The Ines [1995]2 Lloyd's Rep.144.

The Imvros [1999]1 Lloyd's Rep.848.
The Island Archon [1994]2 Lloyd's Rep.227.
The Jordan II [2005]1 Lloyd's Rep.57.
Milburn v. Jamaica Fruit [1900]2 Q.B. 540 C.A.
Muncaster Castle [1961]1 Lloyd's Rep.57.
The Nanfri [1979]1 Lloyd's Rep.201.
The Panaghia Tinnon [1986]2 Lloyd's Rep.586.
Renton [1956]2 Lloyd's Rep.379; [1957] A.C.146.
Shijitsu Maru No.5 [1985]1 Lloyd's Rep.568.
Strathlorne [1934]50 Lloyd's Rep.185.
The TFL Prosperity [1984]1 Lloyd's Rep.123 (H.L.).
The Trade Nomade [1998]1 Lloyd's Rep.57 og [1999]1 Lloyd's Rep.723
(C.A).
Turner v. Haji Goolam [1904] A.C. 826.
The White Rose [1969]2 Lloyd's Rep.52.
LMLN 169 No.4 [1986]

7.3.4 Amerikanske dommer og voldgiftsavgjørelser

| | |
|---------------------|--------------------------|
| 1972 AMC 388 | Coca Cola v. The Norholt |
| 1972 AMC 1573 | Farland |
| 1986 AMC 1318 | |
| SMA No. 2144 (1985) | The Holland |
| SMA No. 2911 (1992) | The Trust |
| SMA No. 3257 (1996) | White Manta |

7.4 Standardcertepartier

| | |
|-----------------------|---|
| Baltime 1939 | The Baltic and International Maritime Conference Uniform Time-Charter (as revised 2001). Code Name: "Baltime 1939". |
| Bimchemtime 2005 | Bimchemtime 2005 Time Charter Party For Vessels Carrying Chemicals in Bulk. |
| Gencon | The Baltic and International Maritime Conference Uniform General Charter. Code name: Gencon. |
| Gentime | The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) General Time Charter. Code name: Gentime |
| Intertanktime | Intertanktime 80 Tanker Time Charter Party. |
| New York Produce 1946 | Government Form approved by the New York Produce Exchange. |
| NYPE 93 | Time Charter. New York Produce Exchange Form. Issued by The Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A). Inc. |
| Shelltime 4 | Time Charter Party, Shell International Petroleum Company Limited, 1984. |
| Supplytime 2005 | The Baltic and International Maritime Conference Uniform Time Charter Party for Offshore Service Vessels (as revised 2005). Code Name: Supplytime 2005. |

7.5 Vedleggsliste

Baltime 1939

New York Produce 1946

NYPE 93

Shelltime 4

Bimchemtime 2005

Supplytime 2005