

Rederorganisering og ansvar - rettslige utviklingstrekk

av Trond Solvang¹

1. Innledning

Artikkelen er en utvidet versjon av mitt foredrag holdt til det 27. Nordiske Sjørettseminar. Foredraget var tenkt som en innledende ramme til seminaret som gjaldt ulike ansvarsforhold relatert til organisering av rederivirksomhet. Foredraget ble holdt sammen med Peter Appel, han trakk opp de faktiske og kommersielle historiske linjer (se egen artikkel), jeg de rettslige. Det sier seg selv at slike rettslige linjer betinger et utvalg. Hva jeg tar opp har derfor ingen pretensjon om uttømmethet, og utvalget av temaer kunne vært gjort annereledes.

2. Et stillbilde på fullt integrerte rederifunksjoner: skipperrederdommen i ND 1954.65 Vågland

Jeg åpner med en diskusjon rundt en dom fra 1954, den norske høyesterettsdommen i ND 1954.65 Vågland (Rt. 1954.86) som gjaldt ansvarsfritak for nautisk feil ved skipskollisjon i skipperredertilfelle. Temaet utgjør en slags motsats til hva seminaret ellers kommer til å dreie seg om; outsourcing og bortdelegering av rederifunksjoner, for i skipperredertilfeller er som kjent alle rederifunksjoner - nautiske som kommersielle - samlet hos én og samme person, så å si en outsourcingens implosjon. Men temaet illustrerer samtidig noe særegent sjørettslig; ansvarsfritak for nautisk feil, og hvordan dette fenomenet - som i seg selv er komplekst - kan få tildels schizofrene utslag i skipperredertilfeller hvor man må sondre mellom én persons ulike «handlende-jeg» ved kartlegging av årsak til et inntruffet skadetilfelle.

Videre velger jeg temaet fordi dommen avstedkom en diskusjon, etter mitt skjønn ganske fornøylig, i Arkiv for Sjørett (AFS). Og med den diskusjonen har vi også et slags nordisk alibi; dommen var norsk og hoveddebattanten advokat Alex Rein var norsk, mens mottdebattanten kontorsjef Rud. Nilsson var dansk og med svensk klingende navn, samtidig som en tredje debattant var svensk, juristen Tage Zetterlöf. Denne diskusjonen har enkelte føringer også inn i vår tids rettstilstand, som vi skal se etter hvert.

Saken gjaldt et tilfelle av skipskollisjon. Skipet Vågland var skyld i kollisjonen, og det juridisk finurlige besto i årsaksbetraktninger knyttet til skipperrederen på Vågland; den umiddelbare årsaken var feilnavigering fra hans side, mens den bakenforliggende årsaken var beruselse; han var beruset allerede før avgang fra havn. Uaktsom feilnavigering i skipperredertilfeller ga etter daværende regler rett til begrensning,² mens annen skadevoldelse gjennom egenfeil/uaktsomhet ikke gjorde det.

I denne årsaksbetraktningen kom Høyesterett til at beruselsen måtte ses som det utslagsgivende, slik at begrensningsrett ikke ble innrømmet. Rettens begrunnelse var relativt knapp, men poengtert:

«[NNs] grove overtredelser av sjøveisreglene har efter min oppfatning ... sin årsak i hans selvforkyldte beruselse, og kunne – mener jeg – vanskelig vært begått av en erfaren skipper i edru tilstand: Under påvirkning av alkohol gikk han til sjøs med sitt skip med seg selv som fører, og under påvirkning av alkohol beholdt han kommandoen og stod på broen da kollisjonen inntraff. Det som ... førte til kollisjonen, var – som nevnt – [NNs] beruselse, og for denne feil må han være fullt personlig

¹ Professor dr juris, Nordisk institutt for sjørett, UiO.

² Sjøl. 1893 § 254.

ansvarlig. Dette er i god overensstemmelse med loven Når da forholdet er dette, kan det ikke fritta ham at beruselsen ga seg utslag i uriktig navigering, som i og for seg er en feil av nautisk art.»³

Advokat Rein fant begrunnelsen utilfredsstillende og var uenig i resultatet. Rein ga en finurlig analyse av de ulike tilfeller hvor en skipperreders reder-jeg og skipper-jeg kunne komme i konflikt, og mente at et tilfelle av beruselse kunne sammenlignes med annen forsømmelse som ga seg utslag i feilnavigering, feks. det å være overtrøtt og sovne på vakt, og at man måtte anlegge en analyse med spørsmålet: når var det grunnlag for å si at en skipperreder ble ansvarlig for at reder-jeget ikke grep inn og avverget at skipper-jeget gjorde en feil? Han uttalte blant annet:

«Hvis skipper-rederens beskyttelse skal bli effektiv etter lovmotivet kan man ikke nekte ham å begrense i alle tilfelle hvor han qua reder ville hatt plikt til å avverge en nautisk feil eller forsømmelse qua skipper. Det kan derfor ikke i seg selv være ansvarsbetingende at skipper-rederens reder-jeg ikke tok hans skipper-jeg i nakken.»⁴

Innlegget vakte reaksjon. Kontorsjef Rud. Nilsson var uenig i Reins vinkling, og uttalte blant annet:

«Når det siges (s. 560, 4 stk): «Det kan jo ikke bestrides, at beruselsen var en feil i den nautiske tjeneste», så kan dette efter min mening kun være riktigt hvad angår skipper-rederen i hans egenskab af skipper, men ikke hvad angår hans egenskab som reder. Som reder bestod hans fejl deri, at han drak skipperen (in casu sig selv) på pelsen, tiltrods for at han vidste, at skipperen skulle ud at sejle. Hvis der hadde været tale om to personer, og skipperen havde indfundet sig beruset på rederens kontor for at sige farvel, havde rederen været pliktig at stoppe ham. Endnu grellere ville det vel have været, om rederen havde sat sig til at drikke tæt med sin skipper, inden han skulle afsejle, og der er jo faktisk det, der er skjed her, hvor skipper og reder var forenet i een person.»⁵

Rein gir tilsvaret, holdt i en polemisk tone som kanskje ikke er vanlig i vår tid:

«Jeg er bedrøvet over at jeg i mitt lille diskusjonsinnlegg har uttrykt meg så lite klart at selv ikke kontorsjef Rud. Nilsson har kunnet følge meg. På den annen side tror jeg herr Nilsson litt for raskt trekker den konklusjon at argumentasjonen derfor er uholdbar.⁶ Istedenfor å gjenta min argumentasjon i mere utførlige vendinger, tror jeg det vil lønne seg å gå den annen vei: å påvise hvor jeg mener herr Nilsson tar feil i sin argumentasjon.»⁷

Rein gir deretter en fornyet analyse av de ulike konstellasjoner ved og konsekvenser av skipper-jegets og reder-jegets mulige avverging av hverandres forsømmelser, og fastholder sitt syn om at skipper-jegets nautiske feil i dommens tilfelle burde være avgjørende, slik at ansvarsbegrensning burde vært innrømmet.

Rud. Nilsen svarer påny og fastholder sitt syn, og uttaler blant annet, til Reins eksempel om trøtthet som likestilt med beruselse:

«Trætheten var erhvervet under udøvelsen af skipperens pligt; hvis han havde været dødtræt inden skibets afgang, så kunde det være rimeligt at sidestille disse to tilfælde, men jeg gad se den skipper

³ ND 1954 s. 67-68.

⁴ Alex Rein, *Skipper-rederens rett til ansvarsbegrensning for nautisk feil - Noen bemerkninger til en høyesterettsdom*, AfS Bind 1 1954 s. 560-563 (561).

⁵ Rud. Nilsson, *Diskusjonsinnlegg*, AfS Bind 2 1955 s.163.

⁶ Setningen inneholder forøvrig en perle av en absurditet: at Rud. Nilsson ikke klarte å følge Reins resonnement og av den grunn (fordi han ikke klarte å følge det) kom til at Reins resonnement måtte være feil.

⁷ *ibid* s. 166.

som vilde gå ind og lægge sig, når skibet kom til et vanskeligt farvand, selv om han havde haft en anstrengende tårn forinden. Det er sandsynligt, at jeg ikke ser tilstrækkeligt juridisk på spørsmålet,⁸ men som praktisk havarimand kan jeg ikke gå med til at sidestille disse to tilfælde. ... Skibet er ikke sjødyktigt når det er under kommando af en beruset kaptajn, og det er på dette punkt at rederen må tage det fulde ansvar for, at han ikke lod sitt alter ego blive i land og sove rusen ud.»⁹

Utover denne dansk-norske feiden ga også svenske Tage Zetterløf sitt besyv. Zetterløf var i hovedsak enig med Rud. Nilsson og framholdt de reelle hensyn: Riktignok kunne skipperrederens reder-jeg sies å bli stillet dårligere enn en ordinær reder ved å tape begrensingsretten som her, for en ordinær reder ville ikke tape begrensingsretten ved at en ansatt kaptein forsømte seg i tjenesten. Men på den annen side ville skipperrederens skipper-jeg stilles urimelig gunstig sammenlignet med sine øvrige nautiske kollegaer som ville bli ubegrenset ansvarlig i et tilfelle som dette.¹⁰

Denne diskusjonen gjaldt altså begrensingsreglene slik de den gang lød, med særregel for nautisk feil i skipperredertilfeller. Men det har verdi å trekke noen linjer til vår tid. Temaet dukket nemlig opp påny ved lovendringen i 1964¹¹ basert på Norges tiltredelse til 1957-begrensingskonvensjonen. Her var ikke skipperredertilfeller særskilt regulert. Det sies kun (i konvensjonens art. 1) at unntak for begrensingsrett foreligger ved reders (*Owner's*) «... *actual fault of privity*». I sjølovkomiteen var den gang advokat Rein medlem (professor Sjur Brækhus formann). Riktignok har det islett av spekulasjon fra min side, men det kan se ut som Rein fikk et slags «takk-for-sist» fra diskusjonen i AfS som forarbeidene henviser til. Standpunktet tas nemlig her at Vågland-dommen ikke lenger er gjeldende rett, men uten at begrunnelsen for dette etter mitt skjønn er overbevisende. Sjølovkomiteen uttaler:

«Etter gjeldende rett er det slik at en skipperreder ikke har rett til ansvarsbegrensning medmindre feilen eller forsømmelsen er av nautisk art. Den nye regel innebærer den endring at det avgjørende i stedet blir hvorvidt feilen eller forsømmelsen er begått i egenskap av skipsfører. ... Høyesterett har tolket uttrykket «nautisk art» i i § 254 i. f. slik at en skipperreder som seilte skipet på grunn fordi han var beruset, ikke hadde rett til ansvarsbegrensning, jfr. Rt. 1954. 86 (ND 1954.65).¹² Komiteen antar at løsningen må bli en annen etter den nye regel. Man vil videre nevne at likesom skipsfører og mannskap visstnok kan begrense sitt ansvar selv om deres feil eller forsømmelse har vært av forsettlig karakter, må det antas at også rederen kan begrense sitt ansvar hvis han selv er skipsfører eller medlem av mannskapet og i denne egenskap har begått en forsettlig feil eller forsømmelse. Når det foreligger forsett, vil vel imidlertid feilen eller forsømmelsen oftest være begått av ham i egenskap av reder.»¹³

Som antydnet er det etter mitt skjønn tvilsomt om rettstilstanden fra Vågland-dommen ble endret som her anført i forarbeidene. Såvidt jeg kan se sto problemstillingen slik den var oppe i Vågland-saken i nøyaktig samme stilling etter den nye loven: Selv om en måtte mene at en kaptein i ordinære redertilfeller var fullt ut beskyttet med rett til begrensning ved direktekrav rettet mot seg, selv ved forsett,¹⁴ berører ikke det skipperredertilfeller hvor poenget er funksjonsfordelingen mellom én og samme persons to handlende-jeg. Hvis man, som Høyesterett i Vågland, sier at det er reder-jeget som er styrende for ansvarsspørsmålet ved beruselse før skipets avgang (og det er årsakssammenheng til en

⁸ Noe som vel må ses som et pek til Reins utpregede logisk-stringens-argumentasjon.

⁹ *ibid* s. 168.

¹⁰ *ibid* s. 165 - dog, som Zetterløf påpeker, med den mulige lemping i ansvaret som følger av (nåværende) sjøl. § 151 annet ledd. Om slikt ubegrenset ansvar ved direktekrav mot skadevoldende kaptein egentlig fulgte av daværende regler, synes derimot tvilsomt, se nedenfor i hovedteksten.

¹¹ Lov av 12. juni 1964 nr. 4.

¹² Og med notehenvvisning til diskusjonen i AfS.

¹³ Innstilling I, 1961, s. 9.

¹⁴ Noe som i seg selv kan synes tvilsomt, men det er ikke temaet her.

senere nautisk natisk feil), er det vanskelig å se at *dette* sakstemaet stilte seg noe annerledes under den daværende lovendringen.¹⁵

Det kan videre være grunn til å knytte noen merknader også til rettstilstanden i vår tid. Sjøloven kapittel 9 er som kjent basert på 1976-konvensjonen med tilleggsprotokollen av 1996. Skipperredertilfellene er heller ikke her særskilt regulert. Reguleringen går ut på at «[r]ederen, skipets eier, befrakteren eller disponenten» gis rett til begrensning etter § 171 første ledd, og at hjelpere disse hefter for gis tilsvarende rett til begrensning ved direktekrav rettet mot dem, etter § 171 annet ledd. Videre taper «den ansvarlige» rett til begrensning ved forsett eller grov uaktsomhet etter § 174. Det skulle etter mitt skjønn være klart at ved skipperredertilfelle som i Vågland-saken vil tankegangen som der nedfelt fortsatt gjelde, i den forstand at dét frivillig å sette seg i beruset tilstand før skipets avgang (som så senere utløser nautisk feil) vurderes som reder-jeget's egenfeil, og i så måte medfører tap av begrensningsretten.

Men så vidt jeg kan se ville resultatet nå være det samme også om det er skipperrederens skipper-jeg, og altså den nautiske handling, som anses som styrende (slik Rein tidligere forfektet), for dette jeget må etter mitt skjønn bedømmes etter § 171 annet ledd, og altså med det samme grov-uaktsomhetskriteriet for tap av begrensningsretten.¹⁶ Linjer kan for såvidt trekkes hva gjelder årsaksbetraktninger, også til Høyesteretts dom i Sunna-saken (Rt. 2011.1225). Riktignok var spørsmålet her knyttet til lasteskadeerstatning og lovens uttrykkelige krav til opprinnelig sjødyktighet (sjøl. § 276 annet ledd), men selve parallellen til et handlende jeg i skipperredertilfeller lar seg trekke: I Sunna-saken lot kapteinen det før avgang skorte på viljen til å følge sikkerhetsregler om ekstra brovakt under den forestående reisen. Denne feilen resulterte i en nautisk feil ved at brovakten under reisen sovnet på vakt. Høyesterett anså at det årsaksmessig utslagsgivende var den tidligere reder-funksjonsfeilen ved ikke å organisere mannskapet forsvarlig. Og selve denne betraktningmåten har sin gjenklang i betraktningmåten i Vågland-saken, urelatert til at Sunna ikke gjaldt et skipperredertilfelle.

Endelig bør nevnes at Høyesteretts betraktningmåte i Vågland synes fullt forenlig med det forsikringsrettslige gjennom Planens regulering av skipperredertilfeller ved spørsmålet om tap av forsikringsdekning ved overtredelse av sikkerhetsforskrifter etter Planens § 3-25. Her tapes ikke retten til dekning ved kapteinens feil begått i egenskap av kaptein. Og vi er dermed tilbake til det samme grunnspørsmål: Er det skipperrederens reder-jeg som ved selvforskyldt beruselse før avgang overstyrer en senere materialisert feil av den samme persons skipper-jeg? Trolig vil betraktningmåten i Vågland gjelde også her.

3. Historiske linjer til partrederier, finanskapital og heftelsesformer

Fra det noe særegne ved skipperreder-tilfeller, beveger vi oss til det mer generelle, og kaster et blikk tilbake til rundt forrige århundreskifte og hvordan de selskapsrettslige og øvrige rettslige rammevilkår den gang var.

¹⁵ Se derimot Falkanger/Bull, *Sjørett*, 2016 (Falkanger/Bull (2016)) s. 175, som uttaler med henvisning til Innst. I nr. 9 at resultatet i Vågland ikke lenger gjelder, men uten at temaet nærmere problematiseres.

¹⁶ Riktignok kan dette diskuteres: skulle man - i en slags Reins ånd - splitte de to jeger i den forstand at aktsomhetsvurderingen av skipper-jeget begynner først når dette jeget er skjenket beruset av reder-jeget? En slik betraktningmåten går rett i kjernen av grunnsetningen som kjenner på andre rettsområder; at man ved handlinger begått i selvforskyldt rus bedømmes som om man var edru. Rent konseptuelt er det vel nærmest ugjørlig - selv i skipperredertilfeller - å tenke seg at en «inngangsverdi» av beruselse skal tas i betraktning slik at en rusbetinget nautisk feil ikke skal anses som (grovt) uaktsom fordi «inngangsrusen» ikke skal inngå i skyldvurderingen. Den type logiske (og psyko-logiske) skillevegger, grensende til det absurde, lar seg neppe forfekte i den juridiske virkelighet.

Den gang spilte partrederiene den helt dominerende rolle, inntil skipsaksjeselskapsformen gjorde inntog på midten av 1900-tallet. Partrederiene besto typisk av en lokal krets av interessenter. Med kredittsystemer lite utbygd og kapitaltilgangen tilsvarende begrenset, ordnet man seg gjerne på praktisk enkle måter når skip skulle bygges. De lokale aktører som tok del i byggeprosjektet – skipsbyggere, seilmakere og andre leverandører – tok ofte parter i skipet som del av sine vederlagskrav, og ble på den måten (part)redere.¹⁷

Ansvar for partrederne var den gang personlig ubegrenset men proratarisk. Tross det personlige selskapsrettlige ansvaret lå beskyttelsen for partrederne i daværende begrensingsrett. Rederne heftet etter det klassiske sjørettslige ansvarssystem - som nedfelt i sjøl. 1893 - som hovedregel kun med sjøformuen, i form av skip og frakt. Hovedtrekkene i dette var:

Rederen heftet begrenset for alle rettshandler inngått av kapteinen som reders fullmektig, og på grunn av kapteinens svært omfattende kommersielle driftsrolle (neste kapittel), gjaldt dette i realiteten all gjeldsstiftelse knyttet til skipets drift.¹⁸ Det praktisk viktige unntak hvor reder heftet personlig for rettshandler var begrenset til krav under mannskapsavtaler, og da enten disse var sluttet av reder selv eller gjennom kapteinen som reders fullmektig.¹⁹

Videre gjaldt begrensingsretten erstatningskrav som ikke skyldtes reders uaktsomhet (egenfeil), men igjen; på grunn av kapteinens omfattende driftsrolle, var den praktiske mulighet for egenfeil som resulterte i skadevoldelse, begrenset.²⁰

Siden datidens partredere i normaltilfeller heftet begrenset til sjøformuen - om enn i selskapsrettslig forstand ubegrenset (men proratarisk) - var i realiteten deres stilling temmelig lik de senere skipsaksjonærenes stilling: partrederne heftet etter de sjørettslige regler begrenset til selskapets verdier (skip og frakt), mens de senere skipsaksjonærene heftet etter de selskapsrettslige regler begrenset til selskapsinnskuddet, normalt bestående av de samme verdier.

En slik parallellføring mellom det sjø- og selskapsrettslige kommer vi tilbake til (kapittel 6) men for å forstå grunntanken fra tidligere tider kan det være nyttig å se hvordan Oscar Platou i år 1900 framstiller den historiske sammenhengen. Han viser for det første til grunntanken, forankret i germansk rett, om at driftsherren hefter for sine tjeneres feil; man skal «*drive sin Bedrift paa egen Risiko, ikke paa Andres; man faar hæfte for den Skade, man i sin Bedrift tilføier Trediemand, ligegyldigt, om man forvoldt den i egen Person eller gjennem sine Underordnede.*»²¹

Men dette heftelseprinsippet krysses i følge Platou av et annet historisk grunnleggende prinsipp om ansvarsbegrensning, som ligger til grunn for både det sjø- og selskapsrettlige:

¹⁷ Sjur Brækhus, *De nordiske sjølover. Et tilbakeblikk ved 100 års jubileet*, Sjørett, voldgift og lovvalg, 1998, (Brækhus (1998)) s. 269-289 (s. 280). Se også Falkanger/Bull (2016) s. 131.

¹⁸ Hovedlinjer gis i Sjur Brækhus, *Det begrensede rederansvar*, Juridiske arbeider fra sjø og land, 1968, (Brækhus (1968)) s. 189-207 (s. 192-193). En grundigere redegjørelse finnes i Ragnar Knoph, *Norsk sjørett*, 1931 (Knoph (1931)).

¹⁹ Knoph (1931) s. 128 flg.

²⁰ Sjølovens system var at kravene underlagt begrensingsrett var positivt oppregnet slik at krav reder i utgangspunktet heftet personlig for krav som var slik oppregnet, noe som fikk tildels merkelige utslag ved at erstaningskrav grunnet på nødrettsansvar ikke ga begrensingsrett, mens tvilstilfeller oppsto dersom reder forårsaket erstatningsbetingende kontraktsbrudd under kontrakter inngått av kapteinen som reders fullmektig, Knoph (1931) s. 130-131. At denne grensegangen førte til problemer i skipperredertilfeller, er ikke egnet til å overraske, ibid s. 131-132.

²¹ Oscar Platou, *Foreleæsninger over norsk sjøret*, 1900 (Platou (1900)) s. 63. Derimot kjente ikke romerretten romerretten et slikt prinsipp om husbondsansvar for hjelpere, unntatt når hjelperne var driftsherrens slaver, noe som visstnok var vanlig i skipsfart på romerrettens tid, ibid s. 477.

«Men ligeoverfor disse Retsprinciper [om driftsherreansvaret] er ogsaa et andet Retsprincip kommet til Orde, der fører til en Begrænsning af Rederens Ansvar, det Retsprincip, at hvor man har betroed en Anden en del af sin Formue til dermed at drive Forretninger, saaledes at man ikke selv kan føre Opsynet med dem, ikke selv kan fatte Beslutningerne, der kan Retsordenen under visse Betingelser tillade, og den tillader i forskjellige Former, at Vedkommende kun faar et begrænset Ansvar, saaledes at han ikke kommer til at hæfte udover den Forretningsføreren betroede Formue.»²²

Etter så å ha gått gjennom de selskapsrettslige hovedformer for ansvarsbegrensning som man kjenner dem fra romerretten, uttaler han kortfattet om sjøretten: « - og i Sjøretten realiseres Tanken derigjennem, at Rederen hæfter for Skippere og øvrige Underordnedes Kontrakter eller Forseelser alene med den Formue, han har betroed dem, Skib (med Frakt), hvad han m. a. O. har sat paa Vove paa Søen ved at betro dem dette Skib - «fortune de mer».»²³

Platou gir videre en slags hovedmodell for hvordan han ser for seg at medkontrahenter og tredjeparts skadelidte, stilt overfor slike begrensede heftelsesformer, ikke hadde noen (i mine ord) berettiget forventning om en mer vidgående heftelse.

Hva gjelder det selskapsrettslige påpeker han at det allerede i middelalderen i en del land var i bruk selskapsformer med begrenset ansvar, og hvor medkontrahenter kunne skaffe beskjed om dette gjennom handelsregistre. Hva derimot gjaldt det stille selskap, ikke underlagt begrensning, uttaler han at «Medkontrahenten [har] aldeles ikke kunnet paaregne, at hans Debitor har Støtte af fremmed Kapital, og bør derfor ikke nyde Nytte af den udover Societets-Kontraktens Bestemmelser om det Forhold, efter hvilket den stille Interessent skal deltage i Forretningens Underbalance.»²⁴

Tilsvarende framstiller han de sjørettslige begrensingsregler ved frivillige rettshandler: «Og hvad Sjøretsforhold angaar, maa erindres, at Medkontrahenten paa fremmed Sted faktisk alene har Skibet for Øie og regelmessig ikke kan paaregne Satisfaktion af andet end dette.»²⁵

Ved sjørettslig deliktsansvar overfor tredjemann, som etter datidens forhold var praktisk begrenset til skipssammenstøt, framholder han videre: «Hvad Ansvaret for Skipperens Forseelser ved Sammenstød angaar, har Udviklingen vistnok været paavirket af den gammel-germanske Retsforestilling om, at den Skadelidte kunde holde sig til den skadegjørende Gjenstand og tage sin Erstatning ud deraf, ligesom vel ogsaa af Forestillingen om noccae datio, som findes i Oldtidens Ret, romersk som germansk.»²⁶

4. Historiske linjer til kapteinens rolle og sjøpantets betydning for rederiers driftskapital

Fra disse streiftog tilbake til oldtid og middelalder til illustrasjon av rederierers begrensede heftelsesform, skrur vi igjen tiden noe fram - til rundt forrige århundreskifte - og ser på sjøpantets betydning.

Datidens forhold med manglende kommunikasjonsmulighet mellom kapteinen og hans rederi, medførte at kapteinen ikke bare hadde det nautiske ansvaret, men stod for nær sagt alle kommersielle forhold knyttet til skipets drift. Kapteinen måtte handle på egenhånd, og som nevnt av Brækhus: «Han forhyrte og avskjediget besetningen, han kjøpte inn forsyninger og rekvisita, han sluttet skipet på nye certepartier, og inntraff det et havari, ordnet han opp med berger og verksteder.»²⁷

²² Platou (1900) s. 64.

²³ ibid

²⁴ ibid

²⁵ ibid

²⁶ ibid s. 64-65.

²⁷ Brækhus (1998) s. 280. Detaljert redegjørelse gis i Platou (1900) s. .. flg og Knoph (1931) .. flg.

Som motstykke betød det at driftskapital, i den grad skipskassen ikke strakk til, ble ordnet gjennom kreditt ytt mot sjøpant i skip og frakt (sjøformuen). Det sier seg selv at med manglende utbygd bankvesen og kommunikasjon sto sjøpantinstuttet helt sentralt for muligheten til å skaffe driftskreditt, og arten av sjøpantesikrede krav var nært knyttet til begrensingsretten. Denne koplingen mellom begrensingsrett og sjøpanterett var, så å si, del av den rettslige systemtenkingen. Knoph uttaler i 1931 i sin lærebok i sjørett :

«Som vi har vært inne på under avsnittet om rederansvaret, er det i vår gjeldende sjøfartslov en nær sammenheng mellom det begrensede rederansvar og sjøpantreglene. Ansvarsbegrensningen er jo ikke gjennomført som en reduksjon av visse fordringers størrelse, men som en innskrenkning av deres dekningsadgang. Til gjengjeld har loven funnet det rimelig, at fordringer som rammes av ansvarsbegrensningen, får fortrinsrett til dekning i de gjenstander som deres dekningsadgang er begrenset til, fremfor rederens øvrige kreditorer. Gjennom en særlig sikkerhet i enkelte av skyldnerens aktiver, skal sjøkreditorerne m. a. o. holdes skadesløse for den kvantitative innskrenkningen i deres dekningsadgang, som blir følgen av at det personlige ansvar lukkes ute. En gjennomgåelse av sjøfartslovens sjøpantkapitel vil vise at denne grunnsetning er gjennomført fullt ut. Overalt hvor rederens ansvar er begrenset, har kreditor sjøpant i de gjenstander som ansvaret er innskrenket til.»²⁸

I tillegg til ordinære sjøpantekrav hvor rederiet heftet for gjelden i form av sjøformuen, fantes systemet med bodmeri: Kapteinen kunne i nødstilfelle ta opp lån for å skaffe penger til forsyninger eller tjenesteytelser som var nødvendige for slutføring av den aktuelle reisen, og da ved å pantsette (forbodne) skip og last. Bodmerikravet var begrenset til disse formuesgodene, uten personlig ansvar for rederen, og kravet forfalt et gitt antall dager etter slutføring av den reisen lånet gjaldt. Det faktum at sjøpantet var kreditors eneste vei til dekning, innebar at det i tillegg til renter for lånet måtte betales en «premie» til dekning av risikoen for at skipet havarerte og gjeldskravet dermed gikk tapt.²⁹

Et eget kapittel om bodmeri fantes i sjøloven frem til 1929 men hadde da praktisk utspilt sin rolle. Platou uttalte i år 1900:

«Bodmeri er et Retsinstitut, hvis Betydning forsaavidt maa kaldes synkende, som den praktiske Anvendelse af Bodmerilaan bliver mindre og mindre hyppig, fordi det som Følge af den Udvikling, Assurancevæsen og Bankvirksomhed, støttet af de udmærkede Kommunikationsmidler, i vore Dage har naaet, i de fleste Tilfælde vil falde mindre vanskelig at undgaa de regelmæssig kostbare Laaneoperationer, hvortil Skipperen tidligere paa fremmed og fra Hjemmet langt bortfjernet Sted var henvist naar han var i Nød. Desuden giver Loven nu³⁰ allerede Sjøpant for almindelige Forstrækninger til Skib eller Ladning, Søl. §»³¹

En kuriositet er at fortsatt i dag har en regel om bodmeri i sjøloven, gjennom inkorporering av arrestkonvensjonens bestemmelse om *bottomry*, jf sjøl § 92 h).

Selv om systemet forlengst er forlatt har det likefullt rettshistorisk interesse, av flere grunner. For det første har bodmeri - med opprinnelse tilbake til romerretten³² - forbindelseslinjer til sjøforsikringsinstituttet som en slags kopling mellom lånytelse og forsikring. Debitor /reder ble gjennom bodmerilånet gitt mulighet til å videreføre en ellers nøddested reise, mens «forsikringspremien» gikk til dekning av det forhold at tilbaketalingsplikt bortfalt dersom skip og last havarerte. Platou

²⁸ Knoph (1931) s. 334-335. Det at alle krav underlagt begrensingsrett var utstyrt med sjøpant, betød imidlertid ikke det motsatte; at de krav rederen heftet ubegrenset for ikke var det; for eksempel var mannskapets hyrekrav sjøpantesikret, ibid.

²⁹ Brækhus (1998) s. 280.

³⁰ Altså sjøl 1893, i motsetning til sjøl 1860.

³¹ Platou (1900) s. 368.

³² ibid s. 365.

uttaler: «Kreditor har altsaa Risikoen for Sjøulykke - og Institutet havde derved en Egenskab fælles med Forsikring, hvorfra det skilte sig derved, at den, der bar Risikoen, i Tilfælde af Ulykke ogsaa tabte Præmien.»³³ Det kan kanskje tilføyes at for sikrede/debitor var instituttets parallell nærmere en form for gjeldsforsikring enn kaskoforsikring, hvis en da ikke ser långivningen som komponent i en forsikringsordning for å berge verdier på långivningstidspunktet, for disse verdiene ville presumtivt gå tapt hvis ikke bodmerilånet ble ytt.

For det andre har det verdipapirrettslig forankring, med legitimasjonsvirkninger beslektet både med vekslar og konnossementer - med konnossementer ved at bodmeribrevet gjerne ble utstedt i tre originaler. Dersom reder/kapteinen betalte til legitimert innehaver av én original på tidspunktet etter frigjoringstid men før forfalltid for lånets tilbakebetaling, risikerte han å måtte betale om igjen dersom legitimert innehaver av annen original gjorde krav gjeldende etter forfalltid.³⁴ Hvis derimot kreditor legitimerte seg ved alle originaler, kunne debitor trygt betale med befriende virkning også før forfalltid, jf parallellen til konnossementer ved sjøl § 302 annet ledd. Det sentrale var altså tidspunktet for bodmeribrevets forfall, og reglene her hadde klare paralleller til vekslar, jf vekselloven kap. 5.³⁵ Videre fantes godtro- og legitimasjonsvirkninger også «motsatt vei». Bodmeri var et beskyttet institutt i den forstand at bodmerivilkårende kun gjaldt ved en reell nødsituasjon, og hadde kreditor gitt bodmerilån uten å være i god tro med hensyn til omstendighetene, var bodmeribrevet ugyldig og kreditor tapte bodmeriets pantesikkerhet, og måtte nøye seg med en personlig fordring mot kapteinen, eventuelt også mot reder hvis fullmaksreglene tilsa det.³⁶ Slike ugyldighetsinnsigelser kunne reder gjøre gjeldende også overfor godtroende erverver av bodmeribrevet. Videre: Hadde kapteinen villetet långiver ved å feilbeskrive (skjønne male situasjonen ved å svartmale den), var likefullt bodmeriet ugyldig, men kreditor kunne etter omstendighetene oppnå erstatningskrav mot reder med sjøpanterett i skipet etter de ordinære regler for reders husbondsansvar.

For det tredje har bodmeri interessante paralleller til andre rettsinstitutter knyttet til nødsituasjoner. Grunntanken var at når skip og/eller last var i en nødsituasjon som betinget særskilte tiltak for å berge verdier, var rettsinstituttet der for å muliggjøre slik verdiberging, med visse privilegier gitt den part som ytet støtte. Paralleller kan slik sett trekkes til bergingsregler, og til en viss grad felleshavariregler, og også - på et slags motsatt vis - reglene for straffrihet men objektivt erstatningsansvar ved nødretts handlinger; det «privilegium» gis at man straffritt kan ofre annenmanns goder for å berge egne, men da mot erstatningsplikt.³⁷

Som ledd redegjørelsen for datidens regler for sjøpant og bodmeri, er det verdt å nevne det, i vår tid, eksisterende amerikanske systemet for *maritime lien* ved ytelser av *necessaries* til skipet. Det dreier seg ikke her om bodmeri men ordinært system for sjøpantesikrede krav. Likefullt gir selve uttrykksmåten *necessaries* (nødvendighetsgoder) assosiasjoner til grunntanken ved de tidligere bodmeriregler. Forøvrig er det amerikanske sjøpantesystemet spesielt i den forstand at de fleste land ikke lenger opererer med sjøpant for den type leveranser til skip (se nedenfor) som dekkes av de amerikanske *necessaries*.³⁸ Det amerikanske systemet utgjør derfor fra et redersperspektiv en viss trussel i form av ukjente panteheftelser i skipet, særlig hvor det har vært sluttet på lengre tids certepartier og hvor tidsbefrakter har bestilt bunkers (*necessaries*) til skipet på kreditt, uten å gjøre opp for seg.

5. Skipshypotekets utvikling og rivaliseringen mot sjøpantekravene

Parallelt med sjøpantesystemet fantes også tidligere et system for registrert underpant i skip (skipshypoteket). Skipspanteobligasjonene måtte den gang registreres i personregistrene, men registrenes troverdighet var svak og dermed også panthavernes sikkerhet.³⁹ Man trengte altså et

³³ *ibid*

³⁴ *ibid* s. 378.

³⁵ Lov av 27. mai 1932.

³⁶ Platou (1900) s. 373-374.

³⁷ Se feks. Nils Nygaard, *Ansvar for naudhandling i norsk erstatningsrett*, TfR 1974 (Nygaard (1974)) s. 244-289 som s. 250 gjengir Magnus Lagabøtes Landslov: «Den ferdamann som trong vøla sitt skip eller sin slede, og som ikkje kan få kjøpt tilfang til dette, kan straffritt hogga framand skog det han treng, mot å betala vederlag til eigaren.» Den ytre nødsituasjon som gir slik «kompetanse» er nok beslektet med de kjennetegn som måtte være oppfylt for gyldig bodmeri.

³⁸ En annen sak er at den type krav gir arrestadgang i det aktuelle skip etter sjøl kap 4 - men arrestadgangen gir som kjent ingen privilegert status for arrestkravet.

³⁹ Brækhus (1998) s. 281

effektivt system for realregistrering av skip til sikring av privatrettslige disposisjoner gjennom salg og pantsetting. En norsk lov om skipsregistrering kom i 1901. Det dreide seg den gang om lokale skipsregistre i ulike domssogn langs kysten.⁴⁰ Sentralregister ble i Norge først innført i 1987.

Med utviklingen av systemer for realregistrert kontraktspant økte imidlertid konfliktflaten mot det utbredte systemet for sjøpantekrav, som hadde (og fortsatt har) prioritet foran kontraktspantet. Til styrking av systemet for realkreditt vokste det derfor etter hvert frem et behov for begrensning av arten av sjøpanteberechtigede krav. For Norge og Nordens del skjedde dette ved tilslutning til sjøpantkonvensjonen av 1926, og senere konvensjonen av 1967 som dagens regler er bygget på.⁴¹ Ikke alle land er imidlertid tilsluttet disse konvensjonene. USA er det ikke, og vi så i forrige kapittel hvordan sjøpantekrav til beskyttelse av amerikanske leverandører fortsatt spiller en viktig, og for enkelte redere, ubehagelig rolle i det praktiske liv.

Det er videre verdt å nevne Brækhus' betraktning om at pendelen kanskje har gått for langt i retning av beskyttelse av realkreditt og kontraktspanthavere på bekostning av sjøpanteretten, i den forstand at kontraktspanthaverne gjennomgående kan sikre sin stilling ved å nøytralisere sjøpantekravene. Gjennom P&I forsikring kan rederiet sikre seg mot delikt-sjøpantekrav, og gjennom kaskoforsikring gjøre kontraktspanthavere medforsikret.⁴²

En ytterligere observasjon er at ved innskrenkningen av arten av de sjøpantberettigede krav, opphørte den tidligere norsk/nordiske systemtenkingen rundt samkjøring av ansvarsbegrensning og sjøpant. Sjøpantet tapte sin rolle som instrument for reders skaffing av driftskapital, og begrensningsreglene ble etterhvert endret fra det tidligere sjøformuesystemet til vår tids (engelskinspirerte) system hvor reder hefter personlig, men med begrensning knyttet til skipets verdi/tonnasje - først ved begrensningskonvensjonen av 1924, deretter konvensjonen av 1957, deretter konvensjonen av 1976 med tilleggsprotokollen av 1996.⁴³

6. Den «doble» ansvarsbegrensning gjennom det sjø- og selskapsrettslige

Vi har foran sett hvordan de tidligere begrensningsreglene innebar at deltakerne i partrederier, selv om de var personlig ubegrenset og proratarisk ansvarlige, i realiteten heftet begrenset til verdien av det som var skutt inn i selskapet i form av sjøformuen. Videre så vi at begrensningssystemet var omfattende for arten av de krav som var underlagt begrensning; reglene gjaldt både erstatningskrav og frivillige rettshandler. Endelig påpekte vi at et slikt system hvor selskapsdeltagerne hefter begrenset til selskapsformuen er nær beslektet med aksjeselskapets begrensningsform hvor aksjeeier hefter begrenset til verdien av selskapsinnskuddet.⁴⁴

Når så aksjeselskapsformen gjorde sin inntreden oppstod det nærliggende spørsmål: hvorfor skulle rederiaksjonærer nyte godt av begrensningsrett «dobbelt opp», både gjennom den selskapsrettslige begrensningsformen og den sjørettslige?⁴⁵

⁴⁰ ibid - hvor det redegjøres for de nordiske problemer med å samkjøre lovgivningen på dette punkt - både fordi tinglysningsreglene var forskjellige, og fordi Danmark, i motsetning til de øvrige land, var klar til å opprette et nasjonalt register.

⁴¹ Sjøpantekonvensjonen av 1993 er ikke tiltrådt, se Falkanger/Bull (2016) s. 105.

⁴² Brækhus (1998) s. 282.

⁴³ En oversikt over utviklingen gis i Falkanger/Bull (2016) s. 169.

⁴⁴ Utover de historiske streiftog gjengiitt foran, se Brækhus (1968) s. 197 med videre henvisning til Helge Klæstad, *Rederansvaret*, 1920, s. 32-216.

⁴⁵ De sjørettslige begrensningsregler varierte imidlertid innholdsmessig under ulike rettssystemer hvor det skandinaviske (og tyske) sjøformuesystemet var blant de redervennligste, Brækhus (1968) s. 192-196.

Spørsmålet ble grundig belyst i Brækhus' artikkel *Det begrensede rederansvar* fra 1968.⁴⁶ Artikkelen har interesse, både i et historisk lys og for å illustrere sentrale betraktningmåter. Det er verdt å gjengi programmet for Brækhus' artikkel. Han gir innledningsvis en treffende beskrivelse av forskjeller i de sjørettslige og alminnelige rettsregler:

«Hvis f.eks. en sprengstoffabrikk eksploderer, kan ikke fabrikkeieren fri seg fra de skadelidte tredjemenns erstatningskrav ved å vise til at også fabrikken er gått tapt ved ulykken, eller eventuelt henvide dem til å dekke seg i verdien av fabrikkvraket.⁴⁷ Hvorfor skal da en reder praktisk talt slippe fri ansvar hvor hans skip på grunn av grov uaktsomhet fra skipsførerens side seiler på et annet skip med den følge at begge går totalt tapt? Hvorfor er bedriftsherrens ansvar så forskjellig i sjønæringen og landjordens næringer?»⁴⁸

Det er her grunn til å skyte inn at Ragnar Knoph noen tiår tidligere, i 1931, hadde reist det samme spørsmål, men da med en mer sjørettsvennlig premiss med antydning om at landjordens rett ville ta etter sjørettens begrensningssystem - en spådom som vel må kunne karakteriseres som forfeilet. Knoph uttaler:

«Forklaringen til denne innstilling [den internasjonale sjøretts opprettholdelse av begrensingsmodellen] er sikkert den store utvidelsen av bedriftenes ansvarsfære som av rettslige⁴⁹ og faktiske årsaker har funnet sted i den senere tid, og som ikke minst er typisk for rederinæringen p. gr. a. dens betydelige omfang. Som et motstykke til denne utviklingen er det naturlig å innrømme en viss begrensning av ansvaret. Det er derfor meget mulig at reglene om det begrensede rederansvar i fremtiden vil bli forbillede for lignende ordninger også for landjordens driftsherreansvar. Som en antikvert og i virkeligheten irrasjonell fortidslevning bør det iallfall ikke anskues og behandles.»⁵⁰

Vi vender så tilbake til Brækhus: Etter å ha trukket opp de historiske linjer for de sjørettslige begrensingsregler og deres ulike utforming i de ulike rettssystemer, herunder sjøformuesystemet i tysk og nordisk rett, går han over til å drøfte de ulike hensyn som er i spill:

«Større interesse [enn det historiske] har det annet argument som vanligvis anføres til forsvar for det begrensede rederansvar, nemlig at rederinæringen er særlig risikabel, og at de alminnelige ansvarsregler derfor vil kunne hemme næringens utvikling, noe som nasjonaløkonomisk selvsagt ville være meget uheldig. Denne påstanden bringer med ett forholdet opp i en videre sammenheng. Det er ikke lenger bare spørsmål om tekniske regler i en spesialgren av jussen. Bevisst eller ubevisst har man stilt seg i opposisjon til alminnelige rettsprinsipper: Bedriftens farlighet, som vanligvis anføres som et argument for et skjerpet ansvar, blir i sjøretten påberopt for en begrensning av ansvaret. Og alminnelige erstatningsregler får attest om at de vil føre til skadelige resultater for en viktig næring! Og med dette har jeg nådd frem til temaet for min utredning: Jeg vil søke å konfrontere reglene om det

⁴⁶ Brækhus (1968). Av øvrig og nyere litteratur, se blant annet: Erling Selvig Selvig, *Rederansvaret*, § 4. *Ansvarsbegrensning*, Marlus nr. 25, 1977, og nr. 35, 1978; Peter Wetterstein, *Globalbegrænsning av sjørettslig skadestandsansvar*, 1980; Falkanger/Bull (2016) kap. 9.

⁴⁷ Da artikkelen ble skrevet hadde man fortsatt ikke nådd fram til det rene tonnasje-verdisystemet etter 1976-konvensjonen.

⁴⁸ Brækhus (1968) s. 191.

⁴⁹ Her gjøres notehenviing til det ulovfestede objektive ansvar - bedriftsansvaret.

⁵⁰ Knoph (1931) s. 114-115. Han gjør ved slutten av sitatet notemerknad med sterk polemikk mot Helge Klæstad som var svært kritisk til sjørettens begrensningssystem, og Knoph avslutter: *«Ingen bør være blind for tanken om ansvarsbegrensning i rederforhold - hvad man enn mener om dens fremtidsmuligheter på landjorden - også i vår gjeldende privatrett har mange og sterke tilknytninger, ikke minst til den begrensning av ansvar som selskapsretten kjenner i så mange former.»*

begrensede rederansvar med de vanlige ansvarsprinsipper; kanskje kan det på den måten lykkes å kaste noe mer lys over dem, kanskje kan det skape et grunnlag for vurdering og kritikk.»⁵¹

Han redegjør så for de sjørettslige begrensingsreglenes innhold og påpeker likhetstrekk med det selskapsrettslige, men minner samtidig om at de to regelsett ikke er sammenfallende, blant annet ved at rederier jo ofte eier flere skip enn det skadevoldende som begrensingsreglene knyttes til, og at mindre rederier ikke alltid benytter seg av den selskapsrettslige begrensingsform.⁵²

Han kommer så fram til det for ham sentrale, nemlig forsikringsadgang og forsikringsoppgjørs betydning. Her påpeker han det uholdbare ved tidligere tiders systemer hvor reders forsikringsoppgjør etter havari ikke ble tatt i betraktning for begrensingsretten; i det nordiske sjøformuessystemet heftet rederen kun med sjøformuen, uavhengig av om han fikk dekket inn det samme tapsbeløp gjennom sin forsikringsordning. En slik løsning var opplagt kommersielt uakseptabel, men han tilføyer: «*Men dermed er ikke sagt at vi kan avvise det begrensede rederansvar. Gamle rettsinstitutter kan ofte leve videre på nytt grunnlag. Og den begrunnelse som kan komme på tale for rederansvaret, finner vi ved å bygge videre på våre betraktninger over forsikringens rolle.*»⁵³

Hans foreløpige konklusjon er så at begrensingsrettens begrunnelse bør knyttes til de tilfeller hvor ansvarsforsikringsdekning ikke lar seg skaffe for de katastrofelignende hendelser, eller hvor premiekostandene for forsikringsavdekking i slike tilfelle ville være driftsøkonomisk urimelig tyngende. Men han reiser påny kritisk innvending til egne premisser:

«Men, spør man, er ikke dette [hensynet til forsikringsavdekking] i strid med velkjente prinsipper i erstatningsretten? Som argument for å pålegge objektivt ansvar, ansvar uten skyld, blir det jo der anført at en farlig bedrift som ikke makter (eller forsikre mot) den skade den volder, samfunnsmessig er uten eksistensberettigelse.»⁵⁴ Her anfører man farligheten som et argument for en reduksjon av det ansvar som følger av alminnelige erstatningsregler.»⁵⁵

Han trekker så paralleller til luftretten hvor tilsvarende begrensingsmodell den gang var under innføring, og antyder at dette fenomenet; beskyttelse mot katastrofeansvaret, ligger utenfor erstatningsrettens alminnelige adekvansregler:

«Forsikring mot slikt ansvar vil være umulig eller betinge premier som bedriften ikke kan bære; og hvis ansvaret er uforsikret vil en enkel katastrofe kunne velte en ellers vel fungerende bedrift, og en bedrift som samfunnsmessig sett er meget nyttig. Adekvansreglene vil ikke kunne gi den nødvendige beskyttelse. Det ser ut til at vi ikke kan greie oss med de alminnelige erstatningsprinsipper i tilfelle av denne art, og det er mulig at vi i drøftelsen av katastroferisikoen kan skimte omrisset av et supplerende ansvarsprinsipp, et prinsipp som imidlertid skiller seg fra vanlige prinsipper i at det nødvendigvis må få en positiv utforming.»⁵⁶

Deretter går han over til å vurdere innholdet av daværende begrensingsregler og med *de lege ferenda* vurderinger av hvordan disse bør modifiseres. Dette skal vi la ligge, også fordi rettstilstanden på sentrale punkter i ettertid er endret gjennom konvensjonen av 1976 med 1996-protokollen som

⁵¹ Brækhus (1968) s. 191-192.

⁵² ibid s. 198.

⁵³ ibid s. 199.

⁵⁴ Og det vises her til Fredrik Stangs framstilling i hans *Erstatningsrett*.

⁵⁵ Brækhus (1968) s. 199-200.

⁵⁶ ibid s. 200.

innlemmet i norsk og nordisk rett. Endringene er forsåvidt i samsvar med hans betraktninger rundt behovet for heving av ansvarsgrenser⁵⁷ og innskrenking av arten av begrensingsberettigede krav.⁵⁸

De konklusjoner Brækhus gjør lar seg oppsummeres ved at de sjørettslige reglene har sin mulige berettigelse gjennom nødvendigheten av å beskytte rederiene mot et ødeleggende katastrofeansvar. I prinsippet ønsker man å sette ansvarsgrensen ved det beløpsnivå som rederiene har praktiske muligheter for å dekke inn gjennom ansvarsforsikring. Videre lanserer han tanken om at en slik begrensingsrett - på et legitimt nivå - kan ses som et eget ansvarsprinsipp, utover hva generelle erstatningsrettslige adekvansregler leder til.

Som nevnt innledningsvis har mitt formål med å løfte fram Brækhus' artikkel vært å kaste historisk lys over rettsområdet og samtidig illustrere sentrale betraktningsmåter rundt sjørettslige begrensingsregler og forholdet til det selskapsrettslige. Etter mitt syn, og støttet av ettidens utvikling, var selve spørsmålsstillingen han reiste - hvorfor man trenger sjørettslige begrensingsregler utover de selskapsrettslige - kanskje mer presserende enn de svar han antydte. I ettertid har erstatningsrettslige lempingsregler (jf skl § 5-2) kommet som et slags svar på hans antydning om behov for beskyttelseprinsipper utover adekvansreglene, og den sjørettslige utvikling har vist at begrensingsrett ikke er noen absolutt nødvendighet; Athen-konvensjonens åpner for nasjonalrettslige løsninger med ubegrenset ansvar ved passasjerulykker, og reglene opererer i tillegg med et i utgangspunktet objektivt ansvarsgrunnlag i motsetning til den tidligere skyldregel.⁵⁹

I det hele tatt kan det synes problematisk å skulle, på et vis, ekstrahere et rettslig legitimt kjerneområde for et regelsett med en så broket historikk som de sjørettslige begrensingsreglene, og hvor de internasjonale harmoniseringsbestrebelse gjennom konvensjonsarbeider typisk har preg av pragmatikk og kompromissløsninger, snarere enn en koherent rettslig systembetraktning.

7. Begrensingsrett og tilpasning av ansvarsgjennombrudd (*privity*) til den faktiske utviklingen

I forlengelsen av de foregående temaer rundt begrensingsreglene og deres generelle berettigelse, skal vi gå noe mer konkret til verks og kort kommentere utviklingen av reglene rundt rederiers tap av begrensingsrett i form av ansvarsgjennombrudd (*privity*).

I tidligere tider hvor kapteinen av praktiske grunner sto for så vel de nautiske som kommersielle funksjoner ved skipets drift (foran kap. 4), var det naturlig at rederiet heftet ubegrenset ved egen simpel uaktsomhet. Kun unntaksvis var rederiet i posisjon til ved egenskyld å påføre tredjemann skade gjennom skipets drift. Systemet etter sjøl 1893 var slik sett enkelt: Loven oppstilte de tilfeller hvor reder heftet begrenset, nemlig ved rettshandler inngått av kapteinen og ved skadevoldelse overfor tredjemann (rettsbrudd) begått av kaptein eller mannskap. Forøvrig heftet reder ubegrenset, herunder ved egen uaktsom skadevoldelse (rettsbrudd) og ved andre ansvarsformer som nødrettsansvar.⁶⁰

Når så den tekniske utviklingen gikk i retning av rederiets økte egeninnflytelse på skipets drift og dermed dets skadepotensiale, oppstod behov for å «skjerme» reder fra ubegrenset ansvar ved egenskyld i form av simpel uaktsomhet. I motsatt fall ville den faktiske utviklingen langt på vei medføre at de tidligere begrensingsreglene ble utvannet ved at ubegrenset ansvar gjennom egenskyld (ved simpel uaktsomhet) ble normalløsningen ved skipets skadevoldelse.⁶¹ Av disse grunner ble

⁵⁷ *ibid* s. 203-206.

⁵⁸ *ibid* s. 200-203.

⁵⁹ Grundig gjennomgang gis av Erik Røsæg, *News under the Athens Sun - New Principles and Lost Opportunities of the Athens Convention 2002*, 46 Scandianvian Stud. L. 153, 174 (2002), s. 154-173.

⁶⁰ Se redegjørelsen i Knoph (1931) s. 116 flg.

⁶¹ Brækhus (1998) s. 284.

privity-reglene, ved konvensjonen av 1957, endret til at begrensingsretten var i behold med unntak av reders forsett eller grovt uaktsomme egenfeil. En slik regel har vi som kjent den dag i dag, både i reglene for globalbegrensning (sjøl. kap. 9 § 174) og i reglene for oljesøl (sjøl. kap. 10 §§ 185 i.f. og 194 tredje ledd) og i reglene for lasteskadeansvar (§ 283).

8 Sjørettslig erstatningsansvar og forholdet til utviklingen det til det ulovfestede objektive ansvar

a) Generelt

Så langt har vi sett på de særegne regler innen sjøretten og hvordan disse dels har overlevd uendret, dels er blitt tilpasset den faktiske utviklingen for så å videreføres i modifisert form, dels også hvordan reglene er bortfalt som følge av den faktiske utviklingen (bodmeri). Vi har også sett på visse brytningspunkter mellom de sjørettslige særregler og ordinære sivilrettslige regler.

Her skal vi se litt nærmere på samspillet mellom sjøretten og alminnelig erstatningsrett, og da særlig utviklingen av det – i et nordisk perspektiv norskrettslig særegne – ulovfestede objektive ansvar.⁶² Allerede i kapitlet foran om de sjørettslige begrensingsregler så vi sider av dette belyst;⁶³ generelt anses virksomhet med iboende skadeevne nærmest til å bære risikoen når slik skadeevne materialiserer seg og påfører tredjepart tap, noe som utgjør grunntanken i utviklingen av ansvarsformen. Skipsfart vil typisk måtte klassifiseres som virksomhet med iboende skadeevne, og slik sett formodes å være underlagt denne ansvarsformen. Men dette bildet er sammensatt. Vi skal nedenfor se nærmere på dette, først ved å gjennomgå den mest sentrale rettspraksis hvor temaet har vært berørt, deretter gir jeg noen betraktninger rundt gjeldende rett.

I neste hovedkapittel - kapittel 9 - gis en kort gjennomgang av andre sentrale berøringspunkter mellom sjørett og alminnelig erstatningsrett.

b) Historiske linjer - domspraksis

Det er for det første verdt å nevne at høyesterettsdommer relatert til skipsfart var på slutten av 1800-tallet sentrale ved etableringen av ansvarsformen. I bølgeslagdommene (Rt. 1874.145 og Rt. 1889.642) medførte dampskipsfart i Sauerelva bølgeskader på eiendeler langs elvebredden. Rederiet ble i sakene pålagt ansvar uten hensyn til skyld, utfra rene risikoavveininger kombinert med naboettslige betraktningsmåter.⁶⁴ Sammen med en tidligere dom som gjaldt skader på omkringliggende eiendommer fra togdrift (Rt. 1866.735) og en nær samtidig dom som gjaldt eksplosjonsskader på naboeiendommer fra en nitroglyseringfabrikk (Rt.1875.330), er bølgeslagdommene ansett å danne grunnlaget for det objektive virksomhetsansvaret.⁶⁵ Allerede i en høyesterettsdom fra 1900 (Rt. 1900.753) kom dette til uttrykk. Her benyttes bølgeslagdommene, sammen med nitroglyserindommen, som prejudikater for den nydannede ansvarsformen. En tjenestepike som var overkjørt av hestevogn fikk her ikke erstatning, men rettspraksis gjennomgås og det uttales at hun kunne ikke påberope:

«den gjennom Retspraxis (navnlig Høiesteretsdomme i Rets. 1874 Side 145 flg., 1875 Side 330 flg. og 1889 Side 642 flg.) anerkjendte Sætning om en af positiv Lovhjemmel uberoende mulig Ansvarspligt

⁶²Jeg bruker i hovedsak denne betegnelsen selv om jeg enkelte steder kaller det «objektivt virksomhetsansvar», som etter mitt skjønn er innholdsmessig mer beskrivende.

⁶³Jf Brækhus (1968) s. 191-192, sitert i kap. 7 foran.

⁶⁴Dommene gjennomgås av Leonard Nesdal, *Ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten*, innlevert som studentavhandling ved UiO 2016, s. 11 (Nesdal (2016)). Avhandlingen er under publisering i Marlus.

⁶⁵Se framstillingen i Viggo Hagstrøm/Are Stenvik, *Erstatningsrett*, 2015 (Hagstrøm/Stenvik (2015)) s. 148-149.

for Utøverne af Bedrifter, der medfører en særlig og nærliggende Fare for, at Skade derved vil påføres Andre. Ved denne Retspraxis maa det ansees fastslaaet, at Utøveren af en saadan Bedrift, selv om Udøvelsen maa anses retmæssig, og selv om han har udvist al den Omhu, som efter Omstændighederne kan kræves, ogsaa uden positiv Lovbud vil kunne blive erstatningspligtig for Trediemand paaført Skade. ... Men Sætningen gjælder kun om Bedrifter af den nævnte farlige Beskaffenhed.»⁶⁶

Bølgeslagsdommene bidro altså til utviklingen av det objektive virksomhetsansvaret, men de fikk likevel liten innflytelse på den sjørettslige utviklingen, dels fordi rettskildebildet her er mer sammensatt enn på landjorden (nedenfor) og dels fordi bølgeslagsfare hadde sin praktiske betydning ved elvefart, ikke ordinær sjøveis skipsfart. Dommenes virkningshistorie er derfor begrenset til landjorden, ved etablering av objektivt ansvar i vassdragsretten ved vassdragsloven av 1887, og forsåvidt også naborettslig ved naboloven av samme år.⁶⁷ Men likefullt bærer de altså i seg den sentrale grunntanken for det objektive virksomhetsansvaret.

For det andre bør nevnes at sjørettslige dommer spilte en rolle på et senere stadium av utviklingen av ansvarsformen, og da i samspill med dommer fra andre livsområder som gjaldt bevegelige gjenstander med skadepotensiale - biler, trikker, tog, skip. Når skadepotensialet materialiserte seg ved at slike gjenstander ikke fungerte som de skulle (teknisk svikt), ble ansvar ilagt uavhengig av skyld.

Først ut i rekken er Rt. 1916. 9 hvor styrestaget på en «vareautomobil» røyk som følge av materialtretthet og bilen kjørte inn i et butikkvindu. Høyesterett påla ansvar på objektivt grunnlag og uttaler ganske kortfattet: «[H]vor det gjælder et befordringsmiddel som en automobil, [finder man] at eieren maa være nærmest til at bære den skade, som forvoldes ved at maskineriet ikke fungerer tilfredsstillende.»⁶⁸

Deretter kom den sjørettslige dommen i Rt. 1921. 519 (=ND 1921. 401 Neptun) hvor skipet rente inn i og skadet en jernbanebro i nærheten av kaien hvor skipet skulle legge til, som følge av svikt i skipets reverseringsmaskineri. Dommen er kortfattet og gir ikke nærmere beskrivelse av årsaken til svikten, og den er avsagt under dissens, men flertallet påla altså ansvar på objektivt grunnlag, blant annet med henvisning til styrestagdommen.⁶⁹ Mindretallet mente derimot at saken ikke hadde tilstrekkelige likhetstrekk med styrestagdommen til at det objektive ansvar burde ilegges, og stemte for frifinnelse idet saksopplysningen heller ikke ga grunnlag for skyld.⁷⁰

Av interesse er at Knoph, i sjørettsboken fra 1931, annonserer dommen som markering av det objektive ansvars inntog i sjøretten, og at Knophs syn senere påberopes av Høyesterett til befestning av oppfatningen. Knoph sier:

«Det varte imidlertid en god stund før ansvaret for farlig bedrift fikk tak i sjøretten, hvor loven som nevnt holder det ute. Ved H.R.D. i N.D. 1921 s. 401 (Rt. 1921 s. 519) brøt det imidlertid klart

⁶⁶ Dommen s. 754, gjengitt etter Hagstrøm/Stenvig (2015) s. 149.

⁶⁷ Erling Selvig, *Mot objektivt rederansvar? Det objektive bedriftsansvars anvendelse i sjøfartsforhold*, TfR 1970 (Selvig (1970)) s. 225-253 (s. 239). Se også Nesdal (2016) s. 11-14.

⁶⁸ Dommen s. 10. Dette var som kjent før det lovfestede objektive bilansvaret.

⁶⁹ Henvisningen framkommer imidlertid bare indirekte, ved at mindretallet (s. 521) viser til at byretten støttet seg til dommen. Høyesteretts flertall henviste til byrettens begrunnelse men gjengivelsen fra byrettens dom er kortfattet og omhandler ikke henvisning til styrestagdommen.

⁷⁰ Dommen s. 521. Et poeng er videre at dommen primært gjaldt spørsmålet om saken skulle avvises idet den var førsteinstansbehandlet i byretten snarere enn i den tids særdomstol i sjørettssaker. Høyesterett fant at den burde vært ført for sjøretten snarere enn byretten men at dette likevel ikke var avvisningsgrunn. Dette prosessuelle spørsmål viser forsåvidt sakens grenseflate mellom alminnelig erstatningsrett og sjørett.

igjennom i et tilfelle, da et dampskib mistet styringen p. gr. a. en feil i maskinen som det ikke var herre over, og skadet en bro. I dommen sies det, at «et slikt uheld kan inntreffe med enhver maskin, og at innstevntes virksomhet ikke kan drives uten en viss vågnad for at noget i maskinen kan gå galt og ha skadelige følger, uten at uaktsomhet eller forsømmelse kan legges noen spesiell person til last.»⁷¹ Men da stod man efter rettens mening overfor en typisk bedriftsulykke, som efter alminnelige rettsregler ubetinget måtte trekke ansvar efter sig. Hvor langt denne dommen bærer er ikke lett å si. Men det synes klart at når det objektive ansvar en gang er innført i sjøretten, lar det sig ikke kaste ut igjen.»⁷²

Deretter kom flere dommer som gjaldt teknisk svikt eller lignede uhell ved trikk- og jernbanedrift, og som befestet det objektive ansvarsgrunnlaget,⁷³ inntil en ny sjørettslig dom dukket opp i Rt. 1952. 1170 (=ND 1952. 320 Sokrates). Her sviktet påny reverseringsmaskineriet med den følge at skipet rente inn i og påførte betydelige skader på kaien hvor skipet skulle legge til. Årsaken til svikten var en låsebolt som var falt ut av fjernstyringsmekanismen fra styrhuset til maskinen. Påny var det dissens i Høyesterett. Flertallet mente svikten var uforskyldt men påla ansvar med henvisningen til den tidligere Neptun-dommen, samt til oppfatninger i juridisk teori gjennom Knophs uttalelser. Men samtidig er flertallet påpasselig med å understreke den faktiske parallellitet til Neptun-saken. Flertallet er med andre ord påpasselig med ikke å uttrykke rettsetninger med bred anvendelse i sjøretten. Flertallet sier:

«Visstnok gjaldt det i den nevnte sak [Neptun] kollisjon ikke med en kai men med en jernbanebro; men hverken denne omstendighet eller det som [saksøkte] for øvrig har anført til begrunnelse for at det ikke er faktisk parallellitet i saksforhold i de to saker, er etter min mening holdbart. Tilfellene er praktisk talt analoge, og de små faktiske forskjeller som foreligger kan - mener jeg - ikke betinge en annen avgjørelse i denne sak enn saken fra 1921. ... Riktigheten av det prinsipielle syn som dommen av 1921 bygger på, støttes av uttalelser i Knoph: Norsk Sjørett 126-127.»⁷⁴

Mindretallet var derimot uenig i at forholdet lot seg betegne som hendelig uhell, idet bolten, som ikke var godt sikret mot å gli ut, kunne vært inspisert og uhellet dermed avverget. Mindretallet mente ansvar burde ilegges på skyldgrunnlag, og uttrykte tvil om objektivt ansvar overhodet var anvendelig «således som de faktiske omstendigheter etter min mening ligger an i denne sak.»⁷⁵ I et nordisk perspektiv er det verdt å skyte inn at mindretallets syn har direkte gjenklang hos dansk Høyesteret i et temmelig parallelt tilfelle i saken Bravur, ND 1995.163. Også der fikk skipet problemer med reverseringsmaskineriet og rente inn i kaien.⁷⁶

Det er grunn til her å gjøre en slags foreløpig oppsummering, som markering av en mulig skillelinje ved parallellføring av det sjørettslige og det generelt erstatningsrettslige. På landjorden ble dette teknisk-svikt ansvaret i stor grad innhentet av, og innlemmet, i en bredere utvikling av det ulovfestede objektive ansvaret. I sjøretten er derimot forholdet annerledes. Noen generell utvidelse av ansvarsformen har her ikke har funnet sted (nedenfor). Dommene om teknisk svikt - Neptun og Sokrates - blir dermed stående som sentrale prejudikater for nettopp denne ansvarsformen; objektivt ansvar for teknisk svikt. Det er derfor ikke helt treffende når det i en generell framstilling av norsk rett, som hos Hagstrøm/Stenvig, Erstatningsrett (s.205), etter omtale av Lillestrøm-dommen (Rt.

⁷¹ Det er derimot ikke Høyesterett som sier dette men byretten, med Høyesteretts tiltredelse, dommen s. 521.

⁷² Knoph (1931) s. 126.

⁷³ Se omtalen i Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 198 og oppregningen i Nesdal (2016) s. 14.

⁷⁴ Dommen s. 1172. Det kan kanskje innvendes at noen prinsipiell vurdering av den tidligere dommen hadde Knoph egentlig ikke gitt, og han reiser selv spørsmål om dens rekkevidde, jf sitatet foran.

⁷⁵ Dommen s. 1175. Av interesse er videre at lagmannsretten mente at det i sjøretten overhodet ikke var rom objektivt ansvar, gjennom ratifisering av kollisjonskonvensjonen av 1910 som bygger på skyldansvar, dommen s. 1185.

⁷⁶ Se omtalen i Falkanger/Bull (2016) s. 230.

2006.690), slås fast: «Med dette synes de siste rester av læren av om teknisk svikt å være forsvunnet fra det praktiske rettsliv». Det tapes da av synet at i sjøretten er det nok ikke slik.⁷⁷

Den neste sjørettslige saken i rekken er Rt. 1969. 109 Baltic (=ND 1969. 389 Ladogales). Denne gjaldt personskade ved at en lossearbeider omkom etter å ha blitt truffet av et hiv (kranløft) som følge av at skipets lastebom «steilet» under losseoperasjon. Forholdet må trolig kunne betegnes som en form for konstruksjonssvakhet snarere enn teknisk svikt i egentlig forstand. Utstyret kunne vært rigget på en annen og mer betryggende måte, innenfor rammen av hvordan det var konstruert, men uten at måten utstyret faktisk var rigget på av Høyesterett ble vurdert som uaktsomt. Høyesterett påla ansvar på objekt grunnlag og uttaler:

«Jeg ser det slik at slik at losseutstyret stillet til disposisjon for Toftes lossegjeng i i den foreliggende situasjonen var beheftet med avgjørende svakheter. Forutsetningen for forsvarlig lossing med koblete bommer er at bommene er sikret mot å slå inn eller steile og denne forutsetningen var ikke til stede. Dermed var faren for at det skulle inntre en ulykke klar og påtakelig. Men når det tekniske utstyret er stillet til disposisjon under slike omstendigheter, antar jeg at det etter norsk rett foreligger ansvar uten hensyn til om noen enkeltpersoner kan overføres skyld eller ikke. Jeg finner støtte for mitt syn i dommer inntatt i Rt. 1936 s. 345 og i Rt. 1969 s. 109.»⁷⁸

De to nevnte dommer gjaldt begge lignende kranuhell; den første et tilfelle av lastning av bunkerskull til skip hvor et kullstykke falt ut over kanten på grabben mens den var i bevegelse og medførte personskade/dødsfall; den andre et rent landbasert tilfelle hvor en løftekran brøt sammen til tross for at angitt løftekapasitet ikke var overskredet.

Betydningen av Ladogales i sjørettslig sammenheng er neddempet av Høyesterett selv i saken Uthaug (nedenfor), og for meg synes dette riktig og naturlig; uhell knyttet til krandrift er ikke noe særskilt sjørettslig, det kan like gjerne skje ved landbasert som ved skipsbasert utstyr, som også henvist til i dommen. Dommen faller derfor inn i rekken av både tidligere og senere dommer i den generelle erstatningsrett; tilfeller som gjerne kan sies å ligge i grensefalten mot culpa, hvor skadetilfellet for såvidt kunne vært avverget ved større aktpågivenhet eller forbedret utstyr men forholdet likevel ikke rammes av ordinær culpavurdering, som feks. Rt. 1985.1011 Hauketo knyttet til togdrift.⁷⁹

Den neste sjørettslige dommen hvor spørsmålet om objektivt ansvar var oppe, er Rt. 1973. 1364 (=ND 1973. 1364 Uthaug). Saken gjaldt ubåten Uthaug som i neddykket tilstand kjørte i og skadet en trål, slept etter et fiskefartøy som ledd i fisket. Årsaken var at ubåtnavigatørene feilaktig trodde at ubåtens sonarutstyr ville fange opp (gi lydekk fra) nedsunkne tråler. Slik oppfatning av sonarens tekniske funksjonsevne var alment utbredt blant marinens ekspertise; erfaringsgrunnlaget på det tidspunktet tilsa ikke noe annet, slik at Høyesterett fant at det ikke var grunnlag for skyldansvar, verken på ledelsesnivå i marinen eller på navigasjonsnivå på ubåten.

Påny var det dissens i Høyesterett. Flertallet mente det ikke var grunnlag for objektivt ansvar for denne type sjørettslige forhold, og frifant dermed staten. Mindretallet mente derimot at det var grunnlag for objektivt ansvar slik forholdene lå an i saken, men distanserte seg samtidig fra det sjørettslige ved å framheve at ubåt drift skilte seg markant fra ordinær skipsfart. Det er igjen verdt å sitere de mest sentrale uttalelsene, først fra flertallet:

⁷⁷ En annen ting er at henvisningen til Lillestrøm-dommen vanskelig utgjør noe belegg for uttalelsen, for dommen gjaldt tilfelle av objektivt ansvar for farlig gods, hvor retten ikke hadde noen egentlig foranledning til å gå inn på teknisk svikt som skadeårsak.

⁷⁸ Dommen s. 1313.

⁷⁹ Peter Lødrup, *Lærebok i erstatningsrett*, 2009, s. 306 gir - ved diskusjonen om ansvar ved såkalt «uforsvarlig ordning» - etter mitt skjønn treffende karakteristikkk av denne kategorien dommer.

«Når således det som skjedde har sin årsak i manglende kunnskap hos «Uthaug»s besetning om den usikkerhet som kunne knytte seg til observasjonen fra ubåtens hydrofoniske utstyr, synes det ikke umiddelbart naturlig at den skade dette ledet til på en trålers fiskeredskaper, skal bæres av tråleren og ikke den skadevoldende ubåt, selv om dens besetning etter det erfaringsgrunnlag man da hadde intet kan bebreide.

Erstatningsansvar på objektivt grunnlag har liten plass i sjøretten. I tilfelle som ikke har spesiell lovhjemmel, er slikt ansvar bare blitt fastslått av domstolene i meget spesielle tilfelle,⁸⁰ som ellers ligger fjernet fra det forhold som her behandles. Jeg kan heller ikke se at Baltic-donnnen [Lagodales], som har vært påberopt, har bragt dette i en prinsipielt ny stilling. Jeg kan ikke se at de momenter som er fremholdt av den ankende part kan gi rettslige holdepunkter for et objektivt erstatningsansvar. Til tross for at meget synes å tale for at det hadde vært rimelig om erstatning her var ytet, er jeg blitt stående ved at et rettslig erstatningskrav i det foreliggende tilfelle, når skyld ikke finnes godtgjort, ville falle utenfor rammen av det jeg må anse som gjeldende rett.»⁸¹

Mindretallet distanserer seg som nevnt fra det sjørettslige og vektlegger hensynet bak det objektive ansvaret som i dette tilfelle gjorde seg sterkt gjeldende:

«En ubåt under vannet er således utsatt for en særegen fare for sammenstøt med gjenstander i sjøen som den slett ikke eller vanskelig kan observere. Den skiller seg forsåvidt helt fra vanlige overflatefartøyer. Denne særegne risiko, som er karakteristisk for ubåter, og som kan sies å skyldes teknisk svikt eller begrensninger ved dem, antar jeg at det må være riktig at disse må bære selv. Etter min oppfatning ville det være urimelig om de skulle kunne avvise ansvar, og la tapene bli hos dem skadeforvoldelsen rammer. .. [Fiskebåtredere] kan intet gjøre for å beskytte seg mot den fare ubåter slik representerer, og jeg antar at han normalt ikke praktisk vil kunne dekke seg ved forsikring. For ham vil det fremstå som urimelig at han ikke skulle ha krav på erstatning. Objektivt ansvar har liten plass i sjøretten, som vesentlig bygger på culpaansvar. Ukjent er det imidlertid ikke i vår rettspraksis, og jeg antar at det ikke i gjeldende rett er noe som utelukker objektivt ansvar for et skadetilfelle av den foreliggende art... Det dreier seg om en risiko særpreget for ubåter, en meget begrenset gruppe fartøyer, hos oss alle tilhørende marinen; den henger sammen med disse fartøyers teknisk begrensede muligheter for å observere når de går under vann. Jeg antar at der i godt samsvar med de synspunkter som ellers har ført til objektivt ansvar i norsk rett, om man antar at staten må bære risikoen for de skader dens ubåter volder på grunn av sine teknisk begrensede observasjonsmuligheter under vann.»⁸²

Igjen: Høyesterett distanserer seg fra det objektive ansvar i sjøretten ved å uttale at ansvarsformen har «liten plass i sjøretten» (flertall og mindretall) «..som vesentlig bygger på culpa» (mindretallet).

Den siste dommen vi skal kort nevne er Rt. 1988.1003 (=ND 1988.187 Kabelferge). Saken gjaldt personskaade ved at en kabelferge kantret på grunn av overbelastning under overfart mellom Nesøya og Brønnøya i Asker. Objektivt ansvar ble pålagt, forsåvidt etter den samme type kriterier som i Ladogales og de to krandommene der nevnt.⁸³ Et tema i saken var om sjølovens regler om passasjerbefordring kom til anvendelse, noe Høyesterett (etter mitt skjønn klart med rette) kom til at de ikke gjorde. Når forholdet slik sett ikke var egentlig sjørettsrelatert, sto man fritt til å bedømme saken etter de ordinære objektive reglene. Dommen var enstemmig. Høyesterett uttaler til det sjørettslige:

⁸⁰ Altså de to dommene Neptun og Sokrates, siden Ladogales nevnes i neste setning.

⁸¹ Dommen s. 355-356.

⁸² Dommen s. 358.

⁸³ Påny er jeg enig med Lødrup l.c. som på s. 305-307 nevner Kabeldommen blant disse andre.

«Jeg ser imidlertid ikke grunn til å gi § 188 jf § 171 anvendelse ut over det område bestemmelsene dekker etter sin ordlyd. På samme måte som lagmannsretten legger jeg vekt på at fergen - om den overhodet regnes som et skip - er vesentlig ulik de skip sjøloven typisk tar sikte på. De harmoniseringssynspunkter som er anført av den ankende part, bør under disse omstendigheter ikke begrense skadelidtes mulighet til å påberope seg et ansvarsgrunnlag som vil gi ham en sterkere stilling enn den han vil ha etter § 188. Dette leder over til en vurdering av om [NN] kan kreve erstatning etter de alminnelige regler om objektivt ansvar.»⁸⁴

- c) Betraktninger rundt gjeldende rett - særlig om grensegangen mot skyldansvaret ved skipssammenstøt

Hva sier så denne gjennomgangen om det ulovfestede objektive ansvars stilling i sjøretten?

En hovedretning er allerede antydnet: Det foreligger to prejudikater for objektivt ansvar ved teknisk svikt (Neptun, Sokrates) og da innenfor (i mine ord) kjerneområdet for det sjørettslige, i det de berører nautsike forhold i sin typiske form. Videre: hensynet bak det objektive ansvar slo her opplagt til; det var tale om «farlig bedrift» i den forstand at slike uhell lå innenfor det typiske skadepotensiale ved driften av skip. At disse dommene fortsatt må ses som gjeldende rett synes bekreftet av Høyesteretts merknader i senere saker.⁸⁵ En side ved dette som vi her ikke går nærmere inn på er hvordan et tilsvarende tilfelle i vår tid eventuelt skulle sammenholdes med saksforholdet i Neptun og Sokrates. Krav til kvalitet ved og tilsyn av teknisk utstyr er nok jevnt over skjerpet siden gang, og det er grunn til å minne om mindretallets syn i Sokrates; manglende oppdagelse av at den aktuelle låsebolt var falt ut burde bedømmes som culpøst, noe som ville overfløddiggjøre betraktninger rundt det objektive ansvars anvendelse. Rekkevidden av dommene som prejudikater kan nok derfor være usikker.

Det er videre holdepunkter for at svikt ved eller mangelfullt utstyr relatert til lasteoperasjoner (Ladogales) etter omstendigheten kan gi ansvar på objektivt grunnlag, i den forstand at slike uhell ikke er noe særegent for skipsfarten. Satt på spissen; det ville gi liten mening om tilfelle av tredjemannskade skulle stille seg annerledes alt ettersom det er skipets eller landsidens kraner som sviktet i et gitt lastehandteringstilfelle.⁸⁶

Utover dette har Høyesterett vært påpasselig med å uttale at ulovfestet objektivt ansvar har «liten plass på sjørettens område», at «sjøretten er i hovedsak skyldbaset» osv. Fra et rettsavklaringsperspektiv er det noe uheldig at Høyesterett ikke i større grad har benyttet anledningen til å gi betraktninger av noe mer prinsipiell art rundt det objektive ansvars rekkevidde. Her skal enkelte refleksjoner gjøres i forlengelsen, så å si på fritt grunnlag.

For det første er det sentralt at skipssammenstøt er lovregulert gjennom skyldregler. Slik har det vært siden sjøloven 1860.⁸⁷ Etter at Norge tiltrådte sammenstøtskonvensjonen av 1910 har den lovfestede skyldregelen gjenspeilt også Norges folkerettslige forpliktelser. En supplering med ulovfestet objektivt ansvar i tilfeller av skipssammenstøt ville i realiteten innebære at skyldreglene ble satt til side, noe som ville være konvensjonsstridig. At skyldregelen her gjelder uinnskrenket er også fastslått av Høyesterett, som i saken Marna Hepsø (Rt.1971.843=ND 1971.36) uttaler: «Etter sin ordlyd utelukker sistnevnte bestemmelse [daværende sjøl § 221, nå § 162] objektivt ansvar, noe som bekreftes når bestemmelsen ses i sammenheng med inkorporeringen av sammenstøtskonvensjonens regler i norsk

⁸⁴ Dommen s. 1008.

⁸⁵ Ikke i noen senere saker har Høyesterett tatt avstand fra de to prejudikatene, og uttalelsene i Uthaug tyder på at man har dommene i tankene når man snakker om «den begrensede plass» ansvarsformen har i sjøretten.

⁸⁶ Men likefullt kan behov for sontring oppstå ved at skipet som skadevolder etter omstendigheten kan påberope seg begrensingsregler. Dette var oppe blant annet i Sokrates kr 27.000 begrenset til kr 8.000

⁸⁷ Platou (1900) s. 476. Bestemmelsene ble med få endringer videreført i sjøl 1893, ibid. s. 482.

rett.»⁸⁸ Saken var helt parallell med Neptun og Sokrates i den forstand at skipet fikk problemer med reverseringsmaskineriet i det det skulle legge til kai, men i dette tilfelle traff det et annet skip fortøyd ved kai, ikke kaaien selv.

Dermed berøres et annet poeng, nemlig kollisjonsreglenes virkeområde som i realiteten fortrenger de ulovfestede reglers virkeområde. Siden skyldansvaret her råder grunnen, og historisk har gjort det, er grensegangen for kollisjonsreglenes virkeområdet naturlig nok utviklet med utgangspunkt i skyldregelen. Det har med andre ord ikke vært slik at kollisjonsreglene har blitt avstemt, så å si, mot utviklingen av det ulovfestede objektive ansvar. Slik er det uegentlige sammenstøt (jf sjøl § 163) regulert i forlengelsen av det regulære sammenstøt.⁸⁹ Og sammenstøt med stilleliggende skip (oppankret eller fortøyd til kai) reguleres i konvensjonens artikkel artikkel 2,2 på linje med kollisjoner hvor begge skip er i bevegelse, og er - som illustrert i Marna Hepsø - også forstått slik i norsk rett, selv om konvensjonsbestemmelsen (merkelig nok) ikke er uttrykkelig inntatt i sjøloven.

Videre bør nevnes at kollisjonsreglenes skyldansvar står saklig sett i nær forbindelse med sjøveisreglene. Kollisjonstilfeller vil typisk nødvendiggjøre skyldvurdering på begge skipenes side, slik at tilfellene etter sin natur gjør det nærliggende å anvende skyldansvar. Betegnende er at rettslige framstillinger av kollisjonsansvaret knytter skyldvurderingen til sjøveisreglenes innhold.⁹⁰ Dette har igjen historisk og rettsystematisk sammenheng med sjøforsikringens stilling ved skipskollisjoner hvor ansvaret dekkes av kaskoforsikringen (ikke P&I).⁹¹

Riktignok får nåværende norske rettstilling enkelte merkelige, nærmest vilkårlige utslag, som illustrert ved Marna Hepsø sammenholdt med Neptun og Sokrates: Renner et skip inn i en kai på grunn av teknisk svikt foreligger objektivt ansvar, renner skipet i stedet inn i annet skip fortøyd ved kaaien, foreligger ansvar på skyldgrunnlag, og altså ansvarsfrihet ved de rene tilfeller av teknisk svikt.⁹² I et slikt perspektiv av rettslig koherens ville det nok være heldigere med skyldansvar over hele linjen, også ved tilfeller av teknisk svikt som rammer kaianlegg.

Det er nok derfor, alt i alt, gode grunner til at Høyesterett - med henvisning til at sjøretten i stor grad er skyldbasert - er tilbakeholden med å gi generelt spillerom til de ulovfestede objektive ansvarsregler. Så kan man kanskje mene ulikt om et tilfelle som Uthaug; om man som mindretallet burde anse dette for å være tilstrekkelig i periferien av det sjørettslige til å anvende de ellers gjeldende objektive ansvarsreglene, eller som flertallet; å anse forholdet så nært opp til (ordinær) skipsfart at forholdet unndras de objektive ansvarsreglene. Saker med behov for slik grensegang kan nok tenkes å dukke opp påny.

Utover disse betraktningene rundt de skyldbaserte sjørettslige kollisjonseglene, kan nok tilsvarende betraktninger gjøres rundt andre av de sjørettslige lovhjemlede ansvarsreglene, som det objektive ansvar for oljesøl⁹³ og det - etterhvert - objektive ansvar for skade forårsaket av HNS (Hazardous and Noxious Substances) ombord.⁹⁴ Generelt er det nok slik at at selve det at sektorvis lovgivning gis, er

⁸⁸ ND 1971.36 (s. 44). Se også øvrige dommer i Falkanger/Bull (2016) s. 219-220.

⁸⁹ Det er verdt å bemerke at Brusselkonvensjonen ikke inneholder regler om uegentlig sammenstøt, dette er altså en bestemmelse tilføyet av den norske lovgiver.

⁹⁰ Platou (1900) s. 474 åpner framstillingen av kollisjonsansvaret med å forklare reglenes virkeområde; de gjelder for alle fartøyer - små som store - såsant de er underlagt sjøveisreglene, og han går så over til å omtale sjøveisreglene før han redegjør for kollisjonsreglenes ansvarssystem. Om sjøveisreglenes betydning ved kollisjon, se også Falkanger/Bull (2016) s. 224 flg.

⁹¹ Falkanger/Bull (2016) s. 561 flg.

⁹² Om Sirius-dommen var et slikt rent tilfelle av teknisk svikt kan imidlertid diskuteres, se merknader foran.

⁹³ Enten i form av bunkersolje eller olje som last, jf sjøl kap 10.

⁹⁴ HNS-konvensjonen 2010 er ennå ikke trådt i kraft, Falkanger/Bull (2016) s. 2015 flg.

en rettskildemessig kompliserende faktor ved spørsmålet om å skulle supplere de lovregulerte ansvarsgrunnlagene med ulovfestede.⁹⁵ Skulle en feks. tenke seg at et gitt tilfelle av tingskade ved oljesøl ikke er dekket etter tolking av de konvensjonsbaserte reglene for oljesøl,⁹⁶ ville det være problematisk å skulle supplere disse reglene med de norskrettsbaserte ulovfestede objektive ansvarsreglene.

Ytterligere kompliserende er kryssningen, og sammenhengen, mellom sjørettens regulering av ansvarsgrunnlag og reglene om ansvarsbegrensning. Vi skal ikke gå nærmere inn på dette temaet her men minne om at i Sokrates-saken fikk de sjørettslige reglene et slags «siste ord» tross anvendelsen av det ulovfestede objektive ansvar; skadelidte ble avspist med under en tredel av sitt tap grunnet de sjørettslige begrensningsreglenes anvendelse.

9 Sjørettslig erstatningsansvar og forholdet til andre deler av erstatningsretten

Utover sjørettens bidrag til ulike stadier av utviklingen av det objektive virksomhetsansvaret, har sjørettslige dommer på ulike felt spilt en sentral rolle i generell erstatningsrett, og inngår i pensum slik at nær sagt enhver student vil ha kjennskap til dem. Her nevnes i korthet:

Dommen i Rt. 1972. 815 alkejakt (=ND 1973.343 Trygg) bidrar til å klarlegge grensen for arbeidsgivers ansvar for ansattes uaktsomme handlemåte, og trekker samtidig viktige paralleller mellom bestemmelsen om rederansvaret i sjøl. § 151 (den gang § 8) og det alminnelige arbeidsgiveransvaret i skl. § 2-1. I saken vant staten, som saksøkt, ikke fram med anførsler om at skipssjefens vådeskudd, som medførte personskade under improvisert alkejakt fra motortorpedobåten bro, var så upåregnelig og atypisk at ansvarsidentifikasjon ikke burde skje. Handlemåten ansås skjedd «i tjeneste» og staten ble ansvarlig som reder/arbeidsgiver.

Dommen i Rt. 1970.1154 Tirranna (=ND 1970.82 Tirranna) er sentral rundt temaet hvorvidt det gjelder en mildere culpanorm ved visse former for statlig tjenesteytelse enn ellers. En lysbøye var slukket i Finnsnesrenna ved Tromsø. Ansvarshavende styrmann hadde basert sin navigasjon på lysbøyen og skipet totalhavarete idet bøyen bortfalt som navigeringsmerke. Bøyen var slukket gjennom grov uaktsomhet fra statens lokale tilsynsmann. Staten ble (under dissens) likevel ilagt ansvar, dels ut fra betraktninger om egenskyld og aksept av risiko ved at man fra skipets side i for stor grad hadde basert seg på lysbøyen som navigeringsmerke, og dels gjennom legislative betraktninger om staten bør illegges ansvar ved uaktsomhet fra fyr- og merkevesenets enkeltstående feil. Om flertallets begrunnelse ville ha stått seg i dag, ved økt betydning og profesjonalisering fra merkevesenets side, synes tvilsomt.⁹⁷ Poenget her er begrenset til å illustrere sjørettslige dommers betydning i et historisk lys.

Videre skal nevnes dommen i Rt. 1955.872 kabel (=ND 1955.181 Consul Bratt). Forholdet var at skipet på grunn av maskinsvikt lot ankeret gå ved innseiling til Fredrikstad. Området var merket på kartet med strømkabel og skipets anker dro strømkabelen over, med den følge at bedriften som var eneste mottaker av strømmen, led driftsstans, og krevde sitt tap erstattet, og fikk medhold - med erstatning ilagt på objektivt grunnlag gjennom nødrettsansvar. Dommen er sentral, på ulike nivåer. For det første av rettssystematiske grunner ved at den tidligere doktrinen med skille mellom tinglige og

⁹⁵ Det objektive nødrettsansvaret er for såvidt ulovfestet i sjøretten men likefullt lovfestet gjennom skl § 1-4, og det kjennes som et objektivt ansvarsgrunnlag i de fleste rettsystemer, jf Nygaard (1974) s. 251, i motsetning til det internasjonalt særegne norske objektive virksomhetsansvaret.

⁹⁶ Se for grensegangen av tapsposter ved oljesøl, min artikkel *Some reflections concerning the scope of the Maritime Code Section 172a*, SIMPLY 2016=Marlus nr. 482, s. 28 flg.

⁹⁷ Se som en mulig motsats, den svenske høyesterettsdommen i ND 1987.1 Tsesis. Se videre redegjørelsen i Falkanger/Bull (2016) s. 158-159.

obligatoriske krav til bestemmelsen av rene formuekravs vern, ble forlatt til fordel for en nærmere adekvans-interessavveining basert på påregnelighet og tapets «nærhet» til skadeforvoldelsen. For det andre fordi dommen var forløper for den senere svært sentrale flymanøverdommen, Rt. 1973.1268, hvor Høyesterett trekker nærmere grenser for de «inadekvate» formuerettslige kravs vern, og hvor retten markerer distansere til saksforholdet, og den tilhørende begrunnelsen, i kabeldommen.

Endelig har kabeldommen interesse fordi den gjaldt nødrettsansvar, noe Høyesterett i flymanøverdommen synes å forutsette leder til en annen adekvansvurdering for de rene formueskravs vern enn ved ordinært skyldansvar. Trolig er tanken at nødrettsansvar gir et ekspropriasjonslignende avgrensingsgrunnlag, men de rettlige omstendigheter rundt dette har vært lite påaktet i rettspraksis og teori. Generelt må det kunne sies at nødrett som ansvarsgrunnlag i stor grad er utviklet gjennom sjørettslige dommer,⁹⁸ hvor kabeldommen inngår i rekken, men at overraskende lite akademisk arbeid er nedlagt for nærmere analyse av ansvarsformen.⁹⁹ For eksempel kan utviklingen i retning av fartøysautomatisering tenkes å gi renessanse til nødrettsansvaret; ved bruk av kunstig intelligens med de «offerhandlinger» som her kan tenkes programmert for å håndtere nødlignende situasjoner, foretas en form for valg beslektet med hva man kjenner fra nødrettsansvaret.

10 Sjøretten og utviklingen av preseptorisk «forbrukervern»

Fra det nasjonale vender vi så tilbake til det internasjonale og et annet sentralt trekk ved sjørettens utvikling, nemlig preseptorisk lovgivning basert på internasjonale konvensjoner til beskyttelse av transportkundens interesser. Denne utviklingen som strekker seg tilbake til Haag-reglene av 1924, og igjen med den amerikanske Harter Act av 1893 som forbilde, kan på sett og vis ses som en tidlig forløper for vår tids preseptoriske lovgivning til beskyttelse av forbrukerinteresser.

Den sjørettslige utviklingen kan videre ses som modell for senere preseptorisk regulering innenfor andre transportformer, i veitransport på europeisk nivå gjennom CMR, på globalt nivå for luftfart gjennom Warszawa- og senere Montreal konvensjonen, for jernbanetransport gjennom CIM-COTIF og, om enn uaktuelt for norsk/nordisk rett, for indre vannveier i Europa gjennom CMNI. Riktignok er de materielle regler, gjennom ansvarsgrunnlag og begrensingsbeløp, til dels sterkt varierende, men selve modellen for preseptivitet og harmonisert regelgivning, har sin opprinnelse i det sjørettslige.

Linjer seg altså trekke til moderne lovgivning for forbrukerbeskyttelse. Men den parallellen bør likevel ikke overdrives, for den historiske bakgrunn og reguleringens innhold er til dels sterkt avvikende. I det sjørettslige var som kjent bakgrunnen en sterk dragkamp mellom særlig amerikanske og engelske interesser: Engelsk rett med datidens dogme om avtalefrihet og influert av en rederinæring som benyttet sin dominerende stilling til å innta langt på vei uakseptable ansvarsfraskrivelser - og som motsats, amerikansk rett, i hovedsak influert av varesidens eksport- og importinteresser og med domstoler langt mer villige til å sensurere urimelige kontraktsvilkår enn hva de engelske domstoler var. Når så engelske rederiinteresser svarte på den amerikanske sensurerende domstolsutviklingen ved å innta jurisdiksjons- og lovvalgsbestemmelser som brakte tvister inn under engelsk rett, svarte som

⁹⁸ Nygaard (1974) sier, s. 262, som ledd i sitt prosjekt om å bruke domsmateriale som belegg for sin tese om at det er ofringshandlingen som er det rettsstiftende for nødrettsansvaret: «*Rett nok er tilfanget av domsmateriale litt skjeivt fordelt. Dei aller fleste dommar om naudrettsansvaret hjå oss gjeld skade valda av skip i storm eller drift. Dette gjer materialet litt einssidig. På den andre sida kan denne fordelinga tyda på at det er på sjøen regelen er mest praktisk. Dette kan også gi grunnlag for at parallelar til reglane om fellehavari og sjøforsikring kan få større aktualitet, dei byggjer som nemnt på ei form for ofringsdisposisjon.*»

⁹⁹ Et sentralt bidrag er Nygaard (1974) men etter det har lite vært skrevet. Et bidrag gir også Ingvild Nordhaugs studentavhandling, *Nødrettslig erstatningsansvar belyst i sjøretten*, innlevert våren 2017 ved UiO. En kort oversikt gis i Falkanger/Bull (2016) s. 220 med domshenvisninger.

kjent amerikanske interesser med tvingende materiell lovgivning (Harter Act) og med jurisdiksjonskanalisering til amerikanske domstoler i saker med amerikansk tilknytning.

Til dette bildet av internasjonal dragkamp hører også rettsstillingen i *common law* slik den var i engelsk og også i amerikansk rett da den amerikanske Harter Act ble innført. Rederisiden var etter *common law* i all hovedsak underlagt objektivt erstatningsansvar etter prinsipper hentet fra landjordens regler om *bailment* (forvaringsansvar). Hva den engelske rederinæringen avtalte seg bort fra, var altså et strengt ansvarsregime, og langt strengere enn det skyldbaserte ansvar norsk og nordisk rett er historisk tuftet på. Haag-reglene, og forløperen Harter Act, besto i en balansegang mellom det tilnærmet objektive forvareransvaret etter *common law* og kontraktspraksis med rederinæringens vidtgående ansvarsfraskrivelse. Den for sjøretten særegne regel om ansvarsfritak for hjelpersvikt gjennom nautisk feil og brann (sjøl. § 276) var produktet av denne balansegangen.¹⁰⁰ En slik mellomløsning, nedfelt i tvingende regler, ble ikke uten videre godt mottatt i det norske og nordiske rederinæringstiljøet, og det tok bortimot 15 år før Haag-reglene ble implementert i sjølovgivning gjennom konnossementsloven av 1939.¹⁰¹

Den sjørettslig internasjonale historikk rundt preseptivitet har altså begrenset parallell til det vi i dag kjenner som generell forbrukerbeskyttelse. Dette kommer også til uttrykk ved at den beløpsmessige ansvarsbegrensning som opprinnelig ga transportkundesiden en rimelig grad av erstatning, i stor grad er uthulet gjennom ettertidens reduksjon av pengeverdien. En slik inflasjonsstyrt reduksjon av erstatningsuttellingen har på den annen side ingen dramatisk effekt siden lastesiden i hovedsak har dekket opp sine interesser gjennom transportforsikring. Det er altså mellom partenes assurandører lasteskadetvistene i hovedsak verserer, og også på dette punkt halter parallellen til vår tids preseptoriske forbrukervern.

Ved disse historiske linjer er det også plass for noen betraktninger, av Knoph, gitt i 1931, rundt sjørettens særpreg som utpreget «handelsrett», i motsetning til hovedtanken bak forbrukerlovgivning, og hvor det siste lar seg kople mot hans begrep om «borgerlig rett»:

«Imidlertid er det verd å merke sig, at store deler av sjøretten, først og fremst befrakningsavsnittet, nettopp har det handelsrettslige preg som f.eks. har ledet kjøpsloven til å stille handelskjøpet i en særstilling overfor det borgerlige kjøp. Hvis man derfor på disse områder står overfor et spørsmål som loven ikke løser, vil man være mere tilbøielig til å hente sine analogier fra handelslivet, hvor alt foregår raskt og nøiaktig, men også skjematisk og hårdhendt, enn fra den borgerlige rett som er mere sendrektig, men til gjengjeld også mer skrupuløst rettferdig.»¹⁰²

Men tross disse innvendingene av materiellrettslig art; selve modellen med preseptorisk beskyttelse av den antatt svakere part i kontraktsforhold, har altså sitt utspring i sjøretten. I den forbindelse er det også verdt å nevne at lenge før man tenkte i retning av noen generalklausul med rimelighetssensur i avtale- og kontraktsretten, som nåværende avtl § 36, hadde man i sjøretten en tilsvarende bestemmelse for sensur av urimelige vilkår ved inngåelse av bergingsavtaler, og da basert på norsk/nordisk tankegods, tilbake til sjøl. 1893 § 227¹⁰³ (jf nåværende sjøl. § 443 tredje ledd).

11 Linjefart og de uhåndterlige multimodale transportter

Fra en slik redegjørelse for de preseptoriske lasteskadereglene er det naturlig å gjøre noen bemerkninger rundt linjefart og utviklingen av konteinertransporten, også siden dette i høy grad

¹⁰⁰ Se også Falkanger/Bull (2016) s. 278 flg.

¹⁰¹ Brækhus (1998) s. 282, påpeker denne motviljen fra næringens side.

¹⁰² Knoph (1931) s. 3.

¹⁰³ Som påpekt av Brækhus (1998) s. 279.

berører temaer rundt rederiorganisering og ansvar, gjennom linjerederiers utvidede funksjoner til å drive terminalvirksomhet, ta del i tilknyttede transporter, osv.

Med hva som vel kan kalles konteinerrevolusjonen fra 1960- og 70-tallet oppsto fenomenet multimodale transporter. I økende grad ønsket kundesiden konteinere transportert fra dør til dør, noe som aktualiserte ulike transportformer under en og samme transportkontrakt, f.eks. vei-sjø-vei. Ideelt ville da også de ulike regelsettene for de ulike transportmidlene bli koordinert, slik at dør-til-dør transporter ble underlagt ett internasjonalt koordinert ansvarsregime, eller i alle fall et slags overordnet regime som koordinerte de ulike regler under regimene for de særskilte transportmidlene. Noe slikt koordinerende system finnes likevel ikke. Her skal hovedtrekkene for utviklingen skisseres, med utgangspunkt i det sjørettslige.

De sjørettslige Haag-Visby reglene er som kjent unimodale. Riktignok har Norge og de nordiske land ved sjøloven 1994 - inspirert av Hamburgreglene - utvidet reglenes virkeområde noe til også å omfatte terminalstadiene ved linjefart, i lys av utviklingen av konteinerbruken, jf reglene for transportørens ansvarsperiode i sjøl. § 274.¹⁰⁴ Men sjøloven og Haag-Visby reglene har ingen regulering av sjøtransporter som også omfatter andre transportmidler.

Etter hvert - i 1978 - kom for europeisk landeveistransport CMR konvensjonen. Denne tar hensyn til at landeveistransporter kan inneholde sjøveistransport innlemmet i veitransporten og regulerer slik sett det multimodale aspekt til en viss grad (art. 2, jf veifrl § 4). Da CMR ble utarbeidet ventet man imidlertid at det etter hvert ble utviklet en egen konvensjon for multimodale transporter og nøyde seg derfor med en slik begrenset regulering. En multimodal transportkonvensjon ble også etter hvert utviklet; Genèvekonvensjonen av 1980 i regi av UNCTAD, men denne trådte aldri i kraft.

Parallelt med det sjø- og landveisrettslige kom Montreal-konvensjonen (1999) om lufttransport som også til en viss grad omhandler det multimodale, men da med en noe annen reguleringsteknikk enn CMR.¹⁰⁵ Likeledes har for jernbane CIM-COTIF en begrenset multimodal regulering.¹⁰⁶ Ytterligere skal nevnes Rotterdamreglene som ble ferdigstilt i 2009 i regi av UNCITRAL - ment som modernisering av de sjørettslige transportreglene og med en begrenset multimodal løsning ved at konvensjonen gjelder for sjørettslige transportkontrakter som er utbygd også med andre transportformer.¹⁰⁷ Rotterdam-reglene ser imidlertid ikke ut til å ville tre i kraft.¹⁰⁸

Etter nåværende rettsstilling er altså det multimodale uregulert på internasjonalt konvensjonsnivå.¹⁰⁹ Den rettslige løsningen er dermed uklar og ukoordinert. Her skal en illustrasjon gis for å skissere de ulike betraktningmåtene som kan tenkes anlagt for et tilfelle av sjøtransport som under samme kontrakt også inneholder transportstrekning med annet transportmiddel, f.eks. veitransport.

¹⁰⁴ Falkanger/Bull (2016) s. 321 flg. Se også min artikkel, *The doctrine of scope of service and mandatory legislation*, SIMPLY 2005/Marlus nr. 335, s. 71 flg., som tar for seg spørsmål rundt partenes funksjonsfordeling ved lastehåndtering og betydningen for de tvingende lovreglers anvendelse.

¹⁰⁵ Se framstillingen i NOU 2012: 10 *Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven*, s. 33-36.

¹⁰⁶ *ibid.*

¹⁰⁷ *ibid* og s. 59-60.

¹⁰⁸ For å tre i kraft krever konvensjonen ratifikasjon av 20 stater, kun tre har så langt ratifisert. For Norges del er ratifikasjon tilrådd først etter at sentrale sjøfartsnasjoner har ratifisert (*ibid* s. 12), noe som ikke har skjedd.

¹⁰⁹ Enkelte land, som Tyskland og Nederland, har imidlertid innført nasjonale tvingende regler for multimodale transporter. For norsk rett var tanken, ved gjennomføring av Rotterdamreglene, at tilsvarende deklarasjonsregler ble gitt for valg av anvendelig regelsett ved multimodale kontrakter, etter mønster av anbefalinger gitt i forarbeidene, *ibid* s. 59-60. Selv om lovgivningen ikke blir en realitet, kan disse anbefalingene likefullt ha en verdi.

Man kunne se det slik at den type flermodal transport ikke regnes som sjøtransport etter de sjørettslige regler, og slik sett i sin helhet faller utenfor deres virkeområde. Eller man kunne la de sjørettslige regler gjelde så langt de rekker, altså kun å omfatte skader oppstått under sjøetappen. Eller man kunne utvide det sjørettslige til å gjelde så langt de sjørettslige regler passer, altså etter omstendighetene også for skader oppstått under den tilgrensende veietappen. Mot en slik modelltenkning med utgangspunkt i det sjørettslige, kan man imidlertid tenke tilsvarende modelltenkning med utgangspunkt i f.eks. det veifraktrettslige, og dermed illustreres for såvidt de opplagte konfliktflater som kan oppstå mellom de ulike transportregimer ved multimodale transportere.¹¹⁰ Som vi har sett inneholder CMR en viss regulering av det multimodale inn i det sjørettslige. Det er imidlertid ulike rettslige løsninger i ulike land hva gjelder grensegangen fra CMR mot de øvrige transportkonvensjoner. Det samme gjelder hvorvidt CMR overhodet omfatter de rene multimodale transportkontrakter.¹¹¹

De multimodale transportere er altså illustrasjon på et område hvor den rettslige reguleringen på et internasjonalt nivå ikke har lyktes, og det berører det sjørettslige på linje med de øvrige transportsektorer. Inntil videre er man derfor i stor grad henvist til egnede løsninger regulert gjennom kontraktspraksis. Til illustrasjon i så måte kan nevnes speditørbransjens standardkontrakt NSAB, som i 2015-versjonen ble gjort (fra tidligere norsk) til en nordisk standardkontrakt. Her er forholdet regulert slik at dersom et unimodalt ansvarsregime ikke tvingende kommer til anvendelse på et gitt skadetilfelle ved en multimodal transport, legges til grunn ansvarsreglene etter lovgivningen som gjelder for det transportmidlet hvor skaden skjedde, som om slik lovgivning var gitt tvingende anvendelse (NSAB § 2, jf § 6). Så lenge en slik såkalt nettverkløsning anlegges på avtalenivå, er den manglende preseptoriske reguleringen for så vidt ikke noe presserende problem.

Men at man på internasjonalt konvensjonsnivå ikke har lyktes med en enhetlig regulering, tross tiårige bestrebelser i den retning, er likefullt bemerkelsesverdig innenfor rammen av de sjø- og transportrettslige utviklingstrekk.

¹¹⁰ Noe som altså var tilsiktet løst utfra en sjørettslig inngangsport gjennom Rotterdamreglene, *ibid*.

¹¹¹ Disse multimodale kontraktene kan i sin tur være ulikt formulert, enten med alternative transportmidler likestilt, eller med rent åpne, opsjonspregede løsninger som er mer eller mindre fritt overlatt til transportøren. Temaet er grundig belyst i en nylig phd-avhandling av Paula Bäckdén, *The Contract of Carriage – Multimodal Transport and Unimodal Regulation*, Stensilserie nr. 109, UiO, 2017. Det er også legio annen litteratur på området som jeg ikke her går inn på.