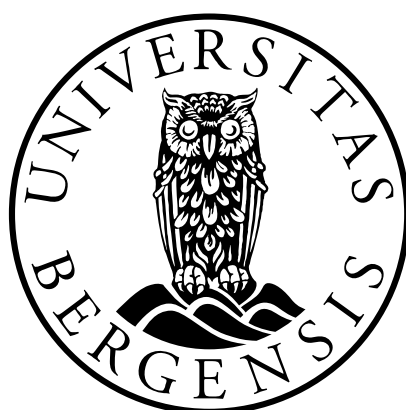


Partsautonomiens rekkevidde i fraktavtaler

*Hvor langt strekker partsautonomien seg ved
ansvarsfraskrivende klausuler i fraktavtaler?*

Kandidatnummer: 187320

Antall ord: 14632



JUS399 Masteroppgave
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

10.12.2014

INNHOLDSFORTEGNELSE

Innholdsfortegnelse

INNHOLDSFORTEGNELSE	3
I INNLEDNING	5
1.1 Oppgavens tema og aktualitet.....	5
1.2 Begrepsavklaringer og avgrensninger	6
1.3 Rettskilder.....	8
1.4 Metodiske utfordringer	12
1.5 Den videre fremstilling.....	13
II NÆRMERE OM FRAKTAVTALENE	13
2.1 Stykkgodstransport	15
2.2 Reisebefraktning.....	17
2.3 Tidsbefraktning	18
2.4 Rettsgrunnlaget: Standardkontrakter	19
III GRENSENE FOR ANSVARFRASKRIVELSERS GYLDIGHET	19
3.1 Ansvarsfraskrivelser i generell kontraktsrett i kommersielle kontraktsforhold	19
3.2 Kontraktsbruddets art i fraktavtaler.....	26
3.3 Ansvarsfraskrivelser i spesiell kontraktsrett- for fraktavtaler.....	28
3.3.1 Tolkingsprinsipper og tolkningstradisjoner for fraktavtaler.....	29
IV PARTSAUTONOMIENS HISTORISKE UTVIKLING I SJØRETTEEN	32
V HVOR LANGT STREKKER PARTSAUTONOMIEN SEG VED ANSVARFRASKRIVENDE KLAUSULER I KONNOSSEMENT OG CERTEPARTI? ..	35
5.1 Ansvarsfraskrivende klausuler som benyttes i fraktavtaler.....	35
5.2 Partsautonomiens rekkevidde ved ansvarsfraskrivende klausuler i stykkgodstransport.....	37

5.3	Partsautonomiens rekkevidde ved ansvarsfraskrivende klausuler i reisebefraktning	41
5.3.1	Handels- og rettspraksis for lasteskade under reisecerteparti.....	47
5.4	Partsautonomiens rekkevidde ved ansvarsfraskrivende klausuler i tidsbefraktning.....	48
5.4.1	Handels- og rettspraksis for lasteskade under tidscerteparti	51
VI	KAN DET UTLEDES NOEN GENERELLE PRINSIPPER FOR PARTSAUTONOMIENS REKKEVIDDE HVA GJELDER ANSVARFRASKRIVELSER I KONNOSSEMENT, REISE- OG TIDSCERTEPARTI?.....	54
6.1	Rettskildebildet: Bakgrunnsretten og alminnelig sensur	54
VII	PARTSAUTONOMIENS VIRKNING OVERFOR EN TREDJEPART I FRAKTAVTALER.....	55
7.1	Kontraktsforholdets forhold til en tredje part: hvilke virkninger avtalte klausuler mellom de opprinnelige kontraktspartene kan få for en tredjepart	55
7.2	Rt. 1956 s. 1172 <i>Ostmark</i> -saken.....	56
7.2.1	Mitt syn på Høyesteretts argumentasjon.....	57
VIII	AVSLUTNING	58
	LITTERATURLISTE.....	60
	LISTE OVER FIGURER	63

I INNLEDNING

1.1 Oppgavens tema og aktualitet

Oppgavens hovedtema er partsautonomiens rekkevidde i fraktavtaleforhold. Hensikten med oppgaven er å foreta en betraktning om hvor grensene går for hva partene kan avtale av ansvarsfraskrivelser inter partes med utgangspunkt i det foreliggende rettskildebilde.

Når en lasteskade inntreffer, oppstår spørsmålet om hvem som skal bære ansvaret for den uriktige oppfyllelsen av kontrakten. Hvorvidt en kontraktspart pådrar seg ansvaret, avhenger av hva som er avtalt i kontrakten mellom dem. En kontrakt kan enten pålegge bortfrakter et strengt objektivt ansvar for riktig oppfyllelse, eller begrense bortfrakters ansvar i stor grad. Sjølovens regler om transportansvaret regulerer hvorvidt bortfrakter eller transportør er ansvarlig for det økonomiske tapet som befrakter eller vareeier blir påført ved lasteskade som er oppstått mens godset er i bortfrakters eller transportørens varetekt, samt omfanget av ansvaret.

Temaet er aktuelt da det er viktig å skape klarhet med hensyn til grensene for partsautonomien i fraktavtaler, slik at partene er seg bevisst hvilke ansvarsfraskrivelser som kan avtales og ikke. Skipsfart er risikopreget, og det foreligger en tendens til risikoutjevning og risikospredning¹ som blant annet kommer til syne gjennom ansvarsfraskrivende klausuler i fraktavtalene. Hvorvidt disse klausulene blir ansett gyldige, beror hovedsakelig på hvor langt partsautonomien strekker seg.

Det er i likhet med den generelle kontraktsretten, også på sjørettens område et behov for ansvarsfraskrivelser, særlig med tanke på risikoen sjøtransport innebærer. Dette fordi transporten er svært utsatt for vær og vind og store verdier er involvert. Det er derfor viktig med ansvarsfraskrivelser for å bøte på

¹ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 164

uforutsigbare og uforutsette hendelser. Det vil imidlertid ofte være vanskelig å oppnå enighet med tanke på fastleggelse av et ansvarstak.²

Ansvarsfraskrivende klausuler kan likevel vekke uriktige forestillinger knyttet til utstrekningen av det lovfestede transportansvar og til det virkelige behovet for ansvarsfraskrivelser. Det er ikke uvanlig at det forekommer garantiklausuler og ansvarsfraskrivende klausuler i en og samme fraktavtale. For å unngå forvirring, er det derfor behov for en oppklaring av hva partene faktisk kan avtale, og for å sette behovet for ansvarsfraskrivende klausuler i sin rette sammenheng.

Risikoen for frakten kan forsikres. Uten at dette vil bli behandlet i oppgaven, er det en klar fordel med en tydelig ansvarsfordeling. Hvilket forsikringsansvar som påhviler kontraktspartene, er avhengig av hvilket ansvar som tilfaller hver av dem. Når bortfrakter har risikoen kan han tegne en fraktforsikring, og når befrakter har risikoen, kan han dekke lasten for et beløp som omfatter både verdien av varen og frakten.³ Dersom det oppstår tvil, vil forsikringshensynet være en del av vurderingen underlagt reelle hensyn, som et supplement til drøftelsen dersom konklusjonen om hvorvidt en ansvarsfraskrivende klausul skal gjøres gjeldende, er uklar.

1.2 Begrepsavklaringer og avgrensninger

Fraktavtaler under godsbefraktning er avtaler der den ene part, bortfrakter eller transportør, påtar seg å frakte gods med skip fra ett sted til et annet.

For alle fraktavtaler trengs det først en avtaleslutning⁴ og deretter en utstedelse av *konnossement*, en omsettelig kvittering for å ha mottatt lasten. I certepartifarten utformes avtalen utførlig i selve *certepartiet*, og

² *ibid.* s. 152

³ Gram, Per. *Fraktavtaler*, 4. utgave 1977 s. 19

⁴ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 239

trampkonossementet henviser kun til certepartiets vilkår uten å gjenta dem⁵. Trampkonossementene er derfor korte og oversiktlige dokumenter. I stykkgodsbefraktningen inneholder imidlertid det omsettelige linjekonossementet alle fraktavtalens vilkår. Dermed er ikke et linjekonossement like detaljert og omfangsrikt som et certeparti.⁶

Begrepene linjefart og stykkgodsbefraktning blir benyttet om hverandre, da de har samme betydning.

Hva gjelder godsbefraktning skilles det mellom stykkgodstransport, som reguleres i sjøloven kapittel 13 (§§ 251–311), og certepartifart, som reguleres i sjøloven kapittel 14 (§§ 321–394). Begrunnelsen for dette skillet blir behandlet i oppgavens del IV.

Av hensyn til oppgavens omfang, har jeg valgt å forholde meg kun til kommersielle kontraktsforhold og fraktavtaler knyttet til godsbefraktning. Det avgrenses således mot passasjerbefraktning, da denne formen for befraktning kan sies å grense mot forbrukerforhold.

Opgaven vil fokusere på bortfrakters og transportørs mulighet til å fraskrive seg transportansvaret eller deler av det overfor befrakter og vareeier. Det avgrenses således mot fob-salg der kjøperen er befrakter eller vareeier, og har ordnet med transporten. I oppgaven tenkes det at det foreligger et cif-salg slik at det er selger som har ordnet transporten og selger er vareeier inntil lasten er losset og risikoen er gått over på mottaker eller kjøper.

Spørsmålene vedrørende ansvarsfraskrivelser i befraktningsforhold blir ikke løst på en ensartet måte internasjonalt, og det er dermed avgjørende hvilket lands rett som gjelder. I oppgaven avgrenses det til norsk rett. Dermed vil oppgaven ikke behandle spørsmålene knyttet til tolkning av engelske ordlyder i

⁵ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 238

⁶ Gram, Per. *Fraktavtaler*, 4. utgave 1977 s. 32

klausuler som nevnes fra standardkontraktene, da dette i seg selv er et meget vidtrekkende område og for omstendelig til å kunne behandles her.

Av hensyn til oppgavens omfang vil jeg forholde meg til et utvalg av de vanligste fraktavtalene brukt i godsbefraktningen, herunder stykkgodstransportavtalen Scanconbill, reisecertepartiene London Form tankcerteparti, Beepeevoy-, og Gencon-certepartiet, samt tidscertepartiene Produce- og Baltimere-certepartiet. Videre vil jeg forholde meg til et utvalg av de mest brukte ansvarsfraskrivende klausulene knyttet til bortfrakters ansvar for lasteskader. Det forutsettes således at det har skjedd et kontraktsbrudd i form av brudd på en oppfylleelsesplikt. Ved avtaler om leie av skip, bare boat-certeparti, er det kun skipet som er stilt til rådighet overfor befrakter. Befrakter stiller selv med alt av mannskap og utrustning. Bare boat-certepartiene åpner i liten grad for partsautonomi hva gjelder ansvarsfraskrivende klausuler, da bortfrakteren etter loven ikke har noe ansvar for godset som blir mottatt til transporten.⁷ Kontrakter knyttet til ovennevnte avtaler vil ikke være av interesse i fremstillingen, da fokuset i oppgaven er rettet mot ansvarsfraskrivelser og lasteskader.

Det avgrenses også mot certeparti for flere reiser som utføres umiddelbart etter hverandre, konsekutive reiser, da disse er underlagt spesialbestemmelser i sjøloven.

Opgaven avgrenser også mot sjøfraktbrev, som i stedet for konnossement tradisjonelt blir benyttet på kysten.

Opgaven vil kun omfatte transportansvaret for bortfrakter og transportør, og det avgrenses mot erstatningsklausuler.

1.3 Rettskilder

⁷ Klæstad, Helge. *Ansvarsfraskrivelse i befragtningsforhold*, 1924 s. 9

På sjørettens område og for spørsmålene som oppstår her, vil det som ellers i jussen være lov, forarbeider, og rettspraksis som spiller en avgjørende rolle i tvisteløsningen. Videre vil det på grunnlag av sjørettens internasjonale karakter, og spesielt for befraktningsavtaler, være svært relevant å trekke inn internasjonale konvensjoner, som avtalene må sees i forhold til. Med tanke på den langvarige praksisen som foreligger på sjørettens område, vil også handelspraksis være en givende rettskilde med tanke på utviklingen av prinsipper, kutyme og sedvane. Juridisk litteratur har alltid en argumentasjonsverdi, og vil i avhandlingen bli benyttet i stor grad. Hva gjelder selve partsautonomiens rekkevidde i fraktavtalene, vil standardavtalene og deres klausuler spille en fremtredende rolle.

Lov

Lov om sjøfarten av 24 juni 1994 nr. 39, heretter forkortet til sjøl., er den viktigste rettskilden og den primære loven knyttet til det marine feltet. For oppgaven vil sjøloven kapittel IV om fraktavtaler være det mest sentrale kapitlet. Transport av stykk gods er regulert i sjøl. kapittel 13, som inkorporerer Haag-Visbyreglene fra 1968 i norsk rett. Haag-Visbyreglene er et sett med regler om konnossementers innhold og ansvar pålagt under et konnossement, og vil bli redegjort for i oppgavens del IV. Certepartifart er regulert i sjøl. kapittel 14.

Videre er avtaleloven (heretter avtl.) § 36 av betydning, da kontraktsretten er et viktig utgangspunkt for oppgavens tema, og setter begrensninger i partenes avtalefrihet.

Også Kong Christian Den Femtis Norske Lov av 15. april 1687 art. NL 5-1-2 er av betydning.

Forarbeider og internasjonale konvensjoner

Både forarbeidene til den gamle sjøloven fra 1893, endringsprotokoller og lovendringsarbeidet til den nye sjøloven er sentrale kilder i oppgaven.

Det er viktig å merke seg at den gamle og nye loven skiller seg vesentlig fra hverandre hva gjelder stykkgodstransport. Den nye loven har delt stykkgodstransport og certepartifart i hvert sitt kapittel.

Særlig på området for stykkgodstransport, vil forarbeidene til internasjonale konvensjoner ha stor rettskildemessig vekt, da det er utarbeidet flere konvensjoner som søker å verne vareeier i stykkgodstransporten.

Rettspraksis

De fleste domsavgjørrelser av prinsipiell betydning på sjørettens område publiseres i domsamlingen Nordiske Domme i Sjørettsanliggender, og et snevert utvalg av disse vil bli behandlet i oppgavens del V og VI. Nordiske Domme i Sjørettsanliggender inneholder både Høyesterettsavgjørrelser og underrettsavgjørrelser, samt dommer fra både Norge, Danmark og Sverige. Som følge av at den gamle og den nye sjøloven av 1994 skiller seg vesentlig fra hverandre, vil eldre rettspraksis ikke ha like stor rettskildemessig vekt som rettspraksis av nyere dato. Særegent for sjøretten er at mange tvister blir tatt opp til voldgift, da dette er effektivt og kostnadsbesparende for partene. Partene kan avtale at tvister skal avgjøres ved voldgift, jf. sjøl. § 311, gjennom en voldgiftsklausul i transportkontrakten. Avgjørrelser fattet ved voldgift er ansett å ha like stor rettskildemessig vekt som avgjørrelser fattet av alminnelige domstoler, dersom de er publisert. Begrunnelsen for dette er at avgjørelsene blir truffet på grunnlag av en omfattende prosedyre der begge parters synspunkter blir grundig belyst av høyt faglig kompetente dommere. Hagstrøm legger vekt på at betydningen av voldgiftspraksis først og fremst beror på "avgjørelsens overbevisningskraft, ikke på dens eksistens"⁸, hvilket betyr at man konkret må gå inn å vurdere rettskraften av den mer enn bare å vise at den finnes.

⁸ Hagstrøm, Viggo. *Obligasjonsrett*, 1.utgave 2003 s. 56

Juridisk litteratur

Juridiske litteratur vil som ellers i jussen generelt, være et tungtveiende bidrag til avklaring av rettstilstanden. Argumenter og standpunkter fattet av juridiske forfattere spiller en sentral rolle for utfallet av avgjørelsen i en rettssak.⁹ Likevel vil vekten av juridisk litteratur på området være noe begrenset, da det er overveiende litteratur av eldre karakter som er skrevet før den nye sjøloven trådte i kraft. Mye av litteraturen er imidlertid like relevant i dag, og er i oppgaven brukt supplerende med andre rettskilder, men med enkelte endringer hva gjelder henvisninger til lovbestemmelser og klausuler.

Standardavtaler

Standardavtalene gir uttrykk for det som er og har vært handelspraksis for godsbefraktning. Det jeg skriver om i oppgaven blir forankret i standardkontraktene. På befraktningsrettens område finnes det en rekke standardkontrakter til bruk i fraktavtalene stykkgodstransport og certepartifart. Ettersom reglene i sjøloven kapittel 14 med noen unntak er deklarasjonelle, vil standardkontraktene her være av stor betydning, og med stor fleksibilitet tillagt partene. For reglene om stykkgodstransport, som behandles i sjøloven kapittel 13, vil derimot standardkontraktene med noe unntak være mindre preget av fleksibilitet mellom partene, da reglene i dette kapittel er preseptoriske. Likevel vil standardkontraktene være den primære rettskilde for både certepartifart og stykkgodstransport.

Kutyme og sedvane

Kutyme og sedvane er et viktige rettskildemessig bidrag i sjøretten, da det foreligger langvarig allment akseptert handelssedvane. Vilkårene for at det skal foreligge en sedvane er langvarig praksis, ensartet utøvelse og at praksis er

⁹ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 12-13

etterfulgt av partene i den tro at det er en regel.¹⁰ For at vilkåret etablert praksis skal foreligge, kreves det en viss praksis mellom partene. Det stilles likevel ikke krav til at andre følger samme praksis.¹¹

Kutyme brukes kun om sedvaner som på bestemte områder fraviker den deklarasjonsrettslige bakgrunnsretten. Kutyme brukes om "en bestemt praksis i kontraktsforhold som anses som et relevant (men ikke nødvendigvis utslagsgivende) argument for avgjørelsen av hvilke rettigheter og plikter partene har overfor hverandre i et avtaleforhold".¹² Kutyme blir også brukt om bransjeoppfatninger om at visse ord eller uttrykk skal anses å ha en bestemt betydning.¹³

1.4 Metodiske utfordringer

Alminnelige kontraktsrettslige prinsipper er hovedsakelig utledet fra kjøpsretten. For godsbefraktning i sjøretten er det tale om frakt på sjøen, som innebærer en større risiko hvilket påtrenger et behov for en annen regulering og et større behov for å fraskrive seg ansvar sammenlignet med slik kontraktsretten isolert sett er utformet. Det er derfor noe anstrengt å bruke alminnelige kontraktsrettslige prinsipper analogisk på ethvert tilfelle ved sensur av ansvarsfraskrivende klausuler knyttet til godsbefraktning til sjøs. Likevel er de alminnelige kontraktsrettslige prinsippene også utarbeidet i lys av kommersielle avtaleforhold, slik at de klart vil være tungtveiende rettskildemessige bidrag i forholdet mellom to likestilte parter. Forskjellen springer hovedsakelig ut hva gjelder risikobildet som foreligger ved godsbefraktning til sjøs.

¹⁰ Hov, Jo. *Avtalebrudd og partsskifte- Kontraktsrett II*, 3.utgave 2007 s. 39

¹¹ Hagstrøm, Viggo. *Obligasjonsrett*, 1.utgave 2003 s. 58-59

¹² Hov, Jo. *Avtaleslutning og ugyldighet- Kontraktsrett I*, 3.utgave 2002 s. 46

¹³ *ibid.* s. 47 jf. Rt. 1923 s. 305.

Noe av bakgrunnsretten er spesialtilpasset sjøretten og godsbefraktning hvilket medfører at bakgrunnsretten får særlig stor virkning med tanke på hvor langt partsautonomien strekker seg.

Hva gjelder tilgang til rettspraksis på området, er særlig voldgiftsdommer vanskelig å finne. Noen er publisert i domsamlingen Nordiske Domme i Sjørettsanliggender, og det er derfor de publiserte voldgiftsavgjørelsene jeg har tatt utgangspunkt i.

1.5 Den videre fremstilling

I hoveddelen vil jeg først gjøre rede for fraktavtalene, før jeg tar for meg betydningen og virkningen av ansvarsfraskrivelser i kommersielle kontraktsforhold. Heretter vil partsautonomiens historiske utvikling presenteres, før selve hovedtemaet for oppgaven behandles under del V. I del VI vil jeg ta for meg partsautonomiens virkning overfor tredjepart, og hvilke konsekvenser det vil ha for en tredjepart hva som er avtalt mellom de opprinnelige kontraktsparter.

II NÆRMERE OM FRAKTAVTALENE

Under dette punktet gjøres det rede for de ulike fraktavtalene og hvordan disse reguleres i sjøloven for å danne en ramme rundt oppgavens tema.

Sjølovens del IV inndeler fraktavtalene om godsbefraktning i stykkgodstransport, reisebefraktning og tidsbefraktning.

Pliktene og rettighetene mellom bortfrakter og transportør som har rådigheten over et skip og befrakter og vareeier som har behov for å få utført en transport,

reguleres i fraktavtalen.¹⁴ Med fraktavtale forstås en "avtale om å utføre transport med skip eller å stille et skips transportkapasitet til disposisjon".¹⁵

Med stykkgodstransport menes transport av containere, pakker, paller eller andre enheter. Motsetningen til stykkgodstransport er certepartifart i form av bulktransport, der lasten blir lagt løst i lasterommene, for eksempel olje i tanker, grus, malm eller korn.¹⁶

Det karakteristiske for selve kontraktsforholdet er ikke lastens art, men dokumentbruken i avtaleforholdet. Gjelder transportavtalen hele skipet eller en del av det, benyttes certeparti. Gjelder avtalen enkelte enheter, regnes avtalen som en stykkgoodsavtale, selv om enheten fyller opp hele skipet.¹⁷ Av NOU 2012: 10 avsnitt 5.2 fremgår det at "Stykkgoodsavtalen er godssentrert, mens andre fraktavtaler er skipssentrert".

Tidligere var stykkgodstransport en underkategori av reisebefraktning, i det sjøl. av 1893 i § 118 regulerte ansvaret for lasteskader og forsinkelse under både stykkgodstransport og reisecerteparti. I senere tid har imidlertid stykkgodstransport fått et eget kapittel 13 i sjøloven. Bakgrunnen for at det i senere tid har oppstått et tydelig skille mellom stykkgoodsbefraktning og certepartifart er bakenforliggende internasjonale konvensjoner. Dette vil jeg komme tilbake til under del IV i oppgaven.

Det foreligger en terminologisk forskjell mellom partene i en stykkgodstransportavtale og i et certeparti. I certeparti er begrepene bortfrakter og befrakter beholdt fra gammelt av.¹⁸ Bortfrakter er i sjøl. § 321 definert som

¹⁴ Hille Andresen, Rolf. *Sjørett-kompendium til bruk for studentene ved N.H.H.*, 1954 s. 21

¹⁵ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 232

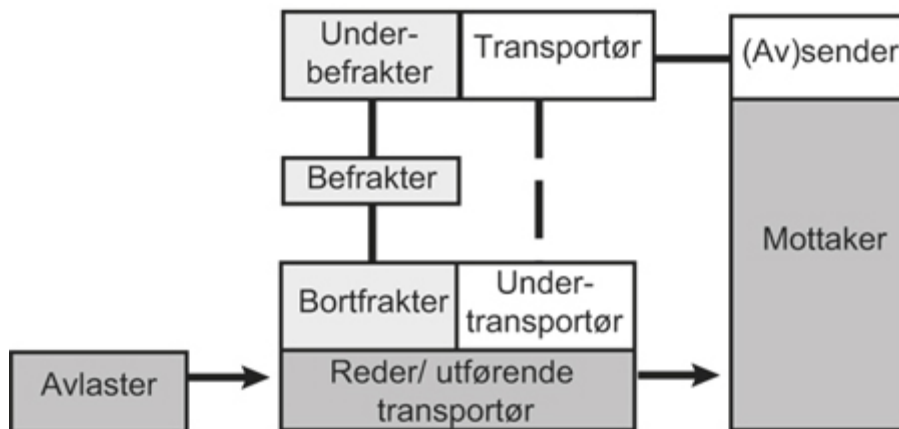
¹⁶ NOU 2012: 10 s. 24

¹⁷ *ibid.*

¹⁸ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 233

den som ved avtale bortfrakter et skip til en annen, befrakteren. Befrakter er den som utfører selve transporten. I stykkgodstransport brukes begrepet transportør om den som inngår avtale med en sender om transport. Undertransportør blir brukt om den som utfører selve transporten. Videre er sender den som inngår avtale med en transportør. Avlaster er den som leverer godset til transport., jf. sjøl. § 251. I praksis brukes verken begrepene bortfrakter eller transportør ofte, da det oftest viser til reder eller rederi. Dette er juridisk uheldig, da det ikke alltid er tilfelle at reder er bortfrakter eller utførende transportør.¹⁹

Partene i en transportavtale er definert i sjøloven § 251 om stykkgodstransport og § 321 om certepartifart, og kan illustreres ved følgende figur:



(Figur hentet fra NOU 2012: 10 s. 27)

Mørkegrå: Gangen i transporten

Lysegrå: For certepartifart

Hvit: For stykkgodstransport

2.1 Stykkgodstransport

En stykkgodstransportavtale er en fraktavtale der vareeier inngår avtale med transportør om "transport av stykkgoods til sjøs", jf. sjøl. § 251.

¹⁹ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 233

Stykkogdstransportavtalen er godssentrert²⁰ da fokuset retter seg mot en bestemt vare eller et bestemt parti varer som skal transporteres.²¹

Stykkogds transporteres normalt av skip i linjefart. At et skip går i linjefart betyr at eieren kunngjør at skipet vil utføre rutinemessige seilinger mellom gitte havner og da offentliggjør²² at de tilbyr allmenheten transporttjenester mot et fraktvederlag som først er opptjent når lasten er transportert frem til bestemmelsesstedet.²³

Ettersom transportøren for hver reise ønsker å fylle opp skipet, skjer det mange avtaler i linjefarten. Det inngås derfor et høyt antall fraktavtaler med en rekke antall medkontrahenter knyttet til samme reise.²⁴ For at linjefarten skal flyte og være så effektiv som mulig, med så like vilkår som mulig for hver av vareeierne, er avtalene i utgangspunktet ikke fremforhandlet individuelt²⁵, men med bruk av standardkontrakter og standardformularer.

I stykkogdsbefraktning benyttes linjekonnossement, jf. avgrensningen mot sjøfraktbrev.²⁶

Konnossement er definert i sjøl. § 292, som et dokument som inneholder (i) en erkjennelse av å ha mottatt nærmere beskrevet gods for transport, (ii) et løfte om å transportere godset til et navngitt sted, og (iii) et løfte om å utlevere godset på bestemmelsesstedet blant annet mot tilbakelevering av dokumentet.²⁷

²⁰ NOU 2012: 10, side 24

²¹ Haxthow, Victor. *Sjølovene*, 27. utgave 2007 s. 178

²² NOU 2012: 10 s. 128

²³ Jantzen, Johs. *Godsbefordring til sjøs*, 2. utgave 1952 s. 235

²⁴ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 230

²⁵ *ibid.*

²⁶ *ibid.* s. 234 og s. 240

²⁷ *ibid.* s. 234

Et linjekonnossement undertegnes av transportøren eller noen på vegne av denne, og overgis til den som har levert godset til skipet. I forkant av utstedelsen av linjekonnossementet foreligger det for det første som oftest et kontraktsforhold basert på kjøpslovens regler mellom kjøper og selger. Ved cif-salg avhenger selgeren sikkerhet av hvor strenge regler transportøren er underlagt.²⁸ Videre foreligger et kontraktsforhold mellom utførende transportør og vareeier, da vareeier henvender seg til transportør med forespørsel om hans gods kan bli transportert og på hvilke vilkår det eventuelt kan skje. Dersom avtale kommer i stand, opprettes ofte en booking-note som underskrives av begge parter. Den inneholder de individuelle data som last, lastemengde, lastested, lossested, tid for skipning og standardvilkår.²⁹ Konnossementet kan derfor sees på som en bekreftelse på en tidligere inngått avtale, jf. § 292 om at konnossementet er "bevis" for en avtale om sjøtransport.³⁰

2.2 Reisebefraktning

Av sjøl. § 321 er reisebefraktning definert som "befraktning der frakten skal beregnes pr reise". Det sentrale kontraktsdokumentet for reisebefraktning er reisecerteparti.³¹ Reisecerteparti er en kontrakt undertegnet av reisebortfrakter og reisebefrakter, der reisebortfrakteren forplikter seg til å utføre et bestemt transportoppdrag for reisebefrakteren med et navngitt skip, mot et vederlag som står i forhold til transporten, risiko og forsikringsmuligheter.³² Bortfrakter skal sørge for at skipet er sjødyktig, jf. sjøl. § 327. Et reisecerteparti gjelder enten befraktning av hele skipets kapasitet eller av deler av det. Det er i det følgende avgrenset mot delbefraktning.

²⁸ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 249

²⁹ *ibid.* s. 235

³⁰ *ibid.*

³¹ *ibid.* s. 240

³² *ibid.* s. 236

De fleste certepartier er omfangsrike og inneholder en rekke bestemmelser som utgjør fraktavtalen og som oftest trer inn i stedet for lovens deklarasjonsregler.³³

2.3 Tidsbefraktning

Tidsbefraktning reguleres i sjøl. kapittel 14 del IV.

Ved tidsbefraktning fraktes skipet for en gitt tid, og ikke for en eller flere bestemte reiser.³⁴

Det sentrale kontraktsdokumentet for tidsbefraktning er tidscerteparti. Kontraktsformen tidsbefraktning atskiller seg fra reisebefraktning ved at tidsbefrakteren har den kommersielle ledelse av skipet i den tid certepartiet løper. Befrakteren bestemmer innen vide rammer hvor skipet skal seile, hva slags last det skal ta osv., mens bortfrakters oppgave er å holde skipet bemannet, utrustet og i stand til å utføre de ordrer befrakteren fremmer.³⁵

Hovedforskjellen mellom reise- og tidsbefraktning er vederlagsmåten. Ved reisebefraktning betales et vederlag for selve reisen, mens det for tidsbefraktning betales et vederlag for tiden skipet blir benyttet til transport. Ved reisebefraktning har bortfrakter forsinkelsesrisikoen, mens ved tidsbefraktning har befrakter forsinkelsesrisikoen.³⁶ Det foreligger også en viss ulik avtaleregulering av de to typene certepartifart i sjøloven.

³³ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 242, Hov, Jo. *Avtaleslutning og ugyldighet- Kontraktsrett I*, 3. utgave 2002 s. 57

³⁴ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 237

³⁵ *ibid.*

³⁶ *ibid.* s. 237 og s. 240

2.4 Rettsgrunnlaget: Standardkontrakter

Sjøloven oppstiller ingen formkrav til en fraktavtale. For fraktavtaler benytter partene som oftest standardiserte formularer i blankettform og i engelsk tekst.³⁷

På sjørettens område blir et stort antall avtaler inngått ved standardkontrakter. Bruken av standardkontrakter er både praktisk og tidsbesparende. Særlig standardavtaler som er fremforhandlet mellom partene, "agreed documents" antas å gi uttrykk for deklarasjonsrett på sitt område.³⁸ Når deklarasjonsregler anses for å være kommet til uttrykk i standardkontrakter, blir reglene betegnet som "klausulrett".³⁹

III GRENSENE FOR ANSVARFRASKRIVELSERS GYLDIGHET

3.1 Ansvarsfraskrivelser i generell kontraktsrett i kommersielle kontraktsforhold

Det vil i det følgende redegjøres for betydningen og rekkevidden av ansvarsfraskrivelser i generell kontraktsrett i kommersielle forhold.

Ved en kontraktinngåelse vil hver av partene som regel være bundet av visse misligholdssanksjoner dersom det skulle oppstå et kontraktsbrudd.⁴⁰ Imidlertid er det i norsk rett et utgangspunkt at det allerede før et mislighold har inntrådt, kan avtales misligholdsvirkninger som ikke følger av den deklarasjonsretten. Dette utgangspunktet har sin bakgrunn i avtalefrihetens sterke posisjon i norsk rett. Det kan også avtales at de ordinære misligholdsbeføyelser enten ikke skal

³⁷ Hille Andresen, Rolf. *Sjørett-kompendium til bruk for studentene ved N.H.H.*, 1954 s. 24

³⁸ Hov, Jo. *Avtalebrudd og partsskifte- Kontraktsrett II*, 4.utgave 2011 s. 42

³⁹ *ibid.*

⁴⁰ Hagstrøm, Viggo *Obligasjonsrett*, 1.utgave 2003 s. 623

inntre, eller at de skal inntre på andre vilkår enn de som følger av den deklarasjoniske retten.⁴¹

Med ansvarsfraskrivelse menes at den potensielle skadevolder fraskriver seg ansvar.⁴² Den ene parten vil stå overfor en ansvarsbegrensning fra motpartens side, dersom den ene parten på bakgrunn av avtalevilkårene oppnår dårligere vilkår enn han normalt skulle hatt i samsvar med bakgrunnsretten. I sjøretten er dette fremtredende for enkelte fraktavtaler, da det ofte søkes å oppnå risikoutjevning og risikospredning mellom partene.⁴³ Ansvarsfraskrivelsene fremkommer enten ved konkret fraskrivning, ved utfyllende reglement eller ved standardvilkår.⁴⁴

Både i norsk, nordisk og engelsk rett har reglene om ansvarsfraskrivelse gjennomgått en utvikling de siste tiårene. Avtalefriheten har gradvis blitt innskrenket gjennom lovgivning i form av preseptoriske rettsregler. Dette gjelder særlig i forbrukerforhold. Som nevnt under oppgavens punkt 1.2 avgrenses det mot forbrukerforhold. For visse fraktavtaler, særlig stykkgodsbefraktning kan det trekkes paralleller til forbrukerforhold, og disse fraktavtalene er hovedsakelig preseptorisk regulert. Dette vil bli redegjort for i oppgavens del IV og V.

Videre har den historiske utviklingen i EU-retten og i norsk, nordisk og engelsk rett, samt innføringen av avtalelovens § 36 ført til at kontrollen med urimelige avtalevilkår har blitt skjerpet.⁴⁵ Det har oppstått en tradisjon for å føre en viss sensur av kontraktklausuler og ansvarsfraskrivelse. Kjerneområdet for sensur av ansvarsfraskrivelse knytter seg til tilfeller der den ene part risikerer å bli

⁴¹ Hagstrøm, Viggo *Obligasjonsrett*, 1.utgave 2003 s. 623

⁴² Nygaard, Nils. *Skade og Ansvar*, 6.utgave, 2007 s. 309-312

⁴³ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7.utgave 2010 s. 1

⁴⁴ Nygaard, Nils. *Skade og Ansvar*, 6.utgave, 2007 s. 309-312

⁴⁵ Hagstrøm, Viggo. "Om grensene for ansvarsfraskrivelse, særlig i næringsforhold", Tfr 1996 s. 421-518, s. 422

stående rettsløs dersom ansvarsfraskrivelsen skulle gis virkning etter sitt innhold.⁴⁶

Dersom det er adgang for at en part kan kunne fraskrive seg alt ansvar for et grunnleggende mislighold, vil kontraktsforholdet være uten gjensidighet og balanse. Konsekvens kan bli at man ender opp i en situasjon der den ene part fraskriver seg alt ansvar og mot krav på fullt vederlag.⁴⁷ Likevel foreligget et behov for å fraskrive seg ansvar der for eksempel risikoen for bortfrakter eller transportør er særlig tyngende, og det er derfor viktig å se på grensene for sensur av ansvarsfraskrivelser. Et viktig moment i denne vurderingen er at fraktvederlaget som befrakter eller vareeier betaler samsvarer med den risikoen som påhviler dem, slik at ikke bortfrakter eller transportør kan fraskrive seg ansvar til et like stort vederlag som om han ikke hadde fraskrevet seg ansvaret.

I norsk rett er det oppstilt tre kumulative vilkår for at en ansvarsfraskrivelse skal få rettslige konsekvenser mellom partene. For det første må klausulen være inkorporert som en gyldig del av avtalen, herunder ligger et krav til positiv vedtagelse fra partene. Vedtagelse av ansvarsfraskrivelser er underlagt vanlige kontraktsrettslige regler for vedtagelse og aksept av avtalevilkår.⁴⁸ Et sentralt punkt med tanke på ansvarsfraskrivelse, er den kunnskapen den potensielle skadelidte må ha om fraskrivelsen for at det skal kunne sies at han har vedtatt den.⁴⁹ Her siktes det hovedsakelig til situasjoner der partene har ulikt styrkeforhold.

⁴⁶ Solvang, Trond. "Sensur av ansvarsfraskrivelser – Har prinsippet i Wingulldommen (ND 1979 s.231) satt spor etter seg?" Lov og rett 2009, nr.1 s. 27-42, s. 27

⁴⁷ *ibid.* s. 29

⁴⁸ Hov, Jo. *Avtaleslutning og ugyldighet- Kontraktsrett I*, 3.utgave 2002 s. 276

⁴⁹ Nygaard, Nils. *Skade og Ansvar*, 6.utgave 2007 s. 309-312

For det andre må klausulens ordlyd klart gi uttrykk for å dekke det ansvaret som har oppstått og som søkes fraskrevet.⁵⁰ Dette beror på en tolkning av klausulens ordlyd.

For det tredje må ansvarsfraskrivelsen ikke være lovstridig eller urimelig etter sitt innhold, slik at den må settes til side.⁵¹

Ansvarsfraskrivelsen kan for det første være lovstridig ved at den bryter med særregler på området, herunder preseptorisk bakgrunnsrett.⁵² At bakgrunnsretten har betydning for tolkningen av kontraktsvilkår, har lang tradisjon i norsk rett.⁵³ Rt. 2001 s. 676 illustrerer dette. Dommen gjaldt ansvarsfraskrivelse fra reder for skade på laksesmolt under transport, og spørsmålet var om ansvarsfraskrivelsen var i strid med preseptoriske regler i sjøloven § 254, 4. ledd som kun åpner for en "innskrenkning i transportørens plikter eller utvidelse av dennes rettigheter" dersom godset er av en særegen karakter, og dermed måtte anses ugyldig. Hva gjelder betydningen av bakgrunnsretten for de ulike fraktavtalene, vil dette bli behandlet under punkt IV i oppgaven.

Foruten at ansvarsfraskrivelsen ikke skal være lovstridig, skal den heller ikke være i strid med urimelighetskriteriet i avtaleloven § 36 og Kong Christian Den Femtis Lov av 15. April 1687 (heretter forkortet NL) 5-1-2.⁵⁴ Det historisk utgangspunktet for urimelighetskriteriet bygger på NL 5-1-2, om at en avtale ikke er bindende dersom den "er imod Loven eller Ærbarhed".

⁵⁰ Hov, Jo. *Avtaleslutning og ugyldighet- Kontraktsrett I*, 3.utgave 2002 s. 276

⁵¹ *ibid.*

⁵² *ibid.*

⁵³ Hagstrøm, Viggo. "Om grensene for ansvarsfraskrivelse, særlig i næringsforhold", TfR 1996 s. 421-518, s. 460

⁵⁴ Woxholth, Geir. *Avtalerett*, 7.utgave 2009 s. 340, Hagstrøm, Viggo *Obligasjonsrett*, 2.utgave 2011 s. 650 og 651

Utgangspunktet i NL om "Ærbarhed" overlapper i dag generalklausulen i avtaleloven § 36 der det i første punktum fremgår at en avtale "kan helt eller delvis settes til side eller endres for så vidt det ville virke urimelig (...) å gjøre den gjeldende". Dermed fanger avtl. § 36 opp de tilfeller der ansvarsfraskrivelsesklausulen virker urimelig. En sensur av en ansvarsfraskrivelse i medhold av avtl. § 36 vil først og fremst knytte seg til forbrukeravtaler. Likevel er bestemmelsen også anvendelig i kommersielle forhold, men det skal da langt mer til før domstolene bruker § 36 som grunnlaget for sensur.⁵⁵

I teorien er det omdiskutert hvor grensene for sensuren av ansvarsfraskrivelser settes, og da med utgangspunkt i ansvarsfraskrivelser for uaktsomhet.

Ansvarsfraskrivelse for simpel uaktsomt, grovt uaktsomt og forsettlig mislighold

Et særskilt problematisk område for ansvarsfraskrivelser, er de tilfeller hvor det er inntatt ansvarsfraskrivelse for simpel uaktsomt, grovt uaktsomt eller forsettlig mislighold, da dette kan føre til en uheldig ubalanse i kontraktsforholdet.

Rt. 1948 s. 370 har blitt oppfattet som utgangspunktet for læren om den frie ansvarsfraskrivelsen og omhandlet fraskrivelse av simpel uaktsomhet som ble akseptert av Høyesterett.⁵⁶

Høyesterett har i Rt. 1989 s. 1318 på side 1322 gitt uttrykk for en veiledning med tanke på grensene mellom simpel og grov uaktsomhet på følgende måte: "For at en oppførsel skal kunne karakteriseres som grovt uaktsomt, må den etter mitt syn representere et markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte. Det må dreie seg om en opptreden som er sterkt klanderverdig, hvor vedkommende altså er vesentlig mer å klandre enn hvor det er tale om alminnelig uaktsomhet".

⁵⁵ Woxholth, Geir. *Avtalerett*, 7. utgave 2009 s. 54

⁵⁶ Hagstrøm, Viggo. "Om grensene for ansvarsfraskrivelse, særlig i næringsforhold", TfR 1996 s. 421-518, s. 465

I norsk rett forelå det tidlig et standpunkt om at ikke ethvert ansvar kunne fraskrives.⁵⁷ Det var bred enighet om at ansvar for egen forsettlig eller grov uaktsomhet ikke kunne fraskrives.⁵⁸ Likevel har det i eldre rettspraksis fremkommet synspunkter for at man kunne fraskrive seg forsettlig eller grov uaktsomhet for underordnede. Dette overskred i følge Rt. 1911 s. 1037 ikke "lov og Ærbarhed". Det ble i dommen vist til at "om spørsmålet sees fra alminnelige rettsgrunnsetningers synspunkt og ut i fra hva som gjelder om avtalefrihet i det hele, er heller ikke dette til hinder."⁵⁹ Imidlertid var domstolene meget skeptiske til å la partsautonomi og ansvarsfraskrivelse frata den skadelidte part et minstemål av beskyttelse.⁶⁰

Til tross for at det ut fra rettspolitiske hensyn vil være rimeligere å godta ansvarsfraskrivelse mellom næringsdrivende, sammenlignet med hva det er i et kontraktsforhold mellom to parter med ulikt styrkeforhold, viser langvarig og omfattende rettspraksis i senere tid at Høyesterett selv i typiske kommersielle kontraktsforhold har behandlet ansvarsfraskrivelse knyttet til skyld restriktivt med unntak av ett enkeltstående tilfelle. I Rt. 1994 s. 626 (ND 1994 s. 136 NH *Wasa*-saken)⁶¹ godkjente Høyesterett en ansvarsfraskrivelse av grov uaktsomhet fra underordnede, men la her avgjørende vekt på en rekke momenter som hovedsakelig knyttet seg til rettsområdet for spesiell kontraktsrett. For det første at ansvarsreguleringen er nedfelt i en standardkontrakt fremkommet

⁵⁷ Arnholm, Carl Jacob. *Privatrett III, Almindelig obligasjonsrett*, 1.utgave 1966 s. 302, Augdahl, Per. *Den norske obligasjonsretts almindelige del*, 5.utgave 1978, s. 293

⁵⁸ *ibid.*

⁵⁹ Klæstad, Helge. *Ansvarsfraskrivelse i befraktningsforhold*, 1924 s. 53

⁶⁰ Arnholm, Carl Jacob. *Privatrett III, Almindelig obligasjonsrett*, 1.utgave 1966 s. 302, Augdahl, Per. *Den norske obligasjonsretts almindelige del*, 5.utgave 1978, s. 293, Hov, Jo. *Avtalerett*, 3.utgave 1993 s. 159, Krüger, Kai. *Norsk kontraktsrett* 1989, s. 784

⁶¹ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7.utgave 2010 s. 151

gjennom forhandlinger mellom partene, og at kanaliseringen i kontrakten er skjedd under hensyn til forsikringsmuligheter og hvem som er nærmest til å tegne forsikring. At ansvarsfraskrivelsen fremgår av et "agreed document" og at den i prinsippet måtte antas å inneholde en rasjonell kanalisering, synes imidlertid ikke å ha vært avgjørende i seg selv. Høyesterett fremholder for det annet kontraktstypen, og at denne særkjennes av et stort antall oppfyllelshandlinger av mer rutinemessig karakter. Dommen innebærer et unntak, og viser ikke til at det generelt er adgang til å fraskrive ansvar for grov uaktsomhet fra ansatte i alle fremforhandlede standardkontrakter.⁶² De to ovennevnte domsavgjørelsene knytter seg til sjøretten, men er her brukt for å vise praksis fra kommersielle avtaleforhold.

Foruten Rt. 1994 s. 626 foreligger ikke noen dom der retten har vært tilbøyelig til å godkjenne en ansvarsfraskrivelse for grov uaktsom handling. Dette gjelder uavhengig av om skylden ikke er utvist av ledelsen, og begrensningen omfatter således også underordnede.⁶³

Ansvar for grov uaktsomhet kan rettspolitisk sammenlignes med det ulovfestede objektive ansvaret.⁶⁴ Normen for den simple uaktsomhet fastlegges gjennom skrevne atferdsnormer og sedvaner, slik at domstolenes valgfrihet er begrenset. Grov uaktsomhet er derimot i større grad overlatt til domstolenes skjønn, og gir domstolene adgang til etter en helhetsvurdering å se hvor stort det klanderverdige avviket er fra en tenkt atferdsnorm på det konkrete området. Der det statueres grov uaktsomhet, er det et svært tydelig signal for hvor ansvaret skal plasseres.⁶⁵ Hagstrøm hevder at "En fraskrivelse av ansvar for grov uaktsomhet griper inn i rettsordenens ansvarsfordeling på en så radikal måte at

⁶² Hagstrøm, Viggo. *"Om grensene for ansvarsfraskrivelse, særlig i næringsforhold"*, TfR 1996 s. 421-518 s. 423

⁶³ *ibid.* s. 421, Krüger, Kai. *Norsk kontraktsrett* 1989, s. 784

⁶⁴ Hagstrøm, Viggo. *"Om grensene for ansvarsfraskrivelse, særlig i næringsforhold"*, TfR 1996 s. 421-518, s. 473

⁶⁵ *ibid.*

den normalt ikke kan aksepteres”⁶⁶, hvilket samsvarer godt med rettspolitiske hensyn og hensynene bak hvorfor en fraskrivelse av ansvar for grov uaktsomhet ikke bør anerkjennes, da det motsatte vil føre til mindre grad av varsomhet, og svekket respekt for verdiene kontrakten omhandler.

På samme måte som det er variasjoner i adgangen til ansvarsfraskrivelse innenfor området av det objektive ansvar, vil spørsmålet om fraskrivelse av ansvar for grov uaktsomhet stille seg forskjellig etter kontraktstypen og partskonstellasjonen. Utgangspunktet er at det oppstilles en høy terskel for at fraskrivelse av ansvar for grov uaktsomhet skal gjøres gjeldende, jf. rettspraksis.⁶⁷

Synspunktet er at grensen for adgangen til å innta ansvarsfraskrivelse ikke kan oppstilles etter den eldre lære om ansvar for eget forsett eller grov uaktsomhet, men etter en vurdering av kontraktsforholdets egenart og arten av kontraktsbruddet på vedkommende rettsområdet. En helhetsvurdering vil da utgjøre hvorvidt ansvarsfraskrivelsen anses virksom eller ikke.⁶⁸ Uansett må et kunne konkluderes med at fraskrivelse av forsettlig og grov uaktsomhet for egenfeil er utelukkende, og at det oppstilles en særlig høy terskel for slik fraskrivelse av underordnede mislighold.

3.2 Kontraktsbruddets art i fraktavtaler

Det vil i dette punkt belyses hvilken betydning kontraktsbruddets art i fraktforhold har for adgangen til å fraskrive seg ansvar.

⁶⁶ Hagstrøm, Viggo. *”Om grensene for ansvarsfraskrivelse, særlig i næringsforhold”*, TfR 1996 s. 421-518, s. 473

⁶⁷ *ibid.*

⁶⁸ *ibid.* s. 462 og 463

Fra angloamerikansk rett belyser doktrinen om transportørers deviasjonsansvar et tydelig standpunkt for rekkevidden av transportørens handlerom.

Deviasjonsansvaret som er en del av transportansvaret knytter seg i særlig stor grad til risikobildet som er spesielt for transport på sjøen. Dersom transportøren uberettiget og forsettlig velger å fravike den avtalte seilingsrute, kan risikoen under transporten endres så drastisk at man havner utenfor grunnleggende forutsetninger for kontraktsoppfyllelse.⁶⁹ Det kan dermed argumenteres for at det endrede situasjonsbildet løftes ut av kontraktens bestemmelser om ansvarsfraskrivelse. Med opphav i den angloamerikanske deviasjonslæren utviklet det seg i engelsk rett en generell sensurdoktrine, ved "fundamental breach of contract".⁷⁰ Et "fundamental breach" kan foreligge dersom det har oppstått brudd på et kontraktsvilkår som ikke er grunnleggende for selve oppfyllelsen av kontrakten, men som likevel får store konsekvenser for en av partene.⁷¹ Det kan også forekomme "fundamental breach" der kontraktsbruddet skjer på et kontraktsvilkår som er vesentlig grunnleggende for kontrakten, "breach of condition".⁷² Dersom et brudd på et slikt grunnleggende kontraktsvilkår vil medføre at partenes forpliktelse til å oppfylle kontrakten ville bli en annen enn avtalt, er det tale om "fundamental breach of contract". Dermed vil grunnlaget for den opprinnelige kontrakt falle bort.

I nyere rettspraksis er denne sensurdoktrinen blitt overflødig som standard, men de underliggende hensyn bak den spiller fremdeles en sentral rolle.⁷³

⁶⁹ Solvang, Trond. "Sensur av ansvarsfraskrivelser – Har prinsippet i Wingulldommen (ND 1979 s.231) satt spor etter seg?" Lov og rett 2009, nr.1 s. 27-42, s. 28

⁷⁰ *ibid.*

⁷¹ Thuesen, Elisabeth. "Ansvarsfraskrivelse i Engelsk kontraktsret sammenlignet med skandinavisk ret", Tfr 1982 s. 291-328, s. 302

⁷² Beale, Hugh et al., *Cases, Materials and Text on Contract Law*, 2.utgave, 2010 s. 931

⁷³ Solvang, Trond. "Sensur av ansvarsfraskrivelser – Har prinsippet i Wingulldommen (ND 1979 s.231) satt spor etter seg?" Lov og rett 2009, nr.1 s. 27-42, s. 28

Det er også i norsk rett anerkjent at domstolene ikke vil tillegge en fraskrivelse av ansvar rettsvirkning etter sitt innhold dersom det har skjedd et vesentlig kontraktsbrudd og misligholdsbeføyelser ikke kan gjøres gjeldende dersom fraskrivelsen fullt ut skal opprettholdes. Dette har visse likhetstrekk med den engelske læren om "fundamental breach". Domstolene i Norge vil imidlertid ikke la spørsmålet om virkningen av slike fundamentale kontraktsbrudd direkte være avgjørende.⁷⁴ Det er allment kjent at et kontraktsbrudd av fundamental art vil være så skadelig for kontraktsforholdet og misligholderens opprinnelige kontraktsforpliktelser, at en fraskrivelse av ansvar i denne sammenheng vil være ugyldig. Dette innebærer også at et kontraktsbrudd som er vesentlig, og som er begått med forsett eller grov uaktsomhet, ikke vil kunne anerkjennes, jf. oppgavens punkt 3.1.

Oppsummert vil kontraktsbruddets art i fraktavtaler ha stor betydning for adgangen bortfrakter eller transportør har til å fraskrive seg ansvar. Dersom en ansvarsfraskrivelse vil føre til at formålet med kontrakten eller en viktig forutsetning for avtalen ikke oppnås, vil domstolen ikke opprettholde klausulen, da de streber etter å fremme rett og oppnå rimelighet.⁷⁵

3.3 Ansvarsfraskrivelser i spesiell kontraktsrett- for fraktavtaler

Flere grunner taler for å skille sjøretten ut som en egen rettsdisiplin underlagt spesiell kontraktsrett. For det første er selve området rettsreglene regulerer, sjøfarten, særpreget. Den har sin egen historie og sine egne tradisjoner, noe som forklarer en rikdom på sedvanerett og kutyme. For det andre foregår virksomheten på et internasjonalt plan. Videre er det ved selve virksomheten en rekke eiendommelige særtrekk som adskiller den fra all annen økonomisk virksomhet. Med dette menes for eksempel sjørettens spesielle risikomomenter.

⁷⁴ Hagstrøm, Viggo. *"Om grensene for ansvarsfraskrivelse, særlig i næringsforhold"*, TfR 1996 s. 421-518, s. 452

⁷⁵ Nygaard, Nils. *Skade og Ansvar*, 6.utgave 2007 s. 309-312

Til dette kommer at det i forbindelse med transport til sjøs har utviklet seg en del egenartede rettslige fenomener og rettsforhold som vi ikke kjenner fra andre deler av den objektive retten.⁷⁶

Som følge av disse særegenhetene for sjøretten, vil bakgrunnsretten på området være av særlig betydning og i enkelte tilfeller avgjørende for rekkevidden av partsautonomien med tanke på hvilke ansvarsfraskrivende klausuler bortfrakter eller transportør gyldig kan innta i fraktavtalene.

3.3.1 Tolkningsprinsipper og tolkningstradisjoner for fraktavtaler

I det følgende vil det belyses hvilken betydning tolkningsprinsipper og tolkningstradisjoner for fraktavtaler har for bortfrakter- eller transportørs adgang til å fraskrive seg transportansvar.

Som bakgrunn for tolkning av kontrakter på sjørettens område, gjelder de alminnelige prinsipper om tolkning av standardavtaler, jf. oppgavens punkt 2.4. Ved tvister som oppstår på sjørettens område, knyttet til befrakningsavtaler, vil det være avtalen og dens fraktklausuler som utgjør tolkningsgrunnlaget.⁷⁷

De alminnelige prinsipper for kontraktstolkning og tolkning av standardklausuler i norsk rett innebærer i grove trekk at ordlyden tolkes objektivt, og i samsvar med vanlig språklig forståelse.⁷⁸ Betydningen av vanlig språklig forståelse må imidlertid nyanseres til å omfatte hvordan en fornuftig

⁷⁶ Hille Andresen, Rolf. *Sjørett-kompendium til bruk for studentene ved N.H.H.*, 1954 s. 2

⁷⁷ Gram, Per. *Fraktavtaler* 4.utgave 1977 s. 17, Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7.utgave 2010 s. 10, Hov, Jo. *Avtaleslutning og ugyldighet-Kontraktsrett I*, 3.utgave 2002 s. 174, Woxholth, Geir. *Avtalerett*, 7.utgave 2009 s. 438

⁷⁸ Woxholth, Geir. *Avtalerett*, 7.utgave 2009 s. 438

kompetent person innenfor vedkommende fagfelt tolker ordlyden. Dersom det kan påvises at partene har lagt et annet og felles innhold i ordene i den fremforhandlede kontrakten, vil dette på bakgrunn av avtalefriheten bli det utslagsgivende etter en subjektiv tolkning.⁷⁹ Dersom man etter å ha anvendt de alminnelige tolkningsregler fremdeles er i tvil, er det praksis for å tolke en klausul slik at den i minst mulig grad fraviker lovens deklarasjonsregler.⁸⁰

Videre er det lang tradisjon i rettspraksis for at domstolene foretar en innskrenkende tolkning av fraskrivelsesklausuler i standardkontrakter som ellers ville ha medført at et betydelig kontraktsbrudd ikke får virkninger. Dette gjelder også innenfor utpregede kommersielle avtaleforhold der ansvars- og risikofraskrivelse er vanlige og kan være kombinert med forskjellige forsikringsordninger. Rt. 1911 s. 1037 er et eksempel fra eldre rettspraksis der en ansvarsfraskrivende klausul ble tolket innskrenkende til ugunst for bortfrakter. Dommen omhandlet last av sild som ble skadet under transport. Årsaken var at skipsrommet ikke var blitt rengjort før innlastingen. I certepartiet var det inntatt en alminnelig "fuld negligence klausul". Rederiet hevdet under henvisning til klausulen at det ikke hadde ansvar for Lasteskaden, men fikk ikke medhold. Førstvoterende uttalte at "naar et rederi vil have en undtagelse fra den sedvanlige regel, saa maa det være en betingelse, at der tales tydelig, saaledes at man ikke er henvist til mer eller mindre sikre gjætninger om, hvad meningen har været. Denne betragtning er for mig afgjørende til at ikke lægge nogen vegt paa klausulen i det foreliggende tilfælde".⁸¹

Dissensen i dommen tydeliggjør det flertallet i realiteten foretok, en sterkt innskrenkende tolkning av en individuelt forhandlet klausul, i et utpreget

⁷⁹ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 10, Hov, Jo. *Avtaleslutning og ugyldighet- Kontraktsrett I*, 3. utgave 2002 s. 174

⁸⁰ Hov, Jo. *Avtaleslutning og ugyldighet-Kontraktsrett 1*, 3. utgave 2002 s. 174, Woxholth, Geir. *Avtalerett*, 7. utgave 2009 s. 439

⁸¹ Rt. 1911 s. 1037, s. 1041

kommersielt avtaleforhold der forsikringsordninger normalt ivaretar vareeierens interesser.⁸²

Av betydning for hvorvidt en ansvarsfraskrivelse skal anses gyldig, vil avtaleloven § 36 være fremtredende. Innføringen av avtaleloven § 36 innebar en betydelig rettsutvikling på en rekke rettsområder. Avtl. § 36 brukes av domstolene enten for å direkte lempe avtaler i medhold av paragrafen, eller indirekte ved en bruk av rimelighetstolkningen uten at § 36 direkte trekkes inn.⁸³ Domstolene vurderer om resultatet blir urimelig når innholdet av en avtale skal fastlegges og har lenge utført rimelighetssensur av kontraktsvilkår gjennom innskrenkende tolkning og andre metoder også i rent kommersielle avtaleforhold. I Rt. 1975 s. 478 ble en ansvarsfraskrivelse påstått urimelig og dermed uforpliktende. Dommen belyser at selv ikke en klar og tydelig ordlyd som forelå i fraskrivelse som ble påberopt stengte for en rimelighetstolkning.

Videre er det en tolkningsregel for avtaler generelt at klausuler som dikteres av den ene part, skal tolkes strengt mot den som former bestemmelsen til sin egen fordel.⁸⁴ Imidlertid blir dette hensynet noe modifisert dersom certepartiet med den omstridte klausul er blitt til i samarbeid mellom redernes og befrakternes organisasjoner, ved "agreed documents". Hensynet kommer sterkere inn når det gjelder konnossementer som transportør utformer ensidig overfor sine kunder.⁸⁵

Siden det finnes langvarig handelspraksis, er kutyme og sedvane viktige tolkningsbidrag i sjøretten. En slik kutyme eller sedvane kan være bindende.

⁸² Hagstrøm, Viggo. *"Om grensene for ansvarsfraskrivelse, særlig i næringsforhold"*, TfR 1996 s. 421-518, s. 453 og 454

⁸³ *ibid.* s. 459, Giertsen, Johan. *Avtaler 2006* s. 192, Hov, Jo. *Avtaleslutning og ugyldighet- Kontraktsrett I*, 3.utgave 2002 s. 274

⁸⁴ Gram, Per. *Fraktavtaler* 4.utgave 1977 s. 18

⁸⁵ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7.utgave 2010 s. XXXX

Oppsummert synes det lenge å ha vært en tendens i rettspraksis til å underkjenne fraskrivelse dersom en anvendelse av fraskrivelsen fullt ut ville innebære at betydningsfulle kontraktsbrudd blir uten virkning.⁸⁶ De metoder domstolene anvender, varierer fra restriktiv tolkning til rimelighetssensur og synspunkter om at forutsetningene for anvendelse av klausuler er falt bort, eller at det er i strid med partenes forutsetninger dersom klausulen skal komme til anvendelse etter sin ordlyd.⁸⁷ Tankegangen er at dersom misligholdet er betydningsfullt på grunn av skyldgraden eller på grunn av omfanget av misligholdet, kan hele formålet med kontrakten ikke lenger anses å oppnå sin hensikt dersom ansvarsfraskrivelsen tillegges rettsvirkning. Dersom fraskrivelsen uavkortet etterleves for en hver pris, kan det føre til en skjevhet som domstolene i stor grad søker å forhindre.⁸⁸

IV PARTSAUTONOMIENS HISTORISKE UTVIKLING I SJØRETTE

I det følgende vil det redegjøres for partsautonomiens historiske utvikling i sjøretten, hvilket vil yte et særlig bidrag til spørsmålet om partsautonomiens rekkevidde og herunder adgangen til å fraskrive seg transportansvar.

Som nevnt under punkt 3.1 er det i et kontraktsforhold naturlig at partene i kraft av sin inter partes-relasjon i betydelig utstrekning må kunne bestemme hvilke regler som skal gjelde dem imellom. Det foreligger her som ellers i kontraktsretten en klar avtalefrihet som følge av avtalefrihetens sterke posisjon, og det følger av sikker rett at begrensninger for avtalefriheten særskilt må begrunnes.

⁸⁶ Hagstrøm, Viggo. *Om grensene for ansvarsfraskrivelse, særlig i næringsforhold*, TfR 1996 s. 421-518, s. 459

⁸⁷ *ibid.*

⁸⁸ *ibid.*

Risikoen er som nevnt betydelig i sjøretten, og det er tale om store summer ved potensielle lasteskader. Det må sies å foreligge en større risiko i sjøretten sammenlignet med andre kommersielle forhold. Tidligere var det stor avtalefrihet knyttet til inngåelsen av fraktavtaler.⁸⁹ Dette førte til misbruk av ansvarsfraskrivende klausuler, der bortfrakter og transportør gikk langt i å fraskrive seg følgene av alle slags hendelser, samt egne og mannskapets feil og forsømmelser, noe som resulterte i en trussel mot vareeierens rettsstilling.⁹⁰ Som følge av misbruket av avtalefriheten har rettsutviklingen på området bidratt til å innskrenke avtalefriheten på generelt grunnlag, men særlig betydelig for stykkgodstransport.

På begynnelsen av 1900-tallet fremsatte vareeiersiden krav om beskyttelse mot konnossementenes ansvarsfraskrivelsesklausuler.⁹¹ Dette førte i korte trekk til utarbeidelsen av konnossementskonvensjonen i Brussel i 1924, som bygget på reglene fra Haag-konferansen i 1921. Brussel-konvensjonen av 1924 om Haag-reglene ble grunnlagt som et kompromiss mellom transportør og vareeier.⁹² Haag-reglene viste seg å ha mangler av "saklig, rettssystematisk og retts teknisk art".⁹³ Etter hvert ble behovet for forbedring og utfylling av reglene åpenbart og ledet til en endringsprotokoll av 1968; Haag Visby-reglene. Det var imidlertid en utbredt oppfatning at også disse reglene i for stor grad ivaretok redernes interesser på bekostning av lasteeierens.⁹⁴ Det ble derfor i regi av FN-UNCTAD og UNICITRAL utarbeidet forslag til en ny konvensjon om sjøtransport av gods, som ble vedtatt i 1978; Hamburg-konvensjonen. Denne konvensjonen ivaretar i vareeierens interesser i større grad, blant annet ved å utvide området for transportørens preseptoriske ansvar. Den har også hatt til formål å gi regler som harmonerer med reglene som gjelder godsbefraktning med andre

⁸⁹ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 253

⁹⁰ *ibid.*

⁹¹ *ibid.* s. 254

⁹² Gram, Per. *Fraktavtaler*, 4. utgave 1977 s. 108

⁹³ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 254

⁹⁴ *ibid.* s. 255

transportmidler. Hamburg-konvensjonen er imidlertid ikke ratifisert i Norge. Likevel er bestemmelsene i sjøloven justert etter Hamburg-reglene så langt som mulig uten å bryte Norges forpliktelser under Haag-Visbykonvensjonen.⁹⁵ Likevel er endringene i sjøloven av 1994, i hovedsak bygget på Hamburg-konvensjonens bestemmelser.⁹⁶ Med utgangspunkt i Haag-, og Haag-Visbyreglene som Norge har ratifisert reguleres nå stykkgodstransport og certepartifart ulikt både rettslig og materielt i sjøloven av 1994. Rettslig, reguleres de ulikt som følge av bakgrunnsretten, der reglene om stykkgodstransport i hovedsak er preseptoriske, mens reglene om certepartifart i hovedsak er deklarasjonelle. Materielt, reguleres reglene ulikt da innholdet i reglene er forskjellige.

De legislative hensynene bak preseptiviteten i kapittel 13 i sjøloven er formålet om å beskytte vareeiers rettsstilling, samt bøte på ubalansen i styrkeforholdet som foreligger mellom partene i stykkgodstransporten. Det kan trekkes paralleller mellom vareeier i stykkgodstransport og forbruker i forbrukerkjøpsloven, der en forbruker vil høres med et sterkere vern enn hva to kommersielle parter vil. Derav har vareeier i utgangspunktet behov for et sterkere vern enn hva en befrakter har i et certepartiforhold, jf. Haag-reglene. For reglene om stykkgodstransport følger preseptiviteten av sjøl. § 254 (1). I henhold til bestemmelsens annet ledd, annet punktum, er preseptiviteten kun ment å gi varesiden beskyttelse. Bortfrakteren kan altså ikke ved ansvarsfraskrivende klausuler gi seg selv bedre beskyttelse. Han står imidlertid fritt til å påta seg større ansvar enn det loven krever, jf. sjøl. § 254 annet ledd, annen setning.⁹⁷ Avtaler som er mindre gunstige for transportør enn lovens ordning kan derfor fritt avtales.

⁹⁵ Knudtzon, Stephen, Meidell, Andreas og Falchenberg, Marie. *"The Shipping Law Review- chapter 31- Norway"* 2014, s. 405

⁹⁶ Rt. 2001 s. 676, s. 678 og 679, jf. NOU 1993: 36 kapittel 2

⁹⁷ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 292

Den ulike rettslige reguleringen i de to fraktavtaletypene stykkgodsbefraktning og certepartifart vil naturlig sette en ramme for partsautonomiens rekkevidde hva gjelder ansvarsfraskrivende klausuler i fraktavtalene. Likevel er dette skillet ikke i seg selv tilstrekkelig til å kunne hevde at det alltid er utslagsgivende for hva partene faktisk kan avtale seg imellom. Dermed foreligger behovet for å se på de ulike ansvarsfraskrivelsene for transportansvar som benyttes i fraktavtalene, og se dem opp mot sjøloven, de alminnelige kontraktsrettslige prinsippene knyttet til tolkning av standardavtaler og ansvarsfraskrivelser, samt handels-, og rettspraksis.

V HVOR LANGT STREKKER PARTSAUTONOMIEN SEG VED ANSVARFRASKRIVENDE KLAUSULER I KONNOSSEMENT OG CERTEPARTI?

Hvor langt partsautonomien strekker seg i fraktavtaler beror dels på lovfestede og dels på ulovfestede prinsipper, jf. oppgavens del III. Hva gjelder lovrettmessigheten vil bakgrunnsretten være avgjørende, som nevnt i oppgavens punkt IV.

5.1 Ansvarsfraskrivende klausuler som benyttes i fraktavtaler

Bortfrakter og transportør har etter sjøloven et strengt ansvar for gods han etter befrakningsavtalen har tatt på seg å transportere. Bortfrakter og transportør har for det første et alminnelig transportansvar. Der det er utstedt konnossement for transport av gods, har loven tillagt et særlig strengt konnossementsansvar.⁹⁸

Ofte inntas det klausuler om fraskrivelse av et ansvar som enten bortfrakter i medhold av sjøloven er fritatt for eller som strider mot en inntatt garantiklausul. For å belyse hvilket ansvar og hvilken risiko det søkes fraskrevet vises det til

⁹⁸ Klæstad, Helge. *Ansvarsfraskrivelse i befragningsforhold*, 1924 s. 14

klausulenes ulike hensikt og virkning. Det er derfor formålstjenlig å dele klausulene inn i fire hovedgrupper: garantiklausuler, skadeklausuler, skyldklausuler og erstatningsklausuler. Erstatningsklausuler vil ikke bli behandlet i oppgaven, jf. punkt 1.2.

Hva gjelder stykkgodsbefraktning, er det særlig garantiklausulene som er relevante, da det først og fremst er her transportør forsøker å fraskrive seg ansvar som han egentlig er lovpålagt etter den preseptoriske bakgrunnsretten. Når transportør i henhold til befraktningsavtalen har mottatt gods til transport, oppstår et alminnelig transportansvar. Så lenge godset er i hans varetekt, hefter han etter lovens bestemmelser om lasteskade, med mindre han godtgjør at tapet eller skaden ikke kan tilregnes noen som han hefter for jf. sjøl. §275. For konnossement er altså transportør pålagt et særlig garantiansvar, og det finnes dermed lite rom for partsautonomi hva gjelder ansvarsfraskrivelser fra transportøren.

For certepartifarten er det særlig ansvaret for skader på lasten bortfrakter kan ha et ønske om å innta fraskrivelsesklausuler for. Skadeklausuler peker på en bestemt skade og knytter seg direkte til sjølovens regler om transportansvaret for skader uten å berøre årsak eller ansvaret for utvist skyld. En ansvarsfraskrivende klausul for lasteskader har til hensikt å lempe på lovens regler om transportansvaret og flytte risikoen for skade over på befrakter.⁹⁹

Det er klart at partene med gyldighet kan gjøre forandringer i lovens regler om transportansvaret og fraskrive seg ansvar på de områder der loven er deklarasjon. Under oppgavens punkt 5.3 og 5.4 vil det drøftes hvor langt partsautonomien faktisk strekker seg i certepartiene.

Videre søker også bortfrakter og transportør å fraskrive seg ansvar for skyld utvist i kontraktsforholdet, ved å innta skyldklausuler i fraktavtalene. Med slike

⁹⁹ Klæstad, Helge. *Ansvarsfraskrivelse i befragningsforhold*, 1924 s. 9 og sjøl. § 275, jf. sjøl. § 347

klausuler søker bortfrakter eller transportør å plassere risikoen for hans egne eller hans underordnedes klanderverdige handlinger over på befrakter og vareeier.

Sjøl. § 151 regulerer bortfrakters eller transportørs ikke-kontraktsrettslige ansvar for skade voldt av andre, og viser til et arbeidsgiveransvar som tilfaller bortfrakter. Under fraktavtalene vil ansvaret være kontraktsrettslig, og beror dermed på den konkrete kontrakt og kontraktstype. Kontrakten kan enten pålegge bortfrakter et strengt objektivt ansvar for riktig oppfyllelse av et certeparti, eller den kan avgrense bortfrakters forpliktelser, jf. eksempelvis Gencon-certepartiets klausul 2 og Baltime-certepartiets klausul 13. Dersom avtalen er taus om ansvar, er utgangspunktet at erstatningsansvar for kontraktsbrudd forutsetter skyld, et klanderverdig forhold hos bortfrakter eller noen han svarer for.¹⁰⁰

Har befrakteren eller vareeier lidt skade på grunn av et forhold som kan tilregnes noen som bortfrakteren eller transportør hefter for, blir bortfrakter eller transportør ansvarlig for skaden dersom han ikke kan føre bevis for at skaden ikke kan tilregnes noen som han hefter for, til tross for at skaden dekkes av en av de anvendte skadeklausulene i avtalen¹⁰¹jf. sjøl. §§ 275, 347 og 383 om at det for bortfrakter og transportør foreligger et culpa-ansvar med omvendt bevisbyrde

5.2 Partsautonomiens rekkevidde ved ansvarsfraskrivende klausuler i stykkgodstransport

Av sjøloven § 254 fremgår det at reglene om stykkgodstransport er ufravikelige til fordel for vareeier, hvilket som utgangspunkt setter en tydelig skranke for partsautonomiens rekkevidde. Da vi her befinner oss på et preseptorisk regulert

¹⁰⁰ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 151

¹⁰¹ *ibid.*

område, er det interessant å se hva transportør likevel kan avtale seg fra av ansvar til tross for at det hersker liten grad av avtalefrihet.

Det bemerkes at i de tilfeller der de preseptoriske reglene rammer en avtale, er det kun de deler av kontrakten som strider mot de preseptoriske reglene som blir ugyldige, og ikke hele kontrakten i seg selv, jf. alminnelige kontraktsrettslige prinsipper og sjøl. § 254 første ledd, annet punktum.

Ettersom reglene i sjøl. kapittel 13 etter Haag- og Haag-Visbyreglene representerer et kompromiss mellom transportør og vareeier,¹⁰² kan det tenkes at reglene også setter en begrensning for transportørens forpliktelser.¹⁰³ Dette er imidlertid ikke tilfelle, da det fremgår av sjøl. § 254 annet ledd at transportøren kan påta seg ansvar eller forpliktelser utover det som følger av reglene i kapittel 13.

For å kunne ta stilling til hvilket ansvar transportør kan avtale seg bort fra til tross for at vi befinner oss på et preseptorisk regulert område, vil det for det første være nødvendig å se når reglene i sjøl. kapittel 13 kommer til anvendelse, jf. sjøl. § 252. Av § 252 fremgår det at reglene i kapittel 13 "gjelder for avtaler om sjøtransport i innenriks fart i Norge, samt i fart mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige". Dermed gjelder kapittel 13 som utgangspunkt kun for innenriks og nordisk fart, slik at transportør som utgangspunkt ikke vil kunne høres med ansvarsfraskrivelse når avtalen gjelder innenriks og nordisk fart. Likevel åpner § 252 annet ledd for at kapittel 13 også kan få anvendelse i internasjonal fart på visse betingelser hovedsakelig der transporten har nær tiknytning til enten Norge, et nordisk land, eller til en stat som har ratifisert Haag-, eller Haag-Visbyreglene, da disse landene har et like sterkt vern for vareeier som det Norge har.

¹⁰² Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 292

¹⁰³ *ibid.*

Det er overfor redegjort for hovedtrekkene for når kapittel 13 i sjøloven får anvendelse, og det skal i det følgende sees på hvor langt de norske reglene i kapittel 13 er preseptoriske for å finne ut om det i det hele tatt åpnes opp for partsautonomi hva gjelder transportørs adgang til å innta ansvarsfraskrivende klausuler i konnossement.

Ansvarsperioden for transportørens omsorgsplikt følger av sjøl. § 274 første ledd som angir ansvarsperioden til den tid transportøren har godset i sin varetekt i lastehavn, på reisen og i lossehavn.¹⁰⁴ Bestemmelsen er preseptorisk, jf. sjøl. § 254. Av § 274 tredje ledd nr. 1 følger det at transportøren ikke lenger skal anses å ha godset i sin varetekt når godset blir utlevert til mottakeren. Her vil det finnes urimelig at transportøren skal bli sittende med ansvaret for godset i tilfeller hvor mottaker enten ikke melder seg innen rimelig tid eller ikke oppfyller kravene til utlevering av godset.¹⁰⁵ Hovedregelen er at i det godset kan legges opp for mottakers regning og dette er foretatt, opphører ansvarsperioden. Hjemmelen for slikt opplegg kan enten fremkomme av sjøl. § 271 eller i medhold av avtale eller praksis i lossehavn.¹⁰⁶ Med andre ord foreligger det en viss avtalefrihet hva gjelder ansvarsperioden, og avgjørende blir dersom det er urimelig at transportøren skal sitte med ansvaret for lasten. Således er dette er unntak fra preseptiviteten i sjøl. § 254.

Hva gjelder ansvaret for andre, vil transportøren i betydelig utstrekning være ansvarlig også for feil som er begått av underordnede eller kontraktsmedhjelpere, jf. sjøl. § 275. Hovedregelen er at transportøren har et culpaansvar med omvendt bevisbyrde.¹⁰⁷ Bevisbyrden påhviler transportøren og dersom han ikke kan føre bevis for at lasteskaden ikke er forårsaket av transportøren eller hans underordnede, vil transportøren være ansvarlig på

¹⁰⁴ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 297

¹⁰⁵ *ibid.*

¹⁰⁶ *ibid.*

¹⁰⁷ *ibid.* s. 261

skyldgrunnlag.¹⁰⁸ En ansvarsfraskrivende klausul som begrenser transportørens medhjelperansvar til underordnede vil være i strid med § 275. Unntak fra dette er der laste,- og eller lossearbeidet tilfaller varesiden. Her vil det ikke være rimelig at transportøren skal ha et preseptorisk ansvar for feil som begås av laste- og eller lossearbeiderne. Et slikt tilfelle vil hovedsakelig falle innunder et trampkonnossement som er utstedt under et certeparti, og dermed ikke være like relevant under et linjekonnossement.¹⁰⁹

Etter sjøloven § 254 første ledd er en ansvarsfraskrivelse som innskrenker transportørens ansvar med tanke på ansvarsreglene i sjøloven kapittel 13 i utgangspunktet ugyldig. Er det i midlertid "på grunn av godsets uvanlige beskaffenhet eller tilstand eller de særlige omstendigheter eller vilkår hvorunder transporten skal finne sted, rimelig at det treffes avtale" om dette, vil avtalen likevel være gyldig, jf. § 254 fjerde ledd. Bestemmelsen åpner altså for en utvidelse av partsautonomien knyttet til ansvarsfraskrivende klausuler, men forarbeidene setter en høy terskel og viser til at det må gjelde transport som foregår "under helt særegne og risikofylte forhold".¹¹⁰

Videre fremgår noen unntak fra preseptiviteten som fremgår av § 254 første ledd, i bestemmelsens annet ledd, første punktum. Her følger det en avtalefrihet på punkter som faller utenom det konvensjonsfastsatte ansvarssystem, i hovedsak om "praktiske forhold ved gjennomføringen av transporten og om rent kontraktsbruddansvar", jf. forarbeidene.¹¹¹

Ved de deklarasjonsregulerte bestemmelsene i kapittel 13, vil vareeier kunne stå veldig svakt som følge av at transportør inntar ansvarsfraskrivende klausuler. Vareeier vil her ikke under noen omstendighet kunne omgå reglene under de internasjonale konvensjonen og sjøloven ved å rette søksmål på vanlige

¹⁰⁸ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 263

¹⁰⁹ *ibid.* s. 298

¹¹⁰ NOU 1993: 36 s. 23

¹¹¹ *ibid.*

erstatningsrettslige regler, selv om forholdet ville falle innunder reglene i erstatningsloven av 1969. Dette følger klart at både Haag-Visbyprotokollen og er gjentatt i Hamburg-reglene artikkel 7, samt i sjøl. § 282 første ledd.

Konklusjonen er at det klare utgangspunkt er at det foreligger liten grad av partsautonomi hva gjelder transportørens adgang til ansvarsfraskrivelse i innenriks og nordisk fart. Et unntak fra dette er ansvarsfraskrivelse knyttet til ansvarsperioden for transportørens omsorgsplikt for lasten, som lovlig kan avtales så lenge det vil være urimelig at transportør sitter med ansvaret etter at lasten er lagt frem for mottaker. Videre vil transportør kunne fraskrive seg ansvar for lasteskader i forbindelse med lasting og lossing der dette tilkommer vareeier. Det foreligger også avtalefrihet om "praktiske forhold ved gjennomføringen av transporten og om rent kontraktsbruddansvar", jf. forarbeidene.¹¹² Avslutningsvis vil sjøl. § 254 fjerde ledd åpne for en utvidelse av partsautonomien sammenlignet med hva som fremgår av første ledd, i tilfeller der transporten foregår "under helt særegne og risikofylte forhold".¹¹³

5.3 Partsautonomiens rekkevidde ved ansvarsfraskrivende klausuler i reisebefraktning

Av sjøl. § 322 fremgår det at bestemmelsene i kapittel 14 ikke gjelder dersom annet følger av "avtalen, etablert praksis mellom partene, eller av handelsbruk eller annen sedvane som må anses bindende mellom partene." Det er ikke bare direkte avtalte klausuler som er gjeldende mellom partene. Også det som er indirekte avtalt, følger av etablert praksis eller annen sedvane kan være en del av avtalen.¹¹⁴ Hva som skal anses å være etablert praksis eller sedvane må avgjøres

¹¹² NOU 1993: 36 s. 23

¹¹³ *ibid.*

¹¹⁴ Dette følger også av alminnelige kontraktsrettslige prinsipper, jf. Hagstrøm, Viggo. *Obligasjonsrett*, 1. utgave 2003 s. 58-59

på bakgrunn av alminnelige kontraktsrettslige synspunkter.¹¹⁵ Bestemmelsen statuerer et utgangspunktet om vid partsautonomi og viser til at vi her befinner oss på et område som i hovedsak er deklarasjonisk regulert. Hensynene bak at reglene om certepartiforhold i hovedsak er deklarasjoniske er først og fremst at partene er noenlunde likestilte, og har like gode forutsetninger for å være oppmerksomme på hva de ønsker avtalt og ikke. På områder der det i utgangspunktet foreligger stor avtalefrihet, kan det reises spørsmål om det finnes grenser for hvor langt denne friheten kan og bør utnyttes. Det interessante blir dermed å se på om det finnes begrensninger i bortfrakters adgang til kan fraskrive seg ansvar.

Av sjøl. § 322 annet, tredje og fjerde ledd følger begrensninger for partsautonomien. Annet ledd statuerer for det første at i innenriks- og nordisk fart er reglene i § 347 om reisebortfrakters ansvar ved lasteskade ufravikelige. Med en henvisning til sjøl. kapittel 13 vil de materielle reglene for lasteskade bli de samme som for stykkgodstransport ved at det ikke kan avtales noe som gir vareeier eller reisebefraktet dårligere beskyttelse.¹¹⁶ Dette innebærer et stort innhugg i den opprinnelige avtalefriheten som regjerer for reise-certeparti, men viser rekkevidden av det strenge transportansvaret utviklet i Haag-, og Haag Visby-reglene.

Videre viser sjøl. § 322 annet ledd at bortfrakter ikke kan avtale en kortere frist enn lovens ettårsfrist ved spørsmålet om foreldelse av lasteskade- og forsinkelseskrav, jf. § 501 første ledd nr. 7.

Etter sjøl. § 338 kan en avlaster forlange ombordkonnossement. Denne retten som ligger til vareeier kan ikke fraskrives ved "befraktning i fart som nevnt i § 252 første og annet ledd", jf. § 322, som innebærer at transport fra Norge til utlandet er preceptorisk regulert i sjøl. kapittel 13.

¹¹⁵ Hov, Jo. *Avtaleslutning og ugyldighet- Kontraktsrett I*, 3.utgave 2002 s. 46

¹¹⁶ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7.utgave 2010 s. 338

Ved utstedelse av trampkonnossement, konnossement utstedt under reisecerteparti, jf. § 325, vil dette dokument kunne bestemme rettsforholdet mellom bortfrakter og mottakeren. Etter § 325 annet ledd vil dermed forholdet mellom dem kunne bli underlagt de preseptoriske reglene i kapittel 13 til tross for at skipet opprinnelig seiler under et reisecerteparti, jf. sjøloven § 322, jf. 252 første og annet ledd. Dette fører til at både de rettslige og de materielle forskjellene i noen grad utviskes for denne typen kontraktsinngåelser.¹¹⁷ Problemer oppstår i praksis dersom partene har fremforhandlet en avtale om certepartiets innhold, men bortfrakter ønsker å endre kontraktsforholdet ved at det brukes et konnossement som har klausuler som står i strid med certepartiet.¹¹⁸ Hovedregelen er at et trampkonnossement utstedt under et certeparti ikke er et transportdokument, og vilkårene for transporten bestemmes av certepartiets klausuler. I Scanconbill fremgår det av "incorporation clause" at "All the terms, conditions, liberties, and exceptions of the Charter are herewith incorporated", hvilket tydeliggjør at det er certepartiets vilkår som gjelder.

Det faktum at rettsforholdet mellom partene blir underlagt reglene i kapittel 13 som følge av at det er utstedt et konnossement under et reisecerteparti innebærer at reisebortfrakter har en omsorgsplikt i det han får lasten i sin varetekt, jf. § 274. Dersom det oppstår lasteskade, vil § 275 gjelde og bortfrakter har ansvar for sine egne og sine kontraktsmedhjelperes feil og forsømmelser. Han kan kun unngå ansvar dersom han kan vise at han eller sine underordnede ikke har vært uaktsomme.¹¹⁹

Den tradisjonelle lære har vært at det må skjelnes mellom bortfrakters egenfeil og underordnedes feil og forsømmelser, jf. alminnelige kontraktsrettslige prinsipper. Det er rimelig at reisebortfrakter skal kunne fraskrive seg ansvar for

¹¹⁷ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 377, NOU 1993: 36 s. 7072

¹¹⁸ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 380

¹¹⁹ *ibid.* s. 376

simpel uaktsomhet da dette er i tråd med den deklarasjoniske bakgrunnsretten, samt at det ikke strider mot en rimelighetsvurdering etter avtaleloven § 36. Annerledes stiller det seg for egen forsettlig eller grovt uaktsomme handlinger, hvilket harmonerer godt med alminnelige kontraktsrettslige prinsipper.¹²⁰ Denne begrensningen gjelder også for hans underordnede kontraktsmedhjelpere¹²¹, jf. oppgavens punkt 3.1

I praksis benyttes standardcertepartier ofte, der partene som utgangspunkt har frihet til å avtale egne klausuler og på andre måter endre det opprinnelige standardcertepartiet for å komme frem til et certeparti de er tilfredse med. Likevel vil klausulene uansett være underlagt sjølovens begrensninger, da oppgaven tar for seg norsk rett. Noen av klausulene i standardcertepartiene bærer preg av å være ensidige utformet av redersiden, der bortfrakter har fraskrevet seg mye ansvar, og dermed pålagt befrakter en større risiko enn hva som normalt bør foreligge. Andre er ensidige utformet av befraktere, eksempelvis de store oljeselskapenes reisecertepartier; Hydro sitt Hydro-charter og Shell sitt Shellvoy-charter.¹²²

The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) i København, har tilslutning fra et betydelig antall redere og meglere, og står bak store deler av arbeidet med å lage de ulike standardcertepartiene og konnossementene.¹²³

De norske befrakterinteresser har opprettet et eget organ som skal representere dem i forhandlinger om certepartier og klausuler, Befraktningsutvalget. Med dette organ har BIMCO forsøkt å utarbeide nøytrale standardkontrakter som gagnar begge parter noenlunde likt, og har blant annet blitt enige om et generelt reisecerteparti tilpasset skandinavisk rett, Scancon-certepartiet.

¹²⁰ Hov, Jo. *Avtalebrudd og partsskifte- Kontraktsrett II*, 4.utgave, 2011 s. 205

¹²¹ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7.utgave 2010 s. 151

¹²² Hille Andresen, Rolf. *Sjørett-kompendium til bruk for studentene ved N.H.H.* 1954 s. 24

¹²³ Gram, Per. *Fraktavtaler*, 4.utgave 1977 s. 29

Det vil i det følgende vises til et utvalg klausuler i de tre standarscertepartiene London Form tankcertepartiet, Beepeevoy- og Gencon-certepartiet, der de to sistnevnte er hentet ut fra BIMCO.

Klausul 9 i det gamle London Form tankcertepartiet innehar en typisk "Act of God" klausul, der bortfrakter er fritatt for ansvar for alt av tap og skade som følge av uaktsomhet av hans underordnede i forbindelse med navigering av skipet, samt at bortfrakter fraskriver seg sjødyktighetsgarantien.¹²⁴ Denne klausulen er i tråd med sjøl. § 347, jf. § 276 der bortfrakter kan fraskrive seg ansvar for tap som følge av nautisk feil eller brann, også i innenriks og nordisk fart. Klausulen er likevel i utgangspunktet i strid med hovedregelen om at det påhviler bortfrakter ansvar for skipets sjødyktighet, jf. sjøl. § 327. Likevel har rettspraksis kommet til at bortfrakter kan fraskrive seg dette ansvaret så lenge han ikke har hatt kunnskap om den mangel som gjorde skipet sjøudyktig¹²⁵, og klausul 9 i London Form tankcertepartiet strider således ikke mot handels-, og rettspraksis for sjøretten.

Beepeevoy-certepartiets 2 klausul 38 blir ofte benyttet. Her gjøres Haag-reglene anvendelige i forholdet mellom bortfrakter og befrakter, da det er en oppfatning at risikofordelingen i Haag-reglene er rimelige, og at det er en fordel at det er samme risikofordeling i certepartiforholdet som i konnossementsforholdet.¹²⁶ Dersom bortfrakter blir ansvarlig for skade på eller tap av gods, har han likevel en rett til å begrense sitt ansvar¹²⁷ i samsvar med ansvarsbegrensningene i sjøl. kapittel 13, §279-289 jf. § 347.

Gencon-certepartiet er et certeparti som bærer preg av å være universalt, uten henblikk på bestemt varesort eller bestemt fart. Det er mye benyttet, men på

¹²⁴ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 379

¹²⁵ Klæstad, Helge. *Ansvarsfraskrivelse i befraktningsforhold*, 1924 s. 55

¹²⁶ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 379

¹²⁷ *ibid.*

grunn av sin sterke bortfrakterbeskyttelse er det ofte brukt med en rekke utstrykninger og tillegg.¹²⁸

Av klausul 2 i Gencon-certepartiet fremgår det at "Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager (...) And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board (...)"

Klausulen oppstiller bortfrakters ansvar for skipets sjødyktighet, men begrenser ansvaret utover dette. Klausul 2 i Gencon-certepartiet beskytter bortfrakter i meget vid utstrekning, og belyser partsautonomiens sterke posisjon i reisecerteparti der bakgrunnsretten som utgangspunkt er fravikelig. Av klausulen følger det at risikoen for tap eller skade på lasten i alminnelighet må bæres av reisebefrakter. Klausulen strider mot sjølovens bestemmelser om lasteskader, og er såpass bortfraktervennlig at domstolene i mange tilfeller har forsøkt å redusere betydningen av den gjennom en restriktiv tolkning.¹²⁹

Certepartiene har klausuler som plasserer en del av risikoen for lasteskade hos befrakter. I noen certepartier er befrakters risiko omfattende jf. Gencon-certepartiets klausul 2, i andre mindre jf. for eksempel Beepeevoy-certepartiet. Det er uansett behov for forsikringsmessig dekning, og dette oppnår

¹²⁸ Gram, Per. *Fraktavtaler*, 4. utgave 1977

¹²⁹ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 378

bortfrakteren gjennom *P&I-forsikringen*¹³⁰, og vareeier gjennom vareforsikringen.¹³¹

5.3.1 Handels- og rettspraksis for lasteskade under reisecerteparti

En avgjørelse avsagt at Høyesterett vedrørende Gencon-certepartiets klausul 2, er ND 1992 s. 386 NH *Garden*-saken. Dommen er et eksempel på at en ansvarsfraskrivelse for lasteskade under reisecerteparti ikke kom til anvendelse til tross for at reisecerteparti som utgangspunkt er regulert deklarasjonsmessig.

Skipet ble lastet av folk som var engasjert av befrakteren, og lasten kom til skade. Kapteinen hadde forsømt sin tilsynsplikt i forbindelse med lastingen og stuingen, hvilket ville ha ført til ansvar etter sjøl. § 118 (nå: § 347, jf. § 275). Spørsmålet var om bortfrakter var ansvarsfri i medhold av inntatt Gencon-certepartiets klausul 2 i reisecertepartiet. Høyesterett fastslo at kapteinen hadde en tilretteleggings-, og tilsynsplikt ved lastingen, og uttalte at "Svikt i så henseende måtte regnes som en feil med hensyn til stuingen, og ansvarsreglene for stuingsfeil er uttømmende regulert i første ledd". Ansvaret var dermed ikke fraskrevet, men ble fordelt 60 % på bortfrakter ettersom også befrakterens underordnede kunne klandres.¹³²

Avgjørelsen belyser i korte trekk at en ansvarsfraskrivelse så vid som klausul 2 i Gencon-certepartiet ikke kunne føre til at bortfrakter står ansvarsfri når det har funnet sted en svikt med hensyn til tilrettelegging og tilsyn ved lastingen. Høyesterett er altså kritiske til å ta klausul 2 i Gencon-certepartiet på ordet ved oppståtte lasteskader. Dette harmonerer godt med preseptiviteten hva gjelder lasteskader i sjøloven § 347 jf. § 274, jf. § 275.

¹³⁰ Bortfrakters forsikring av lasteskader. Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 527

¹³¹ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 379

¹³² *ibid.*

Et annet spørsmål om ansvarsbegrensning kom opp i ND 1983 s. 279 NL, som gjaldt skade på garnlenker forårsaket av trålen til skipet Tønsnes. De ankende parter anførte at reglene om ansvarsbegrensning ikke kom til anvendelse da de mente at reglene representerte et unntak fra den alminnelige erstatningsregel om at den som volder skade også er ansvarlig.

Lagmannsretten gjorde klart uttrykk for at "Dersom en ansvarlig skal kunne fraskrive seg ansvaret for grov uaktsomhet, vil dette fremstå som så usedvanlig at forholdet klart må fremgå av lovteksten eller forarbeidene". I dommen reises det også spørsmål om en ansvarsfraskrivelse for grov uaktsomhet vil stride mot ærbarhet, og til dette kommenterer lagmannsretten følgende: "Det fremgår verken av selve lovteksten eller forarbeidene at det personlige ansvar ikke skal gjelde ved grov uaktsomhet".¹³³ Avgjørelsen omhandler ikke direkte lasteskade, men selve drøftelsen om ansvarsfraskrivelse har likevel overføringsverdi til spørsmålet om hvor langt partsautonomien strekker seg ved ansvarsfraskrivende klausuler i reisecerteparti.

Konklusjonen er at utgangspunktet er avtalefrihet og rom for partsautonomi hva gjelder bortfrakters mulighet til å fraskrive seg ansvar for transportansvaret under reisecerteparti jf. sjøl. § 322. Imidlertid setter § 347, jf. § 275 tydelige begrensninger i adgangen til å innta ansvarsfraskrivende klausuler for lasteskader som er underlagt preseptoriske regler. Handels- og rettspraksis for lasteskade under reisecerteparti viser eksempler på at domstolene er svært restriktive med å tillegge ansvarsfraskrivelse for lasteskade virkning, og det til tross for at bakgrunnsretten for reisecerteparti i hovedsak er deklatorisk.

5.4 Partsautonomiens rekkevidde ved ansvarsfraskrivende klausuler i tidsbefraktning

¹³³ ND 1983 s. 279 NL, s. 280

Sjøl. § 322 første ledd er felles for reise-, og tidscertepartier og statuerer et utgangspunkt om avtalefrihet mellom kontraktspartene. Begrensningene i avtalefriheten som fremgår av andre og tredje ledd gjelder derimot kun for reisecerteparti. Det er dermed bare fjerde ledd som får anvendelse også for tidscerteparti, og viser til de preseptoriske reglene som kan komme til anvendelse når det utstedes konnossement, jf. sjøl. § 383 annet ledd, annet punktum, jf. § 253 første ledd annet punktum.¹³⁴

Ettersom bakgrunnsretten for tidscerteparti er deklarasjonsrett, vil det være interessant å se på om det finnes innskrenkninger i partsautonomien, i form av ansvarsfraskrivelser som ikke kan avtales fra tidsbortfrakter.

Under et tidscerteparti tilkommer "mottakelse, lasting, stuving, trimming, sikring, lossing og utlevering av lasten" tidsbefrakteren, jf. sjøl. § 381 første ledd, første punktum, og bortfrakters muligheter for å påføre skade er dermed i utgangspunktet begrenset. Bortfrakter har et visst ansvar for rengjøring, og skipets kaptein må også i noen grad føre tilsyn med lasting og stuving blant annet av hensyn til skipets sikkerhet, jf. sjøl. § 381 første ledd, annet punktum og annet ledd. Han vil da hefte fullt for tidsbefrakters feil eller forsømmelse, jf. sjøl. § 384 annet ledd, annet punktum¹³⁵.

Ansvarsregel som kommer til anvendelse dersom kontrakten er taus om ansvar, finner vi i sjøl. § 383 første ledd, med regler som samsvarer med § 347 første ledd om reisebortfrakterens ansvar for lasteskader.¹³⁶

For å ta stilling til hvor langt partsautonomien strekker seg ved ansvarsfraskrivende klausuler i tidsbefraktning, vises det til et utvalg klausuler i Produce-certepartiet og i Baltimere-certepartiet, der Baltimere-certepartiet er det mest benyttede tidscertepartiet.

¹³⁴ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 387

¹³⁵ NOU 1993: 36 s. 89

¹³⁶ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 416

I noen tidscertepartier er byrdene for bortfrakteren tyngre enn det som følger av sjøl. § 381 annet ledd. Et eksempel på et slikt befraktervennlig certeparti er Produce-certepartiet, som er det vanlige dokument for amerikansk tidsbefraktning av tørrlast.¹³⁷ For å nevne én, fremgår det av klausul 8 at befrakteren skal laste, stue og trimme lasten ”under the supervision of the Captain”.¹³⁸ Denne klausulen er tyngende for tidsbortfrakter i det han må lede hele laste, stuing-, og losseprosessen, og ansvaret for lasteskade blir således lagt over på ham til tross for at det er tidsbefrakteren som skal utføre disse oppgavene. Denne klausulen kan sies å stride mot sjøl. § 381 andre ledd, jf. første ledd da tidsbortfrakter etter sjølovens regler som utgangspunkt kun plikter å føre tilsyn med lasting og stuing av hensyn til sikkerheten. Likevel er klausulen i tråd med § 384 annet ledd, dersom det foreligger feil eller forsømmelser fra tidsbortfrakter eller noen han svarer for under medvirkning til lasting og stuing.

Baltimere-certepartiet er derimot et eksempel på et langt mer bortfraktervennlig tidscerteparti, som blant annet inneholder den bortfraktervennlige ansvarsfraskrivende klausul 13 om ”*Responsibility and Exemption*”.¹³⁹

Av Baltimere-certepartiets klausul 13 fremgår at ”The Owners only to be responsible for (...) loss or damage to the goods onboard, if such (...) loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by neglect or default of their servants.”

Dersom denne klausulen leses med tanke på lasteskader, fremgår det klart at det bare er rent unntaksvis at tidsbefrakter kan oppnå erstatning. Kun når det er

¹³⁷ ND 1961 s. 207 NV

¹³⁸ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 416

¹³⁹ Gram, Per. *Fraktavtaler*, 4. utgave 1977 s.

bortfrakteren selv som har begått feilen, foreligger ansvarsgrunnlag. Ikke en gang feil begått med grov uaktsomhet av underordnede eller kontraktsmedhjelpere fører til ansvar for tidsbortfrakteren.¹⁴⁰ Med andre ord foreligger det kun en innskrenkning i partsautonomien for ansvarsfraskrivelse knyttet til bortfrakters egenfeil. En slik vid adgang til å fraskrive seg ansvar for grov uaktsomhet fra underordnede harmonere dårlig med alminnelige kontraktsrettslige prinsipper. Likevel viser den deklatoriske bakgrunnsretten som hersker for tidsbefraktning at det åpnes for at en slik vidtrekkende ansvarsfraskrivelse godkjennes.

5.4.1 Handels- og rettspraksis for lasteskade under tidscerteparti

I mange av ansvarstilfellene vil en omfattende ansvarsfraskrivelse stå i strid med en garantiklausul inntatt i certepartiet, slik at det kan se ut som om bortfrakteren "tar igjen med den ene hånden hva han gir med den andre"¹⁴¹. Et eksempel som belyser dette synspunktet, er fraskrivelsen av ansvaret for sjødyktighetsfeil i Baltimore-certepartiets klausul 13, og den uttrykkelige erklæringen om skipets tilstand i klausul 1, siste setning "the Vessel being in every way fitted for ordinary cargo service", samt løftet i klausul 3 om å "maintain her in a thoroughly efficient state..". Dette er garantier eller tilsikrede egenskaper, som vil stå i strid med en ansvarsfraskrivelse på dette punkt som eksempelvis viser seg i Baltimore-certepartiets klausul 13.¹⁴²

ND 1996 s. 207 NV *Fjell*-saken omhandlet i korte trekk skade på last under tidscerteparti. Det springende punkt var om garantiklausulene 1 og 3 i Baltimore-certepartiet skulle overstyre den ansvarsfraskrivende klausul 13 som fraskriver tidsbortfrakter alt av ansvar med unntak av egenfeil. Voldgiftsretten kom til at certepartiets klausul 1 og 3 ikke påla rederiet særlige plikter knyttet til laste og

¹⁴⁰ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 416

¹⁴¹ Gram, Per. *Fraktavtaler*, 4. utgave 1977 s. 209

¹⁴² *ibid.*

losseutstyret. Forholdet måtte derfor anses for å falle innenfor ansvarsfraskrivelsen i klausul 13, hvilket frifant tidsbortfrakteren for ansvar. Avgjørelsen viser den vide adgang for ansvarsfraskrivelser for lasteskader inntatt av bortfrakter under tidsbefraktning, uten å forklare nærmere hvorfor ansvarsfraskrivelser for lasteskader får større virkning enn under reisebefraktning.

ND 1961 s. 127 NV *Granville*-saken gir derimot en inngående og rettslig fornuftig argumentasjon på hvorfor ansvarsfraskrivende klausuler for lasteskader lettere bør godkjennes under tidscerteparti sammenlignet med under reisebefraktning. I saken kom spørsmålet om en inntatt *Paramount-klausul*¹⁴³ som henviste til Haag-reglene skulle frifinne tidsbefrakter til tross for at ansvarsfraskrivelsesklausulene 9 og 13 ikke var strøket ut i Baltime-certepartiet. Faktum omhandlet tidsbefrakterens krav på refusjon fra tidsbortfrakter for å ha erstattet en lasteskade. Voldgiftsretten kom til at Paramount-klausulen måtte vike på grunnlag av en rekke avgjørende momenter. Det er her tatt med et langt sitat direkte fra dommen, fordi jeg finner voldgiftsrettens argumenter godt forankret og beskrivende særlig knyttet til hvorfor ansvarsfraskrivelser for lasteskader bør sensureres forskjellig i reisecerteparti og tidscerteparti. "Klausul 9 og 13 i Baltime-certepartiet overfører praktisk talt alt lasteansvar til tidsbefrakteren. Som følge av dette oppnår bortfrakteren en betydelig reduksjon av sin P&I forsikring og tidsbefrakterens forsikringspremie blir på den annen side tilsvarende høyere. Baltime-certepartiets bestemmelser om at lasteansvaret skal påhvile tidsbefrakteren kan ikke likestilles med de mange klausuler i konnossementer og reisecertepartier om begrensnig av bortfrakterens lasteansvar. Når det gjelder reisebefraktning, står man normalt overfor en motsetning mellom rederinteresser og vareeier-interesser. Her kan det, særlig i linjefarten være behov for å beskytte vareeierne ved hjelp av en sterkt preseptorisk lov. Ved tidsbefraktning er forholdet et annet. Her står normalt to jevnbyrdige profesjonelle parter overfor hverandre. Den ansvarsordning som Baltime-certepartiet etablerer, avviker nok fra lovens bestemmelser (gamle sjøl.

¹⁴³ *En klausul som går foran andre inntatte klausuler*

§ 139), men vektige, reelle argumenter kan anføres til fordel for ordningen: Ved tidsbefraktning er en viktig side av den forretningsmessige disponering av skipet gått over på tidsbefrakteren: Tidsbefrakteren bestemmer innen vide grenser hvilke reiser skipet skal utføre og hvilken last det skal transportere; lykkes det å oppnå en høy reisefrakt er det hans fordel. Det er da naturlig at også de utgifter som henger sammen med disponeringen av skipet, blir belastet tidsbefrakteren. Derav stor avtalefrihet. Certepartiet må dermed tillegges en viss gjennomslagskraft”, jf voldgiftsretten.

Likevel finnes eksempler på ansvarsfraskrivelser som ikke kan avtales selv om bakgrunnsretten for tidscerteparti fullt ut er deklarasjonsrett med unntak av konnossement utstedt under tidscerteparti, jf. sjøl. § 383 annet ledd, annet punktum, jf. § 253 første ledd, annet punktum.

Ved ansvarsfraskrivelser som Baltimerecertepartiets klausul 13 er egenfeilene ”privity” sentrale. Partsautonomien strekker seg ikke så langt at tidsbortfrakter kan avtale seg rett til å skade sin medkontrahent forsettlig, og heller ikke til å være uaktsom på hans bekostning. For slike feil vil ingen ansvarsfraskrivende klausul være gyldig, uavhengig av om klausulen har klar ordlyd.¹⁴⁴ Hva gjelder mannskapsfeil, og ansvaret for kontraktsmedhjelpere i kontraktsforhold, vil også ansvarsfraskrivende klausuler for dette tolkes innskrenkende, jf. ND 1950. 418 *Yrjar*-saken. Her fant byretten at en ansvarsfraskrivelse for hendelige begivenheter og ”skadegjørende handlinger fra noen persons side” ikke var klar nok til å befri verkstedet for følgene av verkstedarbeidernes feil. Byretten mente at det var slike generelle ansvarsfraskrivelser som fremprovoserte de tvingende reglene som Haag-reglene oppstilte.¹⁴⁵

Konklusjonen er at for tidsbefraktning hersker partsautonomien med stor kraft, foruten unntakene om at konnossement utstedt under tidscerteparti er underlagt preseptoriske regler, samt at tidsbortfrakter kan bli ansvarlig for

¹⁴⁴ Klæstad, Helge. *Ansvarsfraskrivelse i befraktningsforhold*, 1924 s. 69

¹⁴⁵ Gram, Per. *Fraktavtaler*, 4. utgave 1977 s. 209

lasteskade under lasting og stuing dersom han skal føre tilsyn og ikke etterfølger denne plikten på en tilstrekkelig forsvarlig måte. For lasteskader viser handels- og rettspraksis på området for tidsbefraktning at tidsbortfrakter kan fraskrive seg mye ansvar, kun med unntak av ansvar for egenfeil begått forsettlig eller ved grov uaktsomhet, jf. ND 1950 s. 418.

VI KAN DET UTLEDES NOEN GENERELLE PRINSIPPER FOR PARTSAUTONOMIENS REKKEVIDDE HVA GJELDER ANSVARFRASKRIVELSER I KONNOSSEMENT, REISE- OG TIDSCERTEPARTI?

6.1 Rettskildebildet: Bakgrunnsretten og alminnelig sensur

Det kan vanskelig utledes noen overordnede generelle prinsipper for partsautonomiens rekkevidde hva gjelder ansvarsfraskrivende klausuler i konnossement, reise- og tidscerteparti, men det vil i det følgende foretas et resonnement av oppgavens overordnede konklusjoner for å belyse hovedtrekkene.

Dersom bakgrunnsretten er preseptorisk, vil retten utelukkende være svært forsiktig med å la partsautonomien råde, slik tilfellet er for stykkgodsbefraktning, og for lasteskade skjedd under et reisecerteparti. Det vil her føres en streng sensur med ansvarsfraskrivelse for lasteskader som bortfrakter påberoper seg i medhold av inntatte klausuler i konnossementet og reisecerteparti. Heller ikke ansvarsfraskrivelse for transportør eller reisebortfrakters egne eller underordnedes forsettlige eller grovt uaktsomme handlinger vil være gyldig. Dersom bakgrunnsretten derimot åpner for partsautonomi slik tilfellet er for tidsbefraktning, vil det i langt større grad åpnes for at ansvarsfraskrivende klausuler får virkning, også for lasteskader, da det er rimelig at mye av ansvaret tilkommer tidsbefrakter som har rådigheten over skipet. Unntaket for partsautonomien under tidsbefraktning knytter seg hovedsakelig til ansvaret for forsettlig og grovt uaktsomme egenfeil begått av tidsbortfrakter, som han ikke under noen omstendighet vil kunne fraskrive seg.

Det som i siste rekke kan sensurere ansvarsfraskrivelser der bakgrunnsretten er deklarasjonsrett, handels- og rettspraksis og alminnelige kontraktsrettslige prinsipper, samt avtl. § 36. Her vil retten benytte reelle hensyn, forsikringsadgang og rimelighetsbetraktninger for å eventuelt underkjenne en ansvarsfraskrivende klausul.

VII PARTSAUTONOMIENS VIRKNING OVERFOR EN TREDJEPART I FRAKTAVTALER

7.1 Kontraktsforholdets forhold til en tredje part: hvilke virkninger avtalte klausuler mellom de opprinnelige kontraktspartene kan få for en tredjepart

Det er et viktig utgangspunkt at avtaler prinsipielt bare har virkning inter partes. To parter kan ikke seg imellom bestemme at en tredjemann skal være bundet av deres avtale.¹⁴⁶ En annen sak er at en avtale mellom to parter kan få faktiske virkninger for tredjemenn. Fra utgangspunktet om at avtaler bare har rettsvirkninger mellom partene, gjelder det flere reservasjoner. For det første kan en avtale inngås av andre enn de egentlige kontraktspartene. Partene kan gjøre bruk av mellommenn som kan forplikte dem.¹⁴⁷

Selv om avlaster i vanlig forstand ikke er part i fraktavtalen, etablerer loven et kontraktslignende forhold; Avlasteren kan overfor transportør eller bortfrakter forlange utstedt konnossement, og han har et visst ansvar overfor transportøren eller bortfrakteren, jf. §§ 294 og 301, jf. § 338. Helt sentralt blir dette på mottakersiden. Den som mottar last på grunnlag av et konnossement, inntreer i et kontraktsforhold til transportøren eller bortfrakter. Innholdet beror på konnossementets bestemmelser (§ 292 tredje ledd; for certepartiforhold, se § 347 annet ledd og § 383 annet ledd).¹⁴⁸

¹⁴⁶ Woxholth, Geir. *Avtalerett*, 7. utgave, 1. opplag, 2009 s. 51

¹⁴⁷ *ibid.*

¹⁴⁸ Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7. utgave 2010 s. 233

At avlaster og mottaker på sett og vis trer inn i kontraktsforholdet, er fordi de som følge av sin deltakelse i avtalen, får rettsvirkninger som tilfaller dem.

Imidlertid fremgår det av rettspraksis at også mer perifere tredjemenn kan tre inn i kontraktsforholdet mellom bortfrakter og befrakter. Dette er et omtvistet tema i seg selv, og vil kun bli behandlet kort i oppgaven ved å vise til et tilfelle der det kan diskuteres om Høyesterett gikk vel langt i å tillegge vilkårene i kontrakten mellom bortfrakter og befrakter virkning for en tredjepart.

7.2 Rt. 1956 s. 1172 Ostmark-saken

Det tyske skipet Ostmark var via den bergenske befrakteren Martens chartret for å frakte fiskeolje fra Bergen til Hamburg, Brake eller Rotterdam. I fraktavtalen var det uttrykkelig bestemt at eventuelle rettslige tvister skulle avgjøres etter flaggets lov, jf. certepartiets punkt 13, som i dette tilfellet var tysk rett. Ved et tillegg til certepartiet fikk befrakter opsjon på ytterligere to reiser. Skipet skulle først gå til Haugesund og ta med en full ladning sildeolje for lossing i Bergen. Deretter skulle skipet gå til Ålesund for å laste noe olje her og resten i Bergen. Under lastingen ved sildeoljefabrikken i Haugesund gikk olje til spille i sjøen fordi en av tankene i skipet ble overfylt. Det var enighet om at dette skyldtes manglende tilsyn ombord, og det var uomtvistet at skipets besetning hadde utvist uaktsomhet. Rederiet anførte sitt ansvar begrenset og viste til den norske sjøloven av 1903 § 255. Dersom norske ansvarsbegrensningsregler for lasteskader ble lagt til grunn, hadde rederiet betalt tilstrekkelig. Dersom imidlertid tysk rett skulle legges til grunn hadde sildeoljefabrikken fortsatt et krav på restsum.

Det springende punkt i saken var hvorvidt erstatningen skulle fremgå av kontraktsforholdet som fremgikk av certepartiet eller ikke.¹⁴⁹ Sildeoljefabrikken hadde ikke undertegnet certepartiet, da certepartiet var inngått mellom rederiet

¹⁴⁹ Konow, Berte-Elen Reinertsen, *Løsøre pant over landegrenser*, 1. utgave 2006, s. 296

og befrakteren. Rettens flertall konkluderte likevel med at lovvalgsklausulen som var inntatt certepartiets fikk anvendelse på det tyske rederiets ansvar overfor sildeoljefabrikken som en tredjepart. Resonnementet tok utgangspunkt i befrakterens interesse av riktig oppfyllelse, og presiserte at sildeoljefabrikken som avlaster var å anse som befrakterens kontraktsmedhjelper. Det ble videre hevdet at avlasteren måtte være klar over at skipet var tysk samt hvem som var befrakter.¹⁵⁰

Mot flertallets synspunkter og standpunkt argumenterte mindretallet for at spørsmålet om ansvarsgrunnlag måtte avgjøres etter norsk rett på bakgrunn av at sildeoljefabrikken ikke var part i certepartiet, og at lovvalgsklausulen derfor ikke kom til anvendelse i forhold til rederiets ansvar overfor sildeoljefabrikken. Mindretallet avgjorde lovvalget i spørsmålet om rederiets ansvarsgrunnlag etter Irma Mignon-formelen, og fant at saken hadde sin nærmeste tilknytning til Norge, da det dreiet seg om frakt fra en norsk havn til en annen og både avskiper og mottaker var norske. Den omstendighet at skipet var tysk, måtte for avskiper fortone seg som en ren tilfeldighet.

7.2.1 Mitt syn på Høyesteretts argumentasjon

Etter mitt syn er det mindretallets argumentasjon for at ansvarsgrunnlaget måtte avgjøres etter norsk rett som har de beste grunner for seg. Å gjøre en klausul i certepartiet gjeldende overfor sildeoljefabrikken som ikke var part i certepartiet, fremstår noe anstrengt. Også det faktum at saken hadde sin nærmeste tilknytning til Norge, kan etter min mening anses å måtte være avgjørende. Prinsippet Irma Mignon-formelen er utledet av ND 1923 s. 289 NH og er internasjonalt anerkjent. Formelen innebærer at man ved analyse av det konkrete saksforhold skal komme frem til den lov som tilfellet har sin nærmeste tilknytning til. At flertallet hevder å finne argumenter for at sildeoljefabrikken er en av befrakters kontraktsmedhjelpere, medfører at så å si enhver som står i et

¹⁵⁰ Rt. 1956 s. 1172, s. 1175

kontraktsforhold med befrakter, vil kunne tre inn i kontrakten mellom bortfrakter og befrakter. Dette kan synes uheldig å ha som et utgangspunkt, da det kan som i saken overfor medførte ekstra risiko for bortfrakter. Bedre hadde det vært om Høyesterett tok utgangspunkt i Irma Mignon-formelen, for så å argumentere for hva som eventuelt skal til for å bli ansett som en kontraktsmedhjelper. Da hadde Høyesterett bedre fått frem utgangspunktet om at avtaler prinsipielt bare har virkning inter partes, og at det bør gode grunner til for at det motsatte skal være tilfelle.

VIII AVSLUTNING

For godsbefraktning til sjøs foreligger en høy risiko for at uforutsette hendelser kan inntreffe, og det kan dermed argumenteres godt for at partsautonomien bør være fremtredende hva gjelder ansvarsfraskrivende klausuler, også sett i sammenheng med at det er tale om kommersielle avtaleforhold, der avtalefriheten strekker seg langt. Til tross for dette vil det klart og tydelig være et behov for å innskrenke denne adgangen i noen grad. Som nevnt vil vernet av vareeier og i noen grad vernet av reisebefrakter medføre en slik innskrenkning. Bakgrunnsretten vil være avgjørende både for hvor langt partsautonomien strekker seg, samt for hvilke ansvarsfraskrivelser transportør og bortfrakter kan avtale i kontrakten.

For å etterstrebe mest mulig balanse i kontraktsforholdet, fremstår det som rettslig fornuftig og legitimt at det oppstilles en høy terskel hva gjelder fraskrivelse av forsettlige eller grovt uaktsomme handlinger. En generell adgang til å fraskrive seg slikt ansvar vil plassere mye av risikoen over på vareeier og befrakter, som for stykkgodstransport og reisecerteparti i prinsippet ikke rår med hva som blir foretatt av transportør og bortfrakter. Et skjerpet aktsomhetskrav for transportør og bortfrakter, har forhåpentligvis den effekten at de til enhver tid streber etter å utfører transporten på en forsvarlig måte.

Avslutningsvis tilsier rettspolitiske betraktninger at domstolene bør ha alminnelige kontraktsrettslige prinsipper knyttet til sensur av ansvarsfraskrivelser, i bakhodet for å i et hvert tilfelle søke etter å oppnå et mest mulig rimelig resultat.

LITTERATURLISTE

Lover

1. Kong Christian Den Femtis Lov av 15. April 1687
2. Lov av avslutning av avtaler, om fuldmagt og om ugyldige viljeserklæringer 31. mai 1918 nr. 4 (avtaleloven)
3. Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39 (sjøloven)

Rettspraksis

Norsk rettspraksis

4. Rt. 1921 s. 313
5. Rt. 1948 s. 370
6. Rt. 1956 s. 1172
7. Rt. 1964 s. 838
8. Rt. 1975 s. 478
9. Rt. 1982 s. 1357
10. Rt 1992 s. 1157 *Garden-saken*
11. Rt. 1994 s. 626 *Wasa-saken*
12. Rt. 2001 s. 676 *Smolt-saken*

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

13. ND 1950. 418 Trondheim, *Yrjar-saken*
14. ND 1961 s. 127 NV *Granville-saken*
15. ND 1961 s. 207 NV
16. ND 1983 s. 279 NL
17. ND 1992 s. 386 NH *Garden-saken*
18. ND 1994 s. 136 NH *Wasa-saken*
19. ND 1996 s. 207 NV *Fjell-saken*
20. ND 2001 s. 164 NH *Smolt-saken*
21. ND 2002 s. 56 SV *Baltic Press-saken*

Forarbeider

22. NOU 1972: 11, Utredning X fra Sjølovskomiteen

23. NOU 1993: 36, Utredning XV fra Sjølovkomiteen
24. NOU 2012: 10, Utredning XX fra Sjølovkomiteen: Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven

Internasjonale konvensjoner

25. Konnossementskonvensjonen av 1924, Haag-reglene
26. Haag-reglenes endringsprotokoll av 1968, Haag-Visbyreglene
27. FN-konvensjonen om sjøtransport av gods av 1978, Hamburg-reglene

Standardkontrakter

28. BIMCO Bill of Lading, code name: "Scanconbill"
29. London Form tank Charter Party
30. BIMCO Beepeevoy Charter Party, code name "Beepeevoy"
31. BIMCO Uniform General Voyage Charter Party, code name: "Gencon "
32. BIMCO Scandinavian Voyage Charter Party 1956, code name: "Scancon"
33. Produce Time Charter Party, code name "Produce"
34. BIMCO Uniform Time Charter, code name: "Baltimex 1939"

Juridisk litteratur

Bøker

35. Arnholm, Carl Jacob. *Privatrett III, Almindelig obligasjonsrett*, 1.utgave, Oslo 1966
36. Augdahl, Per. *Den norske obligasjonsretts almindelige del*, 5.utgave, Oslo 1978
37. Beale, Hugh, Bénédicte Fauvarque-Cosson, Jacobien Rutgers, Dennis Tallon, and Stefan Vogenauer. *Cases, Materials and Text on Contract Law*, 2.utgave, Oxford 2010
38. Brunsvig, Per. *Konstruksjonsansvar ved bygging av skip*, Oslo 1973
39. Brækhus, Sjur. *Rederens Husbondsansvar*, Gøteborg 1954
40. Bull, Hans Jacob. *Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold*, Oslo 1988
41. Falkanger, Thor. *Sjørett og transportrett. I: Knophs oversikt over Norges rett*. 12 utgave, Oslo 2004

42. Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Innføring i sjørett*, 4.utgave, Oslo 1995
43. Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. *Sjørett*, 7.utgave, Oslo 2010
44. Giertsen, Johan. *Avtaler*, Bergen 2006
45. Gram, Per. *Fraktavtaler*, 4.utgave, Oslo 1977
46. Hagstrøm, Viggo. *Obligasjonsrett*, 1.utgave, Oslo 2003
47. Hagstrøm, Viggo. *Obligasjonsrett*, 2.utgave, Oslo 2011
48. Haxthow, Victor. *Sjølovene*, 27.utgave, Oslo 2007
49. Hille Andresen, Rolf. *Sjørett- kompendium til bruk for studentene ved N.H.H.*, Bergen 1954(brukt som kuriositet, skrevet av oldefar)
50. Hov, Jo. *Avtalerett*, 3.utgave, Oslo 1993
51. Hov, Jo. *Kontraktsrett I, Avtaleslutning og ugyldighet*, 3.utgave, Oslo 2002
52. Hov, Jo. *Avtalebrudd og partsskifte-Kontraktsrett II*, 4.utgave, Oslo 2011
53. Jantzen, Johs. *Godsbefordring til sjøs*, 2.utgave, Oslo 1952
54. Klæstad, Helge. *Ansvarsfraskrivelse i befragningsforhold*, Kristiania 1924
55. Konow, Berte-Elen Reinertsen, *Løsøre pant over landegrenser*, 1.utgave, Bergen 2006
56. Krüger, Kai. *Norsk kontraktsrett*, Bergen 1989
57. Nygaard, Nils. *Skade og Ansvar*, 6.utgave, Bergen 2007
58. Woxholth, Geir. *Avtalerett*, 7.utgave, 1.opplag, Oslo 2009

Artikler

59. Brækhus, Sjur. "Fraktavtalen. Definisjon. Innledning.", MarLus, 1.utg, 1975, Sjørettsforholdet, Oslo
60. Brækhus, Sjur. Artikkel hentet fra *Store norske leksikon*, publisert på nett 14.02.2009
61. Falkanger, Thor. "Deklaratorisk lovgivning om befragningsavtaler for skipet apropos til de nordiske sjølover av 1994. I: Festskrift til Jan Ramberg på 65-års dagen den 1 februar 1997 av kolleger och vanner", Stockholm 1996
62. Hagstrøm, Viggo. "Om grensene for ansvarsfraskrivelse, særlig i næringsforhold", TfR 1996 s. 421-518
63. Knudtzon, Stephen, Meidell, Andreas og Falchenberg, Marie. "The Shipping Law Review- chapter 31- Norway" 2014

64. Sandvik, Tore. "*Ansvar for skadevoldende egenskaper etter norsk rett*" Tfr 1964 s. 503-540
65. Solvang, Trond. "*Sensur av ansvarsfraskrivelser – Har prinsippet i Wingulldommen (ND 1979 s.231) satt spor etter seg?*" Lov og rett 2009, nr.1 s.27-42
66. Thuesen, Elisabeth. "*Ansvarsfraskrivelse i Engelsk kontraktsret sammenlignet med skandinavisk ret*" Tfr 1982 s. 291-328

LISTE OVER FIGURER

Figur hentet fra NOU 2012: 10 side 27