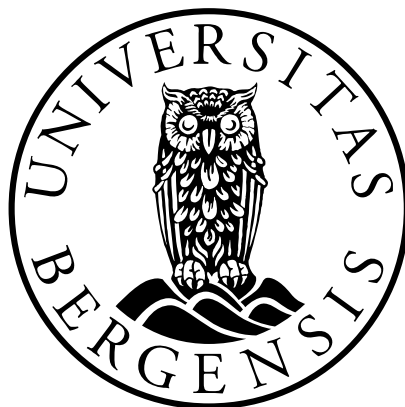


# Adgangen til å binde tredjemann til inkorporerte jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler i konnossementet

*En komparativ fremstilling av rettsstillingen etter  
sjøloven og Luganokonvensjonen*

Kandidatnummer: 144

Antall ord: 14 128



JUS399 Masteroppgave  
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

1. Juni 2016

## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>INNLEDNING</b> .....	<b>3</b>
1.1	Oppgavens tema og aktualitet.....	3
1.2	Terminologi .....	7
1.2.1	Sammenhengen mellom konnossementer, certepartiavtaler og avtaler om stykkgodstransport .....	7
1.2.2	Avhandlingens partsgalleri.....	9
1.3	Rettskilder og metode .....	9
1.4	Avgrensning av oppgaven .....	11
1.5	Den videre fremstilling.....	12
<b>2</b>	<b>HVA KREVES FOR Å BINDE TREDJEMANN ETTER SJØLOVEN?</b> .....	<b>13</b>
2.1	I hvilke tilfeller kommer § 310 tredje ledd til anvendelse?.....	13
2.2	De generelle krav som stilles til forumklausuler i § 310 tredje ledd.....	13
2.2.1	Konnossementet må inneholde en «uttrykkelig» angivelse .....	14
2.2.2	En tredjemann i «god tro» blir ikke bundet av generelle henvisninger .....	16
2.3	Betydningen av skriftlighetskravet i § 311 .....	19
<b>3</b>	<b>HVA KREVES FOR Å BINDE TREDJEMANN ETTER LUGANOKONVENSJONEN?</b> .....	<b>22</b>
3.1	I hvilke tilfeller kommer Luganokonvensjonen artikkel 23 til anvendelse? .....	22
3.2	Skal gyldigheten av en voldgiftsklausul vurderes etter artikkel 23? .....	23
3.3	Luganokonvensjonens regler om tredjemannsproblematikken .....	26
3.4	Binding av tredjemann ved suksesjon .....	29
3.4.1	Vilkår nr. 1: Formkravene til jurisdiksjonsavtalen må være tilfredsstilt mellom de originale kontraktparter.....	29
3.4.2	Vilkår nr. 2: Tredjemann må ha overtatt sender sine rettigheter og forpliktelser .....	30
3.4.2.1	Omfanget av rettigheter og forpliktelser som må overtas .....	30
3.4.2.2	Tidspunktet for overtakelse etter norsk rett .....	31
3.4.3	Suksesjonsregelens rekkevidde .....	32
3.5	Selvstendig binding av tredjemann etter artikkel 23 litra c .....	32
3.5.1	Binding er bare aktuelt i «internasjonal handel».....	33

3.5.2	Inkorporasjonsteknikken må samsvare med en bruk som er «allment kjent [...] og regelmessig fulgt» .....	35
3.5.3	Tredjemann «kjente eller burde ha kjent» til den sedvanlige bruk .....	36
<b>4</b>	<b>FORHOLDET MELLOM SJØLOVEN OG LUGANOKONVENSJONEN.....</b>	<b>38</b>
4.1	Forskjellene mellom sjøloven og Luganokonvensjonen .....	38
4.2	Hvilket regelverk har forrang ved motstrid? .....	39
<b>5</b>	<b>AVSLUTTENDE BEMERKNINGER .....</b>	<b>42</b>
	<b>Litteraturliste.....</b>	<b>45</b>

# 1 INNLEDNING

## 1.1 Oppgavens tema og aktualitet

Temaet for denne avhandlingen er adgangen til å binde en tredjemann som er innehaver av et konnossement («*bill of lading*») til jurisdiksjons- eller voldgiftsklausuler som er inkorporerte i konnossementet. Det eksisterer en utbredt praksis i sjørettslige transportavtaler om å inkludere en klausul i konnossementet som henviser til bestemmelser i ett annet dokument som fastslår hvilken domstol som skal ha kompetanse til å avgjøre tvistesaker, eller hvorvidt tvister skal avgjøres ved voldgift.<sup>1</sup> Dette skyldes særlig at de involverte parter ofte kommer fra ulike stater med hver sine sett av rettsregler, noe som gjør behovet for forutberegnelighet vedrørende tvisteløsning fremtredende.<sup>2</sup> Praksisen skaper ikke vanskeligheter for kontraktsparter som forhandler og blir enige om konnossementets betingelser. Større problemer oppstår derimot når det anføres at en tredjemann er bundet til konnossementets vilkår, herunder den inkorporerte jurisdiksjons- eller voldgiftsklausulen. Avhandlingen skal kartlegge hva som skal til for at en tredjemann som ikke har deltatt i forhandlinger omkring konnossementets betingelser må anses bundet til vilkår som ikke fremgår eksplisitt av konnossementets tekst.

Det er naturlig å starte med en redegjørelse av hva et konnossement er. Når varer skal transporteres til sjøs inngås det som regel flere avtaler i tilknytning til skipet som skal gjennomføre transporten.<sup>3</sup> Partene til disse avtalene vil ofte ha gjennomført omfattende forhandlinger i forkant før de kommer til enighet, og et av punktene partene må enes om er hvordan eventuelle tvister skal løses. Når varene ankommer skipet vil den som skal transportere varene utstede et konnossement som overrekkes til vedkommende som har levert varene som skal fraktes.<sup>4</sup> Konnossementet er et dokument som inneholder opplysninger om de transporterte varene, og det har en negotiabel karakter som gjør innehaver av

---

<sup>1</sup> Uffe Lind Rasmussen, «Jurisdiksjonsklausuler og voldgiftsklausuler i søtransportkontrakter», *MarLus*, 1984 nr. 90, 1

<sup>2</sup> Erling Selvig, «Kommentarer 2004-2008 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender», *Nordiske domme i sjøfartsanliggender*, 2012

<sup>3</sup> Disse avtalene vil det redegjøres nærmere for under punkt 1.2.1.

<sup>4</sup> Felix Sparka, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport Documents: A Comparative Analysis*, Berlin/Heidelberg 2010, 41

konnossementet legitimert til å motta varene som står beskrevet.<sup>5</sup> Varene kan dermed selges til en tredjemann ved å overdra konnossementet.<sup>6</sup>

I motsetning til avtalene som er inngått i forkant av utstedelsen av konnossementet er konnossementet sjelden gjenstand for forhandlinger. For avtalens parter er dette nokså uproblematisk, ettersom konnossementet mellom dem bare fungerer som en kvittering på de mottatte varer og som bevis på at en transportavtale er inngått.<sup>7</sup> For kontraktspartene fremgår transportens vilkår av deres inngåtte avtale, ikke av konnossementet.<sup>8</sup>

Konnossementet får imidlertid en vesentlig større betydning i tilfeller hvor det selges og oversendes til en tredjemann som ikke er part til noen av avtalene som er inngått i tilknytning til skipet. I flere århundrer har konnossementet hatt en negotiabel karakter som medfører at det kan selges og overdras til hvem det måtte være.<sup>9</sup> Den negotiable karakteren kan vanskelig opprettholdes dersom det er påkrevd å følge avtalelovens modell om tilbud og aksept, samt en ny forhandling omkring konnossementets vilkår i forkant av hver omsetning.<sup>10</sup> Av den grunn er den internasjonale regelen at konnossementet får en ny funksjon ved overdragelse til tredjemann ved at det utgjør selve kontrakten mellom tredjemann og den som transporterer varene, selv om disse partene ikke har forhandlet omkring konnossementets vilkår.<sup>11</sup>

I noen tilfeller fremgår det ordrett og eksplisitt av konnossementet hva som gjelder vedrørende jurisdiksjon eller voldgift. I slike tilfeller medfører som hovedregel konnossementets karakter av en kontrakt at tredjemann er bundet.<sup>12</sup> For tredjemann innebærer dette ikke store problemer ettersom han har en mulighet til å lese konnossementet før han kjøper det, og foreta en vurdering av om han er villig til å binde seg til konnossementets vilkår.

---

<sup>5</sup> Thor Falkanger, "The Incorporation of Charterparty Terms into the Bill of Lading", *Skrifter Utgivna av Sjörettsföreningen i Göteborg*, 1967-1968 nr. 3, 55-87 (60); Felix Sparka, 41; LOV-1994-06-24-39 om sjøfarten (heretter "sjøloven" eller "sjøl.") § 292 første ledd nr. 2

<sup>6</sup> Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Sjørett*, 7. utgave, Oslo 2010, 238

<sup>7</sup> Thor Falkanger, "The Incorporation of Charterparty Terms into the Bill of Lading", 60; Felix Sparka, 41; Sjøloven § 292 første ledd nr. 1

<sup>8</sup> Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, 380; John Furness Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, New York 2010, 243; Felix Sparka, 48

<sup>9</sup> Johs Jantzen, *Godbefordring til sjøs*, Oslo 1952, 458

<sup>10</sup> NOU 1993: 36 Godsbeordring til sjøs, 44; Johan Giertsen, *Avtaler*, Bergen 2006, 33; Geir Woxholth, *Avtalerett*, 9. Utgave, Oslo 2014, 71

<sup>11</sup> Nicholas Gaskell, Regina Asariotis og Yvonne Baatz, *Bills of Lading: Law and Contracts*, London 2000, 688; Felix Sparka, 42; Thor Falkanger, "The Incorporation of Charterparty Terms into the Bill of Lading", 63; Charles Debattista, *Bills of Lading in Export Trade*, 3. utgave, London 2009, 186

<sup>12</sup> Nicholas Gaskell, Regina Asariotis og Yvonne Baatz, 688; Felix Sparka, 42; Thor Falkanger, "The Incorporation of Charterparty Terms into the Bill of Lading", 63; Charles Debattista, 186; Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, 381

Det samme gjelder derimot ikke i de tilfeller hvor det anføres at vilkår som ikke er gjengitt ordrett i konnossementet utgjør en del av kontrakten. Vedkommende som transporterer varene vet at konnossementet kan utgjøre en selvstendig kontrakt ved overdragelse til tredjemann, og ønsker at vilkårene i konnossementet skal være sammenfallende med den avtalen som han allerede har inngått i tilknytning til skipet.<sup>13</sup> Av den grunn vil avtalens vilkår ofte forsøkes inkorporert gjennom å inkludere en henvisning til avtalen i konnossementet.<sup>14</sup> Dette gjøres gjennom en generell henvisning<sup>15</sup> til avtalen i sin helhet eller ved å inkludere en spesifikk henvisning<sup>16</sup> som i tillegg som fremhever enkelte bestemmelser som anses som særlig viktige.<sup>17</sup> For en tredjemann som blir innehaver av konnossementet kan en slik henvisningsmetode gjøre det vanskeligere å forutberegne sin rettsstilling, ettersom det ikke er alminnelig praksis å vedlegge de inkorporerte vilkår.<sup>18</sup>

Likevel åpner både nasjonal og internasjonal rett for at en tredjemann kan bli bundet til vilkår som ikke er gjengitt ordrett i konnossementet, noe som indikerer at det ofte blir lagt avgjørende vekt på forretningslivets behov for effektivitet. Som hovedregel er en generell henvisning tilstrekkelig for å inkorporere bestemmelser i konnossementet.<sup>19</sup> Det skyldes trolig at tredjemann som regel er en profesjonell part som har kjennskap til at konnossementets

---

<sup>13</sup> Thor Falkanger, "The Incorporation of Charterparty Terms into the Bill of Lading", 64

<sup>14</sup> Samir Mankabady, *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*, Leyden 1978, 106; Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, 381; Thor Falkanger, "The Incorporation of Charterparty Terms into the Bill of Lading", 82; Richard Aikens, Richard Lord, og Michael Bools, *Bills of Lading*, 2. Utgave, London 2006, 145; Johs Jantzen, "Frakt og alle betingelser ifølge certeparti», *Nordiske domme i sjøfartsanliggender*, 1935, 273-304 (273); Domenico Di Pietro, «Incorporation of Arbitration Clauses by Reference», *Journal of International Arbitration*, 2004 Vol. 21 nr. 5, 439-452 (439)

<sup>15</sup> SCANCONBILL 1993, et standardformular for konnossementer, benytter følgende formulering:

«All terms, conditions, liberties and exceptions of the Charter Party dated as overleaf are herewith incorporated.» Standardformularet er utarbeidet av The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO). Hentet fra [https://www.bimco.org/Chartering/Clauses\\_and\\_Documents/Documents/Bills\\_of\\_Lading/SCANCONBILL.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Documents/Bills_of_Lading/SCANCONBILL.aspx)

<sup>16</sup> CONGENBILL 2016, et av nåtidens mest anvendte standardformulærer for konnossementer, innehar en spesifikk henvisning til voldgiftsklausulen. Standardformularet anvender følgende formulering: «all terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause are herewith incorporated.» Hentet fra [https://www.bimco.org/Chartering/Clauses\\_and\\_Documents/Documents/Bills\\_of\\_Lading/CONGENBILL\\_2016.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Documents/Bills_of_Lading/CONGENBILL_2016.aspx)

<sup>17</sup> Miriam Goldby, "Incorporation of charterparty arbitration clauses into bills of lading: Recent developments", *Denning Law Journal*, 2007 Vol. 19, 175

<sup>18</sup> Johs Jantzen, *Godsbefordring til sjøs*, 457; Thor Falkanger, "The Incorporation of Charterparty Terms into the Bill of Lading", 74; Melis Özdel, *Bills of Lading incorporating charterparties*, Oxford 2015, 1

<sup>19</sup> Sjøloven §§ 292 tredje ledd og 325 første ledd; NOU 1993: 36 s. 61; Thor Falkanger, "The Incorporation of Charterparty Terms into the Bill of Lading", 67; Charles Debattista, 186; Johs Jantzen, "Frakt og alle betingelser ifølge certeparti», 287

vilkår vanligvis ikke fremgår utelukkende av dokumentets tekst, og som kan beskytte seg selv gjennom å be om å få oversendt den inkorporerte avtale.<sup>20</sup>

Inkorporering av jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler<sup>21</sup> står imidlertid i en særstilling på grunn av viktigheten og konsekvensene av en slik forumklausul.<sup>22</sup> For parter til en sjørettslig transportavtale er det riktignok flere positive elementer bak en adgang til å avtale jurisdiksjon eller voldgift. Det gir partene forutberegnelighet vedrørende tvisteløsningen, og fremstår fordelaktig av hensyn til både tid og kostnader. Dette gjelder særlig for en som transporterer varer i stort omfang, ettersom han forsikrer seg om at alle tvister som han involveres i behandles for det samme forum og etter de samme rettsregler.<sup>23</sup> Tvisteløsning ved voldgift kan dessuten være ønskelig på grunn av friheten til å velge dommere, avgjørelsens konfidensialitet og prosessens hurtighet som følge av at avgjørelser som hovedregel ikke kan ankes.<sup>24</sup>

For en tredjemann som er kjøper av varene og konnossementet kan derimot resultatet av å være nødt til å inndrive sitt krav for et fremmed forum ha betydelige tids- og kostnadmessige konsekvenser. Han må sette seg inn i et ukjent rettssystem og trolig beregne reisekostnader for å konsultere med en utenlandsk advokat og for å avgi sin vitneforklaring i retten. I tillegg kan kompetansen til den utenlandske domstolen medføre at tvisten må løses etter ukjente rettsregler som gir ham en dårligere mulighet for å nå frem med sitt krav.<sup>25</sup> I ytterste konsekvens kan det føre til at tredjemann velger å oppgi søksmålet.<sup>26</sup> Av den grunn fremstår behovet for lovregler som reduserer risikoen for at tredjemann uvitende blir bundet til valg av forum fremtredende.<sup>27</sup>

---

<sup>20</sup> Jesper Martens og Jens V. Mathiasen, *Søloven*, 4. utgave, København 2012, 484; Johs Jantzen, *Godsbefordring til sjøs*, 457

<sup>21</sup> Avhandlingen vil benytte begrepet «forumklausul» som en samlebetegnelse for jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler, ettersom det primære siktemålet er å regulere hvilket forum som skal løse en eventuell tvist. Begrepet «klausul» benyttes for å understreke at det er tale om en bestemmelse i konnossementet som henviser til bestemmelser i en annen avtale

<sup>22</sup> Arjya Majumdar, «Incorporation by Reference in Maritime Arbitration», *Transportation Law Journal*, 2013 Vol. 40:91, 91-112 (99); Kristina Maria Siig, «Forum og lovvalg vedrørende transportansvaret», *MarIus*, 1995 nr. 215, 24; *The Nerano* [1996] 1 Lloyd's Law Reports 1 CA; Kristina Maria Siig, «Sølovens § 310: nye regler om værneting og værnetingsaftaler ved stykgodstransporter», *Juristen*, 1996 nr. 4, 153

<sup>23</sup> Kristina Maria Siig, *Arbitration agreements in a transport law perspective*, København 2003, 24  
<sup>24</sup> NOU 2001: 33 Voldgift, 35; Geir Woxholth, *Voldgift*, Oslo 2013, 48-53

<sup>25</sup> Binnaz Topaloglu, «The Validity of Jurisdiction and Arbitration Clauses as Against Third Party Holders of Bills of Lading – a Comparative Study Under French, English and Eu Law», *Annales de la Faculté de Droit D'Istanbul*, 2012 XLIV nr. 61, 453-508 (455)

<sup>26</sup> Uffe Lind Rasmussen, 2; Martin Davies (ed.), *Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime law*, Haag 2005, 11

<sup>27</sup> Kristina Maria Siig, «Forum og lovvalg vedrørende transportansvaret», 18; Charles Debattista, 186

Beskyttelsesbehovet indikerer at det må trekkes klare grenser for adgangen til å binde tredjemann til inkorporerte jurisdiksjons- eller voldgiftsklausuler. Samtidig må denne grensen trekkes under hensyn til konnossementers negotiable funksjon og praksis i sjøtransporten. Oppgavens formål er å undersøke hvor norsk rett trekker opp grensen og hvorvidt grensen er sammenfallende med internasjonale konvensjoner som Norge er bundet av. Dette vil gjøres gjennom en komparativ analyse av tredjemanns rettsstilling etter lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten<sup>28</sup> og Luganokonvensjonen.<sup>29</sup>

For å besvare problemstillingen vil avhandlingen ta utgangspunkt i følgende situasjon: en tredjemann har mottatt varer i Norge, gjennom fremvisning av konnossementet, som viser seg å ha blitt skadet under transporten. Tredjemann iverksetter derfor en erstatningssak for en norsk domstol mot vedkommende som har transportert varene. Den norske domstol har i utgangspunktet kompetanse til å behandle saken i slike tilfeller.<sup>30</sup> Saksøkte anfører imidlertid på sin side at saken må avvises fra de norske domstoler fordi tredjemann er bundet av konnossementet som henviser til en annen avtale hvor det fremgår at tvister skal behandles ved voldgift i Norge eller i utlandet eller at en utenlandsk domstol har kompetanse til å behandle saken. Hensikten ved avhandlingen er å gjøre rede for hva som skal til for at saksøkte kan høres med sin anførsel etter henholdsvis sjøloven og Luganokonvensjonen.

## 1.2 Terminologi

### 1.2.1 Sammenhengen mellom konnossementer, certepartiavtaler og avtaler om stykkgodstransport

Innledningsvis er det gjort rede for at problemstillingen retter seg mot de tilfeller hvor konnossementet henviser til vilkår som fremgår av avtaler som er inngått i forkant av konnossementets utstedelse. I sjøretten eksisterer det en grunnleggende sontring mellom certepartiavtaler og avtaler om stykkgodstransport. Mens certepartiavtalene retter seg mot regulering av skipet som skal benyttes til å frakte varer, gjelder avtaler om stykkgodstransport

---

<sup>28</sup> Heretter "sjøloven"

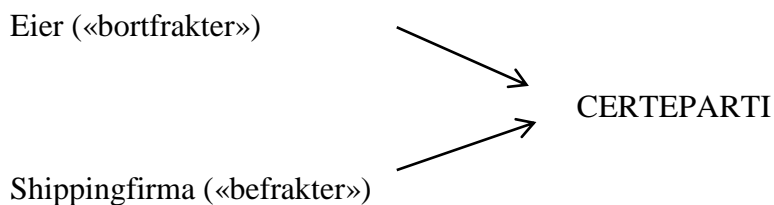
<sup>29</sup> Convention on jurisdiction and recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters, vedtatt i Lugano den 30. Oktober 2007

<sup>30</sup> Sjøloven § 310 fjerde ledd, jf. § 310 første ledd fastslår at norske domstoler har kompetanse til å behandle saken dersom varene er mottatt i Norge. Det samme er tilfellet etter Luganokonvensjonen artikkel 5 nr. 1 litra a, jf. litra b og Erling Selvig, «Kommentarer 2000-2001 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender», *Nordiske domme i sjøfartsanliggender*, 2003; ND 2000 s. 72

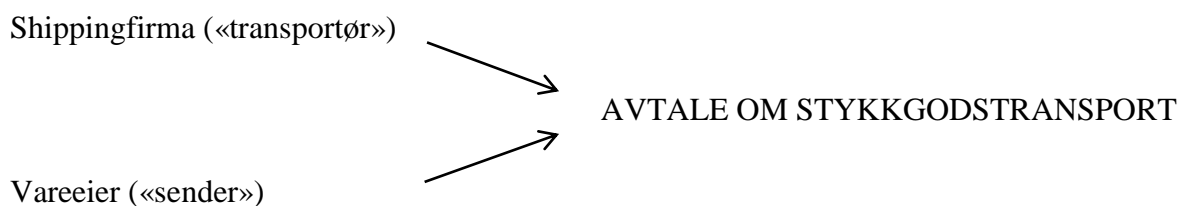


de enkelte parti av varer som skal fraktes. Avhandlingens problemstilling retter seg mot de tilfeller hvor konnossementet henviser til certepartiets vilkår. Etersom konnossementer bare utstedes dersom det også er inngått en avtale om stykkgodstransport, vil det si at problemstillingen forutsetter at begge avtaletypene er inngått. Hvordan avtalene inngås i praksis vil derfor redegjøres for i det følgende.

Et firma som ønsker å drive profesjonelt med shipping behøver et skip som kan frakte varer. I praksis gjennomføres dette ofte ved at firmaet inngår en certepartiavtale med eieren av et skip hvor det avtales at firmaet skal leie skipets kapasitet. Etter sjøloven betegnes den som har kompetanse til å leie ut skipets kapasitet som bortfrakter, mens befrakter er den part som er adressat for løftet og leier skipet.<sup>31</sup> Avtalen kan skisseres slik:



Deretter vil shippingfirmaet, som leier skipets kapasitet, inngå avtaler om stykkgodstransport med en rekke ulike vareeiere som ønsker å transportere sine varer. Slike avtaler gjelder bare for én reise, og avtalens parter betegnes som transportør og sender av sjøloven.<sup>32</sup> Etter at varene er om bord på skipet vil transportøren utstede ett konnossement for hvert parti av varer og for hver avtale om stykkgodstransport. Konnossementet utleveres deretter til den som leverte varene til skipet.<sup>33</sup>



---

<sup>31</sup> Sjøloven § 321

<sup>32</sup> Sjøloven § 251; Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, 230

<sup>33</sup> Sjøloven §§ 294, jf. 251

Dersom det skulle oppstå lasteskader under transporten er det transportøren som er ansvarlig.<sup>34</sup> Transportøren er klar over at konnossementer kan utgjøre selvstendige kontrakter ved overdragelse til tredjemenn, og inkluderer derfor ofte en henvisning i konnossementet til certepartiets vilkår for å forsikre seg om at hans ansvar er sammenfallende etter begge kontrakter.<sup>35</sup> Slik oppstår koblingen mellom konnossementet og certepartiet som aktualiserer oppgavens problemstilling.

## 1.2.2 Avhandlingens partsgalleri

I avhandlingen benyttes begrepet «tredjemann» om en innehaver av et konnossement som anføres bundet av certepartiets vilkår uten at han er part til det. I praksis oppstår vanligvis problemstillingen når tredjemann kjøper varer av en vareeier, og hvor sistnevnte deretter inngår en avtale om stykkgodstransport med en transportør. For at vareeieren skal oppfylle kjøpsavtalen må han oversende konnossementet til tredjemann slik at tredjemann kan få varene utlevert.<sup>36</sup>

Begrepet «transportør» vil benyttes om den som utsteder konnossementet og som er erstatningsansvarlig overfor tredjemann for skader som måtte oppstå, selv om vedkommende – som det ovennevnte eksempelet viser – også kan betegnes som befrakter. Vareeieren som har inngått en avtale om stykkgodstransport med transportøren og som er tredjemanns medkontrahent vil betegnes som «sender».

## 1.3 Rettskilder og metode

En av oppgavens to primære rettskilder er sjøloven, som regulerer tredjemannsproblematikken i § 310 tredje ledd. Ved tolkningen av sjøloven vil alminnelig norsk juridisk metode anvendes. Særegent for tolkningen av sjøloven er at den er basert på et nordisk samarbeid, slik at nordiske rettskilder som knytter seg til tilsvarende bestemmelser i nordisk sjølovgivning vil være særlig relevante ved kartleggingen av innholdet i sjølovens bestemmelser om inkorporasjon av forumklausuler.<sup>37</sup> Dette gjelder primært nordiske

---

<sup>34</sup> Sjøloven § 275

<sup>35</sup> Thor Falkanger, “The Incorporation of Charterparty Terms into the Bill of Lading”, 64

<sup>36</sup> Leif Sevón, “The Hamburg Rules and transport documents”, *Marlus*, 1980 nr. 58, 2

<sup>37</sup> Kristina Maria Siig, *Arbitration agreements in a transport law perspective*, 342; Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, 3

forarbeider, men også dommer fra den fellesnordiske domssamlingen Nordiske domme i sjøfartsanliggende.<sup>38</sup>

Den andre sentrale rettskilden som inneholder regler om tredjemannsproblematikken og som skal analyseres er Luganokonvensjonen. Konvensjonen avløste den tidligere Luganokonvensjonen fra 1988<sup>39</sup> og ble inngått mellom EU og EFTA-statene<sup>40</sup>, med unntak av Liechtenstein. Etter lov 17. Juni 2005 nr. 90 om mekling og rettergang i sivile tvister § 4-8 gjelder konvensjonen som norsk lov.<sup>41</sup>

Selv om Norge ikke er en part til Wien-konvensjonen<sup>42</sup>, er det antatt at dens bestemmelser om konvensjonstolkning kodifiserer folkeretten.<sup>43</sup> Luganokonvensjonen må derfor tolkes i samsvar med en objektiv forståelse av ordlyden sett i lys av formålet bak konvensjonen og den aktuelle bestemmelse.<sup>44</sup> Særegent for tolkningen av Luganokonvensjonen er at EU-domstolens tolkning av Brusselforordningen har sentral betydning.<sup>45</sup> Brusselforordningen erstattet den originale Brusselkonvensjonen av 1968, og regulerer – i likhet med sin forgjenger - den europeiske unions regler vedrørende domsmyndighet, samt anerkjennelse og fullbyrdelse av sivile og kommersielle rettsavgjørelser.<sup>46</sup> Luganokonvensjonen ble inngått for å knytte EFTA-statene til regelverket i den europeiske union, og er av den grunn utformet tilnærmet identisk med Brusselforordningen.<sup>47</sup> Ifølge konvensjonens protokoll 2 artikkel 1 skal medlemsstatene ta «tilbørlig hensyn» til EU-domstolens avgjørelser vedrørende tolkningen av Brusselkonvensjonen og Brusselforordningen, og Høyesteretts ankeutvalg har enstemmig slått fast at EU-domstolens rettspraksis utgjør en «tungtveiende rettskilde» ved tolkning av tilsvarende bestemmelser i Luganokonvensjonen.<sup>48</sup> Avhandlingen vil derfor ta utgangspunkt i Luganokonvensjonens bestemmelser, men det nærmere innholdet av

---

<sup>38</sup> Heretter «ND»

<sup>39</sup> Convention on jurisdiction and recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters, vedtatt i Lugano den 16. September 1988

<sup>40</sup> Norge, Sveits og Island

<sup>41</sup> Heretter “tvisteloven” eller “tvl”

<sup>42</sup> Vienna Convention on the law of treaties, vedtatt i Wien den 23. Mai 1969

<sup>43</sup> Frode Elgesem, «Tolking av EMK - Menneskerettsdomstolens metode», *Lov og Rett*, 2003 nr. 4-5, 203-230 (206)

<sup>44</sup> Wien-konvensjonen artikkel 31 nr. 1

<sup>45</sup> Europarådets forordning (EC) Nr. 44/2001 av 22. desember 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters

<sup>46</sup> Convention on jurisdiction and recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters, vedtatt i Brussel den 27. September 1968

<sup>47</sup> Lennart Pålsson, *Bryssel I-Förordningen Jämte Bryssel- och Luganokonventionerna*, Stockholm 2008, 22-23; Adrian Biggs, *Civil Jurisdiction and Judgments*, 6. utgave, Oxon 2015, 368

<sup>48</sup> Rt. 2011 s. 1532 avsnitt 21 (ankeutvalg)

bestemmelsene vil i all hovedsak kartlegges ved henvisning til EU-domstolens praksis vedrørende Brusselkonvensjonen og Brusselordningen.

Et annet særegent trekk ved tolkningen av Luganokonvensjonen er at Brusselordningen nylig ble erstattet av Brusselreguleringen som trådte i kraft den 10. Januar 2015.<sup>49</sup> Selv om det ikke har blitt iverksatt tiltak som sikter på å forandre Luganokonvensjonen kan ønsket om en enhetlig regulering i Europa tilsi at løsningene i Brusselreguleringen skal vektlegges ved tvil om hvordan enkeltbestemmelser i Luganokonvensjonen skal tolkes.<sup>50</sup>

## 1.4 Avgrensning av oppgaven

Avhandlingen skal kartlegge kravene som stilles til gyldigheten av inkorporerte jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler, ikke den nærmere rekkevidden av slike klausuler, som skjer gjennom en fortolkning. Ettersom forumklausuler er mest alminnelig for grenseoverskridende transporter, vil oppgaven avgrense mot kartlegging av rettsstillingen ved innenriksfart.

Videre vil oppgaven fokusere på de formelle krav som stilles til hvordan forumklausuler skal inkorporeres. Med formelle krav menes hvordan forumklausuler må være gjengitt og formulert for å anses inkorporert og bindende overfor tredjemann.<sup>51</sup> Av hensyn til ordgrensen og manglende sammenligningsgrunnlag som følge av Luganokonvensjonens fraværende regulering vil avhandlingen derimot ikke analysere de materielle krav til klausulers gyldighet.<sup>52</sup> Med dette menes innholdsmessige krav til det valgte forum. Det er imidlertid viktig å bemerke at sjøloven § 310 første ledd stiller slike materielle krav ved å begrense de stedene som lovlig kan velges som forum. Begrensningen etter sjøloven gjelder likevel ikke i tilfeller hvor Luganokonvensjonen kommer til anvendelse.<sup>53</sup>

New York-konvensjonen vil ikke analyseres for å kartlegge tredjemanns rettsstilling.<sup>54</sup> Konvensjonen fastslår i hvilke tilfeller utenlandske voldgiftsdommer skal anses som bindende

---

<sup>49</sup> Europaparlamentets forordning (EC) Nr. 1215/2012 av 12. Desember 2012 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters (recast)

<sup>50</sup> Stein Roglien, *Luganokonvensjonen*, Oslo 1993, 104

<sup>51</sup> Kristina Maria Siig, *Arbitration agreements in a transport law perspective*, 347

<sup>52</sup> Yvonne Baatz, "Jurisdiction clauses in Bills of Lading – Rotterdam Rules by the back door in Europe?", *Shipping & Trade Law*, 2010 Vol. 10 nr. 9, 2

<sup>53</sup> Sjøloven § 310 femte ledd

<sup>54</sup> Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards, vedtatt i New York den 10. Juni 1958

og fullbyrdes i konvensjonsstater, og ble ratifisert av Norge i 1961.<sup>55</sup> Ettersom oppgaven retter seg mot norske domstolars vurdering av voldgiftsklausulens gyldighet faller fullbyrdelsesspørsmålet utenfor avhandlingens rammer. Det kan imidlertid bemerkes at selv om en voldgiftsklausul anses bindende etter norsk rett er det ikke gitt at den vil bli anerkjent og fullbyrdet i utlandet i henhold til New York-konvensjonen.<sup>56</sup>

## 1.5 Den videre fremstilling

Avhandlingens hoveddel består av tre deler. Den første delen skal kartlegge hva som skal til for å inkorporere forumklausuler fra certepartiet i konnossementet etter sjøloven. Først skal det ses nærmere på de generelle kravene i § 310 tredje ledd som gjelder både for jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler. Deretter skal det analyseres hvorvidt det særegne kravet som stilles i § 311 til voldgiftsavtaler medfører at kravene til inkorporering av voldgiftsklausuler er strengere.

Avhandlingens andre del skal ta stilling til hvilke krav Luganokonvensjonen stiller til inkorporering av forumklausuler. Innledningsvis vil det drøftes hvorvidt konvensjonen bare gjelder for jurisdiksjonsklausuler, eller om den også kan anvendes for vurderingen av voldgiftsklausulers gyldighet.

Avslutningsvis i tredje del vil forholdet mellom sjøloven og Luganokonvensjonen analyseres. For å forutberegne sin rettsstilling er det viktig for tredjemann å vite hvilket regelverk som har forrang ved motstrid, og det gjelder særlig ettersom Luganokonvensjonens bestemmelse om forumklausuler alltid vil komme til anvendelse for avhandlingens scenario så lenge forumklausulen angir en domstol i Norge, Island, Sveits eller en EU-stat.<sup>57</sup> De eneste tilfellene hvor motstridsproblematikken ikke oppstår er i tilfeller hvor klausulen angir et forum utenfor Europa, da er sjøloven alene avgjørende for tvistens utfall.

---

<sup>55</sup> NOU 2001: 33, 48

<sup>56</sup> NOU 2001: 33, 57; Geir Woxholth, *Voldgift*, 267

<sup>57</sup> Luganokonvensjonen artikkel 23

## 2 HVA KREVES FOR Å BINDE TREDJEMANN ETTER SJØLOVEN?

### 2.1 I hvilke tilfeller kommer § 310 tredje ledd til anvendelse?

Spørsmålet om tredjemann er bundet til inkorporerte forumklausuler i konnossementet reguleres av sjøloven § 310 tredje ledd. Anvendelse av bestemmelsen forutsetter imidlertid at tvisten faller inn under anvendelsesområdet til sjølovens kapittel 13.

For grenseoverskridende transporter følger det av sjøloven § 252 første og annet ledd at reglene i kapittel 13 kommer til anvendelse for fart mellom de nordiske land og i tilfeller hvor avtalt eller faktisk lossehavn befinner seg i et nordisk land. I tillegg skal loven anvendes dersom lastehavnen ligger i en stat som er bundet av Haag-Visby reglene<sup>58</sup>, konnossementet er utstedt i en stat som er bundet av disse reglene eller konnossementet angir at disse reglene eller loven i en stat som er bundet til reglene skal gjelde.<sup>59</sup> Følgelig må transporten være nordisk eller ha en kopling til England, Kina, Nederland, Singapore eller annen stat som har ratifisert Haag-Visby reglene for at § 310 tredje ledd kan anvendes på tvisten. Dersom slik tilknytning foreligger er § 310 tredje ledd preseptorisk.<sup>60</sup>

### 2.2 De generelle krav som stilles til forumklausuler i § 310 tredje ledd

Gyldigheten av inkorporerte jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler i konnossementer reguleres av sjøloven § 310 tredje ledd.<sup>61</sup> Bestemmelsens ordlyd lyder som følger:

«Er konnossement utstedt i henhold til et certeparti som inneholder bestemmelse om avgjørelse av tvister ved søksmål eller voldgift uten at konnossementet *uttrykkelig* angir at bestemmelsen er bindende for innehaveren av konnossementet, kan transportøren ikke gjøre

---

<sup>58</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading and Protocol of Signature, vedtatt i Brussel den 25. August 1924, som ble endret ved protokollene av 1968 og 1979. Ifølge Comité Maritime International (CMI) er Haag-Visby reglene ratifisert av 30 stater, herunder de nordiske landene og den viktige sjønasjonen England. Se CMI sin nettside [http://comitemaritime.org/Uploads/Publications/CMI\\_YBK\\_Part\\_III.pdf](http://comitemaritime.org/Uploads/Publications/CMI_YBK_Part_III.pdf)

<sup>59</sup> Sjøloven § 252 annet ledd nr. 1, 4 og 5, jf. § 251

<sup>60</sup> Sjøloven § 254

<sup>61</sup> Sjøloven § 311 annet ledd fastslår uttrykkelig at bestemmelsen også gjelder for voldgift

bestemmelsen gjeldende mot en innehaver av konnossementet som har ervervet det i *god tro*.  
»<sup>62</sup>

I de tilfeller hvor tredjemann var i god tro på ervervstidspunktet slår bestemmelsen fast at konnossementet må angi uttrykkelig at bestemmelsen er bindende for den som er innehaver av det. De to sentrale vilkår for gyldigheten av forumklausuler er dermed kravet om «uttrykkelig» angivelse og kravet om «god tro». I de følgende skal disse vilkår analyseres separat.

### 2.2.1 Konnossementet må inneholde en «uttrykkelig» angivelse

Ordlyden av «uttrykkelig angir at bestemmelsen er bindende for innehaveren av konnossementet» reiser usikkerhet om hva «uttrykkelig» egentlig refererer til. Vilkåret «bestemmelsen» understreker at konnossementet må fremheve forumklausulen, noe som er tilfredsstillt dersom konnossementet inneholder en spesifikk henvisning til forumklausulen.<sup>63</sup> Sett i sammenheng med at det uttrykkelig må angis at bestemmelsen er «bindende», synes imidlertid ordlyden å trekke mest i retning av at det i tillegg må fremgå av konnossementets tekst at en tredjemann som får konnossementet overdratt vil være bundet av forumklausulen som det henvises til. Etter sistnevnte tolkning vil en spesifikk henvisning ikke alene være tilstrekkelig for å binde tredjemann.

Av lovens forarbeider fremgår det at gjeldende rett er uklar på hvorvidt en transportør kan påberope seg en klausul overfor tredjemann dersom konnossementet inneholder en generell henvisning til alle av certepartiets vilkår uten at det fremheves at dette også gjelder certepartiets forumklausul.<sup>64</sup> Det er nærliggende å anta at uttalelsen refererer til den såkalte Argo-saken, ettersom saken er et av de eneste eksemplene på norsk rettspraksis som tar stilling til tredjemannsproblematikken.<sup>65</sup> I saken kom Høyesteretts kjæremålsutvalg til at en

---

<sup>62</sup> Mine uthevelser

<sup>63</sup> Som standardformularet CONGENBILL 2016 inneholder gjennom å benytte formuleringen: «All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause are herewith incorporated.» Hentet fra [https://www.bimco.org/Chartering/Clauses\\_and\\_Documents/Documents/Bills\\_of\\_Lading/CONGENBILL\\_2016.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Documents/Bills_of_Lading/CONGENBILL_2016.aspx)

<sup>64</sup> NOU 1993: 36 s. 55; Standardformularet SCANCONBILL 1993 inneholder en slik generell henvisning gjennom å benytte formuleringen: «All terms, conditions, liberties and exceptions of the Charter Party dated as overleaf are herewith incorporated.» Hentet fra [https://www.bimco.org/Chartering/Clauses\\_and\\_Documents/Documents/Bills\\_of\\_Lading/SCANCONBILL.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Documents/Bills_of_Lading/SCANCONBILL.aspx)

<sup>65</sup> ND 1970 s. 223 (kjm.utv.)

generell henvisning til certepartiet ikke bandt tredjemann.<sup>66</sup> I juridisk teori ble avgjørelsen tolket slik at tredjemann ville ha vært bundet dersom konnossementet inneholdt en spesifikk henvisning, og således kan uttalelsen i forarbeider indikere at lovgivers intensjon var å klargjøre i hvilke tilfeller spesifikk henvisning er nødvendig.<sup>67</sup>

Videre uttales det i forarbeidene at intensjonen bak bestemmelsen var å lovfeste tilsvarende løsning som Hamburg-reglene<sup>68</sup> stiller til voldgiftsklausuler i artikkel 22 nr. 2.<sup>69</sup> I juridisk teori hadde Hamburg-reglenes bestemmelse blitt tolket som å innebære et krav om spesifikk henvisning.<sup>70</sup> Den samme oppfatningen kommer til uttrykk i de norske forarbeider som uttaler at bestemmelsen i Hamburg-reglene medfører at «voldgiftsbestemmelsen bare kan gjøres gjeldende overfor konnossementsinnehaveren når konnossementet uttrykkelig henviser til certepartiets voldgiftsklausul».<sup>71</sup> Det nevnes ikke at tredjemann i tillegg må kunne lese av konnossementets tekst at han vil være bundet til de henviste bestemmelser. Forarbeidene trekker således klart i retning av at uttrykkelighetskravet var ment å innebære et krav om spesifikk henvisning.

I de finske forarbeider begrunnes uttrykkelighetskravet med at innehaveren skal kunne gjøres kjent med jurisdiksjons- eller voldgiftsklausulen.<sup>72</sup> En spesifikk henvisning til forumklausulen vil således være formålstjenlig ettersom tredjemann blir gjort oppmerksom på den konkrete klausulen.<sup>73</sup> Selv om det samme riktignok er tilfellet dersom det også angis at en tredjemann som får konnossementet overdratt til seg vil være bundet til forumklausulen, fremstår en slik metode noe overflødig og upraktisk. Tredjemann er som regel en profesjonell part som kjenner til at konnossementet og de bestemmelser som konnossementet henviser til utgjør kontrakten mellom ham og transportøren. Det tilsier at det er unødvendig av hensyn til tredjemanns beskyttelse at det fremgår av konnossementets tekst at han vil være bundet til henviste forumklausuler. En spesifikk henvisning bør være tilstrekkelig. I tillegg er det vanlig at konnossementer som benyttes i sjøtransporten inneholder en spesifikk henvisning, mens det

---

<sup>66</sup> ND 1970 s. 223 på side 228 (kjm.utv)

<sup>67</sup> Uffe Lind Rasmussen, 124

<sup>68</sup> United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, vedtatt i Hamburg den 30. Mars 1978. Konvensjonen er ikke ratifisert av Norge, men for å oppnå et større internasjonalt samsvar innenfor sjøretten er likevel flere av konvensjonens bestemmelser implementert i sjøloven, deriblant sjøloven § 310 tredje ledd

<sup>69</sup> NOU 1993: 36 s. 55

<sup>70</sup> Christof Lüddecke og Andrew Johnson, *The Hamburg Rules: from Hague to Hamburg via Visby*, 2. Utgave, London 1995, 104; Samir Mankabady, 10

<sup>71</sup> NOU 1993: 36 s. 55

<sup>72</sup> Forarbeider til den finske sjøloven av 1994, s. 57. Sitert etter Kristina Maria Siig, «Forum and Choice of Law in the Liner and Tramp Trades», *MarIus*, 1997 nr. 240, 49

<sup>73</sup> Kristina Maria Siig, «Forum and Choice of Law in the Liner and Tramp Trades», 49



ikke kjennes til eksempler på konnossementer som eksplisitt angir at inkorporerte bestemmelser er bindende.<sup>74</sup>

Samlet sett er det størst rettskildemessig grunnlag for å tolke uttrykkelighetskravet utvidende som et krav om spesifikk henvisning til forumklausulen. Et krav om spesifikk henvisning samsvarer med det som fremstår som lovgivers intensjon bak § 310 tredje ledd, samtidig som man oppnår en løsning som samsvarer med den internasjonale praksis og som ivaretar tredjemanns beskyttelsesbehov.

### **2.2.2 En tredjemann i «god tro» blir ikke bundet av generelle henvisninger**

Dersom konnossementet inneholder en spesifikk henvisning til forumklausulen er det unødvendig å drøfte hvorvidt tredjemann var i god tro på ervervstidspunktet. I de tilfeller hvor konnossementet derimot inneholder en generell henvisning vil en tredjemann som var i god tro ikke være bundet til eventuelle jurisdiksjons- eller voldgiftsbestemmelser i certepartiet.

Ordlyden av «god tro» er vag og gir isolert sett ikke særlige tolkningsbidrag. Tolket i lys av formålet bak uttrykkelighetskravet kan man imidlertid slutte at tredjemann er i god tro ved fravær av positiv kunnskap om klausulen i certepartiet. Dersom tredjemann allerede kjenner til at den inkorporerte avtale inkluderer en forumbestemmelse, gjør ikke beskyttelsesbehovet seg gjeldende og en generell henvisning vil være tilstrekkelig.

Spørsmålet som heretter oppstår er hvorvidt «god tro»-vilkåret rommer mer enn fravær av positiv kunnskap. Et krav om god tro er gjennomgående i flere norske lover, og i alminnelighet blir vilkåret tolket som et krav om aktsom god tro.<sup>75</sup> Problemstillingen er hvorvidt tredjemann vil være i ond tro dersom han burde ha visst om klausulen.

Som fremhevet tidligere<sup>76</sup> ønsket lovgiver samme regulering som i Hamburg-reglene, og sjøloven § 310 tredje ledd er derfor utformet tilnærmet identisk med artikkel 22 nr. 2.<sup>77</sup> Av den grunn er det naturlig å se hen til forarbeidene til Hamburg-reglene for å kartlegge meningsinnholdet i «god tro»-vilkåret.

---

<sup>74</sup> Kristina Maria Siig, «Sjølovens § 310: nye regler om værneting og værnetingsaftaler ved stykgodstransporter», 153

<sup>75</sup> Aage Thor Falkanger, *God tro*, Oslo 1999, 20

<sup>76</sup> Under punkt 2.2.1

<sup>77</sup> NOU 1993: 36, 54-55

Det fremgår av forarbeidene til Hamburg-reglene at USA foreslo å klargjøre vilkårets innhold ved å erstatte vilkåret om «good faith» med et krav om fravær av «actual knowledge». <sup>78</sup> I medhold av forslaget vil en innehaver bare være i ond tro dersom han har faktisk kjennskap til klausulen, ikke i tilfeller hvor det foreligger omstendigheter som tilsier at han burde ha visst om den.

Forslaget fra USA ble imidlertid nedstemt med 32 mot 17 stemmer. <sup>79</sup> Det indikerer at vilkåret om «good faith» etter Hamburg-reglene er ment å inneholde mer enn fravær av faktisk kunnskap. Ettersom dette samsvarer med den alminnelige oppfatningen av kravet om god tro i norsk rett og sjøloven § 310 tredje ledd er modellert etter Hamburg-reglene taler de beste grunner for at tredjemann også er i ond tro dersom han burde ha visst om forumklausulen. <sup>80</sup>

Det neste spørsmålet som oppstår er hvilke omstendigheter som må foreligge for å fastslå at tredjemann burde hatt kjennskap til forumklausulen. I denne forbindelse kan den såkalte Tine-dommen, inntatt i Rt.1999 s. 1532, belyse over hvilke momenter som kan være relevante. Spørsmålet i saken var om skriftlighetskravet for voldgiftsavtaler i den nå opphevede lov 13. August 1915 nr. 6 om rettergangsmåten for tvistemål § 452 annet ledd første punktum var oppfylt når voldgiftsbestemmelsen fremgikk av et dokument som den undertegnede avtale henviste til. <sup>81</sup> Høyesterett uttalte at bestemmelsen var gyldig såfremt partene kjente eller burde ha kjent til dokumentet som inneholdt voldgiftsbestemmelsen. <sup>82</sup> I fortsettelsen fremhevet Høyesterett at avtalepartens forretningskyndighet og bransjekunnskaper påvirker hva han burde kjenne til, samtidig som det ble henvist til Rt. 1991 s. 635 hvor Høyesteretts kjæremålsutvalg uttalte at også vedtakelsesprosedyren og standardvilkårenes utbredelse må vektlegges. <sup>83</sup>

Selv om vurderingen i saken ikke ble foretatt etter sjøloven, har avgjørelsen overføringsverdi på grunn av problemstillingenes likhetstrekk. I avgjørelsen fremhevet Høyesterett at kjennskap til bransjepraksis er et sentralt moment i vurderingen av hva han burde kjenne til. Beskyttelsesbehovet til en tredjemann reduseres dersom han er godt kjent med bransjepraksis.

---

<sup>78</sup> Official Records of the United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, A/CONF.89/13, *Hamburg: United Nations publications*, 1978, 108 og 329

<sup>79</sup> *Ibid*, 330

<sup>80</sup> Kristina Maria Siig, *Arbitration agreements in a transport law perspective*, 352

<sup>81</sup> Heretter «tvistemålsloven» eller «tvml»

<sup>82</sup> Rt. 1999 s. 1532 på side 1537

<sup>83</sup> Rt. 1999 s. 1532 på side 1537 og Rt. 1991 s. 635 på side 637 (kjm.utv.)

At slik kunnskap skal være et sentralt moment også i vurderingen av hva tredjemann burde kjenne til etter sjøloven fremstår derfor rimelig.

De beste grunner taler likevel for at kunnskap til bransjepraksis ikke kan være avgjørende. Certepartier inneholder som regel alltid en forumbestemmelse, men det bør ikke medføre at en tredjemann som er kjent i bransjen automatisk er i ond tro fordi en alminnelig aktør bør vite at certepartiet som konnossementet henviser til trolig inneholder en forumbestemmelse.<sup>84</sup> I praksis ville det ha gjort en generell henvisning tilstrekkelig så godt som i alle tilfeller, ettersom tredjemann som regel er en profesjonell aktør.<sup>85</sup> Det fremstår motstridende når man ser § 310 tredje ledd i lys av §§ 292 tredje ledd annet punktum og 325 første ledd annet punktum. Av de to sistnevnte paragrafene fremgår det at bestemmelser i transportavtaler eller certepartier bare kan gjøres gjeldende overfor tredjemann som er innehaver av konnossementet dersom ”konnossementet viser til dem”.<sup>86</sup> Bestemmelsene inneholder ikke et krav om god tro. Sjøloven § 310 tredje ledd fremstår klart som en *lex specialis*-regulering av inkorporeringsregler for forumklausuler, og skal bestemmelsen gi et annet resultat enn det som allerede følger av §§ 292 tredje ledd annet punktum og 325 første ledd annet punktum kan alminnelig kjennskap til bransjepraksis ikke alene være tilstrekkelig.<sup>87</sup>

Formålet bak bestemmelsen er som nevnt å sikre at tredjemann blir gjort særlig oppmerksom på forumklausulen i de tilfeller hvor han har et særlig behov for det. Det avgjørende må derfor være om det i tillegg til kjennskap til bransjepraksis foreligger konkrete holdepunkter i saken som indikerer at tredjemann burde ha kjent til forumklausulen.<sup>88</sup> I TINE-dommen trekker Høyesterett frem omstendighetene omkring avtaleinngåelsen og hvorvidt standardvilkårene er alminnelig kjente som momenter av betydning. Dersom tredjemann eksempelvis har hatt tvister med den samme transportør tidligere og vet at han vanligvis inkluderer en forumbestemmelse har han ikke behov for den beskyttelse som ligger i kravet om uttrykkelig angivelse, og han bør anses for å være i ond tro.<sup>89</sup> Det samme bør gjelde for tilfeller hvor konnossementet henviser til et standard certeparti som tredjemann tidligere har hatt befatning med, eller når tredjemann er blitt gjort oppmerksom på forumbestemmelsen av sender.

---

<sup>84</sup> Uffe Lind Rasmussen, 140; Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, 16; Ulrich Magnus og Peter Mankowski, *Brussels I Regulation*, 2. utgave, München 2007, 418

<sup>85</sup> Kristina Maria Siig, «Sjølovens § 310: nye regler om værneting og værnetingsavtaler ved stykgodstransporter», 153

<sup>86</sup> Min utheving

<sup>87</sup> Kristina Maria Siig, “Forum and Choice of Law in the Liner and Tramp Trades”, 51

<sup>88</sup> Ibid; Kristina Maria Siig, *Arbitration agreements in a transport law perspective*, 352

<sup>89</sup> Kristina Maria Siig, *Arbitration agreements in a transport law perspective*, 352

## 2.3 Betydningen av skriftlighetskravet i § 311

Sjøloven § 311 innehar særregler for voldgift, og bestemmelsens ordlyd lyder som følger:

«Uavhengig av § 310 kan partene skriftlig avtale at tvister skal avgjøres ved voldgift. Som en del av voldgiftsavtalen gjelder at voldgiftssak etter saksøkerens valg kan reises i en av de stater der sted som nevnt i § 310 første ledd ligger, og at voldgiftsretten skal anvende reglene i dette kapittel.

§ 310 annet, tredje og sjette ledd gjelder tilsvarende.

Bestemmelsene i første ledd gjelder ikke dersom verken det avtalte leveringssted eller det avtalte eller faktiske utleveringssted etter § 252 tredje ledd ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige.»

I bestemmelsens annet ledd slås det fast at § 310 tredje ledd også gjelder for voldgift, noe som isolert sett indikerer at kravene til inkorporering av voldgiftsklausuler samsvarer med kravene til jurisdiksjonsklausuler som reguleres av § 310 tredje ledd. Det fremgår imidlertid av bestemmelsens første ledd at partene uavhengig av § 310 kan «skriftlig avtale» at tvister skal avgjøres ved voldgift. Spørsmålet som oppstår er om det medfører at kravene til inkorporering av voldgiftsklausuler er strengere enn de generelle krav som er kartlagt ovenfor.<sup>90</sup>

Ordlyden av «skriftlig avtale» tilsier at begge parter må ha blitt enige om at tvister skal løses ved voldgift, og at denne enigheten må komme til uttrykk gjennom skriftlig dokumentasjon. En naturlig forståelse av lovens ordlyd gjør det vanskelig å binde tredjemann, ettersom tredjemann i praksis verken signerer konnossementet eller har noen kontroll over utformingen av dets betingelser.<sup>91</sup>

Da sjøloven § 311 ble vedtatt stilte tvistemålsloven § 452 annet ledd første punktum et skriftlighetskrav til voldgiftsavtaler. I rettspraksis ble tvistemålslovens krav tolket slik at henvisningsteknikken var tillatt dersom begge parter hadde underskrevet dokumentet som inneholdt henvisningen.<sup>92</sup> En slik tolkning synes å samsvare med lovens ordlyd, men utelukker samtidig binding av tredjemann i de fleste tilfeller. Ved lov 14. Mai 2004 nr. 25 om

---

<sup>90</sup> Under punkt 2.2

<sup>91</sup> Kristina Maria Siig, *Arbitration agreements in a transport law perspective*, 349

<sup>92</sup> Rt. 1999 s. 1532 på side 1537; Kristina Maria Siig, "Norwegian law on the formal validity of arbitration agreements", *MarLus*, 2002 nr. 295, 1-41 (20)

voldgift<sup>93</sup> er skriftlighetskravet riktignok fraveket, men ettersom sjøloven § 311 er *lex specialis* for formkravet til voldgiftsavtaler i sjøretten er det nødvendig å vurdere om skriftlighetskravet skal tolkes tilsvarende som etter tvistemålsloven § 452.

Spørsmålet om innholdet av skriftlighetskravet i § 311 ble behandlet av Høyesterett i Rt. 2014 s. 76. I saken konkluderte Høyesteretts ankeutvalg enstemmig med at en voldgiftsklausul var gyldig selv om den var henvist til i et dokument som bare var signert av den ene kontraktsparten. I sin begrunnelse sluttet ankeutvalget seg til lagmannsretten som uttalte at «[...] sjøloven § 311 må tolkes i samsvar med intensjonene i voldgiftsloven».<sup>94</sup> For voldgiftsavtaler mellom næringsdrivende gjelder det ingen formkrav, og det fremgår av forarbeidene til voldgiftsloven at de alminnelige regler for avtaleinngåelse i bransjen er avgjørende.<sup>95</sup> Innenfor det aktuelle bransjeområdet var det vanlig å anse betingelser i bestillingsbekreftelser som bindende, noe som forklarer ankeutvalgets resultat. Dommen kan tas til inntekt for at skriftlighetskravet i sjøloven ikke skal tolkes slik det ble praktisert under tvistemålsloven.

Dersom skriftlighetskravet som ble praktisert under tvistemålsloven også skal gjelde for inkorporering av voldgiftsklausuler etter sjøloven vil man få et resultat som ikke er i overensstemmelse med praksis hva angår konnossementer. Konnossementet utstedes som regel av eller for transportøren og er bare signert av transportøren.<sup>96</sup> Noen gjensidig enighet mellom transportøren og tredjemann vil derfor ikke komme til uttrykk skriftlig, og av den grunn vil det være tilnærmet umulig å binde tredjemenn.<sup>97</sup> Det illustreres av Jalna-dommen, hvor Agder lagmannsrett fant at en ensidig erklæring i et konnossement ikke var bindende, ettersom tvistemålsloven § 452 krevde begge parters medvirkning.<sup>98</sup>

Når lovgiver i tiden etter Jalna-dommen har tillatt at tredjemann kan bindes til inkorporerte voldgiftsklausuler gjennom vedtakelsen av § 310 tredje ledd kan intensjonen ikke ha vært at vilkåret om en skriftlig avtale krever at partenes enighet må komme til uttrykk skriftlig. Dersom tredjemanns skriftlige aksept var nødvendig for å binde ham til inkorporerte voldgiftsklausuler ville § 310 tredje ledd være overflødig, ettersom tredjemann sjelden er involvert i avtaleinngåelsen og utformingen av konnossementets betingelser. Transportøren

---

<sup>93</sup> Heretter «voldgiftsloven»

<sup>94</sup> LB-2013-157179 (Borgarting)

<sup>95</sup> NOU 2001: 33, 57

<sup>96</sup> Kristina Maria Siig, *Arbitration agreements in a transport law perspective*, 349

<sup>97</sup> Ibid

<sup>98</sup> ND-1957-366 på side 369 (Agder)

ville i alle praktiske tilfeller ha vært avskåret fra å påberope seg voldgiftsklausulen på grunn av manglende signering fra begge parter.<sup>99</sup>

Dansk rett trekker også i retning av at skriftlighetskravet ikke skal tolkes slik at tredjemann må underskrive konnossementet.<sup>100</sup> Det fremgår av de danske forarbeider at skriftlighetskravet er oppfylt dersom konnossementet henviser til en avtale som inneholder en voldgiftbestemmelse, noe som vil være tilfellet ved inkorporering i samsvar med § 310 tredje ledd.<sup>101</sup> En tredjemann kan be om å få lese konnossementet før han kjøper det. Av den grunn kan man si at han gjennom kjøpet viser enighet til dets betingelser, og at konnossementet utgjør den nødvendige skriftlige dokumentasjon. Hensynet til en enhetlig nordisk regulering tilsier at samme løsning bør legges til grunn etter norsk rett, slik at tredjemann kan anses bundet gjennom en utvidende tolkning av loven.

Etter dette taler de beste grunner for at legge til grunn at ordlyden må tolkes utvidende slik at det er tilstrekkelig at voldgiftsklausulen kommer til uttrykk skriftlig i konnossementet gjennom en generell eller spesifikk henvisning. Skriftlighetskravet i § 311 medfører dermed ikke at det stilles strengere krav til inkorporering av voldgiftsklausuler enn det som allerede følger av § 310 tredje ledd.

---

<sup>99</sup> Kristina Maria Siig, «Forum and Choice of Law in the Liner and Tramp Trades», 47

<sup>100</sup> Den danske søloven inneholder tilnærmet identiske bestemmelser som sjøloven §§310 og 311

<sup>101</sup> Lovforslag nr. L 129 1993-1994, 86. Sitert etter Kristina Maria Siig, «Forum og lovvalg vedrørende transportansvaret», 30

# 3 HVA KREVES FOR Å BINDE TREDJEMANN ETTER LUGANOKONVENSJONEN?

## 3.1 I hvilke tilfeller kommer Luganokonvensjonen artikkel 23 til anvendelse?

Til nå har vi sett på kravene som stilles til inkorporering av forumklausuler etter sjøloven. Luganokonvensjonen stiller imidlertid også krav til gyldigheten av slike klausuler. Utgangspunktet etter Luganokonvensjonen er at konvensjonens regler om vernetings skal anvendes i de tilfeller hvor søksmål rettes mot personer med bopel i en konvensjonsstat.<sup>102</sup> Konvensjonen fastslår at begrepet «konvensjonsstat» refererer til stater som er part til Luganokonvensjonen og stater som er medlem av EU.<sup>103</sup>

Artikkel 23 åpner imidlertid for at konvensjonens alminnelige vernetingsregler kan fravikes. Artikkelenes første ledd i den norske utgaven har følgende ordlyd:

«Art 23.

1. Har partene, når minst en av dem har bosted i en konvensjonsstat, avtalt at en domstol eller domstolene i en konvensjonsstat skal være kompetente til å avgjøre noen tvist som har oppstått eller måtte oppstå i et bestemt rettsforhold, er den eller disse domstolene kompetente. En slik kompetanse skal være eksklusiv, med mindre partene har avtalt noe annet. En slik vernetingsavtale skal være enten:

- a) skriftlig eller muntlig og bekreftet skriftlig, eller
- b) inngått i en form som er i samsvar med en praksis som disse parter har etablert seg imellom, eller
- c) i internasjonal handel, i en form som er i samsvar med en handelsbruk som partene kjente eller burde ha kjent, og som i slik handel er allment kjent blant og regelmessig fulgt av dem som inngår slike kontrakter i tilsvarende type handelsforhold.»

---

<sup>102</sup> Luganokonvensjonen artikkel 2 til 7

<sup>103</sup> Artikkel 1 nr. 3

Som det fremgår av artikkelen tillater Luganokonvensjonen at kontraktsparter kan inngå en forumavtale i tilfeller hvor minst en av kontraktspartene har bosted i en konvensjonsstat, og når partene angir at en domstol i en konvensjonsstat skal være kompetent til å løse tvister mellom dem. Følgelig er det tillatt at forumklausulen i konnossementet fraviker Luganokonvensjonens alminnelige vernetingsregler så lenge tredjemann eller transportør har bosted i en EU/EFTA-stat og den angitte domstol befinner seg i en slik stat.<sup>104</sup>

Tilfredsstillelse av formkravene som fremgår av litra a til c utgjør en forutsetning for at forumavtalen kan anerkjennes som gyldig etter Luganokonvensjonen. Formkravene er formulert som alternative vilkår, slik at en forumklausul vil være gyldig dersom den er inngått i en form som samsvarer med ett av formkravene.<sup>105</sup> Det er den nasjonale domstol som saken er reist for som skal vurdere hvorvidt forumklausulen er gyldig.<sup>106</sup>

I det følgende vil det gjøres rede for innholdet i Luganokonvensjonen artikkel 23, som er avgjørende for tredjemannsproblematikken. Først vil det tas stilling til hvorvidt artikkel 23 kan anvendes både på jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler. Luganokonvensjonen inneholder nemlig en begrensning mot voldgift, men den nærmere rekkevidde av unntaket er usikkert. Deretter vil reglene for binding av tredjemann til konnossementets betingelser kartlegges.

### **3.2 Skal gyldigheten av en voldgiftsklausul vurderes etter artikkel 23?**

Artikkel 23 åpner for at partene kan fravike den domsmyndighet som følger av konvensjonens alminnelige vernetingsregler. I likhet med jurisdiksjonsklausuler vil voldgiftsklausuler medføre at partene fratar den domstol som skulle hatt kompetanse etter de alminnelige vernetingsreglene adgang til å avgjøre tvisten. Likhetstrekkene mellom en avtale om henholdsvis voldgift eller jurisdiksjon tilsier at de bør være underlagt de samme formkravene.<sup>107</sup> Det vil også skape klarhet og forutberegnelighet omkring inkorporeringsproblematikken for parter til sjørettslige transportavtaler.

---

<sup>104</sup> Lawrence Collins mfl., *Dicey, Morris & Collins on the conflict of laws*, 15. utgave, London 2012, 615

<sup>105</sup> Sak 221/84, *Berghoef*, Sml. 1985 s. 02699

<sup>106</sup> Sak C-116/02, *Erich Gasser GmbH v MISAT SRL*, Sml. 2003 s. I-14693

<sup>107</sup> Binnaz Topaloglu, 485



Som utgangspunkt gjelder Luganokonvensjonen for alle sivile og kommersielle saker<sup>108</sup>. I artikkel 1 annet ledd litra d avgrenses imidlertid konvensjonen sitt anvendelsesområde mot «voldgift». Den nærmere rekkevidde av voldgiftsunntaket har vært gjenstand for stor debatt og usikkerhet siden vedtakelsen.<sup>109</sup> En klar konsekvens av ordlyden er at konvensjonen ikke kommer til anvendelse i tilfeller hvor en voldgiftsdomstol skal ta stilling til gyldigheten av en voldgiftsavtale.<sup>110</sup> Det som derimot fremstår som mer usikkert er hvorvidt voldgiftsunntaket også gjelder for tilfeller hvor nasjonale domstoler skal vurdere voldgiftsavtalens gyldighet, nærmere bestemt om norske domstoler skal foreta vurderingen etter Luganokonvensjonen artikkel 23 eller sjøloven § 310 tredje ledd.<sup>111</sup>

I *Marc Rich* ble EU-domstolen forelagt spørsmålet om Luganokonvensjonens regler om litispensens kom til anvendelse for en engelsk domstol som skulle utnevne dommere til en voldgiftsprosess.<sup>112</sup> Ettersom gyldigheten av voldgiftsklausulen var bestridt måtte den engelske domstolen også ta stilling til dette spørsmålet. EU-domstolen uttalte at prosesser i de alminnelige domstoler som gjennomføres i forkant av en voldgiftsprosess faller utenfor konvensjonens anvendelsesområde dersom sakens hovedgjenstand vedrører voldgift.<sup>113</sup> Saken for de engelske domstoler gjaldt primært utnevnelsen av voldgiftsdommer, og ettersom dette var en del av voldgiftsprosedyren falt saken i sin helhet innenfor voldgiftsunntaket.<sup>114</sup> Dermed skulle heller ikke det prejudisielle spørsmålet om voldgiftsavtalens gyldighet vurderes etter konvensjonen. I *Allianz SpA* bekreftet EU-domstolen avgjørelsen i *Marc Rich*, slik at det avgjørende for konvensjonens anvendelsesområde synes å være sakens hovedgjenstand.<sup>115</sup>

Verken i *Marc Rich* eller *Allianz SpA* tok EU-domstolen uttrykkelig stilling til hvorvidt vurderingen av gyldigheten av en voldgiftsklausul faller innenfor eller utenfor voldgiftsunntaket dersom dette spørsmålet utgjør sakens hovedgjenstand.<sup>116</sup> Det man derimot står igjen med etter EU-domstolens vurderingstema er at i tilfeller hvor sakens hovedkrav

---

<sup>108</sup> Luganokonvensjonen artikkel 1 nr. 1

<sup>109</sup> Ulrich Magnus og Peter Mankowski, 62; Trevor Hartley, *Choice-of-court agreements under the European and International Instruments*, Oxford 2013, 81

<sup>110</sup> Trevor Hartley, 81; Sak C-190/89, *Marc Rich & Co. AG v Società Italiana Impianti PA*, Sml. 1991 s. I-03855 (avsnitt 18);

<sup>111</sup> Etter voldgiftsloven § 7 kan norske domstoler fremme en iverksatt sak dersom den finner at voldgiftsavtalen er ugyldig

<sup>112</sup> *Marc Rich & Co. AG v Società Italiana Impianti PA*, Sml. 1991 s. I-03855

<sup>113</sup> *Marc Rich* (avsnitt 19, 21 og 26)

<sup>114</sup> *Marc Rich* (avsnitt 19)

<sup>115</sup> Sak C-185/07, *Allianz SpA and Generali Assicurazioni Generali SpA v West Tankers Inc*, Sml. 2009 s. I-00663

<sup>116</sup> Neil Dowers og Zheng Sophia Tang, "Arbitration in EU Jurisdiction Regulation: Brussels I Recast and a New Proposal", *Groningen Journal of International Law*, 2015 vol. 3 nr.1, 131

faller inn under konvensjonens anvendelsesområde skal også det prejudisielle spørsmålet om voldgiftsavtalens gyldighet vurderes etter konvensjonen. I tilfeller hvor tredjemannsproblematikken aktualiseres utgjør sakens hovedkrav som regel et spørsmål om erstatning for vareskade, et sivilrettslig spørsmål som faller innenfor konvensjonens anvendelsesområde. Det tilsier at norske domstoler kan anvende Luganokonvensjonen for både jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler.

I sin avgjørelse i *Marc Rich* uttalte imidlertid EU-domstolen at formålet bak voldgiftsunntaket var å ekskludere voldgift i sin helhet, siden det fantes andre internasjonale konvensjoner som regulerer voldgift.<sup>117</sup> Det indikerer at Luganokonvensjonen ikke er ment å anvendes for spørsmål som er regulert av andre internasjonale konvensjoner. New York-konvensjonen, som gjelder i de fleste av verdens land, stiller et skriftlig formkrav til voldgiftsavtaler i artikkel II nr. 2.<sup>118</sup> Selv om konvensjonen bare gjelder for spørsmålet om anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandske voldgiftsdommer, fremstår det inkonsekvent med EU-domstolens uttalelse å anvende Luganokonvensjonen artikkel 23 på spørsmålet om voldgiftsklausulers gyldighet.<sup>119</sup> Etersom formkravene etter Luganokonvensjonen er lempeligere enn skriftlighetskravet som stilles etter New York-konvensjonen risikerer man at voldgiftsklausulen anses gyldig etter Luganokonvensjonen i den nasjonale avgjørelse, men ikke kan fullbyrdes i utlandet etter New York-konvensjonen. En formålsbasert tolkning av voldgiftsunntaket taler dermed for at norske domstoler skal anvende sjøloven ved vurderingen av voldgiftsklausulers gyldighet.

I tillegg til formålet bak voldgiftsunntaket kan ordlyden i artikkel 23 utgjøre en hindring for bestemmelsens anvendelighet overfor voldgiftsklausuler. I *Nordsee*<sup>120</sup> fant EU-domstolen at en voldgiftsdomstol ikke kunne anses som en «court or tribunal of a Member State» etter artikkel 177 i Roma-traktaten.<sup>121</sup> All den tid EU-domstolen ikke har fraveket avgjørelsen bør samme resultat legges til grunn etter Luganokonvensjonen, ettersom artikkel 23 benytter en identisk formulering. I tillegg forutsettes det i Heidelberg-rapporten<sup>122</sup> at en voldgiftsprosedyre faller utenfor begrepet «domstol».<sup>123</sup> Det tilsier at en voldgiftsklausul ikke

---

<sup>117</sup> *Marc Rich* (avsnitt 18)

<sup>118</sup> Geir Woxholth, *Voldgift*, 95 og 911

<sup>119</sup> Adrian Biggs, punkt 2.42; Ulrich Magnus og Peter Mankowski, 64

<sup>120</sup> Sak C-102/81, *Nordsee v. Mond*. Sml. 1982 s. 01095 (avsnitt 13)

<sup>121</sup> Treaty establishing the European Economic Community, vedtatt i Roma den 25. Mars 1957

<sup>122</sup> En offisiell rapport utarbeidet for å kartlegge medlemsstatenes anvendelse av Brussel-konvensjonen

<sup>123</sup> Burkhard Hess, Thomas Pfeiffer og Peter Schlosser, *Report on the Application of Regulation Brussels I in the Member States*, Study JLS/C4/2005/03 (avsnitt 122)

bør vurderes etter artikkel 23, ettersom partene ikke har avtalt at en bestemt «domstol» skal være kompetent til å behandle deres tvist.

Den nye Brusselreguleringen avslutter den tvil som har knyttet seg til rekkevidden av voldgiftsunntaket ved å fastslå at medlemsstatenes domstoler kan vurdere gyldigheten av voldgiftsavtaler etter egen nasjonal rett, uavhengig av om vurderingen er et prejudisielt spørsmål eller utgjør sakens hovedtema.<sup>124</sup> Prinsipielt sett medfører reguleringen ingen endring i rettsstillingen etter Luganokonvensjonen.<sup>125</sup> Som tidligere nevnt<sup>126</sup> var imidlertid ønsket om en ensartet regulering i Europa den sentrale drivkraften bak inngåelsen av Luganokonvensjonen, og når den nye reguleringen gjelder for alle medlemsstatene i EU bør den vektlegges i et uklart tilfelle som det foreliggende.

Oppsummert trekker rettspraksis i ulike retninger. Som følge av den vekt formålstjenlighet skal ha ved tolkning av konvensjoner, taler imidlertid de beste grunner for å legge avgjørende vekt på EU-domstolens fremhevelse om at intensjonen var å ekskludere voldgift i sin helhet. Når hensynet til en enhetlig europeisk løsning og ordlyden i artikkel 23 trekker i samme retning, bør nasjonale domstoler avstå fra å anvende artikkel 23 ved vurderingen av voldgiftsklausulers gyldighet. I den videre drøftelse vil det på denne bakgrunn forutsettes at Luganokonvensjonen artikkel 23 bare kan anvendes for jurisdiksjonsklausuler.<sup>127</sup>

### **3.3 Luganokonvensjonens regler om tredjemannsproblematikken**

Luganokonvensjonen artikkel 23 gir kontraktsparter adgang til en vidstrakt partsautonomi ved å tillate at de overfører jurisdiksjon til en annen domstol i en EU/EFTA-stat enn den som hadde vært kompetent ifølge konvensjonens alminnelige vernetingsregler.

Den vidstrakte partsautonomien rettferdiggjøres imidlertid bare dersom det bevises at begge kontraktspartene ønsket at den angitte domstol skulle være kompetent.<sup>128</sup> Av den grunn har EU-domstolen uttalt at formålet bak artikkel 23 er å bevise at partene var enige om

---

<sup>124</sup> Recital 12

<sup>125</sup> Brusselreguleringen artikkel 73

<sup>126</sup> Se punkt 1.3

<sup>127</sup> Samme konklusjon, men uten noen nærmere begrunnelse, fremgår av Stein Rognlien, 127-128

<sup>128</sup> Ulrich Magnus og Peter Mankowski, 373; Tanja Mentz, *Indgåelse af vernetingsaftaler i internationale kommerzielle kontraktforhold*, København 2010, 259

jurisdiksjonsklausulen, og en slik enighet må «be clearly and precisely demonstrated».<sup>129</sup> Dermed kan man si at bestemmelsen er utslag av et ønske om å sikre at partene kan velge den domstol som de foretrekker at tvisten skal løses for, samtidig som den uttrykker et behov for å begrense denne avtalefriheten i rimelig utstrekning.<sup>130</sup>

I medhold av EU-domstolens vektlegging av enighet kunne man anta at tredjemann bare ville være bundet til jurisdiksjonsklausulen gjennom å tilfredsstillе formkravene etter artikkel 23 på selvstendig vis. Det vil si at tredjemann må ha inngått en avtale med transportøren, ha hatt en langvarig forretningsforbindelse med transportøren hvor jurisdiksjonsklausuler har vært alminnelig eller jurisdiksjonsklausulen i konnossementet må fremstå som sedvanlig i bransjen hvor transportøren og tredjemann opererer.<sup>131</sup> At tredjemann må ha tilfredsstilt formkravene er dessuten forenlig med artikkelens ordlyd som uttrykker at formkravene gjelder ”partenes” avtale. I tilfeller hvor en tredjemann anlegger søksmål mot transportøren er det konnossementet som utgjør avtalen, og konnossementets parter er tredjemann og transportøren.

I *Tilly Russ* la imidlertid EU-domstolen til grunn at det ikke er nødvendig at formkravene er oppfylt i forholdet mellom transportøren og tredjemann.<sup>132</sup> Som nevnt har det vært en alminnelig praksis i lang tid at tredjemann vanligvis anses for å være bundet til konnossementets betingelser. EU-domstolen fant at dersom man åpner for særregler for jurisdiksjonsklausuler og tillater at tredjemenn erklærer seg ubundet på grunn av manglende samtykke ville det være motstridende mot formålet til artikkel 23 om å ”neutralize the effect of jurisdiction clauses that might pass unnoticed in contracts”.<sup>133</sup> Av den grunn ble det uttalt at en tredjemann vil være bundet til en jurisdiksjonsklausul i konnossementet dersom to vilkår er oppfylt: klausulen tilfredsstiller formkravene etter artikkel 23 i forholdet mellom transportøren og senderen, og tredjemann må ved overtakelsen av konnossementet ha overtatt sender sine rettigheter og forpliktelser etter nasjonal lov.<sup>134</sup> I slike tilfeller er det ikke nødvendig å bevise at tredjemann har vist enighet gjennom selvstendig oppfyllelse av formkravene.

---

<sup>129</sup> Sak 24/76, *Estasis Salotti di Colzani Aimo and Gianmario Colzani v. RUWA Postereimaschinen GmbH*, Sml. 1976 s. 01831 (avsnitt 7)

<sup>130</sup> Ulrich Magnus og Peter Mankowski, 372

<sup>131</sup> I samsvar med artikkel 23 litra a til c

<sup>132</sup> Sak 71/83, *Tilly Russ*, Sml. 1984 s. 2417

<sup>133</sup> *Tilly Russ* (avsnitt 24)

<sup>134</sup> *Tilly Russ* (avsnitt 26)

Avgjørelsen i *Tilly Russ* illustrerer at tredjemann kan anses bundet på grunnlag av et partssuksesjonssynspunkt.<sup>135</sup> Når tredjemann overtar senderens rettigheter og forpliktelser, herunder hans fordelaktige kontraktsforpliktelser, følger også forpliktelser som er mindre gunstige med.<sup>136</sup> Selv om avgjørelsen fremstår noe motstridende mot artikkelens formål om enighet innebar den i realiteten en kodifisering av praksis vedrørende konnossementer. På det tidspunkt avgjørelsen ble truffet var det eneste gyldige formkravet etter artikkel 23 en skriftlig avtale eller en muntlig avtale som var bekreftet skriftlig. I århundrer har konnossementet innehatt en negotiabilitetsvirkning som gjør at det kan overdras til hvem det måtte være og hvor tredjemann blir bundet av dets innhold uten en forutgående forhandling eller separat avtaleinngåelse med transportøren.<sup>137</sup> Følgelig ville de fleste jurisdiksjonsklausuler ha blitt underkjent dersom EU-domstolen hadde slått fast at formkravet måtte oppfylles på selvstendig vis overfor tredjemann. En slik løsning ville ha vært i strid med forretningslivets langvarige praksis og forhindret konnossementers negotiabilitetsvirkning.<sup>138</sup>

I *Coreck Maritime* og *Trasporti Castelletti* bekreftet EU-domstolen rettsregelen som ble lagt til grunn i *Tilly Russ*, slik at den klare hovedregel er at det ikke er nødvendig at tredjemann som anføres bundet av klausulen har vist enighet gjennom en selvstendig tilfredsstillende av formkravene i artikkel 23.<sup>139</sup> EU-domstolen la imidlertid til at dersom en tredjemann ikke har overtatt rettighetene og forpliktelsene til sender etter nasjonal rett, må den nasjonale domstol – med hensyntagen til kravene som konvensjonens artikkel 23 stiller – vurdere hvorvidt tredjemann faktisk har akseptert jurisdiksjonsklausulen som påberopes.

Som nevnt ville det ha vært problematisk på den tiden da *Tilly Russ*-avgjørelsen ble fattet dersom tredjemann måtte oppfylle formkravene på selvstendig vis. I tiden etter avgjørelsen har det imidlertid kommet til flere alternative formkrav i artikkel 23 for å oppnå et bedre samsvar med praksis og internasjonal handel.<sup>140</sup> Gjennom vedtakelsen av litra b og c kan man si at utviklingen har gått fra en sterk vektlegging av partsbeskyttelse og bevis for enighet til en

---

<sup>135</sup> Trevor Hartley, 151

<sup>136</sup> Gaute Kristian Gjelsten, *Formkrav i internasjonale vernetingsavtaler: Særlig om Luganokonvensjonen art. 17 (1) og tvistemålsloven §36 (3)*, Oslo 1997, 121

<sup>137</sup> Johs Jantzen, *Godbefordring til sjøs*, 458

<sup>138</sup> Francesco Berlingieri mfl., *The Hamburg Rules: A Choice for the E.E.C.?*, Apeldoorn/Bruxelles/Baden-Baden/Zürich 1994, 127

<sup>139</sup> Sak C-387/98, *Coreck Maritime*, Sml. 2000 s. I-09337; Sak C-159/97, *Trasporti Castelletti*, Sml. 1999 s. I-1597

<sup>140</sup> Sak C-159/97, *Trasporti Castelletti Spedizioni Internazionali SpA v Hugo Trumpy SpA*, Sml. 1999 s. I-1597 (avsnitt 18); Official Journal of the European Communities 1979, C 59, p. 71 (“Schlosser-rapporten”), 125. Slike rapporter har sentral betydning fordi de ofte vektlegges av EU-domstolen ved konvensjonstolkning

løsning som er mer i favør av den internasjonale handels behov.<sup>141</sup> Det nye formkravet i litra c er etter sin art særlig anvendelig på tredjemannsproblematikken, og vil i flere tilfeller kunne medføre at tredjemann er bundet på selvstendig vis, ikke som følge av partssuksesjon.

På bakgrunn av EU-domstolens praksis kan man fastslå at tredjemann kan anses bundet til en jurisdiksjonsklausul i konnossementet i to tilfeller: ved suksesjon og ved selvstendig tilfredsstillelse av formkravene. I det følgende skal de to grunnlagene gjennomgås separat.

Først skal adgangen til binding ved suksesjon gjennomgås. Det særegne for dette bindingsgrunnlaget er at det ikke er nødvendig å bevise at tredjemann har vist enighet gjennom selvstendig oppfyllelse av formkravene, man ser bare på forholdet mellom transportør og sender. Først vil det redegjøres for innholdet i de to vilkårene som EU-domstolen har fastslått gjelder for binding ved suksesjon. Deretter vil rekkevidden av suksesjonsregelen kommenteres.

Avslutningsvis skal det gjøres rede for selvstendig binding av tredjemann. Avgjørende her er om jurisdiksjonsklausulen oppfyller formkravene i forholdet mellom transportør og tredjemann. Gjennomgangen vil rette seg mot formkravet i artikkel 23 litra c, ettersom dette alternativet gir størst mulighet for tilfredsstillelse av formkravene i tredjemannsproblematikken.

### **3.4 Binding av tredjemann ved suksesjon**

#### **3.4.1 Vilkår nr. 1: Formkravene til jurisdiksjonsavtalen må være tilfredsstilt mellom de originale kontraktsparter**

Det første vilkåret som EU-domstolen har oppstilt for at tredjemann kan bindes ved suksesjon er at formkravene til jurisdiksjonsavtalen er tilfredsstilt mellom transportør og sender. Ettersom avhandlingen retter seg mot binding av tredjemann skal det ikke gås nærmere inn på hva som skal til for at en jurisdiksjonsklausul skal anses gyldig etter artikkel 23 i forholdet mellom transportør og sender. Det er tilstrekkelig å nevne at formkravene etter litra a som

---

<sup>141</sup> Tanja Mentz, 263; Ketilbjørn Herts, *Bruxelles I-forordningen*, 2. utgave, København 2015, 333

regel vil være oppfylt fordi transportør og sender oftest vil ha inngått en avtale om stykkgodstransport som konnossementet bekrefter.<sup>142</sup>

### **3.4.2 Vilkår nr. 2: Tredjemann må ha overtatt sender sine rettigheter og forpliktelser**

#### **3.4.2.1 Omfanget av rettigheter og forpliktelser som må overtas**

Det andre og siste vilkåret som i følge EU-domstolen må være oppfylt for å binde tredjemann ved suksesjon er at tredjemann må ha overtatt sender sine rettigheter og forpliktelser. Det første spørsmålet som reiser seg i forbindelse med overtakelsestematikken er hvorvidt tredjemann må ha overtatt alle av sender sine rettigheter og forpliktelser overfor transportør for å være bundet, eller om det er tilstrekkelig at tredjemann har overtatt noen av disse.

I *Tilly Russ*, som var den første avgjørelsen hvor EU-domstolen tok stilling til tredjemannsproblematikken, benyttet EU-domstolen ulike formuleringer da kravet om partssuksesjon ble nevnt. Først uttales det at det må skje en overtakelse av «the shipper's rights and obligations».<sup>143</sup> Deretter uttales det at tredjemann er bundet til «all the rights, and [...] subject to all the obligations», noe som kan indikere at tredjemann bare er bundet dersom han etter nasjonal lov har trådt fullstendig inn i senderens kontraktposisjon.<sup>144</sup>

Sistnevnte formulering fremgår imidlertid av et avsnitt hvor EU-domstolen uttaler at det fremstår urimelig dersom tredjemann er bundet til noen av senderens rettigheter og forpliktelser, men kan velge å se bort fra jurisdiksjonsavtalen. I denne kontekst fremstår formuleringen som en fremhevelse av prinsippet om at et en mottaker ikke får bedre rett enn avhenderen, med den konsekvens at en tredjemann som er bundet til visse av senderens kontraktsforpliktelser ikke kan velge å se bort fra jurisdiksjonsklausulen som forpliktet senderen fordi den er lite fordelaktig for tredjemann. EU-domstolens uttalelse kan dermed tolkes slik at transportørens forutberegnelighet bør vernes, og at dersom tredjemann først har overtatt noen rettigheter og forpliktelser får han ingen valgtrett som kan benyttes vilkårlig alt etter hva som er mest hensiktsmessig for ham.

---

<sup>142</sup> Ulrich Magnus og Peter Mankowski, 422

<sup>143</sup> *Tilly Russ* (avsnitt 24)

<sup>144</sup> *Tilly Russ* (avsnitt 25)

Noen medlemsstater har tolket vilkåret om overtakelse slik at alle rettigheter og forpliktelser må overdras til en tredjemann.<sup>145</sup> En slik tolkning er imidlertid lite tilpasset til virkeligheten i sjøretten, og frarådes derfor i Heidelberg-rapporten.<sup>146</sup> Senderen, som sørger for at varene leveres til skipet og får utstedt konnossementet, har fullført hovedvekten av sine forpliktelser overfor transportøren når varene er levert til skipet. Ettersom tredjemann som er mottaker av varene kommer inn på et senere tidspunkt i kontraktsgjennomføringen inneholder nasjonale lovverk sjelden regler om at alle av senderens rettigheter og forpliktelser overdras. Dersom vilkåret skal forstås slik at alle av senderens kontraktsforpliktelser må overdras vil dermed transportører i de fleste tilfeller være avskåret fra å påberope seg jurisdiksjonsklausuler mot tredjemenn. For at suksjonsregelen som er fastslått i *Tilly Russ* skal få noen reell betydning, må det avgjørende være hvorvidt tredjemann har overtatt noen av senderens rettigheter og forpliktelser.<sup>147</sup>

### 3.4.2.2 Tidspunktet for overtakelse etter norsk rett

EU-domstolen har som nevnt uttalt at overtakelsesspørsmålet er et nasjonalt anliggende som beror på nasjonal rett. I *Coreck Maritime* uttalte EU-domstolen at den nasjonale domstol som får tvisten forelagt skal anvende sine internasjonale privatrettslige regler for å ta stilling til hvilken nasjonal lov som løser spørsmålet.<sup>148</sup> Det første spørsmålet som reises er følgelig hvilken lov som skal anvendes på tvisten etter norsk internasjonal privatrett.

Sjøloven innehar særegne lovvalgsregler for stykkgodstransport i § 252 som etter § 254 ikke kan fravikes ved avtale.<sup>149</sup> I avhandlingens scenario hvor en tredjemann har mottatt varer i Norge er konsekvensen av § 252 annet ledd nr. 2 og 3 at sjølovens regler skal anvendes. Hvorvidt tredjemann er bundet til konnossementets jurisdiksjonsklausul beror følgelig på om tredjemann har overtatt noen av senderens kontraktsforpliktelser etter sjøloven.

Sjøloven § 269 fastslår at den som mottar varer blir ansvarlig for «frakt og andre krav som transportøren har ifølge konnossementet» når han får godset utlevert «mot konnossement». Vanligvis vil frakten være forskuddsbetalt av sender, slik at mottakerens forpliktelser vil bestå

---

<sup>145</sup> Burkhard Hess, Thomas Pfeiffer og Peter Schlosser, avsnitt 290

<sup>146</sup> Ibid, avsnitt 293

<sup>147</sup> Justin Newton, *The uniform interpretation of the Brussels and Lugano convention*, Oxford 2002, 214; Ketilbjørn Herts, 346

<sup>148</sup> *Coreck Maritime* (avsnitt 30)

<sup>149</sup> Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, 17-18



i krav som har oppstått under transporten, for eksempel ekstrakostnader ved lossehavnen.<sup>150</sup> Etter ordlyden fremstår svaret på problemstillingen etter norsk rett som relativt klart: tredjemann overtar senderens kontraktsforpliktelser på det tidspunktet han fremviser konnossementet og får varene utlevert. Etter suksesjonsregelen som er fastslått av EU-domstolen vil en tredjemann fra dette tidspunkt også være bundet av en eventuell jurisdiksjonsklausul i konnossementet.

### 3.4.3 Suksesjonsregelens rekkevidde

EU-domstolen har ved flere anledninger uttalt at artikkel 23 skal tolkes snevert, ettersom regelen utgjør et unntak fra de alminnelige vernetingsreglene.<sup>151</sup> Samme betraktning slår inn med full tyngde i tilfeller som det foreliggende hvor suksesjonsregelen ikke kan leses ut fra bestemmelsens ordlyd, men er fastslått av EU-domstolen. Det tilsier at man må være forsiktig med å utvide rekkevidden av regelen som er fastslått av EU-domstolen i *Tilly Russ og Coreck Maritime*. I begge sakene fremgikk det eksplisitt av konnossementet hvilken stat som skulle ha jurisdiksjon til å løse fremtidige tvister mellom partene. I slike tilfeller er det enkelt for tredjemann å kartlegge hvilken domstol som han må anlegge sin sak for, og hans beskyttelsesbehov vil derfor være vesentlig bedre ivaretatt enn ved en henvisningsteknikk.

Artikkel 23 inneholder i dag flere formkrav enn den gjorde da EU-domstolen traff avgjørelsen i *Tilly Russ*. Disse formkravene er som nevnt betydelig mer tilpasset til forretningslivets praksis med konnossementer. For tredjemannsproblematikken medfører dette at formkravene vil være oppfylt overfor tredjemann på selvstendig vis i langt flere tilfeller enn tidligere, noe som reduserer behovet for suksesjonsregelen. Det tilsier at nasjonale domstoler bør være tilbakeholdne med å anvende suksesjonsregelen i andre tilfeller enn hvor konnossementet eksplisitt og ordrett regulerer jurisdiksjon.

## 3.5 Selvstendig binding av tredjemann etter artikkel 23 litra c

Til nå har vi sett på de tilfeller hvor tredjemann kan bindes ved suksesjon som følge av at formkravene er tilfredsstilt i forholdet mellom transportør og sender. Dersom formkravene ikke er tilfredsstilt *inter partes*, eller dersom tredjemann ikke har overtatt senderens

---

<sup>150</sup> NOU 1993: 36 s. 32

<sup>151</sup> *Estasis Salotti* (avsnitt 7); *Tilly Russ* (avsnitt 14)

rettigheter og forpliktelser etter nasjonal rett, må det vurderes om tredjemann har tiltrådt jurisdiksjonsavtalen på selvstendig vis i samsvar med artikkel 23 litra c.<sup>152</sup>

Luganokonvensjonen artikkel 23 første ledd litra c medfører at tredjemann som er innehaver av et konnossement vil være bundet til jurisdiksjonsklausulen dersom den er:

«c) *i internasjonal handel*, i en form som er i samsvar med en handelsbruk som partene *kjente eller burde ha kjent*, og som i slik handel er *allment kjent blant og regelmessig fulgt* av dem som inngår slike kontrakter i tilsvarende type handelsforhold»<sup>153</sup>

Etter litra c må tre vilkår være oppfylt for at tredjemann skal være bundet: konnossementet må vedrøre «internasjonal handel», måten jurisdiksjonsklausulen fremgår på i konnossementet må samsvare med en bruk som er «allment kjent [...] og regelmessig fulgt» av dem som inngår tilsvarende kontrakter og som konnossementinnehaveren «kjente eller burde ha kjent» til. I det følgende skal disse vilkårene gjennomgås separat.

### **3.5.1 Binding er bare aktuelt i «internasjonal handel»**

Tredjemann kan bare bindes etter litra c dersom transporten som konnossementet vedrører eller forholdet mellom tredjemann og transportøren kan karakteriseres som «internasjonal handel». Vilkåret reiser flere tolkningsspørsmål. For det første oppstår spørsmålet om alternativet bare dekker avtaleparter som er næringsdrivende, og for det annet hva som skal til for at en handel kan sies å ha en internasjonal karakter.

Når det gjelder kravet til avtalens parter dekker ordlyden av «handel» ethvert salg, uavhengig av hvem som er kjøper og selger. Bakgrunnen for innføringen av litra c i artikkel 23 var imidlertid for å få en løsning som samsvarte med næringslivets praksis og behov for fleksibilitet og effektivitet.<sup>154</sup> I tillegg er jurisdiksjonsavtaler mellom næringsdrivende og forbrukere ugyldige etter artikkel 17 dersom den er inngått før tvisten har oppstått. Ser man denne bestemmelsen i lys av forhistorien til litra c fremstår det klart at alternativet er ment å rette seg mot profesjonelle parter.<sup>155</sup>

---

<sup>152</sup> *Coreck Maritime*

<sup>153</sup> Mine uthevelser

<sup>154</sup> *Trasporti Castelletti Spedizioni Internazionali SpA v Hugo Trumpy SpA* (avsnitt 18); Tanja Mentz, 263; Ketilbjørn Herts, 333

<sup>155</sup> Tanja Mentz, 309; Gaute Kristian Gjelsten, 83

Videre må handelen som nevnt ha en internasjonal karakter. Ordlyden av «internasjonal» tilsier at det må eksistere en forbindelse til flere land, slik at alternativet ikke kommer til anvendelse hvis handelen utelukkende har tilknytning til en stat.<sup>156</sup> Man faller således utenfor formkravets anvendelsesområde dersom både transportør og tredjemann har bopel i Norge og varene skal leveres i Norge. Handelen må ha en form for grenseoverskridende karakter.

I *MSG* fremkommer det at selve transporten ikke behøver å være grenseoverskridende.<sup>157</sup> Saken gjaldt en certepartiavtale av et skip, hvor partene hadde sitt bosted i henholdsvis Frankrike og Tyskland. Selv om skipet bare skulle benyttes i Frankrike, fant EU-domstolen at kontrakten gjaldt internasjonal handel fordi den var inngått mellom to selskaper som var lokalisert i ulike medlemsstater. Hvorvidt det vil være tilstrekkelig dersom partene har sitt bosted i den samme medlemsstat, men transporten skal foregå fra et land til et annet, er imidlertid ikke avklart av EU-domstolen.

Historisk sett har behovet for å avtale jurisdiksjon blitt ansett som størst i tilfeller hvor kontraktens parter kommer fra ulike jurisdiksjoner.<sup>158</sup> Det skyldes at ønsket om å forutberegne konsekvensene av en eventuell tvist gjør seg særlig gjeldende når partene kommer fra ulike rettssystemer med ulike regler. Kontraktsparter fra samme stat kan imidlertid ha fullstendig legitime grunner for å velge en annen jurisdiksjon enn sin bostedsstat. Det kan for eksempel være ønskelig å velge en domstol som er lokalisert i nærheten av det stedet hvor varene skal leveres, fordi det vil være lettere å sikre bevis til en eventuell erstatningssak.<sup>159</sup> Ettersom formålet bak artikkel 23 er å åpne for en vidstrakt partsautonomi bør handelen og avtalen anses «internasjonal» også i tilfeller hvor tredjemann og transportøren er fra samme stat, så lenge varene skal hentes eller leveres i en annen stat eller transporten har et annet grenseoverskridende element.<sup>160</sup>

---

<sup>156</sup> Tanja Mentz, 310

<sup>157</sup> Sak C-106/95, *MSG v Les Gravieres Rhenanes*, sml. 1997 s. I-00911 (avsnitt 22)

<sup>158</sup> Binnaz Topaloglu, 454

<sup>159</sup> Hannu Honka, *New Carriage of Goods by Sea: The Nordic Approach Including Comparisons with some other jurisdiction*, Åbo 1997, 329

<sup>160</sup> Tanja Mentz, 311; Ulrich Magnus og Peter Mankowski, 130

### 3.5.2 Inkorporasjonsteknikken må samsvare med en bruk som er «allment kjent [...] og regelmessig fulgt»

Når nasjonale domstoler skal ta stilling til hvorvidt jurisdiksjonsklausulen er inkorporert på en måte som samsvarer med bruk som er «allment kjent og regelmessig fulgt» må det først tas stilling til hva som er den sedvanlige måten å inkorporere jurisdiksjonsklausuler på.<sup>161</sup> Deretter må det vurderes hvorvidt sakens konkrete jurisdiksjonsklausul er inkorporert i samsvar med den sedvanlige formen.

I vurderingen av hva som er sedvanlig har EU-domstolen fastslått at det avgjørende er hva som faktisk er vanlig i den bestemte bransje som partene er aktører i, ikke hva som er mest alminnelig i det landet som saken er iverksatt for.<sup>162</sup> Etter internasjonal praksis er det, i likhet med norsk rett, en alminnelig oppfatning at konnossementets eksplisitte betingelser binder en tredjemann som er innehaver av konnossementet, selv om han verken har samtykket eller signert konnossementet.<sup>163</sup> Hvorvidt generelle eller spesifikke henvisninger er sedvanlig, fremstår derimot som noe mer problematisk.

I *Trasporti Castelletti* uttalte EU-domstolen at formen som benyttes i standardavtaler på et bestemt område kan bidra til å belyse hvilken praksis som regelmessig følges.<sup>164</sup> For regulering av voldgift inneholder hovedtyngden av konnossementene en spesifikk henvisning til certepartiets voldgiftsklausul.<sup>165</sup> En gjennomgang av BIMCO sine standardformularer for konnossementer som regulerer jurisdiksjon indikerer derimot at henvisningsteknikken er mindre vanlig i slike tilfeller. Av fire standardformularene som er tilgjengelige inneholder bare ett av dem en generell henvisning, mens de øvrige innehar en eksplisitt regulering av jurisdiksjon.<sup>166</sup>

At de fleste av BIMCO sine standardformularer inneholder en eksplisitt og ordrett regulering av jurisdiksjon, er imidlertid ikke avgjørende for hva som er sedvanlig etter artikkel 23. Det

---

<sup>161</sup> Trevor Hartley, 155

<sup>162</sup> *Trasporti Castelletti Spedizioni Internazionali SpA v Hugo Trumpp SpA* (avsnitt 23 og 27)

<sup>163</sup> *Trasporti Castelletti*; Ulrich Magnus og Peter Mankowski, 418; Felix Sparka, 102

<sup>164</sup> *Trasporti Castelletti* (avsnitt 27 og 28)

<sup>165</sup> Basert på The Baltic and International Maritime Conference (“BIMCO”) sine standardformularer. Av standardformularene som et ment å brukes sammen med certepartier inneholder hele 23 av 28 en spesifikk henvisning til voldgiftsklausulen i certepartiet. Se [https://www.bimco.org/Chartering/Bills\\_of\\_Lading.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/Bills_of_Lading.aspx)

<sup>166</sup> Basert på BIMCO sine standardformularer av konnossementer som regulerer jurisdiksjon. BIMCO BLANK BACK FORM OF LINER BILL OF LADING 2016 inneholder en generell henvisning, mens COMBICONBILL 2016, CONLINEBILL 2016 og MULTIDOC 2016 inneholder en eksplisitt regulering

kan riktignok kaste lys over bevisspørsmålet, men det finnes en rekke andre konnossementer som benyttes i sjørettslige transportavtaler uten at det eksisterer noen oversikt over hvilke konnossementer som er de mest vanlige.

Flere juridiske forfattere har hevdet at teknikken med generell henvisning er så vanlig og generelt akseptert at det må anses som internasjonal sedvane.<sup>167</sup> Synspunktet får støtte av den tyske avgjørelsen i *OLG Celle*, hvor domstolen la til grunn at en generell henvisning i konnossementet var alminnelig blant kommersielle aktører, slik at tredjemann var bundet til jurisdiksjonsbestemmelsen.<sup>168</sup>

Vurderingsnormen om hva som er sedvanlig utgjør imidlertid et spørsmål om fakta som kan endre seg over tid, og nasjonale domstoler må vurdere spørsmålet etter atferden i bransjepraksis på avgjørelsestidspunktet. Utviklingen i dag ser ut til å gå i retning av en alminnelig aksept og anvendelse av spesifikke henvisninger. I stadig flere nasjoner, herunder England, vil generelle henvisninger i konnossementet ikke inkorporere certepartiets jurisdiksjonsklausul.<sup>169</sup> Som en dominant sjønasjon har England gjennom tidene hatt en stor innflytelse på praksis blant sjørettens aktører, og det kan rimeligvis antas at det samme vil være tilfelle for praksis vedrørende inkorporering av jurisdiksjonsklausuler.

### **3.5.3 Tredjemann «kjente eller burde ha kjent» til den sedvanlige bruk**

I tillegg til de gjennomgåtte objektive vilkårene stiller litra c også et subjektivt vilkår til gyldigheten av jurisdiksjonsklausuler gjennom å kreve at tredjemann «kjente eller burde ha kjent» til den sedvanlige praksis. Etter ordlyden fordrer kravet en vurdering av den konkrete tredjemanns kunnskap. På denne måte fremstår det som om vilkåret muliggjør for en kartlegging av hvorvidt den konkrete tredjemann har et beskyttelsesbehov, noe som innebærer en gunstig ivaretagelse av tredjemanns interesser.

På bakgrunn av EU-domstolens praksis vedrørende litra c virker imidlertid det subjektive elementet å ha liten reell betydning. I *MSG* uttaler EU-domstolen at partene må anses for å ha kunnskap eller burde hatt kunnskap om den aktuelle sedvane dersom partene «previously had commercial or trade relations [...] with other parties operating in the sector in question» eller

---

<sup>167</sup> Ulrich Magnus og Peter Mankowski, 417 og 423; Felix Sparka, 103

<sup>168</sup> *OLG Celle* IPRspr (1992) Nr. 194, 439

<sup>169</sup> *The Nerano* [1996] 1 Lloyd's Law Reports 1 CA; Binnaz Topaloglu, 467; Uffe Lind Rasmussen, 130

dersom en «particular course of conduct is sufficiently well known because it is generally and regularly followed when a particular type of contract is concluded, with the result that it may be regarded as being a consolidated practice».<sup>170</sup> Følgelig presumeres det at partene har kunnskap så lenge ett av disse alternativene er oppfylt.<sup>171</sup>

EU-domstolens uttalelse tilsier at kunnskapskravet ikke har særlig selvstendig betydning utover sedvanekravet. Uttalelsene indikerer nemlig at hvorvidt det eksisterer en sedvane og hvorvidt partene burde kjenne til denne praksisen skal vurderes etter samme rettesnor: hva som er alminnelig og regelmessig praksis.<sup>172</sup> Omformingen av vilkåret fra en subjektiv til en objektiv vurderingsnorm medfører at man unngår en vurdering som kan slå ulikt ut fra sak til sak, avhengig av hvem som er tredjemann. Dette kan riktignok medføre at bransjens behov for forutberegnelighet er bedre ivaretatt, men det medfører også en tilsvarende svekkelse av den beskyttelse som tredjemann kan hente i regelverket.

---

<sup>170</sup> *MSG v Les Gravieres Rhenanes* (avsnitt 24)

<sup>171</sup> Stein Rognlien, 210

<sup>172</sup> Ketilbjørn Herts, 334

## 4 FORHOLDET MELLOM SJØLOVEN OG LUGANOKONVENSJONEN

### 4.1 Forskjellene mellom sjøloven og Luganokonvensjonen

Innledningsvis i oppgaven ble spørsmålet om motstrid mellom sjøloven og Luganokonvensjonen reist. Spørsmålet om motstrid aktualiseres imidlertid bare dersom regelverkene er utformet slik at de kan føre til ulike resultater. I det følgende skal det gjøres rede for de mest sentrale forskjellene mellom sjøloven og Luganokonvensjonen vedrørende adgangen til å binde tredjemann til forumklausuler som er forsøkt inkorporert i konnossementet.

Gjennomgangen har vist at måten forumklausuler må inkorporeres på for å anses gyldige i relasjon til tredjemann er ulik etter sjøloven og Luganokonvensjonen. Den tilsynelatende største ulikheten mellom regelverkene er adgangen til å binde tredjemann ved suksesjon etter Luganokonvensjonen. Drøftelsen har imidlertid vist at rekkevidden av suksesjonsregelen ikke bør strekke seg utover de tilfeller hvor jurisdiksjonsbestemmelsen fremgår eksplisitt av konnossementet, og dermed stilles ikke tredjemann i noen dårligere stilling enn hva som følger av norsk rett.<sup>173</sup>

Svaret på hvorvidt en generell eller spesifikk henvisning er tilstrekkelig kan imidlertid slå ulikt ut etter de to regelverkene. Etter norsk rett er hovedregelen at forumklausuler inkorporeres ved spesifikk henvisning, og ved fravær av slik henvisning vil en generell henvisning bare være tilstrekkelig dersom tredjemann befant seg i ond tro. Luganokonvensjonen fastslår på sin side at en jurisdiksjonsklausul er bindende dersom den er inkorporert på en måte som samsvarer med hva som er alminnelig i bransjen. Hvorvidt det alminnelige er eksplisitt og ordrett regulering, spesifikk henvisning eller generell henvisning avhenger av hva som er sedvanlig på vurderingstidspunktet.

Den største ulikheten mellom sjøloven og Luganokonvensjonen synes å være betydningen av tredjemanns kunnskap. Sjølovens vurdering av tredjemanns gode tro skal foretas med utgangspunkt i hans konkrete kunnskap. Alminnelig kjennskap til bransjepraksis er ikke alene

---

<sup>173</sup> Se punkt 3.4.3

tilstrekkelig for at han skal anses for å være i ond tro. Etter Luganokonvensjonen skal kunnskap derimot presumeres å foreligge allerede ved etableringen av en sedvanes eksistens. Det indikerer at Luganokonvensjonen gir større rom for å binde tredjemann til uventede forum og at tredjemann er bedre beskyttet etter norsk rett.

## 4.2 Hvilket regelverk har forrang ved motstrid?

Ulikhetene mellom sjøloven og Luganokonvensjonen medfører at en nasjonal domstol kan stå overfor en situasjon hvor en jurisdiksjonsklausul tilfredsstiller formkravene etter det ene regelverket, men ikke det andre. Sett i lys av det faktum at Luganokonvensjonen alltid vil komme til anvendelse for avhandlingens scenario så lenge klausulen angir et forum i Europa, er det behov for å kartlegge hvilket regelverk som har forrang ved motstrid.

I flere tilfeller overlater Luganokonvensjonen eksplisitt eller implisitt tolkningsspørsmål til konvensjonsstatenes nasjonale rett.<sup>174</sup> Som nevnt tidligere er dette eksempelvis tilfellet for suksesjonsregelen i artikkel 23, nærmere bestemt tidspunktet for overdragelse av kontraktsforpliktelser.<sup>175</sup> Ordlyden i artikkel 23 uttrykker derimot ikke klart hvorvidt formkravene til jurisdiksjonsklausuler må anses uttømmende regulert i bestemmelsen.

EU-domstolen har imidlertid fastslått at den tilsvarende bestemmelse i Brusselforordningen medfører at «...contracting states are not free to lay down formal requirements other than those contained in the convention».<sup>176</sup> Selv om avgjørelsen gjaldt supplerende språkkrav til avtalen, er begrunnelsen formulert generelt slik at den omfatter ethvert formkrav. Av denne grunn er den alminnelige oppfatning i juridisk teori at avgjørelsen fastslår at nasjonale domstoler verken kan anvende nasjonale lover for å supplere eller fortrenge Brusselforordningens formkrav.<sup>177</sup>

Ved konflikt mellom norsk rett og folkerett er hovedregelen i et dualistisk system som Norge at folkeretten må vike.<sup>178</sup> Luganokonvensjonen er imidlertid gjort til norsk lov etter tvistelovens § 4-8. Følgelig er det tale om motstrid mellom to norske bestemmelser, ikke mellom norsk rett og folkerett. Den norske lovgiver har inkorporert Luganokonvensjonen med

---

<sup>174</sup> Stein Rognlien, 109

<sup>175</sup> Se punkt 3.4.2.1

<sup>176</sup> Sak 150/80, *Elefanten Schuh*, sml. 1981 s. 01671 (avsnitt 26)

<sup>177</sup> Trevor Hartley, 130; Tanja Mentz, 348; Kristina Maria Siig, «Forum and Choice of Law in the Liner and Tramp Trades», 44; Lennart Pålsson, 216

<sup>178</sup> Morten Ruud og Geir Ulfstein, *Innføring i folkerett*, 4. utgave, Oslo 2011, 56



dens påfølgende protokoller som forplikter medlemsstatene å ta «tilbørlig hensyn» til EU-domstolens avgjørelser vedrørende Brusselforordningen, og da bør artikkel 23 i Luganokonvensjonen forstås på tilsvarende måte som Brusselforordningen. Det tilsier at Luganokonvensjonen har forrang fremfor sjøloven § 310 tredje ledd i tilfelle av motstrid.

I sjøloven § 310 femte ledd har lovgiver uttrykkelig tatt stilling til motstridsproblematikken. Bestemmelsen fastslår at § 310 første og fjerde ledd ikke skal anvendes dersom annet følger av Luganokonvensjonen. Følgelig må norske domstoler anerkjenne en avtale om verneting som tilfredsstillende Luganokonvensjonen artikkel 23, selv om det medfører at saksøker er hindret i å anlegge sak for de steder som fremgår av § 310 første ledd.<sup>179</sup>

Sjøloven er derimot taus om hvorvidt Luganokonvensjonen også har forrang fremfor § 310 tredje ledd. Fraværet av en uttrykkelig regulering kan indikere at den norske lovgiver ønsket at sjøloven skulle regulere tredjemannsproblematikken på uttømmende vis.

Lovens forarbeider taler imidlertid for at Norge er forpliktet til å anerkjenne jurisdiksjonsklausuler som er gyldige etter Luganokonvensjonen artikkel 23, selv om dette fører til et resultat som strider mot sjøloven § 310 tredje ledd. I forbindelse med drøftelsen omkring motstridstematikken ble det uttalt følgende:

«Utgangspunktet blir derfor at Luganokonvensjonen for sitt område vil gjelde for transportavtaler undergitt Haag-Visby reglene, og at Luganokonvensjonen [1988] art. 17<sup>180</sup> om anerkjennelse av eksklusive forumklausuler er til hinder for innføringen av særlige regler om jurisdiksjonsklausulers gyldighet på Luganokonvensjonens område.»<sup>181</sup>

Lovgivers intensjon synes å være at Luganokonvensjonen skulle ha forrang fremfor alle andre regler som retter seg mot jurisdiksjonsklausulers gyldighet. Når 310 første og fjerde ledd må vike for Luganokonvensjonen fremstår det inkonsekvent og motstridende mot lovgivers vilje om ikke også § 310 tredje ledd, som regulerer gyldigheten av jurisdiksjonsklausuler overfor tredjemann, må vike. Det taler for at bestemmelsen må forstås slik at Luganokonvensjonen også har forrang fremfor sjøloven § 310 tredje ledd.

Videre var hensikten bak Luganokonvensjonen å skape et enhetlig europeisk regelverk for domsmyndighet og anerkjennelse av dommer. Dette formålet kan vanskelig oppnås dersom

---

<sup>179</sup> Slik ble resultatet i ND-1995-203

<sup>180</sup> Artikkel 17 tilsvarer artikkel 23 i Luganokonvensjonen av 2007

<sup>181</sup> NOU 1993: 36 s. 54

hver konvensjonsstat opererer med ulike regler. Hensynet til rettsenhet og ivaretagelse av lovgivers intensjon tilsier dermed at Luganokonvensjonen skal ha forrang fremfor § 310 tredje ledd ved en eventuell motstrid.

## 5 AVSLUTTENDE BEMERKNINGER

Gjennomgangen har vist at både det nasjonale og det internasjonale regelverket stiller særegne krav til gyldigheten av forumklausuler. For Luganokonvensjonen viser det seg gjennom formkravene som stilles i artikkel 23, og for norsk retts vedkommende viser det seg gjennom sjøloven § 310 tredje ledd som avviker fra den alminnelige hovedregelen om generell henvisning.

Ved en generell henvisning får tredjemann riktignok en oppfordring til å gjøre seg kjent med det inkorporerte certepartiet, men få bestemmelser i certepartiet har like stor betydning for partene som de som regulerer tvisteløsning. Gjennom lovfestingen av et krav om spesifikk henvisning i de tilfeller hvor tredjemann er i god tro har den norske lovgiver tatt konsekvensen av dette. En spesifikk henvisning vil gjøre det klart for tredjemann at han er bundet til en bestemt form for tvisteløsning, og gir ham en særlig oppfordring til å be om å få oversendt certepartiet for å gjøre seg kjent med forumbestemmelsen.

Luganokonvensjonen har derimot overlatt spørsmålet om gyldig inkorporeringsteknikk til bransjen. Av den grunn må tredjemann etter dette regelverket beskytte seg selv gjennom å holde seg oppdatert på bransjepraksis, og han er derfor i større grad overlatt til seg selv, sammenlignet med norsk rett.

Av de ulike reglene ser man at lovgiverne har vektlagt ulike hensyn som begrunnelse for reglene om binding av tredjemann til inkorporerte forumklausuler. Mens norsk rett retter oppmerksomheten mot tredjemanns kunnskap for å forsikre seg om at hans beskyttelsesbehov er ivaretatt, fokuserer Luganokonvensjonen på praksis. Ønsket om å tilrettelegge for en løsning som samsvarer med bransjepraksis fremstår derfor mest fremtredende etter Luganokonvensjonen. Det understrekes også av EU-domstolens praksis som har omgjort det subjektive kunnskapskravet til et objektivt krav om hva som faktisk er alminnelig i bransjen.

Luganokonvensjonens tilsynelatende bransjevennlige regulering er likevel ikke ensbetydende med at det er enklere for transportører å nå frem med sin anførsel om at tredjemann er bundet til inkorporerte forumklausuler, sammenlignet med sjøloven. Rettspolitisk sett kan det anføres at Luganokonvensjonens regler representerer en dårligere ivaretagelse av bransjens interesser, noe som fremstår paradoksalt med tanke på at konvensjonen over tid har gått i stadig større retning av tilretteleggelse for bransjens behov for effektivitet på bekostning av tredjemanns

beskyttelsesbehov. For det første skyldes dette regelen om at det sedvanlige i bransjen er avgjørende. En regel som gjør de faktiske forhold på vurderingstidspunktet bestemmende for utfallet av tvisten gjør rettsstillingen usikker, noe som ikke er gunstig for forretningslivets behov for forutberegnelighet i form av klare regler.

For det andre er bransjens behov for forutberegnelighet dårligere ivaretatt som følge av at voldgiftsklausuler trolig faller utenfor anvendelsesområdet til artikkel 23. Likheten mellom formålet bak jurisdiksjons- og voldgiftsklausuler, samt konsekvensene slike klausuler har for tredjemenn, tilsier at de bør reguleres etter samme regel. Følgen av voldgiftsunntaket er derimot at enhver domstol må anvende sine nasjonale regler for vurderingen av voldgiftsklausulers gyldighet, noe som kan gi vidt forskjellige resultater fra en nasjon til en annen. Av den grunn er reglene for jurisdiksjons- og voldgiftsklausulers gyldighet ikke sammenfallende i Europa, uten at det er noen rasjonell grunn for dette.<sup>182</sup> For norsk retts vedkommende medfører voldgiftsunntaket at Luganokonvensjonen artikkel 23 bare skal anvendes for jurisdiksjonsklausuler, mens sjøloven § 310 tredje ledd regulerer voldgiftsklausulers gyldighet.

Rettspolitisk sett fremstår Luganokonvensjonens regler om inkorporering av forumklausuler verken gunstig for forretningslivets behov for forutberegnelighet eller tredjemanns behov for beskyttelse. På dette området har sjøloven i større grad oppnådd en rettsregel som forutsetter en rimelig avveining mellom partenes ulike interesser. Det er ikke særlig tidkrevende for transportører å inkludere en spesifikk henvisning for å være sikre på at en tredjemann vil anses bundet til forumklausulen, samtidig som vilkåret om god tro reduserer risikoen for at tredjemann blir bundet til en ukjent forumklausul. På denne bakgrunn fremstår sjølovens regel som et gunstig kompromiss mellom forretningslivets behov for effektivitet og forutberegnelige løsninger, samt tredjemanns behov for beskyttelse.

I praksis fremstår det likevel ikke slik at forskjellene mellom sjøloven og Luganokonvensjonen og sistnevntes forrang utgjør et nevneverdig problem, verken overfor transportører eller tredjemenn. Fraværet av nyere rettsavgjørelser som drøfter tredjemannsproblematikken, både fra norsk og europeisk hold, indikerer at bransjen har innrettet sin praksis på den måten som gjør muligheten for å binde tredjemann størst. Bransjeaktører med kjennskap til norsk praksis ble klar over utilstrekkeligheten til generelle

---

<sup>182</sup> Yvonne Baatz, «Should third parties be bound by arbitration clauses in bills of lading?», *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2015, 86

henvisninger allerede i 1970, og har tilpasset sin praksis ved å inkludere spesifikke henvisninger i konnossementet.<sup>183</sup> For de øvrige aktører er inntrykket at den engelske dominansen innenfor sjøretten medfører at praksis innretter seg etter engelsk rett, og at spesifikke henvisninger til forumklausuler er i ferd med å bli den eneste aksepterte inkorporeringsteknikken i bransjen. Det indikerer at de fleste transportører i dag inkluderer spesifikke henvisninger til forumklausuler i konnossementet, og da vil transportører høres med sin anførsel om at tredjemann er bundet både etter sjøloven og Luganokonvensjonen. Under disse forutsetningene fremstår konsekvensene av forskjellene mellom sjøloven og Luganokonvensjonen vedrørende adgangen til å binde tredjemann til inkorporerte forumklausuler som større i teorien enn de er i praksis.

---

<sup>183</sup> Som følge av Argo-saken, ND 1970 s. 223 (kjm.utv.). Nevnt tidligere under punkt 2.2.1.

# Litteraturliste

## NASJONAL LOVGIVNING

Lov 13. August 1915 nr. 6 om rettergangsmåten for tvistemål (tvistemålsloven)

Lov 24. Juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

Lov 14. Mai 2004 nr. 25 om voldgift (voldgiftsloven)

Lov 17. Juni 2005 nr. 90 om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven)

Lov 19. Juni 2009 nr. 79 om endringer i tvisteloven m.m. og om samtykke til ratifikasjon av Luganokonvensjonen 2007 om domsmyndighet og om anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer i sivile og kommersielle saker (Lov om Luganokonvensjonen 2007)

## INTERNASJONALE KONVENSJONER

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading and Protocol of Signature, vedtatt i Brussel den 25. August 1924, som ble endret ved protokollene av 1968 og 1979 (Haag-Visby reglene)

Treaty establishing the European Economic Community, vedtatt i Roma den 25. Mars 1957

Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards, vedtatt i New York den 10. Juni 1958 (New York-konvensjonen)

Vienna Convention on the Law of Treaties, vedtatt i Wien den 23. Mai 1969 (Wien-konvensjonen)

Brussels Convention on jurisdiction and the enforcement of judgments in civil and commercial matters, vedtatt i Brussel den 27. September 1968 (Brusselkonvensjonen)

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, vedtatt i Hamburg den 30. Mars 1978 (Hamburg-reglene)

Convention on jurisdiction and recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters, vedtatt i Lugano 16. September 1988 (Luganokonvensjonen)

Convention on jurisdiction and recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters, vedtatt i Lugano den 30. Oktober 2007 (Luganokonvensjonen)

## **EU-RETTLIGE KILDER**

Official Journal of the European Communities 1979, C 59, p. 71 (“Schlosser-rapporten”)

Europarådets forordning (EC) Nr. 44/2001 av 22. Desember 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters (Brusselordningen)

Hess, Burkhard, Thomas Pfeiffer og Peter Schlosser, *Report on the Application of Regulation Brussels I in the Member States* (Study JLS/C4/2005/03) (Heidelberg-rapporten)

Europaparlamentets forordning (EC) Nr. 1215/2012 av 12. Desember 2012 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters (recast) (Brusselreguleringen)

## **FORARBEIDER**

### **Nasjonale forarbeider**

NOU 1993: 36 Godsbeholdning til sjøs

NOU 2001: 33 Voldgift

Ot. prp. nr. 27 (2003-2004) Om lov om voldgift

NOU 2012: 10 Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven

## **Nordiske forarbeider**

Forarbeider til den finske sjøloven av 1994. Sitert etter Siig, Kristina Maria, "Forum and Choice of Law in the Liner and Tramp Trades", *MarIus*, 1997 nr. 240, 49

Lovforslag nr. L 129 1993-94 (forarbeider til den danske sjøloven av 1994). Sitert etter Siig, Kristina Maria, «Forum og lovvalg vedrørende transportansvaret», *MarIus*, 1995 nr. 215, 30

## **EU-rettslige forarbeider**

Official Records of the United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, A/CONF.89/13 (Hamburg: United Nations publications 1978)

## **RETTSPRAKSIS**

### **Norsk rettspraksis**

Rt. 1962 s. 1215 (kjm.utv.)

ND 1970 s. 223 (kjm.utv.)

Rt. 1991 s. 635 (kjm.utv.)

Rt. 1991 s. 773 (kjm.utv.)

ND-1995-203 (kjm.utv.)

Rt. 1999 s. 1532

Rt. 2011 s. 1532 (ankeutvalg)

Rt. 2014 s. 76 (ankeutvalg)

ND-1957-366 (Agder)

LB-2013-157179 (Borgarting)



## **Nordisk rettspraksis**

ND 2000 s. 72

## **Rettspraksis fra EU-domstolen**

Sak 24/76, *Estasis Salotti di Colzani Aimo and Gianmario Colzani v. RUWA Postereimaschinen GmbH*, Sml. 1976 1831

Sak 25-76, *Galeris Segoura*, Sml. 1976 s. 01851

Sak 150/80, *Elefanten Schuh*, sml. 1981 s. 01671

Sak C-102/81, *Nordsee v. Mond*. Sml. 1982

Sak 71/83, *Tilly Russ*, Sml. 1984 s. 2417

Sak 221/84, *Berghoefer*, Sml. 1985 s. 02699

Sak C-190/89, *Marc Rich & Co. AG v Società Italiana Impianti PA*, Sml. 1991 s. I-03855

Sak C-106/95, *MSG v Les Gravieres Rhenanes*, sml. 1997 s. I-911

Sak C-159/97, *Trasporti Castelletti*, Sml. 1999 s. I-1597

Sak C-387/98, *Coreck Maritime*, Sml. 2000 s. I-09337

Sak C-116/02, *Erich Gasser GmbH v MISAT SRL*, Sml. 2003 s. I-14693

Sak C-185/07, *Allianz SpA and Generali Assicurazioni Generali SpA v West Tankers Inc*, Sml. 2009 s. I-00663

## **Engelsk rettspraksis**

*The Nerano* [1996] 1 Lloyd's Law Reports 1 CA

## **Tysk rettspraksis**

*OLG Celle* IPRspr (1992) Nr. 194

## **BRANSJEPRAKSIS**

SCANCONBILL 1993

CONGENBILL 2016

BIMCO BLANK BACK FORM OF LINER BILL OF LADING 2016

COMBICONBILL 2016

CONLINEBILL 2016

MULTIDOC 2016

Alle de nevnte standardformularer og øvrige som er benyttet for å kartlegge rettsstillingen i bransjen er hentet fra [https://www.bimco.org/Chartering/Bills\\_of\\_Lading.aspx](https://www.bimco.org/Chartering/Bills_of_Lading.aspx)

Sist lest 13. April 2016

## **BØKER**

Aikens, Richard, Richard Lord og Michael Bools, *Bills of Lading*, 2. utgave (London 2006)

Berlingieri, Francesco mfl., *The Hamburg Rules: A Choice for the E.E.C.?*  
(Apeldoorn/Bruxelles/Baden-Baden/Zürich 1994)

Biggs, Adrian, *Civil Jurisdiction and Judgments*, 6. utgave (Oxon 2015)

Collins, Lawrence mfl., *Dicey, Morris & Collins on the conflict of laws*, 15. utgave (London 2012)

Davies, Martin (ed.), *Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law: Essays in Honor of Robert Force* (Haag 2005)

Debattista, Charles, *Bills of Lading in Export Trade*, 3. utgave (London 2009)

Falkanger, Aage Thor, *God tro* (Oslo 1999)

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull, *Sjørett*, 7. utgave (Oslo 2010)

Gaskell, Nicholas, Regina Asariotis og Yvonne Baatz, *Bills of Lading: Law and Contracts* (London 2000).

Giertsen, Johan, *Avtaler* (Bergen 2006)

Gjelsten, Gaute Kristian, *Formkrav i internasjonale vernetingsavtaler: Særlig om Luganokonvensjonen art. 17 (1) og tvistemålsloven §36 (3)* (Oslo 1997)

Hartley, Trevor, *Choice-of-court agreements under the European and International Instruments* (Oxford 2013).

Herts, Ketilbjørn, *Bruxelles I-forordningen*, 2. utgave (København 2015)

Honka, Hannu, *New Carriage of Goods by Sea: The Nordic Approach Including Comparisons with some other jurisdictions* (Åbo 1997)

Jantzen, Johs, *Godsbefordring til sjøs* (Oslo 1952)

Lüddecke, Christof og Andrew Johnson, *The Hamburg Rules: from Hague to Hamburg via Visby*, 2. utgave (London 1995)

Magnus, Ulrich og Peter Mankowski, *Brussels I Regulation*, 2. utgave (München 2007)

Mankabady, Samir, *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea* (Leyden 1978)

Martens, Jesper og Jens V. Mathiasen, *Søloven*, 4. utgave (København 2012)

Mentz, Tanja, *Indgåelse af vernetingsaftaler i internationale kommerzielle kontraktforhold* (København 2010)

Newton, Justin, *The uniform interpretation of the Brussels and Lugano convention* (Oxford 2002)

Özdel, Melis, *Bills of Lading incorporating charterparties* (Oxford 2015)

Pålsson, Lennart, *Bryssel I-Förordningen jämte Bryssel- och Luganokonventionerna* (Stockholm 2008)

Roglien, Stein, *Luganokonvensjonen* (Oslo 1993)

Ruud, Morten og Geir Ulfstein, *Innføring i folkerett*, 4. utgave (Oslo 2011)

Siig, Kristina Maria, *Arbitration agreements in a transport law perspective* (København 2003)

Sparka, Felix, *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport Documents: A Comparative Analysis* (Berlin/Heidelberg 2010)

Wilson, John Furness, *Carriage of Goods by Sea* (New York 2010)

Woxholth, Geir, *Avtalerett*, 9. utgave (Oslo 2014)

Woxholth, Geir, *Voldgift* (Oslo 2013)

## **TIDSSKRIFTER OG ARTIKLER**

Baatz, Yvonne, “Jurisdiction clauses in Bills of Lading – Rotterdam Rules by the back door in Europe?”, *Shipping & Trade Law*, 2010 Vol. 10 nr. 9,

Baatz, Yvonne, “Should third parties be bound by arbitration clauses in the bills of lading?”, *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2015

Di Pietro, Domenico, «Incorporation of Arbitration Clauses by Reference», *Journal of International Arbitration*, 2004 Vol. 21 nr. 5, 439-452

Dowers, Neil og Zheng Sophia Thang, “Arbitration in EU Jurisdiction Regulation: Brussels I Recast and a New Proposal”, *Groningen Journal of International Law*, 2015 vol. 3 nr.1

Elgesem, Frode, «Tolking av EMK - Menneskerettsdomstolens metode», *Lov og Rett*, 2003 nr. 4-5

Falkanger, Thor, «The Incorporation of Charterparty Terms into the Bill of Lading», *Skrifter Utgivna av Sjörettsföreningen i Göteborg*, 1967-1968 nr. 3, 55-87

Goldby, Miriam, “Incorporation of charterparty arbitration clauses into bills of lading: Recent developments”, *Denning Law Journal*, 2007 Vol. 19, 171-180

Jantzen, Johs, «Frakt og alle betingelser ifølge certeparti», *Nordiske domme i sjøfartsanliggender*, 1935, 273-304

Majumdar, Arjya «Incorporation by Reference in Maritime Arbitration», *Transportation Law Journal*, 2013 Vol. 40:91, 91-112

Rasmussen, Uffe Lind, «Jurisdiktionsklausuler og voldgiftsklausuler i søtransportkontrakter», *MarIus*, 1984 nr. 90

Selvig, Erling, «Kommentarer 2000-2001 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender», *Nordiske domme i sjøfartsanliggender*, 2003

Selvig, Erling, «Kommentarer 2004-2008 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender», *Nordiske domme i sjøfartsanliggender*, 2012

Sevón, Leif, “The Hamburg Rules and transport documents”, *MarIus*, 1980 nr. 58

Siig, Kristina Maria “Forum og lovvalg vedrørende transportansvaret”, *MarIus*, 1995 nr. 215

Siig, Kristina Maria, “Forum and Choice of Law in the Liner and Tramp Trades”, *MarIus*, 1997 nr. 240

Siig, Kristina Maria, “Norwegian law on the formal validity of arbitration agreements”, *MarIus*, 2002 nr. 295, 1-41

Siig, Kristina Maria, «Sølovens § 310: nye regler om værneting og værnetingsaftaler ved stykgodstransporter», *Juristen*, 1996 nr. 4

Topaloglu, Binnaz, “The Validity of Jurisdiction and Arbitration Clauses as Against Third Party Holders of Bills of Lading – a Comparative Study Under French, English and Eu Law”, *Annales de la Faculté de Droit D’Istanbul*, 2012 XLIV nr. 61, 453-508

### **Øvrige kilder**

Comité Maritime International (CMI). Informasjon hentet fra

[http://comitemaritime.org/Uploads/Publications/CMI\\_YBK\\_Part\\_III.pdf](http://comitemaritime.org/Uploads/Publications/CMI_YBK_Part_III.pdf)

Sist lest 11. April 2016