

Veiledning JUS 5403 vår-18

Spml 1:

Temaet gjelder brannunntaket som hjemlet i § 276, jf henvisningen i § 347 for reisebefraktning. Ved brann som for nautisk feil, er unntak for det første betinget av at det ikke forelå egenskyld på rederiets hånd, og for det andre at brannen ikke kan tilbakeføres til uaktsomhet ved å gjøre skipet sjødyktig ved reisens begynnelse.

Ut fra oppgavens fakta er det ikke grunnlag for å problematisere egenskyld hos rederiet. Spørsmålet dreier seg om det årsaksmessige relatert til opprinnelig usjødyktighet. Her kan det nok være rom for ulike syn, men oppgavens fakta er lagt opp til at det mest nærliggende er at det forelå opprinnelig usjødyktighet og at brannunntaket altså ikke får anvendelse. Noe nærmere bør sies:

Man kanskje gå enkelt til verks og konstatere at selve arbeidet som førte til brannen, ble påbegynt i det reisen begynte (det var intet skadevoldende skjedd før avgang), og at altså brannunntaket gjelder. Men det er lagt inn en klar premiss: beslutningen om at oppvarming av rørende skulle skje med åpen flamme ble tatt før skipets avgang. Saken har slik sett parallell til blant annet Sunna, hvor nautisk feil ble tilbakeført til beslutningstaking før skipets avgang, og slik sett utgjorde opprinnelig usjødyktighet. Slik var det altså også her: beslutningen var tatt allerede før avgang, og faremomentet, som senere materialiserte seg (dieselsøl), var / burde være kjent allerede da. Så kan man kanskje komplisere ytterligere: beslutningen ble tatt som nevnt, men uten at (i følge oppgaveteksten) detaljer ble gitt rundt hvordan selve arbeidet skulle utføres; altså at man måtte være varsom med å sjekke for mulige brennbare kilder osv. - og at slik sett kunne det hevdes at det uaktsomme besto i måten dekksgutten utførte arbeidet på, ikke i selve beslutningen om bruk åpen flamme, tatt før avgang.

Det bør derfor være rom for begge løsninger - i det oppgaveteksten er åpen på dette punkt - avhengig av hvordan kandidatene mestrer begrunnelsen, men det mest nærliggende svar er nok at brannunntaket ikke er anvendelig grunnet opprinnelig usjødyktighet; altså at det var uaktsomt å beslutte bruk av åpen flamme, og at denne beslutningen ble tatt før avgang.

Spml 2:

Temaet her er normaltapsberegning etter sjøl § 279 (som vist til i § 347, 1) og hvorvidt bestemmelsen åpner for innlemming av den type utgifter pålagt lasteier som det her er tale om. Falkanger/Bull (8. utg. s. 307-8) gir en viss drøftelse av dette; ND 1987.160 Ny Dolsøy saken nevnes som eksempel på at det etter omstendighetene er adgang til å ta i betraktning konkrete tapsposter utover utgangspunktet om begrensning til dekningsstransaksjoner, men i den saken var saksforholdet vesentlig annerledes; det fantes der ikke noe markedsverdi for normaltapsberegning (kontaminert og skadevoldende bunkers levert på fiskefeltet). Videre nevnes i pensum kort - og som er svært sentral for vår sak - ND 2003.59 IH Samskip hvor utgifter til destruksjon ansås omfattet.

Spørsmålet må derfor, i og med Samskip-saken, anses avklart. Men likefullt bør det etter mitt skjønn utvises et skjønn ved vurderingen: sjørett er ikke et «pugggefag», de har ikke domssamling tilgjengelig til eksamen, og det kan ikke uten videre forventes at studenter husker denne kortfattet

nevnte dommen fra pensum. Det bør derfor utvises et skjønn hvor resonnering rundt grunnprinsippene ved normaltap og § 279 vektlegges. Med andre ord: det må ved god resonnering være forsvarlig å komme til at denne tapsposten ligger utenfor rammen av § 279. Det vil selvsagt også være forsvarlig - uten kjennskap til Samskip - å konkludere motsatt, bl.a. utfra betraktninger om at det må anses som påregnelig med denne type tapsutgifter, og at de på et vis kommer i forlengelsen av normaltapsregelen; verdien blir negativ på grunn av de lokale forhold relatert til totaltap av det aktuelle gods.

Enkelte kandidater kan tenkes å reise spørsmål rundt begrensingsrett. Det skulle imidlertid være klart at begrensning ikke blir aktuelt. Skadelidte har krav på å beregne det høyeste av kollo- og kilobegrensning. I dette tilfellet er vekten av lasten gitt oppgitt til 2.000 kg pr bil, altså for lasten samlet (100 biler x 2.000 kg) 200.000 kg som etter §280, jf § 347, gir 400.000 SDR, altså NOK 4 mill. I den anledning: det er i saken ikke utstedt transportdokumenter og man har da ikke holdepunkter for å skulle beregne kilobegrensning f.eks. knyttet til de biler som ble skadd (8 biler som ville gitt 2000 kg x 8 = 16000 kg = 32000 SDR = 320000 NOK som er høyere enn tapet krevd). Tilsvarende er det ikke holdepunkter utfra enhetsberegning å fastsette tapet (667 SDR pr enhet) til noe lavere enn den samlede last i certepartiet; § 280 sammenholdt med § 281 gjør det klart at i vår tilfelle er det ikke tale om slik konsolidering (enhetsberegning) av lasten.

Spml 3

Sjøl § 344 fastslår at frakt ikke kan kreves for gods som ikke er i behold. Det er klart at de totalskadede bilene ikke er i behold ved utlossing i lovens forstand, mer tvil er det rundt de øvrige fire, men utfra omtalen av temaet i pensum (Falkanger/Bull s. 399-402) synes det relativt klart at disse øvrige må anses å være i behold. For ordens skyld: om bortfrakter er erstatningsansvarlig eller ikke for skadene berører i prinsippet ikke fraktberegning som dreier seg om vederlagskrav for selve transportytelsen - mulig ikke-opptjening av denne pga vesentlig mislighold eller forutsetningsbrist relatert til transportytelsen.

Det sentrale spørsmålet er imidlertid betydningen av lumpsum-frakt relatert til den, i utgangspunktet, ikke-opptjeningen av frakt for de fire bilene. Falkanger/Bull, s. 373 slår relativt klart fast fraktavkortning hvor skipets lastekapasitet viser seg utilstrekkelig for å innta avtalt last, og et slikt tilfelle har en viss overføringsverdi til vårt hvor deler av lasten ikke er i behold. Dette skulle i såfall tilsi et «prisavslag» på 4 % (4 biler av 100 biler lastet), altså et avslag på NOK 8.000 (4 % av NOK 200.000). Forsåvidt er det et marginalt beløp, men en kan i prinsippet teste det mot et tilfelle hvor feks halvparten av lasten ble totalskadd; det synes da naturlig at avtalt lumpsum ikke bør ses som noen «risikoaksept» fra befrakter mht bortfrakters krav på full fraktopptjening.

På den annen side kan det sies at når i vår sak frakt ikke var knyttet til noen godsenehet, betyr det at det ikke er avtalt noe samsvar mellom mengde gods lastet og fraktberegningen; hadde feks 104 biler vært lastet (som ville ligget innenfor «about 100 cars»), så ville ikke tilleggsfrakt kunne kreves, og tilsvarende ville feks 96 biler kunne lastes uten at det her oppsto noe dødfraktkrav; det ville ikke være behov for det gjennom avtalt lumpsum.

Disse betraktningene kan nok tilsi at et mindre antall totalskadede biler heller ikke bør innvirke på fraktberegningen. Det lar seg altså ses slik at «i behold» (§ 344) relaterer seg til antall biler; den totale last (100 biler) er som sådan «i behold» selv om et mindre antall, som fire, er gått tapt.

Konklusjonen på kandidatenes svar bør derfor ikke være avgjørende. Temaet er videre relativt vanskelig og uten særlig vektlegging i undervisningen. Igjen må derfor måten det resonneres på være avgjørende. Sentralt er uansett at kandidatene viser at de forstår at spørsmål rundt fraktopptjening er noe annet enn lasteskadeansvar og erstatning. .

Spml 4

Knock-for-knock er svært perifert behandlet i pensum; det sies noe i tilleggsheftet om petroleumskontrakter, som jeg under intro-forelesning har nevnt ikke står sentralt men kun forventes kjent i hovedtrekk. Hovedtrekkene gjennomgås i undervisningen om offshore-certepartier (Supplytime). De sentrale trekk er; at det er tale om at hver av kontraktspartene bærer egne tap (tingskade og personskade på sine folk) og at dette innebærer ansvarsfraskrivelse i den forstand at bakgrunnsrettens ansvars-/kravgrunnlag ikke får anvendelse - men at det hele er opprettet av kostnadsbesparelser- og effektivitetshensyn, koordinert med partenes forsikringsordninger (mulig tap dekkes gjennom egen tings- eller personskadeforsikring snarere enn gjennom kontraktsrettslige erstatningskrav mot medkontrahtenten). At dette i sin tur typisk bygges ut gjennom skadesløsholdelseskrav (i fall tredjeparter i kontraksgruppene gjør krav gjeldende i strid med den avtalte ordning inter-partes) må også være greit å nevne, men ikke nødvendig for å oppnå god bedømmelse, i lys av oppgavetekstens krav om å skrive kortfattet.

Dette er altså ment som kontrollspørsmål og teller derfor lite i den samlede bedømmelsen, målt opp mot de øvrige spørsmål, og hvor spørsmål 1 og 2 må ses som det pensummessig mest sentrale.

Trond Solvang - mai 2018