



Supreme Court - Judgment - Rt-1923-II-58

Instance	Supreme Court - Judgment
Date	1923-09-25
Published	Rt-1923-II-58
Keywords	Ship Collision. (Irma-Mignon case)
Summary	The shipowner's liability for a collision between two Norwegian ships on foreign maritime territory is assessed under the Norwegian law – rather than according to the location of the collision. - The shipowner is considered responsible for errors of a foreign mandatory statute. - When assessing the value of the ship lost, prices in Norway will be relied upon, taking into account the fact that the ship was in England at the time of the accident.
Procedure	L. No. 19/2 page
Parties	A/S Cornelius Røe & Co. (lawyer Ferdinand Schjelderup) vs Det Bergenske Dampskibsselskab (lawyer Kristen Johanssen) and A/S Bergens Sjøforsikringselskab and A/S Wikborgs Assuranceselskap (lawyer Hummel Johansen) vs Det Bergenske Dampskibsselskab.
Author	Einar Hanssen, Bade, Lie, Motzfeldt, Hambro, town bailiff Gjessing, Chief Justice Scheel

Table of Contents

Supreme Court - Judgment - Rt-1923-II-58

Table of Contents

Extraordinary assessor Einar Hanssen: On the subject of the case and the circumstances, I refer to the judgment of the Bergen Sea (*Bergens sjørets dom*) of 19 November 1920. By this judgment it was thus known in the court: "The Bergenske Steamship Company charge against Bergens Maritime Insurance Company A/S, A/S Wikborgs Assuranceselskap and A/S Cornelius Røe & Co. in this matter be released. The costs are set aside. "

The judgment of the maritime court was appealed to the Supreme Court by A/S Cornelius Røe & Co. by the application of 19 January 1921 and by Bergens Sjøforsikringselskab A/S and A/S Wikborgs Assuranceselskap by the application of 26 February 1921.

A/S Cornelius Røe & Co. has hereby made such a claim: "That the judgment of the Maritime Court is appealed against; order the Bergen Steamship Company to pay A/S Cornelius Røe & Co. compensation (a) for the loss of the ship in the amount of 90,620 kroner, (b) for lost shipping in the amount of 16,000 kroner - and (c) for lost supplies and supplies in the amount of 4,646.70 kroner, as the alternative for item (b) and (c) compensation at the discretion of the defendant and so that the appellant for item (b) is not bound by the above estimated sum of compensation of 16,000 kroner, (d) for crew effects in the amount of 3,268.25 kroner as well as the legal interest on the amounts due from 15 July 1916 until payment is made – and that the Bergen Steamship Company is ordered to reimburse A/S Cornelius Røe & Co. litigation costs for the Maritime Court and the Supreme Court."

Bergens Sjøforsikringsaktieselskab A/S and A/S Wikborgs Assuranceselskap have jointly submitted the following claim: "That the judgment of the Maritime Court is appealed regarding that the defendant is obliged to pay: 1. 51,938.11 kroner with 5 percent interest in the amount of 20,000 kroner from 30 September 1916, in the amount of 31,402.26 kroner from 23 December 1916 and 535.86 kroner from 28 September 1916 to 21 June 1921, and with 6 percent interest from this day and until payment is made, as well as the costs of the case for the Maritime Court and the Supreme Court to Bergens Sjøforsikringselskab. 2. A/S Wikborgs Assuranceselskap 15,000 kroner with 5 percent. interest on the amount from 30 September 1916 to 21 June 1921, and by 6 percent. interest from this day and until payment is made, as well as the costs of the case before the High Court and the Supreme Court."

The defendant, the Bergen Steamship Company, contends that: "In principle: that the judgment of the Maritime Court be upheld and the defendant be awarded the costs of the Supreme Court by the appellants jointly. In the alternative, that the plaintiff be acquitted of paying: (a) the sum insured for the charge with legal interest; (b) the effects of the crew with legal interest; (c) compensation at the discretion for damage to the ship including lost supplies and supplies and for freight with legal interest. Since the damages for the ship are assumed to reach the amount of the insurance for hulls, no objection is made to item (c) being divided into the hull insurance sum, for which judgment can be given in cash, and in damages at its discretion and insofar as the value of the ship is assumed to exceed the sum insured."

For the Supreme Court some new documents have been presented, which I shall return to later to an extent that in my opinion they may have a bearing on the decision of the case.

The disputes are allegedly narrowed down, something which the appellant has not upheld in court here, that the "Irma" shipping company was also liable under the English law for the error of the unloading, while, on the other hand, the Bergen Steamship Company has not maintained its objection that "Mignon" is considered to amount to total loss.

I have come to a different result than the Maritime Court. As regards the question of liability itself, it is clear that the collision at issue was solely fault of "Irma" and that it was mandatory officer E. C. Burn of "Irma" who was directly responsible for that error.

On the other hand, it is disputed whether the operator and owner of "Irma" was also responsible for the error. Furthermore, it is disputed whether the question of liability of "Irma" for the damage caused by the collision must be assessed in accordance with the English or the Norwegian law. And finally, it is disputed whether, under the Norwegian law, the shipping company is liable for wrongdoing caused by the mandatory officer.

I think it is reasonable at first to consider the question whether the Norwegian or the English law is applicable in this case. The Norwegian law contains no provision under which the country's law should be invoked for the damage caused by the collision. To the best of my knowledge, there is no decision by the Supreme Court on this matter, as far as the case is concerned. In the Supreme Court's judgment published in Rt-1906-165, it was presumably assumed that the question on whether the owner of a Norwegian ship was responsible for damage in the collision at the Kiel Canal caused by errors of the ship's German mandatory officer should be judged under the German law. But this view was, by the majority, built on special circumstances in the present case, and at any rate this case differed from what is now under consideration in that the damaged ship was not Norwegian.

The appellant contends that Article 12, Paragraph 2 of the International Convention of 23 September 1910 on clashes also entered into by Norway is directly decisive for the application of the Norwegian law here, by deciding that a court in a collision case should apply the domestic substantive maritime provisions, when all interested parties belong to the same state as the court. However, even though a convention under the Norwegian law does not have direct force, I consider that the appellant's argument is incorrect. The term "national law" used in Article 12 of the Convention is in itself neutral, since the international-private-law provisions (*internasjonalprivatretslige regler*) that apply in a country are equally part of the country's national law as well as its substantive private-law provisions (*privatretsregler*). On the other hand, a fact that the national laws here contradict the Convention could indicate that the national substantive maritime law was meant. In my opinion, however, no decisive weight can be laid on this compilation. Section 12, Paragraph 2 appears as a limitation of the scope of the Convention, and it seems, therefore, to fall outside the natural purpose of the provision, whether Section 12, Paragraph 2, for the particular case in question, impose a duty on a State to let its courts apply its own substantive maritime law. And as far as I am concerned, I do not understand at all what sensible reason one should have in this convention, which does not otherwise set out international private-law provisions (in the ordinary sense of the term) explicitly prohibiting a state from allowing its courts to apply foreign substantive provisions in a case which must not be presumed to affect the interest of any other state. I therefore consider that the provision must, of

course, be understood as not imposing any binding rules on the Contracting States, as far as it concerns the question of which country's law should be applied in the case excluded from the scope of the Convention.

In deciding on the binding provisions in terms of a country, then, as far as I understand, one is essentially bound to base upon ordinary legal principles and the nature of the relationship in question. After all, the issues of what principles should be laid down for resolving international-private law matters have been the subject of gross disparity in opinions. For me, however, it is natural to assume that a relationship should preferably be judged by the law of the country to which it has its strongest affiliation or where it most closely belongs. Of course, it is not possible to resolve all international private law matters directly basing upon this general recital, but it seems to me that it is sufficient to provide a solution for the case at hand. What is being asked here is, of course, whether a Norwegian shipowner is liable to another Norwegian shipowner for a damage caused by the first ship having damaged the other ship. And this relationship, I think, must be said to have its strongest connection to Norway, irrespective of the fact that the sailing has taken place in another state's maritime territory. In my opinion, it is natural to invoke the Norwegian Maritime Law so that its provisions on shipping companies and then also on shipowners' responsibilities are primarily aimed at Norwegian ships, and that it must be regarded as supporting the idea behind the law that these provisions are as far as possible applied in the assessment of circumstances relating to Norwegian ships. Regularly, these will also be the provisions that the Norwegian shipowners know best and generally adhere to. It is true that the Maritime Statute must be presumed to be based on an assumption that the scope of its provisions is limited by general international private-law provisions and that international considerations may lead to a limitation of its application to circumstances relating to Norwegian ships. However, in present case, where both ships are Norwegian and likewise all persons whose interests are directly affected by the clash, I do not think there can reasonably be provided any international consideration against the application of the Norwegian law. In support of this view, I also believe that I can rely on the aforementioned Section 12, Paragraph 2 of the International Convention on Clashes. In fact, I suppose that this provision must at least be given the importance that, for international reasons, there is nothing to object to the fact that a State allows its courts to apply domestic law to a case involving a clash, where all interested parties belong to that State, where the clash has taken place.

I am aware that the result I have come to, namely, that the Norwegian law should be applied here, hardly matches our common teachings. To the best of my knowledge, authors of legal writings, who have discussed the matter at all, have expressed the view that a shipowner's liability in connection with a collision must be assessed in accordance with the law of the collision site, without any exception being made for the case when both ships are resident in one and the same other State. However, this doctrine has also been met with contradiction, and in foreign literature and practice there are divided opinions on the issue. As far as I am concerned, I have not been able to find that the reasons which are generally stated to allow the law of the place of application to be applied are decisive for a case such as the one at hand.

In this regard, it should be noted that the dispute in present case applies, as far as it is concerned, to the sole responsibility of the shipowner. Regarding the question on jurisdiction of the country to decide whether errors were made by one or the other ship, there is no dispute. what is reasonably related to the fact that it is irrelevant in present case whether the relationship is judged under the Norwegian or the English law.

As already mentioned, there is also a disagreement between the parties about the content of the Norwegian law applicable to the relationship, as far as it concerns the question of the shipowner's liability for the error committed by the mandatory officer. In my opinion, however, it follows from Article 8 (1) of the Maritime Statute, that a shipowner is also responsible for a failure committed by the mandatory officer. For, I suppose, though the mandatory officer is not voluntarily hired by the shipowner (or master), it nevertheless be noted that the work he performs on board is the work in the interest of the ship and its service. As far as I know, it has also always been regarded as the applicable law with us that the shipowner is responsible for the mistakes of the mandatory officer. And this view has also been taken by the Norwegian side during the negotiations on the International Convention on Collisions.

As stated above, it is clear that the collision is due to errors made by the mandatory officer of "Irma" either alone or in connection with errors by the ship's master and lookout man, in the opinion I have stated above, given that "Irma" shipping company is obliged to pay compensation for the damage caused by the collision, without any need to address the question whether there is anything to blame the master or the lookout man for.

Regarding the magnitude of the damage sustained, however, there is some dispute, as far as it concerns the relationship between the "Irma" shipping company and the "Mignon" shipping company. Of the specific amounts stated in A/S Cornelius Røe & Co.'s claim, it is only the compensation referred to in (d) for the effects of the crew, which the Bergen Steamship Company has made no special objection to. On the other hand, the company has denied the correctness of other amounts and claimed that the damages in the event of the claim must be determined by a judgment.

As regards the first statement in the claim, it is stated that A/S Cornelius Røe & Co. has listed the value of the ship at a price of 220.00 kroner per tonne with 125,620.00 kroner in total, and from this it has deducted the sum insured received, totalling 35,000.00 kroner. In support of this calculation, A/S Cornelius Røe & Co. has submitted to the Supreme Court three statements from a shipowner and two ship brokers regarding ship prices in the summer of 1916 and a letter from the War Risk Insurance that in July 1916, according to its fair tariffs, it could have taken over up to 61,000 kroner on board "Mignon". To the best of my knowledge, I do not find that these statements sufficiently prove that the ship was of such a high value as the A/S Cornelius Røe & Co. have assessed. Nor can I find that sufficient credentials have been obtained for the amount of the compensation mentioned in (b) and (c). The amount of 16,000 kroner, which is entered for lost freight, is, as far as I understand, that a completely arbitrary deduction has been made from the gross freight of 21,125.15 kroner. And there is no proof of the accuracy of the amount entered for lost supplies and supplies.

Therefore, in my opinion, the assessment of the compensation must, as far as these three items are concerned, be referred to discretion, under which it will then take into account both the ship itself, the freight and the lost supplies and supplies. Since there has been some procedure on the question of the principles of valuation of the ship, I think it should be noted that I believe the valuation must be made taking into account the prices which applied in Norway, however, so that it must also be taken into account that the ship was then in Tyne, insofar as this may have any bearing on the value. As far as the freight is concerned, to the best of my knowledge, there is an agreement between the parties that what may be required is the gross freight less the reasonable cost of the voyage and a discretionary amount corresponding to the risk that the ship would not arrive and would consequently not earn the freight.

As regards the interest rates rejected by A/S Cornelius Røe & Co., I find that there is no reason here to declare interest from an earlier date than the case. However, I think there is reason to comply with a recommendation during the procedure to raise the interest rate to 6 per cent from 16 July 1921 under the same day's law.

As is clear from the allegation by the Bergen Steamship Company, there is no objection to the fact that in the event of the assured liability being required to pay the amounts to the insurance companies which they have paid. And as far as I understand, no actual objection has been made by the company against the payment of the 535.86 kroner paid by the Bergen Maritime Insurance Company for legal assistance in England. The claim made by Bergen Maritime Insurance Company and Wikborgs Assuranceselskab will therefore, of course, be granted.

Regarding the interest rate claim, the insurance companies are neither assumed to have any reason to be awarded any interest from an earlier date than the case, just as the interest rate cannot be set higher than 4% for the time being until 16 July 1921. From this date, however, it is considered reasonable to raise the interest rate in accordance with the claims of the companies.

As regards the costs of the process, I think that the outcome for the Bergen Steamship Company should be equal in both cases. For Maritime Court, the cost amount will be to make one award for all the three plaintiffs, while in the case of the Supreme Court case costs must be awarded separately for A/S Cornelius Røe & Co., on the one hand, and the two insurance companies on the other.

Conclusion:

The Bergen Steamship Company should pay: (1) 51,938,11 kroner to A/S Bergens Sjøforsikringselskab, (2) 15,000 kroner to A/S Wikborgs Assuranceselskab, (3) 3,268.25 kroner to A/S Cornelius Røe & Co., as well as the amount by which compensation for the loss caused by "Irma" collision with "Mignon" on 5 July 1916 to the shipping company at the expense of the Bergen Steamship Company must not exceed 35,000 kroner - all with annual interest rate 4 percent from 31 May 1917 to 16 July 1921 and 6 percent from this day until payment is made.

The Bergen Steamship Company pays the process costs for the Maritime Court to A/S Cornelius Røe & Co., Bergens Sjøforsikringselskab A/S and A/S Wikborgs Assuranceselskab in the amount

of 1,500 kroner and the process costs for the Supreme Court to A/S Cornelius Røe & Co. in the amount of 2,500 kroner, and to Bergens Sjøforsikringselskab A/S and A/S Wikborgs Assuranceselskab in the amount of 800 kroner.

Exceptional assessor Bade: In essence and as regards the result I agree with the first voting.

Assessor Lie and extraordinary assessor Motzfeldt: Likewise.

Exceptional assessor, f. assessor Hambro: Likewise. In my opinion, the Supreme Court judgment cited in Rt-1906-165 et seq. cannot be presumed to be decisive for a case such as the present, where both the guilty and the suffering vessel are both Norwegian and the case comes to a decision in the Norwegian court. I agree with him that in such a case, the provisions of the Norwegian law should apply, and that those which, by first voting in more detail, lead to the result assumed by him. How the question will be resolved before the Norwegian court, if both vessels are of the same foreign nationality and the collision takes place in the territorial waters of a third country, is beyond the decision made in this case.

Extraordinary assessor City Attorney Gjessing: In essence and as regards the result I agree with the first voting.

Justice Scheel: Likewise.

From the Maritime Court's judgment:

On the night between 4 and 5 July 1916 – just past midnight – a vessel "Irma" clashed with a vessel "Mignon" in the River Tyne in England.

Starting from Newcastle "Irma" had an English pilot aboard, namely Edward C. Burn.

Finally, with a regard to the pilot, it should be noted that by regulations – made on 1 October 1915, by Brigadier General AJ Kelly under the State Defence Statute (granted on the occasion of the war at that time – see, inter alia, prescribed – after repealing an earlier provision of 29 November 1914 – as follows: "An authorized pilot must be on board of any vessel which is leaving the port loaded or unloaded" (Tyne) and that the pilot shall not leave the vessel "before the vessel is outside the Tyne's quays". This holds true, it further states: "for the river Tyne's pilot section # 1". - - -

By this I consider it proven that Pilot Burn was on board "Irma" in accordance with a confirmation order from the competent English authority.

I must thus assume that it was right that the pilot took command of "Irma". - - -

Thus, the pilot is solely to be blamed for the collision. Then the question arises: Is the company responsible for the pilotage?

I suppose it is necessary to decide whether the English or the Norwegian law should be applied, before agreeing on the answer to the question, since I cannot simply assume as a preliminary matter that at this time the same rules in this area in both of the two legal systems prevail and thus the outcome would at least be the same. The relationship here is: a clash between two Norwegian ships within the English territory has taken place and the dispute arising therefrom has been brought before the Norwegian court, but that there is disagreement between the parties as to which country's law matter of shipping liability should apply which need not follow the same rule as for the guilty party's own liability. The matter has not been regulated by the Norwegian law, nor is there known to be any decision

by the Supreme Court in any similar case. In theory, it is dealt with by Platou, who in his work on page 29 defines *lex loci*. He says: "if a Norwegian ship with an English mandatory pilot on board collides, then the Norwegian shipowner, even if he is sued in the Norwegian court, should not be considered obliged to assume liability for the pilot's error." Platou assumes that the shipowner is responsible for the compulsory pilotage under the Norwegian law, but not according to the English law. In addition, Møller in Ship Conflict II, on pages 26 fl. and 61 fl., and Klæstad in the editorial comment on page 297 fl., referred to *lex loci*. Contrary to the above, in N. D. p. 1905, Jantzen, page 329, seems to support the flag law.

In addition to the general statements in theory, the following reasoning seems to be applicable: full sovereignty as for national reasons, but also for practical reasons, for the sake of justice and enforcement within one and the same state, and thus for the sake of legal certainty. This includes recognition of the police and customs regulations. But it does not appear that another rule can be justified in asserting the damage here caused by the collision. In any case, it may be necessary here to assess whether the rules for avoiding the clash have been complied with, and that these cases, in particular, must be in agreement with the relevant country's provisions. I thus come to a conclusion that the shipowner's liability here must be judged according to the English law.

I therefore think that the shipping company can invoke the old English provisions on freedom of liability for mandatory pilotage.



Høyesterett - dom. - Rt-1923-II-58

Instans	Høyesterett – dom.
Dato	1923-09-25
Publisert	Rt-1923-II-58
Stikkord	Skipssammenstøt. (Irma-Mignon-saken).
Sammendrag	Reders ansvar for sammenstøt mellom to norske skibe paa fremmed sjøterritorium bedømmes efter norsk ret – ikke efter kollisionsstedets. – Reder ansees ansvarlig for feil av utenlandsk tvangslods. – Ved værdsættelsen av det forliste skibs værdi blir priserne i Norge at lægge til grund under hensyntagen til, at skibet ved forliset befandt sig i England.
Saksgang	L.nr. 19/2 s.
Parter	A/S Cornelius Røe & Co. (advokat Ferdinand Schjelderup) mot Det Bergenske Dampskibsselskab (advokat Kristen Johanssen) og Bergens Sjøforsikringselskab A/S og A/S Wikborgs Assuranceselskap (advokat Hummel Johansen) mot Det Bergenske Dampskibsselskab.
Forfatter	Einar Hanssen, Bade, Lie, Motzfeldt, Hambro, byfoged Gjessing, Justitiarius Scheel

Innholdsfortegnelse

Høyesterett - dom. - Rt-1923-II-58	1
Innholdsfortegnelse	2

Ekstraordinær assessor Einar Hanssen: Angaaende sakens gjenstand og nærmere omstændigheter henviser jeg til Bergens sjørets dom av 19 november 1920. Ved denne dom blev saaledes kjendt for ret: «Det Bergenske Dampskibsselskab bør for Bergens sjøforsikringsselskab A/S, A/S Wikborgs Assuranceselskap og A/S Cornelius Røe & Co. deres tiltale i denne sak fri at være. Sakens omkostninger ophæves.»

Sjørettens dom er paaanket til Høiesteret av A/S Cornelius Røe & Co. ved stevning av 19 januar 1921 samt av Bergens Sjøforsikringsselskab A/S og A/S Wikborgs Assuranceselskap ved stevning av 26 februar 1921.

A/S Cornelius Røe & Co. har her nedlagt saadan paastand: «At sjørettens dom tilsidesættes; at Det Bergenske Dampskibsselskab tilpligtes at betale A/S Cornelius Røe & Co. erstatning a) for tapet av skibet med kr. 90.620, b) for tapt fragt med kr. 16.000 – og c) for tapt proviant og rekvisita med kr. 4.646,70, subsidiært for post b) og c) erstatning efter skjøn paa indstevntes bekostning og saaledes at appeilanten for post b)'s vedkommende ikke er bundet ved den ovenfor anslagsvis opførte erstatningssum av kr. 16.000, d) for mandskapets effekter kr. 3.268,25 samt lovlige

Side 59 (bind II)

renter av de tilkjendte beløp fra 15 juli 1916 til betaling sker – samt at Det Bergenske Dampskibsselskab tilpligtes at erstatte A/S Cornelius Røe & Co. procesomkostninger for sjøretten og Høiesteret.»

Bergens Sjøforsikringsaktieselskab A/S og A/S Wikborgs Assuranceselskap har i fællesskap nedlagt følgende paastand: «At sjørettens dom tilsidesættes, at indstevnte tilpligtes at betale til: 1. Bergens Sjøforsikringsselskab kr. 51.938,11 med 5 pct. renter av kr. 20000 fra 30 september 1916, av kr. 31.402,26 fra 23 december 1916 og av kr. 535.86 fra 28 september 1916 til 21 juni 1921 og med 6 pct. renter fra denne dag og til betaling sker, samt sakens omkostninger for sjøretten og Høiesteret. 2. A/S Wikborgs Assuranceselskap kr. 15.000 med 5 pct. renter av beløpet fra 30 september 1916 til 21 juni 1921, og med 6 pct. renter fra denne dag og til betaling sker, samt sakens omkostninger for sjøretten og Høiesteret.»

Indstevnte, Det Bergenske Dampskibsselskab, har nedlagt følgende paastand: «Principal: At sjørettens dom stadfæstes og indstevnte tilkjendes saksomkostninger for Høiesteret hos appellanterne in solidum. Subsidiært: At indstevnte frifindes mot at betale: a) assurancesummen for ladningen med lovlige renter, b) mandskapets effekter med lovlige renter, c) erstatning efter skjøn for skade paa skib inklusive proviant og rekvisita og for fragt med lovlige renter. Da erstatningen for skibet antages at naa op til assurancebeløpet for kasko gjøres ingen indvending mot at post c deles i kaskoassurancesummen, for hvilken dom kan gives i penger, og i erstatning efter skjøn forsaa vidt og saa langt som skibets værdi antages at overstige assurancesummen.»

For Høiesteret er fremlagt endel nye dokumenter som jeg senere skal komme tilbake til i den utstrækning, de efter min mening kan ha betydning for sakens avgjørelse.

Tvistepunktene er forsaa vidt indskrænket noget, som appellanten ikke her for retten har opretholdt den paastand, at «Irma»s rederi ogsaa efter engelsk ret var ansvarlig for losens feil, mens paa den anden side Det Bergenske Dampskibsselskab ikke har fastholdt sin indsigelse mot, at «Mignon» betragtes som totalforlist.

Jeg er kommet til et andet resultat end sjøretten. Hvad spørsmålet om selve erstatningspligten angaar, er det paa det rene, at det i saken omhandlede sammenstøt alene skyldtes feil fra «Irma»s side, og at det var «Irma»s tvangslos E. C. Burn som hadde det direkte ansvar for denne feil.

Derimot er det omtvistet, hvorvidt ogsaa «Irma»s fører og utkiksmann var medansvarlig for feilen. Videre er det omtvistet, hvorvidt spørsmålet om «Irma»s rederis ansvar for den ved sammenstøtet voldte skade skal bedømmes efter engelsk eller efter norsk ret. Og endelig er det omtvistet, hvorvidt rederiet efter norsk ret er ansvarlig for feil begaaet av tvangslosen.

Jeg finder det rimelig først at behandle spørsmålet om, hvorvidt det er norsk eller engelsk ret, som er anvendelig paa tilfældet. Den norske lovgivning indeholder ingen bestemmelse om, efter hvilket lands ret ansvaret for den ved sammenstøt voldte skade skal bedømmes. Og saavidt mig bekjendt foreligger der heller

Side 60 (bind II)

ingen avgjørelse av Høiesteret av dette spørsmaal, forsaa vidt angaar et tilfælde som det foreliggende. I den i Rt-1906-165 gjengitte høiesteretsdom blev det vistnok antat, at spørsmålet om, hvorvidt eieren av et norsk skib var ansvarlig for skade ved sammenstøt i Kielerkanalen som skyldtes feil fra skibets tyske tvangslos skulde bedømmes efter tysk ret. Men denne opfatning blev av flertallet bygget paa særlige omstændigheter ved det da

foreliggende tilfælde, og under enhver omstændighet skilte dette tilfælde sig fra det som nu foreligger derved, at det skadede skib ikke var norsk.

Appellanten har hævdet, at art. 12, 2 ledd, nr. 2 i den ogsaa av Norge tiltraadte internationale konvention av 23 september 1910 om sammenstøt er direkte avgjørende for, at norsk ret her maa anvendes, idet den bestemmer, at en domstol i en sammenstøtssak skal anvende de indenlandske materielle sjøretsregler, naar alle interesserte tilhører samme stat som domstolen. Selv bortset fra, at en konvention efter norsk ret ikke har direkte lovkraft mener jeg imidlertid, at den av appellanten hævdede opfatning er uriktig. Det i konventionens art. 12 benyttede uttryk «nationale lov» er i og for sig neutralt, idet de i et land gjældende international-privatretslige regler likesaa vel er en del av landets nationale lov som dets materielle privatretsregler. Derimot kunde vistnok den omstændighet, at de nationale lover her er sat i motsætning til konventionen tyde paa, at det var de nationale materielle sjøretsregler, der sigtedes til. Efter min mening kan man imidlertid ikke lægge nogen avgjørende vekt paa denne sammenstilling. Art. 12, 2 ledd, fremtræder jo som en begrænsning i konventionens rækkevidde, og det synes da at ligge utenfor det naturlige øiemed med bestemmelsen, om § 12, 2 ledd nr. 2, for det der omhandlede specielle tilfælde skulde paalægge en stat pligt til at la sine domstoler anvende dens egne materielle sjøretsregler. Og for mit vedkommende forstaar jeg overhodet ikke, hvilken fornuftig grund man skulde ha til i denne konvention, som iøvrig ikke opstiller international-privatretslige regler (i den gjængse betydning av uttrykket) uttrykkelig at forbyde en stat at la dens domstoler anvende fremmed materiel sjøret i et tilfælde, som maa forutsættes ikke at berøre nogen anden stats interesse. Jeg mener derfor, at bestemmelsen naturlig maa forstaas saa, at den ikke lægger noget baand paa de kontraherende stater, forsaavidt angaar spørsmålet om, hvilket lands ret skal anvendes i det tilfælde som ved bestemmelsen er undtat fra konventionens rækkevidde.

Ved avgjørelsen av, hvilken stats regler der skal anvendes er man da, saavidt jeg skjønner, i det væsentlige henvist til at bygge paa almindelige retsgrundsætninger og arten av det forhold det her gjælder. Hvilke principer man i det hele bør opstille for løsningen av international-privatretslige spørsmål har jo været gjenstand for megen meningsforskjel. For mit vedkommende synes jeg imidlertid det er naturlig at ta utgangspunkt i den betragtning, at et forhold fortrinsvis bør bedømmes efter loven i det land, hvortil det har sin sterkeste tilknytning, eller hvor det nærmest hører hjemme. Det er selvfølgelig ikke mulig uten videre at løse alle internationalprivatretslige spørsmål ut fra denne almindelige betragtning, men

Side 61 (bind II)

det forekommer mig dog, at den er tilstrækkelig til at gi en løsning for det tilfælde, som her foreligger. Det, som der her spørres om, er jo, om en norsk skibseiers ansvar overfor en anden norsk skibseier for skade voldt ved, at den førstes skib har paaseilet den andens skib. Og dette forhold synes jeg maa siges at ha sin sterkeste tilknytning til Norge, uanset at paaseilingen har fundet sted paa en anden stats sjøterritorium. Efter min mening er det naturlig at opfatte den norske sjøfartslov saa, at dens bestemmelser om rederi og da ogsaa om reders ansvar fortrinsvis er git med sigte paa norske skibe, og at det forsaavidt maa ansees stemmende med lovens tanke, at disse regler saavidt mulig kommer til anvendelse ved bedømmelsen av forhold, som knytter sig til norske skibe. Regelmæssig vil det jo ogsaa være disse regler, som de norske redere kjender bedst og i almindelighet indretter sig efter. Det er vistnok saa, at sjøfartsloven maa antages at bygge paa den forutsætning, at rækkevidden av dens bestemmelser begrænses av almindelige international-privatretslige regler, og at internationale hensyn kan lede til en indskrænkning av bestemmelsernes anvendelse overfor forhold, som knytter sig til norske skibe. I nærværende tilfælde, hvor begge skibe er norske og likesaa alle de personer, hvis interesser direkte berøres av sammenstøtet, synes jeg imidlertid ikke der med føie kan anføres noget internationalt hensyn mot at la norsk ret faa anvendelse. Til støtte for denne opfatning mener jeg ogsaa at kunne paaberope den foran omhandlede art. 12, 2 ledd, nr. 2, i den internationale konvention om sammenstøt. Jeg antar nemlig, at denne bestemmelse i hvert fald maa tillægges den betydning, at der ut fra internationale hensyn intet er at indvende mot, at en stat lar sine domstoler anvende indenlandsk ret paa en sak angaaende sammenstøt, naar alle interesserte tilhører denne stat, uanset hvor sammenstøtet har fundet sted.

Jeg er opmerksom paa, at det resultat jeg er kommet til, nemlig at norsk ret her bør anvendes, neppe stemmer med den gjængse lære hos os. Saavidt jeg vet, har nemlig de juridiske forfattere, som overhodet har drøftet spørsmålet, uttalt den opfatning, at en reders ansvar i anledning av et sammenstøt skal bedømmes efter sammenstøtstedets ret, uten at der er gjort nogen undtagelse for det tilfælde, at begge skibe er hjemmehørende i en og samme anden stat. Denne lære har dog ogsaa hos os møtt motsigelse, og i utenlandsk litteratur og praksis er der delte meninger om spørsmålet. For mit vedkommende har jeg ikke kunnet finde, at de grunde,

som i almindelighet anføres for at la sammenstøtsstedets ret faa anvendelse er avgjørende for et tilfælde som det foreliggende.

Jeg skal i denne forbindelse bemerke, at det tvisten i den foreliggende sak forsaavidt gjælder, alene er spørsmålet om rederens ansvar. Angaaende spørsmålet om, efter hvilket lands ret det skal bedømmes, om der er begaat feil fra det ene eller det andet skibs side, er der ingen tvist. hvad der rimeligvis henger sammen med, at det i det foreliggende tilfælde er likegyldig, om forholdet bedømmes efter norsk eller engelsk ret.

Som allerede nævnt er der ogsaa uenighet mellem parterne om indholdet av den for forholdet gjældende norske ret, forsaavidt

Side 62 (bind II)

angaar spørsmålet om rederens ansvar for feil begaat av en tvangslos. Efter min mening følger det imidlertid av sjøfartslovens § 8, første ledd i slutningen. at en reder er ansvarlig ogsaa for en tvangslos's feil. Jeg antar nemlig, at skjont tvangslosen ikke er frivillig antat av rederen (eller skibsføreren), men paatvunget, maa det dog siges, at det arbeide, han utfører ombord, er et arbeide i skibets interesse og i dets tjeneste. Saavidt jeg vet har det ogsaa altid været anset som gjældende ret hos os, at rederen er ansvarlig for tvangslosens feil. Og denne opfatning har man da tillike fra norsk side gaat ut fra under forhandlingerne angaaende den internationale konvention om sammenstøt.

Da det som nævnt er paa det rene, at sammenstøtet skyldes feil fra «Irma»s tvangslos enten alene eller i forbindelse med feil av skibets fører og utkiksmann, er det efter den opfatning jeg ovenfor har fremholdt, givet, at «Irma»s rederi er pliktig til at betale erstatning for den ved sammenstøtet voldte skade, uten at det er nødvendig at gaa ind paa spørsmålet, om der er noget at lægge skibsføreren eller utkiksmannen til last.

Angaaende størrelsen av den voldte skade er der imidlertid nogen tvist, forsaavidt angaar forholdet mellom «Irma»s rederi og «Mignon»s rederi. Av de bestemte beløp, som er opstillet i A/S Cornelius Røe & Co.s paastand, er det alene den under d) nævnte erstatning for mandskapets effekter, som Det Bergenske Dampskibsselskap ikke har gjort nogen speciel indvending mot. Derimot har selskapet benegtet rigtigheten av de øvrige beløp og hævdet, at erstatningen i tilfælde forsaavidt maa fastsettes ved skjøn.

Hvad den første post i paastanden angaar, er den fremkommet ved, at A/S Cornelius Røe & Co. har opført skibets værdi efter en pris av kr. 220.00 pr. ton med kr. 125.620,00, og derfra trukket den mottagne assurancesum, ialt kr. 35.000,00. Til støtte for denne beregning har A/S Cornelius Røe & Co. for Høiesteret fremlagt 3 erklæringer fra en skibsreder og to skibsmæglere angaaende skibsprisene sommeren 1916 og en skrivelse fra Krigsforsikringen om, at denne i juli 1916 ifølge sine taksttariffer kunde ha overtat indtil kr. 61.000 paa bark «Mignon». For mit vedkommende kan jeg ikke finde, at det er tilstrækkelig godtgjort gjennom disse erklæringer, at skibet hadde en saa stor værdi som den A/S Cornelius Røe & Co. har regnet med. Heller ikke kan jeg finde, at der er skaffet tilstrækkelig legitimation for de under b) og c) nævnte erstatningsbeløp. De kr. 16000, som opføres for tapt fragt er saavidt jeg forstaar fremkommet ved, at der fra bruttofragten kr. 21.125,15 er gjort et helt vilkaarlig fradrag. Og der foreligger ikke noget bevis for rigtigheten av det beløp, som er opført for proviant og rekvisita.

Erstatningens fastsettelse maa derfor, efter min mening, forsaavidt disse tre poster angaar, henvises til skjøn, hvorunder der da vil bli at ta hensyn baade til skibet selv, til fragten og til proviant og rekvisita. Da der har været nogen procedyre angaaende spørsmålet om principerne for værdsættelsen av skibet, finder jeg at burde bemerke, at jeg mener værdsættelsen maa skje under hensyntagen til de priser, som gjaldt i Norge, dog saaledes, at der

Side 63 (bind II)

tillike maa tages hensyn til den omstændighet, at skibet da befandt sig i Tyne, forsaavidt dette kan ha nogen betydning for værdien. Hvad frakten angaar, er der saavidt jeg har forstaat, enighet mellom partene om, at det som kan kræves erstattet, er bruttofragten med fradrag av de antagelige omkostninger ved reisen samt av et skjønsmæssig beløp svarende til risikoen for at skibet ikke vilde komme frem og som følge derav ikke optjene fragten.

Hvad angaar den av A/S Cornelius Røe & Co. nedlagte rentepaastand, finder jeg, at der ikke her er andledning til at tilkjende renter fra et tidligere tidspunkt end saksanlægget. Derimot synes jeg der er grund til overensstemmende med en henstilling under procedyren at forhøie rentesatsen til 6 pct. fra 16 juli 1921 i henhold til loven av samme dag.

Som det fremgaar av paastanden fra Bergenske Dampskibsselskap har det ikke gjort nogen indvending mot, at det i tilfælde det kjendes erstatningspliktig paalægges at betale de beløp til forsikringsselskaperne, som disse har utbetalt. Og saavidt jeg har forstaat, er der heller ikke fra selskapets side gjort nogen egentlig indvending mot betalingen av de kr. 535.86, som Bergenske Sjøforsikringsselskap har utbetalt for juridisk bistand i England. Den av Bergenske Sjøforsikringsselskap og Wikborgs Assuranceselskap nedlagte paastand vil derfor forsaavidt være at ta tilfølge.

Hvad rentepaastanden angaar, antages der heller ikke for forsikringsselskapernes vedkommende at foreligge grund til at tilkjende dem renter fra et tidligere tidspunkt end saksanlægget, likesom renten ikke kan sættes høiere end til 4 pct. for tiden indtil 16 juli 1921. Fra denne dag ansees det derimot at rimelig at forhøie rentesatsen overensstemmende med selskapernes paastand.

Processens omkostninger finder jeg, at Bergenske Dampskibsselskap bør tilsvare for begge retter. For sjøretten vil omkostningsbeløpet bli at ansætte under et for alle tre saksøkere, mens der for høiesteretssakens vedkommende maa tilkjendes omkostninger særskilt for A/S Cornelius Røe & Co. paa den ene side og de to forsikringsselskaper paa den anden side.

Konklusion:

Det Bergenske Dampskibsselskap bør betale: 1) til Bergens Sjøforsikringsselskab A/S kr. 51.938,11, 2) til A/S Wikborgs Assuranceselskab kr. 15.000, 3) til A/S Cornelius Røe & Co. kr. 3.268,25 samt det beløp, hvormed erstatning for det ved «Irma»s sammenstøt med «Mignon» den 5 juli 1916 rederiet forøvrig voldte tap, fastsat ved sjørettskjøn optat paa Det Bergenske Dampskibsselskaps bekostning, maatte overstige kr. 35.000 – alt med aarlig rente 4 av hundrede fra 31 mai 1917 til 16 juli 1921 og 6 av hundrede fra denne dag til betaling sker.

Det Bergenske Dampskibsselskab betaler i procesomkostninger for sjøretten til A/S Cornelius Røe & Co., Bergens Sjøforsikringsselskab A/S og A/S Wikborgs Assuranceselskab kr. 1.500 og i procesomkostninger for Høiesteret til A/S Cornelius Røe & Co. kr. 2.500, og til Bergens Sjøforsikringsselskab A/S og A/S Wikborgs Assuranceselskab kr. 800.

Side 64 (bind II)

Ekstraordinær assessor Bade: Jeg er i det væsentlige og resultatet enig med førstvoterende.

Assessor Lie og ekstraordinær assessor Motzfeldt: Likesaa.

Ekstraordinær assessor, fhv. assessor Hambro: Likesaa. Jeg finder, at den av førstvoterende anførte høiesteretsdom i Rt-1906-165 flg. ikke kan antages at være avgjørende for et tilfælde som det foreliggende, hvor baade det skadegjørende og det skadelidende fartøi begge er norske og saken kommer til avgjørelse ved norsk domstol. Jeg er med ham enig i, at den norske rets regler i et slikt tilfælde bør komme til anvendelse, og at disse som av førstvoterende nærmere utviklet fører til det av ham antagne resultat. Hvorledes spørsmålet blir at løse ved norsk domstol, saafremt begge fartøier er av samme fremmede nationalitet og kollisionen finder sted i et tredje lands territorialfarvand, ligger utenfor den avgjørelse, som træffes i nærværende sak.

Ekstraordinær assessor byfoged Gjessing: I det væsentlige og resultatet enig med førstvoterende.

Justitiarius Scheel: Likesaa.

Av sjørettens dom:

Natten mellem 4 og 5 juli 1916 – litt over midnat – fandt der i elven Tyne i England et sammenstøt sted mellem skibene «Irma» og «Mignon».

«Irma» hadde fra Newcastle av engelsk lods ombord, nemlig Edward C. Burn. — —

Enderlig skal med hensyn til lodsens bemerkelse, at det ved bestemmelser – fattet 1 oktober 1915 av brigadegeneral A. J. Kelly i henhold til lov om rikets forsvar (git i anledning av den daværende krig – sees bl.a. foreskrevet – efter ophævelse av tidligere bestemmelse av 29 november 1914 – at: «en autoriseret lods maa tages ombord paa ethvert fartøi, som lastet eller ulastet forlater havnen» (Tyne) og at lodsens ikke skal forlate fartøiet, «for fartøjet er utenfor Tyne'ens kaier». Dette gjælder, heter det videre: «for elven Tyne's lodsavsnit nr. 1». — —

Hermed anser jeg det for bevist, at lods Burn befandt sig ombord paa «Irma» i henhold til positiv paabud fra kompetent engelsk myndighet.

Jeg maa saaledes anta, at det var med rette, at lodsens førte kommandoen over «Irma». — —

Lodsen er altsaa alene skyld i sammenstøtet. Derefter opstaar spørsmålet: Har rederiet ansvar for tvangslodsen?

Jeg antar det maa være nødvendig at avgjøre om engelsk eller norsk ret skal anvendes, førend man gaar ind paa besvarelsen av spørsmålet, idet jeg ikke uten videre kan gaa ut fra som en paa forhaand given sak, at der paa det her omhandlede tidspunkt hersker de samme regler paa dette omraade i begge de 2 retssystemer og saaledes resultatet ihvertfald vilde bli det samme. Forholdet er jo her: at der inden engelsk territorium er foregaat sammenstøt mellem 2 norske skiber, og at den herav opstaatte tvist er indbragt for norsk domstol, men at der er uenighet mellem parterne om, hvilket lands ret skal komme til anvendelse paa spørsmålet om rederansvaret hvilket ikke behøver at følge samme regel som for den skyldiges eget ansvar. Spørsmålet er ikke løst i norsk lov og der vites heller ikke

Side 65 (bind II)

at foreligge nogen Høiesterets avgjørelse i noget likeartet tilfælde. I teorien sees det behandlet av Platou som i sin sjøret side 29 uttaler sig for lex loci. Han sier: «dersom et norsk skib med engelsk tvangslods ombord kommer i kollision, saa bør den norske reder, selvom han saksøkes ved norsk domstol ikke ansees pliktig til at svare for lodsens feil.» Platou forutsætter, at reder har ansvar for tvangslods efter norsk ret men ikke efter engelsk. Ytterligere har Møller i Skibssammenstøt II side 26 fl. og 61 fl. og Klæstad i Redeansvaret side 297 fl. uttalt sig for lex loci. Derimot synes Jantzen i N. D. s. 1905 side 329 at holde paa flaggets ret.

I tilsutning til hvad der efter dette er den almindelige mening i teorien synes særlig følgende ræsonnement at kunne gjøres gjældende: Det er ønskelig, at der hersker samme retsregler for et lands sjøterritorium som for selve landet baade av nærmest ideele grunde saaledes av hensyn til vedkommende lands fulde suverænitet som av nationale grunde men ogsaa av praktiske hensyn saaledes for retsenhetens og retshaandhævelsens skyld inden et og samme statsomraade og dermed for retssikkerhetens skyld. Dette er bl.a. anerkjendt for politi- og toldforskrifter. Men det skjønnes ikke, at der skal kunne forsvares at hævde en anden regel, naar det som her gjælder skade forvoldt ved sammenstøt. Det kan her ialfald for bedømmelsen av skylden for et sammenstøt bli nødvendig at undersøke om eventuelle regler til undgaaelse av sammenstøtet er efterlevet og at disse isaafald maa være vedkommende lands turde der vel være enighet om. Jeg kommer saaledes til det resultat, at rederansvaret her maa bedømmes efter engelsk ret. — — —

Jeg finder altsaa, at rederiet kan paaberope sig de gamle engelske bestemmelser om frihet for ansvar for tvangslods. — — —