

Erling Eide

Rettsøkonomiske analyser av forslaget til ny sjøtransportkonvensjon

Innlegg under seminar om "Nye ansvarsregler for lasteskader. UNCITRALs forslag til ny konvensjon om stykkgodstransport", Sundvollen hotell 20. og 21. februar 2003

1 Innledning

I drøftelser av standardkontrakter og internasjonale konvensjoner om handel og transport synes det ofte å være slik at representanter for etterspørerne gjerne vil at tilbyderne skal påta seg mest mulig ansvar, f.eks. for lasteskader, mens tilbyderne (bortfraktere, transportører) ønsker at etterspørerne selv (vareeierne, befrakterne) skal bære risikoen. Rettsøkonomisk teori kan vise at ineffektiv fordeling av risiko og ansvar rammer begge parter og ikke bare den som i utgangspunktet får en større byrde. En effektiv fordeling vil være fordelaktig for begge parter, og begge parter burde derfor i egeninteresse samarbeide for å etablere nettopp denne løsningen. Hvis de i forhandlinger tilstreber noe annet, vil de motarbeide seg selv, – noe som ser ut til å forekomme i en del sammenhenger.

Årsaken til at det blir slik, kan være manglende analyse av de markeder hvor aktørene opptrer. Mange vil vel hevde at hvis det er noe markedsaktører gjør, så er det å analysere sine egne markeder. Men hvis ikke markedsteori anvendes på en adekvat måte, hvis teorien brukes for overfladisk eller lite eksplisitt, kan vesenlige sammenhenger bli oversett. I det følgende skal enkel markedsteori benyttes for å studere ønsket fordeling av risiko og ansvar mellom befrakter og bortfrakter. Det skal vise seg at det er i begge parters interesse at det etableres løsninger som innebærer at de samlede kostnader for partene er minst mulig. Da blir det mest til fordeling, og markedsteorien vil vise at det etableres priser som gjør at begge parter kommer bedre ut enn ved alternative løsninger. Hvis en part i forhandlinger lykkes i å overvelte en større risiko eller ansvar på den annen part enn det den effektive løsning tilsier, vil dette innebære et tap for begge parter.

Vi skal i analysene nedenfor først avklare hvilken fordeling av risiko og ansvar partene i egeninteresse vil eller bør ønske, og deretter vurdere i hvilken grad deklarasjoniske og/eller preseptoriske regler vil bidra til å få ønskene oppfylt.¹

2 Kort teorirepetisjon

For sjøtransport er det grunn til å tro at frikonkurranseteorien kan anvendes. Alle forutsetningene som denne teorien bygger på, synes her å være ganske godt oppfylt. Det gjelder bl.a. forutsetningen om at alle aktører er rasjonelle (forfølger sin egeninteresse), at det har full informasjon om gjeldende transportpriser m.v., at alle aktører tar markedsprisene som gitte osv. Selv om ingen av forutsetningene skulle være oppfylt fullt ut i alle sammenhenger, er det grunn til å tro at de i grove trekk gjelder, og at teorien derfor er noenlunde dekkende for de faktiske forhold.

Sjøtransport omfatter en lang rekke delmarkeder. Vi skal her begrense analysen til ett slikt marked, f. eks. stykkgodstransport mellom Hamburg og London. En slik begrensning innebærer neppe noen vesentlig reduksjon i analysenes generelle relevans for andre markeder, idet konkurransen mellom redere (og andre transportører) vil bidra til at frikonkurranseforutsetningene er ganske godt oppfylt på de fleste delmarkeder.

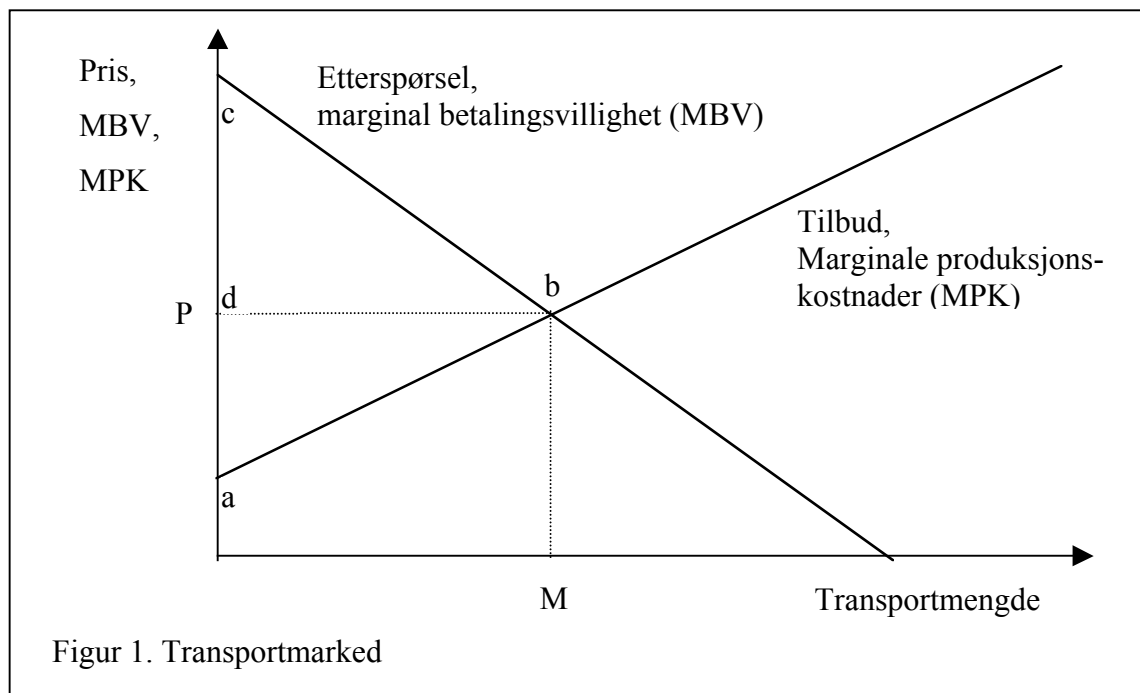
I fig. 1 måles transportmengde pr. tidsenhet langs den horisontale akse, og pris, marginal betalingsvillighet (MBV) og marginale produksjonskostnader (MPK) langs den vertikale. De to kurvene (linjene) representerer hver for seg to forskjellige sammenhenger. (Av fremstillingsmessige grunner er det i alle figurer nedenfor brukt rette linjer i stedet for mer realistiske kurver, men hovedpoengene i analysen er ikke avhengig av denne forenkling.) Den stigende kurven, tilbudskurven, viser hvor mye transportørene (bortfrakterne, rederne) samlet vil tilby av transporttjenester til forskjellige priser. Jo høyere prisen er, desto mer transport vil rederne ønske å tilby. Den andre kurven, etterspørselskurven, viser hvor mye befrakterne samlet ønsker å få transportert til alternative transportpriser. Jo lavere prisene er, desto mer gods ønskes transportert.

De to kurvene representerer imidlertid også andre sammenhenger. Den stigende kurven angir hvordan de marginale produksjonskostnader for bortfrakterne avhenger av hvor

¹ Lignende analyser av plassering av transportplikten og av fordeling av risiko og ansvar ved skade i forbrukerkjøp finnes i Erling Eide og Endre Stavang: Rettsøkonomi – analyse for privatrett og miljørett, Cappelen Akademisk forlag, Oslo 2001, kap. 12.

mye som transporteres. Kurven antas å være stigende fordi transport av en større mengde gods fører til at mindre effektive skip og transportformer tas i bruk. Hvert ekstra (tusen) tonn som skal transporteres i markedet, vil kreve mer av drivstoff, arbeidskraft etc. enn de foregående tonnene.

Den fallende kurven viser hvordan befrakternes marginale betalingsvillighet er avhengig av hvilke transportønsker som allerede er oppfylt. Jo større transportmengde det allerede er inngått avtale om, desto lavere er befrakternes marginale betalingsvillighet, d.v.s. det maksimale de er villig til å betale for ytterligere transport. Verdien for befrakterne av å få transportert ytterligere gods, vil avta etter hvert som de mest lønnsomme varepartiene er sendt.



Ifølge teorien vil likevektsprisen P klarere markedet, og transportmengden vil bli M . Til likevektsprisen P vil enhver bortfrakter som kan transportere til en lavere kostnad enn P , inngå avtale med en befrakter som har en høyere marginal betalingsvillighet enn P .

Bortfrakternes samlede fordel av transportvirksomheten, det såkalte bortfrakteroverskuddet, representeres av arealet av trekanten abd . Befrakternes samlede fordel av å få sine varer transportert, det såkalte befrakteroverskuddet, representeres av arealet av

trekanten bcd .² Summen av disse arealer er størst for likevektsløsningen, og denne løsningen gir den største fordel til partene samlet, den største gevinst til fordeling. Likevektsløsningen gir også det beste resultat til partene hver for seg (noe som skal forklares nærmere nedenfor). Likevektsløsningen kalles i økonomisk teori den *effektive* løsning, en løsning som realiseres gjennom samspillet mellom aktørene i markedet.

Transaksjonskostnader, dvs. søke-, forhandlings- og kontrollkostnader forbundet med avtaler, kan i større eller mindre grad forhindre at den effektive løsning oppnås. Deklaratorisk og/eller preseptorisk rett kan bidra til å redusere, eventuelt eliminere, transaksjonskostnadene, slik at det ønskelige resultat likevel kan realiseres.

Analysene nedenfor vil gå ut på å vise hvordan forskjellig fordeling av risiko og ansvar vil påvirke beliggenheten av de to kurvene og derved likevektspris og transportert mengde. Det skal dessuten vises at deklarasjonisk og/eller preseptorisk rett kan bidra til realisering av den effektive løsning hvis høye transaksjonskostnadene er til hinder for et slikt resultat. Videre skal vi se at preseptorisk rett også kan forhindre effektivitet, – til ulempe for begge parter.

3 Effektiv fordeling av risiko og ansvar under forskjellige forutsetninger

Vi skal benytte den beskrevne markedsmodellen til å vise at den effektive fordeling av risiko og ansvar er til fordel for begge parter under forskjellige forutsetninger om

- (i) partenes kostnader ved å bære risiko eller ansvar,
- (ii) transaksjonskostnadenes størrelse, og
- (iii) bruk av forsikringsordninger.

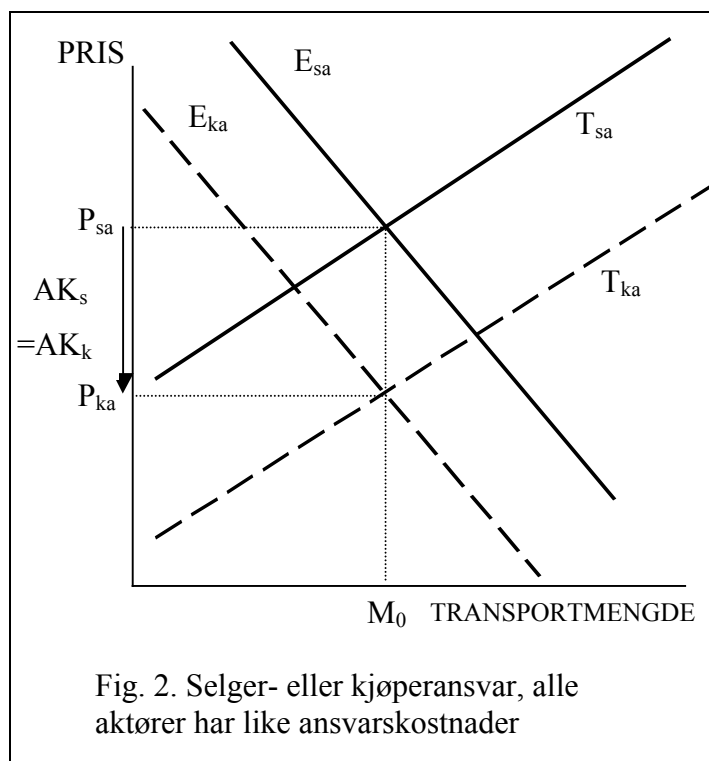
I alle alternativ skal vi først stille spørsmålet om hvilken fordeling partene i egeninteresse ville ønske, og deretter analysere betydningen av deklarasjonisk og preseptorisk rett.

² Befrakter- og bortfrakteroverskudd tilsvarer det som i vanlig markedsteori benevnes henholdsvis konsument- og produsentoverskudd. Siden det er lite naturlig å kalle befrakterne konsumenter, har jeg valgt å bruke begreper som er mer direkte tilpasset artikkelens tema.

3.1 Tilfelle 1: Risiko- og ansvars kostnader like høye, ingen transaksjonskostnader

Vi begynner med et enkelt spesialtilfelle hvor vi enten har fullstendig befrakterrisiko (kjøperrisiko) eller fullstendig befrakteransvar (selgeransvar). Videre forutsettes:

- Risikokostnadene AK_k og ansvarskostnadene AK_s antas å være like høye for alle aktører. Vi benytter fotskriftene k og s for henholdsvis kjøper og selger.
- Transaksjonskostnadene forbundet med avtaler om fordeling av risiko og ansvar er ubetydelige.
- Alle aktører er risikonøytrale.
- Tilbuds- og etterspørselskurvene er som i fig. 2.



Anta først fullstendig bortfrakteransvar. For dette tilfelle er kurvene tegnet som heltrukne linjer, T_{sa} og E_{sa} (fotskriften angir selgeransvar). Likevektsprisen i markedet blir da P_{sa} og den omsatte mengde M_0 .

I tilfellet med fullstendig befrakterrisiko må kjøperne selv dekke risikokostnadene. Dette reduserer kjøpernes marginale betalingsvillighet med AK_k , og etterspørselskurven (som er sammenfallende med den underliggende kurve for marginal betalingsvillighet) får et negativt skift (forflytning), til E_{ka} . (Her står fotskriften ka for kjøperansvar, dvs. befrakteransvar; at befrakteren selv bærer risikoen for f. eks. transportskade.) Bortfrakternes kostnader reduseres samtidig med ansvarskostnadene AK_s (som er lik AK_k). Dette innebærer at tilbudskurven (som er sammenfallende med kurven for marginale produksjonskostnader) også får et skift, til T_{ka} . Siden $AK_k = AK_s$, blir etterspørselskurven og tilbudskurven forskjøvet like mye nedover i figuren. Resultatet er en likevektspris $P_{ka} = P_{sa} - AK_k = P_{sa} - AK_s$, og samme omsatte mengde som i tilfellet med selgeransvar.

For aktørene i dette markedet spiller det i dette tilfelle ingen rolle om ansvaret plasseres hos bortfrakter eller om befrakter bærer hele risikoen. Ved bortfrakteransvar blir markedsprisen høyere enn ved befrakterrisiko, men differansen tilsvarer akkurat ansvarskostnadene. Hvilken fordeling som oppstår spontant i markedet blir tilfeldig. Siden

enhver fordeling har samme kostnad, og transaksjonskostnadene er ubetydelige, kan det godt tenkes at det i noen tilfelle avtales befraktersisiko og i andre tilfelle bortfrakteransvar.

Resultatet blir også like godt for begge parter om befrakter bærer en viss *andel* av risikoen og bortfrakter tar ansvaret for resten. En deling på midten vil for eksempel føre til at de negative skift i etterpørsels- og tilbudskurven blir halvparten av det som er skissert i figur 2. Prisreduksjonen blir i så fall halvparten så stor som ved full befraktersisiko. Tilsvarende resultater finnes lett for andre fordelinger.³

Det er grunn til å merke seg at resultatet er uavhengig av helningen på kurvene. (En mer detaljert analyse av betydningen av helningen på kurvene vil bli gitt nedenfor.)

Siden transaksjonskostnadene i dette tilfelle er forutsatt å være ubetydelige, vil deklarasjonelle eller preseptoriske regler være uten betydning.

3.2 Tilfelle 2: Alle aktører har samme ansvars-kostnader, vesentlige transaksjonskostnader

Konklusjonene for tilfelle 1 må nyanseres hvis vi i stedet for forutsetning (b) antar at det er vesentlige transaksjonskostnader for hver av partene forbundet med å inngå avtale om fordeling av risiko og ansvar. (Selv om det ikke spiller noen rolle for partene hvor ansvaret plasseres, må likevel fordelingen avtales.) Vi skal se at så vel deklarasjonelle som preseptoriske regler kan gjøre nytten. Selv om dette kan virke selvsagt, skal vi likevel se på sammenhengene noe i detalj.

³ Analyser av andre fordelinger enn fullt risikoansvar og fullt bortfrakteransvar vil ikke bli behandlet nedenfor. Analyser med forskjellige fordelinger vil gi hovedkonklusjoner som er helt i overensstemmelse med de tilfeller som analyseres: Det vil være i begge parter interesse at risiko og ansvar fordeles slik at de samlede risiko- og ansvars-kostnader blir minimalisert.

I fig. 3 har vi i utgangspunktet en situasjon med bortfrakteransvar og ingen transaksjonskostnader, representert ved heltrukne linjer. Det vil i likevektsløsningen bli omsatt M_0 til en pris P_{sa} . Vi tenker oss så en alternativ situasjon hvor transaksjonskostnadene for hver part utgjør TK kroner pr enhet transportert. (Denne spesielle forutsetningen om sammenhengen mellom transaksjonskostnader og transportmengde gjør figuren enklere, men er uvesentlig for hovedpoenget i analysen.) Bortfrakterens kostnader vil her få et tillegg på TK pr enhet. De marginale kostnader inkl. transaksjonskostnadene vil ligge tilsvarende høyere, og vi får den stiplede tilbudskurven T_{sa}^* . Befrakternes marginale betalingsvillighet (det maksimale beløp de er villige til å betale for å få fraktet ett tonn ekstra) vil på sin side bli TK kroner lavere. Vi får derfor den stiplede etterspørselskurven E_{sa}^* . I dette tilfelle med vesentlige transaksjonskostnader blir transportmengden M_0^* i stedet for M_0 .

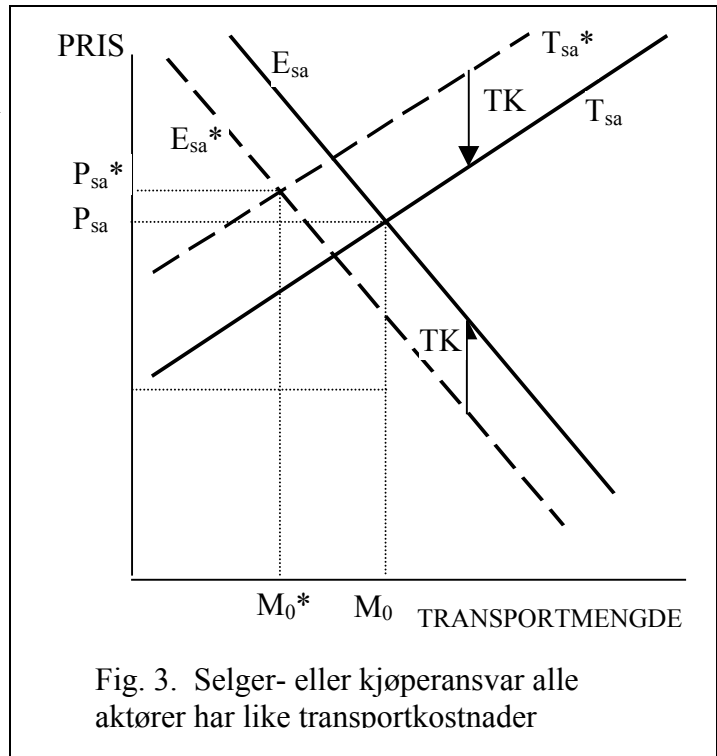


Fig. 3. Selger- eller kjøperansvar alle aktører har like transportkostnader

Naturlig nok vil begge parter komme dårligst ut i tilfellet med vesentlige transaksjonskostnader. Den transporterte mengde blir mindre enn i det alternative tilfellet uten transaksjonskostnader. Befrakter må betale en høyere pris for transporten, mens prisøkningen ikke er høy nok til å dekke kostnadsøkningen for bortfrakteren. (Med andre helninger på kurvene kunne den nye likevektsprisen ha ligget lavere enn P , med en tilsvarende drøftelse.)

Vi ser samtidig at summen av bortfrakteroverskudd og befrakteroverskudd blir mindre når transaksjonskostnadene er vesentlige, vi får et effektivitetstap.

Dette effektivitetstapet kan elimineres ved deklarasjon eller preseptorisk rett som fjerner behovet for å forhandle om fordeling av risiko og ansvar. Vi er da tilbake til situasjonen med de heltrukne kurver (som i fig. 2).

Slik kurvene er tegnet i fig. 3, med sterkere helning på etterspørselskurven enn på tilbudskurven, vil det være befrakterne som får den største fordel av en regel som eliminerer

transaksjonskostnadene. Det er kun helningen på kurvene som her er av betydning, - ikke hvor ansvaret plasseres. (Mer om dette nedenfor.)

3.3 Tilfelle 3. Ansvarskostnader for bortfrakter høyere enn risikokostnader for befrakter, ingen transaksjonskostnader

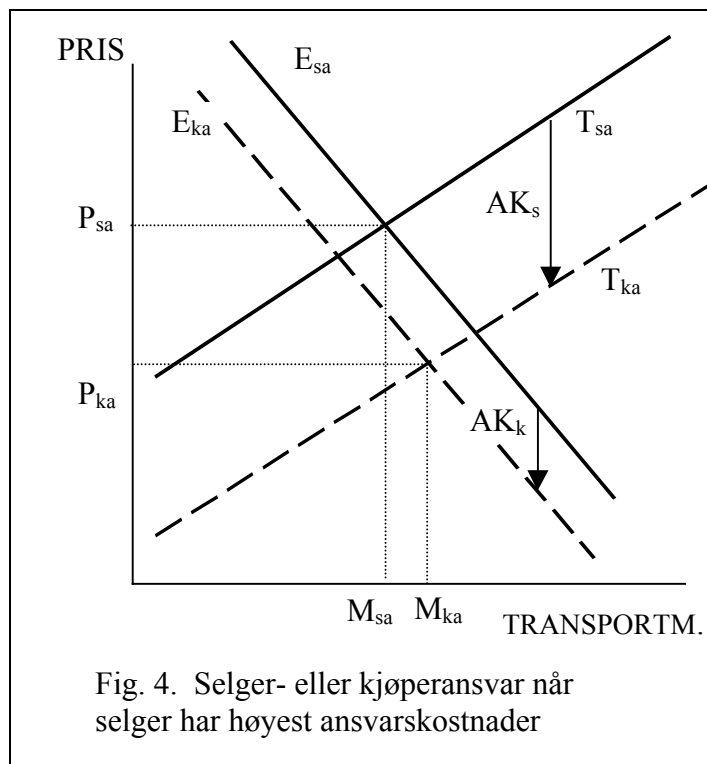
Tilfelle 1 ovenfor endres nå på ett punkt. Det antas at ansvarskostnadene er høyere enn risikokostnadene:

$$AK_k < AK_s.$$

Dette betyr at en overgang fra bortfrakteransvar til befrakterrisiko vil medføre et mindre negativt skift i etterspørselskurven (AK_k) enn i tilbudskurven (AK_s), slik som vist i fig. 4

En slik overgang vil i dette tilfelle være en fordel for begge parter. Vi ser at

$$AK_k < P_{sa} - P_{ka} < AK_s.$$



Den første ulikheten viser at den prisreduksjon som befrakterne vil nyte godt av ved selv å ta risikoen, er større enn hva dette koster dem (eventuelt ved forsikring). Den andre ulikheten viser at den samme prisreduksjonen er mindre enn de ansvarskostnader som bortfrakterne samtidig blir avlastet for (eventuelt ved bortfall av forsikring). Overgangen til befrakterrisiko fører også til at det transporteres mer. Rasjonelle markedsdeltagerne (med full informasjon) vil oppdage disse fordeler, og befrakteransvar vil oppstå spontant i markedet. Vi ser også at summen av befrakteroverskudd og bortfrakteroverskudd vil øke ved overgang til befrakterisiko. Resultatet blir effektivt.

Siden transaksjonskostnadene er forutsatt å være uvesentlige, vil deklarasjonelle ansvarsregler være uten betydning for resultatet. Hvis preseptorisk rett plasserer ansvaret hos bortfrakter, vil begge parter tape.

Vi skal nå vise at det er helningen på tilbuds- og etterspørselskurvene – og intet annet – som bestemmer om det er befraktere eller bortfraktere som får den *største* fordel av en overgang til befrakteransvar.

Anta at etterspørselen etter transport er vesentlig mer elastisk (påvirkes sterkere av prisendringer) enn det figur 4 illustrerer. Et slikt alternativ er vist i figur 5, hvor de svakt fallende etterspørselskurvene illustrerer at en liten prisendring forårsaker en betydelig endring i ønsket transportmengde. Ved bortfrakteransvar, hvor likevektsprisen er P_{sa} og den transporterte mengde M_{sa} ,

er befrakteroverskuddet representert ved trekanten med tynne streker på skrå, mens bortfrakteroverskuddet er representert ved den prikkede trekanten. Ved overgang til befrakterrisiko øker befrakteroverskuddet til trekanten med fete streker på skrå, mens befrakteroverskuddet øker til trekanten med vertikale streker. Selv om begge parter har fordel av befrakterrisiko, er det bortfrakter som får den største absolutte forbedring.

Ved å variere helningen på tilbuds- og etterspørselskurvene kan

man på tilsvarende måte studere hvilken part som får den største absolutte fordel av en effektiv fordeling av risiko og ansvar. Ved for eksempel meget ulastisk etterspørsel (bratte etterspørselskurver) og samme tilbudskurver som i figur 5, vil det være befrakterne som får den største absolutte fordel av at befrakterne bærer risikoen. Det er kun elastisiteten i etterspørsel og tilbud (helningen på kurvene) som avgjør hvilken part som får den største fordel av en effektiv fordeling av risiko og ansvar. Partene selv har ingen mulighet for å oppnå et bedre resultat for seg selv enn det som den effektive løsning gir. Her som ellers er partene maktesløse aktører i markedet. Markedet bestemmer en pris, og prisen, sammen med

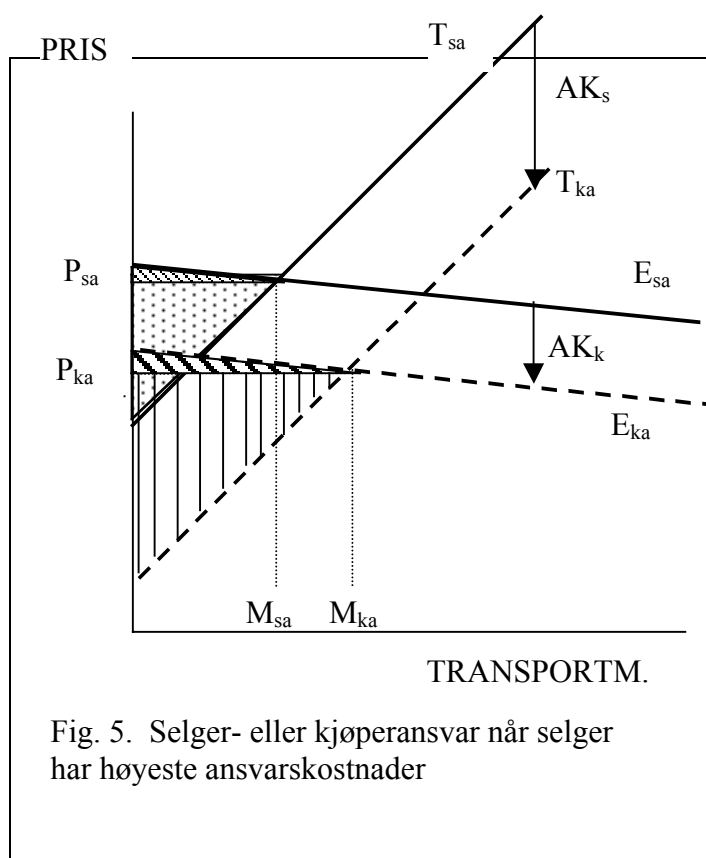


Fig. 5. Selger- eller kjøperansvar når selger har høyeste ansvarskostnader

betalingsvillighet og produksjonskostnader avgjør hvor lønnsomt det er for partene å operere på markedet.

3.4 Tilfelle 4. Ansvarskostnadene høyere enn risikokostnadene, vesentlige transaksjonskostnader

I forhold til tilfelle 3 forutsetter vi nå at transaksjonskostnadene forbundet med fordeling av risiko og ansvar er vesentlige, d.v.s. at de gjør ellers ønskelige avtaler alt i alt ulønnsomme. Deklaratorisk befrakterrisiko vil i dette tilfelle bidra til at ønskelige avtaler blir realisert, men hvis retten anviser bortfrakteransvar, blir konklusjonen mindre entydig. Virkningen vil her avhenge både av de samlede transaksjonskostnader, som vil utgjøre $2TK$, og av den reduksjon i de samlede risiko- og ansvarskostnader, $AK_s - AK_k$, som oppnås.

- (i) Hvis $2TK < AK_s - AK_k$, d.v.s. hvis de samlede transaksjonskostnader er lavere enn den samlede reduksjon i risiko- og ansvarskostnader, vil det være lønnsomt for partene å forhandle seg rundt en deklarasjonsregel om bortfrakteransvar. I dette tilfelle vil regelen påføre hver av partene samme kostnad TK som ville ha oppstått uten den deklarasjonsregelen. Regelen fører til samme fordeling av risiko og ansvar som spontant ville ha oppstått (befrakterrisiko). Partene forhandler, og risikoen plasseres hos befrakter. Den deklarasjonsregelen får således ingen betydning hverken for omfanget av transporten eller for partenes transaksjonskostnader.
- (ii) Hvis $2TK > AK_s - AK_k$, vil det ikke være lønnsomt å avtale seg rundt en deklarasjonsregel om bortfrakteransvar. Men det ville det heller ikke ha vært uten den deklarasjonsregelen, og regelen får derfor ingen betydning i dette tilfellet heller.

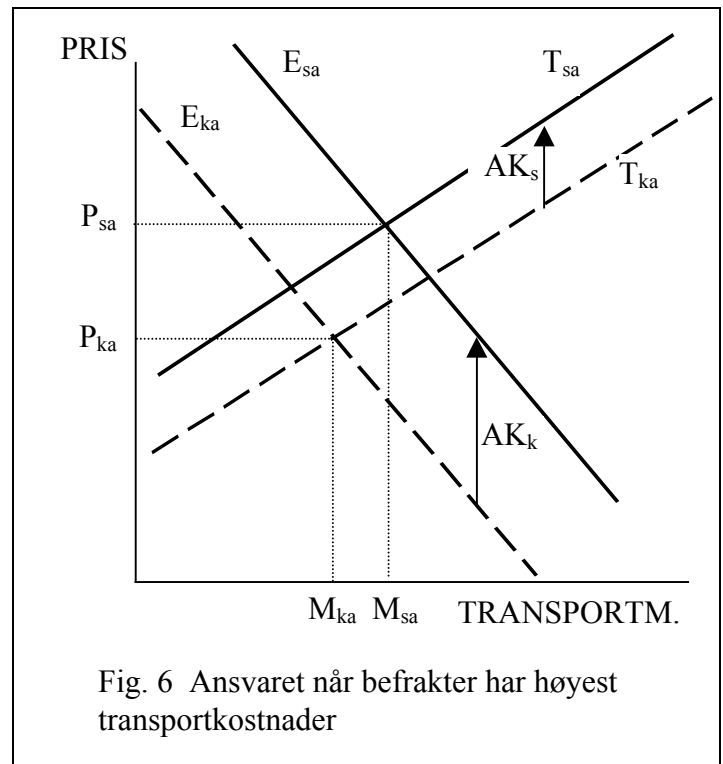
Vi ser at deklarasjonsregel om bortfrakteransvar ikke vil gi noen gevinst i forhold til en situasjon uten en slik regel. Hvis ansvaret plasseres hos bortfrakter, som har de høyeste kostnadene, utnyttes ikke effektivitetsgevinsten man kunne ha oppnådd ved å la befrakterne bære risikoen.

Vi får dermed følgende betingede normative konklusjon: Ønskes størst mulig gevinst for begge parter, bør ansvaret plasseres hos befrakter når ansvarskostnadene er høyere enn risikokostnadene.

Denne drøftelsen leder også frem til problemet med preseptoriske regler. En preseptorisk regel om bortfrakteransvar vil i tilfelle (i) forhindre at begge parters ønsker blir oppfylt. Så vel befrakteroverskudd som bortfrakteroverskudd blir mindre enn det som faktisk er mulig å oppnå. I tilfelle (ii) vil preseptorisk bortfrakteransvar være uten betydning, idet transaksjonskostnadene uansett vil forhindre forhandlinger.

3.5 Tilfelle 5. Risikokostnader høyere enn ansvarskostnader, ingen transaksjonskostnader

Hvis risikokostnadene for befrakteren er høyere enn ansvarskostnadene for bortfrakteren, kan vi finne den effektive løsningen ved samme fremgangsmåte som i tilfellene 3 og 4. Vi nøyer oss her med illustrasjonen i figur 6 som viser at en overgang fra befrakterrisiko (stiplede kurver) til bortfrakteransvar (heltrukne kurver) vil være fordelaktig for begge parter.



3.6 Tilfelle 6. Forskjellige risikokostnader

Situasjonen blir litt mer komplisert hvis

noen av befrakterne har lavere risikokostnader enn bortfrakternes ansvarskostnader og noen har høyere slike kostnader. La oss anta at det er to grupper av befraktere med hver sine risikokostnader slik at:

- risikokostnader for gruppe 1 er lavere enn ansvarskostnadene, d.v.s. $AK_{k1} < AK_s$,
- risikokostnader for gruppe 2 er høyere enn ansvarskostnadene, d.v.s. $AK_{k2} > AK_s$

Her vil gruppe 1 tilpasse seg i overensstemmelse med analysen for tilfelle 4, og gruppe 2 i overensstemmelse med analysen for tilfelle 5.

Når risikokostnadene på denne måten er forskjellige, vil ingen deklarasjonsregel være fordelaktig for alle. Befrakterrisiko vil være fordelaktig for alle avtaler inngått av befraktere i gruppe 1, og bortfrakteransvar vil være fordelaktig for alle avtaler inngått av befraktere i gruppe 2. Uten kontraktsrettsregler vil det oppstå to delmarkeder.

For å avgjøre om deklarasjonsregler i dette tilfelle kan begrunnes ut fra effektivitetshensyn, må det foretas en sammenligning av transaksjons-, risiko- og ansvarskostnader for alle grupper. Resultatene i pkt. 3.4 (tilfelle 4) vil gjelde for gruppe 1 og

resultatene i pkt. 3.5 (tilfelle 5) vil gjelde for gruppe 2. Hvilken regel som vil være best for "samfunnet" (gruppene samlet), vil avhenge av hvor mange kjøpere det er i hver gruppe. Transaksjonskostnadene minimaliseres når den deklarasjoniske regel eliminerer transaksjonskostnadene for den største gruppen.

Altså: Når noen befraktere har lavere risikokostnader enn bortfrakternes ansvarskostnader, og noen har høyere, bør den deklarasjoniske regel være befrakterrisiko hvis befraktergruppen med lave risikokostnader er størst, og bortfrakteransvar hvis befraktergruppen med høye risikokostnader er størst.

En tilsvarende analyse kan gjennomføres for det tilfellet at det blant bortfrakterne er forskjellige ansvarskostnader.

3.7 Forskjellig holdning til risiko

Når det ovenfor har vært tale om risiko- og ansvarskostnader, har det ikke vært presisert hva slags kostnader det har vært tale om. Et nærliggende alternativ er forsikringskostnader. Når vi ovenfor har drøftet tilfeller med *forskjellige* risiko- og ansvarskostnader, vil det i forsikringstilfellet dreie seg om forskjellige forsikringspremier. Hovedkonklusjonen i analysene ovenfor vil da bli at begge parter vil være tjent med at risiko og ansvar fordeles slik at den samlede forsikringspremie blir lavest.

Partene kan imidlertid foretrekke å beholde en del av risikoen eller ansvaret for å slippe forsikringspremie og de transaksjonskostnader som oppstår i den forbindelse. I dette tilfelle må partenes holdning til risiko drøftes nærmere.

Anta at sannsynligheten for at en skade på 100.000 kroner skal oppstå, er 1 %. Den statistisk *forventede* skade er da 1 % av 100.000 kroner, dvs. 1000 kroner. Hvis aktøren betrakter et sikkert tap på 1000 kroner som likeverdig med et tap på 100.000 med en sannsynlighet på 1 %, sier vi at aktøren er risikonøytral. Hvis det sikre tap foretrekkes, er aktøren risikou villig. Det usikre alternativ oppfattes da som en større ulempe enn det sikre. Forskjellen i verdsettelse mellom det sikre alternativ og det usikre kalles sikkerhetsekvivalent. Hvis forsikringspremien for det usikre alternativ er høyere enn 1000 kroner pluss sikkerhetsekvivalenten, vil aktøren velge ikke å forsikre seg.

Hvis vi har en situasjon hvor de forventede skadekostnader er de samme for begge parter, bør ansvaret ligge hos den part som har den laveste sikkerhetsekvivalenten, eller annerledes uttrykt: hos den part som er minst risikou villig. (Dette vil ofte være den part som

kan lide det største tapet i forhold til omsetning eller kapital, men dette er ikke sikkert; personlige vurderinger kan spille inn.) Dette kan begrunnes ved hjelp av markedsmodellen.

Vi vil i det følgende kalle risikoen for skade P , og den mulige skade S . Vi antar at partene i sine overveielser tar utgangspunkt i den *forventede* skade PS . (Med dette menes ikke at f. eks. kjøperen i detalj lager seg et slikt regnestykke. Poenget er at så vel risikoen for skade som alvoret i mulige skader er momenter av betydning for enhver kjøper, og for å forenkle analysen vil vi konsentrere oss om den forventede skade. En litt mer realistisk forutsetning ville være å operere med forskjellige typer av skader, hver med sin risiko.) Ved befrakterrisiko vil vi regne med at jo høyere den forventede skade PS er, desto lavere vil befrakterens betalingsvillighet være. Ved bortfrakteransvar vil vi på tilsvarende måte anta at kostnadene øker med den samme forventede skade. Vi vil videre anta at befrakterne er risikonøytrale mens bortfraktere er risikouvillige. Sikkerhetsekvivalenten for alle bortfraktere antas å være ΔI kroner pr (tusen) tonn.

De heltrukne kurvene i fig. 7 representerer en utgangssituasjon med bortfrakteransvar. Alternativet hvor befrakterne bærer risikoen fører til et skift i etterspørselskurven tilsvarende de forventede risikokostnader som befrakterne må bære (stiplet kurve). Forflytningen av kurven skyldes at den marginale betalingsvillighet reduseres med den forventede skade. Hvis bortfrakterne hadde vært risikonøytrale, ville vi ha fått en tilsvarende forflytning av tilbudskurven (til den prikkede kurven). Men siden bortfrakterne er antatt å være risikouvillige, vil overføringen av ansvaret også fjerne den subjektive kostnad som sikkerhetsekvivalenten representerer. Fjernelsen av disse to kostnadskomponentene leder til den stiplede tilbudskurven. Likevektsprisen blir P_{ka} og den transporterte mengde M_{ka} .

Hvilke av de to løsningene er ønskelige? Åpenbart den sistnevnte. Vi ser at

$$PS < P_{sa} - P_{ka} < PS + \Delta I$$

Siden prisreduksjonen er større enn de forventede skadekostnader, vil befrakterne ønske å bære risikoen selv. Og siden bortfrakternes kostnadsreduksjon ved å bli fritatt for ansvaret er større enn prisreduksjonen vil også de ønske at befrakterne beholder risikoen.

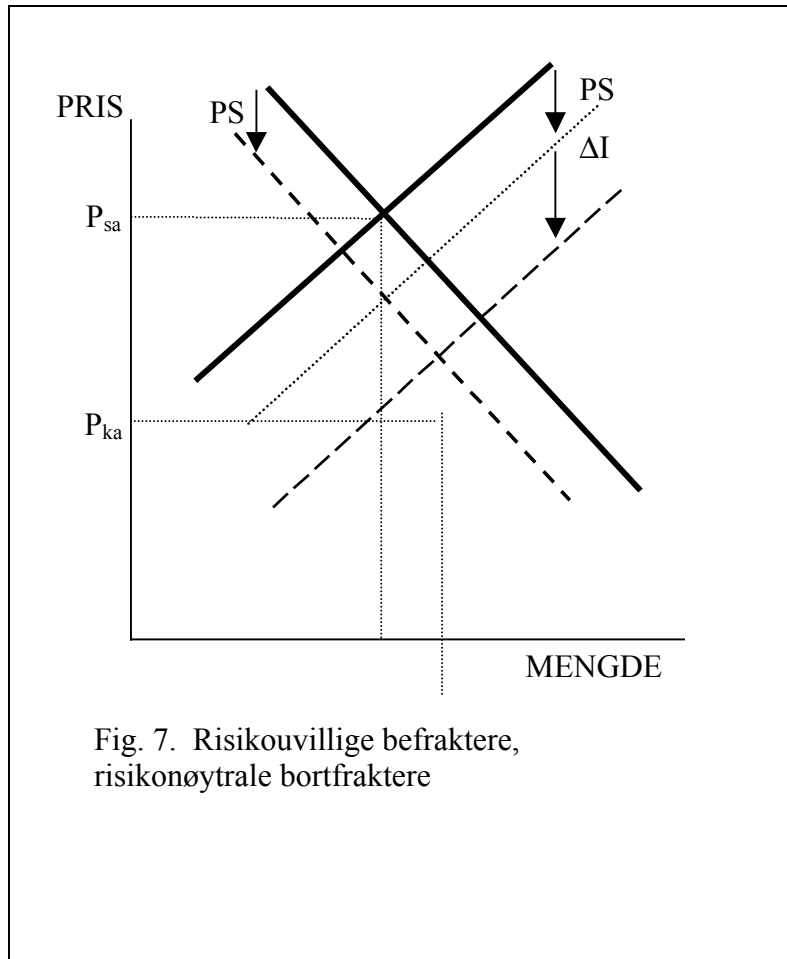


Fig. 7. Risikou villige befraktere, risikonøytrale bortfraktere

Figur 7 kan også brukes til å vise at så vel bortfrakteroverskudd som befrakteroverskudd blir størst når befrakterne påtar seg ansvaret.

Hvis transaksjonskostnadene er ubetydelige, kan vi derfor vente at markedet spontant vil etablere befrakteransvar.

Hvis transaksjonskostnadene er relativt høye, kan partene bli forhindret i å etablere den løsning som begge foretrekker. I så fall kan deklarasjon eller preseptorisk rett avhjelpe problemet, – så sant risiko og ansvar fordeles ”riktig”. Analysen blir som i punkt 3.6.

4 Oppsummering

Vi har ovenfor analysert enkelte typetilfeller. Vi har sett at hvilken løsning partene vil finne frem til på egen hånd vil avhenge av risiko-, ansvars- og transaksjonskostnader, og dessuten deres holdning til risiko. Mer fullstendige analyser enn dem vi har foretatt vil kreve systematiske kombinasjoner av disse faktorer.

Hovedkonklusjonene i alle våre analyser er at partene har en felles fordel av at de samlede risiko- og ansvarskostnader minimaliseres. Da blir det mest til fordeling, og markedet sørger for at resultatet blir til gunst for begge parter. Partene selv har ingen mulighet for å påvirke fordelingen slik denne kommer til uttrykk gjennom befrakter- og bortfrakteroverskudd.

Deklaratorisk rett som er i overensstemmelse med den effektive løsning vil avlaste partene for transaksjonskostnader. Hvis slik rett ikke bidrar til effektivitet, vil partene avtale seg rundt regelen, – så sant ikke høye transaksjonskostnader alt i alt gjør avtalen ulønnsom. Preseptoriske regler som ikke bidrar til effektivitet, vil være til ulempe for begge parter.

Hvorvidt deklarasjoniske eller preseptoriske regler alt i alt er fordelaktig for samfunnet, kan ikke avgjøres uten å vurdere også andre typer av kostnader enn dem som vi har behandlet. Det må bl.a. foretas en sammenligning av domstolskostnader i situasjoner med og uten forskjellige regler. En mer fullstendig analyse av spørsmålene vil muligens også kreve bruk av markedsteori som er bedre tilpasset forholdene på mer spesielle transportmarkeder. Men konklusjonen om at partene har en felles interesse i å minimalisere de totale risiko- og ansvarskostnader vil trolig holde også for andre typiske markedsmodeller.