

# MARIUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Leonard Nesdaal

Ulovfestet objektivt ansvar  
i sjøretten

490

# Ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten

Leonard Nesdal



Marlus nr. 490  
Sjørettsfondet  
Nordisk institutt for sjørett  
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2017

ISSN: 0332-7868

Sjørettsfondet  
University of Oslo  
Scandinavian Institute of Maritime Law  
P.O. box 6706 St. Olavs plass 5  
N-0130 Oslo  
Norway

Phone: 22 85 96 00

E-post: [sjorett-adm@jus.uio.no](mailto:sjorett-adm@jus.uio.no)

Internet: [www.jus.uio.no/nifs](http://www.jus.uio.no/nifs)

Editor: Professor dr. juris Trond Solvang –  
e-mail: [trond.solvang@jus.uio.no](mailto:trond.solvang@jus.uio.no)

For subscription and single-copy sale, please see Den norske bokbyen  
– The Norwegian Booktown  
Internet: <http://bokbyen.no/en/shop/>  
E-mail: [post@bokbyen.no](mailto:post@bokbyen.no)

Print: 07 Media AS

# Forord

Avhandlingen ble levert som en 30-poengs masteroppgave og skrevet mens jeg var vitenskapelig assistent ved Nordisk institutt for sjørett høsten 2016. Problemstillingen er i hvilken utstrekning det kan utledes en regel om ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Avhandlingen tar sikte på å kartlegge rettsstilstanden for ulovfestet objektivt sjørettsansvar, og å undersøke hvorvidt det kan utledes retningslinjer som viser når ansvarsformen kommer til anvendelse. Anvendelsesområdet for ulovfestet objektivt ansvar er snevrere og mer uklart i sjøretten enn for ansvarsformen generelt. Uklarheten skyldes at det finnes få avgjørelser og at disse gir et sprikende bilde av rettsstilstanden. Det gis også noen betraktninger de lege ferenda. Avhandlingen publiseres i hovedsak slik den ble levert til sensur i november 2016, med noen mindre endringer og tillegg. Det er tilføyd et sammendrag i 3.5 og en konklusjon i 3.6.

*Leonard Nesdal*



# Innhold

1	INNLEDNING.....	7
1.1	Tema.....	7
1.2	Problemstilling og vinkling.....	7
1.3	Avgrensninger og presiseringer.....	9
1.4	Rettskilder og metode.....	10
2	RETTSKILDEBILDET – HVOR ER DET Plass FOR ULOVFESTET OBJEKTIVT SJØRETTSANSVAR.....	10
2.1	Innledning.....	10
2.2	Geografisk avgrensning – farvann.....	10
2.3	Prinsipalansvaret.....	11
2.4	Sammenstøt.....	12
2.5	Forurensning, herunder oljesøl.....	13
2.6	Nødrett.....	14
2.7	Personskade.....	15
2.8	Oppsummering.....	15
3	INNHALDET AV ULOVFESTET OBJEKTIVT SJØRETTSANSVAR...16	
3.1	Innledning.....	16
3.2	Vilkårene for ulovfestet objektivt ansvar.....	17
3.3	Bølgeslagsdommenes historiske, men i dag begrensede betydning. 19	
3.3.1	Innledning.....	19
3.3.2	Gjennomgang av bølgeslagsdommene.....	20
3.3.3	Betydningen av bølgeslagsdommene i dag.....	23
3.4	Teknisk svikt – en nødvendig, men ikke tilstrekkelig forutsetning for ulovfestet objektivt sjørettsansvar.....	25
3.4.1	Innledning.....	25
3.4.2	Om teknisk svikt.....	26
3.4.3	Avgjørelser uten teknisk svikt.....	29
3.4.4	Avgjørelser med teknisk svikt.....	33
3.4.5	Oppsummering.....	38
3.5	Ulike forklaringsmodeller for innholdet i ulovfestet objektivt sjørettsansvar ved teknisk svikt.....	39
3.5.1	Innledning.....	39
3.5.2	Neptun og Sokrates – et sikkert tilfelle av ulovfestet objektivt sjørettsansvar.....	39

3.5.3	Den mulige betydningen av sontringen mellom tingskade- og personskadetilfeller.....	40
3.5.4	Den mulige betydningen av sontringen mellom ulike typer skadevoldende utstyr og maskineri .....	44
3.5.5	Den mulige betydningen av forsikringsmuligheter.....	45
3.5.6	Den mulige betydningen av sontringen mellom teknisk svikt og teknisk ufullkommenhet.....	48
3.5.7	Den mulige betydningen av den flytende overgangen mellom objektivt ansvar og culpaansvar.....	51
3.5.8	Uthaug som en generell innstramming av ulovfestet objektivt sjørettsansvar .....	56
3.5.9	Oppsummering.....	57
3.6	Konklusjon.....	58
4	BETRAKTNINGER DE LEGE FERENDA.....	59
4.1	Innledning .....	59
4.2	Ulovfestet objektivt sjørettsansvar som en snever ansvarsform.....	59
4.3	Domstolenes behandling av ulovfestet objektivt sjørettsansvar.....	63
	KILDELISTE.....	65
	Litteratur.....	65
	Lover og konvensjoner.....	66
	Forarbeider .....	67
	Dommer.....	68

# 1 Innledning

## 1.1 Tema

Terskelen for ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten er høyere enn for ansvarsformen i sin alminnelighet.<sup>1</sup> Samtidig dreier skip seg om farlig virksomhet som karakteriseres av at fremdrift, fart og tyngde skaper en særlig risiko for skade. Saksøkte i ND 1988 s. 187 (*Kabelferge*) uttalte at «[d]et vises til at det i sjøloven ikke eksisterer noen regel om objektivt ansvar. Det er således unaturlig med et strengere ansvar for driften av en liten kabelferge enn for et skip».<sup>2</sup> Anførselen illustrerer hvor urimelig det kan fremstå at en så farlig virksomhet som et skip skal slippe lettere unna ansvar enn annen virksomhet. I oppgaven drøftes både hvorfor ansvarsformen er snever i sjøretten, og hvorvidt en snevert sjørettslig ansvarsregel er en god regel.

## 1.2 Problemstilling og vinkling

*Problemstillingen* er i hvilken utstrekning det kan utledes en regel om ulovfestet objektivt sjørettsansvar.

Formålet med oppgaven er å kartlegge ulovfestet objektivt sjørettsansvar, og jeg har valgt å skille mellom to innfallsvinkler for å beskrive omfanget av ansvarsformen.

I kapittel 2 vil jeg fokusere på *rettskildebildet innen sjøretten*. Ansvarsgrunnlag er i stor grad lovregulert i sjøretten, og en uttrykkelig lovfestet regel vil gå foran en ulovfestet. Tradisjonelt har sjøretten vært preget av culpaansvar som den dominerende ansvarsregel gjennom blant annet kollisjonsansvaret i sjøloven kapittel 8.<sup>3</sup> Også prinsipalansvaret i sjøloven § 151 krever skyld hos noen på rederens side for å komme til anvendelse. Men i nyere tid har det kommet flere lovregler med objektivt ansvar,

---

<sup>1</sup> Selvig (1970) s. 231.

<sup>2</sup> Dom A 233/1984 i Asker og Bærums herredsrett på s. 14.

<sup>3</sup> Selvig (1970) s. 225–226 og 229 og Selvig (1977a) s. 9.



blant annet for forurensning generelt i forurensningsloven § 55 første ledd og for oljesøl i sjøloven kapittel 10. Samtidig begrenser lovgivningen ulovfestet objektivt sjørettsansvar geografisk gjennom et ulovfestet objektivt ansvar i ferskvannsfarvann, se vannressursloven § 47 annet ledd bokstav e. Som det vil fremgå etterlater lovgivningen likevel tomrom hvor ulovfestet objektivt sjørettsansvar kan være aktuelt.

I kapittel 3 vil jeg undersøke *innholdet* av ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Det finnes mye juridisk litteratur som beskriver alminnelig ulovfestet objektivt ansvar, men det finnes lite litteratur som spesielt tar for seg ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Falkanger/Bull beskriver anvendelsen av ulovfestet objektivt sjørettsansvar som et vanskelig spørsmål,<sup>4</sup> og uttaler at det råder adskillig usikkerhet vedrørende hvor langt en slik regel kan rekke.<sup>5</sup> Ut over dette fokuseres det på rettspraksis, og fremheves at det kun er pålagt ansvar for sammenstøt med landinstallasjoner, jf. ND 1921 s. 401 (*Neptun*) og ND 1952 s. 320 (*Sokrates*), samt ved personskaide som følge av steilende lastebommer, jf. ND 1969 s. 389 (*Ladogales*).<sup>6</sup> Den senere avgjørelsen ND 1973 s. 348 (*Uthaug*) gjør det «uklart hvilket rom det er for objektivt ansvar innenfor sjøretten».<sup>7</sup> Selvig har behandlet ulovfestet objektivt sjørettsansvar i tre artikler knyttet til to sentrale avgjørelser, *Ladogales* og *Uthaug*,<sup>8</sup> som vil bli trukket inn underveis i drøftelsene i kapittel 3. Det vil fremgå at ulovfestet objektivt sjørettsansvar ved teknisk svikt i fremdrifts- eller reverseringsmaskineri som fører til sammenstøt med landinstallasjoner er gjeldende rett, se 3.5.2. Ut over dette er retts-situasjonen usikker, og jeg vil presentere noen mulige forklaringsmodeller i 3.5.3 til 3.5.8, med en oppsummering av disse i 3.5.9.

I 3.6 kommer jeg med en konklusjon på problemstillingen, basert på drøftelsene i begge kapitler.

Etter kartleggingen av ulovfestet objektivt sjørettsansvar de lege lata, kommer jeg med noen betraktninger de lege ferenda i kapittel 4.

---

<sup>4</sup> Falkanger/Bull (2010) s. 214.

<sup>5</sup> Falkanger/Bull (2010) s. 148.

<sup>6</sup> Falkanger/Bull (2010) s. 148.

<sup>7</sup> Falkanger/Bull (2010) s. 148.

<sup>8</sup> Selvig (1970), Selvig (1977a) og Selvig (1977b).

### 1.3 Avgrensninger og presiseringer

Den strenge normen for ulovfestet objektivt sjørettsansvar gjelder bare overfor reder, og oppgaven tar derfor utgangspunkt i at rederen er ansvarssubjekt. Rederen er skipsfartsnæringens driftsherre, den som setter virksomheten i gang, leder den og bærer den økonomiske risiko.<sup>9</sup> Når et skip gjør skade vil rederen vanligvis være den som avkreves erstatning, men rederen er ikke alltid ansvarssubjekt. Når andre enn reder er ansvarssubjekt viser rettspraksis at alminnelig ulovfestet objektivt ansvar anvendes, selv om den skadevoldende handlingen knytter seg til et skip.

I ND 1954 s. 341 (*Arna*) lå M/S Arna ankret for begge egne ankre og to bøyer plassert av havnevesenet. Under vindstyrke opp til liten storm røk en bolt i en av havnevesenets bøyer, slik at festene til den andre bøyen røk og skipet drev inn mot land og skadet flere boder.<sup>10</sup> Både byretten og lagmannsretten vurderte saken etter alminnelig ulovfestet objektivt ansvar.<sup>11</sup> Det samme gjorde Høyesterett, men frifant Havnevesenet fordi det ikke forelå en stadig risiko.<sup>12</sup> I Rt. 1979 s. 1326 (*Fusa*) fikk et barn foten i klemme i en sprekk mellom fergen og fergelemmen, og under mannskapets forsøk på å få foten løs dreiet fergen slik at foten ble kvestet.<sup>13</sup> Staten var den saksøkte part, og alle instanser kom til at det verken var grunnlag for culpaansvar eller ulovfestet objektivt ansvar. Høyesterett kom til at fergens manøvrering var den dominerende skadeårsak, og at kaianlegget ikke «i seg selv representerer et slikt særeget og betydelig faremoment at det er grunnlag for å statuere et objektivt ansvar».<sup>14</sup> Altså var ikke vilkårene om typisk og ekstraordinær risiko oppfylt. Høyesterett vurderte saken etter reglene om alminnelig ulovfestet ansvar.

Oppgaven behandler deliktansvar, og det legges derfor til grunn at ansvarsgrunnlaget ikke er regulert i kontrakt.

---

<sup>9</sup> Brækhus (1968) s. 294.

<sup>10</sup> ND 1954 s. 341 på s. 342, jf. ND 1944 s. 42 på s. 42–43.

<sup>11</sup> Jf. ND 1944 s. 42 på s. 46–48 og ND 1945 s. 289 på s. 290. Se også Dybwad (1946) s. XII.

<sup>12</sup> ND 1954 s. 341 på s. 343–344.

<sup>13</sup> Rt. 1979 s. 1326 på s. 1326. Se også herredsretten mer utførlige beskrivelse på s. 1331.

<sup>14</sup> Rt. 1979 s. 1326 på s. 1330.

## 1.4 Rettskilder og metode

Siden oppgaven handler om et ulovfestet ansvar, vil rettspraksis og juridisk teori være de sentrale rettskildene, i tillegg til reelle hensyn. Når innholdet av ulovfestet objektivt sjørettsansvar behandles i kapittel 3 vil det derfor tas utgangspunkt i rettspraksis, som blant disse rettskildene har størst vekt. Rettsavgjørelser som er sentrale for oppgaven gis et kallenavn som benyttes for alle instanser i samme sak.

Alle uthevninger er foretatt av meg.

## 2 Rettskildebildet – hvor er det plass for ulovfestet objektivt sjørettsansvar

### 2.1 Innledning

I dette kapitlet ser jeg på rettskildebildet i sjøretten, og undersøker hvor det er plass for ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Lover kan som den høyeste rettskilden tilsidesette rettspraksis, så kartlegging av lovfestede ansvarsregler vil stå sentralt. Det vil fremgå at det er liten plass for ulovfestet objektivt sjørettsansvar, men at i noen tilfeller er slikt ansvar aktuelt, for eksempel ved sammenstøt med annet enn skip, se 2.4.

Kapittel 2 danner et grunnlag for drøftelsene i kapittel 3, hvor innholdet av ulovfestet objektivt sjørettsansvar kartlegges.

### 2.2 Geografisk avgrensning – farvann

I elver, bekker, innsjøer, tjern og vann av alle størrelser, og kilder der de kommer opp til jordoverflaten,<sup>15</sup> gjelder et objektivt ansvar for skader påført av skip i vannressursloven § 47 annet ledd bokstav e. Det er derfor verken plass eller behov for ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Avgrens-

---

<sup>15</sup> NOU 1994:12 s. 403.

ningen mot sjøen følger av vannressursloven § 2 tredje ledd. Ulovfestet objektivt sjørettsansvar er derfor bare aktuelt på sjøen.

## 2.3 Prinsipalansvaret

Prinsipalansvaret i sjøloven § 151 gir rederen objektivt ansvar for uaktsom skadeforvoldelse av noen reder svarer for, og befinner seg i kapittel 7, med navnet «Alminnelige regler om ansvar». Prinsipalansvaret gjelder derfor generelt i sjøretten, med mindre det finnes mer spesielle regler som går foran etter motstridsregelen *lex specialis*. På denne bakgrunn kan det spørres om prinsipalansvaret som en lovfestet ansvarsregel utgjør en absolutt skranke for ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Dette kan ikke føre frem. Ved avsigelsen av ND 1969 s. 389 (*Ladogales*) hadde prinsipalansvaret i sjøloven 1893 § 8 det samme innhold som dagens regel, og prinsipalansvaret hadde et tilsvarende innhold også ved avsigelsen av ND 1921 s. 401 (*Neptun*) og ND 1952 s. 320 (*Sokrates*). Alle tre tilfeller endte med ulovfestet objektivt sjørettsansvar.

At spesielle lovregler kan tilsidesette generelle lovregler er et generelt prinsipp som kan begrunnes i at det er vanlig å operere med hovedregler og unntak fra disse.<sup>16</sup> Dette stiller seg annerledes når det blir spørsmål om en spesiell ulovfestet regel kan gå foran en generell lovregel. Da har ikke lovgiver tatt stilling til hvordan regelen bør utformes. Lovgiver utleder generelle regler og har et mer abstrakt forhold til reglene, mens domstolene avsier avgjørelser i konkrete tvister og må ta høyde for at lovgiver ikke har vurdert alle eventualiteter ved vedtakelse av loven. Derfor kan også ulovfestet rett utfylle lovregler, særlig der lovreglene er generelle.

Selv om sjølovens prinsipalansvar ikke hindrer ulovfestet objektivt sjørettsansvar, så kan det tjene som ett av flere argumenter som kan begrunne en mer forsiktig anvendelse av ulovfestet objektivt sjørettsansvar enn på andre områder. Dette fordi sjørettslig prinsipalansvar omfatter selvstendige oppdragstakere, og derfor har blitt en form for

---

<sup>16</sup> Eckhoff/Helgesen (2001) s. 357.

objektivisert bedriftsansvar med langt større rekkevidde enn på andre rettsområder.<sup>17</sup> Dette behandles nærmere i 3.5.7.

## 2.4 Sammenstøt

Kollisjonsansvaret i sjølovens kapittel 8 er et culpaansvar basert på sammenstøtskonvensjonen. Når lovgiver bevisst har valgt culpaansvar for kollisjonsansvaret, så kan det ikke tilsidesettes av ulovfestet objektivt sjørettsansvar. I ND 1971 s. 36 (*Marna Hepsø*), hvor M/S Marna Hepsø støtte inn i flere skip fortøyd til kaien, uttalte Høyesterett om kollisjonsansvaret at «[d]et er på det rene at det ved denne bestemmelse er tilsiktet å fastslå at det ved erstatningsansvar som følge av sammenstøt kreves skyld slik at ansvar på objektivt grunnlag utelukkes».<sup>18</sup> Også i lagmannsrettsdommen ND 1963 s. 318 uttaler retten at skyldregelen i kollisjonsreglene må respekteres av domstolene.<sup>19</sup> Men kollisjonsansvaret har grenser, og utenfor disse grensene kan det være plass for ulovfestet objektivt sjørettsansvar.

Kollisjonsansvaret gjelder sammenstøt mellom skip, jf. sjøloven § 161 første ledd. Ifølge rettspraksis gjelder kollisjonsansvaret også for kollisjon med stilleliggende skip.<sup>20</sup>

Også uegentlig sammenstøt mellom skip omfattes av kollisjonsansvaret, jf. sjøloven § 163. I ND 2008 s. 252 (*Isflak*), brøt isbryterne TB Mærdø og Tor III en råk<sup>21</sup>. Skipet Pellærn som lå ved kai på andre siden av sundet sank delvis på grunn av en skrogskade som de hevdet skyldtes isflak som løsnet i forbindelse med brytingen av råken. Lagmannsretten kom til at det ikke forelå årsakssammenheng, og derfor ikke ble ansvar.<sup>22</sup> Retten uttalte i et obiter dictum at

---

<sup>17</sup> Selvig (1970) s. 229 og Selvig (1977b) s. 423.

<sup>18</sup> ND 1971 s. 36 på s. 44.

<sup>19</sup> ND 1963 s. 318 på s. 323.

<sup>20</sup> Jf. ND 1927 s. 310, ND 1963 s. 318 og ND 1971 s. 36.

<sup>21</sup> En råk er en kraftig sprekk i isdekket over vann.

<sup>22</sup> ND 2008 s. 252 på s. 257.

kollisjonsansvaret ville utelukket anvendelsen av ulovfestet objektivt sjørettsansvar i et slikt tilfelle.<sup>23</sup>

Sammenstøt med andre gjenstander enn skip faller derimot utenfor kollisjonsansvaret. I *Neptun* støtte skipet sammen med en bro, og i *Sokrates* støtte skipet sammen med en kai. I begge dommene ble det ulovfestet objektivt sjørettsansvar. I *Sokrates* uttalte herredsretten om dette at «[d]et er på det rene at sammenstøtskapitlet i sjøfartsloven ikke gjelder for sammenstøt mellom fartøyer og stillestående gjenstander».<sup>24</sup> Også juridisk teori utpeker dette til et uregulert område som kan tenkes omfattet av ulovfestet objektivt sjørettsansvar.<sup>25</sup> Ved sammenstøt med annet enn skip utgjør kollisjonsansvaret intet hinder for ulovfestet objektivt sjørettsansvar, og rettspraksis viser at ansvarsformen er aktuell i slike skadetilfeller.

I ND 1973 s. 348 (*Uthaug*), se 3.4.4.3, ble sammenstøt mellom en ubåt og trålen på en nederlandsk tråler behandlet etter alminnelige regler for rederansvar, noe som tyder på at også sammenstøt med gjenstander som slepes av skip må ligge utenfor sjøloven kapittel 8. Men det var ikke anført i saken at kollisjonsreglene skulle gjelde, og retten hadde derfor ikke foranledning til å behandle dette spørsmålet. Dette gjelder likevel ikke for sammenstøt med fiskeredskaper tilhørende norske fartøy, hvor det finnes et lovfestet objektivt ansvar i havressursloven § 30, jf. § 4, jf. ND 1981 s. 152 (*Kya*), og det derfor verken er plass eller behov for ulovfestet objektivt sjørettsansvar.

## 2.5 Forurensning, herunder oljesøl

Lovgivningen pålegger objektivt ansvar for skadevolder ved forurensning, jf. forurensningsloven § 55 første ledd.<sup>26</sup> Siden det finnes et lovfestet

---

<sup>23</sup> ND 2008 s. 252 på s. 258.

<sup>24</sup> ND 1952 s. 320 på s. 338.

<sup>25</sup> Selvig (1997) s. VII og Falkanger/Bull (2010) s. 214.

<sup>26</sup> Forurensningsloven gjelder i utgangspunktet ikke for forurensning fra skip, jf. forurensningsloven § 5 annet ledd, men dette gjelder ikke for kapittelet om erstatning, som er temaet her, jf. forurensningsloven § 5 fjerde ledd.

objektivt ansvar for forurensningsskade, så er det verken plass eller behov for ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Ved forurensning er derfor ikke ulovfestet objektivt sjørettsansvar et aktuelt ansvarsgrunnlag.

Forurensningsloven kapittel 8 om erstatning for forurensningsskade viker for særlovgivning, noe som følger av forurensningsloven § 53 første ledd og motstridsprinsippet *lex specialis*. For oljesøl fra skip er det egne regler med objektivt ansvar for skipets eier i sjøloven kapittel 10, jf. §§ 183 første ledd og 191 første ledd.<sup>27</sup> Hvis fiskeredskaper utsettes for skade på grunn av forurensning så vil også havressursloven § 30 kunne være et alternativt rettslig grunnlag for objektivt ansvar. Uansett vil det dreie seg om et lovfestet objektivt ansvar, noe som gjør ulovfestet objektivt sjørettsansvar uaktuelt.

## 2.6 Nødrett

Nødrettsansvaret i skadeserstatningsloven § 1-4 innebærer at selv om handlingen er straffri, så har skadevolder objektivt erstatningsansvar.<sup>28</sup> Også for nødrettshandlinger finnes derfor et lovfestet objektivt ansvarsgrunnlag som gjør ulovfestet objektivt sjørettsansvar overflødig.

Et eksempel på nødrett er ND 1955 s. 181 (*Consul Bratt*). D/S Consul Bratt mistet styringen i elvestrømmen og felte anker for ikke å drive mot en kai, noe som påførte en strømkabel skade og et verksted kortvarig strømbrytning. Losen måtte ha vært klar over at fartøyet var over kabelfeltet, og hendelsen ble derfor regnet som en nødrettshandling.

---

<sup>27</sup> Det er også utarbeidet en egen konvensjon om ansvar for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer (HNS-konvensjonen), men den er hittil ikke inkorporert i sjøloven kapittel 11, bortsett fra rapporterings- og avgiftsplikt. Slik forurensning reguleres derfor av forurensningsloven.

<sup>28</sup> Falkanger/Bull (2010) s. 148.

## 2.7 Personskade

Det er tre aktuelle typer personskade: Skipets passasjerer, skipets mannskap og andre som er utfører arbeid i skipets tjeneste, samt utenforstående tredjepersoner. Ulovfestet objektivt sjørettsansvar er aktuelt for de to sistnevnte gruppene.

For passasjerer har rederen lovfestet culpaansvar for skader etter sjøloven § 418, jf. Athenkonvensjonen artikkel 3. Dermed er ulovfestet objektivt sjørettsansvar utelukket.

For mannskapet og andre som utfører arbeid i skipets tjeneste er ikke ansvarsformen særskilt regulert, og de kan derfor påberope seg alminnelige erstatningsregler. Dermed kan ulovfestet objektivt sjørettsansvar være et aktuelt grunnlag for tap som ikke dekkes av trygdeytelser.

Utenforstående tredjepersoner står ikke i kontraktsforhold til rederen, og må forholde seg til alminnelige erstatningsregler. Dermed kan ulovfestet objektivt sjørettsansvar være aktuelt også for denne gruppen av skadelidte.

## 2.8 Oppsummering

Gjennomgangen viser at ulovfestet objektivt sjørettsansvar ikke er aktuelt i ferskvannsfarvann og for situasjoner som reguleres av lovfestede ansvarsregler som kollisjonsansvaret og forurensningsansvaret. Dermed gjenstår få tilfeller hvor det er aktuelt med ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Et område som har støtte i både rettspraksis og juridisk teori er sammenstøt med annet enn skip, se 2.4. Ansvarsformen må videre avgrenses mot passasjerer, slik at ulovfestet objektivt sjørettsansvar bare er et aktuelt ansvarsgrunnlag for skipets mannskap og andre som utfører arbeid i skipets tjeneste, samt for utenforstående tredjepersoner.



## 3 Innholdet av ulovfestet objektivt sjørettsansvar

### 3.1 Innledning

I forrige kapittel så jeg på ulovfestet objektivt sjørettsansvars plass i det sjørettslige rettskildebildet. I dette kapittelet undersøker jeg innholdet i regelen om ulovfestet objektivt sjørettsansvar.

ND 1969 s. 389 (*Ladogales*) og ND 1973 s. 348 (*Uthaug*) vil stå sentralt i fremstillingen. Frem til *Ladogales* var det kun pålagt ulovfestet objektivt sjørettsansvar i ND 1921 s. 401 (*Neptun*) og ND 1952 s. 320 (*Sokrates*),<sup>29</sup> bortsett fra i Rt. 1874 s. 145 og Rt. 1889 s. 642 (*bølgeslagsdommene*) som ble avløst av lovgivning i ettertid. *Ladogales* fremsto som en døråpner for alminnelig ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten.<sup>30</sup> Men så kom *Uthaug* som viste både at det ikke var berettiget å trekke særlig vidtgående slutninger fra *Ladogales*, og at ulovfestet objektivt sjørettsansvar fortsatt var en snever regel.<sup>31</sup> *Ladogales* ble derfor ikke den døråpneren for alminnelig ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten som samtiden anså dommen for å være. Dermed er rettssituasjonen for ulovfestet objektivt sjørettsansvar uklar.

I det følgende presenterer jeg vilkårene for alminnelig ulovfestet objektivt ansvar i 3.2, og ser på *bølgeslagsdommene* fra 1800-tallet i 3.3, hvor det ble alminnelig ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten, men som sannsynligvis bare er av rettshistorisk interesse i dag. Deretter undersøker jeg dagens regel om ulovfestet objektivt sjørettsansvar gjennom å drøfte de sentrale avgjørelsene på området. Den sentrale betydningen teknisk svikt har hatt for objektivt ansvar i sjøretten behandles i 3.4, hvor det vil fremgå at teknisk svikt er en forutsetning for ansvar.<sup>32</sup> I 3.5 ser jeg nærmere på avgjørelser hvor det forelå teknisk svikt, og presenterer ulike

---

<sup>29</sup> Selvig (1970) s. 232–234.

<sup>30</sup> Selvig (1970) s. 251.

<sup>31</sup> Selvig (1977a) s. 8.

<sup>32</sup> Se også Falkanger/Bull (2010) s. 214.

forklaringsmodeller for hvorfor det ble ansvar i noen tilfeller, men ikke i andre. I 3.5.2 viser *Neptun* og *Sokrates* at det blir ulovfestet objektivt sjørettsansvar ved teknisk svikt i fremdrifts- eller reverseringsmaskineriet som fører til sammenstøt med landinstallasjoner. Men ut over dette er det usikkert hva som kan utledes på bakgrunn av de sjørettslige teknisk svikt-avgjørelsene. I 3.5.3 til 3.5.8 presenterer jeg mulige forklaringsmodeller, og oppsummerer rettstilstanden i 3.5.9.

## 3.2 Vilkårene for ulovfestet objektivt ansvar

Noen tema i alminnelig ulovfestet objektivt ansvar er av interesse for ansvarsformens plass i sjøretten. Her presenterer jeg vilkårene for ulovfestet objektivt ansvar, hvor jeg legger til grunn at ansvarsformen består av tre minimumsvilkår med en etterfølgende skjønnsmessig helhetsvurdering.

I juridisk litteratur mener noen forfattere at det kan utledes vilkår for ulovfestet objektivt ansvar,<sup>33</sup> mens andre forfattere mener at ansvarsformen består av en skjønnsmessig helhetsvurdering.<sup>34</sup> Uenigheten er større enn den ved første øyekast ser ut, da på den ene side Hagstrøm/Stenvik og Nygaard mener at hvis vilkårene om stadig, typisk og ekstraordinær risiko er oppfylt, så skal det foretas en helhetsvurdering,<sup>35</sup> og Lødrup på den annen side mener at stadig, typisk og ekstraordinær risiko er momenter som «står sentralt».<sup>36</sup> Det er ikke avgjørende for oppgaven å ta stilling til uenigheten, og det vil tas utgangspunkt i tre minstevilkår om stadig, typisk og ekstraordinær risiko for ulovfestet objektivt ansvar, etterfulgt av en skjønnsmessig helhetsvurdering hvor det vurderes hvem av skadevolder og skadelidte som er nærmest til å bære risikoen.<sup>37</sup> Begrunnelsen for ulovfestet objektivt ansvar er den økede risiko for skadeforvoldelse som følge av virksomheten eller innretningen. Skadetilfeller som ikke

---

<sup>33</sup> Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 152–153 og Nygaard (2007) s. 255.

<sup>34</sup> Kjønstad (2004) s. 110 og Lødrup (2009) s. 293–294.

<sup>35</sup> Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 152–153 og 186 flg. og Nygaard (2007) s. 256 og 279.

<sup>36</sup> Lødrup (2009) s. 294.

<sup>37</sup> Nygaard (2007) s. 256 og 279, Lødrup (2009) s. 309–310 og Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 190.

kan føres tilbake til spesielle risiko- eller faremomenter ved virksomheten eller innretningen vil derfor falle utenfor ansvarets ramme.<sup>38</sup> Sjøretten er en del av samferdselssektoren,<sup>39</sup> og vilkårene vil knytte seg til de særlige risikoene som foreligger på sjøen.

Typisk er risikoen når den er karakteristisk for den skadevoldende innretning eller virksomhet.<sup>40</sup> Ifølge forarbeidene til bilansvarsloven utgjør blant annet fremdrift, fart og tyngde karakteristiske risikoer for skade voldt av motorvogner.<sup>41</sup> Dette er også vektlagt i rettspraksis. I Rt. 1980 s. 1061 (*Acrylball*) ble en person skadet da en ball med akrylfiber falt ned på ham ved overføring av akryllballene med truck over til lastebilen. Selv om han befant seg utenfor trucken ved skadetidspunktet, så var trucken i gang, og Høyesterett kom til at årsaken til at akryllballen falt var at truckens gaffel presset inn i stabelen av akryllballer. Med henvisning til forarbeidene uttalte Høyesterett at «[d]e egenskaper ved trucken som var avgjørende, var dens fremdriftsmaskineri, bevegelighet og tyngde, dvs. egenskaper som er en del av det farekompleks som er grunnlaget for motorvognansvaret».<sup>42</sup> Dette ble fulgt opp i Rt. 1999 s. 1312 (*Hjullaster*), hvor en hjullaster hadde blitt brukt til å kjøre inn i en minibanksafe for å løsne den fra veggen, for deretter å stjele den. Høyesterett uttalte at «hjullasterens muligheter til å kjøre inn i eller gjennom ytterveggen [var] avgjørende ved skadeforvoldelsen», og at «hjullasterens bevegelighet og den kraft som skapes i kombinasjonen av hastighet og tyngde» sto sentralt.<sup>43</sup> Også for skip er det karakteristisk at fremdrift, fart og tyngde utgjør en særlig risiko for skade. Dette er iboende risikoer ved skip.

En risiko er stadig når den er vedvarende, i motsetning til enkeltstående hendelser,<sup>44</sup> noe som også vil være til stede ved kortvarig virksomhet

---

<sup>38</sup> Lødrup (2009) s. 302.

<sup>39</sup> Selvig (1977a) s. 6.

<sup>40</sup> Kjønstad (2004) s. 107–108, Nygaard (2007) s. 264, Lødrup (2009) s. 302 og Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 175.

<sup>41</sup> NUT 1957:I s. 58.

<sup>42</sup> Rt. 1980 s. 1061 på s. 1066.

<sup>43</sup> Rt. 1999 s. 1312 på s. 1316.

<sup>44</sup> Kjønstad (2004) s. 103, Lødrup (2009) s. 293 og Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 179.

såfremt risikoen er til stede mens virksomheten pågår.<sup>45</sup> Egenskapen av å være et skip oppstår når det settes i drift, og opphører når det ikke lenger kan drives som et skip.<sup>46</sup> Et skips typiske karakteristikk ved at fremdrift, fart og tyngde utgjør en særlig risiko for skade er følgelig til stede så lenge skipet er i drift som skip, og vil derfor alltid utgjøre en stadig risiko.

En risiko er ekstraordinær når den vesentlig overstiger dagliglivets risiko.<sup>47</sup> I motsetning til stadig og typisk risiko, som knytter seg til selve skipet som et potensielt skadevoldende objekt, vil ekstraordinær risiko være mer naturlig å vurdere fra skadelidtes ståsted.<sup>48</sup> Målestokken *dagliglivets risiko* peker på at det for skadelidte må være noe ekstraordinært. Et skips skadevoldende karakteristikk i form av fremdrift, fart og tyngde vil være stadig og typisk sett fra skadevolders side. Men skadetilfellet må også fremstå som ekstraordinært for skadelidte. Også for skadevolder kan skadetilfellet fremstå som ekstraordinært, men siden det også vil være en stadig og typisk risiko, er skadevolder nærmere enn den tilfeldige skadelidte til å bære det tap som oppstår når risikoen materialiserer seg i en skade.

### 3.3 Bølgeslagsdommenes historiske, men i dag begrensede betydning

#### 3.3.1 Innledning

I 3.4 behandles betydningen av teknisk svikt for ulovfestet objektivt sjørettsansvar, hvor det vil fremgå at teknisk svikt er en forutsetning for ansvar. I den tidlige fasen av ulovfestet objektivt ansvar avsa derimot Høyesterett de to *bølgeslagsdommene*, hvor de ila ulovfestet objektivt sjørettsansvar uten at teknisk svikt forelå. Det vil fremgå at *bølgeslagsdom-*

---

<sup>45</sup> Lødrup (2009) s. 298 og Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 181.

<sup>46</sup> Falkanger/Bull (2010) s. 27–28.

<sup>47</sup> Kjørstad (2004) s. 106–107, Nygaard (2007) s. 269, Lødrup (2009) s. 303 og Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 157.

<sup>48</sup> Nygaard (2007) s. 266.

*mene* sannsynligvis bare er av rettshistorisk interesse i dag, fordi de er gamle og ble avløst av lovgivning i samtiden. I 3.3.3 behandler jeg likevel to mulige anvendelser av *bølgeslagsdommene* i dag.

### 3.3.2 Gjennomgang av bølgeslagsdommene

I Rt. 1874 s. 145 (*Bølgeslag I*) og Rt. 1889 s. 642 (*Bølgeslag II*) ble landeieendommer påført skader av bølgene fra dampskip som seilte på Sauereelven<sup>49</sup>. I *Bølgeslag I* kom Høyesteretts flertall ved dissens 6-2 til at dampskipsselskapet ikke hadde handlet uaktsomt,<sup>50</sup> men at de måtte idømmes ulovfestet objektivt ansvar.<sup>51</sup> Begrunnelsen var at dampskipsfart var «noget ganske Nyt» på elven, som dampskipeierne etter en rime-lighetsvurdering ble ansett nærmest til å bære.<sup>52</sup> Det at dampskipet ikke fysisk støtte inn i landeieendommen, men at det var bølgene fra dampskipet som påførte landeieendommen skader, var heller ikke avgjørende, da det var dampskipet som satte «Vandet i en saadan Bevægelse, at det skylder mod Stranden og derved forvolder Skaden».<sup>53</sup> I interesseavveiningen ble det også uttalt at eieren av den beskadigede landeieendommen hadde like stort krav på beskyttelse som dampskipsselskapet hadde rett til å benytte elven.<sup>54</sup> Mindretallet i *Bølgeslag I* kom derimot til at siden det ikke forelå uaktsomhet, så måtte dampskipsselskapet frifinnes.<sup>55</sup> Dette ble begrunnet i at det ikke fantes lovhjemmel for objektivt ansvar, og at ulempene for landeieendommene som følge av bølger fra dampskipene ikke kunne «betragtes som *Skade* i juridisk Forstand», men hendelig uhell.<sup>56</sup> I *Bølgeslag II* ble det vist til *Bølgeslag I* som «et ganske analogt Tilfælde», og Høyesterett kom enstemmig til ulovfestet objektivt ansvar.<sup>57</sup>

---

<sup>49</sup> I dag Saua i Telemark.

<sup>50</sup> Rt. 1874 s. 145 på s. 162.

<sup>51</sup> Rt. 1874 s. 145 på s. 163.

<sup>52</sup> Rt. 1874 s. 145 på s. 162.

<sup>53</sup> Rt. 1874 s. 145 på s. 162.

<sup>54</sup> Rt. 1874 s. 145 på s. 163.

<sup>55</sup> Rt. 1874 s. 145 på s. 168, samt syvendevoterende på s. 169.

<sup>56</sup> Rt. 1974 s. 145 på s. 169.

<sup>57</sup> Rt. 1889 s. 642 på s. 645.

Dommens dissens gjaldt et annet tema.<sup>58</sup> Det var altså bølger som følge av dampskipenes ordinære drift som påførte landeiendommene skade, uten at det forelå teknisk svikt.

Ulovfestet objektivt ansvar ble etablert i siste halvdel av 1800-tallet, i overgangen fra jordbrukssamfunnet til industrisamfunnet, først som en gradvis utvidelse av culpanormen, før Høyesterett åpent anvendte objektivt ansvar.<sup>59</sup> *Bølgeslag I og II* ble avsagt i siste halvdel av 1800-tallet, og fremheves av juridisk litteratur som betydningsfulle bidrag på et tidlig stadium i utviklingen av alminnelig ulovfestet objektivt ansvar.<sup>60</sup> Dommene glimrer derimot med sitt fravær i juridisk litteratur om ansvarsformens plass i sjøretten. Dette skyldes at vassdragsloven 1887 § 41 innførte objektivt ansvar for slike skader.<sup>61</sup> I og med lovfestingen ble *Bølgeslag II* den siste dommen av sitt slag.

Siden vassdragsloven 1887 § 41 bare dekket skade på «tilstødende Grund eller lovlig opførte og forsvarlig vedligeholdt» anlegg mv., så falt enkelte skadetilfeller utenfor. I Rt. 1933 s. 944 ble det hevdet at et rederi som trafikkerte Loenbukten måtte betale erstatning for redusert fiske i Loenelven.<sup>62</sup> Verken Høyesterett eller byrettens flertall kom til at det forelå årsakssammenheng,<sup>63</sup> og det ble derfor ikke ansvar. Flertallet i byretten uttalte at tilfellet ikke var omfattet av vassdragsloven 1887 § 41,<sup>64</sup> noe også dissenterende dommer må ha vært enig i når det ble uttalt at «[a]lmindelige skadeerstatningsregler finnes derfor at hjemle saksøkerens erstatningskrav».<sup>65</sup> Vassdragsloven 1940 § 69 første ledd videreførte objektivt ansvar

---

<sup>58</sup> Rt. 1889 s. 642 på s. 646–648.

<sup>59</sup> Nygaard (2007) s. 253–254, Lødrup (2009) s. 287–288 og Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 147–151.

<sup>60</sup> Kjønstad (2004) s. 100, Nygaard (2007) s. 253 og Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 148 og 150.

<sup>61</sup> Bestemmelsen inneholder både et culpaansvar og et objektivt ansvar for enkelte skadetilfeller, jf. Indst. O. I. 1887 s. 14, samt uttrykkene «fastholde»/«opprettholder» i forarbeidene til vassdragsloven 1940, jf. vassdragslovkommission 1918 s. 85 og ot.prp. nr. 65 (1939) s. 36.

<sup>62</sup> Rt. 1933 s. 944 på s. 944, jf. s. 946–947.

<sup>63</sup> Rt. 1933 s. 944 på s. 945–946 og 949.

<sup>64</sup> Rt. 1933 s. 944 på s. 948.

<sup>65</sup> Rt. 1933 s. 944 på s. 950.

med endret ordlyd, men med samme meningsinnhold.<sup>66</sup> I 2001 ble bestemmelsen overført til vannressursloven § 47 annet ledd bokstav e, som etter ordlyden innebærer et generelt objektivt ansvar for «skade som skyldes motorisert ferdsel ... i vassdraget».

Selvig nevnte ikke *bølgeslagsdommene* i sine artikler om ulovfestet objektivt sjørettsansvar fordi han anså disse for å være naborettslige, ikke sjørettslige.<sup>67</sup> Men Selvig nevner vassdragsloven 1940 § 69,<sup>68</sup> som er et resultat av *bølgeslagsdommene*.

Med naborettslig sikter Selvig til hvordan naborettslige betraktninger i ulovfestet objektivt ansvars spede begynnelse i siste halvdel av 1800-tallet la grunnlaget for dagens regler.<sup>69</sup> Også denne utviklingen ble avløst av lovgivning, med innføringen av naboloven 1887, hvor § 17 påla et objektivt ansvar for skade på naboeiendom for virksomhet nevnt i § 12. Bestemmelsen er senere erstattet med grannelova § 9, hvor det i tillegg ble innført objektivt erstatningsansvar for ulempe. Selvig har et poeng når han knytter *bølgeslagsdommene* til de naborettslige betraktningene som begrunnet ansvarsformens tilblivelse. For det første dreide *bølgeslagsdommene* seg om skade påført eiendommer som grenset til elven hvor dampskipene gikk. Det forelå dermed en form for midlertidig naboforhold. Også i Rt. 1875 s. 330 fikk en eiendom på andre siden av elven skader når en nitroglyserinfabrikk sprang i luften. Synspunktet støttes også av at dampskipets rett til å benytte elven vurderes i *Bølgeslag I*,<sup>70</sup> og betraktningene rundt rett til benyttelse av elven i *Bølgeslag II*.<sup>71</sup> For det andre faller tilblivelsen av naboloven 1887 og vassdragsloven 1887 sammen i tid, og begge lover kom som svar på Høyesteretts utvikling av ulovfestet objektivt ansvar.<sup>72</sup> Men det er

<sup>66</sup> Vasdragslovkommission 1918 s. 86.

<sup>67</sup> Jf. samtale med Erling Selvig (22.9.2016).

<sup>68</sup> Selvig (1970) s. 239.

<sup>69</sup> Se Rt. 1866 s. 735, Rt. 1874 s. 409, Rt. 1875 s. 330, Rt. 1882 s. 38, Nygaard (2007) s. 254, Hagstrøm (2015) s. 147 og Falkanger/Falkanger (2016) s. 294.

<sup>70</sup> Rt. 1874 s. 145 på s. 163.

<sup>71</sup> Rt. 1889 s. 642 på s. 645.

<sup>72</sup> Vassdragslovutkast 1876 s. 21–22, Indst. O. I. 1887 s. 13–14, nabolovkomisjonens innstilling 1884 s. 29, jf. s. 4–5, Oth. prp. No. 17 1886 s. 2 og Indst. O. No. 8 1887 s. 17–18.

også forskjeller. Dampskipfarten dreide seg ikke om et typisk naboforhold, da de bare passerte eiendommene. Verken biler eller tog anses som naboer når de passerer noens faste eiendom. Lovgiver anså heller ikke *bølgeslagsdommene* for direkte å omhandle naboforhold når de valgte å gi separate lover for naboforhold og vassdrag. Likevel er det store likheter, og mange av de samme vurderingene ligger til grunn for naboansvaret og vassdragsansvaret.

### 3.3.3 Betydningen av *bølgeslagsdommene* i dag

*Bølgeslagsdommene* etablerte et ulovfestet objektivt sjørettsansvar som følge av helt ordinær drift av skipene, og skiller seg derfor fra den senere utviklingen hvor rettspraksis kun har pålagt ulovfestet objektivt sjørettsansvar ved teknisk svikt. Lovgiver sluttet seg til den utvikling Høyesterett etablerte gjennom *bølgeslagsdommene*,<sup>73</sup> noe som avklarte spørsmålet og henviste dommene til rettshistorien. Her vil jeg drøfte hvorvidt det etter nesten 130 år kan børstes støv av *bølgeslagsdommene*. Det vil fremgå at det er lite sannsynlig.

For det første var det i *Bølgeslag I* fokus på at dampskip på elvene var «noget ganske Nyt» som eieren av dampskipene burde ta risikoen for.<sup>74</sup> Dampskip var på domstidspunktet en oppfinnelse som hadde eksistert i et halvt århundre, og som hadde kommet til Sauerelven i 1851 eller 1852.<sup>75</sup> *Bølgeslag II* nevner ikke at dampskipfart er noe nytt, men det henvises til *Bølgeslag I* som et «ganske analogt Tilfælde»,<sup>76</sup> og det drøftes hvorvidt dampskipsselskapene har hevdet en rett til å benytte elven, noe som avvises.<sup>77</sup> Som et bakteppe for *Bølgeslag II*, hadde vassdragsloven 1887 innført objektivt ansvar for bølger fra skip i vassdrag, noe som kan ha medvirket til at dommerne nøyde seg med å vise til *Bølgeslag I* som et analogt tilfelle, uten å vektlegge at dampskipfart på elver var noe nytt. Med dette som bakgrunn kan *bølgeslagsdommene* tenkes å være

---

<sup>73</sup> Indst. O. I. 1887 s. 14.

<sup>74</sup> Rt. 1874 s. 145 på s. 162.

<sup>75</sup> Rt. 1874 s. 145 på s. 151.

<sup>76</sup> Rt. 1889 s. 642 på s. 645.

<sup>77</sup> Rt. 1889 s. 642 på s. 645.



aktuelle rettslige grunnlag for ansvar ved innføring av nye typer skip som representerer en ny og ukjent risiko. For eksempel blir Trondheimsfjorden det første testområdet i verden for autonome skip,<sup>78</sup> og når slike skip blir innført på mer varig basis kan det tenkes at det selvgående elementet anses å være en ny og ukjent risiko som det er riktigere at rederen bærer enn den tilfeldige skadelidte. Dette er likevel tvilsomt. Sjøretten er langt mer gjennomregulert både nasjonalt og internasjonalt i dag enn på slutten av 1800-tallet, og lovgiver er mer oppmerksom på å regulere nye risikoer på forhånd. Uhell ved autonome skip er også vanskelig å se for seg ved fravær av teknisk svikt, og ved teknisk svikt vil ikke *bølgeslagsdommene*, men heller senere rettspraksis være nærliggende grunnlag for ulovfestet objektivt sjørettsansvar.

For det andre kan det tenkes at *bølgeslagsdommene* kan bli aktuelle som analoge tilfeller ved skadeforvoldelse i saltvannsfarvann. *Bølgeslagsdommene* omhandler skader i ferskvannsfarvann, hvor det i dag er ulovfestet objektivt ansvar for tilsvarende skadeforvoldelse, jf. vannressursloven § 47 annet ledd bokstav e. Men rettspraksis gir eksempler på at bølgeslag som skadeårsak også er aktuelt i saltvannsfarvann. I Rt. 1930 s. 22 ble en fabrikkier dømt for å ha løst en tungt lastet lekter under hans rådighet uaktsomt sakte på en utsatt brygge, med den følge at den sank. Skadeårsaken ble antatt å være «at den sterkt lastede lekter paa grunn av sjøgang eller bølgeslag fra forbipasserende store dampskibe har tatt inn saa meget vann, at den har sunket».<sup>79</sup> Kjennelsen i Rt. 1962 s. 958, hvor en anke til Høyesterett ble avvist, inneholdt en anførsel om at bølgeslag fra skipsfart gjennom et sund gjorde det utrygt for båter å ligge på utsiden av en brygge, noe som riktignok ble bestridt av motparten. På åpent hav er det neppe aktuelt med objektivt ansvar for bølgeslag, da naturkreftene selv produserer mer omfattende bølger enn skip.<sup>80</sup> I stille deler av sjøen, som i fjorder, vik, bukter og havner, kan det likevel tenkes at skip kan skape bølger som overstiger naturens

<sup>78</sup> <https://www.sjofartsdir.no/aktuelt/nyheter/apner-for-test-av-autonome-skip> (3.10.2016).

<sup>79</sup> Rt. 1930 s. 22 på s. 23.

<sup>80</sup> Selvig (1970) s. 239.

egne. Men det at *bølgeslagsdommene* ble fulgt opp med objektivt ansvar i vassdragslovgivningen viser at lovgiver har ønsket å skille mellom ferskvannsfarvann og saltvannsfarvann. Det har heller ikke blitt idømt ulovfestet objektivt sjørettsansvar for bølgeslagsskader i saltvannsfarvann i de 130 år som har gått etter *bølgeslagsdommene*. Skuld mottar fra tid til annen krav på skader som angivelig skyldes bølgeslagslag, og behandler disse etter reglene om culpaansvar, uten at noen av sakene har endt i retten.<sup>81</sup> Videre vil vanligvis fartsreguleringer i forskrift være nok til å unngå de helt store bølgene,<sup>82</sup> og skader som oppstår når forskrifter brytes taler for culpaansvar, særlig når formålet med forskriften er å hindre skade.<sup>83</sup> Det er derfor lite trolig at *bølgeslagsdommene* er anvendelige i saltvannsfarvann.

### **3.4 Teknisk svikt – en nødvendig, men ikke tilstrekkelig forutsetning for ulovfestet objektivt sjørettsansvar**

#### **3.4.1 Innledning**

Her behandler jeg den sentrale rollen teknisk svikt har spilt for ulovfestet objektivt sjørettsansvar. I 3.4.3 ser jeg på noen avgjørelser hvor det ikke forelå teknisk svikt, og hvor det ikke ble ansvar. Det vil fremgå at ansvarsformen ikke er anvendt ved fravær av teknisk svikt, bortsett fra *bølgeslagsdommene*. I 3.4.4 ser jeg på avgjørelser hvor det forelå teknisk svikt. Det vil fremgå at det ikke alltid har blitt ansvar ved teknisk svikt. Teknisk svikt er derfor en nødvendig, men ikke tilstrekkelig forutsetning for ulovfestet objektivt sjørettsansvar.

---

<sup>81</sup> Jf. e-postkorrespondanse med Kjell Inge Frotvedt, advokat i Skuld (4.11.2016).

<sup>82</sup> Se oversikt over lokale fartsforskrifter på <http://www.kystverket.no/Regelverk/Havne--og-farvannsloven/Fartsbegrensninger-til-sjos/Alle-lokale-fartsforskrifter> (3.10.2016).

<sup>83</sup> Lødrup (2009) s. 137 og Nygaard (2007) s. 205.

### 3.4.2 Om teknisk svikt

Det er enighet i juridisk litteratur om at teknisk svikt har en særlig sterk tilknytning til vilkåret om ekstraordinær risiko,<sup>84</sup> selv om noen forfattere mener at teknisk svikt også knytter seg til vilkårene om stadig og typisk risiko.<sup>85</sup> Teknisk svikt har hatt særlig stor betydning innen samferdselssektoren,<sup>86</sup> som sjøretten er en del av.<sup>87</sup> Ulike transportmidler har vært ansett som en del av dagliglivets risiko ved normal drift, men ved teknisk svikt kan risikoen overstige dagliglivets risiko,<sup>88</sup> slik at eieren må anses nærmere til å bære risikoen enn tilfeldige skadelidte.<sup>89</sup> Videre må teknisk svikt ligge innenfor det som er en stadig og typisk risiko ved innretningen eller virksomheten, fordi skadeforvoldelsen ellers er et hendelig uhell som skadelidte selv må bære risikoen for.<sup>90</sup> Selve svikten er dermed det moment som medfører at den aktuelle risikoen overstiger de risikoene som skadelidte må være forberedt på å møte i samfunnet.

Betydningen av teknisk svikt er omdiskutert. Flere forfattere antyder at det kan utledes en egen ansvarsform for teknisk svikt som en undergruppe av ulovfestet objektivt ansvar.<sup>91</sup> Andre mener at teknisk svikt ikke er en egen ansvarsform, men at det kan være utslagsgivende i helhetsvurderingen.<sup>92</sup> Hagstrøm/Stenvik mener derimot at teknisk svikt som et selvstendig ansvarsgrunnlag til dels må anses som en foreldet rettsoppfatning,<sup>93</sup> basert på en gjennomgang av rettspraksis hvor teknisk svikt har vært av betydning.<sup>94</sup> Kjelland kommer til at teknisk svikt er

<sup>84</sup> Nygaard (2007) s. 273, Kjønstad (2004) s. 114–115, Lødrup (2009) s. 304, Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 201 og Kjelland (2016) s. 169–170.

<sup>85</sup> Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 201 og Kjelland (2016) s. 169–170.

<sup>86</sup> Kjønstad (2004) s. 114, Nygaard (2007) s. 274–275, Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 203. Det samme fremgår av avgjørelsene som trekkes frem i drøftelsen av teknisk svikt hos Kjelland (2016) s. 168 og til dels hos Lødrup (2009) s. 304–305.

<sup>87</sup> Selvig (1977a) s. 6.

<sup>88</sup> Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 203.

<sup>89</sup> Lødrup (2009) s. 304.

<sup>90</sup> Nygaard (2007) s. 272–273.

<sup>91</sup> Nygaard (2007) s. 255 og 272, Kjønstad (2004) s. 114 og Selvig (1977a) s. 6.

<sup>92</sup> Lødrup (2009) s. 307.

<sup>93</sup> Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 203.

<sup>94</sup> Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 196–205.

et element som i enkelttilfeller kan bli utslagsgivende for ansvar, basert på en gjennomgang av rettspraksis.<sup>95</sup> I denne oppgaven vil det fremgå at teknisk svikt en forutsetning for ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Hvorvidt teknisk svikt er en egen ansvarsform, eller må anses å være et vilkår eller avgjørende moment, er et terminologisk spørsmål som ikke er avgjørende for oppgaven, og som jeg derfor ikke tar stilling til.

Jeg skal likevel knytte noen kommentarer til påstanden fra Hagstrøm/Stenvik om at teknisk svikt som et selvstendig ansvarsgrunnlag til dels må anses å være en foreldet rettsoppfatning. For det første begrunnes synet med at teknisk svikt er lite til stede i nyere rettspraksis, og når Rt. 2006 s. 690 (*Lillestrøm*) ikke nevner teknisk svikt selv om det var et typisk teknisk svikt-tilfelle, «synes de siste rester av læren om teknisk svikt å være forsvunnet fra det praktiske rettsliv».<sup>96</sup> I *Lillestrøm* ble Lillestrøm sentrum evakuert grunnet fare for eksplosjon i en propanlast, etter en togkollisjon som skyldtes bremsesvikt ved det påkjørende toget. Men det trekkes nok litt vidtgående slutninger fra *Lillestrøm*, hvor farlig gods og ansvar for farlig bedrift sto sentralt, ikke teknisk svikt.<sup>97</sup> Kjelland har i sin etterfølgende erstatningsrettsbok ikke funnet rettskildegrunnlag for en så bastant konklusjon, og mener at teknisk svikt fortsatt er noe som ofte fremheves som en egen kategori i dommer.<sup>98</sup> For det andre begrunnes synet med at rettsutviklingen førte til begrepets bane ved at det ble utvannet gjennom innføring av begreper som *teknisk feil*, *teknisk ufullkommenhet* og *uforsvarlig ordning*, slik at teknisk svikt mistet sin egenskap av å være et særskilt kriterium og et grunnlag for oppstilling av en egen kategori.<sup>99</sup> Teknisk svikt har således beveget seg fra en vurdering av innretningens risiko, til en vurdering av selve risikoen.<sup>100</sup> Men den opprinnelige kjernen av teknisk svikt forsvinner ikke nødvendigvis fordi nye kategorier kommer til. Sjøretten har ikke opplevd en tilsvarende utvikling, og teknisk svikt-avgjørelsene i sjøretten kan

---

<sup>95</sup> Kjelland (2016) s. 169–170.

<sup>96</sup> Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 204–205.

<sup>97</sup> Jf. samtale med førstvoterende Karin Maria Bruzelius (12.9.2016).

<sup>98</sup> Jf. e-postkorrespondanse med Morten Kjelland (28.10.2016).

<sup>99</sup> Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 198–199.

<sup>100</sup> Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 203–204.

ikke tilsidesettes fordi begrepet har utviklet seg på andre rettsområder. Påstanden bygger på alminnelig ulovfestet objektivt ansvar, slik at viktige forskjeller mellom ulike rettsområder faller bort. I den første tiden knyttet teknisk svikt seg særlig til samferdselssektoren,<sup>101</sup> hvor objektivt ansvar senere er blitt lovfestet på mange områder. Ved lovfesting forsvinner behovet for ulovfestet objektivt ansvar, noe som er en mer nærliggende forklaring på fraværet av teknisk svikt-avgjørelser i nyere rettspraksis.

For biler ble det ulovfestet objektivt ansvar i Rt. 1916 s. 9 (*Styrestag*), hvor styrestagen på en bil knakk, med den følge at hjulene ikke lystret ved bevegelse på rattet og bilen derfor braste inn i et butikkvindu. Uhellet skjedde i 1911, og det ble innført et lovfestet objektivt ansvar for bileieren i 1912, jf. motorvognloven 1912 § 33, og senere motorvognloven 1926 § 30. Dette ble endret til en obligatorisk forsikringsplikt til gunst for skadelidte i 1965, jf. bilansvarsloven § 15, med objektivt ansvar for forsikringsselskapet, jf. § 4<sup>102</sup> For trikker ble ulovfestet objektivt ansvar anvendt i flere avgjørelser. I Rt. 1926 s. 899 (*Trikkedom I*), mistet hjulene på trikken skinnfestet og trikken begynte å trille bakover. Trikkførereren prøvde forgieves å stanse trikken, men den kolliderte med en ølvogn som ble ødelagt. I Rt. 1927 s. 651 (*Trikkedom II*), smeltet en kabelsko på blåtrikken slik at trikkførereren ikke fikk stanset den. Dermed kolliderte blåtrikken med grønntrikken slik at de to trikkene lukket seg sammen som en saks, og en person som havnet mellom omkom. I Rt. 1937 s. 563 (*Trikkedom III*), sviktet den elektriske bremsen på en trikk under rygging, med den følge at trikken kolliderte med en lastebil hvis sjåfør kom alvorlig til skade. Ved dissens 4-1 i Rt. 1948 s. 1111 (*Trikkedom IV*), hvor en person som sto på trikkens plattform like ved utgangsdøren falt ut og skadet seg når trikken bråbremsset. Derimot avviste Høyesterett ulovfestet objektivt ansvar i Rt. 1964 s. 272 (*Trikkedom V*), hvor en person falt og slo seg stygt når trikken bråbremsset for å unngå sammenstøt med en liten jente som plutselig løp ut foran den. Retten uttalte at videre utvidelse av objektivt ansvar måtte være en lovgiveroppgave. Forskjellen fra

<sup>101</sup> Kjønstad (2004) s. 114, Nygaard (2007) s. 274–275, Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 203. Det samme fremgår av avgjørelsene som trekkes frem i drøftelsen av teknisk svikt hos Kjelland (2016) s. 168 og til dels hos Lødrup (2009) s. 304–305.

<sup>102</sup> Jf. Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) s. 3.

*Trikkedom IV* var at åpne dører i den første saken måtte anses som en ekstraordinær risiko som utgjorde en uforsvarlig ordning, mens dørene i *Trikkedom V* var lukket. For tog ble det ulovfestet objektivt ansvar i Rt. 1936 s. 298 (*Togdom I*), hvor en kvinne som skulle krysse en planovergang ble truffet av et tog med den følge at hun måtte amputere begge bena, og i Rt. 1959 s. 474 (*Togdom II*), hvor en person som oppholdt seg på plattformen mellom to spor ble grepet av et lokomotiv og slynget over på det andre sporet med slik kraft at han døde momentant. Én dommer kom til samme resultat med en litt annen begrunnelse. For tog, trikk og t-bane ble det innført lovfestet objektivt ansvar for passasjerer i 1977, jf. daværende jernbaneansvarsloven § 3, og det ble vist til uttalelsen i *Trikkedom V* om at en videre objektivisering av ansvaret var et lovgiveransvar.<sup>103</sup> Det objektive ansvaret ble utvidet til generelt å omfatte person- og tingskade i 1999, jf. jernbaneansvarsloven §§ 9 og 10.<sup>104</sup>

Sjøretten har ikke sett en tilsvarende lovfesting av objektivt ansvar som ellers i samferdselssektoren, og har for eksempel fortsatt culpaansvar ved lasteskade og skade på passasjerer og reisegods, jf. sjøloven §§ 275, 347 og 383, samt § 418, jf. Athenkonvensjonen artikkel 3. Selv om avgjørelsene i sjøretten er gamle, så er de verken satt til side av Høyesterett eller lovgiver, og må anses som gjeldende rett. Hagstrøm/Stenvik har rett i at teknisk svikt har langt mindre betydning enn tidligere, men dette skyldes nok heller lovfestingen av objektivt ansvar innen store deler av samferdselssektoren, enn at teknisk svikt som sådan har forandret innhold.

### 3.4.3 Avgjørelser uten teknisk svikt

Her behandler jeg avgjørelser hvor det ikke var teknisk svikt og ikke ble ulovfestet objektivt sjørettsansvar. I noen avgjørelser ble det uttalt direkte at fravær av teknisk svikt var begrunnelsen for at ansvar ble avvist, mens i andre avgjørelser er det ikke direkte uttalt, men det er klart at teknisk svikt ikke forelå. Avgjørelsene taler derfor for at teknisk svikt

---

<sup>103</sup> Rt. 1964 s. 272 på s. 274 og ot.prp. nr. 78 (1976–1977) s. 8.

<sup>104</sup> Jf. Lov 21.5.1999 nr. 31.

er en forutsetning for ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Synspunktet svekkes av at bare én høyesterettsdom behandler ulovfestet objektivt sjørettsansvar ved fravær av teknisk svikt men styrkes av at jeg ikke har funnet noen avgjørelser hvor ulovfestet objektivt sjørettsansvar er pådømt ved fravær av teknisk svikt, bortsett fra *bølgeslagsdommene*. Ved teknisk svikt har det derimot blitt ansvar i noen tilfeller, se 3.4.4. Samlet tilsier dette at teknisk svikt er en forutsetning for ulovfestet objektivt sjørettsansvar.

I åtte avgjørelser er ulovfestet objektivt sjørettsansvar drøftet ved fravær av teknisk svikt.

Høyesterett har behandlet ulovfestet objektivt sjørettsansvar ved fravær av teknisk svikt bare én gang. I ND 1948 s. 337 (*Sirius*) lå M/S Sirius fortøyd til en kai og ble på grunn av skifte av vindretningen sittende klistret til kaien og støte mot den uten å komme seg ut, noe som påførte kaien betydelige skader.<sup>105</sup> Høyesterett sluttet seg til lagmannsrettens uttalelse om at *Neptun* «angår et annet forhold som vedrører selve driften av skipet, mens det her er tale om sterke naturkrefters plutselige inngripen».<sup>106</sup> Her var det naturkreftene som lå bak ulykken, og som gjorde skipets handling uvesentlig som ansvarsbetingende årsak.<sup>107</sup> Årsaken til skaden kan ikke spores tilbake til en teknisk svikt ved skipet. *Neptun* behandles i 3.4.4.2.

I flere underrettsdommer gis det uttalelser som viser at ansvar avvises fordi teknisk svikt er fraværende. I byrettsdommen ND 1957 s. 82 (*Hordaland*), hvor M/S Hordaland grunnstøtte og en av passasjerene hevdet at han som følge av grunnstøtingen falt ut av køyen og pådro seg skade, uttalte retten i klartekst at teknisk svikt er en forutsetning for ulovfestet objektivt sjørettsansvar.<sup>108</sup> Tilsvarende i lagmannsrettsdommen ND 1958 s. 587 (*Leda*), ved tilslutning til byrettens uttalelse.<sup>109</sup> Der skrenset T/S Leda borti en kran mens det skulle legge til kai i sterke vindbyger, hvorpå

<sup>105</sup> ND 1948 s. 337 på s. 339, jf. ND 1944 s. 168 på s. 169.

<sup>106</sup> ND 1948 s. 337 på s. 340, jf. 343.

<sup>107</sup> Nygaard (2007) s. 359.

<sup>108</sup> ND 1957 s. 82 på s. 90.

<sup>109</sup> ND 1958 s. 587 på s. 591, jf. ND 1956 s. 290 på s. 295.

kranen ble skadet.<sup>110</sup> I lagmannsrettsdommen ND 1942 s. 129 (*Prinsesse Ragnhild*) lå skipet Prinsesse Ragnhild ankret ved Haugnes i Harøyfjorden for å utbedre en maskinskade, og ved løfting av ankeret viste det seg at det hadde dratt med seg to kabler som derfor måtte repareres.<sup>111</sup> Der ble det uttalt at maskinskaden ikke utgjorde en så «spesiell fare for skipet så man av den grunn var nødt til å ankre»,<sup>112</sup> og lagmannsretten tiltrådte byrettens begrunnelse om at skaden ikke var «en umiddelbar følge av at maskinen kom i ulage, men av ankringen».<sup>113</sup> I ND 1958 s. 62 (*Skarsfjell*) kom ankerfliet<sup>114</sup> på et annet skip inn over fergerekken på Skarsfjell under manøver ut av fergebåsen. En person ble grepet og presset inn mot ankerspillet slik at armen ble så skadet at den måtte amputeres. Lagmannsretten uttalte at det ikke forelå «særlig usikre driftsforhold eller mangler eller ufullkommenheter ved ferjeleiet eller ferjen», men at ulykken skyldtes nautiske feil «og ikke ferjeleiets beskaffenhet – eller feil ved selve ferjen».<sup>115</sup> Siden det dreide seg om sammenstøt mellom skip, så ble påstanden om ansvar på objektivt grunnlag frafalt for Høyesterett.<sup>116</sup>

I de fem avgjørelsene over ble det med varierende tydelighet uttalt at fravær av teknisk svikt begrunnet avvisning av ulovfestet objektivt sjørettsansvar. I de neste tre avgjørelsene er det mer uklart hva som er begrunnelsen for å avvise ulovfestet objektivt sjørettsansvar, men det er klart at det ikke forelå teknisk svikt.

I LH 1992 s. 381 (*Landgangsfartøyer*) ble tre marinefartøyer fortøyd ved en kai eksponert av en liten storm og betydelig sjøgang, slik at kaien ble påført skade. Lagmannsretten uttalte at «momenter som antas å kunne lede til objektivt ansvar [forelå] ikke i denne saken», og at det ikke forelå en «ekstraordinær fare». Teknisk svikt ble ikke konkret behandlet av

---

<sup>110</sup> ND 1958 s. 587 på s. 587. Se også byrettens mer utførlige beskrivelse i ND 1956 s. 290 på s. 290–291.

<sup>111</sup> ND 1942 s. 129 på s. 130, jf. s. 134–135.

<sup>112</sup> ND 1942 s. 129 på s. 130.

<sup>113</sup> ND 1942 s. 129 på s. 131, jf. s. 137.

<sup>114</sup> Ankerfli betyr ankerklo, som er armene på et anker, jf. <http://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=fli> (21.9.2016).

<sup>115</sup> ND 1958 s. 62 på s. 101.

<sup>116</sup> ND 1958 s. 62 på s. 68.



retten, men det er klart at vær og vind var årsak til skaden, ikke teknisk svikt. Saksforholdet likner på høyesterettsavgjørelsen *Sirius*, noe som taler for at tilsvarende resonnementer kan ligge bak resultatet, uten at dette uttales i dommen. Videre er det antatt i juridisk teori at teknisk svikt særlig knytter seg til vilkåret om ekstraordinær risiko, se 3.4.2. Fravær av teknisk svikt kan derfor forklare hvorfor det ikke forelå ekstraordinær risiko i *Landgangsfartøyer*.

Lagmannsretten i ND 1967 s. 110 (*Salangen*), hvor kaien seg innover mot land under vinsjing av last fra D/S Salangen slik at kaien og landgangen ble totalskadet,<sup>117</sup> tiltrådte herredsrettens uttalelse om at «det ikke skjedde noe spesielt med skipet og dets tekniske innretninger. Disse fungerte som de skulle».<sup>118</sup> Denne uttalelsen viser at fravær av teknisk svikt spilte en rolle for rettens konklusjon om å avvise ulovfestet objektivt sjørettsansvar, selv om det ikke ble uttalt like klart som i *Hordaland* og *Leda*. Men her er det mer uklart om teknisk svikt var avgjørende for lagmannsrettens avgjørelse siden de foretok en helt generell tilslutning til det vesentlige i herredsrettens domsgrunner, og lot en vurdering av hvem som er nærmest til å bære risikoen begrunne konklusjonen.<sup>119</sup> Kaieieren var nærmere til å bære risikoen fordi kaiens konstruksjon var svak, og man kunne ikke «anta at press eller støt fra skipet har vært større enn hva en kai burde tåle».<sup>120</sup> Dommen føyer seg likevel inn i rekken av avgjørelser der det ikke var teknisk svikt og ikke ble ulovfestet objektivt sjørettsansvar.

Den siste avgjørelsen er byrettsdommen ND 1942 s. 123 (*Betzy*), hvor et hiv med tralleskiner skled ut av kjettingslinsen<sup>121</sup> under lossing fra motorfartøyet *Betzy*, og falt ned på et lagerskur som ble skadet. Medvirkende til skaden var at tralleskinene var glatte fordi de stammet fra et skip som hadde blitt bombet slik at smøreolje og tran hadde blitt sprøytet over skinnene, samt at *Betzy* ble beordret til en ugunstig losseposisjon på

<sup>117</sup> ND 1967 s. 110 på s. 110, jf. s. 116.

<sup>118</sup> ND 1967 s. 110 på s. 113, jf. s. 122.

<sup>119</sup> ND 1967 s. 110 på s. 113 og 115.

<sup>120</sup> ND 1967 s. 110 på s. 115.

<sup>121</sup> Kjettingslins er et løfteredskap av kjetting. Se <http://ndla.no/nb/node/105703?fag=102782> (4.10.2016).

ordre fra de tyske okkupasjonsmyndighetene. Siden certepartiet hadde en FIO-klausul<sup>122</sup> og havnevesenets lossekran ble benyttet, så ble ikke rederen ansett å hefte etter prinsipalansvaret for feil fra lossearbeidernes side.<sup>123</sup> Derimot ble skipets ekspeditør ilagt culpaansvar.<sup>124</sup> Også ulovfestet objektivt sjørettsansvar ble vurdert i forhold til rederen, og det ble vist til ND 1936 s. 439 (*Brabant*) som begrunnelse for å avvise dette.<sup>125</sup> *Betzy* føyer seg derfor inn i rekken av avgjørelser hvor det ikke forelå teknisk svikt, og hvor ulovfestet objektivt sjørettsansvar ble avvist.

Kun i *Sirius* drøftes ulovfestet objektivt sjørettsansvar i Høyesterett, noe som tilsier forsiktighet med å trekke bastante slutninger. Underrettsdommer har liten vekt selv om de er relevante rettskilder. Videre svekkes avgjørelsens vekt knyttet til spørsmålet om teknisk svikt ved at flere løses på andre grunnlag. Likevel utgjør avgjørelsene en rød tråd, og det dreier seg om mange avgjørelser på et område med få avgjørelser fra Høyesterett, noe som tilsier at de bør tillegges større vekt.

### 3.4.4 Avgjørelser med teknisk svikt

#### 3.4.4.1 Innledning

Her behandler jeg avgjørelser hvor teknisk svikt forelå for å belyse at teknisk svikt er av betydning for ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Det vil fremgå at det har blitt ulovfestet objektivt sjørettsansvar noen ganger når teknisk svikt forelå, men ikke alltid. Sett i sammenheng med avgjørelsene i 3.4.3, hvor det fremgikk at ansvarsformen ikke er anvendt ved fravær av teknisk svikt, kan det utledes at teknisk svikt er en forutsetning for ulovfestet objektivt sjørettsansvar, selv om det ikke er tilstrekkelig i seg selv. Jeg kommer tilbake til avgjørelsene i 3.5, hvor jeg drøfter ulike forklaringsmodeller om hvorfor det ble ansvar i noen avgjørelser, men ikke i andre.

---

<sup>122</sup> FIO betyr free in and out, slik at befrakter står for lasting og lossing, jf. Falkanger/Bull (2010) s. 231.

<sup>123</sup> ND 1942 s. 123 på s. 124–125.

<sup>124</sup> ND 1942 s. 123 på s. 127.

<sup>125</sup> ND 1942 s. 123 på s. 126.

### 3.4.4.2 Avgjørelser hvor det ble ansvar

I tre avgjørelser ble det ulovfestet objektivt sjørettsansvar ved teknisk svikt.

I ND 1921 s. 401 (*Neptun*) støtte Dampskipet *Neptun* inn i og skadet en jernbanebro over Nidelven. Årsaken til sammenstøtet var at reverseringsmaskineriet klikket.<sup>126</sup> Høyesterett tiltrådte byrettens resultat og begrunnelse.<sup>127</sup> Byretten kom til at det ikke forelå skyld hos noen av mannskapet, men at det forelå en typisk bedriftsulykke. Byrettens drøftelse sentrerte seg rundt det sviktende reverseringsmaskineriet, og det ble uttalt at «indstevntes virksomhet saaledes ikke kan drives uten under en viss vaagnad for, at noget i maskinen kan gaa galt og ha skadelige følger, uten at uaktsomhet eller forsømmelse kan legges noen speciel person tillast». Konklusjonen ble at rederen måtte «være nærmest til at bære den skade, som forvoldes ved, at maskineriet ikke fungerer tilfredstillende».<sup>128</sup> Ileggelsen av ulovfestet objektivt sjørettsansvar begrunnes altså i den tekniske svikten i reverseringsmaskineriet.

I ND 1952 s. 320 (*Sokrates*) gikk M/S *Sokrates* med redusert fart inn mot kaien på Lekanger i Gildeskål. Et stykke fra kaien slo kapteinen full revers for å avpasse farten, men reverseringsmaskineriet lystret ikke grunnet en løsnet bolt, og skipet ga derfor i stedet full fart fremover. Dette resulterte i at skipet støtte inn i kaien og skadet både kaien og den tilhørende landgangen.<sup>129</sup> Høyesterett kom i likhet med herredsretten og lagmannsrettens mindretall til ulovfestet objektivt sjørettsansvar, og begrunnet dette ved å vise til *Neptun*, og at «[t]ilfellene er praktisk talt analoge».<sup>130</sup> Én dommer kom til ansvar på culpagrunnlag med begrunnelse i at bevisbyrden for om uhellet med reverseringsordningen var et hendelig uhell, måtte ligge på skipets side.<sup>131</sup> Også i *Sokrates* begrunnes altså ulovfestet objektivt sjørettsansvar med teknisk svikt i reverserings-

<sup>126</sup> ND 1921 s. 401 på s. 402, jf. s. 403.

<sup>127</sup> ND 1921 s. 401 på s. 402.

<sup>128</sup> ND 1921 s. 401 på s. 404.

<sup>129</sup> ND 1952 s. 320 på s. 322, jf. s. 329.

<sup>130</sup> ND 1952 s. 320 på s. 323, 338–339 og 346.

<sup>131</sup> ND 1952 s. 320 på s. 325.

maskineriet, og også i dette tilfellet skjedde det et sammenstøt med en landinstallasjon.

I ND 1969 s. 389 (*Ladogales*) steilet plutselig en lossebom under lossing av kubb fra det sovjetrussiske skipet M/S *Ladogales*, og slo over mot styrbord med den følge at en heis<sup>132</sup> med kubb ble slengt mot styrbord lukekarm. En fra lossemannskapet ble klemt mellom heisen og lukekarmen og omkom.<sup>133</sup> Lossemannskapet tilhørte ikke skipet, og skipet hadde ikke instruksjonsmyndighet over lossingen, slik at rederiet ikke kunne påberope seg ansvarsfrihet som arbeidsgiver etter daværende yrkesskadetrygdlov § 42.<sup>134</sup> Høyesterett kom til at det forelå objektivt ansvar begrunnet i at losseutstyret som skipet hadde stilt til disposisjon «var beheftet med en avgjørende svakhet», og når teknisk utstyr var stilt til disposisjon under slike omstendigheter, så måtte det bli ansvar.<sup>135</sup> Det var altså det tekniske utstyret som var stilt til disposisjon av skipet som hadde en svakhet, og denne svakheten førte til at lossebommen plutselig slo over og drepte en person. Høyesteretts dissens dreide seg om erstatningens størrelse.<sup>136</sup> Også i dette tilfellet var det dermed et tilfelle av teknisk svikt som begrunnet ulovfestet objektivt sjørettsansvar. At det dreide seg om et teknisk svikt-tilfelle styrkes av de to dommene førstvoterende viste til for å underbygge sitt syn.<sup>137</sup>

For det første Rt. 1936 s. 345 (*Kullstykke*), hvor det oppsto et rykk i den elektriske grabben til en kran tilhørende en bunkringsstasjon ved lasting av et skip, og et kullstykke ble slengt ut med den konsekvens at en person omkom da kullstykket landet.<sup>138</sup> Høyesterett kom til at anleggets eier var ansvarlig etter læren om farlig be-drift.<sup>139</sup> Den andre avgjørelsen var Rt. 1969 s. 109 (*Løftekran*), hvor

---

<sup>132</sup> *Heis* er navnet på buntene med tømmer som ble forbundet med lossevaieren og vinsjet opp og ut av skipet, se ND 1969 s. 389 på s. 418.

<sup>133</sup> ND 1969 s. 389 på s. 390. Se også herredsretten mer utførlige beskrivelse på s. 418–421.

<sup>134</sup> ND 1969 s. 389 på s. 397.

<sup>135</sup> ND 1969 s. 389 på s. 394.

<sup>136</sup> ND 1969 s. 389 på s. 400.

<sup>137</sup> ND 1969 s. 389 på s. 394.

<sup>138</sup> Rt. 1936 s. 345 på s. 346, jf. s. 348.

<sup>139</sup> Rt. 1936 s. 345 på s. 346.

en innleid løftekran brøt sammen ved løfting av et ovnstykke, med betydelige tingskader til følge når ovnstykket traff bakken.<sup>140</sup> Høyesterett kom til ulovfestet objektivt ansvar.<sup>141</sup> I begge dommene forelå teknisk svikt.

### 3.4.4.3 Avgjørelser hvor det ikke ble ansvar

I tre avgjørelser ble det ikke ulovfestet objektivt sjørettsansvar ved teknisk svikt.

I lagmannsrettsdommen ND 1936 s. 439 (*Brabant*) brast en lossekjetting med den følge at jernvinkler i kjettingen falt ut og gikk igjennom en lekter som sank.<sup>142</sup> Det ble vist til *Neptun*, men uttalt at «bortsett herfra går rettspraksis i retning av intet ansvar uten skyld», og at *Neptun* ikke kunne være avgjørende i «et tilfelle som det foreliggende».<sup>143</sup> Lagmannsretten anså altså *Neptun* for å være et særtilfelle, og ville ikke fravike sjørettens dominerende culpaansvar i dette tilfellet. Også tingretten pekte på forskjellene fra *Neptun* som begrunnelse for å avvise ulovfestet objektivt sjørettsansvar.<sup>144</sup> Det kan diskuteres om det forelå teknisk svikt i denne saken, men slik Hagstrøm/Stenvik definerer teknisk svikt, som en innretning som vanligvis fungerer som den skal, men som uventet svikter og påfører skade, så faller hendelsen innenfor begrepet.<sup>145</sup> I så fall dreier det seg om en avgjørelse hvor det forelå teknisk svikt, men hvor det ikke ble ulovfestet objektivt sjørettsansvar.

Ifølge Selvig ble *Brabant* fulgt i *Svein II* og *Betzy*,<sup>146</sup> men det kan problematiseres hvorvidt dette er analoge tilfeller. I *Brabant* brast kjettingen med den følge at last falt ut og påførte skade, og i *Svein II* brast en wire. Det at lasten skled ut av kjettingene i *Betzy* kan derimot ikke anses som teknisk svikt.

---

<sup>140</sup> Rt. 1969 s. 109 på s. 109, jf. 112–113.

<sup>141</sup> Rt. 1969 s. 109 på s. 111–112.

<sup>142</sup> ND 1936 s. 439 på s. 440, jf. ND 1934 s. 20 på s. 20.

<sup>143</sup> NS 1936 s. 439 på s. 443.

<sup>144</sup> ND 1934 s. 20 på s. 21–22.

<sup>145</sup> Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 198.

<sup>146</sup> Selvig (1970) s. 241 og Selvig (1977a) s. 20.

I byrettsdommen ND 1942 s. 17 (*Svein II*) sprang en wire festet til land, som traff og skadet en person i hodet mens S/S Svein II la til bryggen. Det ble uttalt at til forskjell fra *Neptun*, hvor det handlet om at *maskinen* klikket, så sviktet et *redskap* i dette tilfellet.<sup>147</sup> Redskapet «har vært benyttet til stadighet så lenge det har vært dampskipstrafikk» og dermed kunne ikke tilfellet karakteriseres som farlig bedrift, eller trekkes analoge slutninger fra *Neptun*.<sup>148</sup> Skadelidtes forhold ble tillagt vekt fordi «det må sies å være en kjent sak at folk på bryggen bør holde seg på tilbørlig avstand fra wire eller lignende redskap under et skips manøvrering inn til kaien».<sup>149</sup> Byretten var såpass i tvil om resultatet at de ikke tilkjente motparten saksomkostninger.<sup>150</sup> Også her kan det diskuteres om det dreide seg om teknisk svikt, men redskapet som sviktet hadde likhet med lossekjettingen i *Brabant*, og er innenfor Hagstrøm/Stenviks definisjon av teknisk svikt.

I ND 1973 s. 348 (*Uthaug*) kjørte ubåten Uthaug inn i en trål som ble skadet. Saltvannsfiskeloven 1955 § 65 var ikke anvendelig fordi tråleren var nederlandsk og loven bare gjaldt norske skadelidte, jf. § 68 annet ledd. Ubåtmannskapet var i villfarelse om hvilke objekter navigasjonsutstyret kunne fange opp,<sup>151</sup> og under skarp dissens 3-2 kom Høyesterett under tvil til at det ikke var grunnlag for ulovfestet objektivt sjørettsansvar.<sup>152</sup> Både flertallet og mindretallet ga generelle uttalelser om at erstatning på objektivt grunnlag har liten plass i sjøretten,<sup>153</sup> noe flertallet brukte som begrunnelse for ansvarsfritak, selv om konkret rimelighet talte imot at tråleren skulle bære tapet selv.<sup>154</sup> Både Høyesteretts flertall og lagmannsretten avviste at *Ladogales* hadde betydning for resultatet,<sup>155</sup> noe lagmannsretten begrunnet i de forskjellige faktiske omstendighetene

---

<sup>147</sup> ND 1942 s. 17 på s. 19.

<sup>148</sup> ND 1942 s. 17 på s. 19.

<sup>149</sup> ND 1942 s. 17 på s. 19.

<sup>150</sup> ND 1942 s. 17 på s. 19.

<sup>151</sup> ND 1973 s. 348 på s. 354.

<sup>152</sup> ND 1973 s. 348 på s. 355–356.

<sup>153</sup> ND 1973 s. 348 på s. 355 og 358.

<sup>154</sup> ND 1973 s. 348 på s. 355–356.

<sup>155</sup> ND 1973 s. 348 på s. 355–356 og 365.

i de to sakene.<sup>156</sup> Høyesteretts mindretall drøftet grundig momentene for og mot ulovfestet objektivt sjørettsansvar.<sup>157</sup> De pekte på at ubåter er statsskip, at det sjelden oppstår slike skader, og at staten lettere kan pulverisere tapet uten at det blir urimelig tyngende. De pekte videre på at ubåter «aldeles ikke eller vanskelig» kan observeres av overflatefartøyer. Denne tekniske ufullkommenheten eller begrensningen ved ubåter tilsa at de måtte bære tapet selv. I avvisningen av culpaansvar la Høyesteretts flertallet vekt på at mannskapet var i god tro om at ubåtens sonarutstyr ville fange opp en trål,<sup>158</sup> mens mindretallet var «tilbøyelig til å synes at det er utvist uaktsomhet» fordi de mente at ubåtmannskapet tok en unødig risiko.<sup>159</sup> Oslo byrett kom til culpaansvar, og drøftet ikke objektivt ansvar.<sup>160</sup> Lagmannsretten kom i likhet med Høyesterett verken til culpaansvar eller ulovfestet objektivt sjørettsansvar,<sup>161</sup> og viste i sin begrunnelse til Selvigs artikkel fra 1970.<sup>162</sup>

Det kan problematiseres hvorvidt ubåter er skip. Falkanger/Bull bruker ubåter som eksempel på skip når de beskriver karakteristiske trekk for skip,<sup>163</sup> og det fremgår av både flertallet og mindretallet i *Uthaug* at de anser ubåten for å være et skip. Mindretallet omtaler ubåter som «statsskip».<sup>164</sup> Det legges derfor til grunn at *Uthaug* var et skip.

### 3.4.5 Oppsummering

Gjennomgangen viser at teknisk svikt er en forutsetning for ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Som det fremgår i 3.4.4, så er det likevel ikke tilstrekkelig for å pålegge ulovfestet objektivt sjørettsansvar. I 3.5 skal

<sup>156</sup> ND 1973 s. 348 på s. 365.

<sup>157</sup> ND 1973 s. 348 på s. 357–358.

<sup>158</sup> ND 1973 s. 348 på s. 353–354.

<sup>159</sup> ND 1973 s. 348 på s. 356.

<sup>160</sup> ND 1971 s. 189 på s. 198.

<sup>161</sup> ND 1973 s. 348 på s. 364 og 367.

<sup>162</sup> ND 1973 s. 348 på s. 364.

<sup>163</sup> Falkanger/Bull (2010) s. 25.

<sup>164</sup> ND 1973 s. 348 på s. 358

jeg se nærmere teknisk svikt-avgjørelsene som ble gjennomgått i 3.4.4, og drøfte ulike forklaringsmodeller for hvorfor retten kom til ulike resultater.

## **3.5 Ulike forklaringsmodeller for innholdet i ulovfestet objektivt sjørettsansvar ved teknisk svikt**

### **3.5.1 Innledning**

Drøftelsene i 3.4 viser at teknisk svikt er en forutsetning for ulovfestet objektivt sjørettsansvar, men at domstolene ikke har anvendt ansvarsformen ved alle tilfeller av teknisk svikt. Her går jeg grundigere inn på dommene hvor det forelå teknisk svikt. *Neptun* og *Sokrates* er det eneste sikre typetilfellet av ulovfestet objektivt sjørettsansvar – teknisk svikt i fremdrifts- eller reverseringsmaskineri som fører til sammenstøt med landinstallasjoner, se 3.5.2. Ut over dette er rettssituasjonen uklar. De øvrige teknisk svikt-avgjørelsene drøftes i 3.5.3 til 3.5.8, hvor jeg presenterer noen mulige forklaringsmodeller for hvorfor det ble ansvar i noen tilfeller med teknisk svikt, men ikke i andre. I 3.5.9 oppsummerer jeg rettstilstanden.

### **3.5.2 Neptun og Sokrates – et sikkert tilfelle av ulovfestet objektivt sjørettsansvar**

Den eneste sikre konklusjonen om ulovfestet objektivt sjørettsansvar bygger på *Neptun* og *Sokrates*, hvor ansvarsformen ble benyttet ved teknisk svikt i reverseringsmaskineriet som førte til sammenstøt med landinstallasjoner.<sup>165</sup> Dommene må anses å være gjeldende rett, da de verken er fraveket av Høyesterett eller lovgiver i ettertid.

*Neptun* og *Sokrates* dreier seg om analoge faktum som skiller seg fra andre avgjørelser, og er derfor et eget typetilfelle. Som Selvig skriver, så fikk ulovfestet objektivt ansvar riktignok fotfeste i sjøretten like tidlig som på andre områder med *Neptun* og *Sokrates*, men disse avgjørelsene synes

---

<sup>165</sup> Selvig (1970) s. 246 og Selvig (1977a) s. 29.



snarere å ha foranlediget antitetiske enn analogiske slutninger i ettertid.<sup>166</sup> Det er karakteristisk for skip at deres fremdrift, fart og tyngde utgjør iboende risikoer for skade, se 3.2. Fremdrifts/-reverseringsmaskineriet styrer skipets fremdrift og fart. Reverseringsutstyret i *Neptun* og *Sokrates* er derfor direkte tilknyttet skipets iboende risikoer, i motsetning til fortøynings- og laste-/losseutstyret i *Brabant*, *Svein II* og *Ladogales*. Navigasjonsutstyr har ikke direkte tilknytning til skipets fart og fremdrift, men brukes som grunnlag for de menneskelige vurderingene av blant annet valg av fart og retning. Navigasjonsutstyret i *Uthaug* har dermed en mer indirekte tilknytning til skipets iboende risikoer.

I tre dommer med teknisk svikt har ulovfestet objektivt sjørettsansvar blitt avvist ved sammenstøt med skip.<sup>167</sup> Dette svekker ikke vekten av *Neptun* og *Sokrates*. Ved sammenstøt mellom skip er det et lovfestet culpaansvar som ulovfestet objektivt sjørettsansvar må avgrenses mot, se 2.4. I ND 1927 s. 310 (*Erling Jarl*) klikket reverseringsmaskineriet slik at skipet støtte inn i et annet skip. Dermed kom reglene om culpaansvar ved sammenstøt mellom skip i sjøloven kapittel 8 til anvendelse.<sup>168</sup> Resultatet i *Neptun* ble videreført i *Sokrates*, selv om *Erling Jarl* var avsagt i mellomtiden. Herredsretten i *Sokrates* uttalte at «[d]et er på det rene at sammenstøtskapitlet i sjøfartsloven ikke gjelder for sammenstøt mellom fartøyer og stillestående gjenstander».<sup>169</sup>

### 3.5.3 Den mulige betydningen av sondringen mellom tingskade- og personskadetilfeller

Den første forklaringsmodellen vedrørende de ulike resultatene i teknisk svikt-avgjørelsene nevnes av Selvig og innebærer å skille mellom tingskade og personskade.<sup>170</sup> Skillet har lang tradisjon i erstatningsretten. Skader på legeme eller helbred og frihetskrenkelser regnes som krenkel-

<sup>166</sup> Selvig (1970) s. 226–227 og Selvig (1977a) s. 7.

<sup>167</sup> ND 1927 s. 310 (*Erling Jarl*), ND 1963 s. 318 og ND 1971 s. 36 (*Marna Hepsø*).

<sup>168</sup> ND 1927 s. 310 på s. 315–316.

<sup>169</sup> ND 1952 s. 320 på s. 338.

<sup>170</sup> Selvig (1977a) s. 14.

ser av de mest verdifulle rettsgoder, som tradisjonelt har gitt grunnlag for et styrket krav på erstatning.<sup>171</sup> At det dreide seg om en personskaade har blitt fremhevet som avgjørende for at det ble ulovfestet objektivt ansvar i Rt. 1972 s. 965 (*Mønepanne*), hvor en person ble påført hodeskaade av en mønepanne som falt ned fra et tak, og i Rt. 1951 s. 212 (*Isklump*), hvor en person ble skadet av en isklump som falt ned fra et tak, i motsetning til de fleste andre tilfelle hvor bygningsdeler gjør skade.<sup>172</sup> I sjøretten fremhever Selvig personskaade som en mulig begrunnelse for resultatet i *Ladogales*, hvor Høyesterett går lenger enn øvrig rettspraksis i å pålegge ulovfestet objektivt sjørettsansvar.<sup>173</sup> På bakgrunn av det vidtgående ansvaret som ble idømt i *Ladogales*, kan denne forklaringsmodellen tas til inntekt for en høyere terskel for ansvar ved tingskaade enn ved personskaade. Men det vil også fremgå at etterfølgende rettspraksis og forhold ved *Ladogales* gjør det usannsynlig at skillet er den eneste forklaringen på de ulike resultatene i teknisk svikt-avgjørelse.

I de fire tingskadetilfellene ble det ulovfestet objektivt sjørettsansvar i *Neptun* og *Sokrates*, men ikke i *Brabant* og *Uthaug*. *Brabant* skiller seg for det første fra *Neptun* og *Sokrates* ved at det ikke er skipets fremdrifts- og reverseringsutstyr som svikter og fører til skade, men losserseskap. For det annet var det maskineriet som sviktet i *Neptun* og *Sokrates*, og en kjetting i *Brabant*. En kjetting har fjernere tilknytning til skipets drift enn skipets maskiner, se 3.5.2. Sett i sammenheng med *Neptun* og *Sokrates* tilsier dette at det ikke holder at skaden skyldes teknisk svikt, men at det i tillegg kreves at den tekniske svikten rammer skipets maskiner. *Uthaug* innebærer en ytterligere innstramming av ansvaret, og skiller seg fra *Neptun* og *Sokrates* ved at det er navigasjonsutstyret som rammes av teknisk svikt. Dermed er ulovfestet objektivt sjørettsansvar en snever regel i tingskadetilfeller, trolig forbeholdt svikt i fremdrifts- og reverseringsutstyr med etterfølgende sammenstøt med landinstallasjoner. Den skarpe dissensen i *Uthaug* tilsier likevel forsiktighet med å utlede en klar regel.

---

<sup>171</sup> Stang (1919) s. 418–419 og 422.

<sup>172</sup> Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 160.

<sup>173</sup> Selvig (1977a) s. 29.

I personskadetilfellene ble det ulovfestet objektivt sjørettsansvar i *Ladogales*, men ikke i *Svein II*. Avgjørelsene har likhetstrekk, men *Svein II* har liten vekt siden det er en enkeltstående byrettsdom som er langt eldre enn *Ladogales*. Det er av samme grunn tvilsomt at Høyesterett i *Ladogales* var klar over dommen. *Svein II* er derfor av liten interesse, og *Ladogales* bør vurderes isolert. *Ladogales* går lenger enn *Neptun* og *Sokrates* i å pålegge ansvar, og gir derfor inntrykk av at terskelen for ulovfestet objektivt sjørettsansvar er lavere ved personskade enn ved tingskade. Hvor mye lenger ansvaret går ved personskade enn ved tingskade kan likevel vanskelig utledes på bakgrunn av en enkelt avgjørelse. Rekkevidden av *Ladogales* svekkes også av at dommen neppe kan anses som en ulykke med typisk og eksklusiv tilknytning til skip,<sup>174</sup> da faktum har større likhet med *Kullstykke*, *Løftekran* og tilsvarende avgjørelser hvor kraner gjør skade, se om dommene i 3.4.4.2. Dette bidrar også til å svekke skillet mellom tingskade og personskade som forklaring på de ulike resultatene i teknisk svikt-avgjørelsene. Videre svekkes skillet som forklaring ved at Høyesterett viste til tingskadetilfellet *Løftekran* som begrunnelse for ulovfestet objektivt sjørettsansvar i *Ladogales*.<sup>175</sup>

To etterfølgende avgjørelser svekker ytterligere sondringen mellom tingskade og personskade som begrunnelse for de ulike resultatene i teknisk svikt-avgjørelsene. I ND 1988 s. 187 (*Kabelferge*), hvor en kabelferge kantret med den følge at en passasjer ble varig hjerneskadet, ble det ulovfestet objektivt ansvar. I lagmannsrettsdommen ND 1990 s. 183 (*Kielland-ulykken*) hadde Kielland-plattformen fått brudd i et stag<sup>176</sup>, noe som førte til brudd i flere stag slik at de bærende søylene ble revet av og plattformen til slutt kantret og fløt opp-ned i sjøen. En person på en tilgrensende plattform ble vitne til ulykken, og fikk psykiske skader med inntektstap til følge. I et obiter dictum var retten tilbøyelig til å anta at det kunne bli ulovfestet objektivt ansvar, noe som likevel ble avvist fordi det ikke var adekvat årsakssammenheng.<sup>177</sup> Dommene ser ved første blick

<sup>174</sup> Dybwad (1969) s. VI.

<sup>175</sup> ND 1969 s. 389 på s. 394.

<sup>176</sup> Et stag er en vaier som skal støtte foten på plattformen.

<sup>177</sup> ND 1990 s. 183 på s. 189.

ut til å kunne tas til inntekt for en lavere terskel for ulovfestet objektivt sjørettsansvar ved personskade, da *Kabelferge* pådømmer ulovfestet objektivt ansvar på generelt grunnlag, og *Kielland-ulykken* taler for det samme i et tilfelle av teknisk svikt som minner om *Svein II*. Men dette er neppe holdbart. Begge dommene ble behandlet etter alminnelig ulovfestet objektivt ansvar fordi det ble vektlagt at tilfellene lå utenfor det som er typisk for sjøfart.<sup>178</sup> Det gir mening, da *Kabelferge* like gjerne kunne dreid seg om for eksempel en hengebro, og retten i *Kielland-ulykken* påpekte likheten med faste plattformer.<sup>179</sup> I *Kabelferge* delte lagmannsretten seg i tre fraksjoner, hvor flertallet viste til Selvigs artikkel fra 1970 og gjentok uttalelsen fra *Uthaug* om at «[i] sjøretten har objektivt ansvar hatt liten plass»,<sup>180</sup> noe et mindretall på én brukte som begrunnelse for ikke å ville idømme ulovfestet objektivt ansvar, mens et annet mindretall på én ikke behandlet ulovfestet objektivt ansvar fordi de kom til ansvar på culpagrunnlag.<sup>181</sup> Også i *Kielland-ulykken* ble det påpekt at objektivt ansvar har liten plass i sjøfartsforhold.<sup>182</sup> Disse uttalelsene fulgte opp tilsvarende uttalelser i *Uthaug*. Det er derfor nærliggende å tolke *Kabelferge* og *Kielland-ulykken* slik at de følger opp den strenge linjen som ble etablert i *Uthaug*, og siden dommene er personskadetilfeller tjener de som argumenter mot at ulovfestet objektivt sjørettsansvar har en større plass ved personskade enn ved tingskade.

Forklaringsmodellen innebærer et snevrere ulovfestet objektivt sjørettsansvar ved tingskade enn ved personskade, men når modellen prøves mot dommene så blir det klart at den ikke gir en tilstrekkelig forklaring på rettstilstanden.

---

<sup>178</sup> ND 1988 s. 187 på s. 191 og ND 1990 s. 183 på s. 189.

<sup>179</sup> ND 1990 s. 183 på s. 189.

<sup>180</sup> ND 1988 s. 187 på s. 197.

<sup>181</sup> LE 1986 s. 125.

<sup>182</sup> ND 1990 s. 183 på s. 189.

### 3.5.4 Den mulige betydningen av sondringen mellom ulike typer skadevoldende utstyr og maskineri

En annen forklaringsmodell vedrørende forskjellen i resultatet i de ulike teknisk svikt-avgjørelsene består i å skille mellom hvilken del av skipet som rammes av teknisk svikt. Selvig nevner dette skillet som en av flere mulige forklaringer på hvorfor det ble ansvar i *Neptun* og *Sokrates*, men ikke i *Uthaug*.<sup>183</sup> Typiske karakteristiske trekk i sjøretten er at et skips fremdrift, fart og tyngde utgjør et skips iboende risikoer for skade, se 3.2. Teknisk svikt i fremdrifts- eller reverseringsutstyr er direkte tilknyttet disse iboende risikoer, se 3.5.2. I *Uthaug* ble navigasjonsutstyret rammet, noe som i motsetning til svikt i fremdrifts- eller reverseringsmaskineriet ikke rammer skipets iboende risikoer direkte, men heller påvirker mannskapets beslutninger. Fortøyningsutstyret som sviktet i *Svein II* har også indirekte tilknytning. Svikten frigjorde skipets iboende risikoer, men påvirket ikke risikoene direkte, og det var selve fortøyningsutstyret som gjorde skade, noe som ikke knytter seg til skipets iboende risikoer som sådan. I *Brabant* var det laste-/losseutstyr som sviktet, noe som ikke knytter seg til skipets iboende risikoer. I *Betzy* begrunnet byretten avvisningen av ulovfestet objektivt sjørettsansvar med at «[l]ossing fra et skip er ikke en bedrift av den art at et sådant ansvar kommer til anvendelse»,<sup>184</sup> noe som taler for at laste-/lossearbeid anses å falle utenfor ulovfestet objektivt sjørettsansvar.

I *Ladogales* ble ulovfestet objektivt sjørettsansvar pålagt i et tilfelle hvor laste-/losseutstyret sviktet, og avgjørelsen avviker derfor fra systematikken. Dermed likner *Ladogales* mer på *Svein II* og *Brabant* enn på *Neptun* og *Sokrates* ved ulike typer utstyr og maskineri som mulig begrunnelse for forskjellene i resultat. Rett i etterkant av *Ladogales* mente Selvig at dommen tilsidesatte *Brabant* og *Svein II*,<sup>185</sup> men dette bygget nok på de vidtrekkende følgene *Ladogales* ble antatt å ha før *Uthaug* ble avsagt. Senere har Selvig på bakgrunn av rettspraksis antydnet et

<sup>183</sup> Selvig (1977a) s. 29.

<sup>184</sup> ND 1942 s. 123 på s. 126.

<sup>185</sup> Selvig (1970) s. 253.

skille mellom svikt i skipskraner på den ene side og kjettinger, trosser og liknende på den annen side.<sup>186</sup> Siden skipskranen sviktet i *Ladogales*, mens en trosse sviktet i *Svein II* og en kjetting i *Brabant*, så kan dette begrunne de forskjellige resultatene. Begrunnelsen kan forklares med at skipskraner vanligvis er fastmontert på selve skipet, i motsetning til trosser, kjettinger og liknende utstyr som er fysisk løsrevet fra skipet. Dermed kan også *Neptun*, *Sokrates* og *Uthaug* passe inn i systematikken, da *Neptun*, *Sokrates* og *Ladogales* handlet om utstyr som er en del av selve skipet, i motsetning til *Brabant*, *Svein II* og *Uthaug*. Det taler mot denne forklaringsmodellen at byretten i *Brabant* pekte på at det syntes lite rimelig å utvide ansvaret etablert i *Neptun* til også å gjelde «kraner og kjettinger».<sup>187</sup> Men dette dreier seg om en byrettsuttalelse med liten vekt.

Forklaringsmodellens styrke er at den synes å gi en rød tråd, hvor muligheten for ansvar øker desto nærmere fysisk tilknytning svikten har til skipet. Likevel er skillet neppe tilstrekkelig til på egen hånd å forklare forskjellen i resultatet i de ulike teknisk svikt-avgjørelsene. For det første dreier det seg om få avgjørelser, noe som gjør det vanskelig å danne et klart bilde. For det andre er det usikkert hvor godt *Ladogales* passer inn i systematikken. På den annen side kan denne forklaringsmodellen bidra til å forklare skillet mellom personskade og tingskade, slik at forklaringsmodellene samlet gir en mulig begrunnelse for forskjellene i resultat mellom teknisk svikt-tilfellene. Sett i en slik sammenheng vil teknisk svikt ved skipskraner kunne føre til ulovfestet objektivt sjørettsansvar ved personskade, men ikke ved tingskade. Mye taler derfor for at denne forklaringsmodellen kan være en viktig delforklaring, og for tingskade står denne forklaringsmodellen uansett sentralt for forståelsen av *Neptun* og *Sokrates*.

### 3.5.5 Den mulige betydningen av forsikringsmuligheter

Den tredje forklaringsmodellen er grundig behandlet av Selvig, og går ut på at tråleren i *Uthaug* falt inn under et unntak i ellers gode forsik-

---

<sup>186</sup> Selvig (1977a) s. 29.

<sup>187</sup> ND 1934 s. 20 på s. 21–22.

ringsordninger, men ble ofret for å unngå forsikringsregler som totalt sett ville ført til økte kostnader på grunn av økt regresshyppighet.<sup>188</sup> At dette stemmer støttes av at trålereieren anførte vanskelighetene med å tegne forsikring som et moment som talte for ansvar, og at Høyesteretts mindretall trakk frem den praktiske umuligheten for å tegne forsikring som et argument for ansvar.<sup>189</sup>

Vanligvis får ansvarsregler bare betydning for regressoppjøret mellom assurandørene, noe som særlig gjelder ved skade på skip eller gods som vanligvis er dekket av forsikring, men av og til er det huller i deknningen og da vil ansvarsreglene avgjøre om skadelidte får sitt tap dekket.<sup>190</sup> Dette skjedde for tråleren i *Uthaug*. Ved utformingen av ansvarsregler må det tas hensyn til at reglene skal anvendes generelt, og mindre huller i en ellers fornuftig forsikringsdekning begrunner ikke innføring av et objektivt ansvar, fordi det vil føre til økte kostnader på grunn av større regresshyppighet også i de mange andre skadetilfellene som reglene er utformet for.<sup>191</sup> For landeiendommer stiller dette seg annerledes, da det er vanskeligere og mindre vanlig å forsikre seg mot skader fra skip.<sup>192</sup> *Neptun* og *Sokrates* var slike tilfeller.

Forklaringsmodellen innebærer at tråleren i *Uthaug* rett og slett var et uheldig tilfelle av at rettssystemet ofrer den enkelte til fordel for å skape sammenheng i regelverket gjennom generelt gode regler. Dette styrkes av at fastsettelsen av ansvarsregler innebærer vanskelige vurderinger. Norsk kystflåte består i stor grad av mindre skip med dårlig inntjeningssevne, og det er vanskelig å øke skadelidtes stilling uten å øke ansvarsforsikringspremiene for kystflåten.<sup>193</sup> Derfor bør utformingen av ansvarsreglene overlates til lovgiver.<sup>194</sup>

---

<sup>188</sup> Selvig (1977b) s. 425–426.

<sup>189</sup> ND 1973 s. 348 på s. 350 og 358.

<sup>190</sup> Selvig (1977b) s. 425.

<sup>191</sup> Selvig (1977b) s. 425.

<sup>192</sup> Selvig (1977b) s. 425–426.

<sup>193</sup> Selvig (1977b) s. 427–428.

<sup>194</sup> Selvig (1977b) s. 427.

Målsetningen i rettsøkonomi er å skape størst mulig samfunnsmessig overskudd.<sup>195</sup> Ifølge Kaldor-Hicks-kriteriet er det derfor likegyldig hvem som bærer tapet så lenge den enes utgift tilsvarer den annens gevinst.<sup>196</sup> Selvigs argument innebærer at objektivt ansvar i et tilfelle som *Uthaug* ville ført til økt regresshyppighet for forsikringsselskapene og dermed økte administrasjonskostnader, slik at skadetilfellene samlet ville ført til økte kostnader enn ved culpaansvar.<sup>197</sup> Verken tråleren eller ubåten kunne forebygge ulykken. Formålet med en militær ubåt er å holde seg skjult, og et overflatefartøy kan verken observere eller verge seg mot sammenstøt med ubåter. Trålerkapteinen i *Uthaug* uttalte at først da ubåten kom til overflaten «ble jeg klar over hvilken usedvanlig fangst jeg hadde fått».<sup>198</sup> Samtidig knyttet svikten seg til ubåtens evne til å observere trålen, slik at heller ikke ubåten ut fra daværende erfaringsgrunnlag kunne forebygge ulykken.<sup>199</sup> Når ingen av partene kan forutse skadetilfellet, vil ikke objektivt ansvar påvirke forebyggelseskostnadene mer effektivt enn culpaansvar. I etterkant av *Uthaug* var skadepotensialet kjent,<sup>200</sup> og det ble culpaansvar i *Ula* og nærliggende med culpaansvar i *Kya*, se 3.5.7. Ved culpaansvar velger rederne forebyggelseskostnader i forhold til risikoen for ansvar, slik at domstolenes fastsettelse av culpanormen bestemmer redernes aktsomhetsnivå.<sup>201</sup> Ulempen er at domstolene kan mangle informasjon om rederienes inntekt fra virksomheten,<sup>202</sup> og da settes ikke culpanormen på et optimalt nivå. Selvigs argument innebærer at såpass mange andre tilfeller ville blitt omfattet av objektivt ansvar hvis det ble fastsatt for et slikt typetilfelle, at økte administrasjonskostnader ved objektivt ansvar ville blitt høyere enn kostnadene ved fastsettelse av culpanormen.<sup>203</sup>

---

<sup>195</sup> Eide/Stavang (2008) s. 105.

<sup>196</sup> Eide/Stavang (2008) s. 36.

<sup>197</sup> Eide/Stavang (2008) s. 259–260

<sup>198</sup> ND 1971 s. 189 på s. 192.

<sup>199</sup> ND 1973 s. 348 på s. 354.

<sup>200</sup> ND 1975 s. 70 på s. 81-82 og ND 1981 s. 152 på s. 161.

<sup>201</sup> Eide/Stavang (2008) s. 240.

<sup>202</sup> Eide/Stavang (2008) s. 257.

<sup>203</sup> Eide/Stavang (2008) s. 260.



Altså baseres forklaringsmodellen på en forutsetning om at mange andre tilfeller vil omfattes av ansvarsformen hvis det illegges i et typetilfelle som *Uthaug*. Et motargument mot forklaringsmodellen er at ansvarsregelen sannsynligvis kan utformes tilstrekkelig konkret til at den bare omfatter det aktuelle typetilfellet. Videre gir reglene om ansvarsbegrensning rederen og assurandøren beskyttelse mot de store ansvarstoppene,<sup>204</sup> noe som demper de negative konsekvensene av regelen. På tross av motforestillingene er forklaringsmodellen interessant.

### 3.5.6 Den mulige betydningen av sondringen mellom teknisk svikt og teknisk ufullkommenhet

Den fjerde forklaringsmodellen innebærer at det må skilles mellom teknisk svikt og teknisk ufullkommenhet, og bygger på at det kan stilles spørsmål ved om *Uthaug* ble rammet av teknisk svikt. Ifølge forklaringsmodellen fører teknisk svikt til ulovfestet objektivt sjørettsansvar, i motsetning til teknisk ufullkommenhet. Men skillet virker i overkant teoretisk, og kan neppe føre frem da det både er vanskelig å skille mellom de to begrepene i praksis, og det ikke kan utledes en rød tråd på bakgrunn av begrepsskillet.

I juridisk teori skiller Hagstrøm/Stenvik mellom på den ene side teknisk svikt, og på den annen side teknisk ufullkommenhet, og definerer *ufullkommenhet* som noe som ikke engang vanligvis fungerer tilfredsstillende.<sup>205</sup> Altså skiller det plutselige elementet ved svikt seg fra tilfeller av ufullkommenhet. Lødrup og Nygaard skiller mellom på den ene side teknisk svikt og på den annen side uforsvarlig ordning, hvor teknisk ufullkommenhet tilhører sistnevnte kategori hos Nygaard og er beslektet hos Lødrup.<sup>206</sup> Ifølge dette synet har uforsvarlig ordning en flytende grense mot en culpavurdering, særlig fordi det legges vekt på at risikoen kan fjernes med enkle midler.<sup>207</sup> Teknisk svikt er derimot

---

<sup>204</sup> Selvig (1977b) s. 427–428.

<sup>205</sup> Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 198.

<sup>206</sup> Lødrup (2009) s. 304–305 og Nygaard (2007) s. 272 og 275.

<sup>207</sup> Lødrup (2009) s. 305 og Nygaard (2007) s. 277.

noe som oppstår plutselig, og som dermed ikke kan forutses. Kjelland skiller ikke mellom begrepene.<sup>208</sup> Det virker som om diskusjonen i stor grad handler om terminologisk uenighet, mens det ellers er stort sett grunnleggende enighet i juridisk teori om at det er forskjeller mellom på den ene side teknisk svikt og på den annen side teknisk ufullkommenhet. I det følgende anvender jeg Hagstrøm/Stenviks skille mellom teknisk svikt og teknisk ufullkommenhet.

I rettspraksis for samferdselssektoren, se 3.4.2, faller *Styrestag*, *Trikkedom I*, *Trikkedom II* og *Trikkedom III* inn under definisjonen av teknisk svikt, da det skjedde et enkeltstående tilfelle av funksjonssvikt som var generelt påregnelig for fremkomstmiddelet som sådan, men som uventet og uberegnelig førte til skade.<sup>209</sup> *Trikkedom IV*, *Trikkedom V*, *Togdom I* og *Togdom II* var derimot tilfeller av teknisk ufullkommenhet, da innretningen på permanent basis ikke kunne anses å fungere tilfredsstillende, noe som førte til skade.<sup>210</sup>

I *Uthaug* trodde mannskapet feilaktig at sonarutstyret ville oppdage trålen, noe den verken gjorde eller var i stand til å gjøre i det aktuelle tilfellet. Dette omfattes av Hagstrøm/Stenviks definisjon av teknisk ufullkommenhet, da det eksisterte en vedvarende mangel ved sonarutstyrets funksjonalitet.<sup>211</sup> Det var ikke en svikt som plutselig oppsto og førte til skaden. Dermed skiller *Uthaug* seg fra *Neptun* og *Sokrates*, hvor det er klart at reverseringsmaskineriet som klikket og førte til skade var en teknisk svikt. I sin analyse av ulovfestet objektivt sjørettsansvar skriver Selvig at «[s]vikt i fremdrifts- eller styremaskineri betinger nok objektivt rederansvar, men *teknisk ufullkommen* navigasjonsutstyr fører ikke til slikt ansvar».<sup>212</sup> Men ut over forskjellen i begrepsbruk gjør ikke Selvig

---

<sup>208</sup> Kjelland (2016) s. 168.

<sup>209</sup> Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 198.

<sup>210</sup> Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 198.

<sup>211</sup> Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 198.

<sup>212</sup> Selvig (1977a) s. 29.

noe poeng av skillet når han analyserer forskjellene mellom avgjørelsene, og det var ikke Selvigs hensikt å fremheve begreps skillet.<sup>213</sup>

Også i *Ladogales* kan det spørres om skaden var et resultat av teknisk svikt eller teknisk ufullkommenhet. Lastebommen slo over mot styrbord plutselig og uventet, men grunnen til at det skjedde var at det tekniske utstyret var beheftet med en svakhet,<sup>214</sup> og derfor ikke fungerte tilfredsstillende. Hvis også skaden i *Ladogales* var et resultat av teknisk ufullkommenhet, kan ikke skillet mellom teknisk svikt og teknisk ufullkommenhet forklare de ulike resultatene i *Ladogales* og *Uthaug*. Uansett viser faktum i *Ladogales* hvor vanskelig det er å sortere avgjørelser etter dette skillet, og hvor teoretisk skillet dermed fremstår.

I *Svein II* og *Brabant* var bristen i fortøyningswiren og lossekjettingen noe plutselig og uventet som må anses som en teknisk svikt. Når det ikke ble ansvar i disse tilfellene, kan ikke skillet mellom teknisk svikt og teknisk ufullkommenhet være den eneste forklaringen på de ulike resultatene i teknisk svikt-avgjørelsene.

Basert på gjennomgangen virker det i overkant teoretisk å tillegge skillet mellom teknisk svikt og teknisk ufullkommenhet betydning. Selv om svikt i seg selv er plutselig i motsetning til ufullkommenhet, vil selve ulykken fremstå like plutselig for skadelidte i begge tilfeller, og risikoen for skade vil være tilnærmet lik. Som *Ladogales* illustrerer, er det også vanskelig å skille mellom de to begrepene i praksis. Videre illustrerer *Svein II* og *Brabant* at det ikke kan utledes en rød tråd mellom avgjørelsene på bakgrunn av skillet. Det er riktignok enighet i juridisk litteratur om et slikt skille, og i de fleste tilfeller er det mulig å skille mellom teknisk svikt og teknisk ufullkommenhet, men det fremstår som lite sannsynligvis at sontringen kan bidra til å belyse ulovfestet objektivt sjørettsansvar.

---

<sup>213</sup> Jf. samtale med Erling Selvig (22.9.2016).

<sup>214</sup> ND 1969 s. 389 på s. 394.

### 3.5.7 Den mulige betydningen av den flytende overgangen mellom objektivt ansvar og culpaansvar

For det femte har prevensjonshensynet spilt en viktig rolle ved utviklingen av alminnelig ulovfestet objektivt ansvar.<sup>215</sup> Ved tilfeller av objektivt ansvar som grenser til culpaansvar kan hensynet til allmennprevensjon gjøre seg sterkere gjeldende. Da vil prevensjonshensynet utgjøre et moment for objektivt ansvar.<sup>216</sup> Dette kan tjene som en mulig forklaring på at *Ladogales* går lenger enn øvrig rettspraksis om ulovfestet objektivt sjørettsansvar ved teknisk svikt. Ifølge juridisk teori var det nærliggende å anse *Ladogales* som et culpatilfelle.<sup>217</sup> I saken ble det påberopt culpaansvar både for uaktsom rigging av lastebommene og forsømmelse ved instruksjonen av de norske lossemannskapene, men det ble ikke tatt stilling til culpaansvar fordi *Ladogales* «under enhver omstendighet må være ansvarlig på objektivt grunnlag».<sup>218</sup> Lagmannsretten løste derimot saken med culpaansvar begrunnet i at innretningen var uaktsomt rigget.<sup>219</sup>

En mulig begrunnelse for objektivt ansvar i *Ladogales* var at medlemmer av det sovjetiske mannskapet kunne blitt straffet i hjemlandet hvis handlingene deres hadde blitt stemplet som uaktsomme av en utenlandsk domstol.<sup>220</sup> Dette kan forklare hvorfor *Ladogales* skiller seg fra de øvrige teknisk svikt-tilfellene i sjøretten, og ville stå på egne ben som en avgjørende forklaringsmodell. Siden begrunnelsen ikke lar seg verifisere med fakta, så velger jeg likevel å se bort ifra den.

Også i det sjørettsnære tilfellet *Kabelferge* synes culpaansvar å ha vært nærliggende, men Høyesterett konkluderte ikke i culpadrøftelsen fordi det ble ulovfestet objektivt ansvar.<sup>221</sup>

---

<sup>215</sup> Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 19.

<sup>216</sup> Lødrup (2009) s. 307–308 og Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 195.

<sup>217</sup> Dybwad (1969) s. V–VI, Selvig (1970) s. 249 og Selvig (1977b) s. 420.

<sup>218</sup> ND 1969 s. 389 på s. 394.

<sup>219</sup> ND 1969 s. 389 på s. 411–412

<sup>220</sup> Jf. samtale med Erling Selvig (22.9.2016) og med Hans Jacob Bull (31.10.2016).

<sup>221</sup> ND 1988 s. 187 på s. 192–193.

I *Uthaug* var Høyesteretts flertall klar på at det ikke forelå uaktsomhet,<sup>222</sup> mens mindretallet var tilbøyelig til å anse hendelsen som et culpabilfelle,<sup>223</sup> men konkluderte med ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Med det erfaringsgrunnlaget som forelå på skadetidspunktet i *Uthaug* var det verken grunn til å anse Sjøforsvarets instruksjoner eller ubåtmannskapets handlinger som uaktsomme,<sup>224</sup> og idømmelse av ansvar ville ikke bidratt til styrket allmennprevensjon.

Nygaard tar *Uthaug* til inntekt for at risikoen må bygge på «den erfaringskunnskap som var fram til skadetidspunktet».<sup>225</sup> Etter *Uthaug* ble det sendt ut et memorandum av sjefen for Ubåtinspeksjonen, hvor rutinene ble innskjerpet til å skulle styre utenom alle fiskefartøyer,<sup>226</sup> noe som innebar at erfaringskunnskapen om skaderisikoen ble endret. Etter *Uthaug* har det oppstått to analoge tilfeller som viser at den manglende erfaringskunnskapen på skadetidspunktet var avgjørende for resultatet i *Uthaug*. I lagmannsrettsdommen ND 1975 s. 70 (*Ula*) ble det ansvar på culpagrunnlag for ubåten *Ula*. Retten behandlet derfor ikke objektivt ansvar.<sup>227</sup> I lagmannsrettsdommen ND 1981 s. 152 (*Kya*) ble det objektivt ansvar etter saltvannsfiskeloven 1955 § 65 for ubåten *Kya*,<sup>228</sup> men retten kom også til at culpaansvar forelå. Ulovfestet objektivt sjørettsansvar ble avvist med henvisning til *Uthaug*.<sup>229</sup> I begge avgjørelsene var det av betydning for culpavurderingen at sonarens manglende evne til å oppfatte alle tråler måtte anses kjent for ubåtmannskaper etter utsendelsen av memorandumet.<sup>230</sup> Det at to etterfølgende analoge avgjørelser konkluderer med culpaansvar viser betydningen av erfaringskunnskapen frem til skadetidspunktet.

---

<sup>222</sup> ND 1973 s. 348 på s. 355.

<sup>223</sup> ND 1973 s. 348 på s. 356.

<sup>224</sup> ND 1973 s. 348 på s. 352–355.

<sup>225</sup> Nygaard (2007) s. 260–261.

<sup>226</sup> Memorandumet er gjengitt i ND 1971 s. 189 på s. 194.

<sup>227</sup> ND 1975 s. 70 på s. 82.

<sup>228</sup> ND 1981 s. 152 på s. 160.

<sup>229</sup> ND 1981 s. 152 på s. 160.

<sup>230</sup> ND 1975 s. 70 på s. 81–82 og ND 1981 s. 152 på s. 161.

Verken i *Neptun*, *Svein II*, *Brabant* eller *Sokrates* er det grunnlag for å anse den tekniske svikten som noe uaktsomt. I *Neptun* ville mindretallet frifinne fordi det ikke forelå culpaansvar, mens flertallet sluttet seg til byrettens dom hvor det ble påpekt at det dreide seg om en teknisk svikt som kunne inntruffet med enhver maskin.<sup>231</sup> I *Brabant* påpekte lagmannsretten at sprekken som forårsaket svikten ikke kunne være oppdaget.<sup>232</sup> I *Svein II* ble skipet manøvrert inn til kaien på vanlig måte og med vanlig fart, uten at noen uaktsomhet kunne konstateres.<sup>233</sup> I *Sokrates* kom én dommer til ansvar på culpagrunnlag, men det innebærer ikke at saken er beslektet med culpaansvar. For det første begrunnet dommeren culpaansvaret med snudd bevisbyrde,<sup>234</sup> og for det andre mente flertallet at det ikke var grunnlag for culpaansvar.<sup>235</sup>

Forklaringsmodellen kan ytterligere belyses med at ulovfestet objektivt ansvar er et særnorsk fenomen innholdsmessig,<sup>236</sup> selv om det foretas tilsvarende betraktninger også i andre land.<sup>237</sup> Ifølge van Dam er det skarpe skillet mellom culpaansvar og objektivt ansvar utdatert, og med få unntak dreier det seg om ulike mellomformer av ansvar.<sup>238</sup> Blant annet er prinsipalansvaret i sjøloven § 151 et objektivt ansvar for prinsipalen, men et culpaansvar for den direkte skadevolder.<sup>239</sup> Når mellomformene tas bort gjenstår få tilfeller av rent culpaansvar eller rent objektivt ansvar, og ansvarsformene flyter derfor over i hverandre slik at det blir umulig å utlede en klar linje mellom dem.<sup>240</sup> Et objektivt ansvar vil likevel strekke seg lenger, da en culpavurdering inneholder vurderinger som ikke er nødvendige å foreta ved vurderingen av objektivt ansvar.<sup>241</sup> I norsk rett

---

<sup>231</sup> ND 1921 s. 401 på s. 402–404.

<sup>232</sup> ND 1936 s. 439 på s. 442.

<sup>233</sup> ND 1942 s. 17 på s. 18–19.

<sup>234</sup> ND 1952 s. 320 på s. 325.

<sup>235</sup> ND 1952 s. 320 på s. 322.

<sup>236</sup> Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 146–147.

<sup>237</sup> Lødrup (2009) s. 288–290.

<sup>238</sup> van Dam (2013) s. 306.

<sup>239</sup> van Dam (2013) s. 300.

<sup>240</sup> van Dam (2013) s. 302.

<sup>241</sup> Selvig (1997) s. VIII.

kan det vage skillet belyses med Rt. 1991 s. 1303 (*Gulvluke*), hvor en person falt ned gjennom en usikret gulvluke og skadet seg. Flertallet på fire kom til objektivt ansvar, mens mindretallet på én kom til culpaansvar. I Sverige og Danmark har domstolene valgt å tøyе culpanormen heller enn å innføre et objektivt ansvar, noe som viser hvor uklare linjer det er mellom objektivt ansvar og culpaansvar.

I den svenske avgjørelsen i ND 1928 s. 8 (*Regin*) skulle en transformator lastes fra en bil og om bord på *Regin* ved hjelp av skipets vinsjanordning, hvorpå en kjetting tilknyttet vinsjanordningen brast på grunn av en sveisefeil, og transformatoren falt ned på bilen som ble skadet. Rederiet anførte at det var en ren ulykkeshendelse,<sup>242</sup> men retten kom til at rederiet måtte tilse at kjettingen holdt en slik stand at den ikke kunne bryte, og at rederen ble ansvarlig på culpa-grunnlag for ikke å ha hindret ulykken.<sup>243</sup> Retten valgte å strekke culpanormen til å omfatte tilfellet, og svensk rett pålegger dermed ikke reder ansvar for ulykker som utelukkende skyldes bedriftens risiko og ikke besetningens feil.<sup>244</sup> Det er interessant at faktum likner *Brabant*, hvor det ikke ble ansvar i norsk rett. En forskjell er likevel at i *Regin* ble skipets vinsjeanordning benyttet, mens i *Brabant* ble rederiets kjetting brukt i forbindelse med en havnekran.<sup>245</sup> Dermed har *Regin* likhet med *Ladogales*, hvor skipets losseutstyr ble benyttet. Dette viser at svensk Høyesterett foretar en streng bedømmelse av rederiets plikter og dermed anvender en streng culpanorm,<sup>246</sup> i motsetning til det norske ulovfestede objektive sjørettsansvaret.

I den danske avgjørelsen i ND 1995 s. 163 (*Bravur*) sviktet manøvreringssystemet på *Bravur* grunnet et plutselig brudd på en bolt. Dermed reagerte ikke systemet når skipsføreren skulle stanse skipet, hvorpå skipet kolliderte med en molo. Danmarks Høyesteret kom til at det ikke var grunnlag for å fastslå culpa i forbindelse med skipets manøvrer, men at rederiet måtte hefte på culpagrunnlag for

<sup>242</sup> ND 1928 s. 8 på s. 10.

<sup>243</sup> ND 1928 s. 8 på s. 9.

<sup>244</sup> Jantzen (1929) s. XIV.

<sup>245</sup> ND 1936 s. 439 på s. 440, jf. ND 1934 s. 20 på s. 20.

<sup>246</sup> Jantzen (1929) s. XIII–XIV.

ikke å foreta undersøkelser av skipet «som kunne have afdækket en så væsentlig konstruksjonsfejl som den foreliggende». Sø- og Handelsretten omtalte dette som «et skærpet ansvar».<sup>247</sup> Faktum er nesten helt analogt til *Neptun* og *Sokrates*, og ville ført til ulovfestet objektivt sjørettsansvar i norsk rett. Både i *Neptun*, *Sokrates* og *Bravur* ble saken løst ved en risikovurdering,<sup>248</sup> og resultatet ble det samme,<sup>249</sup> så forskjellen ligger først og fremst på det prinsipielle plan.<sup>250</sup> Det kan sluttet av dette at ulovfestet objektivt sjørettsansvar, slik vi kjenner det i Norge, heller ikke kan utledes i dansk sjørett.

Grensegangen mellom culpaansvar og objektivt ansvar er vag, og hvilket begrep som brukes kan av og til skyldes juridisk tradisjon heller enn naturlig tilhørighet. Dermed er det naturlig at momentene i enkelte tilfeller vil være overlappende mellom ansvarsformene, og at for eksempel styrket prevensjonshensyn kan gjøre seg gjeldende også i ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Dermed styrkes forklaringsmodellen.

Forklaringsmodellen styrkes ytterligere når den ses i sammenheng med skillet mellom personskade og tingskade, se 3.5.3. Som det fremgår der har personskade tradisjonelt gitt grunnlag for et styrket krav på erstatning, og prevensjonshensynet vil dermed stå sterkere ved personskade enn ved tingskade. I *Ladogales* kan derfor personskaden ha bidratt til å styrke prevensjonshensynet.

Ifølge denne forklaringsmodellen kan det avvikende resultatet i *Ladogales* forklares med at tilfellet lå tett opp mot culpaansvar, uten at det kunne stadfestes skyld, og at allmennpreventive hensyn var et avgjørende moment til fordel for ulovfestet objektivt sjørettsansvar.

---

<sup>247</sup> ND 1994 s. 82 på s. 86.

<sup>248</sup> Selvig (1997) s. VIII.

<sup>249</sup> Falkanger/Bull (2010) s. 148.

<sup>250</sup> Selvig (1997) s. VIII.



### 3.5.8 Uthaug som en generell innstramming av ulovfestet objektivt sjørettsansvar

Den sjette og siste forklaringsmodellen jeg behandler, er *Uthaug* som en generell innstramming av ulovfestet objektivt sjørettsansvar. *Uthaug* kan ha kommet som et svar på Selvigs beskrivelse av *Ladogales* som en dom som viste «at de almindelige erstatningsrettslige synspunkter om objektivt bedriftsansvar definitivt har fått fotfeste i sjøretten», på tross av at de konkrete forhold talte mot å trekke for vidtgående slutninger fra dommen.<sup>251</sup> Selvig mente at ansvaret ikke burde utvides lenger enn ansvarsregelen som Høyesterett hadde utformet i *Ladogales*,<sup>252</sup> da momenter som aksept av risiko, forsikringssynspunkter og hensyn til internasjonal rettsenhet i sjøretten talte mot utvidelse av ulovfestet objektivt sjørettsansvar.<sup>253</sup> Forklaringsmodellen støttes i Selvigs etterfølgende artikler når han skriver at *Uthaug* viste både «at det ikke er berettiget å trekke særlig vidtgående slutninger fra [*Ladogales*], og at objektivt rederansvar uten lovhjemmel fortsatt må ventes å bli anerkjent kun i meget spesielle tilfelle».<sup>254</sup> Forklaringsmodellen innebærer at *Uthaug* helt eller delvis satte strek over den tidligere utviklingen.

Forklaringsmodellen har støtte i lagmannsrettens uttalelser i *Uthaug*, hvor de viste til Selvigs artikkel fra 1970 som grunnlag for uttalelsen om at ulovfestet objektivt sjørettsansvar «hittil bare har vært anerkjent i meget liten utstrekning»,<sup>255</sup> og konkluderte med å frifinne Staten som reder. Selvigs artikkel ble ikke direkte nevnt av Høyesterett, men både flertall og mindretall uttalte at objektivt ansvar har «liten plass i sjøretten»,<sup>256</sup> noe som også synes å ha begrunnet flertallets frifinnelse av Staten som reder. Høyesterett vurderte også *Ladogales* mot uttalelsen om at det er liten plass for objektivt ansvar i sjøretten, og uttalte at *Ladogales* ikke hadde «bragt

<sup>251</sup> Selvig (1970) s. 251 og 249.

<sup>252</sup> Selvig (1970) s. 252.

<sup>253</sup> Selvig (1970) s. 247.

<sup>254</sup> Selvig (1977a) s. 8.

<sup>255</sup> ND 1973 s. 348 på s. 364.

<sup>256</sup> ND 1973 s. 348 på s. 355 og 358.

dette i en prinsipielt ny stilling». <sup>257</sup> Videre støttes forklaringsmodellen av uttalelser i både herredsretten og lagmannsretten i *Kabelferge*, samt i *Kielland-ulykken*, hvor det ble gjort et poeng av at objektivt ansvar har liten plass i sjøretten. <sup>258</sup> Et slikt syn samsvarer også med Selvigs uttalelse i etterkant av *Ladogales*, om at den tilsidesatte *Brabant* og *Svein II*. <sup>259</sup>

Forklaringsmodellen gir mening når rettspraksis og Selvigs artikler tolkes i sammenheng. Det kan se ut til å ha foregått en vekselvirkning hvor Høyesterett først avsa den potensielt langtrekkende *Ladogales*, hvorpå Selvig kom med sin artikkel som både pekte på hvordan *Ladogales* kunne tolkes som en døråpner for alminnelig ulovfestet objektivt sjørettsansvar, og hvor det ble reist motforestillinger. Få år senere kom *Uthaug*, som parkerte utviklingen av ansvarsformen, slik at *Ladogales* ble stående igjen som et særskilt tilfelle av ulovfestet objektivt sjørettsansvar, ved siden av *Neptun* og *Sokrates*. Gjennom *Uthaug* ga Høyesterett signal om at det fortsatt gjelder et snevert ulovfestet objektivt sjørettsansvar, på tross av resultatet i *Ladogales*. Rettspraksis og juridisk teori sett under ett får denne forklaringsmodellen til å fremstå som velbegrunnet.

### 3.5.9 Oppsummering

På bakgrunn av gjennomgangen kan det konkluderes med at teknisk svikt i fremdrifts- eller reverseringsmaskineri som fører til sammenstøt med landinstallasjoner, utgjør det eneste sikre grunnlaget for ulovfestet objektivt sjørettsansvar, jf. *Neptun* og *Sokrates*. Ut over dette er rettstilstanden langt mer sammensatt enn hva én forklaringsmodell kan forklare. Forklaringsmodellene ovenfor er heller ikke de eneste mulige. Skillet mellom teknisk svikt og teknisk ufullkommenhet er av større teoretisk enn praktisk interesse, og har sannsynligvis ikke hatt betydning for hvorfor det ble ansvar i noen tilfeller med teknisk svikt, men ikke i andre. Derimot kan momenter som skillet mellom tingskade og personskaade,

---

<sup>257</sup> ND 1973 s. 348 på s. 356.

<sup>258</sup> ND 1988 s. 187 på s. 197, dom A 233/1984 i Asker og Bærums herredsrett på s. 19–20 og ND 1990 s. 183 på s. 189.

<sup>259</sup> Selvig (1970) s. 253.

ulike typer skadevoldende utstyr og maskineri, forsikringsmuligheter og den flytende overgangen mellom objektivt ansvar og culpaansvar, både hver for seg og samlet ha bidratt til dagens rettstilstand for ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Videre kan et samspill mellom rettspraksis og juridisk teori ha bidratt til rettstilstanden. Høyesterett valgte gjennom *Uthaug* å sette en stopper for den utviklingen *Ladogales* kunne ledet til, etter at Selvig hadde skrevet en artikkel hvor det ble reist motforestillinger mot å strekke ansvarsformen for langt. Vurderingene som ligger til grunn for avgjørelsene om ulovfestet objektivt sjørettsansvar er sammensatte, og gjennomgangen viser at Høyesterett er skeptisk til å strekke ulovfestet objektivt sjørettsansvar like langt som alminnelig ulovfestet objektivt ansvar.

### 3.6 Konklusjon

Kapittel 2 viste at det finnes få tilfeller hvor det er aktuelt med ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Av kapittel 3 fremgikk det at i tillegg til de tre grunnvilkårene for ulovfestet objektivt ansvar, så er teknisk svikt en nødvendig, men ikke tilstrekkelig forutsetning for ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Dette bygger på at bortsett fra *bølgeslagsdommene*, så har det ikke blitt ansvar ved fravær av teknisk svikt. I tilfellene der teknisk svikt er påvist, er teknisk svikt i fremdrifts- eller reverseringsmaskineri som fører til sammenstøt med landinstallasjoner det eneste sikre tilfellet av ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Ut over dette er rettstilstanden langt mer sammensatt enn hva én forklaringsmodell kan oppklare. Momenter som skillet mellom tingskade og personskaade, ulike typer skadevoldende utstyr og maskineri, forsikringsmuligheter og den flytende overgangen mellom objektivt ansvar og culpaansvar, kan både hver for seg og samlet ha bidratt til utformingen av ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Videre kan motforestillingene i juridisk teori av hvor langt ansvarsformen ble strukket i *Ladogales*, ha ført til en innstramming i *Uthaug*. Både rettskildebildet i sjøretten, forutsetningen om teknisk svikt og den snevre linjen Høyesterett har lagt seg på når teknisk svikt er til stede, viser at

ulovfestet objektivt sjørettsansvar har et snevrere anvendelsesområde enn alminnelig ulovfestet objektivt ansvar.

## 4 Betraktninger de lege ferenda

### 4.1 Innledning

Hittil har formålet vært å kartlegge ulovfestet objektivt sjørettsansvar de lege lata. I det følgende skifter jeg fokus og vurderer ansvarsformen de lege ferenda. I 4.2 drøfter jeg om et snevert ulovfestet objektivt sjørettsansvar er en god regel, noe jeg etter en helhetsvurdering kommer til at det er. I 4.3 drøfter jeg de mange uttalelsene i rettspraksis om at objektivt ansvar har liten plass i sjøretten, som synes å ha utviklet seg til en selvstendig begrunnelse for en snever ansvarsregel. Etter min mening bør hver sak underkastes en helhetsvurdering, hvor momenter som gjør seg særlig gjeldende i sjøretten kan spille en ulik rolle i forskjellige typetilfeller, heller enn å basere argumentasjonen på en generell uttalelse.

### 4.2 Ulovfestet objektivt sjørettsansvar som en snever ansvarsform

Opgaven viser at ulovfestet objektivt sjørettsansvar er en snever regel. Samtidig utgjør skips fremdrift, fart og tyngde særlige risikoer for skade, og er egenskaper som plasserer skip i kjernen av de virksomheter og innretninger som ellers omfattes av ulovfestet objektivt ansvar. Med en slik motsetning mellom ansvarsregelens snevre utforming og de særlige risikoer, kan det spørres om det er en god regel at ulovfestet objektivt sjørettsansvar har en snevrere form enn på andre områder.

Dette kan illustreres med et eksempel. Eksplosjonsfaren i Rt. 2006 s. 690 (*Lillestrøm*) skyldtes en bremsesvikt ved det påkjørende toget, noe som likner på den tekniske svikten i reverseringsmaskineriet som gjorde

at skipene i ND 1921 s. 401 (*Neptun*) og ND 1952 s. 320 (*Sokrates*) ikke fikk bremsset. Dermed kunne et tilsvarende faktum i sjøretten endt med ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Men i *Lillestrøm* sto farlig gods og ansvar for farlig bedrift sentralt, slik at teknisk svikt ikke var avgjørende for resultatet.<sup>260</sup> I et tenkt tilfelle uten teknisk svikt, hvor et skip ligger i opplag ved havn og det oppstår eksplosjonsfare tilsvarende det som skjedde i *Lillestrøm*, kan det virke tilfeldig og urimelig hvis erstatning uteblir fordi det dreier seg om et skip. Dette er ikke et usannsynlig faktum. De lave oljeprisene i kjølvannet av oljepriskrakket førte til at tankskip ble benyttet som lagringsplass for olje fordi det var mer lønnsomt å selge oljen frem i tid.<sup>261</sup> Tilsvarende kan tenkes ved plutselige lavkonjunkturer i andre markeder.

Selvigs artikkel fra 1970 ble skrevet med *Ladogales* som bakteppe, som i datidens lys fremsto som en døråpner for alminnelig ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten.<sup>262</sup> Selvig var skeptisk til resultatet i *Ladogales*, og nevnte flere momenter som talte mot å utvide ulovfestet objektivt sjørettsansvar. For det første har prinspalansvaret i seg selv blitt en form for objektivisert bedriftsansvar med langt større betydning enn det tradisjonelle arbeidsgiveransvaret i skadeserstatningsloven kapittel 2, og strekker seg så langt at det kan begrunne en forsiktig anvendelse av ulovfestet objektivt sjørettsansvar.<sup>263</sup> For det andre understreker den gjennomgående lovregulering med culpaansvar at skyldansvar er den normale ansvarsformen i sjøretten,<sup>264</sup> noe som fremdeles er av betydning i dag, selv om det har vært en utvikling mot mer objektivt ansvar i ettertid. Lovfestet objektivt ansvar i sjøretten eksisterer på definerte områder, og bygger stort sett på konvensjoner. Dermed gjenstår få områder hvor det er plass for ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Det kan derfor være tilfeldig om tilfellet havner innenfor eller utenfor ansvarsformens virkeområde. For det tredje er culpaansvar også hovedregelen i utenlandsk rett, og

<sup>260</sup> Jf. samtale med førstvoterende Karin Maria Bruzelius (12.9.2016).

<sup>261</sup> Se <http://www.dn.no/nyheter/naringsliv/2015/01/13/2149/Shipping/bruker-skip-som-oljelagre> (10.11.2016).

<sup>262</sup> Selvig (1970) s. 251.

<sup>263</sup> Selvig (1970) s. 229 og Selvig (1977b) s. 423.

<sup>264</sup> Selvig (1970) s. 246–247.

hensynet til internasjonal rettsenhet i sjøretten vil tale mot særnorske objektive ansvarsregler.<sup>265</sup> For det fjerde kan aksept-av-risiko og forsikringssynspunkter være av betydning i viktige gruppetilfeller,<sup>266</sup> se 3.5.5. Noen av momentene er fulgt opp i rettspraksis. Lagmannsretten i ND 1973 s. 348 (*Uthaug*) viste til Selvigs argumenter om den restriktive virkningen av norske lovregler og hensynet til internasjonal rettsenhet,<sup>267</sup> og Høyesteretts mindretall nevnte den gjennomgående culpereguleringen i sjøretten.<sup>268</sup> Argumentene til Selvig viser at det er mange gode grunner til å beholde et snevrere ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten enn på andre områder.

For eksempel står hensynet til internasjonal rettsenhet særlig sterkt i sjøretten. Dette hensynet står sentralt og jeg velger å behandle det nærmere i det følgende. Skipsfartens egenart gjør at det kan være tilfeldig for rederen om skipet befinner seg i norsk eller utenlandsk farvann. Et avvikende ansvarsregime i Norge vil bidra til et mer fragmentert ansvarsregime innen skipsfartsnæringen internasjonalt. Dette står imot hensynet til samsvarende regler på land og på vann nasjonalt. Ansvarsregimet i sjøretten bygger gjennomgående på internasjonal enighet, og forekomstene av objektivt ansvar er få og klart definerte. Det internasjonale samarbeidet kan begrunnes i at det er karakteristisk for skipsfart at den har internasjonal karakter.<sup>269</sup> Ifølge Selvig seilte mer enn nitti prosent av norsk handelsflåte utelukkende mellom utenlandske havner på slutten av 1970-tallet.<sup>270</sup> Data fra Statistisk sentralbyrå viser at norske og norskregistrerte tank-, bulk- og stykkgodsskips hadde ¾-deler av sine anløp i utenlandske havner i perioden 2004–2015.<sup>271</sup> Dette taler for at norske sjørettslige ansvarsregler fortsatt bør utvikles i samspill med andre sjøfartsnasjon, slik at ansvarsregimet blir mest mulig samkjørt.

---

<sup>265</sup> Selvig (1970) s. 234–235 og 247.

<sup>266</sup> Selvig (1970) s. 247.

<sup>267</sup> ND 1973 s. 348 på s. 364.

<sup>268</sup> ND 1973 s. 348 på s. 358.

<sup>269</sup> Falkanger/Bull (2010) s. 1.

<sup>270</sup> Selvig (1977b) s. 424.

<sup>271</sup> Tallene baserer seg på tabell 08040 på [ssb.no](http://ssb.no) (16.11.2016).

Rederinæringen er preget av sykluser og uforutsigbare inntekter,<sup>272</sup> noe rederikrisen som følge av lave oljepriser illustrerte. Dette særpreger rederinæringen i større grad enn mange andre næringer. Ved objektivt ansvar bærer rederne den samlede kostnaden av forebygging og skade.<sup>273</sup> Dette kan medføre at de totale kostnadene øker fordi potensielle skadelidte ikke gis incentiv til skadeforebygging,<sup>274</sup> noe som likevel kan motvirkes ved å kombinere objektivt ansvar med aktsomhetsplikt for skadelidte.<sup>275</sup> Å pålegge rederinæringen hele kostnaden for skadeforvoldelse gjennom objektivt ansvar vil uansett gi næringen en høyere økonomisk kostnad på toppen av ustabile inntekter fordi de må bære alle skadekostnader.<sup>276</sup> Ved culpaansvar vil derimot redernes forebyggingskostnader knytte seg til domstolenes fastsettelse av culpanormen, noe som vil fordele kostnadene mellom rederne og potensielle skadelidte, men som kan føre til ineffektivitet hvis domstolene mangler informasjon om rederienes inntekt fra virksomheten.<sup>277</sup> For rederne vil uansett kostnadene være lavere ved et culpaansvar enn ved et objektivt ansvar fordi de kun må erstatte skade påført ved culpa.

På den annen side er rederforsikringer internasjonale og i betydelig grad standardiserte,<sup>278</sup> og rederne er vanligvis forsikret.<sup>279</sup> Dermed kan en usikker skadekostnad byttes ut med en sikker kostnad gjennom internasjonale forsikringsordninger.<sup>280</sup> I tillegg vil ulovfestet objektivt sjørettsansvar omfattes av ansvars grensene i sjøloven kapittel 9, som omfatter personskade og tingskade «dersom skaden er oppstått om bord eller i direkte forbindelse med driften av skipet», jf. sjøloven § 172 første ledd nr. 1. Siden teknisk svikt er en forutsetning for ansvar i sjøretten,

---

<sup>272</sup> Stopford (2009) s. 93.

<sup>273</sup> Eide/Stavang (2008) s. 239.

<sup>274</sup> Eide/Stavang (2008) s. 266.

<sup>275</sup> Eide/Stavang (2008) s. 267–268.

<sup>276</sup> Eide/Stavang (2008) s. 239.

<sup>277</sup> Eide/Stavang (2008) s. 240 og 257.

<sup>278</sup> Falkanger/Bull (2010) s. 524.

<sup>279</sup> Falkanger/Bull (2010) s. 165.

<sup>280</sup> Eide/Stavang (2008) s. 370.

vil tap eller skade alltid ha direkte sammenheng med driften av skipet. Dermed vil rederne beskyttes mot de virkelig store tap.<sup>281</sup>

Etter en helhetsvurdering er en generell utvidelse av ulovfestet objektivt sjørettsansvar ikke å foretrekke fordi momentene som taler imot veier tyngre. Men i neste punkt kommer jeg til at domstolene bør drøfte ansvarsformen grundigere, noe som i seg selv kan gi grunnlag for økt bruk av ulovfestet objektivt sjørettsansvar.

### 4.3 Domstolenes behandling av ulovfestet objektivt sjørettsansvar

I både rettspraksis og juridisk litteratur er det gitt flere uttalelser om at objektivt ansvar har liten plass i sjøretten, se 3.5.8. I *Uthaug* ser setningen ut til å stå nesten på egne ben som begrunnelse for resultatet,<sup>282</sup> en oppfatning som styrkes ved at setningen også ble brukt som et argument mot ansvar av mindretallet,<sup>283</sup> selv om de konkluderte med ulovfestet objektivt sjørettsansvar. Setningen ble også gjentatt som obiter dictum av lagmannsretten i ND 1988 s. 187 (*Kabelferge*) og ND 1990 s. 183 (*Kielland-ulykken*),<sup>284</sup> som ikke var sjørettslige tilfeller. Både i *Uthaug* og *Kabelferge* viste lagmannsretten til Selvigs artikkel fra 1970 når de skrev at objektivt ansvar har liten plass i sjøretten.<sup>285</sup> Med dette som bakgrunn ser det ut til at «*objektivt ansvar har liten plass i sjøretten*» har blitt en egen rettssetning som taler mot ulovfestet objektivt sjørettsansvar, utviklet i samspill mellom rettspraksis og juridisk teori. Det kan spørres om dette er en god løsning.

Selvig bygget sin skepsis mot å utvide rammen for ulovfestet objektivt sjørettsansvar på konkrete momenter, se 4.2. *Kabelferge* og *Kielland-ulykken* lå utenfor sjøretten, og det var derfor ikke nødvendig å foreta en inngående drøftelse av ulovfestet objektivt sjørettsansvar, men det

---

<sup>281</sup> Falkanger/Bull (2010) s. 165.

<sup>282</sup> ND 1973 s. 348 på s. 355.

<sup>283</sup> ND 1973 s. 348 på s. 358.

<sup>284</sup> ND 1988 s. 187 på s. 197 og ND 1990 s. 183 på s. 189.

<sup>285</sup> ND 1973 s. 348 på s. 364 og ND 1988 s. 187 på s. 197.



var heller ikke nødvendig å uttale seg om ulovfestet ansvars plass i sjøretten. *Uthaug* var en sjørettslig avgjørelse. Når dommen ser ut til å begrunnes med den generelle rettssetningen «*liten plass i sjøretten*», så er det vanskelig å vite hvordan de ulike momentene gjorde seg gjeldende i Høyesteretts vurdering. Momentene kan ha forskjellig betydning i ulike typetilfeller, og en grundigere drøftelse ville bidratt til å gi en bedre forståelse av hvilke typetilfeller Høyesterett mente ulovfestet objektivt sjørettsansvar passer for.

Vil for eksempel momentet om internasjonal rettsenhet gjøre seg like sterkt gjeldende overfor ferger som utelukkende trafikkerer norske fjorder som for godstransport i internasjonal skipsfart? Ulykker tilsvarende *Kabelferge* kan tenkes å skje med en slik ferge i en klar sjørettslig situasjon. Skal i så fall domstolene løse saken gjennom den snevre sjørettslige ansvarsregelen? I eksempelet med eksplosjonsfare på skip i opplag tilsvarende *Lillestrøm* i 4.2, vil grunnvilkårene for alminnelig ulovfestet objektivt ansvar være oppfylt, og i sjøretten må risikoen i tillegg skyldes teknisk svikt. Ulykker knyttet til skip i opplag ved havn kan ha et ubetydelig internasjonalt preg, og de særlige momentene i sjøretten vil derfor ha liten vekt. Skal domstolene i et slikt tilfelle avvise ansvar med begrunnelse i at objektivt ansvar på generelt grunnlag har liten plass i sjøretten?

Heller enn å konkludere på bakgrunn av at tilfellet er sjørettslig og at det derfor er liten plass for objektivt ansvar, så virker det som en bedre løsning å trekke de særlige momentene inn i den avsluttende helhetsvurderingen og foreta en konkret vurdering av hvert enkelt moment. Det vil skape mer åpenhet om hva som var utslagsgivende i hver enkelt sak, og vil synliggjøre de sjørettslige momentenes betydning ved ulike typetilfeller. Dermed oppnås større fleksibilitet til å søke konkret rimelighet, uten at det går på bekostning av verken forutsigbarhet eller de sjørettslige momentene som i andre typetilfeller vil tale mot ansvar. *Objektivt ansvar har liten plass i sjøretten* er bedre som et navn på resultatet enn som en begrunnelse i seg selv.

## Kildeliste

### Litteratur

#### Fotnote

Brækhus (1968)

Dybwad (1946)

Dybwad (1969)

Eckhoff/Helgesen (2001)

Eide/Stavang (2008)

Falkanger/Bull (2010)

Falkanger/Falkanger  
(2016)

Hagstrøm/Stenvik (2015)

Jantzen (1929)

Kjelland (2016)

Kjønstad (2004)

Lødrup (2009)

Nygaard (2007)

#### Litteratur

Brækhus, Sjur, *Juridiske arbeider fra sjø og land*, 1968.

Dybwad, Nils, *Kommentarer til Nordiske domme i sjøfartsanliggender 1945*, 1946.

Dybwad, Nils, *Kommentarer til Nordiske domme i sjøfartsanliggender 1969*, 1969.

Eckhoff, Torstein og Jan E. Helgesen, *Rettskildelære*, 5. utg., 2001.

Eide, Erling og Endre Stavang, *Rettsøkonomi*, 2008.

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull, *Sjørett*, 7. utg., 2010.

Falkanger, Thor og Aage Thor Falkanger, *Tingsrett*, 8. utg., 2016.

Hagstrøm, Viggo og Are Stenvik, *Erstatningsrett*, 2015.

Jantzen, Johannes, *Kommentarer til Nordiske domme i sjøfartsanliggender 1928*, 1929.

Morten Kjelland, *Erstatningsrett – en lærebok*, 2016.

Kjønstad, Asbjørn, «Ulovfestet objektivt ansvar», *Tidsskrift for erstatningsrett nr. 2–3*, 2004, s. 99–122. Hentet fra Lovdata.

Lødrup, Peter, *Lærebok i erstatningsrett*, 6. utg., 2009.

Nygaard, Nils, *Skade og ansvar*, 6. utg., 2007.

- Selvig (1970) Selvig, Erling, «Mot objektivt rederansvar? Det objektive bedriftsansvars anvendelse i sjøfartsforhold 1. Sjørettslig bedriftsansvar.», *Tidsskrift for rettsvitenskap*, 1970, s. 225–253. Hentet fra Lovdata.
- Selvig (1977a) Selvig, Erling, «Rederansvaret. § 3. Objektivt rederansvar § 3. Objektivt ansvar», *Marlus nr. 20*, 1977, s. 1–32. Hentet fra Lovdata.
- Selvig (1977b) Selvig, Erling, «Bedriftsansvaret i sjøfartsforhold 6. Globalbegrensning og forsikring.», *Tidsskrift for rettsvitenskap*, 1977, s. 413–437. Hentet fra Lovdata.
- Selvig (1997) Selvig, Erling, *Kommentarer til Nordiske domme i sjøfartsanliggender 1995*, 1997.
- Stang (1919) Stang, Fredrik, *Erstatningsansvar*, 1919.
- Stopford (2009) Stopford, Martin, *Maritime Economics*, 3. utg. 2009.
- Van Dam (2013) Van Dam, Cees, *European tort law*, 2. utg. 2013. Elektronisk versjon: <http://www.oxfordscholarship.com/view/10.1093/acprof:oso/9780199672264.001.0001/acprof-9780199672264> (26.9.2016).

## Lover og konvensjoner

### Fotnote

Athenkonvensjonen

### Lov

Bestemmelser i Athen-konvensjonen om transport og passasjerer og deres bagasje til sjøs som er relevante ved anvendelsen av EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56x (forordning (EF) nr. 392/2009 av 23. april 2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under sjøtransport av passasjerer).

Bilansvarsloven

Lov 3.2.1961 om ansvar for skade som motorvognen gjør.

Forurensningsloven

Lov 13.3.1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall.

Grannelova	Lov 16.6.1961 nr. 15 om rettshøve mellom grannar.
Havressursloven	Lov 6.6.2008 nr. 37 om forvaltning av viltlevande marine ressursar.
Jernbaneansvarsloven	Lov 10.6.1977 nr. 73 om jernbaneansvar.
Motorvognloven 1912	Lov 21.6.1912 nr. 2 om bruk av motorvogner.
Motorvognloven 1926	Lov 28.2.1926 nr. 2 om motorvogner.
Naboloven 1887	Lov 27.5.1887 nr. 1 indeholdende Bestemmelser om Eiendomsrettens Begrænsning i Naboforhold.
Saltvannsfiskeloven 1955	Lov 17.6.1955 om saltvannsfiskeriene.
Sjøloven	Lov 24.6.1994 nr. 39 om sjøfart.
Sjøloven 1893	Lov 20.7.1893 nr. 1 om sjøfarten.
Skadeserstatningsloven	Lov 13.6.1969 nr. 26 om skadeserstatning.
Vannressursloven	Lov 24.11.2000 nr. 82 om vassdrag og grunnvann.
Vassdragsloven 1887	Lov 1.7.1887 nr. 4 om Vasdragenes Benyttelse m. V.
Vassdragsloven 1940	Lov 15.3.1940 nr. 3 om vassdragene.

## **Forarbeider**

### **Fotnote**

Indst. O. I. 1887

Indst. O. No. 8 1887

Nabolovkommisjonens innstilling 1884

NOU 1994:12

NUT 1957:1

### **Forarbeid**

Indstilling fra Justiskomiteen No. 2 angaaende den kongelige Proposition til Lov om Vasdragenes Benyttelse m. V., 1887.

Indstilling fra Justitskomiteen No. 2 angaaende kongelig Proposition til Lov om Eiendomsrettens Begrænsning i Naboforhold.

Kommissionsbetækning om Eiendomsrettens Begrænsning i Naboforhold 18.4.1884.

Lov om vassdrag og grunnvann.

Innstilling om revisjon av reglene om motorvognansvaret fra Motorvognansvar-komiteen av 1951. Hentet fra Lovdata.

Ot.prp. nr. 24 (1959–1960)	Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) og lov om erstatning for skade voldt av motorkjøretøy.
Ot.prp. nr. 65 (1939)	Ot.prp. nr. 65 om lov om vassdragene, 1939.
Ot.prp. nr. 78 (1976–1977)	Ot.prp. nr. 78 (1976–1977) om lov om jernbaneansvar overfor reisende.
Oth. Prp. No. 17 1886	Oth. Prp. No. 17 Ang. Lov om Eiendomsrettens Begrænsning i Naboforhold, 15.3.1886.
Vasdragslovkommission 1918	Indstilling med utkast til ny vasdragslov fra den kgl. Vasdragslovkommission, 1918.
Vassdragslovsutkast 1876	Udkast til Lov angaaende Vasdragene fra kommisjon av 22.1.1876.

## Dommer

- Rt. 1866 s. 735.  
 Rt. 1874 s. 145 – *Bølgeslag I*.  
 Rt. 1874 s. 409.  
 Rt. 1875 s. 330.  
 Rt. 1882 s. 38.  
 Rt. 1889 s. 642 – *Bølgeslag II*.  
 Rt. 1916 s. 9 – *Styrestag*.  
 ND 1921 s. 401 (Rt. 1921 s. 519) – *Neptun*.  
 Rt. 1926 s. 899 – *Trikkedom I*.  
 Rt. 1927 s. 651 – *Trikkedom II*.  
 ND 1927 s. 310 (Rt. 1927 s. 724) – *Erling Jarl*.  
 ND 1928 s. 8 (Sveriges Högsta Domstolen) – *Regin*.  
 Rt. 1930 s. 22.  
 Rt. 1933 s. 944.  
 ND 1934 s. 20 (Oslo byrett) – *Brabant*.  
 Rt. 1936 s. 298 – *Togdom I*.  
 Rt. 1936 s. 345 – *Kullstykke*.  
 ND 1936 s. 439 (Eidsivating Lagmannsrett) – *Brabant*.  
 Rt. 1937 s. 563 – *Trikkedom III*.  
 ND 1942 s. 17 (Oslo byrett) – *Svein II*.  
 ND 1942 s. 123 (Bergens byrett) – *Betzy*.  
 ND 1942 s. 129 (Frostating lagmannsrett) – *Prinsesse Ragnhild*.  
 ND 1944 s. 42 (Bergen byrett) – *Arna*.  
 ND 1944 s. 168 (Lofoten herredsrett) – *Sirius*.  
 ND 1945 s. 289 (Gulating lagmannsrett) – *Arna*.

- ND 1948 s. 337 (Rt. 1948 s. 1044) – *Sirius*.  
Rt. 1948 s. 1111 – *Trikkedom IV*.  
Rt. 1951 s. 212 – *Isklump*.  
ND 1952 s. 320 (Rt. 1952 s. 1170) – *Sokrates*.  
ND 1954 s. 341 (Rt. 1948 s. 719) – *Arna*.  
ND 1955 s. 181 (Rt. 1955 s. 872) – *Consul Bratt*.  
ND 1956 s. 290 (Haugesund byrett) – *Hordaland*.  
ND 1957 s. 82 (Bergen Byrett) – *Hordaland*.  
ND 1958 s. 62 (Rt. 1958 s. 354) – *Skarsfjell*.  
ND 1958 s. 587 (Gulating lagmannsrett) – *Leda*.  
Rt. 1959 s. 474 – *Togdom II*.  
Rt. 1962 s. 958.  
ND 1963 s. 318 (Frostating lagmannsrett).  
Rt. 1964 s. 272 – *Trikkedom V*.  
ND 1967 s. 110 (Hålogaland lagmannsrett) – *Salangen*.  
Rt. 1969 s. 109 – *Løftekran*.  
ND 1969 s. 389 (Rt. 1969 s. 1308) – *Ladogales*.  
ND 1971 s. 36 (Rt. 1971 s. 843) – *Marna Hepsø*.  
ND 1971 s. 189 (Oslo byrett) – *Uthaug*.  
Rt. 1972 s. 965 – *Mønepanne*.  
ND 1973 s. 348 (Rt. 1973 s. 1364) – *Uthaug*.  
ND 1975 s. 70 (Eidsivating lagmannsrett) – *Ula*.  
Rt. 1979 s. 1326 – *Fusa*.  
Rt. 1980 s. 1061 – *Acrylball*.  
ND 1981 s. 152 (Hålogaland lagmannsrett) – *Kya*.  
Dom A 233/1984 i Asker og Bærums herredsrett – *Kabelferge*.  
LE 1986 s. 125 (Eidsivating lagmannsrett) – *Kabelferge*.  
ND 1988 s. 187 (Rt. 1988 s. 1003) – *Kabelferge*.  
ND 1990 s. 183 (Gulating lagmannsrett) – *Kielland-ulykken*.  
Rt. 1991 s. 1303 – *Gulvluke*.  
LH 1992 s. 381 (Hålogaland lagmannsrett) – *Landgangsfartøyer*.  
ND 1994 s. 82 (Sø- og Handelsretten i København) – *Bravur*.  
ND 1995 s. 163 (Danmarks Højesteret) – *Bravur*.  
Rt. 1999 s. 1312 – *Hjullaster*.  
Rt. 2006 s. 690 – *Lillestrøm*.  
ND 2008 s. 252 (Agder lagmannsrett) – *Isflak*.

THE SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW is a part of the University of Oslo and hosts the faculty's Centre for European Law. It is also a part of the cooperation between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden through the Nordic Council of Ministers. The Institute offers one master programme and several graduate courses.

The core research areas of the Institute are maritime and other transport law as well as petroleum and energy law, but the members of the Institute also engage in teaching and research in general commercial law.

---

In MARIUS, issued at irregular intervals, articles are published in the Nordic languages or English.

ISSN: 0332-7868

