

MARLUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Arne Moss Westgård

Objektivt rederansvar for teknisk svikt. Fra dampskip til autonome fartøyer

Læren om teknisk svikt
fra et sjørettslig perspektiv

527

Objektivt rederansvar for teknisk svikt. Fra dampskip til autonome fartøyer

Læren om teknisk svikt fra et sjørettslig
perspektiv

Arne Moss Westgård



MarIus No. 527
Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2020

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

Internet: www.jus.uio.no/nifs

Editor: Professor dr. juris Trond Solvang –

e-mail: 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

Print: 07 Media AS

Forord

Denne avhandlingen ble skrevet mens jeg var ansatt som vitenskapelig assistent ved Nordisk institutt for sjørett i 2018–2019. Avhandlingen publiseres i hovedsak slik den ble levert til sensur i juni 2019. Jeg har endret enkelte formuleringer og foretatt en språkvask før publisering.

En rekke personer har vært til god hjelp og støtte i arbeidet med avhandlingen. Min hovedveileder, professor Trond Solvang, fortjener en særlig takk. Trond foreslo tema for problemstillingen, og var i skriveprosessen en høyt verdsatt diskusjonspartner med sin faglige nysgjerrighet, kunnskap og smittende engasjement. Døren var alltid åpen hos Trond, og jeg gikk alltid ut igjen med ny inspirasjon.

Videre vil jeg takke mine veiledere og nå gode kollegaer i Wiersholm, advokatene Christian Hauge og Ignazio Azzari Støen, for nyttige innspill og diskusjoner underveis. Stor takk til Inger Helene Lilleåsen for bidrag til språkvask før publisering. Takk også til vitenskapelig assistent Marthe Emmeline Smedsrud, som bidro med kommentarer på sisteutkastet før levering. Det samme gjorde min gode venn Martin Nygaard, som også skal ha takk for å ha stilt sitt feriehus på Korfu til rådighet for en rekke kollokvieturer gjennom studiet med meg, Marcus, Grunde og Lars. Jusstudiet ble langt mer lystbetont med denne gjengen, og jeg er overbevist om at vi ble bedre jurister for hvert studieopphold under den greske solen.

Nordisk institutt for sjørett er et hyggelig og inspirerende sted å skrive avhandling, og jeg nøt godt av all kunnskapen som er samlet på huset. Jeg er særlig takknemlig for at professor emeritus Erling Selvig ville møte meg for en samtale om emnet. Som leseren vil se, var hans utmerkede artikler om det objektive rederansvaret fra 70-tallet en viktig inspirasjon for min metodiske tilnærming i arbeidet med avhandlingen.

Det gode miljøet blant de vitenskapelige assistentene på sjøretten bidro til en fin avslutning på studietiden. En særlig takk til Mathias Rør Falch for usedvanlig hyggelig kontorfellesskap, med mange gode samtaler av både faglig og ikke-faglig art. En kjærkommen atspredelse var de mange – og lange – skiturene gjennom vinteren 2019 sammen med

Mathias og felles vitenskapelig assistent Sondre. Vi fikk det for oss at vi skulle gå Grenaderløpet ved siden av skrivearbeidet, og kombinasjonen bidro til et betydelig arbeidspress når våren ubønhørlig kom. Vi kom imidlertid i mål på alle prosjekter, og jeg sitter igjen med mange gode minner fra året på sjøretten.

Til slutt vil jeg takke Live. Først for at hun tålmodig lyttet til lange juridiske tankerekker samtidig som hun selv jobbet med sin master-avhandling i psykologi. Videre for at hun reddet kildelisten min når leveringsfristen kom litt for fort mot slutten. Men fremfor alt for å være min fremste støtte.

Oslo, februar 2020
Arne Moss Westgård

Innhold

FORORD.....	3
1 INNLEDNING.....	7
1.1 Tema og problemstilling.....	7
1.2 Metode og opplegg.....	12
1.2.1 Opplegg og tilnærming.....	12
1.2.2 Metode og rettskilder.....	14
1.2.3 Introduksjon til tese om to ulike prøvingstema.....	15
1.3 Avhandlingens oppbygning og struktur.....	20
2 OBJEKTIVT REDERANSVAR PÅ ULOVFESTET GRUNNLAG.....	21
2.1 Innledning.....	21
2.2 Sjølovens ansvarsregler for tredjemannskader.....	22
2.3 Bakgrunn – culpaprinsippets sterke stilling i sjøretten og fremveksten av det ulovfestede objektive ansvaret på landjorden.....	26
2.4 Det ulovfestede objektive ansvaret får innpass i sjøretten.....	33
2.4.1 Rt. 1916 s. 9 (styrestag).....	33
2.4.2 Rt. 1921 s. 519 (Neptun).....	35
2.4.3 Samtidige syn på Neptun-avgjørelsen.....	37
2.5 Rt. 1948 s. 1044 (Sirius).....	39
2.6 Rt. 1952 s. 1170 (Sokrates).....	42
2.7 Underrettspraksis etter Sokrates.....	44
2.8 Rt. 1969 s. 1308 (Ladogales).....	45
2.9 Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug).....	49
2.10 Underrettspraksis etter Uthaug.....	52
2.11 Oppsummering.....	53
3 RETTSPRAKSIS FRA LANDJORDEN OM TEKNISK SVIKT.....	57
3.1 Innledning.....	57
3.2 Rettspraksis.....	58
3.2.1 Rettspraksis om ulovfestet objektivt ansvar for sporvogner frem til jernbaneansvarsloven av 1977.....	58
3.2.2 Rettspraksis om ulovfestet objektivt ansvar for jernbane frem til jernbaneansvarsloven av 1977.....	62
3.2.3 Rettspraksis om ulovfestet objektivt ansvar for motorvogn frem til bilansvarslova av 1961.....	65
3.3 Oppsummering og konklusjon.....	67

4	DEBATTEN OM TEKNISK SVIKT I JURIDISK TEORI	69
4.1	Innledning	69
4.2	Tolkningsalternativet som ligger til grunn for denne avhandlingen	70
4.3	Alternative tolkninger i juridisk teori	74
4.3.1	Hagstrøm og Stenviks tese	74
4.3.2	Argument 1. Saksforhold med teknisk svikt, men ikke objektivt ansvar	76
4.3.3	Argument 2. «Inngangsvilkårene» var oppfylt i dommer der det ble ansvar.....	79
4.3.4	Hagstrøm og Stenviks konklusjon.....	81
4.3.5	Øvrige syn i juridisk teori	82
4.4	Oppsummering og konklusjon.....	83
5	HVA ER TEKNISK SVIKT? SAMMENHENG MED ÅRSAKSKRAVET	86
6	TEKNISK SVIKT PÅ AUTONOME FARTØYER.....	90
6.1	Innledning	90
6.2	Teknologiimplementering	91
6.3	Et eksempel på risiko for svikt ved automatisert teknologi	93
6.3.1	Sensorfeil og ulykkene med Boeing 737 MAX	93
6.3.2	Læren om teknisk svikt for årsakskjeder som i 737 MAX ulykkene	94
6.4	Feil i skipets programvare og algoritmer	96
6.4.1	Objektivt ansvar ved teknisk svikt, eller produktansvar?	96
6.4.2	Datakriminalitet og hacking av programvare	97
6.4.3	Feil på algoritmer.....	98
6.5	Fremtidens lovgivning for autonom teknologi. Mot et rent objektivt ansvar?	100
6.6	Oppsummering og tanker rundt objektivt rederansvar for autonome skip	101
7	AVSLUTNING	103
	LITTERATURLISTE.....	107

1 Innledning

1.1 Tema og problemstilling

Denne avhandlingen tar utgangspunkt i spørsmålet om når reder kan bli erstatningsansvarlig overfor tredjemann på ulovfestet objektivt grunnlag i sjøretten. Høyesterett har pålagt reder ansvar på et slikt grunnlag i tre tilfeller: i Rt. 1921 s. 519 (Neptun), Rt. 1952 s. 1170 (Sokrates), og Rt. 1969 s. 1308 (Ladogales). I dommene inntatt i Rt. 1948 s. 1044 (Sirius) og Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug) ble erstatning på ulovfestet objektivt grunnlag anført for Høyesterett, men avvist. I juridisk teori er rettstilstanden ansett som usikker, noe som skyldes en kombinasjon av begrenset sakstilfang og domstolenes sprikende tilnærming til ansvaret.

Spørsmål om ulovfestet ansvar sjeldent kommer på spissen på grunn av sjølovens omfattende ansvarsreguleringer. Hovedlinjene i ansvarsreglene ble introdusert i sjøloven av 1893, og ble var uendret frem til – og videreført gjennom – sjøloven av 1994 (sjøl.). Viktige ulykkestilfeller som erstatningsansvar ved skipsammenstøt og oljesøl fra skip reguleres i dag av sjølovens kapittel 7. I skadetilfeller utover dette svarer reder for feil eller forsømmelser fra personer i skipets tjeneste jf. prinsipalansvaret i sjøl. §151. Erstatningsansvar for reder på ulovfestet objektivt grunnlag er derfor et spørsmål om ansvar ved siden av det lovfestede prinsipalansvaret.

Høyesterettsavgjørelsene om objektivt rederansvar på ulovfestet grunnlag trekker i noe ulike retninger. En rød tråd er imidlertid at ansvarsvurderingen knyttes til teknisk svikt; i Rt. 1921 s. 519 (Neptun) hadde et skip kollidert med en jernbanebro etter at skipets reverseringsmekanisme sviktet. Reder ble pålagt objektivt ansvar med henvisning til Rt. 1916 s. 9 (Styrestag), der en bil kjørte gjennom et butikkvindu da bilens styreanordning sviktet. Det ble i begge avgjørelsene lagt vekt på at *noe* i transportmildelets maskin hadde sviktet. Også i saken inntatt i Rt. 1952 s. 1170 (Sokrates) hadde skipets reverseringsmekanisme sviktet med den konsekvens at skipet kjørte inn i en pelekai. Reder ble pålagt

objektivt ansvar ved en henvisning til det tilnærmet analoge tilfellet i *Neptun*. Underrettspraksis¹ i perioden etter *Neptun* og *Sokrates* viser at domstolene var av den oppfatning at reder *kun* heftet på ulovfestet objektivt grunnlag hvis skaden skyldtes teknisk svikt på skipet.

Høyesteretts avgjørelse i Rt. 1969 s. 1308 skapte imidlertid usikkerhet rundt rettstilstanden, da reder ble pålagt ansvar for en kranulykke under lossing fra skipet. Høyesterett begrunnet ansvar ut fra synspunktet at bedriften hadde skapt en risiko for omgivelsene, og med henvisning til andre kranavgjørelser fra landjorden.

Den foreløpig siste avgjørelsen om det ulovfestede objektive ansvaret i sjøretten er dommen inntatt i Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug). I denne saken hadde en norsk ubåt kjørt inn i trålen til en nederlandsk tråler. Høyesterett kom til at reder – den norske stat – ikke var ansvarlig på ulovfestet objektivt grunnlag. Det ble uttalt at «*erstatningsansvar på objektivt grunnlag har liten plass i sjøretten*», og at domstolene tidligere kun har pålagt slikt ansvar i «*meget spesielle tilfelle*», med henvisning til *Neptun* og *Sokrates*. Høyesterett anså ikke *Ladogales* for å ha endret dette bildet. Uthaug-dommen er den foreløpig siste Høyesterettsavgjørelsen om det ulovfestede objektive rederansvaret. Siden har verken Høyesterett eller lovgiver foretatt noe som griper inn i avgjørelsens prejudikatvirkninger.

Emnet er godt egnet som utgangspunkt for en juridisk analyse. Dommene er knapt begrunnet, og en lesning av de sjørettslige prejudikattene alene gir ikke et entydig bilde av rettstilstanden. Emnet er behandlet i juridisk teori,² hvor Falkanger og Bull i standardverket *Sjørett* uttaler at:

«Det har rådet adskillig usikkerhet mht. hvor langt det, uten særskilt lovhjemmel, finnes plass for [et ulovfestet objektivt ansvar] på sjøfartens område – altså hvorvidt rederen kan holdes ansvarlig for skader som følger med driften av et skip.»³

¹ Se ND 1958 s. 587 (Leda) og ND 1961 s. 295.

² Se Solvang (2017) s. 29–74, Falkanger og Bull (2016) s. 151 og 229–239, Selvig (1977) s. 1–32, og Selvig (1970) s. 225–253.

³ Falkanger og Bull (2016) s. 151.

Erling Selvig er nok den forfatteren som har behandlet temaet mest inngående, med to artikler fra 1970- tallet. Selvig peker på at det ulovfestede objektive ansvaret ikke må forstås som enhetlig, og at ansvarets utforming i sjøretten må ses i sammenheng med avgjørelser vedrørende andre transportmidler som jernbane, sporvogner, og motorvogner.⁴ I denne avhandlingen har jeg tatt utgangspunkt i Selvigs perspektiv i analysen av rettspraksis. I en nyere artikkel tar Trond Solvang for seg ansvaret, og peker som Selvig på det nok ikke er en parallell rettsstilstand i sjøretten og på landjorden for øvrig.⁵

Høyesteretts prinsipielle uttalelser om det objektive ansvaret i *Uthaug* gjør det vanskelig – om ikke umulig – å forene det sjørettslige, ulovfestede objektive rederansvaret med det «alminnelige ansvaret». Et sentralt formål med avhandlingen er derfor å undersøke tilsynelatende ulikheter mellom det ulovfestede objektive ansvaret i sjøretten, og praksis etter «det alminnelig ansvaret». Med det alminnelige ansvaret sikter jeg til en bestemt fremgangsmåte domstolene anvender for å vurdere ansvar på ulovfestet objektive ansvar: Det tas utgangspunkt i om skadevolder har skapt en stadig, typisk og ekstraordinær risiko for omgivelsene. Dette omtales gjerne som inngangsvilkår. Deretter gjør domstolene en mer skjønnsmessig helhetsvurdering av hvem som er «nærmest til å bære risikoen».⁶ I analysen vil jeg følge med på hvordan domstolene synes å begrunne objektivt ansvar i sjøretten, og om det kan sies å være et annet prøvingstema enn hva domstolene har anvendt etter det «alminnelige» ansvaret.

Rettsstilstanden for det ulovfestede objektive rederansvaret må ses i sammenheng med flere tilgrensende temaer som vil stå sentralt i avhandlingen: For det første har domstolene vært svært forsiktige med å utvikle det ulovfestede objektive ansvaret i sjøretten. Den forsiktige linjen aktualiserer forholdet mellom de sjørettslige ansvarsreglene og alminnelig erstatningsrett. Her er det en uklar grenseflate, med bakgrunn i flere momenter som må ses i sammenheng; blant annet skipsfartens

⁴ Selvig (1977) s. 6.

⁵ Solvang (2017) s. 58.

⁶ Se for eksempel Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 152–153.

internasjonale karakter, og at sjøretten historisk har blitt behandlet som et eget juridisk fag.⁷ I tillegg har vi i nordisk sjørett en lang tradisjon for sjørettslig lovgivning, der culpaprinsippet har stått sentralt.⁸

For det andre har ansvar på ulovfestet objektivt grunnlag i sjøretten særlig blitt knyttet til *teknisk svikt*. En side av dette er at de to tilfellene i *Neptun* og *Sokrates* rent faktisk var tilfeller av teknisk svikt. Men vi skal se at begrepet *teknisk svikt* tillegges en videre juridisk betydning, og at typetilfellet teknisk svikt ved skipet i flere saker brukes til å avgrense ansvarets utbredelse. Spørsmålet som oppstår er da om teknisk svikt er et *nødvendig* vilkår for ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten. Avgjørelsen i *Ladogales* taler mot en slik forståelse, mens den senere avgjørelsen i *Uthaug* synes å gi uttrykk for at tilfellene *Neptun* og *Sokrates* avgrenser ansvarets utbredelse i sjøretten.

Det uklare i hva som følger av de sjørettslige prejudikatene inviterer til å se avgjørelsene i sammenheng med praksis fra andre livsområder. Også ved skadeforvoldelse forvoldt av andre transportmidler – som sporvogn, bil og jernbane – har teknisk svikt spilt en sentral rolle for objektivt ansvar på ulovfestet grunnlag. For å kunne svare på spørsmålet om hva som er rettstilstanden for det ulovfestede objektive ansvaret i sjøretten, vil jeg derfor forsøke å avklare hva som ligger i «læren om teknisk svikt» i norsk erstatningsrett. Formålet er å kunne gi en mer presis formulering av vilkårene for ulovfestet objektivt rederansvar.

Det har vært stor forvirring – og dels uenighet – i juridisk teori om hvilken betydning begrepene «teknisk svikt» og «teknisk ufullkommenhet» mv. har for det ulovfestede objektive ansvaret. Det minste felles multiplum synes å være at «teknisk svikt» innehar en sentral, men nokså uklar stilling i det ulovfestede objektive ansvaret.⁹ Noe stilisert kan vi dele oppfatningene i to retninger: Etter den første oppfatningen tolkes avgjørelsene om «teknisk svikt» inn i det «alminnelige» ulovfestede objektive ansvaret. Dette innebærer at det ikke gjelder et eget prøvings-tema for saker der teknisk svikt har vært en sentral årsak til skadefor-

⁷ Knoph (1931) s. 2.

⁸ Knoph (1931) s. 21 jf. 124–125.

⁹ Se Lødrup (1966) s. 203 og Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 1961.

voldelsen. Hver sak vurderes da ut fra et prøvingstema der spørsmålet er om skadevolder har skapt en stadig, typisk og ekstraordinær risiko for omgivelsene.¹⁰ Den andre oppfatningen er at teknisk svikt på noen livsområder er et nødvendig, og kanskje også tilstrekkelig, ansvarsvilkår for ulovfestet objektivt ansvar.

Min tese for avhandlingen er at den siste oppfatningen er riktig. Etter min oppfatning har teknisk svikt blitt anvendt både som et nødvendig og tilstrekkelig vilkår for objektivt ansvar. Men da under forutsetning om at vi skiller rettspraksis fra transportområdene skipsfart, jernbane, sporvogn og motorvogn mot andre livsområder.

For å undersøke denne tesen nærmere vil fremstillingen dreie rundt en analyse av rettspraksis, først fra sjøretten og deretter fra øvrige transporttilfeller. Domstolenes begrunnelse i disse sakene er gjerne knappe, noe som har åpnet for vidt ulike tolkninger i juridiske teori. Ved å se begrunnelsen for ansvar i de transportrettslige dommene i sammenheng, kan vi vurdere hvorvidt det foreligger et mønster i domstolenes begrunnelse. Min oppfatning er at et transportrettslig perspektiv er klagjørende når vi skal vurdere hvilken rolle «teknisk svikt», «teknisk ufullkommenhet» mv. spiller i det ulovfestede objektive ansvaret.

De siste avgjørelsene om teknisk svikt fra både sjøretten og landjorden er fra starten av 1970-tallet, og den teknologiske utviklingen i skipsfarten har kommet langt siden de sjørettslige prejudikatene med DS *Neptun* i 1921 og MS *Sokrates* i 1952. På moderne skip er stadig flere funksjoner automatisert, noe som vil si at skipet selv tar over mange av mannskapets funksjoner ved hjelp av sensorer og programvare.

Kulminasjonen av denne utviklingen er autonome skip, som kan navigere på havet uten menneskelig inngripen. Denne utviklingen reiser en rekke erstatningsrettslige spørsmål rundt *hvem* som er ansvarssubjekt for skade gjort av autonome skip, og *hva* som skal utløse erstatningsplikt. I analysen av rettspraksis vil jeg derfor ha et blikk for hva kan sies å være de grunnleggende hensynene i «læren om teknisk svikt». Dermed ønsker jeg å si noe om hva som kan sies å utgjøre teknisk svikt på autonome skip i lys av de sjørettslige prejudikatene. Dette kan igjen gi en indikasjon på

¹⁰ Se for eksempel Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 152 jf. 203.

om, og i så fall hvordan, de lange linjene i ansvarsreglene kan bevares også i fremtidens ansvarsregime.

Målet for avhandlingen er altså å ta standpunkt til tre tilknyttede problemstillinger: Utgangspunktet er hva som kan sies å være gjeldende rett for det ulovfestede objektive ansvaret i sjøretten. For å svare tilstrekkelig klart på dette spørsmålet, ser jeg også på hva som kan sies å være innholdet i *læren om teknisk svikt*. Her er det vekselvirkninger, og de sjørettslige prejudikatene gir et viktig bidrag for å belyse debatten om teknisk svikt mer generelt. Til slutt ser jeg nærmere på anvendelsen av teknisk svikt som ansvarsvilkår på ny og kompleks teknologi. For å illustrere problemstillingen er spørsmålet til slutt om *læren om teknisk svikt* er anvendelig også på autonome skip.

1.2 Metode og opplegg

1.2.1 Opplegg og tilnærming

Avhandlingens utgangspunkt er det ulovfestede objektive rederansvaret i sjøretten, noe som primært krever en kartlegging og analyse av sjørettslige rettskilder. Fremstillingen tar i punkt 2.2 utgangspunkt i sjølovens ansvarsregler for å angi hva som er et mulig handlingsrom for ulovfestet ansvar. Som del av forklaringen på den særegne tilskjæringen det ulovfestede objektive ansvaret har fått i sjøretten, vil jeg også presentere den rettshistoriske konteksten forut for *Neptun*-dommen. Tema i 2.3 er derfor fremveksten av det ulovfestede objektive ansvaret som del av alminnelig erstatningsrett, sett opp mot sjørettens egne ansvarsregler. Deretter følger en analyse av de sentrale sjørettslige dommene om ulovfestet objektivt rederansvar, før jeg gjør en foreløpig vurdering av rettstilstanden i 2.10.

Det ulovfestede objektive ansvaret er imidlertid utviklet på tvers av ulike livsområder, slik at bildet ikke er komplett uten å foreta en analyse også av relevante dommer fra landjorden. Dette har bydd på utfordringer i arbeidet med avhandlingen: Det ulovfestede objektive ansvaret er stort og dels uoversiktlig. Ansvaret har fått en klarere form de siste årene,

kanskje særlig etter årtusenskiftet.¹¹ Men bildet blir mer uklart når vi ser til eldre praksis, og det er da større variasjoner i hvordan domstolene synes å begrunne ansvaret fra sak til sak. Disse utfordringene har tvunget frem en klarere vinkling i arbeidet med avhandlingen. Fremstillingen tar derfor utgangspunkt i at de sjørettslige prejudikatene først og fremst må ses i sammenheng med praksis fra andre transportmidler på landjorden.

Kapittel 3 er følgelig viet en analyse av rettspraksis om det objektive ansvaret for sporvogn, jernbane og motorvogn. Analysen av rettspraksis i kapittel 2 og 3 vil særlig søke å finne et mønster i domstolenes begrunnelse for ansvar, for slik å kunne vurdere om det gjelder et eget prøvingstema etter læren om teknisk svikt. Eget – i den forstand at det gjelder andre vilkår for ansvar enn hvis prøvingstema formes etter «de alminnelige vilkårene», der spørsmålet er om skadevolder har skapt en stadig, typisk og ekstraordinær risiko.¹² Konklusjonen basert på denne analysen testes deretter mot en alternativ tolkning av *læren om teknisk svikt*, med utgangspunkt i Hagstrøm og Stenviks fremstilling i «Erstatningsrett» fra 2015. De ulike syn som her kommer til uttrykk, illustrerer etter min mening at det er av stor betydning hvordan, og i hvilken grad, de eldre dommene – som gjerne er knapt begrunnet – blir satt i sammenheng og system med øvrig praksis om ulovfestet objektivi ansvar.

Den siste delen om autonome skip vil nødvendigvis ha en mindre stringent juridisk ramme og form. Selv om mye informasjon om teknologien er tilgjengelig, er det fortsatt usikkerhet rundt den faktiske implementeringen av autonome skip. I kapittel 6 vil jeg imidlertid forsøke å løfte frem noen eksempler på hva som kan gå galt med ulike typer teknologi som vil eksistere på autonome skip, og hvordan skadeforvoldelse på bakgrunn av slike feil kan subsumeres inn under dagens ansvarsregler. I denne avhandlingen med utgangspunkt i læren om teknisk svikt.

¹¹ Wilhelmssen og Hagland (2017) s. 221.

¹² Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 152–153.

1.2.2 Metode og rettskilder

Når temaet er det ulovfestede objektive ansvaret i sjøretten, kreves det i første rekke en grundig analyse av rettspraksis. Sjølovens ansvarsregler tegner opp rammen for ansvaret, men de finere linjene må tolkes på bakgrunn av domstolens ansvarsbegrunnelse i de sjørettslige prejudikatene. Når det er sagt, har det ulovfestede objektive ansvaret som utgangspunkt anvendelse på tvers av ulike livsområder. Et metodisk spørsmål er følgelig om – og i så fall hvilke – avgjørelser fra andre livsområder som kan anvendes for å tolke rettstilstanden i sjøretten. De sjørettslige prejudikatene gir til en viss grad anvisning på dette selv: I det foreløpig siste sjørettslige prejudikatet om ulovfestet objektivt ansvar, Rt. 1973 s. 364 (Uthaug), uttaler Høyesterett at «*objektivt ansvar har liten plass i sjøretten*». Uttalelsen synes å forutsette at objektivt ansvar i sjøretten skal ses på som noe eget, slikt at rettspraksis fra andre livsområder har mindre betydning for fastleggelsen av rettstilstanden i sjøretten. Som jeg var inne på i innledningen, er det imidlertid god grunn til å se avgjørelsene i sjøretten i sammenheng med andre dommer om teknisk svikt. Vi skal i kapittel 3 se at det er grunn til å tale om en egen *lære om teknisk svikt*, og det er etter mitt skjønn nærliggende å tolke avgjørelsene om teknisk svikt i sammenheng, og på tvers av de ulike transportområdene.

Fremstillingen tar i all hovedsak for seg eldre Høyesterettspraksis. Hovedtyngden av dommene er avsagt mellom Rt. 1916 s. 9 (styrestag) og frem til jernbaneansvarsloven av 1977. Avgjørelsene må sies å være svært knapt begrunnet sammenliknet med nyere rettspraksis. Men det betyr ikke at Høyesteretts framgangsmåte ikke kan leses ut av dommenes premisser; mitt inntrykk er at domstolene gir en konsistent begrunnelse for ansvar i avgjørelsene om teknisk svikt, og at dette er tydelig når vi ser dommene om teknisk svikt i sammenheng på tvers av transportsektoren. Jeg vil gjennomgående gjengi domstolenes begrunnelse for ansvar i sitater, slik at leseren kan danne sin egen oppfatning.

1.2.3 Introduksjon til tese om to ulike prøvingstema

Den sjørettslige varianten av det ulovfestede objektive ansvaret aktualiserer det jeg oppfatter som et skille mellom to ulike tankemodeller i det ulovfestede objektive ansvaret. Dette skillet vil være en rød tråd igjennom avhandlingen, og jeg ser det derfor hensiktsmessig å komme med en kort introduksjon her.

Utgangspunktet i norsk rett er at skade bæres av skadelidte selv. For at tapet skal veltes over på skadevolder kreves det derfor et rettslig grunnlag: Et ansvarsgrunnlag som kan knyttes til skadevolder. I tillegg må det påvises årsakssammenheng mellom ansvarsgrunnlaget og skaden.¹³ Det er ansvarsgrunnlaget som i all hovedsak er tema i det følgende.

Det ulovfestede objektive ansvaret ble utviklet av domstolene mot slutten av 1800- tallet, som en reaksjon på at industrialiseringen skapte nye farer som culpaansvaret ikke kunne avbøte på en adekvat måte. Lødrup formulerer etter min mening essensen i det objektive ansvaret på en treffende måte:

«Utformingen av ansvarsgrunnlaget innebærer at man tar standpunkt til et risikoplasseringsproblem. Den tradisjonelle culpælære legger all risiko for casus på skadelidte. Om erstatning skal ytes, er etter denne betinget av at skadevolderen har utvist skyld. (...) Det objektive ansvar medfører at den erstatningsrettslige spørsmålsstilling blir en annen: Hvem av to «uskyldige» skal belastes med det tap som den ene i første omgang har lidet?»¹⁴

Grunnspørsmålet om objektivt ansvar er altså hvem som er nærmest til å bære den risikoen for det tapet som skadelidte har blitt påført, i de tilfeller der skadevolder ikke har handlet uaktsomt. Da utgangspunktet er at skadelidte bærer eget tap, kreves det altså *noe* for å velte tapet over på skadevolder.

¹³ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 18.

¹⁴ Lødrup (1966) s. 183–184.

For å svare på spørsmålet om hvem som er nærmest til å bære risikoen, må det formuleres et prøvingstema. I det ulovfestede objektive ansvaret er den viktigste tilnærmingen:

«der oppmerksomheten rettes mot de som har skapt en risiko for omgivelsene, der vurderingstema er *hvem som er nærmest til å bære tapet for de skader en risikopreget virksomhet eller handling er årsak til.*»¹⁵

Her er det essensielt å skille bruken av ordet *risiko* i, på den ene siden en *rettferdig og ønskelig fordeling av risiko for tap*, og på den andre siden *risiko* i betydningen *fare for omgivelsene*.

Selv om den moderne utgaven av det ulovfestede objektive ansvaret har fått et klarere og mer sementert prøvingstema, ser man tydelige riss av «faretilnærmingen» i dommer langt tilbake. I denne tilnærmingen skal det altså gjøres en bredere vurdering med fokus på den risiko, eller den fare som virksomheten påfører omverdenen.¹⁶ I Høyesterettspraksis etter årtusenskiftet er denne tilnærmingen enerådende,¹⁷ noe som også synes å farge moderne fremstillinger av alminnelig erstatningsrett. De siste tiårene har det ulovfestede objektive ansvaret fått en stadig fastere form, og det synes å ha blitt en felles bevissthet mellom domstolene og juridisk teori om at prøvingstema består av en todeling mellom inngangsvilkår og en interesseavveining.¹⁸ Inngangsvilkårene er om skadevolder har skapt en stadig, typisk og ekstraordinær risiko for omgivelsene. Men dette er ikke tilstrekkelig. I «*tillegg må de hensyn som har båret det objektive ansvaret frem i rettspraksis, samlet sett tilsi at det pålegges ansvar.*»¹⁹ Hagstrøm og Stenvik fremholder at denne modellen må anses som «gjeldende rett».

¹⁵ Lødrup (1966) s. 184.

¹⁶ Allerede i Rt. 1875 s. 330 «Nitroglyserin» settes fokus på den ekstraordinære risiko som en nitroglyserinfabrikk utgjør for omgivelsene.

¹⁷ Wilhelmsen og Hagland (2017) s. 221 med videre henvisninger til Rt. 2001 s. 1646, Rt. 2003 s. 1546, og Rt. 2009 s. 1237.

¹⁸ Se for eksempel Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 152–153 og Wilhelmsen og Hagland (2017) s. 221 og HR-2019-52-A avsnitt 35 og 36.

¹⁹ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 152.

Selv om flere forfattere innen alminnelig erstatningsrett synes å ha samme inngang, viser jeg særlig til Hagstrøm og Stenviks *Erstatningsrett* (2015) i denne avhandlingen. Boken har en tydelig tilnærming til det ulovfestede objektive ansvaret, og tilnærmingen kan kanskje best beskrives som holistisk, der ansvaret oppfattes som «et hele». Videre vier Hagstrøm og Stenvik et lengre kapittel til temaet der forfatterne tolker avgjørelsene om teknisk svikt.²⁰ Deres analyse tar utgangspunkt i at avgjørelsene om teknisk svikt – også de som gjelder transporttilfellene – kan tolkes inn i det alminnelige ansvaret og at prøvingstema derfor er om det er skapt en stadig, typisk og ekstraordinær risiko for omgivelsene.

Vurderingen av om omgivelsene har blitt utsatt for fare er altså én tilnærming innenfor det objektive ansvaret. Den som har skapt faren eller risikomomentet anses nærmest til å bære risikoen for skaden. Det kan synes som at Hagstrøm og Stenvik – i likhet med en rekke andre erstatningsrettslige forfattere – oppfatter dette som det enerådende prøvingstema innenfor ansvaret, og at variasjoner i begrunnelsen for ansvar er varianter av dette, samme prøvingstema.

Mitt utgangspunkt – og grunnleggende for min tilnærming til avhandlingens tema – er at domstolene har gått frem på en noe annen måte i sakene om teknisk svikt i saker om skipsfart, jernbane, motorvogn og sporvogner. Spørsmålet om en rimelig og hensiktsmessig risikofordeling mellom skadevolder og skadelidte kan løses også ved klare, og mindre skjønnsbaserte vilkår, men da knyttet til bestemte typetilfeller. I sin doktoravhandling «Luftfart og Ansvar», fremholder Peder Lødrup at spørsmålet om *hvem som er nærmest til å bære risikoen* også kan gi grunnlag:

«for klare regler om hvor risikoen for bestemte begivenheters inn-treden skal plasseres. Når domstolene har fått ansvaret for rettsutviklingen på erstatningsrettens område, er det naturlig at dommeren vurderer risikoplasseringen med utgangspunkt i spørsmålet om hvem som er den nærmeste til å bære tapet i den typesituasjon som foreligger til avgjørelse. (...) Allerede den første norske høyes-

²⁰ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 196–205.

terettsdom som pålegger ansvar for «teknisk svikt» bygger på denne problemstilling. [Rt. 1916 s. 9 (Styrestag)]»²¹

Det er tydelig at Lødrup mener at hensynet til *hvem som er nærmest til å bære risikoen* får utslag i to ulike modeller for prøvingstema: I det ene tilfellet der virksomheten har skapt en risiko for omgivelsene, og i den andre en mer konkret risikofordeling for bestemte begivenheter.

Ansvarer kan etter den andre modellen knyttes til selve typetilfellet *skadeforvoldelse der hovedårsaken er teknisk svikt*, og skiller seg fra den mer skjønnsbaserte vurderingen av opplevd fare for omgivelsene. Høyesterett har ikke brukt denne tilnærmingen de senere tiårene, noe som også kan forklare hvorfor tilnærmingen har fått stadig mindre fokus i juridisk teori. Samtidig er det etter min mening høyst relevant å beholde nyansene som er fremstilt her. Dels fordi det er avgjørende for hvordan vi forstår og anvender eldre dommer om det objektive ansvaret. Men også fordi valg av perspektiv på prøvingstema får konkret betydning når vi skal anslå hva som er rettstilstanden for ansvaret i sjøretten.

Høyesterett innførte typetilfellet «teknisk svikt» med dommene inntatt i Rt. 1916 s. 9 (styrestag) og Rt. 1921 s. 519 (Neptun). Dommene er prinsipielt begrunnet, og skiller seg lite fra samtidige avgjørelser om det objektive ansvaret. Det er tilsynelatende de samme hensynene som taler for eller mot ansvar. Men innen transporttilfellene anvendte Høyesterett etter hvert en særegen tilnærming, der det objektive ansvaret ble begrenset til teknisk svikt, teknisk ufullkommenhet eller liknende betegnelser. I disse avgjørelsene er det ingen, eller få prinsipielle begrunnelser for ansvar. Den konkrete rimelighetsvurderingen må nok da anses for å ligge i Høyesteretts tidligere prejudikater, *styrestag* og *Neptun*, som videreføres ved henvisningen til typetilfellet *teknisk svikt*. Disse ble anvendt som prejudikater, ved det som best kan beskrives som analogi- og antiteseslutninger. I fremstillingen vil jeg i det følgende betegne denne fremgangsmåten som en kasuistisk. Begrepet gir nok helst assosiasjoner til *kasuistisk lov*, som var vanlig i eldre tid: En kasuistisk lov består ikke av generelle rettsregler, men gir anvisning på rettslige

²¹ Lødrup (1966) s. 184 jf note 15.

løsninger av konkret beskrevne typetilfeller.²² Betegnelsen er valgt av pedagogiske hensyn for å tydeliggjøre den metodiske avstanden til det alminnelige ansvaret i moderne form, der hver enkelt sak vurderes ut fra generelle normer som er abstrahert fra rettspraksis. Min tese er at domstolene anvendte typetilfellet *teknisk svikt* kasuistisk i sjøretten, og slik holdt andre skadetilfeller utenfor ansvaret.

Illustrerende for Høyesteretts tilnærming er at det i noen dommer om teknisk svikt vises til at det «mangler hjemmel», eller at foreliggende tilfelle ligger utenfor «gjeldende rett». Som Tjomsland fremholder:

«Umiddelbart kan det fremstå som overraskende at objektivt ansvar forkastes på grunn av manglende hjemmel, når det er Høyesterett som har etablert og utviklet dette ansvaret. Høyesterett trenger ikke da noen særlig hjemmel for å utvide ansvaret gjennom rettspraksis. Meningene har imidlertid utvilsomt vært å gi uttrykk for at det aktuelle saksforholdet falt utenfor rammen av det objektive ansvaret slik det da var trukket opp, og at det heller ikke ble ansett å være grunnlag for å utvide ansvaret til å omfatte dette. I enkelte slike tilfeller uttales det derfor at det må være opp til lovgiver å ta stilling til om ansvaret bør utvides (...)»²³

Lødrup er inne på noe av det samme, og i en noe mer polemisk tone:

«Formuleringen «manglende hjemmel» kan (...) ikke gi støtte for den antagelse at det objektive ansvar i motsetning til det subjektive trenger en særskilt hjemmel; den må oppfattes som et noe lettvtint argument for frifinnelse hvor dommeren ikke ønsker å pålegge ansvar.»²⁴

Videre i avhandlingen skal vi se at domstolen har vist avholdenhet mot rettsskapende virksomhet i saker om det ulovfestede objektive ansvaret for transportmidler, herunder for skipsfart. Som vi skal se i kapittel 2 kan nok denne avholdenheten for sjørettens vedkommende ses i sammenheng

²² Gisle (2007) s. 203.

²³ Tjomsland (2015) s. 723.

²⁴ Lødrup (1966) s. 201.

med flere særegne forhold ved sjøfarten. Det er blant annet skipsfartens internasjonale karakter, og skipsnæringens tradisjonelt begunstigede stilling. Sjøloven er skrevet med en klar forutsetning om culpaansvar, og domstolene har nok av den grunn har vært varsomme med å pålegge skipsnæringen ansvar for andre tilfeller enn det som følger av lovens bokstav.

1.3 Avhandlingens oppbygning og struktur

Avhandlingen består av syv kapitler. Til grunn for avhandlingen ligger et tolkningsspørsmål, der spørsmålet er hva som kan utledes av de sjørettslige prejudikatene om det ulovfestede objektive ansvaret. Formålet er primært å komme frem til et prøvingstema som jeg anser for å være gjeldende rett. For å komme frem til dette vil jeg først se på de sjørettslige reglene i kapittel 2, der formålet er å formulere en foreløpig konklusjon basert på de sjørettslige kildene.

Som nevnt i innledningen antar jeg at de sjørettslige dommene kan tolkes i sammenheng med øvrig praksis om teknisk svikt fra transportsektoren. I kapittel 3 har jeg derfor sett på rettspraksis om teknisk svikt på landjorden. Dette leder fremt til en konklusjon i 3.3 om hva som etter min tolkning av rettspraksis er innholdet i læren om teknisk svikt. I kapittel 4 har jeg gjort en sammenlikning av to ulike måter avgjørelsene om teknisk svikt kan forstås på. Jeg tester tolkningsalternativet som ligger til grunn for denne avhandlingen mot Hagstrøm og Stenviks tese. Formålet er å belyse – og gi bidrag til – læren om teknisk svikt fra et sjørettslig og transportrettslig perspektiv. I kapittel 5 vil jeg se nærmere på forholdet mellom den faktiske og juridiske siden av teknisk svikt. Spørsmålet er hva som kreves av faktum for å kunne pålegge ansvar på bakgrunn av teknisk svikt. Kapittel 6 er noe mindre juridisk stringent. Jeg vil der presentere ulike feil og svikt som kan tenkes å lede til skadeforvoldelse på autonome skip, og videre undersøke hvorvidt de lar seg subsumere inn under regelen jeg har formulert på bakgrunn av analysen. I kapittel 7 vil jeg gi en sammenfatning av avhandlingen.

2 Objektivt rederansvar på ulovfestet grunnlag

2.1 Innledning.

Jeg vil i dette kapittelet gi en fremstilling av rettspraksis om det ulovfestede objektive rederansvaret i sjøretten. Høyesterett har pålagt rederansvar på slik grunnlag i de sjørettslige dommene inntatt i Rt. 1921 s. 519 (Neptun), Rt. 1952 s. 1170 (Sokrates) og Rt. 1969 s. 1308 (Ladogales).

Den hittil siste avgjørelsen hvor spørsmål om objektivt ansvar i sjøretten var oppe til avgjørelse i Høyesterett var i Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug). En norsk ubåt hadde kjørt inn i, og ødelagt trålen til en nederlandsk tråler. Flertallet mente det ikke var grunnlag for objektivt ansvar for reder, og Høyesteretts begrunnelse gir en *autoritativ oppsummering av ansvaret*.²⁵

«Erstatningsansvar på objektivt grunnlag har hatt liten plass i sjøretten. I tilfelle som ikke har spesiell lovhjemmel, er slikt ansvar bare blitt fastslått av domstolene i meget spesielle tilfelle, som alle ligger fjernt fra det forhold som her behandles. Jeg kan heller ikke se at Baltic-dommen²⁶, som har vært påberopt, har brakt dette i en prinsipielt ny stilling.»

Det er naturlig å se uttalelsen som at objektivt ansvar har liten plass i sjøretten, *sammenliknet med andre livsområder*. Formålet med dette kapittelet er å vise hvordan og hvorfor det er slik.

Når det gjelder spørsmålet om hvorfor det objektive ansvaret har liten plass i sjøretten, har dette sammenheng med flere tilknyttede forhold: Det ulovfestede objektive ansvaret kommer naturlig nok ikke til anvendelse i saker sjølovens ansvarsregler regulerer. Jeg vil derfor i 2.2 redegjøre for forholdet mellom sjølovens ansvarsregler og alminnelig erstatningsrett. I 2.3 vil jeg se nærmere på den rettshistoriske bakgrunnen før Neptun,

²⁵ Jf. Selvig (1977) s. 9.

²⁶ Rt. 1969 s. 1308 (Ladogales) omtales av og til som «Baltic».

som illustrerer den andre siden av hvorfor det objektive ansvaret har liten plass i sjøretten; det ulovfestede ansvaret kolliderte med den rettstradisjon som eksisterte i sjøretten, og som var kodifisert i sjølovens (1897) ansvarsregler.

Når det gjelder *hvordan* domstolene har begrenset ansvaret i sjøretten, er det sentrale at domstolene ofte synes å vurdere sakens faktum mot «gjeldende rett» heller enn generelle normer, slik tilfellet er etter det det alminnelige ansvaret. Som nevnt i kapittel 1.2.3 betegner jeg domstolenes fremgangsmåte i sjørettsdommene som kasuistisk. De fleste avgjørelsene om objektivt ansvar i sjøretten mangler en selvstendig begrunnelse for ansvar, men henviser til faktum i tidligere avgjørelser, eller til at det aktuelle faktum ligger utenfor «gjeldende rett».

Jeg vil fremstille avgjørelsene kronologisk, for å slik få frem domstolenes kasuistiske tilnærming. Etter min mening er ikke dette bare av rettshistorisk verdi, men gir en bedre ramme for å forstå avgjørelser som fortsatt er gjeldende rett.

Som nevnt i kapittel 2, synes avgjørelsen i Rt. 1921 s. 519 (Neptun) å være langt mer prinsipielt begrunnet enn senere avgjørelser. Høyesterett uttaler selv at de anvender *Neptun* analogisk i Rt. 1952 s. 1170 (Sokrates), og på en måte som best kan beskrives som antitetisk i Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug). Det samme gjelder underrettsdommene ND 1958 s. 587 (Leda) og i ND 1961 s. 295. De første dommene anvendes tydelig som prejudikater for senere avgjørelser. I kapittel 2.5 til 2.9 analyserer jeg avgjørelsene i det ulovfestede objektive rederansvaret fra Neptun og frem til i dag. I 2.10 gir jeg en oppsummering og kommentar til praksis.

2.2 Sjølovens ansvarsregler for tredjemannskader

Avhandlingens tema er reders tredjemannsansvar når det voldes skade ved driften av skip. Det kan være grensetilfeller mellom delikterstatning og kontrakterstatning i tilfeller der det oppstår skader for den som har interesser til skipet tilknyttet skipet gjennom kontrakt. I denne avhandlingen vil jeg imidlertid kun fokusere på de rene deliktstilfellene. En viktig kategori av erstatning utenfor kontrakt er når et skip kolliderer

med et annet skip, eller med en fast installasjon. Et annet praktisk viktig typetilfelle av tredjemannskader er oljeutslipp fra skip.²⁷

Selv om det har vært utvikling i sjølovens ansvarsregler over et drøyt århundre, er hovedprinsippene fortsatt de samme. Sjøloven av 1893 kom i stand som følge av et omfattende samarbeid mellom Norge, Danmark og Sverige. Loven ble senere endret en rekke ganger, særlig som en følge av tilslutning til internasjonale konvensjoner på sjøfartens område. Her skal særlig sammenstøtskonvensjonen nevnes.²⁸ Den kom inn i sjøloven ved lov 21. juni 1913 nr. 4 og danner bakgrunnen for det praktisk viktige kapittel 8 i gjeldende sjølov om skipssammenstøt. I 1994 ble det etter en ny runde med omfattende nordisk samarbeid vedtatt en ny sjøfartslov,²⁹ og sjøloven av 1994 er i all hovedsak en innholdsmessig videreføring av sjøfartsloven av 1893. Den nye sjøloven introduserte først og fremst nye regler om godsbefordring, samt en omstrukturering av loven.³⁰ Det er viktig å merke seg at de sentrale ansvarsreglene forble uendret, og at avgjørelsene som gjennomgås i dette kapitlet derfor fortsatt er høyst relevante som rettskilder. Til sammenlikning, og som jeg vil se nærmere på i kapittel 4, har prejudikatene om *teknisk svikt* på biler, jernbane og sporvogner mistet mye av sin relevans etter vedtagelsen av bilansvarslova av 1961 og jernbaneansvarsloven av 1977.

I tillegg til det *alminnelige culpaansvaret* i norsk rett, regulerer kapittel 7 i sjøloven av 1994 rederansvaret for tredjemannskader. Det er prinsipalansvaret i sjøl. §151 som er den generelle ansvarsregelen i sjøloven. Selv om reder kan pådra seg ansvar ved å opptre uaktsomt, er det langt mer praktisk at feil som fører til skadeforvoldelse ligger hos mannskap og kaptein.³¹ Etter sjøl. §151 svarer reder for «feil eller forsømmelse» fra noen som utfører arbeid i «skipets tjeneste». Det er med andre ord krav om at noen i skipets tjeneste har handlet uaktsomt.

²⁷ Falkanger og Bull (2016) s. 147.

²⁸ Brusselkonvensjonen av 1910.

²⁹ Falkanger og Bull (2016) s. 4.

³⁰ Se Ot prp nr. 55 (1993–94).

³¹ Falkanger og Bull (2016) s. 148

Hvilke hjelpere som reder kan tenkes å være ansvarlig for er et omfattende tema for seg.³² For denne avhandlingens del er det imidlertid interessant å merke seg at såkalte «anonyme feil» kan pådra reder ansvar. Det er altså ikke nødvendig å klargjøre hvilken helper som har begått feilen – så lenge det kan godtgjøres at en eller annen av helperne har begått en uaktsom feil.³³

Sjølovens ansvarsregler bygger altså på et klart utgangspunkt om at enten reder, eller noen reder er prinsipal for, har handlet uaktsomt. Rekkevidden av et ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten er altså et spørsmål om i hvilken grad det er plass til et ulovfestet objektivt ansvar ved siden av prinsipalansvaret i sjøl. §151.

I utgangspunktet taler lovens utforming mot et slikt ansvar, lovgiver forutsetter jo at det må ha vært begått «feil eller forsømmelse» for at reder skal pålegges ansvar. Noe av kritikken mot et ulovfestet objektivt rederansvar på første halvdel av 1900- tallet bygget på at et objektivt ansvar fremsto systemfremmed; lovgiver hadde forutsatt at det må foreligge uaktsomhet et sted i årsakskjeden. Denne skepsisen kan forklare noe av avholdenheten mot å utvide det ulovfestede objektive rederansvaret.

Et åpent spørsmål er om dette fortsatt er et holdbart argument i dag. Det ulovfestede objektive ansvaret har eksistert ved siden av det lovfestede rederansvaret i nært et århundre. I tillegg har reder blitt pålagt stadig flere objektive ansvarsregler, blant annet gjennom et lovfestet oljesølsansvar i sjølovens kapittel 10.

Sjølovens ansvarsregler utelukker ulovfestet ansvar for visse skadetyper. En sentral kategori er skadeforvoldelse ved skipssammenstøt. Sammenstøt mellom skip reguleres av kapittel 8 i sjøloven, og har konvensjonsforankring. Kapittel 8 og konvensjonen bygger på et skyldprinsipp, slik at reder kun svarer for egen skyld, eller etter prinsipalansvaret jf. sjøl. §151. Det skyldige skipet skal bære det andre skipets tap. Hvis det er en viss grad av skyld på begge sider, skal tapet deles forholdsmessig etter grad av skyld jf. sjøl. §161. Om skyld ikke lar seg bevise, eller ulykken skyldes et hendig uhell, bærer hvert skip sine egne kostander jf. sjøl. §162.

³² Se for eksempel Falkanger og Bull (2016) s. 156 flg.

³³ Falkanger og Bull (2016) s. 150.

Dermed ser vi at det ulovfestede objektive ansvaret ikke i noen tilfeller kan få anvendelse på sammenstøt mellom skip.³⁴

Oljeutslipp fra skip er et annet viktig tilfelle der det ulovfestede objektive ansvaret nok ellers ville fått anvendelse. Skipsfarten utgjør potensielt en stor forurensningsfare, og ved ulykker som grunnstøting, kollisjoner, brann mv., kan det oppstå virkelig store miljøkatastrofer. På grunn av økning i tankskipenes størrelse, og større bevissthet rundt miljørisiko de siste 40–50 årene, har det blitt stadig strengere ansvarsregler ved oljesøl. På bakgrunn av ansvarskonvensjonen fra 1969 fikk vi fra 1974 regler om oljesølsansvar i sjøfartsloven.³⁵ De norske reglene om oljesølsansvar finner vi i sjøloven av 1994 kapittel 10. Disse reglene er omfattende, og jeg vil ikke gå inn på de finere linjene i ansvaret her. Hovedregelen i norsk rett er at eier av skip, boreplattformer og andre flyttbare innretninger har et objektivt ansvar for skade eller tap ved forurensning voldt av olje fra skipet eller innretningen.³⁶

Vi ser altså at sjølovens ansvarsregler dekker mange av de mest praktiske skadetilfellene, noe som dels forklarer hvorfor sakstilfanget for det ulovfestede objektive ansvaret har vært så beskjedent i sjøretten. Til tross for at utviklingen også i sjøretten har gått mot stadig flere objektive regler – særlig for spesialtilfeller – er de store linjene i ansvaret hovedsakelig de samme som ved innføringen av sjøloven av 1893.³⁷ Kombinasjonen av sjølovens omfattende ansvarsregulering, og culpaansvarets klare stilling som alminnelig ansvarsgrunnlag etter loven, er en sentral del av forklaringen på hvorfor erstatningsansvar på objektivt grunnlag har liten plass i sjøretten.

³⁴ Jf. også Rt. 1973 s. 843 (Marna Hepsø).

³⁵ Falkanger og Bull (2016) s. 185–188.

³⁶ Falkanger og Bull (2016) s. 189.

³⁷ Brækhus (1993) s. 14.

2.3 Bakgrunn – culpaprinsippets sterke stilling i sjøretten og fremveksten av det ulovfestede objektive ansvaret på landjorden

Høyesterett har vært svært tilbakeholden med å utvikle det ulovfestede objektive ansvaret i sjøretten, også innenfor det snevre område sjøloven etterlater. Her er det en dels uavklart spenning mellom de sjørettslige ansvarsreglene og alminnelig erstatningsrett. Etter min oppfatning står denne spenningen sentralt for å forstå avholdenheten mot å pålegge objektivt ansvar ved siden av lovens bokstav. Det er imidlertid et forhold som i liten grad er behandlet i rettspraksis.

På starten av 1900- tallet var det uttrykt skepsis blant domstolene, praktikere og juridisk teori mot å pålegge ansvar utover de lovfestede ansvarsreglene. En sentral begrunnelse var at lovgiver gjennom sjøloven av 1893 la til grunn en klar forutsetning om at ansvar måtte bygges på culpa fra enten reder eller mannskapet.³⁸ Dette er den andre siden av *hvorfor* det objektive ansvar har liten plass i sjøretten.

Jeg vil i det følgende gå inn på den rettshistoriske konteksten forut for Rt. 1921 s. 510 (Neptun). Den særegne tilskjæringen av det ulovfestede objektive rederansvaret bør etter min mening tolkes i lys av avgjørelsens samtidige kontekst. Dette bidrar til å belyse hvorfor domstolene valgte en avholden og kasuistisk tilnærming til ulovfestet objektivt ansvar i sjørettstilfellene. Dermed er den rettshistoriske konteksten også av interesse for å forstå de sjørettslige prejudikatene som relevante rettskilder i dag.

Det ulovfestede objektive ansvarets inntog med Rt. 1921 s. 519 (Neptun) brøt med de tradisjonelle ansvarsreglene i sjøretten. Som vi så i forrige delkapittel hadde culpaprinsippet en særlig sterk stilling gjennom en omfattende ansvarsregulering i lovverket. Culpaprinsippet var enerådende også på landjorden frem til industrialiseringen satte ansvarsnormen under press på 1800- tallet. I bondesamfunnet var culpanormen tilstrekkelig, da rollene som skadevolder og skadelidte skiftet. I industrisamfunnet ble det imidlertid skapt en skadevolderklasse, da

³⁸ Se Knoph (1926) s. 132.

den nye teknologien medførte en stadig risiko for omgivelsene. Dermed oppsto et:

«reformbehov av erstatningsprinsipper, der utfallet i Norge ble et domstolskapt objektivt ansvar for farlige virksomheter.»³⁹

En side av det objektive ansvaret er altså den stadige risiko som farlig virksomhet fører med seg. I den industrialiserte verden ble faremomenter i stadig større grad ble skapt av noe annet enn mennesker, og det ble nødvendig – med hensyn til skadelidte – å kunne knytte ansvaret til annet enn culpa. Det var altså ønsket om beskyttelse for nye, særlige farer som var bakgrunnen for fremveksten av det ulovfestede objektive ansvaret.⁴⁰ Det er illustrerende at ansvaret i den første perioden ble omtalt som «ansvar for farlig bedrift». Erstatningsansvar på objektivt grunnlag krevde imidlertid en ny måte å formulere det rettslige prøvingstema på. Som Lødrup peker på ble den ensidige konsentrasjon om skadevolders subjektive forhold forlatt, og det ble rettslig relevant å spørre *hvem av to «uskyldige» som er nærmest til å bære tapet* som den ene har lidt.⁴¹ Dette er en interesseavveining, der det synes mer rimelig at den som i egen interesse har satt virksomheten i gang, også skal bære tapet fremfor den tilfeldige skadelidte.⁴²

Den teknologiske utviklingen i skipsfarten under industrialiseringen kan også gi en plausibel forklaring på hvorfor det ulovfestede objektive ansvaret ikke slo igjennom på samme måte i sjøretten som på landjorden. Seilskip var den dominerende skipstypen gjennom hele 1800-tallet, og i 1875 ble det fortsatt bygd flere seilskip enn dampskip.⁴³ Dampskip ble vanlig i Norge mot slutten av århundret, og først i 1901 var det dampskipflåten i Norge større enn seilskipflåten.⁴⁴ Den sentrale endringen i ulykkestilfeller fra seilskip til dampskip var nok helst en endring av hva som kunne gå galt på skipet, ikke en økt risiko for omgivelsene. Selv om

³⁹ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 147.

⁴⁰ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 147.

⁴¹ Lødrup (1966) s. 184–185.

⁴² Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 147.

⁴³ Brudevoll (2018).

⁴⁴ Knoph (1931) s. 14.

også seilskip er utsatt for materialtretthet mv., så er det flere ting som kan gå galt på selve skipet. Det samme gjelder for motorskip, som i 1950 utgjorde størstedelen av den norske flåten.⁴⁵ I motsetning til motorvogn, sporvogn og jernbane utgjorde ikke skipsfarten et helt nytt faremoment da det ulovfestede objektive ansvaret vokste frem mot slutten av 1800-tallet. Industrialiseringen førte for så vidt med seg økt trafikkthet på havene, selv om dette ikke er et argument i seg selv for at ny teknologi gjorde hvert enkelt skip farligere for omgivelsene. Samtidig økte nok risikoen for ulykker med økt trafikkthet, især skipssammenstøt. På den andre siden ble skipene lettere å manøvrere, og Knoph framholdt for eksempel at dampskipets oppfinnelse hadde gjort sjøfart mindre risikofylt.⁴⁶

I dette bildet er det verdt å være oppmerksom på bølgeslagsdommene inntatt i Rt. 1874 s. 145 (bølgeslag I) og 1889 s. 642 (bølgeslag II), som begge gjaldt ulovfestet objektivt ansvar for dampskipsfart i Sauerelven. Bølgeslag fra skipstrafikken hadde medført skade på elvebredden, og rederiene ble pålagt objektivt ansvar ut fra «rene risikoavveininger kombinert med naborettslige betraktningmåter».⁴⁷ Avgjørelsene var blant de første i fremveksten av det ulovfestede objektive ansvaret, og det ble altså knyttet objektivt ansvar til skipstrafikk. En kunne således bli forledet til å tro at et slikt ansvar måtte få innpass i sjøretten på samme måte som på landjorden. Avgjørelsene ble imidlertid ikke tillagt en slik betydning. Årsaken ligger dels i at Høyesteretts begrunnelser knyttet ansvar spesifikt til typetilfellet «dampskipsfart på elv». Høyesterett uttalte i *bølgeslag I* at:

«Det maa nemlig her komme i væsentlig Betragtning, at Dampskibsart paa vore Elve og da navnlig paa den her omhandlede Elv, hvor Dampskibsart først begyndte i Aaret 1852, da Dampskibet «Statsraad Stang» blev sat igang, er noget ganske Nyt, og naar Benyttelsen af en saadan ny Befordrings-Indretning, der hidtil har været ukjendt i Vasdraget, medfører Skade paa de tilstødende Eien-

⁴⁵ Sebak og Brudevoll (2019).

⁴⁶ Knoph (1931) s. 7.

⁴⁷ Se fremstillingen i Solvang (2017) s. 54.

domme, saa mener jeg, at det vilde være unaturligt og ubilligt at lade det gaa ud over de uskyldige Eiere af disse, istedetfor at lægge Ansvaret paa dem, som har truffet den nye Foranstaltning, hvorfra Skaden hidrører.»⁴⁸

Høyesterett vektla altså at dampskipstrafikk var *noe nytt* i Sauerelven. Dampskip muliggjorde trafikk med større skip i vassdrag, noe som ikke var mulig med seilskip. Forut for dampskipene var det altså kun trafikk med mindre båter i vassdragene. Dermed har argumentet om at dampskip er *noe nytt* neppe samme overføringsverdi til alminnelig skipsfart på sjøen, der overgangen til dampskip på havet ikke medførte en ny type risiko slik som i vassdragene. Solvang tolker også dommene slik, og peker på at:

«[B]ølgeslagsfare hadde sin praktiske betydning ved elvefart, og ikke ordinær sjøveis skipsfart. Dommens virkningshistorie er derfor begrenset til landjorden, ved etablering av objektivt ansvar i vassdragsretten ved vassdragsloven av 1887, og for så vidt også nabolagsrettslig ved naboloven av samme år.»⁴⁹

At bølgeslagsdommene ikke ble sett på som prejudikater for anvendelse i sjøretten, ser vi av Høyesteretts senere avgjørelse i Rt. 1914 s. 291. Her hadde en matros skadet seg da et skip skulle til å fortøye. Matrosen fikk en stålwire rundt benet og ble alvorlig skadet. Høyesterett sluttet seg i all vesentlighet til sjørettens⁵⁰ dom, og hadde ingen spesielle bemerkninger til det sjøretten skrev om det objektive ansvaret:

«At hverken et skips rederi eller fører er erstatningspliktig for enhver ulykke, som maatte ramme mandskapet under tjenestegjøring ombord, er utvilsomt. Det nye princip om driftsherrens ansvar for driftulykker uten hensyn til skyld er ialfald hittil ikke gjort gjældende for skipsfart.»⁵¹

⁴⁸ Rt. 1874 s. 145 (s. 162).

⁴⁹ Solvang (2017) s. 55.

⁵⁰ Altså den tidligere underdomstol *sjøretten*.

⁵¹ Rt. 1914 s. 291 (s. 294).

Dermed kunne ansvar bare pålegges ved uaktsomhet, noe retten ikke anså for å foreligge for verken reder eller mannskap i dette tilfellet.

Dommen gav et tidlig forvarsel om den forsiktige linje domstolene senere utviste i saker der objektivt ansvar ble påberopt i sjøfartsforhold. Inntil Neptun-avgjørelsen forholdt domstolene seg tilsynelatende ikke til et objektivt redeansvar på ulovfestet grunnlag, noe den nærmest avvisende tonen i Rt. 1914 s. 291 indikerer. Denne avholdenheten til objektivt rederansvar på ulovfestet grunnlag er tydelig også etter ansvars inntreden i 1921. En slik skepsis er således én forklaringsmodell på domstolenes kasuistiske tilnærming, da den kasuistiske tilnærmingen gjør at typetilfeller i større grad kan «styres» ut av ansvaret.

Det fremgår også av juridisk teori fra samme tidsperiode at ulovfestet objektivt ansvar ikke ble oppfattet som aktuelt i sjøfartsforhold. I 1920, et år før *Neptun*, skrev Helge Klæstad om prinsipalansvaret i sjøfartsloven §8, tilsvarende dagens sjølov §151:

«skaden [må] dessuten være voldt ved «svig, forsømmelse eller uaktsomhet» av nogen av de overnevnte personer som rederen er ansvarlig for. Er der ikke noget at lægge de underordnede til last, maa skaden ansees som hændelig. Og om noget ansvar for rede-ren paa grund av bestemmelsen i §8 blir der i saa fald ikke spørsmåal.»⁵²

Klæstads oppfatning i 1920 synes å ha vært at det ikke var plass til objektive regler ved siden av prinsipalansvaret. Begrepet «hendelig skade» eller «hendelig uhell» er forøvrig interessant, for rent språklig synes det å peke hen mot ulykker som i for eksempel i Rt. 1914 s. 291. Ved skadeforvoldelse av skip på grunn av teknisk svikt er begrepet kanskje mindre dekkende ut fra alminnelig språkbruk. Samtidig må nok Klæstad leses slik at ansvar var utelukket så lenge det ikke kunne påvises culpa.

Hovedforklaringen på hvorfor domstolene var avholdne mot å pålegge objektivt ansvar på ulovfestet grunnlag er etter min oppfatning sjøfartsloven av 1893. Den avvisende holdningen i praksis og teori frem

⁵² Klæstad (1920) s. 119.

til *Neptun*-dommen er naturlig, sett i lys av at sjøloven enda var relativt ung på denne tiden. Knoph fremhevet i 1926 at:

«Det er tydeligvis sjøfartslovens forutsetning, at det overalt hvor rederen skal kjennes pliktig til å erstatte den skade som hans skib volder, må det være utvist skyld fra enten skibsførerens eller mannskapets side. At loven ikke tenker sig at rederen blir ansvarlig for skibet efter rent objektive erstatningsprinsipper, kommer bl. a. tydelig frem i dens regler om sammenstøt (...) En rekke dommer bygger da også inntil de senere år tillitsfullt på at culpa-regelen er den enerådende i sjøretten.»⁵³

Det er naturlig at domstolene forholdt seg lojale til lovgivers presumptive intensjon om et enerådende culpaansvar for sjøfartsforhold.⁵⁴ Særlig med tanke på at det ulovfestede objektive ansvaret fortsatt var i en tidlig fase på starten av 1900-tallet. I tillegg er skipsfarten av natur en internasjonal næring, en karakteristikk som er passende så vel i dag som for 100 år siden. Det er, som Selvig påpeker, neppe heldig at det utvikles nasjonale ansvarsregler som er vesentlige tillegg eller avvikelser fra internasjonale ansvarssystemer. Rettsutviklingen i sjørettens ansvarsregler bør derfor i større grad enn ellers være en lovgiveroppgave.⁵⁵ Om dette hensynet gjør seg gjeldende med samme kraft i dag er et åpent spørsmål, men det er tydelig at dette synet har preget praksis om det objektive rederansvaret.

Et annet og mer uklart aspekt er at sjøretten historisk har blitt regnet som et eget felt, og derfor har utviklet seg på siden av den alminnelige formueretten.⁵⁶ Vi gjenkjenner synet på sjøretten som «noe eget» i Rt. 1914 s. 291, ved at det der opereres med solide skott mellom landjordens rett og sjøretten. At ansvar uten skyld enda ikke var «gjort gjeldende for skipsfart» var begrunnelse nok mot objektivt ansvar. Dette er etter min mening også en forklaring på hvorfor domstolene etterhvert utviklet

⁵³ Knoph (1926) s. 130.

⁵⁴ Se Selvig (1977) s. 10

⁵⁵ Selvig (1970) s. 11.

⁵⁶ Knoph (1931) s. 5. Knoph mente imidlertid at man ikke skulle overdrive de praktiske forskjellene, men at heller ikke var mulig å forstå sjøretten korrekt uten å se dette historiske skillet, se s. 1–7.

det ulovfestede objektive rederansvaret som «noe eget» etter *Neptun*, der rettsutviklingen ikke gikk i takt med det tilsvarende ansvaret på landjorden.

Det som er sagt i det foregående er etter min mening en mulig forklaringsmodell på hvorfor det ulovfestede objektive ansvaret utviklet seg annerledes, og har mindre plass i sjøretten enn på landjorden. Samtidig er det ikke så enkelt at vi helt kan skille det objektive ansvaret på landjorden og i sjøretten. For vårt formål er det her nyttig å skille mellom ulike tidsperioder: I 2.4 skal vi se at i Rt. 1921 s. 519 (*Neptun*) ble det objektive ansvaret «importert» fra landjorden med Rt. 1916 s. 9 (styrestag). På tiden for disse avgjørelsene var det ulovfestede objektive ansvaret langt mindre ensartet enn det er i dag. Til tross for noe ulike begrunnelser fra sak til sak, så er det ikke noen grunn til å skille mellom det ulovfestede objektive ansvaret i transportretten og øvrige rettsområder på starten av 1900-tallet. Men i den påfølgende perioden utviste domstolene tilsynelatende større avholdenhet mot å utvide ansvaret i transportsakene, herunder i sjøretten. Som jeg redegjør for i kapittel 3, utviklet domstolene i perioden etter *styrestag* og *Neptun* læren om *objektivt ansvar for teknisk svikt* på bakgrunn av disse prejudikatene.

Frem til bilansvarslova av 1961 og jernbaneansvarsloven av 1977, utviklet det ulovfestede objektive ansvaret i skipsfarten seg etter samme linjer som sporvogner, motorvogner, og enkelte skadetilfeller innen jernbanevirksomhet. I denne perioden var det et fellestrekk at domstolene anså det som en lovgiveroppgave å utvikle ansvarsreglene for transportmidler, især på objektivt grunnlag.

I 2.4 til 2.9 skal vi se *hvordan* domstolene gikk frem i avgjørelsene om objektivt rederansvar på ulovfestet grunnlag. Ansvar ble i hovedsak knyttet til *teknisk svikt*, og min tolkning er at domstolene anvendte typetilfellet kasuistisk, og på denne måten holdt andre typetilfeller utenfor ansvaret.

2.4 Det ulovfestede objektive ansvaret får innpass i sjøretten

2.4.1 Rt. 1916 s. 9 (styrestag)

Dommen inntatt i Rt. 1916 s. 9 (styrestag) er ikke er en sjørettslig dom, men den er likevel sentral for å forstå utviklingen av det ulovfestede objektive ansvaret i sjøretten. I praksis før *styrestagdommen* fulgte Høyesterett en konsekvent linje, der transportvirksomheter ble pålagt objektivt ansvar etter andre linjer enn domstolen hadde trukket opp på andre livsområder.⁵⁷ Med *styrestagdommen* ble typetilfellet *objektivt ansvar for teknisk svikt* introdusert, og markerte starten en lang rekke dommer i transportsektoren der objektivt ansvar ble knyttet til teknisk svikt.

I saken hadde en bil kjørt gjennom butikkvinduet til en tobakkshandel i Oslo sentrum. Senere hadde to personer tatt seg inn gjennom det – nå åpne – butikkvinduet og stjålet en rekke varer. Føreren av bilen hadde ikke kjørt uaktsomt, og årsaken til ulykken var at bilens styreanordning var gått i stykker. Om ansvarsspørsmålet uttalte Høyesterett:

«Det maa ansees konstatert, at grunden til den indtrufne begivenhet først og fremst er at søke i den omstændighed, at automobilens styreapparat som følge av svakhet ved materialet gik i stykker. Men naar der under saadanne omstændigheder sker ulykke ved benyttelsen, finder man, hvor det gjælder et befordringsmiddel som en automobil, at eieren maa være nærmest til at bære den skade, som forvoldes ved at maskineriet ikke fungerer tilfredsstillende. Denne betragtning findes avgjørende for sakens utfald (...).»

Begrunnelsen for ansvar kan tolkes i noe ulike retninger, og rører ved et av de sentrale emnene for denne avhandlingen: debatten om hvordan dommene om teknisk svikt skal forstås. Lødrup knytter *Styrestagdommen* til et skille mellom to ulike tilnærminger til hvem av to «uskyldige» som skal belastes med det tap den ene i første omgang har lidt.⁵⁸

⁵⁷ Se Lødrup (1966) s. 203 med videre henvisning til rettspraksis.

⁵⁸ Lødrup (1966) s. 184.

Den første mulige tilnærmingen er *hvem som er nærmest til å bære risikoen for de skader en risikopreget virksomhet eller handling er årsak til*.⁵⁹ Hagstrøm og Stenvik tolker Rt. 1916 s. 9 og øvrige dommer om teknisk svikt i et slikt «fareperspektiv».⁶⁰ Synspunktet er da at risikoen av normal drift ikke utgjør en fare for omverdenen, og derfor ikke kan pådra eier objektivt ansvar, men at den tekniske svikt øker en slik risiko markant. Dermed er det «tilstrekkelig grunn til å konstatere en risiko som vesentlig overstiger dagliglivets». Hagstrøm og Stenvik påpeker at premisene er «meget kortfattede», og det kan virke som forfatterne av denne grunn innfortolker tankemodellen der en innretning ved svikt utgjør en «ekstraordinær risiko».⁶¹ Som jeg skal gå nærmere inn på i kapittel 4, mener jeg dette er en anstrengt tolkning av Høyesteretts begrunnelse for ansvar. Tolkningen av *styrestagdommen* – og øvrige dommer om teknisk svikt – kan være noe farget av forfatternes moderne briller, og at de dermed er mer tilbøyelige til å se det ulovfestede objektive ansvaret som «et hele». Som vi skal se støter denne tolkningen på problemer i møte med den kasuistiske metoden domstolene tydelig anvender i senere praksis.

Det andre mulige tilnærmingen er å svare på spørsmålet om *hvem er nærmest til å bære risikoen i den typesituasjon som foreligger til avgjørelse*. Det grunnleggende spørsmålet om risikoplassering gir da «grunnlag for klare regler om hvor risikoen for bestemte begivenheters inntreden skal plasseres.»⁶² En slik tilnærming kan gjerne omtales som et kausalansvar. Lødrup knytter ansvarstypen til bestemte typetilfeller, slik at ansvarsgrunnlaget får en snevrere avgrensning. Til gjengjeld vil det ikke være snakk om noen terskel for ansvar, slik det er hvis *risiko for skade* må oppfylle inngangsvilkårene om å være av stadig, typisk og ekstraordinær karakter. Etter min mening er det mest nærliggende å tolke Rt. 1916 s. 9 innenfor rammen av den andre tilnærmingen.

Til tross for at votumet er knapt, er det enkelte punkter i Høyesteretts begrunnelse det er verdt å feste seg ved. Min tolkning er at Høyesterett

⁵⁹ Lødrup (1966) s. 184.

⁶⁰ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 200–203.

⁶¹ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 201.

⁶² Lødrup (1966) s. 184.

gjør en konkret avgrensning av begrunnelsen for ansvar, slik at det er begrenset hvor langt dommen kan brukes som argument for objektivt ansvar i andre typetilfeller. Det henvises til at skaden skjedde ved «saadanne omstendigheter», altså en svikt som i dette tilfellet var materialtrettet, og hvor skadeforvoldelsen skjer ved «et befordringsmiddel som automobil» – altså et transportmiddel.⁶³ For slike tilfeller, der svikt i transportmiddelets maskineri medfører skadeforvoldelse, er eieren nærmest til å bære skaden.

Votumet er knapt, og den teoretiske todelingen av prøvingstema er ikke mer enn et hjelpemiddel for å analysen. Samtidig kom det senere flere dommer om teknisk svikt, som sammen taler for at teknisk svikt er en egen retning innenfor det ulovfestede objektive ansvaret. Den neste dommen var det sjørettslige tilfellet i Rt. 1921 s. 519 (Neptun).

2.4.2 Rt. 1921 s. 519 (Neptun)

I Rt. 1921 s. 519 (Neptun) ble det ulovfestede objektive ansvaret introdusert også i sjøretten.

Som vi har sett, har sjøretten tradisjonelt blitt ansett som et eget juridisk felt, og det var ikke åpenbart at landjordens prejudikater om objektivt ansvar skulle få anvendelse også på sjørettslige tilfeller. I tillegg medførte ikke nødvendigvis industrialiseringen en *økt fare* i skipsfarten som følge av teknologisk utvikling.

Samtidig var tanken om et objektivt ansvar ved siden av culpapreglene nå etablert i norsk erstatningsrett. Som Knoph påpekte noen få år etter *Neptun*-avgjørelsen:

«At denne tanke [ulovfestet objektivt ansvar], som i de siste halv-hundre år har satt så sterkt preg på landjordens erstatningsrett, til evig tid skulde kunne holdes ute fra sjøretten, var lite rimelig. Særlig pga. sin maskin har skibet egenskaper til felles både med jernbaner og biler, og rederiets størrelse er gjerne slik at bedrifts-synspunktet får anvendelse.»⁶⁴

⁶³

⁶⁴ Knoph (1931) s. 126.

Knophs tanke var at – fordi skipets maskin hadde mange egenskaper til felles med andre transportmidler, la dette til rette for det objektive ansvarets relevans også for skipsfart. Den teknologiske utviklingen fra seilskip til dampmaskin kan således sies å ha spilt en avgjørende rolle for at ansvaret ble introdusert i sjøretten. *Styrestagdommen* ble nemlig brukt som et rent prejudikat i den første dommen om ulovfestet objektivt ansvar, Rt. 1921 s. 519 (Neptun).

I *Neptun*-saken hadde dampskipet «Neptun» kollidert med en jernbanebro i Nidelven under manøvrering inn til kai i Trondheim. Broen fikk store skader, og eieren av broen, NSB, gikk til sak mot rederiet, Det Bergenske Dampskipselskap. Dommens premisser er kortfattede, men det fremgår at årsaken til sammenstøtet var at skipets reverseringsmekanisme hadde sviktet. Om ansvar på objektivt grunnlag for denne skadeårsaken viste Høyesterett til byrettens begrunnelse:

«Set fra indstevntes eget standpunkt er nemlig forholdet det, at noget i maskinen har slaaet klik, at maskinen som følge derav er blit sat ut av maskinistens kontrol med skadelige følger som i kjendelsen nævnt, og et slikt uheld kan indtræffe med enhver maskin, og at indstevntes virksomhet ikke kan drives uten under en viss vaagnad for, at noget i maskinen kan gaa galt og ha skadelige følger, uten at uaksomhet eller forsømmelse kan lægges nogen speciel person tillast (...) vi [har] i denne sak med en virkelig bedriftsulykke å gjøre, en bedriftsulykke av en i mine øine særlig typisk art. Og [rederen] maa da efter almindelige retsregler og efter den forsaelse, jeg har av de forskjellige høyesterettsdome i denne materie, være nærmest til å bære den skade, som forvoldes ved, at maskineries ikke fungerer tilfredsstillende, [jf. Rt. 1916 s. 9].»

På samme måte som i Rt. 1916 s. 9 (styrestag) var det avgjørende at eier – rederiet i skipstilfellet – måtte være «nærmest til å bære risikoen» for svikt i maskinen. I tillegg kjenner vi igjen flere hensyn som tradisjonelt har gjort seg gjeldende for ansvar på ulovfestede objektive grunnlag. Det fremheves blant annet at det er en «stadig» risiko for skade på omgivelsene; det er alltid en risiko for at noe i maskinen kan gå galt, og denne risikoen er «typisk» for skipsfart. Reders virksomhet kan ikke

drives uten en slik risiko, noe som minner om tanken om at den som setter i gang en virksomhet, også må bære risikoen for skade som følge av den. Vi skal se at domstolene senere utformet prøvingstema noe ulikt i henholdsvis saker om teknisk svikt og det ulovfestede objektive ansvaret for øvrig. Samtidig ser vi at begrunnelsen for ansvar bunner i de samme grunnhensyn.

Mindretallet i Rt. 1921 s. 519 var ikke enig i at *Styrestag* kunne brukes som prejudikat i *Neptun*-saken:

«Hvad realiteten angaar, kan jeg ikke gi byretten min tilslutning til, at her skulde foreligge «en virkelig bedriftsulykke» og det «endog av en særlig typisk art». Den i Rt-1916-9 flg., refererte og av byretten paaberopet høiesteretsdom forekommer mig ikke avgjørende herfor. Jeg henviser i saa maate til dommens begrundelse med dens referat av de der foreliggende konkrete omstændigheder og dens begrænsning av avgjørelsen («hvordet gjælder et befordringsmiddel som en automobil».)»

Det er interessant å se at uenigheten gjelder hvorvidt prejudikatsvirkningen av Rt. 1916 s. 9 skal gjelde på tvers av ulike livsområder. Flertallets vurdering er nok mer i tråd med votumet i Rt. 1916 s. 9; i dommen gjelder uttalelsene «et befordringsmiddel som en automobil», noe som tilsier at automobil er et av flere befordringsmidler/ transportmidler som skal vurderes under ett.

2.4.3 Samtidige syn på Neptun-avgjørelsen

Etter Neptun-avgjørelsen var det høyst uklart hvor langt det objektive ansvaret skulle gjelde i sjøretten. I kjølvannet av dommen var det en debatt om hvorvidt avgjørelsen var riktig, om det i det hele tatt kunne være et ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten, og hvilken rolle ansvaret i så fall skulle spille i fremtidige saker.

I forordet til 1921-utgaven av *Nordiske domme for sjøfartsanliggende* gikk direktør for Nordisk Skibsrederforening, Johannes Jantzen hardt ut mot Høyesteretts avgjørelse. Han vektla at lovgiver gjennom sjøloven

av 1893 anså skipsfarten som en «særlig begunstiget bedrift», og at det klare utgangspunktet i sjøloven er culpa-ansvar. Reglene om det objektive ansvaret får ikke anvendelse på sammenstøt, og hvorfor skal da tredjemann stilles bedre enn skadelidte reder, eier av gods eller skadelidt person i sammenstøtstilfellene? Det blir da ingen sammenheng i reglene fremholdt Jantzen.⁶⁵

Ragnar Knoph var mer positiv til Høyesteretts vurdering i *Neptun*, men påpekte også at det klare culpaprinsippet i sjøloven skapte utfordringer for implementeringen av et ulovfestet objektivt ansvar:

«Jeg tror denne dom [*Neptun*] var riktig, og at den ikke vil bli stående alene, men at prinsippet om det objektive erstatningsansvar fremtidig vil vinne ytterligere fotfeste i sjøretten. Med da dette prinsipp uten tvil er fremmed for vår sjøfartslov, blir det ikke lett å passe det inn i vår gjeldende rett, uten altfor mange inkonsekvenser og disharmonier.»⁶⁶

Knophs analyse viste seg på mange måter treffende. Som vi skal se videreførte Høyesterett til en viss grad det objektive ansvaret i sjøfartstilfeller. Samtidig utviste domstolen en gjennomgående forsiktighet i sin rettsskapende virksomhet ved å knytte ansvaret til læren om teknisk svikt. Uttalelsene fra skipsnæring og juridisk teori illustrerer hvordan man på første halvdel av 1900-tallet oppfattet de lovfestede culpareglene som et klart argument mot å pålegge objektivt ansvar etter alminnelige erstatningsregler, selv utenfor rammen av den enkelte lovbestemmelse.

Med unntak av Rt. 1969 s. 109 anvendte Høyesterett en langt mer kasuistisk tilnærming i saker om det objektive ansvaret i sjøretten, der årsaksforholdet i *Neptun* – skadeforvoldelse ved teknisk svikt – ble brukt analogisk i Rt. 1952 s. 1170 (Sokrates) og antitetisk i Rt. 1948 s. 1044 (Sirius) og Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug), samt i underrettspraksis. Vi skal se nærmere på disse avgjørelsene i kapittel 2.5 til 2.9.

⁶⁵ Kommentar i ND 1921 s. V-VI.

⁶⁶ Knoph (1926) s. 131.

2.5 Rt. 1948 s. 1044 (Sirius)

Saken i Rt. 1948 s. 1044 (Sirius) er interessant for den nærmere avgrensningen av ulovfestede objektive rederansvaret. Her lå MS «Sirius» fortøyet ved kai i Henningsvær da det blåste opp til storm om morgenen. Skipet ble presset inn mot kaien av vind og sjø. Mannskapet gjorde et forsøk på å komme seg ut, men skipet ble presset inn mot kaien igjen. Kaien fikk store skader, og kaieier gikk til sak mot rederiet med krav om erstatning. Det forelå ikke uaktsomhet hos mannskapet.

Høyesterett kom enstemmig til at det heller ikke forelå ansvar på ulovfestet objektivt ansvar, og sluttet seg her til deler av lagmannsrettens begrunnelse. Lagmannsretten hadde lagt vekt på at det var i lastemottagernes interesse at skipene la til kai. Men som Høyesterett påpekte var anløpene i alle parter interesser, og dette var således ikke et argument for at den ene part skulle bære tapet fremfor den andre. Det avgjørende argumentet mot objektivt ansvar var at det var vær og vind som var hovedårsaken til skaden, ikke forhold ved skipet som sådan. Denne delen av lagmannsrettens votum kunne Høyesterett slutte seg til:

«Lagmannsrettens flertall finner ikke hjemmel hverken i de alminnelige rettsgrunnsetninger eller i rettspraksis for å fastslå erstatningsplikt på objektivt grunnlag i et tilfelle som dette. Høyesterettsdom i Rt-1921-519, som de ankende parter har påberopt seg, angår et annet forhold som vedrører selve driften av skipet, mens det her er tale om sterke naturkrefters plutselige inngripen, som for så vidt kunne forvoldt lignende skade ved å sette en hvilken som helst stor og tung gjenstand i bevegelse mot kaien. Den oppståtte skade kan derfor under de forhold den fant sted, ikke betraktes som typisk for skip, og som rederen bør være den nærmeste til å bære.»⁶⁷

At det ikke ble pålagt objektivt ansvar i *Sirius* kan tolkes i litt ulike retninger. Den siste setningen i sitatet over kan peke mot at inngangsvilkårene om stadig, typisk og ekstraordinær risiko ikke var oppfylt

⁶⁷ Rt. 1948 s. 1044 (s. 1050).

ved at skaden «ikke betraktes som typisk for skip». Synspunktet er da at risikoen – i dette tilfellet naturkreftenes plutselige inngripen – ikke er karakteristiske for skip.⁶⁸

Spørsmålet er da hva det «typiske» skal knyttes til. Er det typisk for «driften av skipet», eller «typisk for skipsvirksomhet»? Her ligger det en potensielt viktig nyanse; skaderisiko på grunn av naturkreftenes inngripen må vel nettopp sies å være en typisk risiko for skipsfart, og jeg er i så fall mer tilbøyelig til å være enig med mindretallet, som påla objektivt ansvar på følgende grunnlag:

«(...) Til støtte herfor anføres at Høyesterett i dommer i Rt-1921-519, Rt-1937-741 og Rt-1939-766 har fastslått at objektivt ansvar under særegne forhold kan etableres, og slike særegne forhold antas i det foreliggende tilfelle å ha vært til stede. Det må legges vekt på at alle er klar over at skip – og særlig da skip av størrelse som M/S «Sirius» – iblant under vanskelige værforhold vil volde skade på kai-anlegg ved å ligge fortøyet ved disse (...)»⁶⁹

En annen tolkning er at «typisk for skip» må knyttes til det flertallet ellers begrunner frifinnelsen med. Flertallet henviser til *Neptun* dommen, og at denne saken – altså teknisk svikt – gjaldt «forhold som vedrører selve driften av skipet». I sitatet fra lagmannsretten settes dette i direkte motsetning til «naturkreftenes plutselige inngripen». Det er da nærliggende at det som er «typisk for skip», sikter til det som er typiske følger ved selve driften av skipet, og det kanskje sies at det kreves et «menneskelig element» i hovedårsaken. Naturkreftene er jo naturlig nok ikke noe som har med selve driften av skipet å gjøre.

Hvis vi tolker lagmannsrettens flertall slik, gir det mer mening at de mener saken i *Sirius* faller utenfor tilfeller der «*reder bør være den nærmest til å bære [tapet]*». I *Neptun* og *Styrestagdommen* er det jo nettopp koblingen til den maskinelle svikt som er avgjørende for at reder anses nærmest til å bære risikoen for tapet. I så fall anvender lagmannsrettens flertall *Neptun* som prejudikat for gjeldende rett, der typetilfellet «natur-

⁶⁸ Se for eksempel Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 175.

⁶⁹ Rt. 1948 s. 1044 (s. 1051).

kreftenes plutselige inngripen» faller utenfor det objektive rederansvaret. Jeg heller mot denne tolkningen, da helheten i flertallets uttalelse tyder på at dette var tanken bak at det ikke ble pålagt ansvar. I en slik modell vil tilfellet i *Neptun* – skadeforvoldelse ved teknisk svikt – falle naturlig inn under det som er «typisk for driften av skipet», mens naturkreftenes inngripen faller utenfor.

Lødrup knytter uttalelsene i *Sirius* om «sterke naturkrefters inngripen» til enkelte utenlandske ansvarsregler der man opererer med objektivt kausalansvar med unntak for *force majeure*.⁷⁰ Lødrup peker på at det ikke finnes uttrykt en slik regel i norsk rett, men at «den alminnelige tendens i norsk rettspraksis synes å være i overensstemmelse med fremmed rett». Han setter videre objektivt ansvar med unntak for *force majeure*⁷¹ i sammenheng med tilfeller der teknisk svikt er gjort til ansvarsbetingelse i norsk rettspraksis:

«Også den meget omfattende rettspraksis hvor «teknisk svikt» er gjort til ansvarsbetingelse, er i seg selv et uttrykk for et krav om at den skadeutløsende faktor må være knyttet til driften (eller bruken) av virksomheten (innretningen).»⁷²

Etter min mening gir dette perspektivet et bidrag til å forstå læren om teknisk svikt, og *Sirius* tilsier i et slikt perspektiv at objektivt ansvar for teknisk svikt kan begrunnes med at det gjelder *forhold ved skipet*. Reder er nærmest til å bære risikoen for skaden så lenge teknisk svikt er årsak til skadeforvoldelsen. Det tegner seg da et bilde av et ansvar med «klare regler om hvor risikoen for bestemte begivenheters inntreden skal innpasses.»⁷³ Dette er en annen tilnærming enn etter det «alminnelige» ulovfestede objektive ansvaret.

⁷⁰ Lødrup (1966) s. 202.

⁷¹ Lødrup bruker betegnelsen *vis major*.

⁷² Lødrup (1966) s. 202–203.

⁷³ Lødrup (1966) s. 184.

2.6 Rt. 1952 s. 1170 (Sokrates)

Neptun ble fulgt opp i Rt. 1952 s. 1170 (Sokrates), og avgjørelsen sementerte objektivt ansvar for teknisk svikt som et sikkert ansvarstilfelle i sjøretten. I saken hadde skipet «M/S Sokrates» rent på en pelekai. Reder – som også førte skipet – hadde i rolig fart nærmet seg kaien. Et lite stykke fra kaien hadde han slått full fart akterover, for å slik kunne komme inntil med baugen i passe fart. Maskinen lystret imidlertid ikke, da skipets reverseringsanordning – som i *Neptun* – hadde klikket. I stedet for å gå akterover fortsatte skipet i full fart fremover, og rammet kaien med baugen omtrent på midten. Kollisjonen førte til at kai og tilhørende landgang falt sammen.

Om ansvar for kaieiers tap på ulovfestet objektivt grunnlag uttalte flertallet:

«Jeg er blitt stående ved at det må foreligge objektivt ansvar i dette tilfelle, jfr. Høyesteretts dom av 4. mai 1921 (...) Rt-1921-519 flg. (...) Visstnok gjaldt det i den nevnte sak kollisjon, ikke med en kai, men med en jernbanebro; men hverken denne omstendighet eller det som [reder] for øvrig har anført til begrunnelse for at det ikke er faktisk parallellitet i saksforholdet i de to saker, er etter min mening holdbart. Tilfellene er praktisk talt analoge, og de små faktiske forskjelligheter som foreligger, kan – mener jeg – ikke betinge en annen avgjørelse i denne sak enn saken fra 1921. Jeg viser herom til herredsrettens domsgrunner, som på dette punkt har fått tilslutning av lagmannsrettens mindretall. Riktigheten av det prinsipielle syn som dommen av 1921 bygger på, støttes av uttalelser i Knoph: Norsk Sjørett 126–127, jfr. 313–314.»⁷⁴

Flertallets votum er knapt, og bygger på en ren analogianvendelse av *Neptun*-dommen. Høyesteretts avgjørelse i *Sokrates* er først og fremst en bekreftelse på at det kan tillegges reder objektivt ansvar når skadeforvoldelse skyldes teknisk svikt på skipet. Videre gir herredsretten – som Høyesterett sluttet seg til – et bidrag til å forstå noe av begrunnelsen bak å tillegge reder objektivt ansvar for kollisjon med faste installasjoner:

⁷⁴ Rt. 1952 s. 1170 (s. 1172).

«I begge tilfelle [*Neptun* og *Sokrates*] er det stillestående gjenstander, selv om kaien er beregnet på at fartøyer skal legges til den. Den som driver en kai må naturligvis til en viss grad regne med at kaien kan bli beskadiget av fartøyene. Det må også eieren av en jernbanebro ved en kai. Men det er rederens fartøy som er i bevegelse, og som forvolder skaden når kaien eller broen blir pårent. Som nevnt i premissene til byrettens dom i det siterte tilfelle, Rt-1921-21, kan rederen ikke drive sin virksomhet «uten en viss vågnad for at noe i maskinen kan gå galt og ha skadelige følger.»⁷⁵

Det er illustrerende at herredsretten peker på at det er reders skip som har sviktet og dermed den primære årsaken til skadeforvoldelsen. Både kaieier og reder har interesse i at skipet skal legges til. Hvem som skal bære tapet er med dette en interesseavveining, der reder er nærmest til å bære risikoen – simpelt hen fordi det er hans skip som er i bevegelse. Denne argumentasjonen tyder på at det er snakk om et rent kausalansvar, avgrenset til visse typer typetilfeller. Det er tydelig en annen begrunnelse enn hvis spørsmålet er om skipet i skadeøyeblikket utgjorde en stadig, typisk og ekstraordinær risiko. Dette utelukker ikke at resultatet ville blitt det samme, men den rettslige begrunnelsen er ulik.

Mindretallet kom til samme resultat som førstvoterende, men på grunnlag av culpaansvar. Maskinisten burde etter mindretallets syn jevnlig ha kontrollert om bolten sto fast. Videre la mindretallet til grunn at det var sannsynlig at bolten hadde løsnet, og deretter – litt etter litt – arbeidet seg ut, slik at reverseringsmekanismen til slutt ikke virket. Maskinisten burde etter mindretallets syn ha oppdaget dette, og hadde derfor vært uaktsom. Reder var derfor – etter mindretallets syn – ansvarlig etter prinsipalansvaret. Uten at det ble kommentert nærmere, uttalte mindretallet også at det var tvilsomt om det kunne pålegges ansvar på objektivt grunnlag.

⁷⁵ S. 1180.

2.7 Underrettspraksis etter *Sokrates*

Underrettspraksis etter *Sokrates* forsterker inntrykket av at typetilfellet *teknisk svikt* ble brukt kasuistisk som «gjeldende rett», i den forstand at typetilfellet teknisk svikt ble brukt som negativ avgrensning av ansvaret.

Det er særlig verdt å merke seg hvor klart domstolene påpeker at det er et snevert grunnlag for objektivt rederansvar på ulovfestet grunnlag. Et eksempel er saken behandlet av Gulating lagmannsrett i ND 1958 s. 587 (Leda). T/S «Leda» skulle legge til kai i Haugesund under sterk bygevind og strøm. Skipet drev inn mot kaien, slik at skipet skrenset bort i en kran. Om objektivt ansvar viste lagmannsretten til byrettens dom,⁷⁶ der det ble uttalt at:

«Det må antas at etter gjeldende rett, som fremhevet av saksøkte, at det objektive ansvar bare kan komme på tale i tilfeller hvor det foreligger en teknisk feil. Det vises til dommer i Rt. 1921 s. 519, Rt. 1952 s. 1170 og 1948 s. 721.⁷⁷ (...) Leda kan følgelig ikke bli erstatningspliktig på dette grunnlag.»

Byretten hadde en liknende uttalelse i saken inntatt i ND 1961 s. 295.⁷⁸ Her ble et rederi frifunnet for krav på erstatning for personskade. En ansatt ved skipet hadde falt ned fra køya etter at skipet grunnstøtte, uten at dette skyldtes uaktsomhet hos mannskapet. Vedrørende spørsmål om reder skulle pålegges objektivt ansvar uttalte byretten:

«I norsk sjørett er det objektive ansvar en ren unntagelse. Høyesterett har i spesielle tilfelle etablert et slikt ansvar hvor hendelse skyldes teknisk feil hos skipet, jfr. ND 1921 s. 401 og ND 1952 s. 320. Men hverken i rettspraksis eller i alminnelige rettsgrunnsetninger finnes hjemmel for å fastslå erstatningsplikt på objektivt grunnlag i et tilfelle som det foreliggende, jfr. ND 1939 s. 319.»⁷⁹

⁷⁶ ND 1956 s. 290.

⁷⁷ Det skal være Rt. 1948 s. 719.

⁷⁸ Saken ble behandlet i Bergen Byrett (ND 1957 s. 82), og stadfestet i sin helhet av lagmannsretten.

⁷⁹ ND 1939 s. 319 (=Rt. 1939 s. 720 (Ruteskipdommen)).

I begge dommer anvender underrettene *Neptun* og *Sokrates* som «gjeldende rett» eller «hjemmel». Det er en tydelig avholden holdning mot å utvide ansvarsgrunnlaget til nye typetilfeller. Dette er for så vidt naturlig all den tid Høyesterett selv hadde vært avholden med å utvide det objektive ansvaret i sjøretten. Videre tydeliggjør avgjørelsene at det er snakk om to vidt forskjellige tilnærminger til det ulovfestede objektive ansvaret: Det er ikke spor av spørsmålet om skadevolder har skapt en stadig, typisk og ekstraordinær risiko for omgivelsene.

Sammenliknet med Høyesteretts avgjørelser om objektivt ansvar har underrettsdommene klare uttalelser om at *teknisk svikt eller feil* er det eneste typetilfellet som det kan knyttes ansvar til i sjøretten. Selv om svikt i reverseringsmekanismen er en teknisk svikt, er det en subtil – men potensiell viktig – forskjell i å anse *Neptun* og *Sokrates* som gjeldende rett, og det å anse «teknisk svikt» som gjeldende rett. Foruten at begge årsakskjedene var avhengig av teknisk svikt, gjaldt både *Neptun* og *Sokrates* havneanløp der skipene var i ferd med å legge til kai. Her kunne det tenkes en avgrensning mot andre, og kanskje mer atypiske tredjemannskader der skipet opplevde teknisk svikt. Min oppfatning er imidlertid at underrettsdommenes formuleringer henger sammen med at «teknisk svikt» i samtidige dommer på 50- og 60-tallet ble brukt som ansvarsbetingelse for objektivt ansvar også for sporvogner, biler og enkelte typetilfeller innen jernbanedrift. Disse dommene bør derfor ses i sammenheng, noe jeg gjør i kapittel 3.

2.8 Rt. 1969 s. 1308 (Ladogales)

Vi har i det foregående sett at det i rettspraksis frem til Rt. 1969 s. 1308 hadde sementert seg en klar avgrensning av det ulovfestede objektive rederansvaret; skadeforvoldelse måtte skyldes teknisk svikt på skipet. Dommen inntatt i Rt. 1969 s. 1308 (Ladogales) bryter imidlertid opp i dette bildet.

Saksforholdet skiller seg fra *Neptun* og *Sokrates* ved at skadeforvoldelsen ikke var typisk for verken skipsfart eller transportmidler. M/S «Ladogales» lå fortøyd, da det under lossing av kubb skjedde en ulykke

ved at babord lossebom plutselig steilet og slo over styrbord. En «heis» med ca. et tonn kubb ble slengt mot styrbord lukearm, og førte til at en lossearbeider på land ble klemt ihjel. De etterlatte gikk til sak mot rederiet, Baltic Steamship Line.

Høyesterett fant at rederiet var ansvarlig på ulovfestet objektivt grunnlag. I begrunnelsen gjorde ikke Høyesterett noen henvisning til verken *Neptun*, *Sokrates* eller teknisk svikt, og domstolen gjorde forøvrig ingen drøftelse rundt det prinsipielle i at skadevolder var et rederi, med de implikasjoner som jeg var inne på i 2.2 og 2.3. Høyesterett synes i det hele tatt å vurdere saken etter andre linjer enn i *Neptun* og *Sokrates*:

«Jeg ser det slik at det losseutstyr skipet stillet til disposisjon for Toftes lossegjeng i den foreliggende situasjon, var beheftet med en avgjørende svakhet. Forutsetningen for forsvarlig lossing med koblede bomber er at bommene er sikret mot å slå inn eller steile, og denne forutsetning var ikke til stede. Dermed var faren for at der skulle inntre en ulykke klar og påtakelig. Men når et teknisk utstyr er stillet til disposisjon under slike omstendigheter, antar jeg at det etter norsk rett foreligger ansvar uten hensyn til om noen enkeltperson kan overføres skyld eller ikke. Jeg finner støtte for mitt syn i dommer inntatt i Rt-1936-345 og i Rt-1969-109.»⁸⁰

Høyesterett viser her til saker der kraner eller liknende hadde ført til personskader. I Rt. 1936 s. 345 (kullgrabb) hadde et kullstykke falt ned fra grabben på en bunkerstasjon, og drept et medlem av skipsmannskapet. Høyesterett fant bunkerstasjonen ansvarlig på ulovfestet objektivt grunnlag, da:

«[B]unkerstasjonens drift medfører saavidt stor risiko for skade for tredjemann at anleggets eier bør ansees erstatningspliktig for saadan skade efter de regler som gjelder for ansvar for skadegjørende bedrift.»⁸¹

⁸⁰ Rt. 1969 s. 1308 (1311–1312).

⁸¹ Rt. 1936 s. 345 (s. 346).

Krananlegget ble ikke ansett for å være en farlig bedrift *per se*, men driften medførte likevel et – for bedriften – typisk faremoment, i form av at kullstykker fra tid til annen falt ut av grabben. Dermed var eier nærmest til å bære risikoen.

I den andre dommen, Rt. 1969 s. 109 (løftekran), ble en kraneier ansett ansvarlig på ulovfestet objektivt grunnlag da en løftekran plutselig brøt sammen, til tross for at angitt løfteevne ikke var overskredet. Høyesterett uttalte at:

«Bruken av store løftekraner fører fra tid til annen til at det voldes skade. Den som driver kranservice som ervervsmessig virksomhet, kan forutse dette, og han må være ansvarlig for skade som virksomheten kan ventes å føre med seg uten hensyn til om skaden i det enkelte tilfelle skyldes feil av en art som sjelden forekommer. Han er også den som gjennom aktsom bruk, tilsyn og vedlikehold har størst mulighet for å forebygge at en kran blir svekket med den følge at det kan voldes skade ved en belastning som kranen er forutsatt å skulle tåle.»⁸²

I *Ladogales* ble det altså vist til to dommer fra landjorden, der hendelsesforløpet var omtrent likt i alle tre tilfellene. I både *Neptun* og *Sokrates* ble skipenes typisk skadeforvoldende egenskaper som tyngde og evne til bevegelse i vannet realisert. *Ladogales* skiller seg således fra de øvrige dommene i sjøretten. Skadeforvoldelsen skjedde uten at skipet var i bevegelse, slik at det er mer tilfeldig at skadeforvoldelsen her skjedde på et skip.

Dette fremgår tydelig av Høyesteretts begrunnelse at tilnærmingen til ansvarsspørsmålet i *Ladogales* synes å være en annen enn i *Neptun* og *Sokrates*. I *Ladogales* fremheves det av Høyesterett at «*faren for at der skulle inntre en ulykke klar og påtakelig*» på grunn av hvordan arbeids-situasjonen var organisert av reder. Begrunnelsen er derfor sentrert rundt at *den som har skapt en risiko eller fare for omgivelsene*, også er *nærmest*

⁸² Rt. 1969 s. 109 (s. 111–112).

til å bære den økonomiske risikoen for tap.⁸³ Altså samme tilnærming som etter det «alminnelige» ulovfestede objektive ansvaret.

Høyesteretts avgjørelse i *Ladogales* åpnet for spørsmålet om det alminnelige ulovfestede objektive ansvaret nå gjaldt i sin helhet også i sjøretten, og at domstolenes forsiktige tilnærming til ansvaret derfor var historie. I kjølvannet av *Ladogales* skrev Erling Selvig artikkelen «Mot objektivt rederansvar?». Artikkelen gir et godt inntrykk av hva som tidligere hadde blitt oppfattet som gjeldende rett i sjøretten:

«Høyesteretts dom i *Baltic*⁸⁴-saken viser at de almindelige erstatningsrettslige synspunkter om objektivt bedriftsansvar definitivt har fått fotfeste i sjøretten. Rederiets forsøk på å holde det objektive ansvar innenfor den snevre ramme som ND 1921.401 NH og ND 1952.320 NH angir, ble mislykket. Disse dommer har utvilsomt mistet det meste av sin betydning som skranke mot en objektivisering av rederansvaret. Heller ikke er det lenger grunnlag for å hevde (...) at objektivt rederansvar kun forekommer som en særpreget og snever variant av objektivt bedriftsansvar for teknisk svikt. Høyesterett har altså fjernet de sikre og vel innarbeide grensemerker for det sjørettslige bedriftsansvar, og et viktig spørsmål blir hvor den nye grense går. Sikre holdepunkter for svaret vil man vel først få i fremtidig rettspraksis; *Baltic*-saken gir ikke klar beskjed her, og den har forsåvidt skapt adskillig usikkerhet på et område hvor man tidligere mente å ha en festnet rettstilstand. Et fortolkningsalternativ er at den ansvarsregel Høyesterett formulerte – fortolket ut fra prinsippet så langt, men ikke lenger – skal oppfattes som en ny yttergrense for utstrekningen av det objektive rederansvar. Dommen kan imidlertid også bety at veien nu er åpnet for en generell anvendelse av det almindelige bedriftsansvar også på sjørettens område, bl.a. slik at det kan bli tale om objektivt ansvar for de ordinære virksomhetsskader som fra tid til annen oppstår.»⁸⁵

⁸³ Jf. Lødrup (1966) s. 184

⁸⁴ Dommen henvises vekselvis til ved *Ladogales* (skipet) og *Baltic* (rederiet).

⁸⁵ Selvig (1970) s. 251.

Som vi skal se tok det imidlertid ikke lang tid før Høyesterett tok et klart og tydelig standpunkt mot å tillegge *Ladogales* så vidt store implikasjoner for det objektive ansvarets utbredelse i sjøretten. Etter Rt. 1973 s. 1363 (Uthaug) er det klart at *Ladogales* ikke kan forstås som en fravikelse av tidligere praksis. Prejudikatsvirkningen av *Ladogales* er nok derfor begrenset til tilfeller der skipet ligger fortoyd, og der skadeforvoldelsen skyldes andre risikomomenter enn de som skapes ved realisering av skipets karakteristiske skadeevner.

2.9 Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug)

Høyesteretts avgjørelse i Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug) er den foreløpig siste fra Høyesterett som omhandler ulovfestet objektivt rederansvar, og er således av stor betydning for ansvarets avgrensning. Høyesteretts flertall i Uthaug var klare på at det objektive ansvaret har liten plass i sjøretten, og at ansvaret avgrenses til typetilfellene i *Neptun* og *Sokrates*.

I saken hadde en norsk ubåt kjørt inn i, og ødelagt trålen til en nederlandsk motortråler som drev fiske i internasjonalt farvann nordvest for Shetland. Trålerens eier krevde erstatning fra den norske stat. Flertallet vurderte først hvorvidt staten var ansvarlig på bakgrunn av uaktsomhet; besetningen hadde stolt på at ubåtens sonarutstyr ville registrere eventuell bruk av trål, og på tidspunktet for ulykken var den klare oppfatningen i sjøforsvaret at støy fra trål ville bli fanget opp. Dette viste seg imidlertid senere å ikke stemme. Sjøforsvaret, herunder mannskapet på ubåten, hadde derfor en feilaktig oppfatning av utstyrets egenskaper. På denne bakgrunn kom Høyesterett til at det ikke var noe å bebreide mannskapet.

Spørsmålet var så om staten som reder kunne pålegges objektivt ansvar på ulovfestet grunnlag. Flertallet gav uttrykk for tvil, og påpekte at dette var et meget spesielt tilfelle:

«Når således det som skjedde har sin årsak i manglende kunnskap hos «Uthaug» s besetning om den usikkerhet som kunne knytte seg til observasjonene fra ubåtens hydrofoniske utstyr, synes det ikke umiddelbart naturlig at den skade dette ledet til på en trålers fiske-redskaper, skal bæres av tråleren og ikke av den skadeforvoldende

ubåt, selv om dens besetning etter det erfaringsgrunnlag man da hadde intet kan bebreides.»⁸⁶

Flertallet gjør det altså klart at det mest rimelige hadde vært om reder i denne saken måtte bære skadelidtes tap. Ved spørsmålet om hvem som er nærmest til å bære risikoen for en slik ulykke, er det lett å være enig i at det «*ikke umiddelbart er naturlig*» at tråleren selv skal bære tapet. Flertallets påfølgende vurdering er derfor illustrerende for den særegne tilskjæringen av det ulovfestede objektive ansvaret i sjøretten:

«Erstatningsansvar på objektivt grunnlag har hatt liten plass i sjøretten. I tilfelle som ikke har spesiell lovhjemmel, er slikt ansvar bare blitt fastslått av domstolene i meget spesielle tilfelle, som alle ligger fjernt fra det forhold som her behandles. Jeg kan heller ikke se at Baltic [Ladogales]-dommen, som har vært påberopt, har brakt dette i en prinsipielt ny stilling. Jeg kan ikke se at de momenter som er fremholdt av den ankende part kan gi rettslige holdepunkter for et objektivt erstatningsansvar. Til tross for at meget synes å tale for at det hadde vært rimelig om erstatning her var ytet, er jeg blitt stående ved at et rettslig erstatningskrav i det foreliggende tilfelle, når skyld ikke finnes godtgjort, ville falle utenfor rammen av det jeg må anse som gjeldende rett.»⁸⁷

Selv om begrunnelsen er knapp, gir votumet mye informasjon om hvordan Høyesteretts flertall oppfatter rettstilstanden. Flertallet er klare på at det objektive ansvaret har liten plass i sjøretten. At dette også gjelder utenfor loven følger av henvisningen til de «*meget spesielle tilfelle*», en henvisning til prejudikatene i *Neptun* og *Sokrates*. Her kan det bemerkes at det kanskje ikke er så treffende å påstå at teknisk svikt på skip, og påfølgende kollisjon med fast innretning, rent faktisk er et «*meget spesielt tilfelle*» i skipsfart. Samtidig er nok det sentrale i uttalelsen at ansvaret knyttes til et særlig avgrenset typetilfelle, og illustrerer tydelig hvor finskåret avgrensningen av ansvaret anses for å være.

⁸⁶ Rt. 1970 s. 1364 (s. 1369–1370).

⁸⁷ S. 1370.

Videre synes flertallet å anse *Ladogales* nærmest som et unntak, og ikke som et prejudikat som sier noe om det objektive ansvarets tilskjæring i sjøretten. Selvigs artikkel fra 1970 ble henvist til av lagmannsretten, og artikkelen hadde vært tema også under forhandlingene ved Høyesterett. Lagmannsretten uttalte om dette:

«Det har i saken vært henvist til Høyesteretts dom i Rt-1969-1308 («Baltic-dommen»), som av professor Selvig tillegges vesentlig erstatningsrettslig betydning. Lagmannsretten bemerker at tilfellet i nevnte dom var så forskjellig i enhver henseende fra det tilfelle som foreligger i nærværende sak at uansett hvilken betydning man måtte tillegge Baltic-dommen, kan den ikke ses å få noen konsekvenser for vårt tilfelle.»⁸⁸

Høyesterett sluttet seg til dette, ved å peke på at *Ladogales* ikke bringer det objektive rederansvaret i «en prinsipielt ny stilling».

Votumet til Høyesteretts flertall må anses som en autoritativ oppsummering av det ulovfestede objektive rederansvaret:⁸⁹ Ved å bruke de tidligere prejudikatene *Neptun* og *Sokrates* som «gjeldende rett», anvender Høyesterett det jeg i denne avhandlingen omtaler som en kasuistisk tilnærming. Flertallets votum i *Uthaug* må derfor forstås i lys av de særegne sjørettslige rammene for ansvar, der domstolene er mer avholdne mot rettskapende virksomhet enn på andre livsområder. Den kasuistiske tilnærmingen kan i et slikt perspektiv forstås som et redskap mot stadig utvidelse av det objektive ansvaret innen sjøretten.

I *Uthaug* hadde mindretallet på to dommere en velbegrunnet dissens, der de argumenterte for at staten burde pålegges objektivt ansvar:

«Objektivt ansvar har liten plass i sjøretten, som vesentlig bygger på culpaansvar. Ukjent er det imidlertid ikke i vår rettspraksis, og jeg antar at det ikke i gjeldende rett er noe som utelukker objektivt ansvar for et skadetilfelle av den foreliggende art.»⁹⁰

⁸⁸ S. 1374.

⁸⁹ Som også Selvig (1977) s. 9.

⁹⁰ Rt. 1973 s. 1364 (s. 1371–1372).

Det er interessant å merke seg at også mindretallet henviser til «gjeldende rett», og at det er enig i at det objektive ansvaret har liten plass i sjøretten. Men, i motsetning til flertallet, anså mindretallet tilsynelatende kun lovverk og tilhørende konvensjoner som begrensninger i gjeldende rett. Utover de formelle ansvarsreglene lå derfor veien åpen for det alminnelige ansvaret – på samme måte som på andre livsområder. Mindretallet bruker da også et prøvingstema som likner det alminnelige ansvaret. Det legger blant annet vekt på at kollisjon med gjenstander som ubåten ikke kan observere er et «særegent faremoment», og at det er mer rimelig at tapet skal veltes over på skadevolder i et slikt tilfelle.

2.10 Underrettspraksis etter *Uthaug*

Selv om det ikke har kommet Høyesterettsdommer om ulovfestet objektivi rederansvar etter 1973, gav Gulating lagmannsrett i RG-1990-187 uttrykk for samme oppfatning som følger av tidligere rettspraksis. En plattformarbeider i Nordsjøen hadde blitt vitne til Alexander Kielland ulykken, der 123 personer omkom. Han fikk senere psykiske lidelser, og reiste sak mot operatøren på både culpagrunnlag og etter ulovfestet objektivi ansvar. Om det objektive ansvaret var lagmannsretten åpen for at det kunne pålegges ansvar på grunn av teknisk svikt, men fant i alle tilfeller at det ikke forelå årsakssammenheng. Om rettstilstanden for det ulovfestede objektive sjørettsansvaret uttalte lagmannsretten:

«Som begge parter har vist til, er det imidlertid lite rom for objektivi ansvar i sjøfartsforhold. ALK er en flytende plattform med eget framdriftsmaskineri, og Stavanger byrett har (...) lagt til grunn at plattformen må anses som «fartøy» i sjølovens forstand. Også på dette området er det imidlertid pålagt objektivi ansvar i visse tilfelle. Det gjelder særlig når skaden skyldes teknisk svikt, jfr. bl.a. Rt. 1921 s. 519, Rt-1952-1170 og Rt-1969-1308, motsatt Rt-1973-1364. Når de vanlige, ulovfestede reglene om objektivi ansvar for øvrig er gitt liten anvendelse i sjøforhold, må det antas å ha sammenheng med at ansvarsreglene i slike forhold langt på vei er internasjonale, og at norske redere ville komme i en særstilling dersom de i større grad enn andre ble pålagt objektivi ansvar. Rettspraksis viser

imidlertid at objektivt ansvar i sjøfartsforhold ikke er ukjent i norsk rett, (...) Lagmannsretten er i samsvar med ovenstående tilbøyelig til å anta at reglene om objektivt ansvar i hvert fall i enkelte tilfelle vil kunne få anvendelse også på driften av flyttbare plattform, særlig når skaden skyldes teknisk svikt. Lagmannsretten finner likevel ikke grunn til å ta endelig standpunkt til dette, idet det etter lagmannsrettens mening – ut fra en forutsetning om objektivt ansvar – ikke i tilstrekkelig grad er påregnelig årsakssammenheng mellom ALK-havariet og den skaden A er påført.»

Selv om det ikke forelå påregnelig årsakssammenheng, antyd det altså lagmannsretten langt på vei at det i det foreliggende tilfelle kunne pålegges ansvar på grunnlag av teknisk svikt. Dommen er således en bekreftelse på den festnede rettsoppfatningen om at ulovfestet objektivt rederansvar må knyttes til teknisk svikt.

2.11 Oppsummering

De avgjørelsene vi har om objektivt ansvar i sjøretten tilsier at teknisk svikt som årsak til skadeforvoldelsen trolig er et *tilstrekkelig*, og i alle tilfeller *nødvendig* vilkår for objektivt ansvar i sjørettslige tilfeller.

Tilstrekkelig ved at ansvaret er et kausalansvar for et bestemt og avgrenset typetilfelle, forutsatt at det generelle kravet til årsakssammenheng er oppfylt. I domstolenes begrunnelse for ansvar er det ikke mulig å spore ytterligere krav om at risikoen må overstige dagliglivets risiko. Likevel, selv om teknisk svikt som tilstrekkelig vilkår for ansvar etter min mening har god forklaringskraft på Høyesteretts begrunnelser, er det for få sjørettslige avgjørelser om ulovfestet objektivt ansvar til å si noe sikkert om rettstilstanden. I kapittel 3 ser jeg derfor nærmere på praksis om teknisk svikt fra andre typer transportmidler. Et av formålene er å se nærmere på om det er et enhetlig og konsistent prøvingstema i læren om teknisk svikt. Jeg vil her prøve å få klarhet om i om teknisk svikt kan sies å være – eller har vært – et tilstrekkelig vilkår for ansvar for ulovfestet objektivt ansvar for skadeforvoldelse ved transportmidler.

Det er klart nok et *nødvendig* vilkår for ansvar at årsaken til skadeforvoldelsen er teknisk svikt på fartøyet. Rettspraksis viser tydelig at domstolene forutsetter at det må foreligge teknisk svikt, men altså med et slags unntak i *Ladogales*. Jeg har valgt å omtale domstolenes tilnærming til ansvaret i sjøretten kasuistisk; typetilfellene i *Neptun* og etterhvert *Sokrates* ble anvendt som gjeldende rett, der det henvises til en hjemmel for objektivt rederansvar med utgangspunkt i disse to dommene. *Ladogales* er vanskelig å plassere i dette bildet, men saken gjaldt annen type årsakskjede enn i *Neptun* og *Sokrates*. Kanskje taler dommen for at ansvaret vurderes etter andre linjer hvis skipet ligger til kai, der andre risikomomenter enn selve skipet er årsaken til skadeforvoldelsen. Etter Uthaugdommen er det imidlertid klart at dommen ikke kan tas til inntekt for at det ulovfestede objektive ansvaret gjelder i sin alminnelighet i sjøretten.

Bakteppet for *styrestagdommen* og *Neptun* kan nok ses som del av det bredere ansvaret når avgjørelsene ble avsagt. Det sjørettslige tilfellet viser at det er nyanser i tilnærmingen til det grunnleggende spørsmålet om *hvem som er nærmest til å bære risikoen for tapet*. Senere utviklet ansvaret seg i sjøretten i en annen retning enn det alminnelige ansvaret, ved at *Neptun* og *Sokrates* ble brukt som *nødvendige* og *tilstrekkelige* vilkår for ansvar. Sett opp mot andre livsområder fremstår denne varianten av det ulovfestede objektive ansvaret nærmest fanget i tid. Tilnærmingen i de sjørettslige dommene etter *Neptun* stemmer lite overens med beskrivelsen av det alminnelige ulovfestede objektive ansvaret som et «generelt og dynamisk rettsgrunnlag».⁹¹ Det ulovfestede objektive ansvaret har utviklet seg videre på andre livsområder, og Høyesterett synes i dag å legge til grunn en ganske standardisert framgangsmåte når ansvaret blir anført for domstolen. Tidligere avgjørelser brukes i denne tilnærmingen først og fremst til å fastlegge et abstrahert prøvingstema, og det synes klart at det skal gjøres en vurdering av inngangsvilkårene der virksomheten må ha skapt en risiko eller fare for omgivelsene som er stadig, typisk og ekstraordinær.⁹² Hvis Høyesterett i fremtidige sjørettslige saker anvender de eksisterende prejudikatene tro mot

⁹¹ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 151

⁹² Se HR- 2019-52- A avsnitt 34-35.

sin kontekst, vil domstolen måtte bruke en langt mer kasuistisk tilnærming enn det som er gjengs i nyere rettspraksis.

Motsatt, og hvis den moderne tilnærmingen anvendes, må Høyesterett samtidig ta stilling til uttalelsen i *Uthaug* om at «objektivt ansvar har liten plass i sjøretten». Det vil neppe være mulig å på samme tid å anvende totrinnsmodellen med inngangsvilkår og helhetsvurdering, sammen med en avgrensning av ansvaret basert på typetilfeller. I alle fall ikke på noen meningsfull måte.

Dette betyr ikke at den kasuistiske tilnærmingen man finner i sjøretten er foreldet. Etter min mening må tilnærmingen ses i sammenheng med at domstolene har sett et behov for å være avholdne med å pålegge objektivt ansvar i sjørettslige tilfeller. Gitt at lovgiver ikke gjør endringer i sjølovens ansvarsregler, vil Høyesterett derfor måtte ta et klart standpunkt til omfanget av det ulovfestede objektive ansvaret. Sett i sammenheng med de særegne forhold ved sjøretten som nevnt i 2.2 og 2.3, innebærer dette også et standpunkt til forholdet mellom det spesifikt sjørettslige og alminnelig erstatningsrett. Det er ikke gitt at domstolene i dag skal være mer avholdne mot å pålegge ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten enn på andre livsområder. Skipsfarten er – og vil være – en internasjonal næring, der hensynet til ensartede ansvarsregler gjør seg mer gjeldende enn på andre områder. Dette taler fortsatt for at det bør være en lovgiveroppgave å utvikle ansvarsreglene.⁹³ Andre argumenter har kanskje i større grad falt bort. Vår viktigste samfunnsøkonomiske næring i dag er oljenæringen, som er underlagt et strengt ansvarsregime. Det er derfor neppe et godt argument mot objektivt rederansvar at skipsnæringen er en «særlig begunstiget bedrift», slik Jantzen en gang uttalte.⁹⁴ Jeg har også vært inne på sjøretten som «noe eget», men heller ikke dette er nødvendigvis et godt argument i seg selv. Som Knoph skrev allerede i 1931:

«Søker man imidlertid å se sjørettens regler på bakgrunn av alminnelig formueret, kan det naturligvis hende at en del av dens partikularisme må oppgis, fordi det viser sig at den ikke lar sig rasjonelt

⁹³ På samme måte som Selvig (1977) s. 11 påpekte på 70- tallet.

⁹⁴ Se 3.4.3.

forsvare, men skyldes sjørettstudiets tidligere isolasjon. Hvis man ikke dyrker partikularismen for partikularismens egen skyld, kan man imidlertid ikke se en ulykke i dette.»⁹⁵

Problemstillingen er nok aktuell også et knapt århundre senere. Forholdet mellom det «sjørettslige» og «alminnelig erstatningsrettslige» er nok et tema som fortjener en grundigere behandling enn det er plass til her. Men anvendt for vårt tema er det – etter min mening – heller ikke noen åpenbare hindre for at sjøretten beholder den særegne avgrensningen av det ulovfestede objektive ansvaret. Den største ulempen synes å være at nyansene i ansvaret blir glemt i takt med at det ulovfestede objektive ansvaret ellers blir stadig mer ensartet. I tillegg vil nok en fortsatt snever anvendelse av det ulovfestede objektive rederansvaret kreve en ny og prinsipiell begrunnelse, for – med Knophs formulering – å undersøke om avgrensningen lar seg *rasjonelt forsvare*. Særlig i en tid der utviklingen i erstatningsretten går mot stadig flere objektive ansvarsregler på de fleste livsområder.

Uansett hvilken utvikling ansvaret i sjøretten tar i fremtiden, er det etter min mening verdt å bevare nyansene i hvordan de ulike variantene av det objektive ansvaret har vokst frem. I erstatningsretten er ikke dette bare av retthistorisk verdi, da eldre dommer kan være relevante rettskilder. Det har derfor verdi å være oppmerksom på at Høyesterett opererer med en annen tilnærming i de sjørettslige avgjørelsene, sammenliknet med nyere saker om det ulovfestede objektive ansvaret på landjorden.

Som vi har sett i dette kapittelet har teknisk svikt spilt en sentral rolle for ansvaret i sjøretten. Samtidig har teknisk svikt blitt anvendt på liknende måte på andre transportområder som jernbane, sporveier og motorvogn frem til bilansvarslova av 1961, og jernbaneansvarsloven av 1977. Det sjørettslige tilfellet inviterer derfor til å se nærmere på praksis fra disse livsområdene. Dels fordi det kan si noe om hvordan læren om teknisk svikt skal forstås i sjøretten. Men også fordi det sjørettslige perspektivet aktualiserer – og gir et sentralt bidrag til – debatten om hvordan avgjørelsene om teknisk svikt skal forstås i sammenheng med det ulovfestede objektive ansvaret forøvrig.

⁹⁵ Knoph (1931) s. 7.

3 Rettspraksis fra landjorden om teknisk svikt

3.1 Innledning

I kapittel 2 så vi at teknisk svikt har spilt en sentral rolle i det ulovfestede objektive ansvaret i sjøretten, og kan beskrives som et nødvendig, men trolig også tilstrekkelig vilkår for ansvar i sjørettstilfeller. Teknisk svikt har imidlertid stått sentralt i rettspraksis også på landjorden, men da hovedsakelig innen annen transportrett. Min oppfatning er at sjøretten kan ses i sammenheng med øvrig praksis fra transportretten i perioden fra dommen inntatt i Rt. 1916 s. 9 (styrestag) og frem til jernbaneansvarsloven av 1977.

Det er særlig to årsaker til at jeg velger å gå nærmere inn på læren om teknisk svikt utover sjørettstilfellene. For det første kan transportdommer utenfor skipsfart potensielt si noe om ansvarets karakter i sjøretten. For det andre kan det sjørettslige tilfellet gi bidrag til forståelsen av hvilken rolle læren om teknisk svikt har spilt i norsk erstatningsrett. Det har vært få avgjørelser om teknisk svikt etter at bil- og jernbaneansvarslovene trådte i kraft, og trolig er de sjørettslige prejudikatene alene om å fortsatt ha sentral rettskildemessig relevans. Dette har nok bidratt til at få juridiske teoretikere utenfor sjøretten har interessert seg for disse dommene, og enda mindre vurdert de i sammenheng.

I forrige kapittel konkluderte jeg med at det sjørettslige tilfellet viser at læren om teknisk svikt er en egen retning innenfor det ulovfestede objektive ansvaret. Det er tilsynelatende snakk om et kausalansvar for et bestemt typetilfelle; nemlig der skipet opplever svikt og påfører tredjemann skade på grunn av denne svikten. I dette kapitlet skal vi se at denne tilnærmingen også ble anvendt i transportpraksis på landjorden, herunder for sporvogner, biler, og innenfor enkelte typer jernbanesaker. Som vi så i forrige kapittel var Rt. 1916 s. 9 (styrestag) den første avgjørelsen der teknisk svikt sto sentralt i begrunnelsen for objektivt ansvar, før Rt. 1921 s. 519 (Neptun) introduserte typetilfellet teknisk svikt også for skipsfarten. Dette var starten på en «prejudikatsutveksling» på tvers av transportområdene.

3.2 Rettspraksis

3.2.1 Rettspraksis om ulovfestet objektivt ansvar for sporvogner frem til jernbaneansvarsloven av 1977

Det er omfattende praksis som viser at teknisk svikt har spilt en sentral rolle for ulovfestet objektivt ansvar der sporvogner/ trikker har påført skade. Høyesteretts tilnærming til ansvaret har klare fellestrekk med det sjørettslige tilfellet.

Den første dommen om teknisk svikt på sporvogner er inntatt i Rt. 1927 s. 651. Det var på denne tiden to konkurrerende trikkeselskaper, Grøntrikken og Blåtrikken. Blåtrikkens bremsere hadde sviktet, og kjørte som følge av svikten inn i en Grøntrikk som sto stille på stasjonen for å ta i mot passasjerer. En mann som var i ferd med stige på Grøntrikkens bakre plattform, ble klemt mellom den stillestående Grøntrikk og påkjørende Blåtrikk. Mannen døde senere av skadene. Høyesterett frifant Grøntrikkens eier, men kom til at Blåtrikkens eier, «A/S Kristiania Sporveisselskap» måtte svare erstatning overfor mannens enke på ulovfestet objektivt grunnlag. I begrunnelsen så Høyesterett til blant annet *styrestagdommen* og *Neptun*, og påla objektivt ansvar for teknisk svikt:

«Jeg mener imidlertid, at et uheld som dette bestaaende i, at noget har klikket i vognens maskineri, er et rent bedriftsuheld som bedriften selv maa ha ansvar for i den utstrækning skade voldes. Dette følger, mener jeg, av de almindelige regler om ansvar for bedrifter av saadan art, at de almindeligvis medfører risiko for omgivelsene eller almenheten. Jeg kan herom henvide (...) Rt-1926-899, (...) og de der citerte høiesteretsdomme i Rt-1921-519, Rt-1916-9, Rt-1912-610 og Rt-1905-715.»

Votumet er et godt eksempel på at det kreves en svært presis tolkning av avgjørelsene om teknisk svikt, da begrunnelsene for ansvar ofte er svært knappe. Her er det lett å blande sammen hva som etter min mening er *vilkår* for ansvar og hva som er *begrunnelse* for ansvar. Votumet kan tolkes slik at det er den «alminnelige risiko» det knyttes ansvar til. Etter mitt skjønn er det imidlertid mest nærliggende å tolke Høyesteretts

formulering slik at det her pålegges et rent kausalansvar for teknisk svikt. Det uttales at skaden skyldtes bremsesvikt, at dette må regnes som et rent bedriftsuhell, og at bedriften derfor selv «*maa ha ansvar for [skaden] i den utstrækning skade voldes.*» Deretter følger den prinsipielle begrunnelsen, der det legges vekt på at sporvogns-drift i sin alminnelighet utgjør en særlig risiko for omgivelsene, og særlig i tilfelle teknisk svikt.

Samtidig er det vanskelig å si noe sikkert basert på uttalelsene i Rt. 1927 s. 65 alene, og en annen tolkning er mulig. Det er først når sporvogns-avgjørelsene ses i sammenheng at vi tydelig ser tilnærmingen i læren om teknisk svikt. I den neste sporvogns-avgjørelsen, Rt. 1937 s. 563, hadde bremsene på sporvognen sviktet, slik at en lastebil og dens eier led skade. Høyesterett uttalte:

«Jeg er videre enig med byretten i at ulykken antagelig vilde vært undgått om bremsene hadde vært i orden, og at A/S Oslo Sporveier efter almindelig rettspraksis bærer ansvaret for denne feil, uansett om den skyldes noen uaktsomhet fra sporveien eller dens folks side.»⁹⁶

Et tydelig mønster i sakene om «teknisk svikt» begynner å danne seg når man ser votumet i sammenheng med byrettens uttalelser om ansvaret:

«Rent generelt sett må det antas å være fastslått i vår rettspraksis at en slik feil eller et slikt uhell at vognen ikke kan stanses ved anvendelsen av de dertil konstruerte apparater må betraktes som en driftsulykke som driftsherren må svare for.»⁹⁷

Henvisningen til at det «*rent generelt [er] fastslått*» at driftsherren svarer for teknisk svikt er beskrivende for hvordan domstolen oppfatter rettstilstanden, og tilsier at «gjeldende rett» betyr et rent objektivt kausalansvar ved teknisk svikt for sporvogner. Det sentrale prøvingstema blir da å påvise årsakssammenheng mellom den tekniske svikten og skadeforvoldelsen. Som i sjøretten skiller det rettslige prøvingstema i sporvogns-avgjørelsene seg fra den bredere vurderingen av inngangs-

⁹⁶ Rt. 1937 s. 563 (s. 564).

⁹⁷ S. 566.

vilkår og en skjønnsmessig helhetsvurdering. På grunnlag av tidligere prejudikater er det «hjemmel» for ansvar så lenge det foreligger teknisk svikt. Samtidig – og selv om dette er et noe annet prøvingstema enn ved den alminnelige framgangsmåten – er det de samme grunnleggende hensyn som ligger bak, da trikken i tilfeller av teknisk svikt «medfører risiko for omgivelsene» jf. Rt. 1927 s. 651.

Saken inntatt i Rt. 1948 s. 1111 er interessant, da den utvider ansvaret i sporveistilfellene til også å gjelde «teknisk ufullkommenhet». En sporvogn hadde bråstanset for å unngå sammenstøt med en varebil. På denne tiden kjørte sporveiene med åpne dører, og en kvinne ble ved bråstansen kastet ut av trikken. Sporveisselskapene ble funnet ansvarlig på objektivt grunnlag for kvinnens økonomiske tap som en følge av skaden. Sporvognene hadde kjørt uten dører helt siden århundreskiftet, men som følge av den tekniske utviklingen – herunder økt trafikk – mente Høyesterett det var en «teknisk ufullkommenhet» ved sporveienes vogner at det ikke var dører eller andre sikkerhetsforanstaltninger.

At domstolene brukte samme kasuistiske metode i sporvognstilfellene som i sjøretten, fremgår klart av dommen inntatt i Rt. 1964 s. 272. En dame skadet seg da hun falt over ende i en sporvogn som måtte bråbremse. Hun ble ikke tilkjent erstatning på objektivt grunnlag, da uhellet ikke skyldtes teknisk svikt eller mangel:

«[R]ettspraksis har trukket snevrere grenser for objektivt ansvar ved sporveisdrift enn dem man måtte bruke i nærværende tilfelle for å komme frem til ansvar. Det hevdes som nevnt ikke at uhellet skyldes teknisk svikt eller mangel, det spørres med andre ord om et «rent objektivt» ansvar», og Høyesterett har ikke tidligere lagt et så vidtgående ansvar til grunn ved sine avgjørelser. I frifinnelsesdommer i Rt-1909-586 og Rt-1933-817 er resultatet bl.a. bygget på at det ikke var noen mangel ved sporvognsmateriellet, og i dommer i Rt-1927-651 og Rt-1948-1111, hvor Høyesterett kom til ansvar for sporveien, var begrunnelsen den at mangel ved materiellet (1927) eller en teknisk ufullkommenhet (1948) var årsak til uhellet. Så vidt skjønnes bygget man også i dom i Rt-1926-899 på teknisk svikt.»⁹⁸

⁹⁸ Rt. 1964 s. 272 (s. 273).

Som i sjøretten anvendes tidligere praksis om «teknisk svikt» og «teknisk ufullkommenhet» kasuistisk, der tilfeller som ikke er teknisk svikt «avvises». Høyesteretts forsiktige holdning til egen rettskapende virksomhet minner sterkt om den vi finner hos flertallet i Rt. 1973 s. 1346 (Uthaug). Videre understreker Høyesterett at de anser at en eventuell utvidelse av objektivt ansvar for sporveisdrift er en lovgiveroppgave:

«Om man skulle finne det ønskelig å utvide det objektive ansvar ved sporveisdrift utover det domstolene har bygget på, bør dette bli et spørsmål som lovgivningen bør ta seg av, slik det er gjort f. eks. for motorvogners vedkommende».⁹⁹

Som Lødrup uttalte i etterkant av dommen:

«Klarere kan det vel ikke sies at i dag forutsettes det teknisk svikt ved skader som sporveiene volder.»¹⁰⁰

Dommen gir en oppsummering av rettstilstanden for det ulovfestede objektive ansvaret for sporvogn, og må sies å ha vært gjeldende rett frem til skadeforvoldelse av sporvogn falt inn under jernbaneansvarsloven fra 1977. Rettspraksis illustrerer tydelig at «teknisk svikt», og senere også «teknisk ufullkommenhet» var et nødvendig, men tilsynelatende også tilstrekkelig vilkår for ansvar for skadeforvoldelse av sporveisdrift. Det synes å være knyttet et rent kausalansvar for typetilfellet teknisk svikt på sporvogn – altså uten ytterligere krav om risikoen i det konkrete tilfelle fremsto som stadig, typisk og ekstraordinær.

Denne tilnærmingen var altså ikke særegen for de sjørettslige tilfellene. Kanskje kan det derfor være grunn til å omtale dette som en egen variant av det ulovfestede objektive ansvaret. Forskjellen fra «det alminnelige ansvaret» skal likevel ikke overdrives. De samme grunnhensyn gjør seg gjeldende, noe vi ser tydelig i Høyesteretts begrunnelse for ansvar i Rt. 1927 s. 651. Bedriften er nærmest til å bære risikoen som en følge av at sporvognen opplever teknisk svikt, da sporvognen i en slik tilstand

⁹⁹ S. 274.

¹⁰⁰ Lødrup (1966) s. 204.

utgjør en fare for omgivelsene. Nyansene går ut på at det presenteres et enklere prøvingstema i et konkret, avgrenset tilfelle: teknisk svikt i et transportmiddel.

3.2.2 Rettspraksis om ulovfestet objektivt ansvar for jernbane frem til jernbaneansvarsloven av 1977

Domstolene brukte altså samme variant av det ulovfestede objektive ansvaret i sporvognsaker som i skipsfartsaker. Vi skal her se at bildet er noe mer komplisert for jernbanedrift, og at Høyesterett syntes å ha operert med noe ulike tilnærminger avhengig av hvilket typetilfelle innenfor jernbanevirksomhet det var snakk om. Teknisk svikt var et nødvendig vilkår for objektivt ansvar ved ulykker tilknyttet planoverganger jf. Rt. 1953 s. 152, men for andre deler av jernbanens virksomhet ble ansvar vurdert etter andre linjer, se Rt. 1955 s. 46. Jernbanesakene illustrerer at domstolenes tilnærming i eldre praksis ikke var enhetlig. Domstolene tilpasset prøvingstema til livsområde, men også til typetilfeller innenfor disse.

Saken inntatt i Rt. 1953 s. 152 viser at det for tilfeller av påkjørsel ved planovergang gjaldt et objektivt ansvar begrenset til teknisk svikt. Under krysning av en planovergang kjørte et tog på en skogsarbeider med hest og slede, og mannen ble drept. På spørsmål om det forelå ansvar på objektivt grunnlag, uttalte Høyesterett:

«Tilbake blir spørsmålet om jernbanen er ansvarlig etter reglene om ansvar uten skyld. Det er på det rene at det i denne sak ikke er tale om ansvar fordi noe av jernbanens tekniske eller maskinelle utstyr har sviktet. Jeg bygger derfor på at ulykken skjedde under jernbanens helt normale drift. Jeg er da enig med lagmannsretten i at det etter den rettspraksis vi har, ikke er hjemmel for i det foreliggende tilfelle å gjøre jernbanen erstatningsansvarlig på objektivt grunnlag (...).»¹⁰¹

¹⁰¹ Rt. 1953 s. 152 (s. 154).

Som i dommene om sporveier og skipsfart viser Høyesterett her til hva som er «gjeldende rett» for vedkommende typetilfelle, og med henvisning til at rettspraksis ikke gir hjemmel for å gjøre erstatningsansvar gjeldende på objektivt grunnlag utenfor tilfellene av teknisk svikt. Votumet videre gir også et interessant innblikk i en av årsakene til hvorfor teknisk svikt ble anvendt kasuistisk også for jernbanesaker:

«Jeg viser til den domspraksis som foreligger i forbindelse med spørsmålet om jernbanens ansvar for planoverganger, særlig de av lagmannsretten nevnte høyesterettsdommer i Rt-1908-787, Rt-1931-97, Rt-1937-256 og Rt-1937-698. Den rettsoppfatning disse dommer bygger på har vært fulgt av de underordnede domstoler og er nå så festnet at jeg ikke finner å kunne fravike den.»

Det legges altså særlig vekt på forutsigbarhet, og at læren om teknisk svikt har vært fulgt i underrettspraksis. Et annet interessant aspekt er hvor snevert Høyesterett formulerer prøvingstema i saken. Det er kun tidligere praksis fra «jernbanens ansvar for planoverganger» som anses som «gjeldende rett» for det aktuelle tilfellet.

Men teknisk svikt var ikke et nødvendig vilkår for objektivt ansvar i alle skadesituasjoner som fulgte av jernbanens drift. I saken inntatt i Rt. 1955 s. 46 (skogbranndommen) hadde det oppstått skogbrann som følge av én av tre mulige årsaker som alle var like plausible. Det ble derfor vurdert ulovfestet objektivt ansvar etter alle de tre årsakene:

«Under disse omstendigheter kan jeg ikke finne det tvilsomt at jernbanen må ha objektivt ansvar for skade ved brann som er voldt som følge av gnistkasting fra bremseklossene. Det er etter min mening ingen grunn til at ansvarsspørsmålet her skal stå i noen annen stilling enn når det gjelder gnister fra damplokomotiv. I begge tilfelle dreier det seg om et særpreget faremoment ved jernbanedriften som jernbanen selv må bære risikoen for.»¹⁰²

¹⁰² Rt. 1955 s. 46 (s. 49).

Om daugrasbrenning som mulig årsak uttalte Høyesterett:

«Når jernbanen da, for å unngå tilfeldige antennelser, og dermed også for å unngå erstatningsansvar for brann som følge av sånne antennelser, finner regelmessig å måtte foreta slik daugrasbrenning, så må det etter min mening følge av de regler om objektivt ansvar som rettspraksis har etablert, at jernbanen også må bære ansvaret for det risikomoment ved driften som denne avsviingen frembyr.»¹⁰³

For dette skadetilfellet la altså Høyesterett særlig vekt på at de skadeutløsende årsakene var særpregede risikomomenter ved jernbanens drift. Tilnærmingen synes å være den samme som det alminnelige objektive ansvaret, og det er tydelig et annet prøvingstema enn det som følger av Rt. 1953 s. 152. Det er for eksempel nærliggende at påkjørsel av personer ved planoverganger også er et særpregede risikomoment ved jernbanens virksomhet, på samme måte som daugrasbrenning.

Et interessant poeng ved Høyesteretts framgangsmåte i *skogbranndommen* er at det vises til Rt. 1890 s. 538, der jernbanen ble pålagt objektivt ansvar for gnister fra bremseklosser. I likhet med typetilfellet «kollisjon ved planovergang», tillegger Høyesterett tidligere prejudikater avgjørende vekt for ansvarsvurderingen i *skogbranndommen*. Denne tilnærmingen ser vi få spor av i nyere rettspraksis. I stedet for å se etter analoge tilfeller for det praktiske tilfellet som ligger til avgjørelse, anvender domstolene i dag avgjørelser med vidt forskjellig faktum for å fastlegge abstraherte inngangsvilkår om stadig, typisk og ekstraordinær risiko.

Rt. 1975 s. 710 er den siste dommen om ulovfestet objektivt ansvar for jernbane før jernbaneansvarsloven av 1977. En 9 år gammel gutt falt ut av et tog i fart, og måtte amputere den ene hånden. Lagmannsretten påla NSB objektivt ansvar, med noe som likner en begrunnelse basert på teknisk ufullkommenhet, da dørene hadde:

«vist seg å være sikkerhetsmessig så ubetryggende at de må være erstatningsbetingende, og medføre erstatningsansvar for saksøkte.»¹⁰⁴

¹⁰³ S. 50

¹⁰⁴ Rt. 1975 s. 710 (s. 719).

NSBs anførte for Høyesterett at det utelukkende var «hjemmel for ansvar» hvis det forelå teknisk svikt, og at lagmannsretten vurdering på dette punkt var feil. Høyesterett avviste imidlertid uttrykkelig denne rettsoppfatningen:

«Jeg finner det ikke nødvendig å ta standpunkt til hvorvidt det dørarrangementet man hadde, måtte sies å være teknisk mangelfullt ut fra situasjonen den gang. Avgjørende for NSBs ansvar må det nemlig være at ulykken hadde nøye sammenheng med dørarrangementet, at dette frembød et for jernbanen særegent faremoment, og at det var påregnelig at en passasjer som intet var å bebreide herfor, kunne falle av toget under fart.»¹⁰⁵

Høyesterett anvender her tydelig et prøvingstema med utgangspunkt i den frembrakte risiko, og legger vekt på at risikoen for skade var særegen og påregnelig. I votumet vektlegger Høyesterett også pulveriserings- og rimelighetshensyn.

Det er etter dette vanskelig å konkludere sikkert på hva som var rettsstillingen for ulovfestet objektivt ansvar for jernbanevirksomhet etter Rt. 1975 s. 710. Avgjørelsen kan kanskje indikere at Høyesterett var i ferd med å bevege seg vekk fra læren om teknisk svikt, samtidig som det ikke gir grunnlag for å trekke klare slutninger på tvers av transportsektoren. Som Rt. 1955 s. 47 tydelig viser, var ikke Høyesterett like avholden mot å pålegge objektivt ansvar for jernbanedrift, sammenliknet med sporvogndrift og skipsfart. Kort tid etter Rt. 1975 s. 710 kom jernbaneansvarsloven, og med det et lovfestet objektivt ansvar for både jernbane og sporvogner.

3.2.3 Rettspraksis om ulovfestet objektivt ansvar for motorvogn frem til bilansvarslova av 1961

Teknisk svikt spilte en rolle for ulovfestet objektivt ansvar også for motorvogn frem til bilansvarslova av 1961. Som vi har sett var den første dommen om teknisk svikt, *styrestagdommen*, et motorvogntilfelle. Videre

¹⁰⁵ S. 713.

følger det nå av bilansvarslova §8b jf. §4 at det gjelder et objektivt ansvar for teknisk svikt, noe som er en lovfesting av tidligere rettspraksis.¹⁰⁶

Det var et lovfestet bilansvar allerede fra 1912, og den rettslige konteksten for ansvar var derfor en annen enn for de andre transportområdene. I avgjørelsene fra motorvogntilfellene er det ikke mulig å spore noen kasuistisk anvendelse av teknisk svikt, i den betydning at typetilfellet avgrenser det ulovfestede objektive ansvaret. Men avgjørelsene bidrar til å bekrefte inntrykket av at objektivt ansvar for teknisk svikt er et kausalansvar, og dermed at teknisk svikt er et *tilstrekkelig* vilkår for ansvar.

I Rt. 1954 s. 739 hadde to biler kollidert på grunn av svikt i den ene bilens bremses eller styreinnretning. Hva som hadde sviktet var usikkert, men uten betydning for ansvarsspørsmålet. Dommer Nygaard representerte flertallet, og uttalte om ansvar på ulovfestet objektivt ansvar at:

«I samsvar med de regler som gjennom rettspraksis – også for motorvognloven – har dannet seg om ansvar for teknisk feil eller svikt ved transportmidler som frembyr særlig risiko, finner jeg at det også i det foreliggende tilfelle må være riktig at eieren av varebilen må ha ansvaret. Jeg viser i denne sammenheng blant annet til Rt. 1916 s. 9, Rt. 1926 s. 899 og Rt. 1937 s. 563.»¹⁰⁷

Dommen fra 1954 ble fulgt opp i Rt. 1955 s. 741. Også her skyldtes skadeforvoldelsen teknisk svikt på bremsene.

Høyesterett rakk å vurdere ytterligere én sak om «teknisk svikt» før bilansvarslova av 1961. I Rt. 1960 s. 1153 hadde en motorsyklist og rutebil kollidert. Motorsyklisten ble ansett for å ha 3/4 deler av skylden, men rutebilens stopplys var defekte. Høyesterett anså dette som en teknisk svikt, og rutebilens eier ble på det grunnlag ansett ansvarlig for 1/4 av skylden på ulovfestet objektivt grunnlag:

«Jeg mener etter dette at det vil være riktig å legge til grunn at svikten i stopplyset har medvirket til sammenstøtet, og at forsikringsselskapet – i samsvar med det resultat Høyesterett kom til i

¹⁰⁶ Lødrup (1966) s. 205.

¹⁰⁷ Rt. 1954 s. 739 (s. 743).

nevnte dommer fra 1954 og 1955 – må være ansvarlig på objektivt grunnlag for den del av skaden som dette må antas å ha medført.»¹⁰⁸

Etter min mening forsterker Høyesteretts begrunnelse for ansvar i Rt. 1954 s. 739 og Rt. 1960 s. 1153 inntrykket av at læren om teknisk svikt innebærer et eget prøvingstema, der det utelukkende kreves kausalitet mellom teknisk svikt i transportmiddelet og skadeforvoldelsen. Den prinsipielle begrunnelsen for et slikt ansvar understrekes i Rt. 1954 s. 739, ved henvisningen til at det er snakk om transportmidler «som frembyr særlig risiko». Videre er begrunnelsen for ansvar i Rt. 1960 s. 1153 illustrerende for at det er tilstrekkelig å påvise årsakssammenheng mellom skadeforvoldelsen og teknisk svikt. Det var grunnlag for ansvar fordi «svikten i stopplyset hadde medvirket til sammenstøtet».

3.3 Oppsummering og konklusjon

Gjennomgangen av rettspraksis har vist at teknisk svikt spilte en sentral rolle for ansvar på transporttilfellene fra *styrestagdommen* i 1916, og frem til jernbaneansvarsloven av 1977. Det er etter min mening naturlig å snakke om en egen lære om teknisk svikt, men da som en integrert del av det ulovfestede objektive ansvaret.

Det tegner seg et tydelig mønster når vi analyserer Høyesteretts begrunnelse for ansvar i transportdommene under ett. For det første er tilnærmingen til prøvingstema annerledes enn i saker der spørsmålet er om virksomheten har skapt en risiko for omgivelsene som er stadig, typisk og ekstraordinær eller liknende formuleringer. Det er tilstrekkelig å påvise årsakssammenheng mellom svikt i transportmiddelet og skadeforvoldelsen. Denne siden av ansvaret er tilsynelatende lik for skipsfart, sporvogn, jernbane og motorvogn. Den prinsipielle begrunnelsen for et objektivt kausalansvar er at slike transportmidler frembyr en særlig risiko for omgivelsene jf. blant annet begrunnelsen i Rt. 1927 og Rt. 1954 s. 739. En slik risiko realiseres ved teknisk svikt. Teknisk svikt er altså et

¹⁰⁸ Rt. 1960 s. 1153 (s. 1155).

tilstrekkelig vilkår for ansvar i læren om teknisk svikt. Da må dette etter min mening være tilfelle også for de sjørettslige tilfellene.

I 2.11 konkluderte jeg med at teknisk svikt var et *nødvendig* vilkår for å pålegge reder ansvar på ulovfestet objektivt grunnlag i skipsfart. For sporvognstilfellene ble også teknisk svikt anvendt kasuistisk, på den måten at andre skadetilfeller uten videre falt utenfor ansvaret jf. Rt. 1964 s. 272. Teknisk svikt var altså et nødvendig vilkår for ulovfestet objektivt ansvar også for sporvogner. Som følge av Rt. 1948 s. 1111 gjelder ansvaret også for skadeforvoldelse som skyldes «teknisk ufullkommenhet». For skadeforvoldelse av jernbane i forbindelse med planovergang, anvendes teknisk svikt kasuistisk jf. Rt. 1953 s. 152. Et bredere formulert prøvingstema ble imidlertid anvendt i andre typetilfeller, for eksempel skogbranndommen i Rt. 1955 s. 46. For motorvogn er det ikke eksempler på at teknisk svikt ble brukt kasuistisk for å avgrense ansvaret.

Oppsummert er min oppfatning at vi bør se den sjørettslige rettstilstanden for ulovfestet objektivt rederansvar i sammenheng med transportavgjørelser på landjorden. Disse avgjørelsene kan bidra til forståelsen av domstolens tankemodell, særlig fordi de eldre avgjørelsene gjerne er knapt begrunnet. Ved å se transportdommene i sammenheng, ser vi tydelige begrunnelsesmønstre.

Som vi skal se i neste kapittel, er det helt avgjørende hvilket perspektiv man anlegger når dommene om teknisk svikt skal tolkes. I juridisk teori har særlig forfattere innen alminnelig erstatningsrett fremholdt at «teknisk svikt» ikke kan anses som en egen retning innen det ulovfestede objektive ansvaret. Dels skyldes dette at man da ikke ser avgjørelser i transportsektoren adskilt fra tilfeller på andre livsområder der teknisk svikt eller defekt har spilt en viss rolle i årsaksforholdet. Man mister da av syne at dette er helt andre typetilfeller enn svikt i transportmidler, og at det derfor ikke er naturlig å knytte ansvar til teknisk svikt i disse tilfellene. Min oppfatning er derfor at det er klargjørende med et sjørettslig og transportrettslig perspektiv i debatten i juridisk teori, og at denne avhandlingen derfor kan være et bidrag til å kartlegge læren om teknisk svikt.

4 Debatten om teknisk svikt i juridisk teori

4.1 Innledning

I juridisk teori har det vært diskusjon om hvordan dommene om teknisk svikt skal forstås i sammenheng med det ulovfestede objektive ansvaret forøvrig. Debatten er viktig av flere årsaker. For det første bestemmer valg av tilnærming tolkningen i hver enkelt avgjørelse. Dette gjelder særlig eldre dommer, som ofte er knapt begrunnet, og således etterlater er større rom for tolkning. I forlengelsen har det betydning hvordan avgjørelsene systematiseres; hvilke avgjørelser som ses i sammenheng avgjør gjerne hvordan avgjørelser med knappe premisser tolkes.

For det andre kjennetegnes norsk erstatningsrett – og især det ulovfestede objektive ansvaret – av vekselvirkninger mellom domstolene og juridisk teori. Hvordan dommene analyseres, og plasseres i system av juridiske forfattere, har hatt stor innflytelse på utviklingen av det objektive ansvaret. Juridisk teori har derfor en sentral og viktig rolle for å bidra til rettsutviklingen. Samtidig er det viktig å være bevisst på at det kun er domstolene, sammen med lovgiver, som har konstitusjonell legitimitet til rettskapende virksomhet. Hvis rettspraksis feiltolkes i juridisk teori, vil man i ytterste konsekvens omskrive domstolenes metode og tankemodell – som potensielt vil finne veien tilbake til domstolene. I metodefaget kan det være uenighet om hvilken vekt juridisk teori skal tillegges, men det er sikkert at juridisk teori ikke skal ha en rettskapende rolle uten at domstolene bevisst og uttrykkelig tar stilling til spørsmålet. Det er derfor viktig med et kritisk blick og debatt om analyser av rettspraksis i juridisk teori.

Min oppfatning er at det går et skille mellom fremstillinger som tar for seg alminnelig erstatningsrett,¹⁰⁹ og mer spesialiserte fremstillinger innen transportretten.¹¹⁰ I den første retningen er oppfatningen at

¹⁰⁹ Se Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 196–205, og Kjelland (2016) s. 169–170.

¹¹⁰ Se Lødrup (1966) s. 203–205. Artikkene til Selvig (1970) og (1977) har også dette grunnsynet.

avgjørelsene om teknisk svikt ikke er et selvstendig ansvarsgrunnlag, og at det heller ikke er andre ansvarsvilkår enn etter det alminnelige ulovfestede objektive ansvaret.¹¹¹ Etter min tolkning av praksis er dette delvis riktig. I en rekke saker der skadeforvoldelsen skyldes en teknisk feil, defekt eller liknende, er prøvingstema om skadevolder har skapt en stadig, typisk og ekstraordinær risiko eller fare for omgivelsene. Men felles for alle disse avgjørelsene er at de ikke gjelder transportvirksomhet, og de ligger derfor utenfor det jeg oppfatter som virkeområdet for «læren om teknisk svikt». Det problematiske i disse fremstillingene er således at de, etter min oppfatning, ikke er nyanserte nok i sin systematisering av rettspraksis.

Jeg vil i dette kapitlet se nærmere på debatten om teknisk svikt i juridisk teori. Særlig i fremstillinger om alminnelig erstatningsrett har læren om teknisk svikt blitt tolket inn «det alminnelige ansvaret», og teknisk svikt blir da ansett for å være på faktumsiden og ikke en del av selve ansvarsvilkåret. Som vi skal se i dette kapitlet er det grunn til å sette spørsmålstegn ved denne tolkningen. Domstolenes ansvarsbegrunnelse tilsier etter min oppfatning at teknisk svikt er på vilkårsiden av ansvaret, samtidig som hensynene for ansvar grunnleggende sett er de samme for begge tilnærminger.

4.2 Tolkningsalternativet som ligger til grunn for denne avhandlingen

Avgjørelsene om teknisk svikt er altså tolket i ulike retninger i juridisk teori. Dels skyldes nok dette de kortfattede begrunnelsene i dommene fra første halvdel av 1900- tallet og frem til midten av 70- tallet. Med mindre utfyllende begrunnelser er det mer rom for tolkning, og det blir viktigere hvilken kontekst, og hvilke andre avgjørelser man ser dommene om «teknisk svikt» i sammenheng med. Min inngang til å analysere rettstilstanden har vært å se etter begrunnelsesmønstre i de sjørettslige dommene, og deretter i sammenheng med de øvrige transportrettslige

¹¹¹ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 203.

dommene fra landjorden. Det tegner seg et tydelig mønster når vi ser avgjørelsene i transporttilfellene under ett; teknisk svikt synes for å være et tilstrekkelig vilkår for ansvar. Dette kan betegnes som et kausalansvar for et bestemt typetilfelle: teknisk svikt i et transportmiddel, der det avgjørende for ansvar er å påvise årsakssammenheng mellom en teknisk svikt og skadeforvoldelsen. Begrunnelsen for ansvar er enkel, men intuitiv: det er eier av transportmiddelet som er nærmest til å bære risikoen for at noe går galt. I tillegg spores en presumsjon om at transportmidler med teknisk svikt vil utgjøre en fare for omgivelsene.

For noen transportområder, herunder skipsfart, anvendes teknisk svikt antitetisk, og domstolene holder slik andre typetilfeller utenfor ansvaret. Tilnærmingen kan omtales som kasuistisk, og innebærer klare regler for bestemte typetilfeller. Samtidig tydeliggjør betegnelsen forskjellen fra hovedtilnærmingen innen det ulovfestede objektive ansvaret: Der prøves nye faktum mot et prøvingstema bestående av mer abstraherte retningslinjer, i nyere rettspraksis i form av et krav om at risikoen må være stadig, typisk og ekstraordinær.

Videre er det et spørsmål om hvilken grad man kan se *læren om teknisk svikt* på tvers av ulike livsområder. Her er det etter min oppfatning essensielt å se nyansert på domstolenes fremgangsmåte på ulike livsområder. Det er avgjørende å skille mellom transporttilfellene på den ene siden, og øvrig praksis på den andre.

Vi holder da alle saker der årsaksforholdet ikke inneholder teknisk svikt utenfor diskusjonen. Det er ingen tvil om at på de fleste livsområder vil det kunne pålegges objektivt ansvar selv om årsaksforholdet ikke inneholder noen form for teknisk svikt. Tema for den videre diskusjonen er således saker utenfor transporttilfellene der det kan sies å ha vært en eller annen form for teknisk svikt, og hvordan disse skal forstås i forhold til transporttilfellene. Så vidt mine undersøkelser rekker, er det kun i sjøretten og – for en periode – deler av transportretten på landjorden, hvor teknisk svikt har blitt anvendt som et nødvendig og tilstrekkelig vilkår for ansvar.

Utenfor transporttilfellene har teknisk svikt blitt anført som ansvarsgrunnlag i en rekke saker, men uten at det har ført til ansvar. Jeg skal kort nevne et eksempel her, som også står sentralt i Hagstrøm og Stenviks fremstilling av teknisk svikt, se 4.3. I saken inntatt i Rt. 1965 s. 1061 (ferielandsby) var en kvinne gjest i et feriestablisement, og skadet seg da hun falt 150 cm ned fra en trapp. Hun hadde mistet balansen idet hun åpnet en dør på toppen av trappen og dørvrideren løsnet. Strengt tatt var det en teknisk svikt i årsakskjeden ved at dørvrideren løsnet. Kvinnen anførte – blant annet – at det måtte foreligge *objektivt ansvar på grunnlag av teknisk svikt*. Høyesterett uttalte om dette:

«Jeg kan imidlertid ikke se at en virksomhet som «Tyrifjordens Ferielandsby» kan gi grunnlag for å konstatere et objektivt ansvar ut fra alminnelige risikobetraktninger, eller – for så vidt angår en skadeårsak som den løsnede dørvrider – ut fra synspunktet teknisk svikt.»¹¹²

Høyesterett drøftet hovedsakelig risikobetraktninger rundt trappearrangementet, og om dette kunne anses for å «overstige dagliglivets risiko». Høyesterett kom til at eieren av ferielandsbyen ikke hadde skapt et så stort risikomoment at ansvar kunne pålegges på objektivt grunnlag. Dommen ble altså løst etter spørsmålet om virksomheten hadde skapt en særlig risiko for omgivelsene. At det strengt tatt var en teknisk svikt involvert i årsaksforholdet fikk ingen betydning, og ble ikke drøftet overhodet. Det sentrale var at «dagliglivets risiko» ikke var oversteget.

På bakgrunn av dette må det være klart at teknisk svikt verken er et nødvendig eller tilstrekkelig vilkår innenfor alle livsområder der skaden kan ledes tilbake til en eller annen form for teknisk svikt. Dette er heller ikke spesielt overraskende, og det er etter min mening en høyst intuitiv forklaring på hvordan domstolene kunne bruke forskjellige tilnærminger i saker om teknisk svikt på ulike livsområder, og samtidig ivareta de samme grunnhensynene. Hvis eieren av ferielandsbyen i Rt. 1965 s. 1061 skulle svare for alle skader som oppsto på grunn av en defekt dørvrider,

¹¹² Rt. 1965 s. 1061 (s. 1063).

ville vi åpenbart få svært urimelige utfall. Det kreves derfor ytterligere vilkår for ansvar i slike tilfeller, som at faremomentet ved selve trappearangementet måtte overstige «dagliglivets risiko».

Det er klagjørende å se konsekvensen av at teknisk svikt er et tilstrekkelig og nødvendig ansvarsvilkår for transportmidler, sammenliknet med konsekvensen av at samme vilkår også skulle gjelde på andre livsområder. Den defekte dørvrideren i *ferielandsby*-dommen var en utløsende årsaksfaktor, men ikke tilstrekkelig for skade alene. Det avgjørende var at det var et 150 cm fall fra trappeoppsatsen. Motsatt er transportmidler som skip, sporvogn, jernbane og motorvogn kjennetegnet ved at det er snakk om tunge, bevegelige gjenstander med stort skadepotensiale.¹¹³ Teknisk svikt på slike transportmidler må derfor anses for å utgjøre et stort farepotensiale *per se*. Slik er begrunnelsen for et rent kausalansvar for teknisk svikt nært knyttet til hensynet bak det ulovfestede objektive ansvaret for øvrig; den som påfører omgivelsene en stadig, typisk og ekstraordinær risiko er ansvarlig på objektivt grunnlag.

Disse to tilnærmingene kan ses som varianter av samme ansvarsgrunnlag, men med noe ulike vilkår for ansvar. Hensynene bak det ulovfestede objektive ansvaret blir imidlertid ivaretatt gjennom begge tilnærminger. I tillegg vil teknisk svikt være en svært praktisk skadeårsak for transportmidler, slik at det utgjør en mer naturlig avgrensning mot andre årsaksforhold sammenliknet med andre livsområder. Dermed lar det seg forsvare at teknisk svikt kan være et nødvendig vilkår for objektivt ansvar for transportmidler, men ikke på andre livsområder. Det ville være en åpenbart unaturlig avgrensning av ansvaret hvis eier av ferielandsbyen kun heftet på grunnlag av teknisk svikt. En mer naturlig tilnærming for slike tilfeller er derfor å ta utgangspunkt i hvorvidt eieren har skapt en særlig fare eller risiko for omgivelsene.

Det som her er sagt er ment å illustrere hvordan, og hvorfor, begge tilnærminger er anvendelige innenfor rammen av det ulovfestede objektive ansvaret. Trolig kunne domstolene i avgjørelsene om teknisk svikt også ha kommet frem til ansvar fordi transportmiddelet utgjorde en stadig, typisk og ekstraordinær risiko for omgivelsene. Men det er altså min

¹¹³ Som også Solvang (2017) s. 55.

klare oppfatning at domstolene valgte en annen tilnærming i sakene om teknisk svikt i transportsektoren. Som jeg var inne på i kapittel 2, kan dette for skipsfartens del skyldes at domstolene har sett det ønskelig å begrense det objektive ansvaret til bestemte typetilfeller.

4.3 Alternative tolkninger i juridisk teori

4.3.1 Hagstrøm og Stenviks tese

En alternativ tolkning som har vært presentert i juridisk teori, er at avgjørelsene om «teknisk svikt», «teknisk ufullkommenhet» og liknende formuleringer har en sentral stilling i eldre praksis, men ikke med egne ansvarsvilkår som skiller seg fra det alminnelige ansvaret. Med det alminnelige ansvaret forstås saker der selve prøvingstema er om virksomheten har skapt en stadig, typisk og ekstraordinær risiko for omgivelsene.

Som det fremgår av foregående kapittel, er min tolkning at domstolene ikke oppstiller et slikt prøvingstema i avgjørelsen om teknisk svikt. I stedet knyttes ansvaret til en klar regel for et bestemt typetilfelle: ansvar for eieren, eller bedriften, der teknisk svikt på et transportmiddel er årsak til skadeforvoldelse. Et av formålene med å løfte frem den teoretiske debatten her er å tydeliggjøre at det etter min oppfatning er snakk om to ulike fremgangsmåter under samme tak. De grunnleggende hensynene er de samme, og det er etter min mening ingen grunn til å anse «teknisk svikt» som et eget ansvarsgrunnlag.

Jeg tar utgangspunkt i Hagstrøm og Stenviks kapittel om teknisk svikt i «Erstatningsrett» fra 2015. Forfatterne har en klar og velbegrunnet tese, og etter en gjennomgang av rettspraksis konkluderer de med at *læren om teknisk svikt* verken kan anses som et eget ansvarsgrunnlag, ei heller med andre ansvarsvilkår enn det alminnelige objektive ansvaret.¹¹⁴ Hagstrøm og Stenvik fremholder at uttalelser i enkelte avgjørelser, slik som Rt. 1964 s. 272 (sporvogn):

¹¹⁴ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 196 – 207. Tese på s. 198 og konklusjon på s. 203.

«(...) kan forstås slik at teknisk svikt ble oppfattet som et nødvendig – og normalt tilstrekkelig – vilkår for ulovfestet objektivt ansvar for en virksomhet som sporveienes.»¹¹⁵

Jeg analyserte denne dommen, sammen med øvrig sporveispraksis i kapittel 3, og kom her frem til en konklusjon av omtrent samme formulering som sitatet over. Min tolkning av praksis er altså at teknisk svikt alltid er et tilstrekkelig vilkår, så lenge det kan påvises årsakssammenheng mellom svikten og skadeforvoldelsen. Hagstrøm og Stenviks formulering – «*kan forstås*» – gir imidlertid en indikasjon på at de ikke er enig i at en slik slutning kan utledes fra praksis, noe resten av kapittelet også bekrefter. De oppstiller følgende problemstilling og tese:

«Det hovedspørsmål som oppstår, er hvilken betydning «teknisk svikt» etc. har for det objektive ansvaret. Man kan nærmes seg problemet på to måter: For det første kan man undersøke avgjørelser hvor teknisk svikt ikke ledet til objektivt ansvar. Vår tese (...) er at frifinnelsene skyldtes at de alminnelige betingelser for objektivt ansvar ikke var oppfylt i disse tilfellene. Dette tyder på at «teknisk svikt» etc. ikke er noe eget ansvarsgrunnlag i norsk rett. For det annet kan man undersøke avgjørelser som pålegger ansvar etter at teknisk svikt er konstatert. Slik avgjørelsen kan enten forklares med at teknisk svikt er et eget ansvarsgrunnlag, eller at i alle disse sakene har de alminnelige betingelser vært oppfylt. Vår tese er at i alle disse sakene har de alminnelige betingelser vært oppfylt. (...) Dommene viser imidlertid samtidig at selv om teknisk svikt ikke utgjør et ansvarsgrunnlag, kan det ha betydning for vurderingen av om objektivt ansvar skal pålegges.»¹¹⁶

Tesen en forbilledlig klar, og jeg vil i det følgende ta for meg forfatterens ulike punkter, som etterhvert leder frem til konklusjonen om at dommene om teknisk svikt må vurderes etter samme linjer som det alminnelige ansvaret. Når forfatterne viser til «de alminnelige betingelser for ansvar», må det ses i sammenheng med det Hagstrøm og Stenvik legger frem som

¹¹⁵ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 197.

¹¹⁶ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 198.

sitt grunnsyn på ansvarsgrunnlagets karakter. Fremstillingen bygger på at faste inngangsvilkår om stadig, typisk og ekstraordinær risiko må være oppfylt, i tillegg til en etterfølgende interesseavveining.¹¹⁷ Hagstrøm og Stenviks tese innebærer altså at det ikke kan knyttes rettsvirkninger til selve typetilfellet teknisk svikt, men at det er blitt pålagt ansvar fordi risikoen i det enkelte tilfelle var stadig, typisk og ekstraordinær. Teknisk svikt er følgelig på faktumsiden, ikke vilkårssiden.

4.3.2 Argument 1. Saksforhold med teknisk svikt, men ikke objektivt ansvar

Forfatterne tar først for seg dommer hvor det ikke ble ansvar på ulovfestet objektivt grunnlag, og hvor skadelidte i alle sakene anførte at skadevolder var erstatningsansvarlig på grunnlag av teknisk svikt.¹¹⁸ Dette er for det første Rt. 1965 s. 1061 (ferielandsby), som jeg allerede har redegjort for i 4.2. Videre vises det til Rt. 1962 s. 415 (tuberkulosesmitedommen), Rt. 1970 s. 1427 (potetkokerdommen) og Rt. 1948 s. 719 (stagbolt).

I Rt. 1962 s. 415 (tuberkulosesmitedommen) hadde en rekrutt søkt erstatning fra staten for tuberkulosesmitte han fikk under militærtjenesten. Risikoen for smitte ble imidlertid ikke ansett som stor nok til å betinge ansvar. Rekrutten hadde som del av påstanden om ansvar også anført at det forelå *en teknisk svikt ved forsvarrets sikringstiltak*. Om dette uttalte Høyesterett:

«[anførselen] om at objektivt ansvar i likhet med reglene om ansvar for farlig bedrift i dette tilfelle kan bygges på det som i saken er kalt en «teknisk» svikt i forsvarsmyndighetenes sikringstiltak, kan ikke føre frem. (s. 421).»¹¹⁹

Neste sak var Rt. 1970 s. 1427 (potetkokerdommen). Under fylling av poteter i et potetkokeranlegg hadde en kunde fått begge ben i en transportskrue, og pådro seg alvorlige skader. Også her anførte skadelidte – blant andre anførsler – teknisk svikt, og om dette uttalte Høyesterett:

¹¹⁷ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 152–153.

¹¹⁸ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 199–200.

¹¹⁹ Som henvist til i Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 199.

«At betingelsene for å statuere objektivt ansvar for farlig bedrift eller på grunn av teknisk svikt ikke er til stede, finner jeg uten videre klart.» (s. 1430).

Den siste dommen Hagstrøm og Stenvik trekker frem – der Høyesterett uttaler seg om teknisk svikt, men ikke pålegger ansvar – er Rt. 1981 s. 492 (boltepistolpatron). En 13 år gammel gutt hadde fått boltepatroner av noen venner, som selv hadde stjålet disse fra en mindre byggeplass. Entreprenørfirmaet ble saksøkt. Om ansvar på objektivt grunnlag uttalte Høyesterett:

«Jeg kan heller ikke se at entreprenøren kan ilegges ansvar på objektivt grunnlag. Den risiko som oppbevaring av ammunisjon til boltepistol kan medføre, har etter mitt skjønn ikke en slik karakter at den kan begrunne et objektivt erstatningsansvar. Jeg viser her til det jeg før har nevnt, at det ikke foreligger opplysninger om at det tidligere har inntruffet tilsvarende uhell. Det foreligger da ikke noen stadig og typisk risiko. Jeg kan heller ikke se at det kan være grunnlag for å ilegge objektivt ansvar ut fra et synspunkt om «uforsvarlig ordning».» (s. 496).

Hagstrøm og Stenvik viser også til Rt. 1948 s. 719. Interessant for denne avhandlingens tema, gjaldt tilfellet havnevesenets ansvar for at fortøyning på et skip røk, slik at skipet drev og gjorde skade på en bod og en bil langs kaien. Her hadde en stagbolt røket på grunn av en skjult materialfeil. Høyesterett tok imidlertid ikke opp teknisk svikt i denne saken overhodet, men fant at:

«Den materialbrist som her er inntruffet er ikke noen hendelse som særpreger havnevesenets bedrift.» (s. 720).

Hagstrøm og Stenvik trekker frem at i ingen av disse dommene var kravet til stadig, typisk og ekstraordinær risiko oppfylt. På bakgrunn av disse fire dommene konkluderer forfatterne med at:

«Rettspraksis trekker etter dette klart i retning av at det ikke pålegges ansvar for teknisk svikt, dersom den aktuelle risiko ikke vesentlig overstiger det dagliglivet ellers stiller en overfor. Det synes altså ikke som om teknisk svikt er et selvstendig ansvarsgrunnlag som opphever de øvrige forutsetninger for objektivt ansvar. Det er heller ikke lett å få øye på argumenter som taler for at det generelt bør bli ansvar for enhver teknisk svikt, uavhengig av om de hensyn og vilkår som det ulovfestede objektive ansvaret i alminnelighet bygger på, er oppfylt eller ikke.»¹²⁰

Jeg er enig i Hagstrøm og Stenviks analyse når det gjelder hvorfor Høyesterett ikke påla ansvar i disse fire dommene. Avgjørelsene ble vurdert etter «den alminnelige» ansvarstilnærmingen, noe som også er naturlig: alle sakene lå langt unna transporttilfellene, og på samme måte som for Rt. 1965 s. 1061 (ferielandsby), synes ikke *læren om teknisk svikt* å være anvendelig ut fra den prinsipielle begrunnelsen bak et slikt kausalansvar.

Det er vanskelig å se de samme argumentene for å bruke teknisk svikt som et nødvendig og tilstrekkelig vilkår for ansvar når det ikke er snakk om tunge, bevegelige gjenstander med stort skadepotensiale. For å snu på argumentet: det ville vært svært overraskende om Høyesterett anvendte *læren om teknisk svikt* i dommene Hagstrøm og Stenvik her viser til. Jeg mener derfor disse sakene ikke kan brukes som argument mot at det finnes en egen lære for teknisk svikt. Tvert imot behandler Høyesterett uttrykkelig *teknisk svikt* og *alminnelig ansvar* som to ulike grunnlag i alle tre dommene, noe sitatene fra dommene over viser.

Det er således avgjørende å skille mellom dommer om teknisk svikt fra transportsektoren på den ene siden, og saker fra øvrige livsområder der teknisk svikt er anført på den andre. I dommene Hagstrøm og Stenvik trekker frem, vurderes sakene etter et annet prøvingstema; nemlig om skadevolder har skapt en stadig, typisk og ekstraordinær risiko for omgivelsene.

Rt. 1948 s. 719 bør kommenteres særskilt, siden det her var snakk om skade som et skip gjorde, og at det forelå teknisk svikt/ materialbrist på havnevesenets fortøyning. Samtidig er min oppfatning at saken klart faller utenfor *læren om teknisk svikt*. Saken handlet ikke om reders ansvar for eget skip,

¹²⁰ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 200.

og svikt på havnevesenets fortoyning er ikke det samme som svikt på selve skipet. Det er derfor en ganske annen situasjon enn der noe i skipets maskineri, eller annet utstyr på selve skipet svikter. Videre kunne ikke havnevesenet være ansvarssubjekt for skade som skipet gjør *etter læren om teknisk svikt*. Felles for alle sakene om teknisk svikt er at den som eier – eventuelt drifter – transportmiddelet er ansvarssubjekt. Etter min mening faller dermed Rt. 1948 s. 719 naturlig utenfor læren om teknisk svikt, og det er derfor heller ikke overraskende at den vurderes etter andre linjer.

4.3.3 **Argument 2. «Inngangsvilkårene» var oppfylt i dommer der det ble ansvar**

Hagstrøm og Stenvik tar så for seg avgjørelser der det ble pålagt ulovfestet objektivt ansvar, og teknisk svikt samtidig sto sentralt i hendelsesforløpet. De trekker her frem avgjørelser som alle har blitt drøftet i denne avhandlingen; Rt. 1916. 9 (styrestag), Rt. 1921 s. 519 (Neptun), Rt. 1952 s. 1170 (Sokrates), og Rt. 1964 s. 272 (trikkedom) mv.¹²¹ Felles for avgjørelsene er at de alle gjelder transportmidler. Om begrunnelsen for ansvar i disse dommene skriver forfatterne:

«De virksomheter det dreide seg om, representerer alltid en risiko for omgivelsene. Verken bilkjøring, sjøfart eller sporveisdrift er ufarlig. Men Høyesterett hadde ved tidligere anledninger fastslått at denne risiko var en del av dagliglivets risiko, og dermed ikke ansvarsbetingende etter de alminnelige regler om objektivt ansvar (...) risikoen som følge av normal drift kunne altså ikke pådra objektivt ansvar. Men ved teknisk svikt i en av disse innretningene øker risikoen markant. (...) Ved at det foreligger en generell risiko for slike slik uhell, og at innretning da blir klart farligere enn i normaltilstand, er det tilstrekkelig grunn til å konstatere en risiko som vesentlig overstiger dagliglivets. I og med at det dreier seg om varige innretninger og kontinuerlig drift, forelå også en stadig risiko, og skadene var en typisk følge av den tekniske svikt. Vi kan derfor ikke se at disse dommene på noe punkt bryter med de øvrige praksis om objektivt ansvar.»¹²²

¹²¹ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 201.

¹²² Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 201.

Jeg er i enig i det som skrives her som forklaring på den prinsipielle begrunnelsen for objektivt ansvar for teknisk svikt. Mitt formål her er ikke å vise at forfatterens tenkning er feil som sådan. Som nevnt i 4.2 mener jeg det er de samme grunnleggende hensyn som ligger bak læren om teknisk svikt for transportmidler, og tilfeller hvor spørsmålet er om virksomheten har skapt en stadig, typisk og ekstraordinær risiko for omgivelsene. Samtidig innebærer Hagstrøm og Stenviks analyse at den *den prinsipielle begrunnelsen* for ansvar, og *vilkårene for ansvar* er én og samme ting i transportsakene om teknisk svikt. Slik sett er ikke analysen forenlig med min tolkning av rettspraksis.

Som vi så i kapittel 2 om sjørettspraksis, og i kapittel 3 om praksis fra landjorden, gjorde ikke domstolene en ny vurdering i sak til sak om den enkelte tekniske svikt utgjorde grunnlag for ansvar. Så lenge domstolene konstaterte teknisk svikt, påla de ansvar med henvisning til tidligere prejudikater. Den prinsipielle begrunnelsen for ansvar ved teknisk svikt ligger altså i tidligere praksis, men ble vist til fra tid til annen. Særlig i avgjørelsene der læren om teknisk svikt blir introdusert fra et transportmiddel til et nytt, synes Høyesterett å understreke det prinsipielle bak ansvaret. Vi ser dette mønsteret i Rt. 1921 s. 519 for skipsfart, Rt. 1927 s. 651 for sporvogn og Rt. 1954 s. 739 for motorvogn. Høyesteretts begrunnelse for ansvar i Rt. 1954 s. 739 er et særlig illustrerende eksempel der den prinsipielle begrunnelsen synes adskilt fra ansvarsvilkårene. Eieren av den skadevoldende varebil måtte være ansvarlig for skadelidtes tap etter:

«de regler som gjennom rettspraksis (...) har dannet seg om ansvar for teknisk feil eller svikt ved transportmidler som frembyr særlig risiko.» (s. 743).

Selv om uttalelsen er knapp, er den etter min mening ikke til å misforstå: ansvarsvilkåret er knyttet til den tekniske svikten alene. «*Transportmidler som frembyr en særlig risiko*» er en henvisning til rettssubjektet i regelen, ikke til prøvingstemaet. I andre saker om teknisk svikt vises det simpelt hen til læren om teknisk svikt som grunnlag for å pålegge ansvar, som

i den andre sporvognsaken i Rt. 1937 s. 563. Hvis vi ser domstolenes begrunnelse for ansvar i transportsakene om teknisk svikt, er det altså *tilstrekkelig* å påvise årsakssammenheng mellom den tekniske svikten og skadeforvoldelsen. Begrunnelsen i motorvogntilfellet i Rt. 1960 s. 1153 er illustrerende. Det var grunnlag for ansvar så lenge «*svikten i stopplyset hadde medvirket til sammenstøtet*». Dermed er det snakk om et objektivt kausalansvar, og så lenge skadeforvoldelsen skyldes teknisk svikt på transportmiddelet, *må* det bli ansvar.

Dette er neppe en kontroversiell regel så lenge rekkevidden begrenses til skade gjort av transportmidler som skip, sporvogn, jernbane og motorvogn. De hensyn som det ulovfestede objektive ansvaret hviler på blir ivarett, men med noen andre vilkår enn de alminnelige betingelser for ansvar.

4.3.4 Hagstrøm og Stenviks konklusjon

Hagstrøm og Stenviks konklusjon er klargjørende, for den bygger på et tydelig premiss om at prøvingstemaet i hver enkelt sak *må* være hvorvidt *risikoen overstiger dagliglivets risiko*; Altså at prøvingstema i hver enkelt sak er om vilkårene om stadig, typisk og ekstraordinær risiko er oppfylt:

«Den foreliggende rettspraksis gir etter vårt syn ikke grunnlag for å oppstille «teknisk svikt», «teknisk ufullkommenhet» eller «uforsvarlig ordning» som ett eller flere selvstendige ansvarsgrunnlag, med andre ansvarsvilkår enn for det alminnelige ulovfestede ansvaret. Det gjennomgående synspunktet er at teknisk svikt mv. kan føre til at en innretning eller virksomhet som *vanligvis ikke frembyr en risiko vesentlig overstiger dagliglivets, på grunn av teknisk svikt kommer til å utgjøre en ekstraordinær fare*. Fra en situasjon hvor de alminnelige vilkår for objektivt ansvar ikke er oppfylt, utvikles en risiko som oppfyller ansvarsvilkårene. Slik sett kan teknisk svikt være et – noen ganger avgjørende – argument for objektivt ansvar.»¹²³

¹²³ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 203.

Det er altså dels domstolens prøvingstema Hagstrøm og Stenvik sikter til. Etter deres syn kan teknisk svikt kun være et avgjørende *argument* for objektivt ansvar, ikke et vilkår i seg selv. Det er derfor tydelig at analysen og konklusjonen ikke er forenlig med min tolkning av avgjørelsene om teknisk svikt i transportsektoren. Som vist i gjennomgangen av sjørettslig praksis i kapittel 2 og øvrig transportrettslig praksis i kapittel 3, har Høyesterett tilsynelatende anvendt en kasuistisk tilnærming til tidligere praksis om teknisk svikt. I disse sakene har ikke prøvingstema i hver enkelt sak vært om det foreligger en stadig, typisk eller ekstraordinær risiko, men en om det foreliggende tilfelle faller inn under «gjeldende rett», altså teknisk svikt.¹²⁴ Hagstrøm og Stenviks analyse synes derfor ikke å være treffende fra et sjørettslig- og transportrettslig perspektiv.

4.3.5 Øvrige syn i juridisk teori

Det er sprikende oppfatninger i juridisk teori om hvordan læren om teknisk svikt skal forstås, og flere forfattere i den erstatningsrettslige litteraturen er av samme oppfatning som Hagstrøm og Stenvik. Kjelland presenterer i sin lærebok debatten om teknisk svikt, og faller ned på samme konklusjon som Hagstrøm og Stenviks ved å vise til at:

«Når det er blitt pålagt ulovfestet objektivt ansvar i mange av sakene med teknisk svikt, ligger trolig mye av forklaringen på faktaplanet. En teknisk svikt på en innretning eller ved en virksomhet er ofte forbundet med en betydelig økt skadeevne, sammenliknet med innretningens risiko uten svikten. Derfor er ofte kravet til «ekstraordinær risiko» oppfylt i disse sakene.»¹²⁵

Kjelland skiller heller ikke mellom ulike livsområder, og tolker som Hagstrøm og Stenvik dommene inn i et prøvingstema der inngangsvilkårene om stadig, typisk og ekstraordinær risiko må være oppfylt.

¹²⁴ At «de alminnelige vilkårene» om stadig, typisk og ekstraordinær risiko ikke er prøvingstema i hver sak om det ulovfestede objektive ansvaret i sjøretten fremgår tydelig av for eksempel Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug).

¹²⁵ Kjelland (2016) s. 169–170.

Hagstrøm og Stenviks drøftelse er dels et innspill til Nils Nygaard, som omtaler objektivt ansvar for uforsvarlig ordning som en egen variant i det ulovfestede objektive ansvaret.¹²⁶ Uten å gå nærmere inn på Nygaards syn her, er det altså forfattere innen alminnelig erstatningsrett som åpner for at «teknisk svikt, teknisk ufullkommenhet mv.» er en egen retning innenfor det ulovfestede objektive ansvaret. Men heller ikke Nygaard skiller mellom transporttilfellene på den ene siden, og øvrig praksis på den andre. Dermed foregår debatten etter min mening på vakkende premisser: Hvis spørsmålet er om teknisk svikt – i saker der det spiller en rolle i skadeårsaken – er et *tilstrekkelig* og *nødvendig* vilkår på tvers av livsområder, må svaret være nei. Dette følger klart av praksis om teknisk svikt utenfor transportsakene, slik avgjørelsene presentert i dette kapittelet viser. Dette er også intuitivt: kausalansvaret for teknisk svikt må ses på bakgrunn av at transportmidler er store, tunge og bevegelige gjenstander med stort skadepotensiale.

4.4 Oppsummering og konklusjon

Formålet med å ta opp debatten i denne avhandlingen er å vise at det kan være avgjørende hvilke dommer som ses i sammenheng innenfor det ulovfestede objektive ansvaret, og da særlig basert på livsområde. Selv om avgjørelsene om teknisk svikt og øvrig praksis kan plasseres under «samme tak», kan ansvaret neppe sies å være ensartet. Når vi ser avgjørelsene om ulovfestet objektivt ansvar i transportsektoren fra 1916 til 1977 under ett, tegner det seg etter min oppfatning et klart mønster av teknisk svikt som nødvendig og tilstrekkelig ansvarsvilkår for objektivt ansvar. Avgjørelsene er imidlertid knapt begrunnet fra sak til sak, og er derfor sårbare for å tolkes inn i et annet prøvingstema enn det som strengt tatt kan leses ut av domstolenes begrunnelse.

Debatten er viktig for denne avhandlingens tema. En ting er at valg av perspektiv får betydning for hvordan eldre dommer innen transportsektoren på landjorden tolkes. Etter at vi fikk bilansvarslova av 1961

¹²⁶ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 197.

og jernbaneansvarsloven av 1977, er imidlertid disse dommene av mindre relevans som prejudikater. Men som det fremgår av dette kapittelet, har avgjørelsene fortsatt relevans for hvordan man forstår *læren om teknisk svikt* på tvers av transporttilfellene, herunder for skipsfarten. Læren om teknisk svikt må i skrivende stund anses for å være gjeldende rett for ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten. Selv om de grunnleggende hensynene for ansvar er det samme, innebærer *læren om teknisk svikt* et annet rettslig prøvingstema fra sak til sak enn etter «de alminnelige vilkårene» om stadig, typisk og ekstraordinær risiko.

Denne tolkningen synes å ligge til grunn i en rekke eldre transportrettslige fremstillinger. Særlig i sjørettslig teori,¹²⁷ men også i Peter Lødrups doktoravhandling «Luftfart og ansvar» fra 1966.¹²⁸ Erling Selvig skrev to artikler om det ulovfestede objektive ansvaret i henholdsvis 1970 og 1977. I den første artikkelen beskrev han det ulovfestede objektive ansvarets omfang, og framholdt at det er en egen retning:

«der ansvarets omfang begrenses av et krav om at skaden må være utslag av en teknisk svikt, svakhet eller ufullkommenhet ved maskineri og/ eller utstyr som benyttes i virksomheten. Det er denne type av objektivt bedriftsansvar som normalt gjelder for f. eks. skader voldt ved drift av jernbaner, sporvogner og – i enkelte tilfelle – motorvogner.»¹²⁹

I den andre artikkelen fra 1977 påpekte han at:

«Prinsipielt og praktisk sett synes [rederens bedriftsansvar] å adskille seg fra ellers gjeldende bedriftsansvar i norsk rett. Flere forhold må imidlertid her tas i betraktning. [Et] er at objektivt bedriftsansvar ikke må oppfattes som enhetlig, basert på den mest vidtgående utforming som det har fått på enkelte livsområder.»¹³⁰

¹²⁷ Selvig (1970), Selvig (1977), og Solvang (2017).

¹²⁸ Lørup (1966) Se s. 203–205 for redegjørelse av læren om teknisk svikt.

¹²⁹ Selvig (1970) s. 231.

¹³⁰ Selvig (1977) s. 9.

Det kan kanskje synes som at dette perspektivet, som særlig er fremført i eldre, transportrettslige fremstillinger, er mistet noe av syne i moderne fremstillinger innen alminnelig erstatningsrett. En sentral årsak til dette er nok at betegnelsen «det ulovfestede objektive ansvaret» med tiden har blitt mer generisk. Med ansvarets utvikling i nyere rettspraksis, kan det argumenteres for at det har vokst frem en slags kollektiv bevissthet om hva det ulovfestede objektive ansvaret er. Min oppfatning er derfor at det har både rettshistorisk og pedagogisk verdi å skille mellom de ulike tilnærmingene domstolene har brukt gjennom halvannet århundre, herunder læren om teknisk svikt. I tillegg viser det sjørettslige tilfellet at læren om teknisk svikt ikke kan anses som rettshistorie helt enda, og debatten har betydning for hvordan prejudikater som fortsatt har sentral relevans tolkes.

5 Hva er teknisk svikt? Sammenheng med årsakskravet

Jeg har tidligere konkludert med at *læren om teknisk svikt* tilsier at teknisk svikt er et nødvendig og tilstrekkelig vilkår for ansvar for ulovfestet objektivt rederansvar i sjøretten. At teknisk svikt er et tilstrekkelig vilkår innebærer at det utelukkende må påvises adekvat årsakssammenheng mellom teknisk svikt i transportmiddelet og skadeforvoldelsen. Altså er rent objektivt kausalansvar. Ansvarstypen kan minne noe om bilansvaret, der det er ansvar for skade som bilen «gjer».¹³¹ Men etter *læren om teknisk svikt* kreves det altså at det faktisk foreligger en teknisk svikt ved transportmiddelet. Et viktig spørsmål er da *hva* som kan kategoriseres som teknisk svikt. Vilkåret for ansvar vil ha en sentral, faktisk side.

En henvisning til en *faktisk* side av «teknisk svikt» er imidlertid noe villedende. En slik inndeling leder tankene hen til at faktumsiden er overlatt til sakkyndige ingeniører som kan redegjøre for hva som er «teknisk svikt» ved et skip, sporvogn mv. En slik tilnærming er klart nok ikke ønskelig, da ansvarets utbredelse i stor grad ville avhenge av den enkelte sakkyndige fra sak til sak. Hva som utgjør faktumsiden av «teknisk svikt» er derfor primært et juridisk spørsmål. For vårt formål kan vi derfor ikke se begrepet «teknisk svikt» løsrevet fra den juridiske kontekst begrepet står i, altså som en avgrensning av hva reder kan bli ansvarlig for.

Jeg velger her å se læren om teknisk svikt under ett, da vilkåret for å pålegge ansvar synes å være praktisert likt på tvers av transportsektoren. Vi skal se at domstolen ikke har brukt skarpe retningslinjer for *hva* som er teknisk svikt og *hva* som ikke er det. Det sentrale er at det foreligger årsakssammenheng mellom en svikt, eller feil, ved transportmiddelet, og tilstrekkelig årsakssammenheng mellom svikten og skadeforvoldelsen. Jo mer sentral svikten er for transportmiddelets funksjon, jo større sjanse er det for at det foreligger en slik årsakssammenheng.

¹³¹ Jf. Bilansvarslova §4.

I praksis er det blitt pålagt ansvar for et bredt spekter av ulike typer svikt. Typiske skadetilfeller er svikt i reverseringsmekanisme på skip¹³² og svikt i bremses på andre transportmidler.¹³³ Dette er sentrale funksjoner på transportmiddelet, og det er naturlig å tenke seg at slike tekniske svikt vil spille en sentral rolle der transportmidler volder skade. Ved slik svikt har derfor domstolene liten, eller ingen drøftelse av årsaksforholdet, se for eksempel tilfellet i Rt. 1927 s. 651.

Det er imidlertid ikke bare svikt på sentrale funksjoner som er ansvarsbetingende. Det ble for eksempel pålagt ansvar for svikt i bremse-lyktene i Rt. 1960 s. 1153, og at en sporvogn ikke var utstyrt med dører i Rt. 1948 s. 1111. Det siste tilfellet ble strengt tatt betegnet som en «teknisk ufullkommenhet», men er likefullt del av læren om teknisk svikt jamfør Høyesteretts oppsummering av ansvaret i Rt. 1964 s. 272. Det er altså en lang rekke typer svikt som gir grunnlag for ansvar, og det er ikke et krav at det må være svikt i en sentral funksjon ved transportmiddelet. Samtidig vil det gjerne bli vanskeligere å påvise tilstrekkelig årsakssammenheng med skadeforvoldelsen ved svikt i mer perifere funksjoner.

Tilfellet i Rt. 1960 s. 1153 – der svikt i bremse-lyktene pådro eieren objektivt ansvar – er illustrerende for kvalifikasjonen av den tekniske svikten som ansvarsbetingende:

«Det er på det rene at rutebilen var innrettet slik at det ikke lot seg gjøre for sjåføren å gi tegn for stans med armen. Ordningen var basert på at tegn for stans skulle gis ved stopplyset (...) En slik svikt i en så viktig del av bilens tekniske utstyr, ville etter min mening ligge på linje med teknisk svikt av den art som ble behandlet i dommene i Rt-1954-739 og Rt-1955-741. På samme måte som i disse sakene må svikten gi grunnlag for objektivt ansvar, såfremt og så langt den i tilfelle har medvirket til kollisjonen mellom kjøretøyene.»¹³⁴

¹³² Rt. 1921 s. 519 og Rt. 1952 s. 1170.

¹³³ Rt. 1927 s. 651, Rt. 1937 s. 563, Rt. 1954 s. 739, og Rt. 1955 s. 741.

¹³⁴ Rt. 1960 s. 1153 (s. 1155).

Dermed ser vi at det ikke er avgjørende hva slags type svikt som det snakk om, men sviktens funksjon i årsaksforholdet. Sitatet – «såfremt og så langt den i tilfelle har medvirket» – kan trolig tolkes slik at det kreves at svikten tilstrekkelig fremtredende i årsaksforholdet for å være ansvarsbetingende *per se*. Det ligger i dette at kausalansvaret ved teknisk svikt integrerer kravet om årsakssammenheng.

Det er altså ingen spesielle krav til sviktens art, samtidig som kreves at svikten har spilt en fremtredende nok rolle i årsakskjeden. Videre er det ikke avgjørende at det fastslås akkurat hvilken svikt som førte til skaden. I Rt. 1954 s. 739 var det usikkert hvorvidt det var bilens bremses eller styreinnetning som hadde sviktet og ledet til skadeforvoldelsen. Det var ikke avgjørende for om det kunne pålegges ansvar for teknisk svikt:

«Lagmannsretten med sakkyndige domsmenn har riktignok – som nevnt av førstvoterende – ansett det bevist at årsaken til ulykken var en kraftig punktering på varebilens venstre forhjul. Men for meg står det som en mer sannsynlig forklaring på sammenstøtet at varebilens bremses i det avgjørende øyeblikk har låst seg fast eller at styreinnetningene har sviktet.»¹³⁵

Dette var altså tilstrekkelig for å pålegge objektivt ansvar for teknisk svikt, se forøvrig nærmere om dommen i kapittel 3.2.3.

Det som er sagt her er en forklaring på hvorfor domstolene ikke bruker mye plass på å forklare «den faktiske siden» av teknisk svikt i den enkelte sak. Teknisk svikt er først og fremst et begrep med juridisk innhold. Det sentrale er at *noe* i transportmiddelets funksjon har sviktet, og at det står i tilstrekkelig årsakssammenheng med skaden. Dermed ser vi at den mer grunnleggende årsaken til svikten er av mindre betydning. I Rt. 1921 s. 519 (Neptun) ble det ikke opplyst om annet enn at reverseeringsmekanismen hadde sviktet. Formuleringene om at «*noet i maskinen har slaaet klik*» og «*noet i maskinen kan gaa galt*» er nærmest banale i sin tilnærming til den faktiske siden av svikten. Samme formulering ble

¹³⁵ Rt. 1954 s. 739 (s. 742).

brukt i den første sporvognsaken Rt. 1927 s. 651. I senere dommer bruker man andre betegnelser som «*teknisk svikt eller mangel*» jf. Rt. 1964 s. 272.

Hvis vi skal prøve å oppsummere dette med et øye for det sjørettslige, er det sentrale at *noe* har gått galt når skipet kjører inn i en brygge, bro eller annen fast installasjon. Hvis det ikke er en menneskelig svikt, så vil en praktisk viktig årsak være en form for svikt eller feil ved skipet. Denne tankemodellen likner den som gjelder for tilsvarende tilfeller etter fransk sjørett. Som i norsk rett er culpa hovedregelen i fransk sjørett, og enerådende for sammenstøtstilfellene. For skade på tredjemann utover skipstilfellene kommer alminnelige erstatningsregler til anvendelse; etter Code Civil artikkel 1384 svarer den som har kontroll over en ting «under sin omsorg» for skade den gjør. Selvig omtaler dette som et presumsjonsansvar:

«Den som har en ting under sin kontroll, bærer normalt risikoen for de skader tingen volder med mindre han godtgjør at skade skyldes forhold som ligger utenfor hans kontroll, og som ikke kan tilregnes han.»¹³⁶

Læren om teknisk svikt er ikke et presumsjonsansvar på samme måten. Det må påvises en eller annen form for svikt. Men som Rt. 1954 s. 730 illustrerer, ligger terskelen svært lavt for å påvise teknisk svikt. Ved vurderingen av om det foreligger «teknisk svikt» eller «teknisk ufullkommenhet» ved skipet, står de tekniske eller sakkyndige vurderinger av årsaksforhold iøynefallende lite i fokus. Ikke i noen av sakene er det avgjørende om årsakskjeden skyldes den ene eller andre grunnleggende årsaken, om det så er materialtretthet, latent mangel, feildimensjoner mv. Det grunnleggende spørsmålet ved objektivt ansvar er *hvem som er nærmest til å bære tapet der det ikke foreligger feil eller forsømmelser hos noen av partene*. Når domstolene supplerer culperegelen med objektivt ansvar for teknisk svikt eller ufullkommenhet, bunner dette i at reder – både praktisk og prinsipielt – er nærmest til å bære risikoen for hendelsen, og derfor også bør dekke skadelidtes tap.

¹³⁶ Selvig (1977) s. 3.

6 Teknisk svikt på autonome fartøyer

6.1 Innledning

Som vi så i kapittel 2, er Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug) den foreløpig siste dommen om ulovfestet objektivt rederansvar. Siden den tid har det ikke kommet nye dommer om teknisk svikt i sjøretten. Bilansvarslova av 1961 og jernbaneansvarsloven av 1977 medførte at læren om teknisk svikt mistet sin praktiske betydning for motorvogn, jernbane og sporvogner. I sjøretten har det imidlertid verken kommet nye lovregler eller Høyesterettspraksis som har endret rettstilstanden. Uthaugdommen er derfor den autoritative kilden for hva som er gjeldende rett for det ulovfestede objektive ansvaret i sjøretten. Med min tolkning av *læren om teknisk svikt*, innebærer dette at teknisk svikt er et *nødvendig* og *tilstrekkelig* vilkår for ansvar.

Teknologien har endret seg mye etter de siste dommene om teknisk svikt på 70-tallet, og på moderne skip er stadig flere funksjoner automatisert. Stadig flere funksjoner styres av skipet selv, ikke av et mannskap. Kulminasjonen av denne utviklingen er helautonome og fjernstyrte skip. I det følgende skal jeg teste anvendelsen av det eksisterende ansvarsregimet på helautonome skip. Ved fjernstyrte skip vil nok deler av det eksisterende ansvarsregimet kunne beholdes, og jeg ønsker i det følgende å rendyrke de juridiske spørsmålene som kan oppstå ved fullt ut autonome skip.

I likhet med andre transportområder hvor autonom transport er aktuelt, vil det eksisterende ansvarsregimet i sjøretten trolig måtte tegnes på nytt. Det vil for eksempel bli lite praktisk – kanskje umulig – å anvende culperegler på autonome skip.¹³⁷ Denne avhandlingen har vært sentrert rundt *læren om teknisk svikt*, og jeg vil i det følgende undersøke om – og i så fall hvilken grad – det vil være mulig å anvende de sjørettslige prejudikatene på autonome skip. En slik anvendelse vil naturligvis måtte bestå av en del premisser for hvordan implementeringen av teknologien vil bli. Formålet med dette kapittelet er først og fremst å knytte noen

¹³⁷ Som også Wetterstein (2019).

tanker til hvordan den teknologiske utviklingen kan komme til å kreve nødvendige endringer i ansvarsreglene. Kapittel 6 vil derfor ha en mindre stringent juridisk form enn avhandlingen forøvrig. *Læren om teknisk svikt* tjener i denne sammenheng mer som et eksempel på subsumsjon av ny teknologi på eksisterende ansvarsregler.

Som det fremgår av kapittel 5, har ikke domstolene stilt høye krav til *hva* som har gått galt på transportmiddelet i avgjørelsene om teknisk svikt. Det sentrale er at det må påvises årsakssammenheng mellom en teknisk svikt og skadeforvoldelsen. Til tross for at det på et autonomt skip vil være langt mer avansert teknologi enn på skipene DS Neptun og M/S Sokrates, vil det trolig være mulig å subsumere feil gjort på autonome skip inn under læren. Spørsmålet er imidlertid om det vil være *ønskelig* å bruke læren om teknisk svikt i fremtiden. Som nevnt vil culpereguleringene neppe kunne brukes på autonome skip, og de ulovfestede reglene om teknisk svikt vil da potensielt kunne bli det primære ansvarsgrunnlaget for autonome skip. Sjølovens ansvarsregler er ikke utformet med tanke på førerløse fartøyer, og lovgiver må derfor trolig på banen for å utforme nye ansvarsregler.

I forlengelsen av dette vil jeg si noe om hva som kan være konturene av en ny ansvarsregel. Jeg vil her forsøke å trekke linjene fra tankemodellen som synes å ligge bak læren om teknisk svikt, og se litt på hva en sentral aktør som EU tenker om fremtidens ansvarsregime.

6.2 Teknologiiimplementering

Skip har til alle tider blitt operert av mennesker. I tillegg til hvilken teknologi som var tilgjengelig, har mannskapets størrelse og funksjon variert med skipets type, størrelse og formål. Den teknologiske utviklingen har gjennom historien bidratt til at stadig færre personer trengs ombord. For eksempel ble kravet til mannskap på store skip redusert kraftig ved overgangen fra kull til brenselolje. Den seneste utviklingen er at skip

blir stadig mer automatisert, noe som innebærer at krav til mannskap reduseres ytterligere.¹³⁸

Ved helt å eliminere mannskapet ombord, kreves én av to løsninger: enten må skipet fjernstyres fra land, eller så må observasjon og avgjørelser gjøres av systemet selv, via helautonome systemer.¹³⁹

Den viktigste forskjellen fra bemannede til autonome skip er at analyse på bakgrunn av data fra sensorer – og påfølgende beslutninger – tas av algoritmer, ikke mennesker. Fraværet av mannskap stiller store krav til skipets design, som må kunne oppdage, diagnostisere og håndtere svikt i skipets komponenter. Ubemannede og fjernstyrte skip skal også ha systemer som er så robuste at det er tilstrekkelig med vedlikehold og reparasjon når skipet er i havn. For å sikre dette anvendes redundante systemer. Redundans vil si at kritiske komponenter dupliseres, slik at systemelementer kan opprettholde eller gjenoppta egen funksjon når en feil ved systemelementet oppstår. Redundans kan oppnås for eksempel ved å installere gjensidig uavhengige systemer, som er kapable til å gjennomføre samme funksjon. Dette innebærer at skipets operative funksjon ikke avhenger av én komponent eller ett system.¹⁴⁰ På et autonomt skip skal feil oppdages av skipet, og initiere en automatisk handlingsrespons. Denne responsen skal optimalt sett føre til den minste risikable tilstand skipet kan være i, gitt situasjonen.¹⁴¹

På et helautonomt skip vil algoritmer gjøre analyser og beslutninger som mannskapet i dag gjør på bemannede skip. På et helt grunnleggende nivå er en algoritme en kode med regel for handling: hvis A skjer, gjør B, hvis ikke gjør C. I dag blir begrepet hovedsakelig brukt om store og komplekse koder som bruker store mengder data, og analyserer denne ut fra visse kriterier skapt av mennesker.¹⁴² Noen algoritmer har evne til selvlæring. Dermed kan de skape sine egne datasett, som videre danner

¹³⁸ DNV GL (2018) s. 4.

¹³⁹ DNV GL (2018) s. 4.

¹⁴⁰ DNV-GL Class Guidelines (2018) s. 71.

¹⁴¹ DNV-GL Class Guidelines (2018) s. 70.

¹⁴² The Guardian (2018).

bakgrunnen for fremtidig atferd. Det er slike algoritmer som knyttes til begrepet *kunstig intelligens*, og som vil brukes på autonome skip.

Det er for tidlig å si noe sikkert om den aggregerte risikoen vil bli større eller mindre med autonome skip. Det som imidlertid kan slås fast er at vi vil få et endret risikobilde, og det som hovedsakelig er vunnet i risikosammenheng er eliminering av menneskelige feil – som er den viktigste årsaken til ulykker i skipsfart. Jeg vil i det følgende ta for meg noen ulike funksjoner som kan svikte på autonome skip, og om slik svikt kan subsumeres inn under læren om teknisk svikt. I forlengelsen kan dette gi en indikasjon på mulige løsninger i fremtidens ansvarsregime.

6.3 Et eksempel på risiko for svikt ved automatisert teknologi

6.3.1 Sensorfeil og ulykkene med Boeing 737 MAX

For at et ubemannet skip skal kunne navigere trygt, må skipet utstyres med sensorer som erstatter sansene og sjomannskapet til de menneskelige navigatørene. Sensorenes inntrykk vil fusjoneres og kryssverifiseres, for eksempel før systemet konkluderer på hvilket objekt det har foran seg.¹⁴³ Slike sensorer kan være Radar, AIS, kamera, Lidar mv. Det kreves også sensorer for å vurdere skipets egen prestasjon, for eksempel evne til fremdrift og styring. Skipet vil derfor ha en sensorbasert overvåkning av alle systemets komponenter.¹⁴⁴ Hvis vi sammenlikner med funksjonsfordelingen på skip fra *Neptun* og *Sokrates* sin tid, så blir maskinistens rolle erstattet av sensorer som skal gi skipets system beskjed når det er svikt eller svakheter i skipets komponenter. Sensorene vil samhandle med skipets programvare for å gi disse en mulighet til å gjøre en tilstandsanalyse, og basert på dette, avgjøre skipets fremtidige atferd. Det er derfor svært viktig at programvaren mottar riktig informasjon fra sensorene.

I nylige flyulykker har vi eksempler på risikoen ved at sensorer gir feilinformasjon. To fly av typen Boeing 737 MAX styrtet i henholdsvis

¹⁴³ DNV-GL Class Guidelines (2018) s. 52.

¹⁴⁴ DNV-GL (2018) s. 7.

oktober 2018 og mars 2019. Foreløpige havarirapporter tilsier at de to flyene hadde samme systemfeil.¹⁴⁵ Som følge av en endring i hvor motorene på flytypen ble plassert, ble flyene mer ustabile i krappe svinger ved lav hastighet. Dette kunne i verste fall føre til at flyet steilet. For å bøte på at flyet nå ble vanskeligere å manøvrere, innførte Boeing en programvare som automatisk dyttet nesene på flyet ned mot riktig posisjon hvis flyet steilet. Dette programmet ble kalt «Maneuvering Characteristics Augmentation System» (MCAS).

Programmet brukte informasjon fra sensorer som lå på utsiden av flyets førerkabin. Sensorene målte vinkel på luftstrøm, og kunne dermed orientere om flyets posisjon. Hvis sensorene foret MCAS med informasjon om at flyet steilet, fikk flyet automatisk ordre om en manøver som tvang nesene ned. I de to ulykkene gav trolig én av sensorene feil informasjon til systemet ved å fortelle at flyet steilet, selv om flyet egentlig lå stabilt i luften. Nesene ble dyttet ned slik at flyet til slutt stupte mot bakken.¹⁴⁶ I tillegg til at sensorene gav feilinformasjon, var programvaren for «aggressiv» i sin ordre til flyet. Da pilotene ikke var trent for å håndtere en slik feil ved systemet, klarte de ikke å overstyre flyets automatiske manøver.¹⁴⁷

6.3.2 Læren om teknisk svikt for årsakskjeder som i 737 MAX ulykkene

737 MAX ulykkene gir en indikasjon på mulige årsakssammenhenger ved ulykker i høyt automatiserte systemer. Spørsmålet blir så hvordan vi skal plassere skadeforvoldelse ved slike hendelsesforløp etter læren om teknisk svikt. Tidligere i avhandlingen har jeg konkludert med at teknisk svikt er et tilstrekkelig vilkår for ulovfestet objektivt rederansvar, altså et rent kausalansvar. For at reder skal kunne pålegges ansvar må det således påvises årsakssammenheng mellom teknisk svikt på skipet og skadeforvoldelsen.

¹⁴⁵ E24 (2019).

¹⁴⁶ NRK (2019).

¹⁴⁷ VOX (2019).

Ulykkene med 737 MAX flyene skyldtes altså en kombinasjon av sensorfeil, mangelfullt design ved at systemet stolte på informasjon fra én eneste sensor, og at programvarens atferd var «feilinnstilt». En sentral årsak til ulykken var også at flyet var mangelfullt designet. For det første var flyets avhengighet av én sensor en designfeil, da dette innebar en kritisk mangel på redundans. I tillegg var det en designfeil at programvaren var for aggressiv. Det sentrale for vårt formål er å se at med langt mer avanserte komponenter og systemer, vil det bli vanskeligere å anslå akkurat hva som er skadeårsaken ved skadeforvoldelse av autonome skip. Ikke nødvendigvis rent teknisk, men ved at svært mange kompliserte årsaksfaktorer må forklares i et juridisk resonnement.

Ved anvendelse av teknisk svikt som *tilstrekkelig* vilkår for ansvar, er dette neppe et problem for å bruke regelen som ansvarsgrunnlag. Etter betingelseslæren er det tilstrekkelig ved samvirkende årsaker å påvise at én bestemt årsak har vært nødvendig i betingelse for skaden. Årsaksfaktorene behandles som likeverdige jf. Rt. 1992 s. 64 (P-pilledom II).¹⁴⁸ Sett i sammenheng med Rt. 1954 s. 739, der det ble knyttet ansvar på grunnlag av to alternative årsaksfaktorer, så synes *læren om teknisk svikt* i alle tilfeller å være anvendelig der flere årsaksfaktorer som alle er teknisk svikt har spilt en samvirkende rolle. I et slikt perspektiv er det nærliggende å tillegge reder ansvar der en kombinasjon av svikt på sensorer, system- og designfeil har spilt samvirkende roller i årsaksforholdet.

Hvis vi tar årsakskjeden i 737 MAX-ulykkene, vil det ikke være dekkende å vise til én defekt sensor som årsak til ulykkene. Den var en del av – men ikke hele – forklaringen. Til sammenlikning var svikten i reverseringsmekanismene *Neptun* og *Sokrates* enkeltstående maskinelle svikt. Resten av årsakskjeden som ledet frem til kollisjonen kan først og fremst forklares ved handlinger fra mannskapet: maskinistens vedlikehold av mekanismen, dimensjoneringen av bolten, samt førers navigering og reaksjon når svikten inntrådte. Disse hendelsene ble naturlig nok vurdert etter culpanormen, og dermed andre vilkår enn det rene kausalansvaret for teknisk feil på skipet. Til sammenlikning hadde man i 737 MAX-ulykken flere samvirkende årsaksfaktorer, som

¹⁴⁸ Som fremstilt i Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 363–364.

nok alle kan betegnes som teknisk svikt.¹⁴⁹ I seg selv er dette neppe et hinder for anvendelse av læren om teknisk svikt, også om man ikke kan vise hvilken årsaksfaktor som var den vesentligste.

Den andre siden av teknisk svikt er altså at det brukes som et *nødvendig* vilkår for ansvar, og da kasuistisk for å avgrense ansvaret mot andre skadeårsaker. Spørsmålet er om det med autonome skip er like meningsfullt å knytte det objektive ansvaret til svikt på enkeltkomponenter, slik man gjorde i de sjørettslige dommene om teknisk svikt. Det er vanskelig å se hva ansvarsbetingende teknisk svikt på et autonomt skip skal avgrenses mot – hva skal ikke føre til ansvar?

Etter min mening vil det være mer naturlig å anvende en modifisert versjon av *læren om teknisk svikt*, der det knyttes til svikt i skipets funksjon som sådan. Fra et ytre årsaksperspektiv, og uten krav til å knytte ansvaret til enkeltstående svikt eller ufullkommenhet, er det da et kausalansvar så lenge skipet gjør skade. Dette trenger imidlertid ikke være et «rent» objektivt ansvar. Det kan fortsatt gjøres unntak for *force majeure*, slik at det objektive ansvaret avgrenses mot tilfeller der naturkreftenes inngripen anses som hovedårsaken bak skaden, som i saksforholdet i Rt. 1948 s. 1044 (Sirius).

6.4 Feil i skipets programvare og algoritmer

6.4.1 Objektivt ansvar ved teknisk svikt, eller produktansvar?

Helt overordnet er det skipets programvare som bestemmer skipets reaksjon og atferd. Her er det menneskelige avtrykket på autonome skip særlig tydelig. Ved utviklingen av programvarens design skrives flere kildekode slik at skipet skal handle slik utvikleren ønsker. Navigasjonsbeslutninger settes i virksomhet ved hjelp av komponenter som gir fremdrift og styring, som fremdriftssystemer og ror. Feil ved produksjonen av programvare

¹⁴⁹ Med unntak da av pilotenes manglende opplæring, som jo ikke vil være et tema for autonome fartøyer.

er et potensielt risikomoment, for eksempel manglende funksjonalitet, feilkoding eller programvarefeil.¹⁵⁰

I et stort system er det sannsynlig med programvarefeil, og dette er en relativt vanlig hendelse. For å ta et eksempel fra dagliglivet, vil du daglig oppleve programvarefeil i apper på smarttelefonen. Slike programvarefeil kan forbedres gjennom hyppige oppdateringer, noe som også vil bli nødvendig for programvaren på autonome skip. Det vil være vanskelig – nærmest umulig – å fullstendig forhåndsteste de komplekse programvarene på autonome fremkomstmidler. Det vil derfor ikke være mulig å sikre seg helt mot slike feil, og det er lite sannsynlig at slik teknologi noen gang blir hel feilfri. Det må derfor aksepteres en vedvarende risiko for programvarefeil på autonome skip.

Kan så feil i programvare anses som teknisk svikt etter de sjørettslige avgjørelsene?

Ved programvarefeil er det mulig at vi beveger oss nær rekkevidden av de sjørettslige prejudikatene, og for skadelidte kan det blir mer aktuelt å se til produktansvaret for programvarens produsent. Samtidig kan argumentene for ansvar muligens anses for å være av samme karakter for autonome skip som ved bemannede skip: Ved at programvare stadig må oppdateres, ligger det et premiss om at systemet har iboende feil, som likevel aksepteres fra et sikkerhetsperspektiv. Reder har selv valgt å sette skipet med denne programvaren på havet. Som fremhevet i *Neptun*, kan ikke reder drive virksomheten uten en viss risiko for at noe går galt med skipet, og dette vil gjelde også for autonom skipsfart.

6.4.2 Datakriminalitet og hacking av programvare

Et annet risikomoment tilknyttet programvaren er datakriminalitet. Det er for eksempel risiko for sabotasje ved at noen tilfører et virus i skipets programvare. En kan for eksempel se for seg at noen tar over skipet og deretter bevisst påfører noe eller noen skade ved hjelp av skipet.

Spørsmålet er så om reder på grunn av svikt i datasikkerheten hefter etter de sjørettslige prejudikatene om teknisk svikt. Et autonomt skip skal

¹⁵⁰ DNV GL Class Guidelines (2018) s. 73.

være designet slik at skipets funksjoner ikke blir utsatt for sabotasje eller blir overtatt av uvedkommende. Ved hacking av skipets programvare kan det argumenteres for at det er en teknisk svikt ved at sikkerheten på programvaren ikke er tilstrekkelig.

Her vil det imidlertid bli et spørsmål om prejudikatenes rekkevidde når det gjelder krav om årsakssammenheng. Typisk for prejudikatene om teknisk svikt er at svikten er den umiddelbare forløperen til skadeforvoldelsen, eventuelt den utløsende årsaken. Kausalansvaret ved teknisk svikt har slik et integrert krav til årsakssammenheng, se kapittel 5. Ved at uvedkommende tar over et skip vil svakhet ved skipets design være et nødvendig, men ikke tilstrekkelig element i skadeforvoldelsen. Det kreves noe mer, altså en bevisst handling fra tredjemann.

Uansett hvilken vinkling man velger, blir det anstrengt å anvende læren om teknisk svikt på et slikt tilfelle av datakriminalitet. Hvis lovgiver eller domstolene ønsker å knytte ansvar til reder for slike situasjoner, er det naturlig å knytte ansvaret til selve skipet, for eksempel etter modell fra bilansvarsloven.

6.4.3 Feil på algoritmer

Et særegent element på autonome skip sammenliknet med bemannede skip er den rollen analyse- og beslutningsalgoritmer vil ha. I motsetning til enklere dataprogrammer har algoritmer med kunstig intelligens evnen til å generalisere ut fra begrenset datatilgang. Jo mer intelligente algoritmene er, jo kjappere konklusjoner kan de gjøre basert på minimal informasjon.¹⁵¹ Etter å ha vært eksponert for operasjonsomgivelsene en stund, kan algoritmen jobbe fritt fra menneskelig inngripen, og slik gjøre det mulig for skipet å seile autonomt.

Det er flere faktorer som bestemmer en algoritmes evne til å gjøre analyser og beslutninger. Hvilken algoritme som er valgt, datasettet som har trent algoritmen, og de kriterier for valg som er gitt til algoritmen. Hvis de data som fores algoritmen har mangler, vil resultatene også bli mangelfulle. I tillegg kan designeren ha valgt feil parameter for

¹⁵¹ Kaplan (2016) s. 5–6.

hva algoritmen skal gjøre avgjørelser mot. For eksempel kan ulykker forventes hvis ekstraordinære hendelser fører til at mangelfullt utviklede algoritmer leder skip inn i uventede og farlige situasjoner. Algoritmen kan for eksempel være laget av en programvareingeniør som viser seg å ha hatt mangelfull kunnskap om navigasjon.

For autonome skip vil det også være sentralt å trene algoritmen til å takle særlig vanskelige værforhold, da dette sjeldent forekommer i virkelige operasjoner. Læring under vanlige forhold vil ikke gi algoritmen evne til å håndtere ekstraordinære forhold. Som for annen programvare vil algoritmen kunne bli hyppig oppdatert gjennom nye treningsdata som kontinuerlig blir hentet inn fra skip i drift, potensielt fra mange skip på samme tid. Kvaliteten på både forhåndsprogrammerte og selvlærende algoritmer vil bli bedre med stadig økende kunnskap om mulige navigeringsscenarioer.¹⁵² Ytelsen vil også bli bedre ettersom algoritmen lærer. På samme tid oppstår en større uforutsigbarhet hva gjelder algoritmens adferd. En selvlærende algoritme kan potensielt sette nye regler og parametere for seg selv, slik at det ikke lenger er sikkert hva de data som hentes inn måles mot.¹⁵³

Det er utfordrende å subsumere feil gjort av algoritmer inn under dagens ansvarsregler. Objektivt ansvar for teknisk svikt ved feil i algoritmer blir lett noe anstrengt. På den ene siden er det snakk om koder laget av mennesker, og også om et produkt som er en del av skipets design. En annen side av at algoritmer introduseres som beslutningstakere på skip, er at de erstatter mange av mannskapets funksjoner. Det eksisterende ansvarsregimet har vokst frem med en klar funksjonsfordeling mellom menneske og maskin, og læren om objektivt ansvar for teknisk svikt har vokst frem som et supplement til culperegulene. Algoritmer vil på autonome skip utføre handlinger som må anses som intelligente, i den forstand at de er i stand til å styre skipet gjennom avgjørelser som tidligere var forbeholdt mennesker. En modifisert versjon av ansvaret – dels basert på tankemodellen bak læren om teknisk svikt – vil nok derfor være et mer adekvat alternativ.

¹⁵² DNV-GL (2018) s. 10.

¹⁵³ The Guardian (2018).

6.5 Fremtidens lovgivning for autonom teknologi. Mot et rent objektivt ansvar?

Jeg vil her kort se på hvordan fremtidens lovregulering av autonome skip kan tenkes å se ut. Flere har tatt til orde for at et fremtidig ansvarsregime som regulerer autonom teknologi må være en form for objektivt ansvar.¹⁵⁴ I EU pågår det arbeid for å utvikle fremtidens ansvarsregime for autonom teknologi. Det har blitt tatt til orde for et rent objektivt kausalansvar, kombinert med et obligatorisk forsikringssystem.

I EU-parlamentets resolusjon av 16. februar 2017 om «Civil Law Rules on Robotics», stiller parlamentet spørsmål om skadeforvoldelse påført av enheter med autonom teknologi kan innpasses i det eksisterende ansvarsregimet. I resolusjonen understrekes det at roboter i det eksisterende ansvarsregimet ikke kan holdes ansvarlige selv for skade på tredjemann. Roboter er ikke ansett som rettssubjekter, og det er kun hvis skadens årsak kan spores tilbake til produsenten, operatør, eier eller bruker at det kan bli ansvar etter culperegler eller objektivt ansvar.¹⁵⁵ Parlamentet påpeker videre at dagens ansvarsregime ikke er tilstrekkelig for å håndtere en robot som autonomt kan lære av omgivelsene og til en viss grad er upåregnelig i sine handlinger.¹⁵⁶ På bakgrunn av dette foreslår parlamentet at EU utvikler et ansvarsregime basert på objektivt ansvar. Objektivt ansvar for vedkommende ansvarssubjekt krever da kun bevis på at skade har skjedd, samt påvist kausalsammenheng med den skadevoldende egenskap hos roboten og skade hos skadelidte.¹⁵⁷ En slik regel vil dermed kun kreve tilknytning mellom roboten og ansvarssubjektet, typisk eierskap.

Tanken bak et slikt ansvar minner noe om ansvaret for teknisk svikt i sjøretten, men med de forenklerende modifikasjoner jeg har skissert nderveis i dette kapittelet. Samtidig foreslår Europaparlamentet at graden av ansvar bør bæres proporsjonalt med graden av instruksjon roboten får,

¹⁵⁴ Fra et nordisk syn perspektiv, se Wetterstein (2019).

¹⁵⁵ EU-parlamentet (2017) avsnitt AD-AE.

¹⁵⁶ EU-parlamentet (2017) avsnitt AI.

¹⁵⁷ EU-parlamentet (2017) avsnitt 53–54.

og hvor autonom den er.¹⁵⁸ Dette taler til en viss grad for at ansvar kan fordeles mellom flere ansvarssubjekter, og at det ikke nødvendigvis skal være eier som står ansvarlig. Dette kan innebære at en større ansvarsbyrde vil tilfalle produsenten. På grunn av det komplekse problemet med en rettfærdig allokering av ansvaret for skade gjort av autonom teknologi, kan en obligatorisk forsikringsordning være en god løsning. Forsikringen bør da gjelde for alle potensielle ansvarsnivåer i næringskjeden.¹⁵⁹ Et slikt forsikringssystem kan suppleres med et fond som sikrer at skadekostnader blir dekket, i de tilfellene kostnadene ikke blir dekket av forsikringen.¹⁶⁰

Det er verdt å knytte et par kommentarer til forslaget. I takt med den teknologiske utviklingen vil de eldre ansvarsreglene bli stadig mer innviklet å anvende. Spørsmålet om hvordan ansvarsreglene skal se ut med utviklingen av autonom teknologi synes å resultere i et slags paradoks: med mer avansert teknologi, kreves det enklere ansvarsregler. Med automatiserte skip blir det også vanskeligere å skille hva som har gått galt, og om det er menneske eller maskin som er årsaken til skadeforvoldelsen. Et rent kausalansvar – gjerne kombinert med en forsikringsordning – synes derfor som en naturlig løsning for å oppnå tilstrekkelig praktiske og forutsigbare ansvarsregler.

6.6 Oppsummering og tanker rundt objektivt rederansvar for autonome skip

Gjennomgangen har vist at en rekke isolerte feil på autonome skip trolig kan subsumeres inn under regelen om teknisk svikt. På den andre siden, sammenliknet med prejudikatene i *Neptun*, *Sokrates*, og andre dommer om teknisk svikt, vil trolig årsakskjedene ved skadeforvoldelsen bli langt mer sammensatte og kompliserte. Det vil neppe bli snakk om én type teknisk svikt, men flere ulike typer svikt langs årsakskjeden. Som jeg var inne på i 6.3.1, er ikke dette nødvendigvis et argument mot ansvar etter læren om teknisk svikt. Spørsmålet er imidlertid om det er me-

¹⁵⁸ EU-parlamentet (2017) avsnitt 56.

¹⁵⁹ EU-parlamentet (2017) avsnitt 57.

¹⁶⁰ EU-parlamentet (2017) avsnitt 58.

ningsfullt å knytte ansvar til den enkelte svikt når det ikke lenger er en funksjonsfordeling mellom menneske og skip. Læren om teknisk svikt vokste frem som supplement til culpapreglene, da det etter domstolens syn var ønskelig at flere tilfeller der skipet gjorde skade skulle føre til erstatning – selv om det ikke kunne påvises uaktsomhet.

Når det ikke lenger er mannskap om bord, synes mye av begrunnelsen for å knytte ansvar til teknisk svikt å falle bort. Dette kan ved første øyekast fremstå noe paradoksalt, men hvis all svikt er teknisk svikt – er det mer naturlig å rendyrke en funksjonstilnærming basert på årsakskjeden sett fra skadelidtes ståsted. Sagt på en annen måte: *noe* har gått galt med selve skipet hvis et autonomt skip kolliderer med en fast installasjon. Så lenge dette ikke er en *force majeure* situasjon, så vil svikten presumptivt kunne ledes tilbake til forhold reder har rådigheten over: Det er en svikt ved «selve skipet». En *force majeure* situasjon for autonome skip kan spenne fra det evinnelige tilfelle hvor naturkreftene er hovedårsak til skaden, slik som i *Sirius*. Men det kan også være nye typer årsaksfaktorer, som at skipet blir hacket. Her vil det kunne bli nye grenseflater mellom hva som innenfor og utenfor reders kontrollsfære.

Et objektivt ansvar med fritak for *force majeure* synes videre å være i tråd med lange linjer i norsk rettstradisjon.¹⁶¹ Essensen i regelen forblir tilsynelatende den samme, men uten å gå om vilkåret om teknisk svikt, som presumptivt er oppfylt i alle tilfeller utover *force majeure*. Slik kan teknologien komme til å konsumere teknisk svikt som ansvarsvilkår. I et tenkt tilfelle der domstolene får en sak om det ulovfestede objektive ansvaret for autonome skip, synes således objektivt ansvar med unntak for *force majeure* som en god regel, og i tråd med langvarig rettstradisjon.

¹⁶¹ Lødrup fremholdt i «Luftfart og ansvar» fra 1966 at selv om det ikke var en norsk regel om objektivt ansvar med unntak for *force majeure*, så forelå det ingen høyesterettsdom som pålegger ansvar for forhold som faller inn under omstendigheter som lå helt utenfor hans kontroll, og som i andre land går under betegnelsen *force majeure*, «act of god» eller tilsvarende betegnelse. Se Lødup (1966) s. 202.

7 Avslutning

Siktemålet med denne avhandlingen har vært å undersøke tre tilknyttede problemstillinger. Det grunnleggende formålet har vært å finne frem til hva som kan sies å være gjeldende rett for det ulovfestede objektive ansvaret i sjøretten, og formulere et presist prøvingstema for hva som skal til for at domstolene skal kunne pålegge ansvar.

På bakgrunn av Høyesteretts uttalelser i Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug), synes det klart at teknisk svikt er et *nødvendig* vilkår for ansvar. Prejudikatene i Rt. 1921 s. 519 (Neptun) og Rt. 1952 s. 1170 (Sokrates) må derfor anses som «gjeldende rett». Avgjørelsen i Rt. 1969 s. 1308 (Ladogales) er imidlertid vanskelig å innpasse med læren om teknisk svikt. Ansvar pålegges her etter det jeg tolker som det «alminnelige ansvaret». Etter *Uthaug* kan imidlertid ikke *Ladogales* tolkes slik at den fraviker at teknisk svikt er et *nødvendig* vilkår for ansvar i sjøretten. Kanskje betyr dommen at ansvar for reder kan vurderes etter andre linjer når skipet ikke er i bevegelse, men dette er usikkert basert på de kildene som foreligger.

Da vi kun har de analoge tilfellene i *Neptun* og *Sokrates* som omhandler teknisk svikt i sjøretten, er det etter min mening ikke nok for å konkludere med at teknisk svikt er et *tilstrekkelig* vilkår for ansvar – basert på disse rettskildene alene. Ved spørsmålet om teknisk svikt er et *tilstrekkelig* vilkår for ansvar, har det derfor vært *nødvendig* å tolke sjørettsprejudikatene i sammenheng med øvrige transportdommer om teknisk svikt.

Den andre sentrale problemstillingen har vært å plassere betydningen av teknisk svikt i praksis om det ulovfestede objektive ansvaret generelt. Etter en analyse av rettspraksis konkluderte jeg med at det er grunn til å tale om en egen *lære om teknisk svikt*. Etter at vi fikk bilansvarslova i 1961 og jernbaneansvarsloven i 1977, er det kun i sjøretten at læren om teknisk svikt fortsatt har relevans for ansvarsgrunnlaget. Dommene er etter min mening en naturlig del av det ulovfestede objektive ansvaret, og begrunnet i de samme grunnhensyn som avgjørelser etter det «alminnelige ansvaret». Domstolene anvender imidlertid et annet prøvingstema.

Ved å se dommene om teknisk svikt i sammenheng ser vi et tydelig mønster i domstolenes begrunnelse: Teknisk svikt er et tilstrekkelig vilkår for ansvar i alle dommer der teknisk svikt på skip, jernbane, sporveier og motorvogn står i tilstrekkelig årsakssammenheng med den oppståtte skade. Det reelle prøvingstema blir med andre ord om det foreligger tilstrekkelig årsakssammenheng mellom svikten og skadeforvoldelsen. Dette har sjeldent vært uttrykkelig uttalt i praksis, men uttales til en viss grad i Rt. 1960 s. 1153, der svikt i bremselysene pådro eieren ansvar på grunnlag av læren om teknisk svikt. Domstolenes begrunnelser i avgjørelsene er gjennomgående korte, men ikke desto mindre konsistente og klare: eier eller reder hefter objektivt for skade ved teknisk svikt. Ikke i noen transportsaker der teknisk svikt var hovedårsaken til skade knytter domstolene ansvaret til en ytterligere vurdering, for eksempel ved at det skadevoldende transportmiddelet ved svikten utgjorde en særlig risiko for omgivelsene. Det er med andre ord snakk om et rent kausalansvar. At det skadevoldende transportmiddelet utgjør en fare for omgivelsene er imidlertid en bakenforliggende begrunnelse for kausalansvaret, og dette påpekes uttrykkelig i enkelte avgjørelser.

Enkelte forfattere i juridisk teori tolker dommene slik at det er faremomentet som er det faktiske vilkåret fra sak til sak. Dette er en anstrengt tolkning når avgjørelsene om teknisk svikt ses i sammenheng. Kanskje kan de mer prinsipielle uttalelsene i enkelte avgjørelser har bidratt til forvirringen. Videre er avgjørelsene knapt begrunnet, noe som nok også har bidratt til at avgjørelsene har blitt tolket på ulike måter. Det har derfor vært et formål med denne avhandlingen å belyse prejudikatene fra en viss vinkel, for slik å vise at fremgangsmåten – etter mitt skjønn – avviker fra vilkårene i det alminnelige ansvaret. Men forskjellene skal ikke overdrives; de to tilnærmingene har ulike vilkår for ansvar, men grunnhensynene ved begge tolkningsalternativer synes å være de samme.

Et rent objektivt kausalansvar for teknisk svikt på transportmidler er tilsynelatende i tråd med hensynene i det ulovfestede objektive ansvaret forøvrig. Det grunnleggende spørsmålet for objektivt ansvar er *hvem som er nærmest til å bære risikoen for tapet, til tross for at begge*

parter er «uskyldige».¹⁶² Den første dommen om teknisk svikt Rt. 1916 s. 9 (styrestag) er kort og intuitivt begrunnet: Ved teknisk svikt på «*et befordringsmiddel [transportmiddel] som en automobil*» må eieren være nærmest til å bære den «*skade som forvoldes ved at maskineriet ikke fungerer tilfredsstillende*». I både Rt. 1921 s. 519 (Neptun) og sporvognsaken i Rt. 1927 s. 651 uttales det også at teknisk svikt er «rene bedriftsuhell», som henholdsvis reder og sporveisselskapene er nærmest til å bære selv. Den som har rådighet over bilen og dens maskin, er også nærmest til å bære tapet hvis noe går galt. Kanskje kan dette også begrunnes ut fra en slags prevensjonstanke, selv om domstolene selv ikke uttaler en slik tanke uttrykkelig.

I enkelte dommer blir ansvaret i tillegg begrunnet med at transportmidler utgjør en særlig risiko for omgivelsene. Dette er også etter min mening naturlig: skip, biler, jernbane og sporvogner er alle tunge og bevegelige gjenstander med stort skadepotensiale. Slike prinsipielle betraktninger finner vi særlig i de første avgjørelsene der ansvar for teknisk svikt introduseres til et nytt transporttilfelle, som for sporvogn i Rt. 1927 s. 651 og motorvogn i Rt. 1954 s. 739.

Den andre siden av læren om teknisk svikt er altså at teknisk svikt i skipsfart og sporvognstilfellene har blitt brukt på en måte jeg i denne avhandlingen har omtalt som kasuistisk, slik at teknisk svikt har avgrenset ansvaret mot andre skadetilfeller. Domstolene har i andre tilfeller gjerne vist til at det «mangler hjemmel» for ulovfestet objektivt ansvar, eller at det foreliggende skadetilfelle ligger utenfor «gjeldende rett». Dette kan synes noe paradoksalt – særlig for Høyesteretts del – all den tid det ulovfestede objektive ansvaret nettopp er skapt og utviklet av domstolen. En naturlig forklaring på den kaustiske tilnærmingen er imidlertid at domstolene har ansett det som en lovgiveroppgave å utvikle objektive ansvarsregler for skipsfart, og for sporvogner frem til jernbaneansvarsloven av 1977. I sjørettslig sammenheng er nok en side av dette skipsfartens internasjonale karakter, der man ikke har ønsket et norsk avvik i det internasjonale ansvarsregimet utviklet gjennom konvensjoner. En annen side er en omfattende ansvarsregulering fra

¹⁶² Jf. Lødrup (1966) s. 184.

lovgiver, som fantes allerede i sjøloven av 1893, der lovens system tilsa at culpa var det enerådende ansvarsgrunnlaget.

Om domstolene i dag vil ha de samme betenkelighetene med å åpne for et alminnelig objektivt ansvar i sjøretten er et åpent spørsmål. Tatt i betraktning at det har gått lang tid siden Uthaugdommen, er det nok betimelig at Høyesterett ved anledning tar fornyet stilling til om «*det objektive ansvaret har liten plass i sjøretten*». Etter Uthaugdommen har blant annet sjøloven fått objektive ansvarsregler for oljesøl, og den erstatningsrettslige utviklingen for øvrig har gått i retning av stadig flere objektive ansvarsregler.

Den tredje problemstillingen har vært å se på en anvendelse av de sjørettslige prejudikatene på autonome skip. Læren om teknisk svikt stiller få krav til *hva* som faktisk har sviktet på transportmiddelet. Etter min mening vil derfor læren på mange måter være anvendelig for fremtidens teknologi, også på autonome skip. Samtidig vil ikke regelen fremstå like logisk, med en overoppfylling av vilkåret om teknisk svikt, samt en rekke samvirkende årsakssammenhenger.

Med ny og stadig mer avansert teknologi synes en modifisert versjon av *læren om teknisk svikt* å være en god modell for fremtidens ansvarsregler. Avansert teknologi og komplekse årsakskjeder taler for at ansvarsreglene bør bli mindre kompliserte, med færre vilkår for ansvar. For autonome skip kan et rent kausalansvar med unntak for *force majeure* være en god regel for fremtiden. Videre synes EUs forslag om å kombinere kausalansvaret med en forsikringsordning å være løsning lovgiver bør vurdere. Ved drift av autonome skip vil det bli en ny dynamikk mellom reder og hans medhjelpere. For eksempel vil produsenter i større grad tenkes å yte løpende service med drift, vedlikehold og oppdatering av programvare. Kanskje tilsier dette at ansvarsbyrden i større grad bør deles mellom reder og produsent i fremtiden. Dette er et tema som fortjener nærmere behandling utenfor rammen av denne avhandlingen.

Litteraturliste

Norske rettskilder

Lover

- 1893 Lov 20 juli 1893 nr.1 om sjøfarten (Sjøloven)
- 1961 Lov 3 februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarsvlova)
- 1977 Lov 10 juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar (jernbaneansvarsloven)
- 1994 Lov 24 juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (Sjøloven)

Forarbeider

- Ot prp nr. 55 (1993–94) Om lov om sjøfarten (Sjøloven): Lovforslag fra Justis- og politidepartementet.

Rettspraksis

- Rt. 1874 s. 145 (bølgeslag I)
- Rt. 1875 s. 330 (nitroglyserin)
- Rt. 1889 s. 642 (bølgeslag II)
- Rt. 1890 s. 538
- Rt. 1905 s. 715
- Rt. 1908 s. 787
- Rt. 1909 s. 586
- Rt. 1912 s. 610
- Rt. 1914 s. 291
- Rt. 1916 s. 9 (styrestag)
- Rt. 1921 s. 519 (Neptun)

Rt. 1926 s. 899
Rt. 1927 s. 651
Rt. 1931 s. 97
Rt. 1933 s. 817
Rt. 1936 s. 298
Rt. 1937 s. 256
Rt. 1937 s. 563
Rt. 1937 s. 653
Rt. 1937 s. 698
Rt. 1937 s. 741
Rt. 1936 s. 345 (kullgrabb)
Rt. 1939 s. 766
Rt. 1939 s. 720 (ruteskipdommen)
Rt. 1948 s. 719 (stagbolt)
Rt. 1948 s. 1044 (Sirius)
Rt. 1948 s. 1111
Rt. 1952 s. 1170 (Sokrates)
Rt. 1953 s. 152
Rt. 1954 s. 739
Rt. 1955 s. 46 (skogbranndommen)
Rt. 1955 s. 741
Rt. 1960 s. 1153
Rt. 1962 s. 415 (tuberkulosesmitteddommen)
Rt. 1964 s. 272 (sporvogn)
Rt. 1965 s. 1061 (ferielandsby)
Rt. 1969 s. 109 (løftekran)
Rt. 1969 s. 1308 (Ladogales)
Rt. 1970 s. 1427 (potetkokerdommen)
Rt. 1973 s. 843 (Marna Hepsø)
Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug)
Rt. 1975 s. 710
Rt. 1981 s. 492 (boltepistolpatron)
Rt. 1992 s. 64 (p-pilledom II)
Rt. 1998 s. 774 (videospillerdommen)

Rt. 1998 s. 778
Rt. 1998 s. 779
Rt. 2001 s. 1646
Rt. 2003 s. 1546
Rt. 2009 s. 1237
HR-2019-52-A
RG 1990 s. 187
ND 1939 s. 319
ND 1952 s. 320 NH
ND 1952 s. 326
ND 1952 s. 343
ND 1956 s. 290
ND 1957 s. 82
ND 1958 s. 587 (Leda)
ND 1961 s. 295

Internasjonale rettskilder

Konvensjoner

Sammenstøtskonvensjonen
Brüsselkonvensjonen 23. september 1910 om sammenstøt

Resolusjoner

Resolusjon EU-parlamentet (2017) «Civil Law Rules on Robotics», 16. februar 2017
http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2017-0051_EN.html [sitert. 10.05.19]

Litteratur

- Brækhus (1968) Brækhus, Sjur. *Juridiske arbeider fra sjø og land*, Oslo: Universitetsforlaget, 1968.
- Brækhus (1993) Brækhus, Sjur. *De norske sjølover – Et tilbakeblikk ved 100 års jubiléet*, Oslo: Nordisk institutt for sjørett, 1993.
- Eckhoff (2001) Eckhoff, Torstein og Jan E. Helgesen (red.). *Rettskildelære*, 5. utg., Oslo: Universitetsforlaget, 2001.
- Falkanger og Bull (2016) Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull. *Sjørett*, 8. utg., Oslo: Sjørettsfondet Akademisk, 2016.
- Gisle (2007) Gisle, Jon. *Jusleksikon*, 4. utg., Oslo: Kunnskapsforlaget, 2007
- Hagstrøm (2015) Hagstrøm, Viggo og Are Stenvik. *Erstatningsrett*, Oslo: Universitetsforlaget, 2015.
- Kaplan (2016) Kaplan, Jerry. *Artificial Intelligence. What everyone needs to know*, UK: Oxford University Press, 2016.
- Klæstad (1920) Klæstad, Helge. *Rederansvaret*, Kristiania: Cap-pelen, 1920.
- Knoph (1926) Knoph, Ragnar. *Forelesninger over sjørett*, Oslo: Norsk Bok Duplicering (Johs. Minsaas), 1926
- Knoph (1931) Knoph, Ragnar. *Norsk sjørett*, 2. utg, Oslo: Nationaltrykkeriet, 1931.
- Kjelland (2016) Kjelland, Morten. *Erstatningsrett – en lærebok*, Oslo: Universitetsforlaget, 2016.

- Kjerstad (2016) Kjerstad, Norvald. *Electronic and Acoustic Navigationsystems for Maritime Systems*, Norge: Hatlehols AS, Brattvåg, 2016.
- Lødrup (1966) Lødrup, Peder. *Luftfart og ansvar. En undersøkelse av tredjemannsansvaret i norsk og fremmed luftrett*, Oslo: Johan Grundt Tanum, 1966.
- Lødrup (2009) Lødrup, Peder. *Lærebok i erstatningsrett*, 6 utg., Oslo: Gyldendal Akademisk, 2009.
- Selvig (1970) Selvig (1970) *Mot objektivt rederansvar? Det objektive bedriftsansvars anvendelse i sjøfartsforhold*, TFR- 1970–225 (1970) s. 225–253
- Selvig (1977) Selvig, Erling. «Rederansvaret. §3. Objektivt rederansvar», *MarIus* nr. 20 (1977), ss. 1–32.
- Solvang (2017) Solvang, Trond. «Rederorganisering og ansvarrettslige utviklingstrekk», *MarIus. Det 27. Nordiske sjørettsseminar «organisering av rederivirkosomhet»*, nr.484 (2017), ss. 29–74.
- Tjomsland (2015) Tjomsland, Steinar. «Høyesteretts rolle ved utviklingen av erstatningsretten», i Schei, Skoghøy og Øie (red.), *Lov – Sannhet – Rett, Norges Høyesterett 200 år* (2015), ss. 714–742.
- Veal (2017) Veal, Robert og Michael Tsimplis. «The integration of unmanned ships into the lex maritima», *Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly*, (2017), ss. 303–335.
- Wetterstein (2019) Wetterstein, Peter. «Rederansvaret och autonom sjofart – några synpunkter», *JFT* nr 1 (2019), ss. 24–41.

Wilhelmsen (2017) Wilhelmsen, Trine-Lise og Birgitte Hagland. *Om erstatningsrett. Med utgangspunkt i tekster av Peter Lødrup*, Oslo: Gyldendal Juridisk, 2017.

Rapporter

DNV GL (2018) «Remote-controlled and autonomous ships in the maritime industry», 2018

CORE Advokatfirma og CEFOR (2018) «Maritime autonomous surface ships – zooming in on civil liability and insurance», 2018

DNV-GL (2018) «Class guidelines, Autonomous and remotely operated ships, DNVGL-CG-0264, Edition September 2018», 2018

Nettsider

Brudevoll, Bjørn Aakre. *Seilskip*. (2018), i Store norske leksikon, <https://snl.no/seilskip> [Sisert 04.04.19].

Sebak, Per Kristian og Bjørn Aakre Brudevoll. *Dampskip*. (2019), i Store norske leksikon, <https://snl.no/dampskip> [Sisert 06.04.19].

E24. *Rapport: Samme feil rammet begge flyene*. (2019), <https://e24.no/naeringsliv/boeing/rapport-etter-boeing-styrtene-samme-feil-rammet-begge-flyene/24591637> [Sisert 06.04.19].

https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=907107v
s. 714–720

Sandberg, Hallvard. *Flyet som har blitt en hodepine for Boeing*. (2019), for NRK, <https://www.nrk.no/urix/flyet-som-har-blitt-en-hodepine-for-boeing-1.14470605> [Sisert 05.04.19]

Glanz, James, Julie Creswell, Thomas Kaplan og Zach Wichter. *After a Lion Air 737 Max Crashed in October, Questions About the Plane Arose*. (2019), for The New York Times, <https://www.nytimes.com/2019/02/03/world/asia/lion-air-plane-crash-pilots.html> [Sitert 05.04.19].

Chang, Alvin, Dion Lee og Kimberly Mas. *The real reason Boeing's new plane crashed twice*, (2019), for Vox, <https://www.vox.com/videos/2019/4/15/18306644/boeing-737-max-crash-video> [Sitert 08.04.19].

The Guardian. Smith, Andrew. *Franken-algorithms: the deadly consequences of unpredictable code*. (2018), for The Guardian, <https://www.theguardian.com/technology/2018/aug/29/coding-algorithms-frankenalgos-program-danger> [Sitert 02.05.19].

Wakabavashi, Daisuke. *Self-Driving Uber Car Kills Pedestrian in Arizona, Where Robots Roam*. (2018), for The New York Times, <https://www.nytimes.com/2018/03/19/technology/uber-driverless-fatality.html> [Sitert 05.05.19].

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

