

MARLUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Daniel Hagen

Containerbranner i sjøtransport

Om transportørens og senderens ansvar

Containerbranner i sjøtransport

Om transportørens og senderens ansvar

Daniel Hagen



MarIus No. 554
Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2022

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 vitenskapelig assistent på Nordisk institutt for sjørett ved Universitetet i Oslo i 2021. Avhandlingen publiseres i all hovedsak slik den ble levert inn til sensur 10. november 2021.

Først og fremst vil jeg takke min veileder Alla Pozdnakova for god hjelp gjennom hele skriveperioden, og for at du hele tiden har hatt troen på prosjektet. I tillegg ønsker jeg å takke Trond Solvang for at han introduserte tema for meg, og for mange givende diskusjoner og innspill underveis. Eirik Wold Sund og Hans Jacob Bull har også lest, kommet med innspill og diskutert problemstillinger med meg – det har uten tvil gjort avhandlingen bedre. Sistnevnte var jeg også så heldig å få dele kontor med de siste månedene av skriveperioden.

I løpet av arbeidet med avhandlingen har jeg kommet i kontakt med en rekke personer som gjennom blant annet lesing og kommentering av manus, diskusjoner og sjenerøs deling av erfaringer, har vært til stor hjelp. Jeg ønsker å takke dere alle sammen. En særlig takk vil jeg rette til Norman Hansen Meyer, Are Solum og Joachim Bakke, som alle har lest, diskutert og kommet med nyttige innspill.

Å skrive avhandling som vitenskapelig assistent på Nordisk institutt for sjørett har vært helt enestående. Faglig, fordi man er omringet av særdeles kunnskapsrike mennesker som velvillig diskuterer de problemstillingene man måtte ha. Sosialt, fordi miljøet på instituttet er veldig godt. Jeg ønsker å takke alle på instituttet for en hyggelig tid mens jeg skrev avhandlingen.

Jeg vil også rette en stor takk til familien min. Mamma, pappa, Rebecka og mormor – takk for at dere alltid støtter og heier på meg. En ekstra takk til mine foreldre for at dere hjalp til med korrekturlesing i en krevende slutfase. Farfar, du rakk aldri å oppleve at jeg leverte avhandlingen; tusen takk for at du alltid har heia på meg.

Til slutt vil jeg takke min kjære samboer Victoria for uvurderlig støtte og oppmuntring gjennom en krevende periode med masteroppgaveskriving, og gjennom hele studiet. Jeg er utrolig takknemlig.

Oslo, 11. januar 2022.

Daniel Hagen

Innhold

FORORD.....	3
1 INNLEDNING.....	8
1.1 Tema for avhandlingen	8
1.2 Partsgalleriet.....	11
1.3 Nærmere om avhandlingens problemstillinger.....	15
1.3.1 Transportørens lasteskadeansvar	15
1.3.2 Senders kontraktsansvar overfor transportøren og deliktsansvar overfor øvrige lasteiere	17
1.3.3 Avgrensning mot regresspørsmål i en eventuell underliggende certepartiavtale	18
1.4 Rettskilder og metodiske spørsmål.....	19
1.4.1 Sjøloven og de bakenforliggende transportkonvensjonene.....	19
1.4.2 Øvrige konvensjoner av betydning for avhandlingens problemstillinger	21
1.4.3 Rettsavgjørelser.....	23
1.4.4 «alminnelige erstatningsregler».....	24
1.5 Den videre fremstillingen.....	24
DEL I – TRANSPORTØRENS ANSVAR OVERFOR SENDERE.....	26
2 OVERSIKT OVER TRANSPORTØRANSVARET	26
2.1 Innledning: rettslige utgangspunkter.....	26
2.2 Ansvarsperioden – om varetektens start- og slutt punkt.....	27
2.3 Presumsjonsansvarets nærmere innhold.....	30
2.3.1 Den omvendte bevisbyrden: begrunnelse, beviskrav og unntak.....	30
2.3.2 Transportørens ansvar for kontraktsmedhjelpere	33
2.3.3 Kravet til aktsomhet.....	34
2.4 Transportørens rett til å begrense ansvaret.....	36
3 ANSVARSUNNTAKENE I SJØL. § 276 FØRSTE LEDD: SÆRLIG OM BRANNUNNTAKET	37
3.1 Innledning: hensyn og den historiske bakgrunnen for unntakene.....	37
3.2 Hva er «brann»?.....	40

3.3	Om personkretsen: feil eller forsømmelse av transportøren selv...	43
3.3.1	Transportøren selv	43
3.3.2	Forsømmelse i valg av mannskap	46
3.4	Bevisbyrden	47
4	UNNTAK FRA UNNTAKET: SJØ(U)DYKTIGHET	48
4.1	Innledning	48
4.2	Skipets sjødyktighet.....	49
4.2.1	Definisjon av begrepet	49
4.2.2	Nærmere om kravets innhold.....	51
4.2.3	Betydningen av offentligrettslige reguleringer: særlig ved transport av containere som inneholder farlig gods.....	53
4.2.4	Tidspunktet for vurderingen: Skipet må være sjødyktig ved reizens begynnelse.....	61
4.3	Plikten til tilbørlig omhu	64
4.3.1	Et aktsomhetskrav.....	64
4.3.2	Ansvarssubjektet	65
4.3.3	I hvilken utstrekning må transportøren forhindre at feildeklarte containere kommer om bord på skipet?	65
4.4	Bevisbyrden	71

DEL II – SENDERS ANSVAR OVERFOR TRANSPORTØREN OG ØVRIGE LASTEIEERE

5	SENDERS KONTRAKTSANSVAR OVERFOR TRANSPORTØREN .	75
5.1	Innledning: rettslige utgangspunkter, ansvarssubjekt og hensyn..	75
5.2	Senders opplysningsplikt om «farlig gods»	78
5.2.1	Hva omfattes av «farlig gods»?	78
5.2.2	Hvilke opplysninger må gis?.....	84
5.2.3	Hvordan, og til hvem, kan sender med ansvarsbefriende virkning oppfylle opplysningsplikten?	86
5.3	Det objektive ansvaret ved brudd på opplysningsplikten	88
5.3.1	Forutsetningen om at transportøren ikke har kunnskap om godsets farlighet.....	88
5.3.2	Årsakskravet mellom påløpte kostnader og tap, og senders brudd på opplysningsplikten.....	92

6	SENDERS DELIKTSANSVAR OVERFOR ØVRIGE LASTEIEERE.....	95
6.1	Innledning	95
6.2	Senderansvar i medhold av det alminnelige skyldansvaret.....	97
6.2.1	Ansvarsgrunnlagets utgangspunkter og bakenforliggende hensyn	97
6.2.2	Etablering av aktsomhetsnormen	99
6.2.3	Noen typetilfeller.....	104
6.3	Senderansvar i medhold av det ulovfestede objektive virksomhetsansvaret	113
6.3.1	Ansvarsgrunnlagets utgangspunkter og bakenforliggende hensyn	113
6.3.2	Identifisering av risikokilden.....	114
6.3.3	Risikokildens skaderisiko: Utgjør transporten av farlig gods en ekstraordinær, typisk og stadig risiko?.....	116
6.3.4	Risikoplasseringen: Hvem er nærmest til å bære risikoen?.....	120
6.4	Vilkåret om adekvat årsakssammenheng.....	126
6.5	Forholdet mellom senders deliktsansvar og kontraktsansvar.....	129
7	AVSLUTTENDE BEMERKNINGER	131
7.1	Sammenfatning.....	131
7.2	Veien videre.....	134
	KILDEREGISTER.....	137

1 Innledning

1.1 Tema for avhandlingen

Avhandlingen vil undersøke hvilket ansvar transportøren har når containere tar fyr. Ved containerbranner kan transportøren tenkes å være ansvarlig overfor en stor og forskjelligartet gruppe med rettssubjekter. Dette kan være alt fra øvrige skip, eieren av skipet som brukes i transporten (med mindre transportøren eier skipet selv),¹ bergere, lokalbefolkning som får fiskevannet sitt forurenset av brannen eller lasteiere som får godset sitt skadet. Avhandlingen vil behandle transportørens ansvar overfor lasteiere som har godset sitt om bord på skipet – lasteskadeansvaret. Tilsvarende kan senderen av containeren som tar fyr være ansvarlig overfor en rekke forskjellige rettssubjekter. Avhandlingen vil også behandle senders ansvar overfor transportøren, og senders ansvar overfor øvrige lasteiere som får godset sitt skadet om bord på skipet.

Utviklingen og effektiviseringen av den internasjonale sjøtransporten har tilrettelagt for globaliseringen av verdensøkonomien.² Containerskip har siden siste halvdel av 1960-tallet, da de erstattet de tradisjonelle linjeskipene, vært en viktig del av denne prosessen.³ På slutten av 1960-tallet hadde de største containerskipene en kapasitet på 1530 TEU⁴, mens det i dag finnes skip med en kapasitet på omkring 24 000 TEU.⁵ Til tross for at skipene har hatt en kapasitetsøkning på omtrent 1500 % de siste 50 årene, har mannskapene blitt redusert og kravene til brannsikkerhet om bord kun økt marginalt. Dette har bidratt til at hyppigheten og omfanget av containerbranner på skip er på et rekordhøyt nivå.⁶

¹ De forskjellige partskonstellasjonene blir nærmere redegjort for i pkt. 1.2.

² St.meld. nr. 19 (2002–2003) s. 20.

³ Rabbevåg (2020a).

⁴ TEU står for «twenty-foot equivalent», og er en standardisert container som er 20 fot lang – omtrent 6,1 meter. Se Spurkeland (2020).

⁵ Allianz Global Corporate & Specialty (2020) s. 29.

⁶ Ibid. s. 28 og Allianz Global Corporate & Specialty (2021) s. 33.

Containerbranner på skip kan utgjøre en fare for mannskapets liv og helse, og dessuten påføre lasten, skipet og miljøet skader. Brannen på skipet MV X-Press Pearl i mai 2021 er illustrerende. Skipet fraktet omtrent 1500 containere, inkludert – ifølge transportøren – 81 med farlig gods, da det startet å brenne utenfor vestkysten av Sri Lanka.⁷ Det er fortsatt usikkerhet knyttet til hva som var bakgrunnen for brannen, men konsekvensene av hendelsen er betegnende: Skipet forliste, alle containerne gikk tapt og mannskapet måtte evakueres. I tillegg har brannen «caused one of the worst environmental disasters Sri Lanka has ever seen».⁸ Ukene etter hendelsen var preget av at delfiner og andre hvaler, skilpadder og fisk ble skylt livløse opp på strendene, og det fryktes at lokalbefolkningen som lever av fiske vil ha vanskelige tider i møte.⁹

Det kan være flere årsaker til at det starter å brenne i containere om bord. Flere rapporter peker på at feildeklarerer av lasten er en vesentlig årsak, og i «Safety And Shipping Review 2020» blir dette omtalt som «the root cause of fires on board».¹⁰ Det er nok at bare én container selvantenner for å starte en større containerbrann, og sannsynligheten for at dette skjer har en direkte korrelasjon med størrelsen på containerskipene.¹¹ Når det først har tatt fyr, forsterkes problemet av de største skipenes mangelfulle brannvarslingssystemer og brannslukningsutstyr.¹²

Omfanget av feildeklareringsproblemet illustreres til en viss grad av undersøkelser utført av den amerikanske ideelle organisasjonen National Cargo Bureau (NCB). Av 500 inspiserte containere hadde 55 % av de mangler i form av blant annet feildeklarerer (av hovedsakelig farlig gods), utilstrekkelig deklarerer og/eller mangelfull sikring av lasten.¹³ Presidenten i NCB, Ian J. Lennard, kommenterte funnene fra undersøkelsen på en treffende måte:

⁷ Cahlan (2021).

⁸ L.c.

⁹ Aftenposten (2021).

¹⁰ Allianz Global Corporate & Specialty (2020) s. 31. Se også Cefor (2020) s. 15.

¹¹ Allianz Global Corporate & Specialty (2021) s. 33.

¹² L.c.

¹³ National Cargo Bureau (u.å.) s. 5.

«The link between undeclared, misdeclared or poorly stowed dangerous cargoes and the increased incidence of catastrophic container fires is hard to ignore. Because of the clear and present risk predominately to safety of life but also to ships, their cargoes and the environment, we are calling for all supply chain participants to work on a solution together.»¹⁴

Som det påpekes er det viktig at alle aktørene bidrar til å redusere hyppigheten og omfanget av containerbranner på skip. Kostnadene som oppstår ved større branner kan være kolossale, og skadene kan være irreversible. I tillegg vil markedsmekanismer medføre at de økonomiske tapene som de berørte partene blir påført, pulveriseres på øvrige aktører i bransjen. Eksempelvis vil en økning i lasteskadeansvar på transportørsiden, som en P&I-assurandør ofte vil bære, jf. sjøloven¹⁵ (heretter sjøl.) § 182 a om forsikringsplikt,¹⁶ medføre at forsikringspremien øker. Dette vil øke transportørens kostnader, som igjen vil se seg nødt til å øke frakten. Transportmarkedet vil på den måten ha absorbert og fordelt de økte kostnadene containerbranner medfører.¹⁷

Markedsmekanismer vil gjøre det lønnsomt for alle aktører å bidra til at det blir færre containerbranner, eksempelvis ved at lasteiere deklarerer lasten riktig, og at transportøren gjør sitt ytterste for å oppdage feildeklarte containere før de lastes om bord. Markedet vil imidlertid ikke fungere på denne måten hvis for mange lasteiere feildeklarerer. Ved stykkgodsbefrakting vil det da kunne oppstå en situasjon som minner om «fangens dilemma» mellom de forskjellige lasteierne.¹⁸ Fangens dilemma er at det for den enkelte lasteier vil lønne seg å feildeklarerer, forutsatt at dette gir lavere frakt på den konkrete transporten. Dette vil være tilfelle ved frakt av farlig gods, som ofte er dyrere å sende enn

¹⁴ National Cargo Bureau (2020).

¹⁵ Lov 24. juni 1994 nr. 39.

¹⁶ Plikten gjelder norske skip på 300 bruttotonn eller mer (første ledd), og – under visse forutsetninger – utenlandske skip som opererer i Norge (tredje ledd). Sjøloven angir ikke hva slags forsikring som kreves, men i direktiv 2009/20/EF som bestemmelsen gjennomfører, vises det eksplisitt til P&I-forsikring, jf. art. 3 bokstav b.

¹⁷ Ringstad (2017) s. 86.

¹⁸ Eide (2018) s. 124–125.

alminnelig gods. Forutsetningen for det spillteoretiske resonnementet er at lasteieerne ikke stilles til ansvar for feildeklareringsen.

Hvis mange lasteieere feildeklarerer, vil den gjennomsnittlige frakten øke i tråd med et økt antall containerbranner, og motsatt hvis de fleste lasteieere deklarerer riktig. Dersom øvrige lasteieere deklarerer riktig, vil brannfaren uansett være lav, og lasteieeren som da feildeklarerer kan få billigere frakt på den konkrete reisen uten at den gjennomsnittlige frakten øker. Fra den enkelte senders ståsted vil det da være rasjonelt å feildeklarerer. Hvis mange lasteieere feildeklarerer, vil brannfaren uansett være høy, og den gjennomsnittlige frakten vil øke. For den enkelte lasteieer vil det da lønne seg å feildeklarerer for å få lavere frakt på den konkrete reisen. Lasteieeren som velger å deklarerer riktig vil være taperen i spillet, med både en høyere gjennomsnittlig frakt og høyere frakt på den konkrete reisen. Med andre ord vil det, hvis lasteieerne ikke stilles til ansvar for sine handlinger, lønne seg å deklarerer riktig *kun* hvis øvrige lasteieere også gjør det.

Videre vil jeg i punkt 1.2 introdusere de forskjellige partene som kan tenkes å ha en rolle ved containerbranner, før jeg i punkt 1.3 vil redegjøre for hvilke problemstillinger avhandlingen behandler. Samlet sett vil kapitlene avspeile at avhandlingen etterstreber, og er avgrenset i tråd med, en funksjonell tilnærming til fenomenet containerbranner. Avhandlingen er en rettsdogmatisk fremstilling, og tar utgangspunkt i alminnelig juridisk metode. I punkt 1.4 vil rettskildene som er sentrale for å løse problemstillingene i avhandlingen, og de spesielle metodiske spørsmålene som reises i den forbindelse, bli belyst. Avslutningsvis vil jeg i punkt 1.5 presentere den videre fremstillingen og strukturen av avhandlingen.

1.2 Partsgalleriet

Ved sjøtransport går det et grunnleggende skille mellom stykkgodsbe-
fraktning og hel- eller delbefraktning av gods, alt avhengig av hvordan

rederen velger å utnytte skipet.¹⁹ Rederen er «den som bruker skibet i sjøfart for egen regning».²⁰ Siden rederen bærer ansvaret for skipet og dets bruk, blir vedkommende ofte omtalt som «skipsfartsnæringens driftsherre».²¹ Det kan være viktig å avklare hvem som er reder, siden enkelte regler knytter rettsvirkninger til begrepet.²²

Containerskip er konstruert for å transportere containere, og for å minimere kostnadene ved transport av gods.²³ Containerne som anvendes er standardiserte og konstruert for hurtig maskinell håndtering, og vil av den grunn gjøre containerskipene velegnet for stykkgodsbefraktning.²⁴ Det karakteristiske for stykkgodsbefraktning er at rederen setter skipet i linjefart, hvor skipet foretar kontinuerlige reiser mellom bestemte havner til bestemte tidspunkt.²⁵ Ved stykkgodsbefraktning kommer sjøloven kap. 13 til anvendelse. Kapittel 13 gjelder «avtaler om sjøtransport», jf. sjøl. § 252, såfremt avtalen ikke er en certepartiavtale, jf. sjøl. § 253 første ledd første punktum. Når rederen anvender skipet til stykkgodsbefraktning, vil han være *transportør* etter sjøloven sin terminologi, jf. sjøl. § 251.

Den som har gods som skal fraktes mellom noen av havnene som transportøren har i sin rute, kan inngå en fraktavtale med transportøren. Vedkommende som inngår avtalen med transportøren, vil i tråd med definisjonene i sjøl. § 251 være *sender*. Senderen kan ha mangfoldige grunner til å sende godset. Eksempelvis kan vedkommende være kjøper eller selger i en underliggende kjøpsavtale, eller senderen kan ønske å omorganisere lagerbeholdningene sine. Hvorvidt det er senderen selv som «leverer godset til transport», avgjør om vedkommende også blir *avlaster*. Siden avhandlingen blant annet skal undersøke ansvarsforholdet mellom sendere, vil det være hensiktsmessig å ha et begrep som skiller den skadevoldende sender fra de øvrige senderne. I avhandlingen sondres

¹⁹ Falkanger (2014) s. 341.

²⁰ Selvig (1968) s. 61.

²¹ Se Brækhus (1954) s. 33 og Falkanger (2016) s. 127.

²² Se eksempelvis sjøl. § 151.

²³ Rabbevåg (2020a).

²⁴ Rabbevåg (2020b).

²⁵ Falkanger (2014) s. 341 og Falkanger (2016) s. 255.

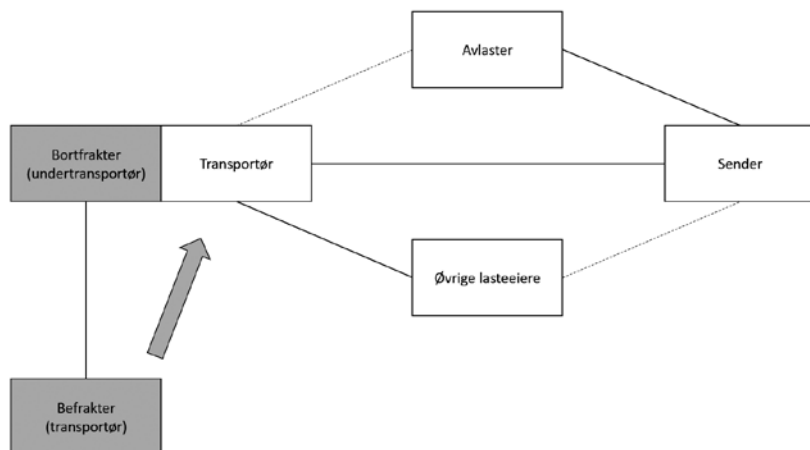
det derfor mellom sender og *øvrige lasteiere*, når dette er nødvendig for å kunne analysere ansvarsforholdet.

Rederen kan også velge å bortfrakte hele eller deler av skipet, enten for én enkelt reise (reisebefraktning), flere reiser etter hverandre (konsekutive reiser) eller for en tidsperiode (tidsbefraktning), jf. sjøl. § 321 andre ledd. I et certeparti vil rederen være *bortfrakter*, mens medkontrahenten vil være *befrakter*. På samme måte som ved stykkgodsbefraktning vil *avlaster* være den som leverer godset til lasting. Forholdet mellom bortfrakter og befrakter vil i praksis være regulert av avtale, ettersom sjøloven sine regler er deklarasjonelle, jf. sjøl. § 322 første ledd.

Befrakter kan ha flere interesser av å inngå en befraktningsavtale. Ønsker befrakter å anvende skipet i linjefart – som vil være naturlig når befraktningsavtalen gjelder et containerskip – vil befrakteren i relasjon til senderne være transportør. Bortfrakteren vil i den sammenheng være undertransportør, jf. sjøl. § 251. Rederen (bortfrakteren i relasjon til certepartiet) vil da svare overfor senderen etter de samme reglene som transportøren (befrakteren i relasjon til certepartiet), jf. sjøl. § 286 første ledd. Ansvarsforholdet mellom transportør og sender vil ikke påvirkes av om transportøren er reder eller en befrakter som har skipet på tidsbefraktning. Det kan derimot oppstå spørsmål i ansvarsforholdet mellom transportøren som befrakter og rederen som bortfrakter, som må løses på bakgrunn av avtalen de har inngått.

Det presenterte partsgalleriet kan illustreres på følgende måte:

(Figur 1)²⁶



Figuren tar utgangspunkt i rederens posisjon. Bortfrakter og transportør står inntil hverandre for å illustrere at rederen enten opptrer som transportør ved stykkgodstransport, eller som bortfrakter ved certepartier (markert ved at boksen er farget grå). Hvis befrakter velger å anvende skipet i linjefart, vil bortfrakter være undertransportør i relasjon til senderne. Befrakter vil da tre inn i transportørrollen å være underlagt de preseptoriske reglene i sjøloven kap. 13. Dette illustreres av pilen. De hele linjene illustrerer at det foreligger et kontraktsforhold mellom partene. Sender (og alle lasteiere) står i kontraktsforhold til transportøren. Sender vil stå i kontraktsforhold til avlaster hvis det er en underliggende kjøpsavtale som er bakgrunnen for transporten. Avlaster vil ikke være en del av transportavtalen, og står følgelig ikke i kontraktsforhold til transportøren. Når reder opptrer som bortfrakter, vil det være et kontraktsforhold til befrakteren.

Containerbranner kan aktualisere flere problemstillinger i forholdet mellom alle partene som står i kontraktsforhold med hverandre. De stiplede linjene i figur 1 illustrerer at det ikke foreligger noen kontraktsforhold mellom partene, eksempelvis mellom de ulike lasteierne. I disse relasjonene kan containerbranner også aktualisere flere problemstillinger.

²⁶ Figuren er inspirert av figur 6.1 i NOU 2012: 10 s. 26.

1.3 Nærmere om avhandlingens problemstillinger

1.3.1 Transportørens lasteskadeansvar

Grensene for transportørens lasteskadeansvar har blitt utpenslet gjennom lang tids konvensjonshistorikk, nordisk lovgivningsarbeid og rettspraksis.²⁷ Utgangspunktet er at transportøren er ansvarlig for tap som følge av at godset blir skadet eller går tapt i hans varetekt, med mindre det godtgjøres at tapet ikke skyldes transportøren selv eller noen han svarer for, jf. sjøl. § 275 første ledd. Etter sjøl. § 276 er transportøren likevel ikke ansvarlig hvis tapet kan henføres til nautiske feil eller brann som ikke skyldes transportøren selv (første ledd), og det er utvist tilbørlig omhu med å gjøre skipet sjødyktig fra reisens begynnelse (andre ledd). Containerbranner reiser spørsmål knyttet til rekkevidden av transportøransvaret, der det fortrinnsvis er problemstillinger knyttet til ansvarsunntakene som aktualiseres.

For det første er det nærliggende å vurdere i hvilken utstrekning transportøren kan påberope seg brannunntaket i sjøl. § 276 første ledd bokstav b. I fastleggelsen av brannunntakets rekkevidde må forståelsen av når en «brann» har oppstått bli klargjort. I tillegg kan transportøren kun påberope seg unntaket hvis brannen ikke skyldes «transportøren selv». Følgelig må også personkretsen som transportøren svarer for bli fastlagt.

For det andre reiser containerbranner, og særlig feildeklarerer av gods, spørsmål knyttet til skipets sjødyktighet. Selv om transportøren påberoper seg brannunntaket, vil ansvar likevel pålegges hvis tapet er en følge av sjøudyktighet, og transportøren eller noen han svarer for ikke «har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisens begynnelse», jf. sjøl. § 276 andre ledd. For å kunne besvare spørsmålet må sjødyktighetsnormen bli fastsatt. Deretter må de faktiske forholdene ved containerbranner vurderes konkret i lys av den fastsatte normen. Bakgrunnen for problematikken, feildeklarerer, gir grunnlag for å vurdere hvor nøye transportøren må undersøke containere for å ha utvist «tilbørlig omhu».

²⁷ Utgangspunktet for transportørens ansvar blir nærmere redegjort for i kap. 2.

For det tredje kan containerbranner aktualisere forholdet mellom feil i «behandlingen av skipet», som er et ansvarsunntak,²⁸ og sjøudyktighet som følge av inkompetanse hos mannskapet eller mangelfull organisering. I dommen inntatt i ND 2011.260 (*Sunna*) ble problemstillingen satt på spissen. En styrmann sovnet på sin utkikkspost, og skipet grunnstøtte. Høyesterett konkluderte med at dette var en nautisk feil, men siden vaktordningen på skipet var mangelfull, ble skipet betraktet som sjødyktig fra reisen begynnelse. Problemstillingen kan aktualiseres i tilfellene der en containerbrann eksempelvis skyldes inkompetanse hos mannskapet eller mangelfulle vaktordninger. Ettersom hovedårsaken til at containere tar fyr er feildeklarerer, vil problemstillingen ha begrenset betydning for å klargjøre transportørens ansvar ved containerbranner. Av den grunn vil problemstillingen ikke bli forfulgt videre i avhandlingen.

Problemstillingene som er skissert gjelder unntak fra ansvarsbestemmelsen i sjøl. § 275 første ledd. Ansvarsbestemmelsen reiser i seg selv ingen problemstillinger som er særegne for containerbranner, men enkelte sider ved bestemmelsen kan allikevel innvirke på ansvarsspørsmålet. For det første: Containerbrannene oppstår først og fremst om bord på skipene, men containerne kan også ta fyr i havnen. Derfor kan fastsettelsen av transportørens ansvarsperiode være av betydning for ansvarsspørsmålet. For det andre: Unntakene i sjøl. § 276 er en del av et større ansvarsregime. Det er følgelig nødvendig – for å senere kunne drøfte unntaksbestemmelsene – å behandle enkelte sider ved ansvarsbestemmelsen i sjøl. § 275 første ledd og transportørens mulighet til å begrense det ansvaret han eventuelt blir pålagt.²⁹

Sjøl. § 276 tredje ledd fastslår at ansvarsunntakene ikke gjelder for innenriks sjøtransport. På bakgrunn av «organisatoriske forhold i transportnæringen», vil det ofte ikke være bestemt om transporten skal finne sted på sjø, vei eller jernbane når en innenriks transportavtale blir

²⁸ Sjøl. § 276 første ledd bokstav a.

²⁹ Transportørens rett til å begrense ansvaret kan føre til at lasteiere ikke får dekt hele sitt tap, og av den grunn retter krav mot den skadevoldende sender. Senders deliktsansvar overfor øvrige lasteiere blir behandlet i kap. 6.

inngått.³⁰ Derfor har lovgiver fastsatt at transportøransvaret i hovedsak skal være likt ved innenriks stykkgodstransport på sjøen, som ved annen innenriks transport.³¹ Hvis en containerbrann skulle påføre sender tap på en innenriks sjøtransport er det dermed ansvarsbestemmelsen i sjøl. § 275 som vil være avgjørende.³² Ettersom innenriks sjøtransport utgjør en nokså liten del av containerskiptransporten i Norge,³³ vil det avgrenses mot de særlig spørsmålene som kan tenkes å oppstå ved innenriks sjøtransport.³⁴

1.3.2 Senders kontraktsansvar overfor transportøren og deliktsansvar overfor øvrige lasteiere

I kontraktsforholdet mellom sender og transportør kan sender bli erstatningsansvarlig etter reglene i sjøl. § 290 og §§ 291, jf. 257. Reglene er – i motsetning til det som er tilfelle for transportøransvaret – like for utenriks og innenriks transport. Fremstillingen vil derfor knytte seg til senders ansvar etter norsk rett, både ved utenriks og innenriks sjøtransport.³⁵ Etter sjøl. §§ 291, jf. 257 foreligger det et objektivt ansvar ved brudd på opplysningsplikten om farlig gods. Hovedårsaken til containerbranner er senders feildeklarerer av farlig gods, og en nærmere drøftelse av regelverket på dette området er følgelig uunnværlig. Sentralt står spørsmålet om hva som utgjør «farlig gods», som sender i medhold av opplysningsplikten må opplyse om. I tillegg vil øvrige problemstillinger knyttet til kontraktsansvaret drøftes, deriblant vilkåret om at transportøren ikke må ha hatt kunnskap om godsets farlighet.

Sjøloven har derimot ingen hjemmel for at øvrige lasteiere kan holde sender ansvarlig. I forarbeidene fremkommer det at dette ikke «utelukker [...] at sendere etter alminnelige erstatningsregler kan pådra seg ansvar

³⁰ NOU 1993: 36 s. 13.

³¹ L.c.

³² Ibid. s. 36.

³³ Statistikk fra SSB (a). I 2020 utgjorde innenriks transport under 9 % av den totale containerskiptransporten i Norge, målt i antall containere.

³⁴ Se pkt. 1.1 om funksjonell tilnærming til fenomenet containerbranner.

³⁵ Lovvalgsspørsmål vil ikke bli behandlet.

overfor andre, for eksempel andre lasteiere». ³⁶ Etter alminnelige erstatningsregler må tre kumulative vilkår være oppfylt for at en skadelidt skal ha krav på erstatning. Det må foreligge (i) en erstatningsrelevant skade, (ii) ansvarsgrunnlag og (iii) adekvat årsakssammenheng mellom den ansvarsbetingende handlingen og den erstatningsrelevante skaden.

Det er flere alternative ansvarsgrunnlag som kan være aktuelle i forholdet mellom sender og øvrige lasteiere, deriblant det alminnelige skyldansvaret. ³⁷ For å fastsette senders ansvar overfor øvrige lasteiere etter culpaansvaret, vil det sentrale være å fastlegge aktsomhetsnormen. Et annet aktuelt ansvarsgrunnlag er det ulovfestede objektive virksomhetsansvaret, som i så fall vil innebære at sender blir ansvarlig uavhengig av skyld. I tillegg til ansvarsgrunnlagene, så vil spørsmålene som kan oppstå i relasjon til vilkåret om adekvat årsakssammenheng bli behandlet. Spørsmål i relasjon til utmåling av et eventuelt erstatningskrav vil ikke behandles.

1.3.3 Avgrensning mot regresspørsmål i en eventuell underliggende certepartiavtale

Dersom det er et tidscerteparti som er bakgrunnen for at befrakter opptrer som transportør, vil containerbranner også kunne aktualisere problemstillinger i forholdet mellom befrakter og bortfrakter. Hvis en containerbrann påfører skipet skader, eller i verste fall medfører forlis, vil bortfrakter kunne rette erstatningskrav mot befrakter. Dette kan være alt fra tap som følge av skader på skipet, til tidstap som måtte påløpe ved at skipet ikke kan anvendes på grunn av reparasjoner. Hvis en containerbrann skyldes forhold på bortfrakters side, vil befrakter i kraft av å være transportør svare for bortfrakters uaktsomhet overfor sendere. I forlengelsen av dette kan befrakter rette regresskrav mot bortfrakter.

³⁶ NOU 1993: 36 s. 43. Se også Ot.Prp. nr. 28 (1972–1973) s. 10 som knytter seg til den gamle sjøloven § 97, der det fremkommer at «forholdet til utenforstående tredjemenn (f.eks. eier av andre ting om bord som skades) [...] reguleres ikke av bestemmelsen, men av alminnelige erstatningsrettslige regler».

³⁷ Begrepet culpaansvar vil benyttes synonymt med «skyldansvar».

Det er feildeklarerer av gods som er hovedårsaken til containerbranner.³⁸ Problemstillingene som oppstår grunnet feildeklarerer knytter seg hovedsakelig til forholdet mellom transportøren og sender, og er uavhengig av om skipet er underlagt et tidscerteparti, eller om transportøren er reder. Selv om det reises flere interessante problemstillinger når skipet er underlagt et tidscerteparti, vil det likevel – på grunn av rammene for avhandlingen – avgrensnes mot regresspørsmål i en eventuell underliggende certepartiavtale.

1.4 Rettskilder og metodiske spørsmål

1.4.1 Sjøloven og de bakenforliggende transportkonvensjonene

Sjøloven med tilhørende forarbeider har en sentral plass i rettskildebildet. Loven erstattet sjøfartsloven av 1893³⁹, som var et resultat «av et skandinavisk lovsamarbeide».⁴⁰ Dette medførte at den norske, danske og svenske loven fikk «det vesentlige samme innhold», og ved revisjon av lovgivningen på slutten av 1930-tallet sluttet også Finland seg til samarbeidet.⁴¹ Revisjonen av lovgivningen som endte med vedtakelse av sjøloven i 1994, var også et ledd i det nordiske samarbeidet.⁴² I forlengelsen av dette vil *materiale fra våre nordiske samarbeidspartnere* kunne være av interesse når norsk rett skal fastlegges.⁴³ Primært vil det være rettsavgjørelser som er relevant i rettsanvendelsen,⁴⁴ men også nordiske forarbeider og litteratur kan være relevant – hovedsakelig som en impuls for å utlede argumenter til løsning av rettsspørsmål.

³⁸ Se pkt. 1.1.

³⁹ Lov 20. juli 1893 nr. 1. I de tilfellene der det vises til denne loven vil «sjøfartsl.» eller «sjøl. 1893» brukes som kortform.

⁴⁰ Ot.Prp. nr. 23 (1937) s. 1.

⁴¹ L.c.

⁴² NOU 1993: 36 s. 5.

⁴³ Se Mestad (2019) s. 103 der lover som har «internasjonalt lovsamarbeid som bakgrunn» brukes som eksempel.

⁴⁴ Se pkt. 1.4.3.

Sjøloven kap. 13, som står sentralt for å løse avhandlingens problemstillinger knyttet til lasteskadespørsmål, er utformet på grunnlag av (i) konvensjonsbindingen til *Haag-Visby-reglene*⁴⁵, og (ii) at *Hamburg-reglene*⁴⁶ skal legges til grunn såfremt de ikke strider med konvensjonsforpliktelsene etter Haag-Visby-reglene.⁴⁷ Det var derimot *Haag-reglene*⁴⁸ som først lanserte et uaktsomhetsansvar med omvendt bevisbyrde for transportører, og ble inkorporert i norsk lov ved konnossementsloven av 1938.⁴⁹ Haag-Visby-reglene er navnet på revisjonen av Haag-reglene som ble gjennomført i 1968. Videre kom Hamburg-reglene i 1978, som Norge bare har signert.

Sistnevnte regelverk har fått liten utbredelse,⁵⁰ men kan være relevant ved lovtolkningen når forarbeidene gir anvisning om at de norske reglene er utformet likt som Hamburg-reglene. Lovgiver har gjennomført Hamburg-reglene i sjøloven i den utstrekning dette ikke har vært i strid med Haag-Visby-reglene.⁵¹ Norge har ikke ratifisert konvensjonen, og regelverkets relevans og vekt vil følgelig måtte forankres i forarbeidsuttalelsene som gjengir at den konkrete bestemmelsen er utformet på bakgrunn av Hamburg-reglene.⁵² Haag-Visby-reglene vil på sin side være relevant ved tolkningen av sjøloven på bakgrunn av at Norge har signert og ratifisert konvensjonen. Haag-Visby-reglene ble inkorporert i norsk lov ved revisjonen av sjøloven i 1973,⁵³ og har fra lovvedtakstidspunktet måtte være å betrakte som en autoritativ rettskilde i lovtolkningsprosessen.⁵⁴

⁴⁵ Protocol to amend the international convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading (1968). Haag-Visby-reglene omfatter også tilleggsprotokollen fra 1979, Additional protocol to the Protocol amending the international convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading (1979), som hovedsakelig knytter seg til målenheten SDR.

⁴⁶ UN Convention on the carriage of goods by sea (1978).

⁴⁷ NOU 1993: 36 s. 14 og Ot.prp. nr. 55 (1993–1994) s. 3.

⁴⁸ International convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading and protocol of signature (1924).

⁴⁹ Lov 4. februar 1938 nr. 3.

⁵⁰ NOU 2012: 10 s. 20.

⁵¹ NOU 1993: 36 s. 12.

⁵² Se Skoghøy (2018) s. 86 som behandler konvensjoners rettskildestatus.

⁵³ Ot.prp. nr. 28 (1972–1973) s. 4 og NOU 1993: 36 s. 8.

⁵⁴ Skoghøy (2018) s. 83.

Sjøloven kap. 13 kommer til anvendelse når det er inngått «avtale om sjøtransport», jf. sjøl. § 252. Sjøl. § 254 første ledd stadfester at reglene i utgangspunktet er preseptoriske. Bestemmelsen bruker betegnelsen «transportavtale eller transportdokument», som indikerer at kapittel 13 sin ufravikelighet ikke forutsetter at sjøtransporten er underlagt et konnossement eller sjøfraktbrev. Det er likevel verdt å merke seg at Norge bare er konvensjonsbundet til å gjennomføre reglene som knytter seg til konnossement, jf. Haag-Visby-reglene art. I bokstav b, som viser til «bill of lading or any similar document of title». Sjøfraktbrev er ikke et «document of title», og er følgelig ikke omfattet av konvensjonen.⁵⁵ Reglens preseptoriske karakter medfører at enhver bestemmelse eller klausul som reduserer transportørens ansvar eller forpliktelser, er ugyldig, jf. Haag-Visby-reglene art. III nr. 8 og sjøl. § 254 første ledd og andre ledd andre punktum.

Avslutningsvis i dette punktet må også *Rotterdam-reglene*⁵⁶ nevnes. Bakgrunnen for denne transportkonvensjonen var å lage et regelverk som tar hensyn til at moderne transport ofte innebærer bruk av mer enn ett transportmiddel.⁵⁷ Norge signerte konvensjonen i september 2009, og Sjølovkomiteen fikk i forlengelsen av dette i oppdrag å vurdere om konvensjonen burde ratifiseres. Komiteen konkluderte med at Norge bør ratifisere konvensjonen «når USA eller de største EU-statene ratifiserer».⁵⁸ Per dags dato er konvensjonen ikke ratifisert. Lovgiver har heller ikke – i motsetning til det som er tilfelle for Hamburg-reglene – utformet flere bestemmelser i sjøloven kap. 13 i samsvar med Rotterdam-reglene.

1.4.2 Øvrige konvensjoner av betydning for avhandlingens problemstillinger

I tillegg til de generelle transportkonvensjonene, finnes det også mer spesielle konvensjoner Norge er bundet av, som vil være vektige rettskilder

⁵⁵ Djadjev (2017) s. 12.

⁵⁶ United Nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea (2008).

⁵⁷ Falkanger (2016) s. 282.

⁵⁸ NOU 2012: 10 s. 12.

for å besvare avhandlingens problemstillinger. Disse konvensjonene er av offentligrettslig natur, men vil likevel være relevant for å løse de privatrettslige problemstillingene som avhandlingen behandler. Relevante konvensjoner vil hovedsakelig bli fremhevet fortløpende i avhandlingen, men to av de mest sentrale for avhandlingens problemstillinger nevnes allerede nå.

Den første er *SOLAS-konvensjonen*⁵⁹, som Norge har ratifisert, og som knytter seg til sikkerhet for menneskeliv til sjøs. Konvensjonen vil være relevant og ha betydelig vekt i rettsspørsmål som gjelder preseptoriske krav Norge har forpliktet seg til å gjennomføre i nasjonal rett, jf. eksempelvis kravene til skipets tekniske stand i skipssikkerhetsloven⁶⁰ § 9.⁶¹ Hvilken relevans og vekt konvensjonen har utover det spesifikke anvendelsesområdet, må vurderes konkret for de enkelte rettsspørsmål som skal løses. I punkt 4.2.3 vil blant annet SOLAS sin betydning for fastsettelsen av sjødyktighetsnormen vurderes nærmere.

Den andre er *IMDG-koden*⁶². Koden har sin rettslige forankring i SOLAS kap. VII regel 3, der det fremkommer at «[t]he carriage of dangerous goods in packaged form shall be in compliance with the relevant provisions of the IMDG Code». SOLAS kap. VII er inntatt som norsk lov gjennom forskrift om farlig last på norske skip⁶³ § 5 bokstav a, jf. skipssikkerhetsloven § 9 andre ledd. IMDG-koden spesifiserer med et høyt presisjonsnivå hvilken type gods som er farlig, og gir anvisning om hvilke sikkerhetstiltak som kreves. Regelverket vil være en relevant rettskildedefaktor i fastleggelsen av hva som utgjør «farlig gods» i sjøloven sin forstand.

⁵⁹ International convention for the safety of life at sea (1974). Bakgrunnen for regelverket blir redegjort for nærmere i pkt. 4.2.3.2.

⁶⁰ Lov 16. februar 2007 nr. 9.

⁶¹ NOU 2005: 14 s. 112.

⁶² International Maritime Dangerous Goods Code, 2020 Edition (inc. Amendment 40-20).

⁶³ Forskrift 1. juli 2014 nr. 994.

1.4.3 Rettsavgjørelser

Avgjørelser fra Høyesterett er relevant for å fastlegge gjeldende rett.⁶⁴ I tillegg er det en naturlig følge av det nordiske lovsamarbeidet at også *nordiske dommer* kan være relevant og tillegges vekt ved tolkningen av norsk rett. På bakgrunn av det skandinaviske lovsamarbeidet ble det i år 1900 etablert en fellesnordisk domssamling, Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (forkortet ND). Her blir de fleste avgjørelser av betydning for nordisk sjørett publisert, noe som må antas å være en av hovedgrunnene for den utstrakte påberopelsen av nordiske dommer på feltet.⁶⁵

Underrettspraksis kan fungere som illustrasjon for å belyse et resonnement, eller begrunnelsen kan tillegges vekt på bakgrunn av at den har gode grunner for seg. Hvilken vekt rettsavgjørelsene tillegges må vurderes konkret, der det vil være av stor betydning hvilke øvrige rettskilder som gjør seg gjeldende. Underrettspraksis kan være av avgjørende betydning der verken loven eller forarbeidene gir svar, og Høyesterett ikke har tatt stilling til spørsmålet. Underrettspraksis publiseres også i den fellesnordiske domssamlingen.

Rettsavgjørelser fra ikke-nordiske land vil også kunne være av interesse, særlig fra stater som har tilsvarende, eller i stor grad tilsvarende, regelverk som Norge. Dette vil i hovedsak gjelde stater som har lovverk i samsvar med Haag- og Haag-Visby-reglene. Konvensjonene tok sikte på å harmonisere regelverket knyttet til sjøtransport, og gjøre rettstilstanden uniform på tvers av landegrensene.⁶⁶ Dette kan tas til inntekt for at rettsavgjørelser fra konvensjonsstater er relevant i den grad de bidrar til, i tråd med formålet bak transportkonvensjonene, en uniform regulering

⁶⁴ Eckhoff (2001) s. 155 flg.

⁶⁵ Falkanger (2016) s. 12–13.

⁶⁶ Djadjev (2017) s. 33–34.

av sjøtransporten.⁶⁷ Utover dette har rettsavgjørelser fra ikke-nordiske land ingen autoritativ forankring i norsk rett, og vil følgelig først og fremst være relevant i den grad resonnementet/argumentasjonen er fruktbar. I tillegg hender det at Høyesterett viser til ikke-nordiske rettsavgjørelser, særlig fra England eller USA, og tiltrer begrunnelsen som fremkommer der. Da vil rettsavgjørelsene utlede sin relevans fra Høyesterett.

1.4.4 «alminnelige erstatningsregler»

Rettsgrunnlaget for senders ansvar overfor øvrige lasteiere er «alminnelige erstatningsregler». Det foreligger ingen legaldefinisjon av begrepet, men det må antas at det med «alminnelig erstatningsregler» siktes til grunnvilkårene for erstatningsansvar, og dessuten de generelle bestemmelsene som fremkommer i skadeserstatningsloven⁶⁸ (heretter skl.) kap. 5. Dermed vil rettskildebildet for problemstillingene knyttet til senders ansvar overfor de øvrige lasteierne være annerledes enn for avhandlingens øvrige problemstillinger; grunnvilkårene for erstatning utenfor kontraktsforhold er hovedsakelig utviklet i rettspraksis.

1.5 Den videre fremstillingen

Avhandlingen er todelt. Del 1 omhandler transportørens ansvar overfor sendere. Innledningsvis i denne delen, i *kapittel 2*, vil det gis en oversikt over de rettslige utgangspunktene for transportørens lasteskadeansvar, og forhold ved transportøransvaret som er relevant for den senere drøftelsen av ansvarsunntakene. Dette gjelder transportørens ansvarsperiode,

⁶⁷ Se Solvang (2021) som diskuterer problemstillingen i relasjon til om løsningen i den engelske «The Muncaster Castle»-saken bør legges til grunn etter norsk rett. I den forbindelse vises det til Bjørkelund som tar til orde for at løsningen etter engelsk rett bør legges til grunn «as a matter of internationally harmonized construction of the Hague-Visby Rules», såfremt ingen klar løsning følger av de nordiske rettskildene (side 53). Solvang fremhever at det er «no reason to adopt an English law decision [...] without taking a broader view of the legal implications of such an adoption» (side 67).

⁶⁸ Lov 13. juni 1969 nr. 26.

presumsjonsansvarets nærmere innhold og transportørens rett til å begrense ansvaret.

I *kapittel 3* vil ansvarsunntakene i sjøl. § 276 første ledd bli behandlet, og da først og fremst brannunntaket. Det vil bli drøftet når det foreligger «brann» og hvilken personkrets transportøren svarer for. I tillegg vil bevisbyrden bli vurdert.

I *kapittel 4* vil unntaket fra ansvarsunntakene i sjøl. § 276 andre ledd bli behandlet. Et unntak fra et ansvarsunntak innebærer at regelen pålegger ansvar, og dermed kan betraktes som en forlengelse av det alminnelige presumsjonsansvaret. I dette kapittelet vil transportørens plikt til å sørge for at et skip er sjødyktig ved reisesens begynnelse bli redegjort for. Deretter vil feildeklareringsproblematikken bli drøftet i lys av den fastlagte normen. Avslutningsvis vil også bevisbyrden drøftes.

Avhandlingens del 2, som igjen er todelt, omhandler senders kontraktsansvar overfor transportøren og senders deliktsansvar overfor de øvrige lasteieerne. I *kapittel 5* vil kontraktsansvaret overfor transportøren bli behandlet. Ansvar knytter seg til opplysningsplikten om at det skal sendes farlig gods. Av den grunn vil det først bli redegjort for de forskjellige sidene ved opplysningsplikten, før de øvrige vilkårene for å pålegge det objektive ansvaret drøftes.

I *kapittel 6* vil senders deliktsansvar overfor de øvrige lasteieerne bli behandlet, der det først og fremst er relevante ansvarsgrunnlag som drøftes. Både det alminnelige skyldansvaret og det ulovfestede objektive virksomhetsansvaret blir behandlet. I relasjon til det alminnelige skyldansvaret vil en gjennomgang av fem konstruerte typetilfeller illustrere hvilke utslag den fastlagte aktsomhetsnormen gir under gitte betingelser. I tillegg vil kravet til adekvat årsakssammenheng behandles. Avslutningsvis i kapittelet vil forholdet mellom senders deliktsansvar overfor øvrige lasteieere og kontraktsansvar overfor transportøren bli redegjort for.

I *kapittel 7* vil konklusjonene og funnene i avhandlingen bli fremhevet, før jeg kort vil reflektere over veien videre.

Del I – Transportørens ansvar overfor sendere

2 Oversikt over transportøransvaret

2.1 Innledning: rettslige utgangspunkter

En avtale om sjøtransport innebærer at transportøren forplikter seg til å frakte gods fra A til B, mot at sender betaler frakt. I tillegg må transporten utføres med «tilbørlig omhu og hurtighet», samtidig som godset blir tatt vare på, jf. sjøl. § 262 første ledd. Hvilke krav som stilles beror på en rekke forhold, deriblant type last. Hvis transportøren forsømmer sine plikter etter sjøl. § 262, er veien kort til erstatningsansvar etter reglene i sjøl. §§ 274 flg.⁶⁹ Transportøren er ansvarlig for tap som følge av at godset blir skadet eller går tapt i transportørens varetekt, jf. sjøl. § 275 første ledd. Varetektens start- og slutt punkt fremkommer av sjøl. § 274. Transportøren unnviker ansvar hvis han godtgjør at tapet ikke skyldes transportøren selv eller noen han svarer for. Dette er culpaansvaret med omvendt bevisbyrde, ofte omtalt som presumsjonsansvaret.⁷⁰

I sjøl. § 276 første ledd gjøres det et unntak for nautiske feil (nr. 1) og brann (nr. 2), som ikke skyldes transportørens egne feil. Dette følger direkte av ordlyden i tilknytning til brannunntaket, og Høyesterett har lagt til grunn at det «samme må gjelde for nautiske feil», jf. *Sunna-*dommen (avsnitt 36). Også i disse tilfellene er det transportøren som har bevisbyrden, jf. ordlyden «godtgjør». Sjøl. § 276 andre ledd oppstiller et unntak fra unntaket. Transportøren er ansvarlig uavhengig av unntakene i første ledd, hvis han selv eller noen han svarer for ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisesens begynnelse. Det er transportøren som må bevise at det er utvist tilbørlig omhu, jf. bestemmelsens andre ledd siste punktum.

⁶⁹ NOU 1993: 36 s. 28.

⁷⁰ Ibid. s. 35 og Falkanger (2016) s. 284.

2.2 Ansvarsperioden – om varetektens start- og slutt punkt

Utgangspunktet er at transportøren er ansvarlig for godset når det er i hans «varetekt», både i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen, jf. sjøl. § 274 første ledd. Haag-Visby-reglene er bare bindende for kontrakter som gjelder «carriage of goods by sea», jf. art. II. Perioden er legaldefinert i art. I bokstav e til å være fra «the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship». Dette medfører at ansvarsperioden etter nasjonal rett ofte vil være lengre enn Norge er konvensjonsbundet til.

Ansvarsperioden starter når transportøren mottar godset fra avlaster, eller fra myndighet / annen tredjeperson som godset etter lov eller regler i lastehavnen må leveres til, jf. sjøl. § 274 andre ledd. Forarbeidene fremhever at sistnevnte alternativ får innvirkning på ansvarsperioden i tilfeller hvor havnen drives av uavhengige operatører.⁷¹ Hvis eksempelvis sender leverer containere til en uavhengig operatør i havnen («annen tredjeperson»), vil transportøren ikke være ansvarlig hvis containerne skulle ta fyr før han har mottatt containerne fra den uavhengige operatøren. Er det transportøren som driver terminalen, vil han være ansvarlig med en gang containerne er levert til havnen.

Hvis det derimot er avtalt at godset er FIO (free in and out) eller FIO-stowed (free in, out and stowed), kan utfallet bli annerledes. Klausulene innebærer at det er sender som skal sørge for at godset lastes på og losses av skipet. Spørsmålet i den forbindelse er om klausulene kan innskrenke ansvarsperioden, slik at transportøren ikke er ansvarlig for lastingen og lossingen. På grunn av effektivitetshensyn er ikke dette særlig praktisk ved alminnelig linjefart med containerskip.⁷² Problemstillingen er derimot aktuell ved ro-ro-skip (roll-on, roll-off), i tilfeller hvor sender kjører containerne om bord på skipet.⁷³

⁷¹ NOU 1993: 36 s. 35.

⁷² Falkanger (2016) s. 142.

⁷³ Ibid. s. 323.

Ordlyden i sjøl. § 274 første og andre ledd kan tas til inntekt for at klausulene kan påvirke ansvarsperioden. Godset er i transportørens «varetekt» fra det tidspunktet «transportøren mottar det». Hvis sender står for lastingen og godset ikke oppbevares i havnen i mellomtiden, vil transportøren motta godset etter lastingen er utført. Etter sjøl. 1893 var det uvisst om klausulene kunne innskrenke ansvarsperioden.⁷⁴ Forarbeidene til sjøl. 1994 behandler ikke problemstillingen konkret, men påpeker at Haag-Visby-reglene ikke er til «hinder for at transportøren fraskriver seg ansvaret for periodene forut for lastingen og etter lossingen».⁷⁵ Her virker det å være forutsatt at transportøren ikke kan fraskrive seg ansvaret for selve lastingen og lossingen.⁷⁶

I engelsk rett, etter Haag-reglene som samsvarer med Haag-Visby-reglene på området, er det antatt at transportørens ansvar innskrenkes når sender har ansvaret for lastingen.⁷⁷ Høyesterett har ikke tatt stilling til problemstillingen, men det finnes en voldgiftsavgjørelse av interesse. I dommen inntatt i ND 1988.288 (*Linvik*) forelå det en FIO-stowed klausul, og bortfrakteren⁷⁸ var, i tråd med funksjonsfordelingen, ikke ansvarlig for befraktersens stevedorer. Dette var ikke ansett for å være i strid med sjøloven sine preseptoriske bestemmelser.⁷⁹

Det er flere reelle hensyn som gjør seg gjeldende. Hvis klausulene ikke påvirker ansvarsperioden, så vil transportøren være ansvarlig for lasting utført av stevedorer han ikke selv har engasjert.⁸⁰ Til gjengjeld er det

⁷⁴ Brækhus (1954) s. 63–64 og Falkanger (2016) s. 323.

⁷⁵ NOU 1993: 36 s. 34.

⁷⁶ Se også Falkanger (2016) s. 323 som tolker forarbeidene på samme måte.

⁷⁷ *The Jordan II* (2005) i avsnitt 11–14. I avsnitt 14 oppsummerer House of Lords rettstilstanden med at «[t]he whole contract of carriage is subject to the Rules, but the extent to which loading and discharging are brought within the carrier's obligations is left to the parties themselves to decide.»

⁷⁸ I sjøfartsloven er bortfrakter definert som «den som ved avtale påtar seg befordring av gods med skip for en annen», jf. § 71 første ledd. Ved stykkgodsbefraktning vil dermed bortfrakteren etter sjøfartsloven sin terminologi tilsvare transportøren etter sjøloven sin terminologi.

⁷⁹ Se Solvang (2005) s. 90–91 der det påpekes at løsningen i *Linvik*-dommen ikke nødvendigvis bør opprettholdes overfor en tredjemann som har ervervet konnossementet.

⁸⁰ Tilsvarende argumentasjon i *Brys & Gylsen v. J and J Drysdale & Co* (1920) i avsnitt 25. House of Lords tiltrer resonnementet i *The Jordan II* (2005) i avsnitt 19.

vanligvis transportørens folk på skipet som har best forutsetninger for å drive kontroll med lastingen.⁸¹ Det er nærliggende å anta at transportøren vil utøve kontrollen mer effektivt hvis han har ansvaret for eventuelle feil. Ettersom transportøren uansett må utvise tilbørlig omhu med å gjøre skipet sjødyktighet etter sjøl. § 276 andre ledd,⁸² kan sistnevnte hensyn ikke tillegges særlig stor vekt. Incentivet for å drive effektiv kontroll vil da være tilstede. Rettskildene virker følgelig å trekke i retning av at klausulene kan påvirke ansvarsperioden. Forarbeidsuttalelsen som forutsetter det motsatte har ikke behandlet problemstillingen konkret, og har heller ikke støtte i lovens ordlyd eller øvrige rettskilder.

Ansvarsperioden avsluttes når godset utleveres til mottakeren, jf. sjøl. § 274 tredje ledd nr. 1, eventuelt utleveres til myndighet / annen tredjeperson som godset etter lov eller regler i lastehavnen må overleveres til (nr. 3). Hvis mottakeren ikke tar imot godset ved avtalt sted og til avtalt tid, kan transportøren ende ansvarsperioden ved opplegging av godset i tråd med lov, avtale eller praksis i lossehavnen, jf. bestemmelsens tredje ledd nr. 2. Ved lovsalternativet siktes det til sjøl. § 271, hvor det fremkommer at godset må legges opp under «sikker forvaring».⁸³ Hvorvidt oppleggingen er sikker må avgjøres konkret, der omstendighetene, type gods og praksis i havnen vil være av betydning.⁸⁴

Lovsalternativet legitimerer opplegging dersom godset ikke hentes innenfor det avtalte tidsrommet, eller forøvrig innen rimelig tid. Foreligger det «avtale» kan transportøren legge opp godset umiddelbart det er klart at mottakeren ikke kommer til å ta imot godset. I den forbindelse oppstår spørsmålet om når en avtale mellom transportøren og mottakeren er inngått. De norske forarbeidene er tause, men i de svenske forarbeidene til den parallelle svenske bestemmelsen er det uttalt at godset kan legges opp «i enlighet med stadgad praksis som har utvecklats mellan parterna».⁸⁵ I dommen inntatt i ND 2010.353 hadde transportøren lagt opp godset ved

⁸¹ Brækhus (1954) s. 63.

⁸² Solvang (2005) s. 90.

⁸³ NOU 1993: 36 s. 35.

⁸⁴ Webster (2015) note 497.

⁸⁵ Regeringens proposition 1993/94: 195 s. 236.

havnen på et sted flere lasteiere hadde tilgang til, og godset ble stjålet før senderen av godset fikk hentet det. Dansk Høyesterett uttalte at det kreves «udtrykkelig og klar aftale» for at ansvarsperioden skal anses avsluttet, og at risikoen følgelig går over på sender (side 357).⁸⁶

2.3 Presumsjonsansvarets nærmere innhold

2.3.1 Den omvendte bevisbyrden: begrunnelse, beviskrav og unntak

Hvis godset blir skadet i ansvarsperioden, vil transportøren være ansvarlig med mindre han «godtgjør» at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av han selv eller noen han svarer for. Transportøren må følgelig bevise sin uskyld, han må exculpere seg selv. Exculperingskravet har sin bakgrunn i de faktiske forholdene ved vedtagelsen av Haag-reglene i 1924.

Før første verdenskrig eide Storbritannia over halvparten av verdens tonnasje, noe som ga de britiske rederne en høyst dominant posisjon i næringen.⁸⁷ Av den grunn fikk de britiske rederne stor innflytelse på risikofordelingen i transportavtalene, som tradisjonelt var underlagt kontraktsfrihet. Til gjengjeld var det lasteeiersiden som dominerte i land som USA, Canada, Australia og New Zealand, og følgelig hadde større innflytelse på risikofordelingen i kontraktene i de respektive områdene. Etter første verdenskrig hadde næringen, blant annet på grunn av ubåtkrigføring og blokader, opplevd nedgang.⁸⁸ De britiske rederne hadde mistet sin dominante posisjon, og nord-amerikanerne (med flere) hadde behov for mer tonnasje. I lys av disse omstendighetene klarte de forskjellige interessesidene å inngå et kompromiss – Haag-konvensjonen. En del av dette kompromisset var uaktsomhetsansvaret med omvendt bevisbyrde.

⁸⁶ Ved linjefart vil styrkeforholdet mellom partene være et tungtveiende moment i vurderingen av om det er inngått avtale. Transportøren, som den profesjonelle part, vil kunne ha «en særlig oppfordring til å avklare ansvarsforholdet», jf. ND 2015.125 (side 130).

⁸⁷ Chacón (2017) s. 73.

⁸⁸ Ibid. s. 74.

I den amerikanske *Encyclopedia Britannica*-dommen ble det uttalt at formålet bak Haag-reglene «were to achieve a fair balancing of the interest of the carrier, on the one hand, and the shipper, on the other».⁸⁹ Siden det er transportøren som har godset i sin varetekt når skaden oppstår, er det naturlig at det er transportøren som har best grunnlag for å føre bevis for hva som har skjedd. Det samme kommer til uttrykk i ND 1970.292 (*Agder*), der Høyesterett tiltrer byrettens dom som stadfester at de omvendte bevisbyrdereglene begrunnes i hvilken part som er «forpliktet til å dra omsorg for godset, har lettest for og er nærmest til å føre bevis for hvordan skaden er skjedd» (side 302).⁹⁰ Nærheten til de relevante bevisene må følgelig anses som en begrunnelse for den omvendte bevisbyrden.⁹¹

En alminnelig språklig forståelse av ordlyden «godtgjør» tilsier at uskylden må bevises. I ND 2003.374 (*Pergamos*) la derimot Borgarting lagmannsrett til grunn at ordlyden, i tillegg til bevisbyrden, også omhandler beviskravet. Det ble lagt til grunn at ordlyden var strengere enn «sannsynlig», og at det i relasjon til transportøransvaret innebærer at det «kreves noe mer enn sannsynlighetsovervekt» for at transportøren kan sies å ha oppfylt beviskravet (side 381). I forarbeidene blir det ikke kommentert om ordlyden «godtgjør» sikter til bevisbyrden eller beviskravet, men det fremkommer at sjøl. § 275 første ledd er i samsvar med Hamburg-reglene art. 5 nr. 1.⁹² Hamburg-reglene art. 5 nr. 1 pålegger transportøren ansvar «unless the carrier proves» sin uskyld. Det fremkommer ingen beviskrav i bestemmelsen. I Haag-Visby-reglene fremkommer det heller ingen beviskrav, kun hvem som har «the burden of proof», jf. eksempelvis art. IV bokstav q. Borgarting lagmannsrett sin tolkning av ordlyden «godtgjør» i *Pergamos*-dommen står følgelig i et spenningsforhold til

⁸⁹ Encyclopaedia Britannica (1969) på side 11.

⁹⁰ Tilsvarende i Stenvik (2021) s. 78 og 80, som omhandler ansvaret til den som påtar seg å forvare løsøre for andre (forvareransvaret) generelt.

⁹¹ Se også Sjølovkommisjonens innstilling (1936) s. 47.

⁹² NOU 1993: 36 s. 35.

transportkonvensjonene, og det må anses usikkert om det kan praktiseres et skjerpet beviskrav i relasjon til transportøransvaret.⁹³

Transportøren kan i samsvar med prinsippet om fri bevisførsel føre de bevisene han selv mener er nødvendig for å exculpere seg selv.⁹⁴ Enten må transportøren exculpere seg selv gjennom å bevise at han selv eller noen han svarer for ikke har utvist «feil eller forsømmelse», eller så kan transportøren bevise at skaden ikke «skyldes» uaktsomheten. I tilfeller hvor hensynet bak den omvendte bevisbyrden ikke aktualiseres, eksempelvis der skipet sporløst forsvinner, følger det av en forarbeidsuttalelse som knytter seg til revisjonen av sjøfartsloven i 1936 at det må gjøres et unntak fra exculperingskravet. Er det umulig å føre bevis trenger transportøren bare å godtgjøre at skipet «var i sjødyktig stand da reisen tiltrådtes» for å være ansvarsfri.⁹⁵ Det samme er lagt til grunn i *Agder*-dommen, der Høyesterett fastslår at «[b]evisbyrden forutsetter bevismulighet» (side 302).

I tilknytning til containerbranner kan sistnevnte unntak være relevant i tilfeller der det er umulig å fastsette brannårsaken. Dommen inntatt i ND 1976.364 (*Høegh Heron*) er illustrerende, og stadfester en vesentlig forutsetning. En brann om bord på skipet medførte skader på et større parti kaffe, og saksøker anførte at bortfrakteren måtte være ansvarlig etter bevisbyrdebetraktninger (den omvendte bevisbyrde) hvis brannårsaken måtte anses uoppløst. Høyesterett kom til at det ikke kunne bevises om bortfrakteren eller noen han svarer for hadde opptrådt uaktsomt, men frifant bortfrakteren fordi det uansett var godtgjort at det ikke var utvist mangel på tilbørlig omhu med å gjøre skipet sjødyktig. Forutsetningen for at bevisumuligheten kom bortfrakteren til gode var at det ikke var «grunnlag for slike bebreidelser mot rederiet for mangelfulle opplysninger om brannårsaken at det kan få betydning for sakens utfall» (side 370).

⁹³ Se også Stenvik (2021) s. 81, der det fremkommer at «[r]egelen om omvendt bevisbyrde innebærer ikke at beviskravet er skjerpet. Det må være tilstrekkelig for å gå fri for ansvar at forvareren fører bevis som gjør det overveiende sannsynlig at skaden ikke skyldes forhold som han svarer for». Sitatet knytter seg til forvareransvar generelt.

⁹⁴ Prinsippet om fri bevisførsel følger av tvisteloven (lov 17. juni 2005 nr. 90) § 21-3 første ledd første punktum.

⁹⁵ Sjølovkomisjonens innstilling (1936) s. 47.

2.3.2 Transportørens ansvar for kontraktsmedhjelpere

Det følger av sjøl. § 275 første ledd at transportøren er ansvarlig for feil eller forsømmelser av han selv, eller «noen transportøren svarer for». I forlengelsen av dette oppstår spørsmålet om hvilke kontraktsmedhjelpere transportøren identifiseres med. I relasjon til feildeklarerer, som er hovedårsaken til det økende antallet containerbranner, er transportørens ansvar for lastearbeiderne fundamentalt. Velger transportøren å anvende en undertransportør til å utføre deler av transporten, vil transportøren i utgangspunktet være ansvarlig på lik linje som om han skulle utført transporten selv, jf. sjøl. § 285 første ledd. En undertransportør er den som i samsvar med oppdrag fra transportøren utfører hele eller deler av transporten, jf. sjøl. § 251.

Sjøl. § 275 første ledd forutsetter at transportøren kan være ansvarlig for sine kontraktsmedhjelpere, men ordlyden gir ingen ytterligere veiledning om hvordan grensene skal trekkes. Noe veiledning gir derimot unntaksbestemmelsen i sjøl. § 276 første ledd nr. 1, hvor det gjøres unntak for nautiske feil utvist av skipets «fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste». Det hadde ikke vært behov for unntak hvis de nevnte kontraktsmedhjelperne ikke var innenfor transportørens ansvarsområde, og det må følgelig forutsettes at transportøren svarer for disse. I forarbeidene fremkommer det at transportøren svarer for ansatte og andre hjelpere «i samsvar med alminnelige kontraktsregler».⁹⁶

Utgangspunktet ved en transportavtale er at transportøren påtar seg å transportere gods fra A til B. Forpliktelsen til å transportere godset forblir uendret selv om transportøren anvender medhjelpere for å oppfylle kontrakten.⁹⁷ Transportøren vil ha oppfyllelserisikoen for den delen av kontrakten som medhjelperen utfører, og vil hefte for «kontraktsbrudd som følge av medhjelperens handlinger på samme måte som om disse var foretatt av ham selv».⁹⁸ Dette gjelder også når medhjelperen er en

⁹⁶ NOU 1993: 36 s. 35.

⁹⁷ Hagstrøm (2011) s. 486.

⁹⁸ HR-2020-1120-A (avsnitt 62).

selvstendig oppdragstaker.⁹⁹ I forlengelsen av dette vil transportøren svare for feil eller forsømmelser av laste- og lossearbeider. Hvis lastearbeiderne er uaktsomme og ikke oppdager feildeklarerer av containere, så vil transportøren svare for dette overfor sendere som får sin last skadet i den etterfølgende brannen.

2.3.3 Kravet til aktsomhet

Fastleggelsen av aktsomhetskravet må gjøres konkret for den enkelte sjøtransport, der transportavtalen vil være et naturlig startpunkt.¹⁰⁰ I tillegg er det flere bestemmelser i transportlovgivningen som kan gi veiledning om hvilke krav som stilles til transportøren, eksempelvis sjøl. § 262. I bestemmelsens andre ledd fremkommer det at transportøren skal sørge for at «lasterom, kjøle- og fryserom og andre deler av skipet hvor godset lastes, er i forsvarlig stand til å motta, transportere og bevare godset». Tilsvarende krav fremkommer i Haag-Visby-reglene art. III nr. 1 bokstav c, der transportøren pålegges «to exercise due diligence» for å sikre at oppbevaringsstedet til lasten er «fit and safe for their reception, carriage and preservation».

På samme måte kan også offentligrettslige reguleringer gi uttrykk for hvilke krav som med rimelighet kan stilles til transportøren.¹⁰¹ Ved sjøtransport kan eksempelvis de offentligrettslige kravene som knytter seg til behandling og sikring av last være relevante. Dommen inntatt i ND 1996.164 (*Anthony Rainbow*) er illustrerende, der dansk Høyesterett starter aktsomhetsvurderingen med å fastslå at transportøren har «opfyldte gjeldende forskrifter» (side 171). Opptreden i strid med offentligrettslige reguleringer gir en sterk presumsjon om at det foreligger «feil eller forsømmelse», jf. sjøl. § 275 første ledd.¹⁰²

Aktsomhetskravet som stilles til transportøren varierer avhengig av flere komponenter i transportavtalen, deriblant av godset (fraktes

⁹⁹ Se Rt. 1986 s. 1386 (*Block Watne*) på side 1393 og Selvig (1968) s. 73–74.

¹⁰⁰ Falkanger (2016) s. 287.

¹⁰¹ Nærmere om betydningen av offentligrettslige reguleringer i pkt. 4.2.3.

¹⁰² Falkanger (2016) s. 287.

det bananer eller betong?), transportstrekning og tidspunkt (fraktes godset over åpent hav midtvinters eller langs kysten på sommeren?), og pakningen (er godset pakket i containere eller kartonger?). I ND 1967.24 (*Dixie*) og ND 1987.160 (*Ny Dolsøy*) var det *godset* som ble fraktet som var bestemmende for aktsomhetsnormen. Transportøren ble i begge sakene ansett uaktsom som følge av mangelfull ivaretagelse av godset, grunnet henholdsvis utilstrekkelig med luftkanaler i *Dixie*-dommen og utilstrekkelig rengjøring i *Ny Dolsøy*-dommen.

Transportøren må også ta hensyn til gods som fordrer at det tas ekstra forholdsregler. Skal transportøren eksempelvis frakte frossen laks, må han sørge for at skipets fryserom er i «forsvarlig stand», jf. sjøl. § 262 andre ledd. Skal transportøren frakte skjøre glassvaser som er svakt emballert, må han også ta hensyn til dette. Har ikke transportøren anledning eller kapasitet til å ta de nødvendige forholdsreglene, må godset normalt avvises for å etterleve aktsomhetsnormen.¹⁰³ Forutsetningen for at aktsomhetsnormen skal skjerpes ved frakt av ømfintlig gods, er at transportøren har kunnskap om godsets særegne behov og hvilke forholdsregler som må tas. Sender har etter sjøl. § 258 en plikt til å opplyse om gods som må behandles med særlig omhu. I tillegg har sender etter sjøl. § 257 en plikt til å varsle om, merke og angi nødvendige sikkerhetstiltak for «farlig gods».¹⁰⁴ Hvis sender har oppfylt sin opplysningsplikt må transportøren ta nødvendige forholdsregler – eller eventuelt avvise godset – for å ikke komme på kant med aktsomhetskravet.

Transportøren kan derimot ikke påberope seg uvitenhet om godsets behov til støtte for aktsom opptreden, hvis han burde innehatt kunnskapen.¹⁰⁵ I forlengelsen av dette reises spørsmålet om hvilken kunnskap det kan forventes at transportøren har om godsets behov. En profesjonell transportør må antas å være kyndig til å frakte gods som ofte er gjenstand for transport, og gjelder det en transportør som opererer i spesiallastbransjen må det kunne kreves særlig kompetanse om det respektive godset.¹⁰⁶

¹⁰³ Se ND 2011.210 (side 223) og ND 1959.116 (side 120). Se også Brækhus (1998) s. 342–343.

¹⁰⁴ Nærmere om sjøl. § 257 i kap. 5.

¹⁰⁵ Brækhus (1998) s. 349.

¹⁰⁶ L.c.

Sendere må også kunne anta at transportøren følger de retningslinjer som fremkommer i alminnelige lastehåndteringsbøker.¹⁰⁷

I tillegg til godset er *pakningen til godset* en viktig komponent for fastsettelsen av aktsomhetsnormen. Det følger av sjøl. § 256 første ledd første punktum at transportøren i «rimelig utstrekning» skal undersøke om godset er pakket på en slik måte at det ikke kan bli skadet, eller skade personer eller eiendom. Bestemmelsen har ingen direkte parallell i Haag-Visby- eller Hamburg-reglene, og var av hensynet «til å forebygge skade og av sikkerhetshensyn» en nyvinning ved vedtagelse av sjøloven i 1994.¹⁰⁸ Ordlyden «rimelig utstrekning» poengterer at undersøkelsesplikten ikke er absolutt. Forarbeidene presiserer at undersøkelsen ofte vil være forbundet med praktiske ulemper og kostnader, og at plikten ikke skal gå «ut over det som følger av de krav til alminnelig aktsomhet som påhviler en transportør».¹⁰⁹ Ved anvendelse av containere lempes kravene til transportøren, jf. sjøl. § 256 første ledd andre punktum, der det stadfestes at transportøren som utgangspunkt ikke trenger å undersøke innretningen innvendig. Undersøkelsesplikten i tilknytning til feildeklarerer av containere blir behandlet i punkt 4.3.

2.4 Transportørens rett til å begrense ansvaret

Sjøtransport er forbundet med risiko.¹¹⁰ Hvis et skip med 24 000 containere om bord forliser, så kan de potensielle kravene, forutsatt at transportøren er ansvarlig, bli kolossale. Flere regler om ansvarsbegrensning bidrar til å spre denne risikoen. Dersom en sender får godset sitt skadet, vil han ikke bli hørt med at godset er verdt mer enn det børsprisen eller markedsprisen skulle tilsi; sjøl. § 279 har regler om hvordan erstatningsbeløpet for tingskader skal fastsettes. I tillegg er det ansvarsgrenser i sjøl. § 280, som begrenser transportørens ansvar. Bestemmelsens første ledd, sett i sammenheng med sjøl. § 281, fastslår at ansvaret ikke skal overstige

¹⁰⁷ L.c. og Falkanger (2016) s. 288.

¹⁰⁸ NOU 1993: 36 s. 24.

¹⁰⁹ Ibid. s. 25.

¹¹⁰ Falkanger (2016) s. 168.

667 SDR for hvert kollo eller annen enhet av godset, eller 2 SDR for hver kilo av bruttovekten til godset som blir skadet.¹¹¹ Det er den høyeste ansvarsgrensen som gjelder.

I tillegg kan transportøren begrense ansvaret etter globalbegrensingsreglene i sjøloven kap. 9. Det følger av sjøl. § 172 første ledd nr. 1 at retten til ansvarsbegrensning blant annet gjelder for tingskade som «er oppstått om bord eller i direkte forbindelse med driften av skipet».¹¹² Den konkrete fastsettelsen av ansvarsgrensene vil blant annet bero på skipets tonnasje og hvilke type krav det er som blir fremmet, jf. sjøl. § 175. Hvis det totale ansvaret – til tross for de forannevnte begrensningene i sjøl. § 280 – overstiger ansvarsgrensene som fremkommer i sjøl. § 175, vil kravene bli ytterligere begrenset.

3 Ansvarsunntakene i sjøl. § 276 første ledd: særlig om brannunntaket

3.1 Innledning: hensyn og den historiske bakgrunnen for unntakene

Ansvarsunntakene i sjøl. § 276 første ledd må, på lik linje med exculperingskravet, forstås i lys av forholdene ved vedtagelsen av Haag-reglene i 1924. Kompromisset som redersiden og lastesiden inngikk medførte et uaktsomhetsansvar med omvendt bevisbyrde. Som en kompensasjon for den omvendte bevisbyrden, som påla redersiden et større ansvar enn tidligere, måtte lastesiden godta at det ble gjort unntak for nautiske feil og brann.¹¹³ I Hamburg-reglene er unntaket for nautiske feil sløffet

¹¹¹ SDR (special drawing rights) er en valuta, hvor Det internasjonale valutafondet fastsetter kursen på bakgrunn av et gjennomsnitt av andre utvalgte valutaer.

¹¹² Begrensingsreglene i sjøl. § 172 har sitt opphav i *1996-avgrensingskonvensjonen*, Protocol of 1996 to amend the Convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (1996).

¹¹³ Webster (2015) note 513.

mens brannunntaket er begrenset til en bevisbyrderegel.¹¹⁴ Det er følgelig utelukkende Haag-Visby-reglene, som Norge er konvensjonsforpliktet til, som vil være av betydning for å fastlegge grensene for ansvarsunntakene.¹¹⁵

Som en følge av at ansvarsunntakene er et produkt av et kompromiss, er det vanskelig å identifisere hvilke hensyn som begrunner reglene. I tilknytning til unntaket for nautiske feil gjøres det en forrykning i risikofordelingen, som medfører at det er sender som skal bære risikoen for typiske sjøfarer, eksempelvis navigeringsfeil fra fører av skipet.¹¹⁶ Transportøren skal på sin side være ansvarlig for kommersielle feil. I forlengelsen av dette vil «alt som foretas eller skal foretas av hensyn til skibet, i motsetning til hvad der foretas eller skal foretas av hensyn til ladningen» omfattes av unntaket.¹¹⁷ Distinksjonen har sin rot i forhandlingene som foregikk forut for vedtagelsen av Haag-reglene. Det er vanskelig å påvise andre hensyn enn det risikofordelende formålet.

Brannunntaket står i vesentlig grad i samme stilling; utover kompromisset er det vanskelig å påvise øvrige hensyn som begrunner unntaket. Haag-reglene var imidlertid ingen nyskapning på dette området. Lignende unntak for brann fantes i både engelsk og amerikansk rett, og dessuten i konnossementene selv.¹¹⁸ På denne tiden, fra slutten av 1700-tallet, kunne unntaket i større grad begrunnes i katastrofehensyn. Seilskutene som ble benyttet brant fort til grunne hvis det først brøt ut brann, og transportørene fryktet ruinerende krav.¹¹⁹ I dag kan ansvarsbegrensningene i sjøl. kap. 9 og §§ 280 flg., til en viss grad tenkes å ivareta dette hensynet.¹²⁰ Tilsvarende kunne brannunntaket også rettfærdiggjøres i lys av prevensjonshensyn på seilskutetiden. Transportørene hadde all grunn til å opptre aktsomt ettersom de til tross for brannunntaket fortsatt

¹¹⁴ Etter Hamburg-reglene art. 5 nr. 4 bokstav a (i) er transportøren ansvarlig hvis sender kan bevise at brannen skyldes transportøren eller noen han svarer for.

¹¹⁵ Se forutsetningsvis Ot.prp. nr. 55 (1993–1994) s. 9–10 og 12.

¹¹⁶ Sejersted (1976) s. 64.

¹¹⁷ Sjølovkommisjonens innstilling (1936) s. 87.

¹¹⁸ Lund jr. (1960) s. 541.

¹¹⁹ Ibid. s. 540–541.

¹²⁰ Se pkt. 2.4.

risikerte store tap.¹²¹ Det var heller ingen grunn til å sette spørsmålstegn ved mannskapets motivasjon for å opptre aktpågivende. En brennende seilskute utsatte ikke bare lasten for stor fare, også mannskapets liv og helse ble truet.

I forlengelsen av dette kan det stilles spørsmål ved om brannunntaket kan rettferdiggjøres i lys av prevensjonshensyn i dag. Transportørene har fortsatt interesse i å opptre aktsomt, da en brann i dag kan påføre de kostander i form av lasteskadekrav (hvis det i ettertid skulle vise seg at det ikke er utvist tilbørlig omhu med å gjøre skipet sjødyktig), skader på skipet (enten direkte eller i form av økte forsikringskostnader) eller omdømmetap. For mannskapets del er det klart at deres liv og helse ikke er i en like prekær fare hvis det starter å brenne om bord et containerskip, kontra en seilskute. Til tross for dette viser rapportene som det er henvist til i kapittel 1 at containerbranner utgjør en reell fare for mannskapene. Såfremt mannskapet er bevisst denne reelle faren, er det heller ikke i dag grunn til å stille spørsmålstegn ved mannskapets motivasjon for å opptre aktpågivende.

Sett fra sender sitt perspektiv kan det vurderes om brannunntaket ikke bare kan rettferdiggjøres i lys av prevensjonshensyn, men også i en viss utstrekning begrunnes i lys av prevensjonshensyn. Brannunntaket vil presumptivt medføre at sendere opptrer aktsomt, eksempelvis ved å deklare gods riktig, fordi transportøren ikke vil være ansvarlig hvis godset blir skadet på grunn av brann. Transportøren kan derimot påberope seg brannunntaket overfor alle sendere som har fått sitt gods skadet av brannen, selv om kun én av senderne har vært uaktsomme. Situasjonen minner om fangens dilemma.¹²² De empiriske undersøkelsene som er gjengitt tidligere viser at feildeklaring av gods, som er hovedårsaken til containerbranner, er særdeles utbredt. Hvorvidt feildeklaring ville vært enda mer utbredt hvis brannunntaket fjernes, er umulig å fastslå uten ytterligere empiriske undersøkelser. Hvis sistnevnte er tilfelle, har brannunntaket en preventiv virkning i relasjon til lasteeiersiden.

¹²¹ Lund jr. (1960) s. 541.

¹²² Se pkt. 1.1.

Videre i dette kapittelet vil brannvilkåret bli redegjort for i punkt 3.2, der en gjennomgang av rettspraksis vil belyse rettstilstanden. I punkt 3.3 vil grensene for transportørens egenfeil bli behandlet. Problemstillingene knytter seg både til hvilke personer/stillinger som omfattes av «transportøren selv», og forutsetningen om at det ikke er årsakssammenhengen mellom brannen og transportørens egenfeil, jf. ordlyden «ikke skyldes». Avslutningsvis vil bevisbyrden bli behandlet i punkt 3.4, der fokuset er bevisproblematikken ved containerbranner.

3.2 Hva er «brann»?

Unntaket i sjøl. § 276 første ledd nr. 2 gjelder «brann». Bestemmelsen gir ingen nærmere definisjon av brann, og begrepet er heller ikke definert andre steder i sjøloven eller Haag-Visby-reglene. I hverdagslig språkbruk er brann ofte forbundet med flammer, eksempelvis et stearinlys som brenner. I Store norske leksikon er brann definert som en «ikke-eksplosiv, varmeutviklende kjemisk reaksjon mellom oksygen og brennbart materiale, normalt under dannelse av flammer og/eller glør, med eller uten røyk».¹²³ Den nærmere forståelsen av «brann» i sjøloven sin forstand er klargjort i flere nordiske dommer.

I dommen inntatt i ND 1950.617 (*Trinidad*) ble fem tonn korn skadet. Bakgrunnen for skaden var at en lampe ble tent med et uhell, antagelig forvekslet med arbeidslys ved lossingen av annen last, som igjen medførte at korn som var fylt i rommet med lampen ble svartbrent og forkullet, og deler også røykskadd. Dommen ble avsagt under dissens (2–1), men dissensen gjelder ikke forståelsen av brannunntaket. Saken ble senere anket inn til Høyesterett, som avgjorde saken på et annet grunnlag.¹²⁴ Oslo byrett uttalte at det må

«sondres mellom ‘brann’ i egentlig forstand og ‘varme’, således at ansvarsfriheten bare gjelder m. o. t. skade voldt ved brann, dvs. når

¹²³ Jensen (2020).

¹²⁴ ND 1957.30.

det er foregått ilddannelse [...] forkulling alene er formentlig ikke tilstrekkelig til å godtgjøre at det har foreligget flamme» (side 623).

Byretten stadfester at det må sondres mellom brann i egentlig forstand, som foreligger ved ilddannelse/flammer, og varme. Sondringen gir uttrykk for de klare ytterpunktene: Ildannelser og flammer er brann, mens bare varme ikke er brann. Dette samsvarer med den alminnelige forståelsen av brann, og har støtte i øvrig rettspraksis.¹²⁵ Mellom disse ytterpunktene oppstår spørsmålet om glør er brann i sjøloven sin forstand. I *Trinidad*-dommen forutsettes det at det må foreligge flammer. Standpunktet indikerer at glør ikke kan betraktes som brann.

Noen år senere ble det avsagt dom i ND 1955.549 (*Svea Lao*), der Hovrätten fastsatte Stockholms rådhusrätts dom inntatt i ND 1954.501. Etter avgangen fra Montreal i retning Norge ble røyk oppdaget fra lasterommet, som var fylt med hvete. Røyken hadde sitt grunnlag i forbrenning uten ild, og spørsmålet var om dette omfattes av brannunntaket. Stockholms rådhusrett uttalte at

«enbart hetta, förkolning eller förbränning utan eld ej innebär brand. Enligt rådhusrättens mening förutsätter brand, at fråga är om eld, som foreter flammor eller glöd» (side 511).

Standpunktet skiller seg fra *Trinidad*-dommen, da glør forutsettes å være tilstrekkelig for å aktualisere brannunntaket. I resonnementet viser rådhusrätten til den amerikanske *Buckeye State*-dommen, der det uttales at brann «includes the idea of visible heat or light».¹²⁶ I tillegg forutsettes det at «flame or glow» omfattes av ordlyden. Det er verdt å merke seg at standpunktet i *Buckeye State*-dommen også ble anført av saksøker i *Trinidad*-dommen. I flertallets votum i sistnevnte sak innledes vurderingen av brannunntaket med en henvisning til saksøkers anførsel, jf. uttalelsen «som av saksøkeren framholdt» (side 623). Saksøkeren har framholdt standpunktet i *Buckeye State*-dommen, noe som gjør de

¹²⁵ Se ND 1955.549 og ND 1963.108.

¹²⁶ The Buckeye State (1941).

følgende premisene i dommen, der det legges til grunn at glør ikke omfattes, uklare.¹²⁷

I 1963 blir dansk Høyesterett forelagt det samme spørsmålet i ND 1963.108 (*Oklahoma*). Et parti mais ble skadet av glør eller flammer, og forståelsen av brannunntaket var avgjørende. Flertallet (de syv dommerne delte seg i tre fraksjoner) kom til at glør faller innunder begrepet brann, og stadfestet Sø- og Handelsrettens dom. Ingen av dissensene gjaldt forståelsen av brannunntaket. Det ble uttalt at det ikke er

«holdepunkter for at innskranke begrepet brand til åben ild med flammedannelse. I almindelig tale omfatter brand utvivlsomt også gløder, og reale grunde synes også at tale for at anvende denne videre forståelse af begrepet brand» (side 118).

Sø- og Handelsrettens dom ble avsagt under dissens (4–1), men det var også i underretten enighet om forståelsen av brannunntaket. *Oklahoma*-dommen må i tråd med at den er avsagt av dansk Høyesterett, og at det er enighet om forståelsen av brannbegrepet, tillegges betydelig vekt. De reelle grunnene som blir trukket fram i forlengelsen av sitatet er at både glør og åpen ild har stort skadepotensial og utgjør en risiko for skipet. Reelle hensyn er også fremhevet i teorien som et argument for at glør bør omfattes av «brann».¹²⁸ Det samlede rettskildebildet taler følgelig for at glør omfattes av brannunntaket.

Videre følger det direkte av ordlyden «brann» at eksplosjoner og røykutvikling ikke omfattes av unntaket. Eksplosjoner og røykutvikling er av natur noe annet en brann, men det kan ofte opptre samtidig som brann. Eksempelvis kan en eksplosjon eller røykutvikling føre til brann. I så fall vil skadene som knyttes til den forutgående eksplosjonen eller røykutviklingen ikke falle innunder unntaket, mens de etterfølgende skadene som knyttes til brannen vil falle innunder unntaket. I motsatt fall, hvis en brann fører til eksplosjon eller røykutvikling, vil alle skader

¹²⁷ Lund jr. (1960) s. 543.

¹²⁸ L.c. og Sejersted (1976) s. 70.

være «en følge av brann» – enten direkte eller som en konsekvens av den påfølgende eksplosjonen eller røykutviklingen.

Det forutgående standpunktet taler for at alle følgeskader som er en konsekvens av brann omfattes av unntaket, jf. ordlyden «en følge av». Når det gjelder skader som er en direkte følge av brannen må dette være riktig, eksempelvis vannskader fra slukningsarbeidet. I teorien er det også antydnet at fjernere skadefølger må være omfattet av unntaket, eksempelvis der brannen skader styremekanismen som igjen medfører grunnstøting.¹²⁹ Et sted må likevel grensen gå for hvor avledet og fjerne følgeskadene kan være for at de skal omfattes. Eksempelvis kan en mindre brann medføre at skipet blir forsinket på grunn av slukningsarbeid, som igjen medfører at føreren av skipet blir stresset for å nå fram til havnen i tide, som igjen kulminerer i en grunnstøting. Selv om grunnstøtingen i dette tilfellet rent faktisk er en følge av brannen, er det andre samvirkende årsaksfaktorer som har en så vesentlig rolle i skadeforløpet, at det ikke er naturlig å se på grunnstøtingen som en følge av brannen i juridisk forstand.¹³⁰

3.3 Om personkretsen: feil eller forsømmelse av transportøren selv

3.3.1 Transportøren selv

Brannunntaket kan bare påberopes når brannen ikke skyldes feil eller forsømmelse av «transportøren selv», jf. sjøl. § 276 første ledd nr. 2. Transportøren er legaldefinert i sjøl. § 251 som «den som inngår avtale med en sender om transport av stykk gods til sjøs». Angivelsen «den» må i denne sammenheng antas å vise til rettssubjektet som inngår i avtalen.

¹²⁹ Lund jr. (1960) s. 544.

¹³⁰ Argumentasjonen har likhetstrekk med uvesentlighetslæren etter alminnelig erstatningsrett, der grunntanken er at en handling som utgjør et så uvesentlig element i årsaksrekken at det ikke er rimelig å knytte ansvar til den – ikke er ansvarsbetingende. Uvesentlighetslæren blir behandlet i relasjon til senders ansvar i pkt. 6.4. I det nevnte eksempelet kunne derimot transportøren påberopt seg unntaket for nautiske feil i sjøl. § 276 første ledd nr. 1.

Rettssubjektet vil for alle praktiske formål være et selskap, hvor valg av organisasjonsform vil bero på en rekke forhold.¹³¹ Et selskap er en papirkonstruksjon, og det må følgelig være de som har rett til representere selskapet utad som vil være «transportøren selv». Hvis transportøren er et aksjeselskap vil dette typisk være styret og daglig leder, jf. aksjeloven¹³² §§ 6-30 og 6-32.

Sjøl. § 276 første ledd nr. 1, som gjelder unntaket for nautiske feil, angir en nærmere bestemt personkrets transportøren ikke svarer for. I *Sunna-*dommen uttaler Høyesterett i relasjon til forståelsen av personangivelsen at unntaket utelukkende gjelder tap «som ikke skyldes transportørens egne feil» (avsnitt 36). Dette må forstås dithen at personene og funksjonene som angis i relasjon til unntaket for nautiske feil, som hovedregel ikke er «transportøren selv». Dette betyr at skipets «fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste» ikke er omfattet. Unntak kan tenkes hvis transportøren selv innehar en av funksjonene, noe som må antas å være nokså upraktisk i moderne transportselskaper. Sammenlignet med det alminnelige kontraktshjelperansvaret som gjelder etter sjøl. § 275,¹³³ så er personkretsen etter sjøl. § 276 første ledd snevrere.

I brorparten av tilfellene hvor det inngås transportavtaler vil det være klart hvilket rettssubjekt som inngår avtalen, eksempelvis der sender A bestiller transport på hjemmesidene til transportfirma B. Hvis det skulle oppstå tvil, eksempelvis når det er flere transportfirmaer involvert, så vil alminnelige avtaleregler avgjøre hvem som er «transportør».¹³⁴ Den rettslige betydningen av dette vil derimot være liten i tilknytning til brannunntaket. Transportfirmaene som ikke er «transportør», men likevel utfører en del av transporten, vil være «undertransportør», jf. sjøl. § 251. Undertransportører hefter for den del av transporten de utfører etter samme regler som transportøren, jf. sjøl. § 286 første ledd. Det vil si at en undertransportør kan påberope seg brannunntaket, og vil være «transportøren selv» for den delen av transporten som han utfører.

¹³¹ Falkanger (2016) s. 129.

¹³² Lov 13. juni 1997 nr. 44.

¹³³ Se pkt. 2.3.2.

¹³⁴ NOU 1993: 36 s. 19.

En mer praktisk problemstilling, særlig i linjefart, er hvordan transportørens representanter i havnen skal klassifiseres. Problemstillingen har vært oppe i flere saker som er ført for engelske og amerikanske domstoler,¹³⁵ eksempelvis den amerikanske *The Willfaro*-dommen.¹³⁶ Det begynte å brenne i lasten grunnet dårlig stuing, men transportøren kunne ikke påberope seg brannunntaket ettersom havnerepresentanten til transportselskapet («executing officer») burde ha kjent til den mangelfulle stuingen. For nordisk retts vedkommende virker det ikke som om problemstillingen har vært behandlet av domstolene.

Rent språklig gir ikke ordlyden «transportøren selv» særlig rom for en utvidende tolkning. I Haag-Visby-reglene art. IV nr. 1 bokstav b heter det at brannunntaket ikke kan påberopes hvis brannen skyldes «the actual fault or privity of the carrier». Konvensjonsteksten virker, i likhet med sjøloven, å gi begrenset med slingringsmonn for en utvidende tolkning av personangivelsen i ansvarsunntaket. I teorien er gjennomgangsmelodien at «transportøren selv», i tillegg til transportøren personlig, omfatter ledende i hans organisasjon.¹³⁷ På den ene siden kan en hovedrepresentant i en havn ofte ha en viktig rolle i et transportfirma og må antas å ha stor innflytelse på selskapets virke i havnen, deriblant rutiner i tilknytning til stuing av lasten. På den andre siden er ikke det ensbetydende med at havnerepresentanten er ledende i transportørens organisasjon.

Det er flere reelle hensyn som gjør seg gjeldende. Dersom overordnede representanter i havnen ikke omfattes av «transportøren selv», vil forsømmelser av personer som kan ha stor innvirkning på transportselskapets drift beskyttes av brannunntaket. Et skarpt skille mellom havnerepresentanter og transportøren personlig vil også kunne fremstå kunstig, eksempelvis i de tilfellene hvor transporten er gjennomført på grunnlag av et tett samarbeid mellom transportøren personlig og de respektive havnerepresentantene. I hvilken grad forholdene ligger til rette for et slikt samarbeid, vil i stor utstrekning bero på transportselskapets organisering og størrelse. Selv om disse innvendingene har gode grunner for seg, så vil

¹³⁵ Se Lund jr. (1960) s. 552–554 med videre henvisninger.

¹³⁶ *The Willfaro* (1925).

¹³⁷ Falkanger (2016) s. 293, Lund jr. (1960) s. 554 og Webster (2015) note 513.

de samme hensynene kunne anføres i relasjon til eksempelvis kapteinen. I likhet med havnerepresentanter så har kapteinen en viktig rolle ved sjøtransport. Det er likevel ikke til hinder for at transportøren ikke er ansvarlig for de nautiske feilene kapteinen måtte gjøre, jf. sjøl. § 276 første ledd bokstav a.

Brannunntaket kom inn i Haag-reglene som følge av et kompromiss. Transportørene måtte godta en omvendt bevisbyrde, mens det ble gjort unntak for nautiske feil og brann som ikke skyldtes transportøren selv. En utvidende tolkning, på grunnlag av at havnerepresentanter kan ha stor innvirkning på transportselskapets drift, vil kunne forrykke risikofordelingen som Haag-reglene – og senere Haag-Visby-reglene – forankrer. Det er følgelig nærliggende å konkludere med at transportørens representanter i havnen normalt ikke omfattes av «transportøren selv».

3.3.2 Forsømmelse i valg av mannskap

Transportøren vil som utgangspunkt ikke hefte for brann forårsaket av mannskapet, siden mannskapet ikke omfattes av «transportøren selv». Utgangspunktet må modifiseres i tilfellene der uaktsomheten til transportøren knytter seg til *valget* av mannskapet. Hvis «transportøren selv» utviser uaktsomhet i valget av mannskap, som medfører brann, så skyldes brannen «transportøren selv». På denne måten vil transportørens uaktsomhet i valg av mannskap kunne utvide omfanget av personer som transportøren svarer for. Forutsetningen er at brannen «skyldes» det uaktsomme valget av mannskap. Hvis brannen eksempelvis skyldes mannskapets manglende obligatoriske brannopplæringskurs,¹³⁸ så er det nærliggende å anta at årsakskravet vil være oppfylt. Hvis brannen hadde oppstått uavhengig av mannskapets manglende obligatoriske brannopplæringskurs, så «skyldes» ikke brannen transportørens uaktsomhet.

¹³⁸ Se International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers (1978) – forkortet *STCW* – inkludert tilleggene i Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping Code (*STCW-koden*) der det fremkommer at alle sjøfolk skal få godkjent grunnleggende opplæring eller instruksjon i forebyggende brannvern og brannslukking for de blir satt til å utføre plikter om bord, jf. *STCW-koden* A-VI/1 regel 2 nr. 1, jf. tabellen i A-VI/1-2.

Transportøren vil likevel kunne holdes ansvarlig hvis mannskapets manglende kunnskap medfører at skipet er sjøudyktig etter sjøl. § 276 andre ledd.¹³⁹

3.4 Bevisbyrden

Det følger av sjøl. § 276 første ledd at ansvar ikke pålegges hvis transportøren «godtgjør» at de nærmere angitte vilkårene er oppfylt. Ordlyden «godtgjør» fastslår at transportøren har bevisbyrden for at vilkårene er oppfylt. I tilknytning til brannunntaket må transportøren godtgjøre at skadene skyldes brann, og at brannen ikke skyldes transportøren selv.

Vanligvis bør det være uproblematisk for transportøren å føre bevis for at det har brent og at skadene skriver seg fra brannen, eksempelvis når en container er overtent slik at flammene står opp fra taket. utfordringer kan oppstå ved mindre branner på innsiden av containere. Hvordan skal transportøren godtgjøre at det har brent hvis slukningsarbeidet blir igangsatt øyeblikkelig mannskapet om bord oppdager røykutvikling fra en container?

Ved sjøulykker, slik det er definert i sjøl. § 472 a, har staten en forpliktelse til å foreta nærmere undersøkelser, jf. sjøl. kap. 18 avsnitt II. En påstått brann i en eller et fåtall containere vil vanligvis ikke falle innenfor definisjonen av «sjøulykke», med mindre det voldes betydelig skade på person, skade på skipet eller fare for miljøet som følge av skade på skipet, jf. sjøl. § 472 a fjerde ledd. Det er nærliggende at transportøren i så fall vil engasjere sakkyndige for å foreta branntekniske undersøkelser, som vil kunne spille en viktig rolle i bevisvurderingen. Hvis undersøkelsene ikke klargjør om røykdannelsen er en følge av brann eller bare sterk opphetning, så vil transportøren være i vanskeligheter. *Trinidad*-dommen er illustrerende, der brannunntaket ikke beskyttet transportøren fordi «forkulling alene er formentlig ikke tilstrekkelig til å godtgjøre at det har foreligget flamme» (side 623).

¹³⁹ Se kap. 4.

En slik regel kan få uheldige utslag. Hvis slukningsarbeidet igangsettes øyeblikkelig røykutvikling fra en container oppdages, så vil transportøren være dårligere stilt enn hvis mannskapet hadde avventet slukningsarbeidet til de så (og dokumenterte) synlige flammer. En slik opptreden vil derimot ikke være særlig rasjonell. For det første: Hvis mannskapet avventer slukningsarbeidet kan dette frembringe en større brann, som transportøren risikerer ansvar for hvis skipet viser seg å være sjøudyktig ved reisens begynnelse. For det andre: Fra et forretningsmessig perspektiv er det nærliggende å anta at transportørens opptreden, hvis den skulle bli allment kjent, vil gjøre det mindre attraktivt å kjøpe transporttjenester fra transportøren. For det tredje: En større brann vil sette mannskapets sikkerhet i fare, som antageligvis instinktivt vil starte slokningsarbeidet uten å ofre lasteskadespørsmålet en tanke.

Transportøren må også godtgjøre at brannen ikke skyldes transportørens egne feil. Hvis brannårsaken er klarlagt, så vil bevisførselen selvsagt knytte seg til dette. Bevisbyrden medfører derimot ikke at transportøren må bevise hva den faktiske årsaken til brannen er, så lenge han kan godtgjøre at brannen uansett ikke skyldes transportøren selv. Hvis det eksempelvis foreligger to alternative brannårsaker, vil transportøren oppfylle bevisbyrden hvis han godtgjør at han uansett brannårsak ikke har utvist skyld.¹⁴⁰

4 Unntak fra unntaket: sjø(u)dyktighet

4.1 Innledning

Hvis vilkårene for et av unntakene i sjøl. § 276 første ledd er oppfylt, så vil transportøren likevel være ansvarlig hvis unntaket fra unntaket i sjøl. § 276 andre ledd gjør seg gjeldende. I bestemmelsen fremkommer det at transportøren er ansvarlig for tapet hvis (i) skipet var sjøudyktig

¹⁴⁰ Lund jr. (1960) s. 561.

ved reisen begynnelsen, og (ii) sjødyktigheten skyldes mangel på tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig. Unntaket viderefører sjøfartsl. § 118 tredje ledd,¹⁴¹ og er i samsvar med Haag-Visby-reglene art. IV nr. 1.

Videre vil de to vilkårene i sjøl. § 276 andre ledd bli behandlet hver for seg, i punkt 4.2 og 4.3. I førstnevnte punkt vil sjødyktighetsbegrepet bli klargjort, der særlig betydningen av offentligrettslige reguleringer fremheves. I sistnevnte punkt vil kravet til tilbørlig omhu bli redegjort for. Feildeklarerer av containere reiser spørsmål i tilknytning til hvor langt transportørens undersøkelsesplikt strekker seg, og betydningen av tidligere erfaringer med uredlige sendere. Avslutningsvis vil bevisbyrden for begge vilkårene drøftes i punkt 4.4.

4.2 Skipets sjødyktighet

4.2.1 Definisjon av begrepet

Begrepet sjødyktighet har røtter helt tilbake til Magnus Lagabøters bylov fra 1276. I Farmannaloven, som er inntatt som bolk 10 i byloven, fremkommer det at et «[s]kib som trænger at oses tre ganger paa to døgn regnes ført i alskens fart, medmindre haasetene vil lite paa et utættere skib». Den implisitte hovedregelen var at et skip som måtte øses oftere enn tre ganger på to døgn, var sjødyktig. I dag kan begrepet ha ulik betydning i forskjellige sammenhenger, og det er derfor viktig å være bevisst i hvilken forbindelse begrepet anvendes.¹⁴² Det sondres ofte mellom to forskjellige sjødyktighetsbegrep.¹⁴³ I snever forstand knytter begrepet seg til skipets evne til å komme seg fra A til B, uten fare for menneskeliv. Den tidligere sjødyktighedsloven (heretter sjødl.)¹⁴⁴ § 2 brukte begrepet i denne forstanden, der det het at skipet var sjødyktig hvis

¹⁴¹ NOU 1993: 36 s. 36.

¹⁴² Bull (1977) s. 3.

¹⁴³ Chacón (2017) s. 118 og Falkanger (2016) s. 294.

¹⁴⁴ Lov 9. juni 1903 nr. 7.

«det paa Grund af Mangler ved Skrogudrustning, Maskineri eller Bemanding eller paa Grund af Overlastning eller mangelfuld Lastning eller af andre Grunde befinder sig i saadan Forfatning, at det under Hensyntagen til den Fart, hvorfor Skibet er bestemt, maa ansees forbundet med større Fare for Menneskeliv at gaa tilsjøs med samme, end Bedriften *som saadan sædvanmæssig medfører*» (min utheving).

Etter bestemmelsen måtte skipets tilstand holdes opp mot den sedvane-messige normaltstand, der vurderingstema var hvorvidt det er større fare for menneskeliv under sjøfarten. Sjødl. § 2 er delvis videreført i skips-sikkerhetsloven § 9, der det stilles krav til skipets tekniske sikkerhet.¹⁴⁵ Når sjødyktighetsbegrepet anvendes i tilknytning til transport av gods, er det det vide begrepet som anvendes. I vid forstand inngår de tekniske kravene i det snevre begrepet, men det inkluderer i tillegg kapasiteten til å frakte godset trygt fra A til B – ofte omtalt som *lastedyktighet*.¹⁴⁶ Sjødyktighetsbegrepet i sjøl. § 276 andre ledd må forstås i denne forstand.¹⁴⁷

Det finnes ingen nærmere definisjon av sjødyktighetsbegrepet i sjøloven eller Haag-Visby-reglene. Noe veiledning gir sjøl. §§ 262 andre ledd og 131, som omhandler henholdsvis transportørens og skipsførerens plikter. Bestemmelsene er todelt. Den første delen viser til det snevre sjødyktighetsbegrepet, der det fremkommer at skipet skal være tilstrekkelig utrustet, bemannet og proviantert. Den andre delen viser til det vide sjødyktighetsbegrepet, og omhandler ivaretagelsen av godset. I sjøl. § 262 andre ledd heter det i den forbindelse at transportøren skal sørge for at «lasterom, kjøle- og fryserom og andre deler av skipet hvor godset lastes, er i forsvarlig stand til å motta, transportere og bevare godset».¹⁴⁸ Hvis skipet ikke er i forsvarlig stand til å bevare godset gjennom hele transportstrekningen, er skipet heller ikke sjødyktig.

¹⁴⁵ NOU 2005: 14 s. 112 og Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) s. 111.

¹⁴⁶ Falkanger (2016) s. 294.

¹⁴⁷ Se ND 1975.85 (*Sunny Lady*) der det fremkommer at «[n]år begrepet brukes i konnossementloven, nyttes det i forhold til lasten som skal trygges mot sjøens farer» (side 91).

¹⁴⁸ Se pkt. 2.3.3.

Ved behandlingen av sjødyktighets spørsmål hender det at Høyesterett anvender amerikansk rettspraksis som tolkningsbidrag, ettersom USA har lovgivning som samsvarer med Haag-reglene, jf. eksempelvis *Sunny Lady*-dommen på side 91. I amerikansk rettspraksis er sjødyktighetstesten konkretisert til et spørsmål om «whether the vessel is reasonably fit to carry the cargo which she has undertaken to transport».¹⁴⁹ Supreme Court konsoliderte forståelsen i *The Southwark*-dommen, før de uttalte at

«seaworthiness depends not only upon the vessel being staunch and fit to meet the perils of the sea, but upon its character in reference to the particular cargo to be transported, it follows that a vessel must be able to transport the cargo which it is held out as fit to carry or it is not seaworthy in that respect.»¹⁵⁰

Denne forståelsen av sjødyktighetsbegrepet samsvarer med det vide sjødyktighetsbegrepet i sjøl. § 276 andre ledd.

4.2.2 Nærmere om kravets innhold

Hvorvidt et skip er sjødyktig må avgjøres etter en konkret vurdering, jf. *Sunna*-dommen (avsnitt 45) og *Sunny Lady*-dommen. I sistnevnte sak henviser Høyesterett til den amerikanske *Racer*-dommen, der Supreme Court uttaler at «the standard is not perfection, but reasonable fitness».¹⁵¹ Ethvert bagatellmessig forhold kan følgelig ikke tas i betraktning ved sjødyktighetsvurderingen. I forlengelsen av sitatet fremhever Supreme Court at det ikke kan forlanges at transportøren bruker «a ship that will weather every conceivable storm or withstand every imaginable peril of the sea, but a vessel reasonably suitable for her intended service».¹⁵²

I *Sunny Lady*-dommen hadde en av mannskapet ved en feiltagelse satt vannslangen i peilehullet til et av lasterommene. Bakgrunnen for feiltagelsen var at flensene til peilerørene var overmalt. I vurderingen

¹⁴⁹ The *Silvia* (1898) på side 8.

¹⁵⁰ The *Southwark* (1903) på side 3.

¹⁵¹ *Racer* (1960) på side 933.

¹⁵² L.c.

av sjødyktighetsspørsmålet fremholdt Høyesterett at overmalingen ikke «skapte noen nærliggende fare for at lasten ikke skulle kunne komme trygt og i god behold fram til bestemmelsesstedet» (side 92). Hvilken skaderisiko overmalingen medførte virker følgelig å ha vært et tungtveiende moment i vurderingen.

I *Sunna*-dommen fremholder Høyesterett at sjødyktighetsvurderingen ikke kan avgrenses til selve skipet, men at også svikt hos mannskapet kan medføre at skipet ikke er sjødyktig. Vaktordningen, som medførte en utilstrekkelig bemanning på broen om nettene, utsatte «lasten for en vesentlig forhøyet risiko» (avsnitt 48). I samme setning uttrykkes det også at en «forstandig reder» ikke ville latt skipet påbegynne reisen. Denne tilnærmingen har likhetstrekk med sjødyktighetsvurderingen som skulle foretas etter sjødl. § 2, der skaderisikoen ved den enkelte reisen skulle holdes opp mot den risikoen som sjøfart «sædvansmæssig medfører». I *Sunna*-dommen virker det som at skaderisikoen ved den mangelfulle vaktordningen holdes opp mot hvilken skaderisiko lasten ville blitt utsatt for ved en forstandig reder, som må anses som det «sædvansmæssig».

Dommen inntatt i ND 1993.162 (*Faste Jarl*) er et lignende eksempel. Tapet som lasteieerne ble påført skyldtes navigasjonsfeil fra en beruset overstyrermann. Høyesterett la til grunn at «[m]annskapet må være i stand til å gjennomføre reisen uten at skip og/eller last utsettes for større fare enn det man må regne med ved godsbeholdning til sjøs» (side 166). Siden overstyrermannen var den eneste ansvarshavende om bord «forelå det allerede ved avgang en betydelig skaderisiko» (side 167). Høyesterett legger her vekt på den økte skaderisikoen i forhold til hva som er vanlig og akseptabelt ved godsbeholdning til sjøs. Skipet var følgelig sjødyktig.

Det tre forannevnte dommene viser hvilken betydning skaderisikoen har i sjødyktighetsvurderingen. Er skipet i stand til å frakte godset fra A til B uten å utsette det for større skaderisiko enn det normalt er for frakt av tilsvarende gods fra A til B, vil det som utgangspunkt være sjødyktig. Transportøren må følgelig vurdere om skipet er kapabelt til å gjennomføre transporten av godset, uten at det utsettes for større fare enn det man må regne med ved godsbeholdning til sjøs. Vurderingstema går igjen andre steder i lovgivningen. I tilknytning til undersøkelsesplikten etter sjøl. §

256 fremkommer det i forarbeidene at det sentrale vurderingstema er hvorvidt godset slik det er pakket er «egnet for sikker transport», sett hen til blant annet «transportstrekning».¹⁵³ Hvis det leverte godset ikke er egnet for å gjennomføre transportstrekningen på en sikker måte, så er det nærliggende å anta at skipet er sjøudyktig. I fastleggelsen av hva som må betraktes som «sædvansmæssig» skaderisiko / sikker transport, vil offentligrettslige reguleringer kunne spille en vesentlig rolle.

4.2.3 Betydningen av offentligrettslige reguleringer: særlig ved transport av containere som inneholder farlig gods

4.2.3.1 Rettslig betydning i sjødyktighetsvurderingen

På lik linje som ved aktsomhetsvurderingen etter sjøl. § 275 første ledd, vil offentligrettslige reguleringer være av betydning for å fastsette sjødyktighetsnormen. I denne sammenhengen brukes begrepet offentligrettslige reguleringer som en samlebetegnelse på reguleringer fra offentlige myndigheter eller fra nasjonale eller internasjonale sammenslutninger, eksempelvis den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO), som omhandler skipssikkerhet. Slike sikkerhetsnormer er ofte grundig vurdert i lys av et vidstrakt erfaringsgrunnlag.¹⁵⁴ Av den grunn kan de offentligrettslige reguleringene gi anvisning om hvilke krav som med rimelighet kan stilles til transportøren,¹⁵⁵ og i forlengelsen av dette gi anvisning om hva som kan betraktes som sedvanlig skaderisiko.

I *Sunny Lady*-dommen forelå det byggeregler fra Det Norske Veritas (DNV), der det fremkom at peilerør skulle være tydelig merket. DNV er en norsk stiftelse som i tiden etter andre verdenskrig opprettet sin egen forskningsvirksomhet, med den hensikt å kunne gi vitenskapelige begrunnende regler for skipsbygging.¹⁵⁶ Byggereglene gjaldt ikke formelt

¹⁵³ NOU 1993: 36 s. 25.

¹⁵⁴ Myhre (1976) s. 8.

¹⁵⁵ Wilhelmsen (2017) s. 101.

¹⁵⁶ Paulsen (2017).

overfor skipet, som var bygd før de respektive reglene kom. I sjødyktighetsvurderingen la Høyesterett til grunn at

«det ikke er avgjørende for om et skip skal sies å være usjødyktig om forholdet som påberopes, er i strid med gjeldende byggeregler eller ei. Byggeregler fra institusjoner, private eller offentlige, som har med skips sikkerhet å gjøre, vil dog være av veiledende betydning når spørsmålet skal avgjøres» (side 91–92).

Høyesterett legger til grunn at byggeregler vil være relevant for sjødyktighetsvurderingen i den grad de «har med skips sikkerhet å gjøre». Dette understreker at de offentligrettslige reguleringene må ta sikte på å regulere sikkerhetsforhold for å være relevant i sjødyktighetsvurderingen. I relasjon til vektspørsmålet fremkommer det at byggereglene ikke har avgjørende betydning, men at de vil være av «veiledende betydning når spørsmålet skal avgjøres». Skipet ble ansett sjødyktig til tross for at det ikke var bygget i tråd med byggereglene fra DNV, blant annet på grunn av skaderisikobetraktningene som ble fremhevet i punkt 4.2.2.

Argumentasjonsrekken til Høyesterett illustrerer forholdet mellom offentligrettslige reguleringer og skaderisikobetraktninger, og dessuten det dynamiske aspektet i sjødyktighetsvurderingen. Byggereglene til DNV tilsier at peilerørene ikke skal overmales, noe som kan begrunnes i sikkerhetshensyn, og som presumptivt taler for at godset utsettes for større skaderisiko enn normalt. Det må likevel foretas en konkret vurdering. På bakgrunn av M/S Sunny Lady «sin konstruksjon» forelå det ingen forvekslingsfare av rørene, så lenge de ble brukt etter sitt formål. Det forelå dermed ingen «nærliggende fare» for lasten, og skipet var sjødyktig. På et mer generelt grunnlag kan det hevdes at når sikkerhetsutfordringen den offentligrettslige reguleringen har som formål å eliminere, ikke materialiserer seg i forhøyet skaderisiko på grunn av konkrete forhold ved skipet, så er skipet heller ikke sjødyktig.

4.2.3.2 Relevante reguleringer ved containerbranner¹⁵⁷

Rett etter andre verdenskrig, i 1948, vedtok FNs maritime konferanse en konvensjon som opprettet det som senere endret navn til The International Maritime Organization (IMO).¹⁵⁸ Formålet var å øke sikkerheten til sjøs gjennom å utarbeide konvensjoner, koder, retningslinjer og resolusjoner.¹⁵⁹ Tradisjonelt har regelverket utviklet seg i takt med ulykker, der en alvorlig ulykke har medført endringer i regelverket.¹⁶⁰ Denne metoden er i endring, hvor tilnærmingen nå i større grad er rettet mot regelutvikling på bakgrunn av risikoanalyser.¹⁶¹ Sett i lys av at skaderisikobetraktninger ofte har avgjørende betydning i sjødyktighetsvurderingen, kan en slik tilnærming medføre at IMOs regelverk hyppigere vil være relevant – og muligens også tillegges større vekt – i sjødyktighetsvurderingen. Av IMOs regelverk er særlig SOLAS, med den tilhørende IMDG-koden, og STCW, med den tilhørende STCW-koden, av sentral betydning i relasjon til containerbranner.

SOLAS-konvensjonen er den viktigste av IMOs konvensjoner, der 1974-utgaven er den siste i rekken.¹⁶² I SOLAS art. 1 fremkommer det at «[t]he Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the Annex thereto». Det er i det fjorten kapitler lange vedlegget de konkrete kravene fremgår. I SOLAS kap. 1 regel 1, jf. regel 3 er hovedregelen om anvendelsesområdet. Med tanke på lasteskip er de eneste betingelsene at skipet er på minst 500 tonn og seiler i internasjonal fart. Hvis dette er tilfellet, må kravene som fremkommer i de øvrige vedleggene følges. I tilknytning til containerbranner er det særlig kap. II-2 om brannvern, branndeteksjon og brannsløkking på skip og kap. VII om transport av farlig gods, som er relevant.

¹⁵⁷ Det er en rekke reguleringer som kan tenkes å være relevante ved containerbranner. I punktet fremheves noen av de mest sentrale; oppramsingen er på ingen måte uttømmende.

¹⁵⁸ NOU 2005: 14 s. 45.

¹⁵⁹ Ibid. s. 46.

¹⁶⁰ Ibid. s. 47.

¹⁶¹ St.meld. nr. 31 (2003–2004) s. 58.

¹⁶² NOU 2005: 14 s. 48.

SOLAS kap. II-2 er inntatt i norsk lov som forskrift, jf. forskrift om brannsikring på skip¹⁶³ § 2 bokstav a, jf. skipssikkerhetsloven § 9 andre ledd bokstav d. Kapitlet inneholder blant annet krav og regler knyttet til brannslukningsutstyr, rømningsveier og strukturell brannsikring. Eksempelvis fremkommer det av regel 10 nr. 2.2.2.2 at det for lasteskip med en bruttotonnasje på 1000 tonn eller mer, kreves minst to brannpumper. I regel 10 nr. 7.3 er det krav til lasteskip som skal frakte containere «on or above the weather deck», og som er «constructed» på eller etter 1. januar 2016. Etter regel 10 nr. 7.3.1 og nr. 7.3.1.1 skal hvert skip ha minst ett tåkespyd («water mist lance») som er i stand til å penetrere gjennom en containervegg mens det er koblet til en vannledning, og på den måten kunne produsere vanntåke inne i containeren. Etter regel 10 nr. 7.3.2 stilles det krav til skip som er konstruert til å frakte fem eller flere rader med containere på eller over dekk. Hvis skipet er smalere enn 30 meter kreves det minst to flyttbare vannkanoner («mobile water monitors»), mens hvis skipet er bredere enn 30 meter kreves det minst fire.

SOLAS kap. VII er inntatt i norsk lov som forskrift, jf. forskrift om farlig last på norske skip § 5 bokstav a, jf. skipssikkerhetsloven § 9 andre ledd. Det følger av kapitlets regel 3 at «[t]he carriage of dangerous goods in packaged form shall be in compliance with the relevant provisions of the IMDG Code». Bestemmelsen stadfester at kravene i *IMDG-koden* er bindende etter norsk rett, jf. også forskrift om farlig last på norske skip § 5 bokstav b. *IMDG-koden* sitt formål er å «reasonably prevent injury to persons or damage to ships and their cargoes», jf. fortalen nr. 1. I fortalens punkt nr. 9 og 11 fremkommer det at koden skal oppdateres på to-årlig basis, hvor hver endring er gyldig i tre år. Det vil derfor alltid være to koder som gjelder. Dette vil gi aktørene tid til å tilpasse seg eventuelle nye regler. I 2021 vil både *IMDG-kode 39-18* og *IMDG-kode 40-20* gjelde, der kravene som fremkommer i sistnevnte vil være obligatoriske fra og med 1.januar 2022.¹⁶⁴

IMDG-koden klassifiserer farlig gods basert på hvilken risiko det utgjør for transporten. Det er etablert ni klasser, hvor det i tilknytning til

¹⁶³ Forskrift 1. juli 2014 nr. 1099.

¹⁶⁴ Det er *IMDG-kode 40-20* det henvises til i avhandlingen.

hver klasse foreligger spesifikke regler om emballasje, merking, dokumentasjon, stuing m.m. For å eksemplifisere: Kap. 7.1 og 7.2 innehar generelle regler om stuing og segregering av farlig gods mens kap. 7.4 innehar regler om stuing og segregering av farlig gods på containerskip. Hvis sender ønsker å frakte en container som inneholder brannfarlige gasser (klasse 2.1) eller brannfarlige væsker (klasse 3), følger det av IMDG-koden regel 7.4.2.3.2 at containeren, hvis den «having a flashpoint of less than 23°C c.c» og skal transporteres på dekk, må «be stowed at least 2.4 m horizontally and projected vertically away from any potential source of ignition».

STCW-konvensjonen er den første av IMOs konvensjoner som knytter seg til det menneskelige aspektet sin innvirkning på sikkerheten til sjøs.¹⁶⁵ Det følger av STCW art. 1 første ledd at partene «undertake to give effect to the provisions of the Convention and the annex thereto». Vedlegget består av åtte kapitler og *STCW-koden*, hvor del A er tvingende og del B er anbefalinger. Regelverket er gjort til norsk lov gjennom flere forskrifter med hjemmel i skipssikkerhetsloven § 16 andre ledd, deriblant forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk¹⁶⁶. I STCW-koden A-VI/1 regel 2 nr. 1, jf. tabellen i A-VI/1-2 fremkommer det grunnleggende kravet om at alle sjøfolk skal få godkjent grunnleggende opplæring eller instruksjon i forebyggende brannvern og brannsløkking, før de blir satt til å utføre plikter om bord. Kravene skjerpes for den som har til oppgave å lede brannsløkkingsoperasjoner, jf. STCW-koden A-VI/3.

I STCW-koden B-VI/1 er det anbefalinger om hvordan den grunnleggende opplæringen bør gjennomføres. Eksempelvis fremkommer det i regel 2 nr. 1 at den teoretiske opplæringen bør dekke branntrekanten: brennstoff, antennelseskilde og oksygen. I regel 3 nr. 1 fremkommer det at den praktiske opplæringen bør omfatte bruk av ulike typer bærbare brannsløkkingsapparater. I forarbeidene til skipssikkerhetsloven fremheves det at del B, til tross for å ikke være bindende, har «relativt stor betydning i den grad de avspeiler regler om 'godt sjømannskap'».¹⁶⁷

¹⁶⁵ NOU 2005: 14 s. 54.

¹⁶⁶ Forskrift 22. desember 2011 nr. 1523.

¹⁶⁷ NOU 2005: 14 s. 55.

4.2.3.3 Den konkrete betydningen av reguleringene ved sjødyktighetsvurderingen etter en containerbrann

Både SOLAS, IMDG-koden, STCW og STCW-koden «har med skips sikkerhet å gjøre», og vil av den grunn kunne være relevante ved sjødyktighetsvurderingen, jf. *Sunny Lady*-dommen (side 91–92). Den nærmere betydningen de forskjellige regelverkene vil ha i den konkrete sak avhenger av i hvilken grad de gir uttrykk for hvilke krav som med rimelighet kan stilles til sikkerheten på skipet, og følgelig også hvilken skaderisiko som er normal.

Hvis mannskapet om bord på et containerskip ikke har fått grunnleggende brannopplæring i tråd med de tvingende reglene i STCW, så vil skipet måtte betraktes som sjøudyktig. Et mannskap uten tilstrekkelig kunnskap og/eller ferdigheter til å vite hvordan de skal forholde seg til en eventuell brann, vil utsette lasten for økt skaderisiko i forhold til hva som er vanlig ved godsbeholdning til sjøs.

Når det gjelder de ikke-tvingende anbefalingene i STCW-koden del B, må disse, som det fremkommer i forarbeidene til skipssikkerhetsloven, antas å gi uttrykk for «godt sjømannskap».¹⁶⁸ Dette tilsier eksempelvis at det er «godt sjømannskap» at mannskapet har fått praktisk opplæring i bruk av tilgjengelige bærbare brannsløkkingsapparater jf. STCW-koden B-VI/1 regel 3 nr. 1. Hvis en container skulle overtenne utelukkende på grunn av at mannskapet ikke har fått praktisk opplæring i tråd med STCW-koden del B, vil tapene skyldes at det ikke har vært utvist godt sjømannskap. Sendere må kunne regne med at transportøren gjennomfører transporten i tråd med godt sjømannskap, og at lasten om bord nyter godt av den sikkerheten som godt sjømannskap tilsier. Når det ikke er tilfelle vil lasten bli utsatt for høyere skaderisiko enn hva som er vanlig ved godsbeholdning til sjøs, og «høyere risiko enn eierne hadde grunn til å regne med» ved godsbeholdning til sjøs, jf. *Sunna*-dommen (avsnitt 46). Det er da nærliggende å konkludere med at skipet er sjøudyktig.

Når det gjelder SOLAS kap. II-2 om brannsikring på skip, må sjødyktighet også konstateres hvis et skip forliser på grunn av mangelfull brannsikring. Et skip uten tilstrekkelig brannsikring, vil utsette lasten for

¹⁶⁸ L.c.

økt skaderisiko i forhold til hva som er vanlig ved godsbeholdning til sjøs. Dette vil eksempelvis være tilfelle hvis en container overtenner på grunn av at skipet hadde én vannpumpe for lite om bord, jf. regel 10 nr. 2.2.2.2.

Hvorvidt transportøren utelukkende kan påberope seg overholdelse av kravene i SOLAS kap. II-2 som argument for at brannsikringen har vært tilstrekkelig, er derimot ikke like klart. Som det fremheves i kapittel 1 har ikke regelverket utviklet seg i takt med at skipene har hatt en kapasitetsøkning på omtrent 1500 % de siste 50 årene. Etter en konferanse arrangert av GARD i 2019, hvor investorer, representanter fra diverse myndigheter og eksperter deltok, ble det uttalt at «[t]he SOLAS regulations have not kept pace with the realities of the risks faced and there is an urgent need for review and revision».¹⁶⁹ Illustrerende i den sammenheng er SOLAS kap. II-2 regel 10 nr. 7.3.1 og 7.3.2.

Nevnte bestemmelser gir påbud om at containerskip som kan frakte fem eller flere containere stablet i høyden og er minst 30 meter brede, skal ha fire flyttbare vannkanoner og ett tåkespyd om bord. Flyttbare vannkanoner vil med et trykk på 4 bar ha en rekkevidde på 40 meter.¹⁷⁰ Hvis vannkanonen skal anvendes i høyden, vil naturens lover medføre at rekkevidden synker. Survitec Group, som er en leverandør av vannkanoner som oppfyller kravene i SOLAS, oppgir at vannkanonene har en rekkevidde på 10 containere i høyden.¹⁷¹ Dagens største containerskip, «Algeciras-class», har en kapasitet på rett i underkant av 24 000 TEU, er 400 meter lange og kan stable inntil 12 containere i høyden på dekk.¹⁷² Med andre ord vil ikke de flyttbare vannkanonene kunne brukes fra dekk på de to øverste radene hvis skipet er fullastet. Disse flyttbare vannkanonene veier ca. 23 kilo, og det er følgelig ikke sikkert at en sjømann – iført brannverndrakt, røykmaske og med oksygen på ryggen – klarer å ta med seg vannkanonen opp en stige eller bro i nærheten av den brennende containeren for å øke rekkevidden.¹⁷³

¹⁶⁹ Solum (2019a).

¹⁷⁰ Survitec Group (u.å.).

¹⁷¹ L.c. Ved bruk av TEU tilsvarende dette en rekkevidde på omtrent 25 meter.

¹⁷² International Union of Marine Insurance (2021).

¹⁷³ Solum (2019b).

Tåkespydet er også kritisert for å være utilstrekkelig til å redusere omfanget av containerbranner, blant annet på grunn av de tekniske egenskapene til verktøyet.¹⁷⁴ Uavhengig av spydets egnethet kan det også stilles spørsmålstegn ved at det bare kreves ett tåkespyd om bord. Algeciras-class skipene er 400 meter lange, noe som medfører at avstanden fra spydet til den brennende containeren i verste fall er 200 meter (hvis spydet oppbevares på midten). På hvilket tidspunkt, og om, en container overtenner, avhenger av flere faktorer. Uansett vil selve overtenningen alltid skje raskt.¹⁷⁵ Hvis en container overtenner slik at øvrige omkringliggende containere tar fyr, vil dette kunne være starten på en stor og kostnadskrevende brann. Responstiden kan være av essensiell betydning, noe som taler for at de største skipene bør ha flere tåkespyd. De lege ferenda kunne kravene vært justert i tråd med skipets lengde, eksempelvis krav om ett tåkespyd per 50 meter skipsside.

Betydningen av SOLAS kap. II-2 i sjødyktighetsvurdering må fastlegges med disse kritiske innvendingene i betraktning. På den ene siden er det klart at lasten utsettes for større skaderisiko enn før, all den tid to vannpumper, ett tåkespyd og inntil fire flyttbare vannkanoner gir større sikkerhet om bord på et mindre containerskip kontra et større containerskip. På den andre siden er det 166 stater som har ratifisert SOLAS-konvensjonen, tilsvarende 98,98 % av verdens tonnasje.¹⁷⁶ Fra en snevrere innfallsvinkel vil ikke lasten, forutsatt at de fleste skip følger kravene i SOLAS kap. II-2, bli utsatt for større skaderisiko sett i lys av tilgjengelig tonnasje per dags dato. I vurderingen av hva som utgjør «sædvansmæssig» skaderisiko er det innlysende at det er dagens situasjon som må være sammenligningsgrunnlaget. I motsatt fall ville skip som har brannsikring i tråd med SOLAS kap. II-2 vært sjødyktig, utelukkende fordi kravene ikke er strenge nok. Dette tilsvarer omtrent 99 % av verdens tonnasje, forutsatt at regelverket ikke overoppfylles.

Som en følge av at IMDG-koden oppdateres på to-årlig basis er den av en mer dynamisk karakter enn SOLAS kap. II-2. Dette medfører at

¹⁷⁴ L.c.

¹⁷⁵ Liebe (1998) s. 70.

¹⁷⁶ Statistikk fra IMO.

kravene som fremkommer i IMDG-koden er oppdaterte og kan justeres i tråd med endringer i det praktiske liv, eksempelvis containerskipenes økende kapasitet. Den dynamiske karakteren legger grunnlaget for at IMDG-koden må antas å gi uttrykk for hvilke krav som med rimelighet kan stilles til transportøren når det kommer til behandlingen av farlig gods. Hvis det skal fraktes en container som inneholder brannfarlig væske med brennpunkt lavere enn 23 grader, så skal containeren i tråd med IMDG-koden regel 7.4.2.3.2 «be stowed at least 2.4 m horizontally and projected vertically away from any potential source of ignition». Plas-seres containeren i strid med regelen vil skaderisikoen ved transporten overstige det sedvanlige, og skipet vil presumptivt være sjødyktig. Det er uten betydning at bakgrunnen for feilplasseringen er feildeklarerer- ing – vurderingen av skipets sjødyktighet er objektiv.

4.2.4 Tidspunktet for vurderingen: Skipet må være sjødyktig ved reizens begynnelse

Sjøl. § 276 andre ledd pålegger bare transportøren ansvar når skipet var sjødyktig ved «reizens begynnelse». Det må følgelig vurderes om forholdet som medfører sjødyktighet daterer seg til reizens begynnelse. Dommen inntatt i ND 1997.302 (*Lys-Line*) illustrerer et klart tilfelle. Lasten var ikke forsvarlig sikret, sikring av last skjer før reizen starter, ergo var skipet sjødyktig allerede ved avreise fra havnen. Tvilstilfeller kan oppstå i relasjon til sjødyktighetsmangler som vanligvis tas hånd om etter reizen har startet. I ND 1919.364 (*Urd II*) forliste skipet på grunn av at sjøvann trengte inn gjennom en luke som ikke var lukket ved reizens begynnelse. På bakgrunn av at «skibets fører og øvrige besætning var fuldt opmerkssomme paa forholdet» og hadde «god anledning til naarsomhelst at faa lukerne anbragt paa sin plads», kom flertallet (6–1) til at skipet ikke var sjødyktig ved reizens begynnelse (side 365). Når lukene likevel ikke ble lukket, ble dette ansett som en feil i behandlingen av skipet («besætningens forsømmelige forhold»), og rederiet var følgelig ansvarsfri. Det samme resonnementet fremkommer i ND 1956.175 (*Pagensand*) og *Sunny Lady*-dommen.

Med tanke på containerbranner kan problemstillingen tenkes å oppstå i forbindelse med periodiske tester av røyk- og brannalarmsystemer, jf. SOLAS kap. II-2 regel 7 nr. 3.2. Bestemmelsen fastslår at systemene «shall be periodically tested». Hvis gods blir skadet på grunn av brann umiddelbart etter avreise og transportøren hevder at systemene vanligvis testes på vei ut fra havnen, er skipet da sjødyktig fra reisens begynnelse hvis brannen kunne vært forhindret eller forminsket hvis systemene var testet og fikset ved reisens begynnelse? På samme måte kan også bemanningsproblematikken være relevant. For å eksemplifisere følger det av STCW kap. 3 regel III/1 at vakthavende maskinoffiser skal ha kompetansen som fremkommer i STCW-koden A-VI/3, deriblant lederopplæring i brannslukking. Er skipet da sjødyktig fra reisens begynnelse hvis det bare er én mann med kompetansen om bord, og transporttiden overstiger maksimalt tillatt arbeidstid etter skipssikkerhetsloven § 23?

Sistnevnte spørsmål må i tråd med *Sunna*-dommen, hvor disponeringen av mannskapet medførte at skipet var sjødyktig om nettene, besvares bekreftende. Høyesterett vurderte ikke sjødyktigheten isolert ved reisens begynnelse, men så på disponeringen av mannskapet som en «gjennomgående» tilstand, og reisen måtte da «bedømmes under ett» (avsnitt 48). Det var følgelig ikke av betydning om bemanningen var tilstrekkelig da skipet forlot kaien. Resonnementet ble, på lik linje med selve sjødyktighetsvurderingen, forankret i risikobetraktninger. Videre i *Sunna*-dommen påpeker Høyesterett at «[d]en teoretiske mulighet» for at kapteinen skulle omdisponere mannskapet underveis ikke kan tillegges vekt (avsnitt 49). En antitetisk slutning tilsier at et skip ikke nødvendigvis er sjødyktig ved reisens begynnelse, hvis det er praksis – og ikke bare en teoretisk mulighet – at de potensielle forholdene som kan medføre sjødyktighet rettes etter avgang. Dette standpunktet er imidlertid ikke holdbart uten modifikasjoner, jf. dommene *Urd II*, *Pagensand* og *Sunny Lady*.

I *Urd II*-dommen ble det lagt vekt på at «lukerne forsvarlig kunde være paalagt, længe før skibet kom under saadanne forhold, at der var fare forbundet med at gaa med aapne kulboksluker» (side 365–366). Videre legger Høyesterett vekt på at skipet gikk flere timer innaskjærs i

godt vær, og at «[h]vorledes forholdet vilde ha stillet sig, hvis skibet fra avgangsstedet straks var stukket ut i aapen sjø med aapne luker, finder jeg det ikke paakrævet her at uttale mig om» (side 366). Førstvoterende tar dermed ikke stilling til resultatet hvis skipet hadde møtt åpen sjø umiddelbart etter avreise. Det fremkommer likevel av votumet at en fundamental forskjell mellom de to situasjonene er skaderisikoen som lasten blir utsatt for, jf. vektleggingen av at det ikke var «fare forbundet med at gaa med aapne kulboksluker».

I *Pagensand*-dommen hadde andremaskinisten fjernet lokket fra et peilerør mens skipet var i havn, og ikke festet det korrekt før avreise. På bakgrunn av dette kom det vann gjennom peilerøret som skadet lasten. Svensk Høyesterett fastslo at forholdet utgjorde opprinnelig sjøudyktighet ettersom «[...] det ej varit sannolikt att felet skulle bliva avhjälpit innan fara för skada inträdde» (side 176). Her fremkommer det eksplisitt at det avgjørende ikke er hvorvidt forholdene som potensielt kan medføre sjøudyktighet kan rettes etter avgang, men om det kan rettes før det er fare for skade på lasten. Med andre ord kulminerer vurdering ned til om lasten blir utsatt for økt skaderisiko. I *Sunny Lady*-dommen vises det til synspunktene som er lagt til grunn i de to nevnte dommene.¹⁷⁷

Med tanke på SOLAS sine krav om periodiske tester av røyk- og brannalarmsystemer, vil lasten utsettes for større skaderisiko enn normalt hvis det viser seg at systemene ikke er i orden ved avreise. Hvis den manglende testingen av røyk- og brannalarmsystemer medfører at en større containerbrann tiltar i tidsrommet mellom avreise og den planlagte testingen, så er det nærliggende å anta – i tråd med synspunktene i dommene *Urd II*, *Pagensand* og *Sunny Lady* – at tapene kan føres tilbake til sjøudyktighet allerede fra reisens begynnelse.

¹⁷⁷ Side 93.

4.3 Plikten til tilbørlig omhu

4.3.1 Et aktsomhetskrav

Sjøudyktighet etter sjøl. § 276 andre ledd medfører bare ansvar såfremt transportøren selv eller noen han svarer for «ikke har utvist tilbørlig omhu» med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisens begynnelse. I punkt 2.3.3 ble aktsomhetskravet i sjøl. § 275 første ledd redegjort for, der det elementære var ivaretagelsen av det enkelte gods. Aktsomhetskravet i relasjon til sjødyktighet vil måtte fastsettes med de samme utgangspunktene, ettersom sjødyktighetsnormen også fastsettes på bakgrunn av lasten.¹⁷⁸

I *Agder*-dommen led flere lasteiere tap grunnet et forlis som skyldtes skjulte skrogsvekkelser. De skjulte skrogsvekkelsene medførte at skipet ikke var sjødyktig ved reisens begynnelse. Spørsmålet for Høyesterett var om transportøren hadde utvist «tilbørlig omhu» med å sørge for at skipet var sjødyktig. På bakgrunn av at skipet hadde gjennomgått besiktigelser, var sjosatt bare et halvt år før forliset og at det var foretatt vanlig, løpende tilsyn og kontroll av skipsfører og mannskap, forelå det ingen grunn til å regne med skrogsvekkelse. Lasteeierne anførte i den forbindelse at transportøren burde foretatt ekstra undersøkelser, begrunnet i at skipets gange i is kunne øke sannsynligheten for skrogsvekkelse. Høyesterett tiltrådte lagmannsrettens standpunkt om at et slikt krav bare kan stilles hvis den slags fart ga «særskilt foranledning» til det (side 297).

Dommen illustrerer at vurderingen av om «tilbørlig omhu» er utvist må gjøres konkret. I både lagmannsrettens og byrettens uttalelser, som begge er tiltrådt av Høyesterett, legges det til grunn at nylige gjennomførte besiktigelser sammenholdt med «vanlig, løpende tilsyn og kontroll» var tilstrekkelig. Hvis det derimot hadde vært «grunn til å regne med muligheten» for at det forelå forhold ved skipet som kan gjøre det sjøudyktig, så kunne dette medføre at transportøren måtte foretatt ytterligere undersøkelser for å unngå ansvar.

¹⁷⁸ Se pkt. 4.2.1

4.3.2 Ansvarssubjektet

Etter sjøl. § 262 andre ledd er det transportøren som skal sørge for at skipet han bruker for å frakte godset er sjødyktig. Det følger av Haag-Visby-reglene art. III nr. 8 og sjøl. § 254 første ledd at transportøren ikke kan avtale seg vekk fra, eller delegere bort dette ansvaret. Sjøl. § 276 andre ledd knytter et erstatningsansvar til tap som kan føres tilbake til brudd på plikten. Der fremkommer det at ansvar pålegges hvis «transportøren selv eller noen transportøren svarer for» ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet er sjødyktig ved reisen begynnelsen.

I komplekse maritime transportkjeder vil transportøren ofte benytte seg av tredjeparter for å inspisere skipet, laste/losse, reparere skipet og gjennomføre andre nødvendige funksjoner i en maritim transportoperasjon.¹⁷⁹ Ettersom plikten til å sørge for at skipet er sjødyktig ikke kan delegeres, er det ikke tilstrekkelig at transportøren utviser tilbørlig omhu når han engasjerer tredjeparter for å foreta arbeid i relasjon til gjennomføringen av transporten. Transportøren er også ansvarlig for at de han har engasjert utviser tilbørlig omhu. Ved feildeklarerer av containere er det først og fremst lastearbeidere eller inspektører som er stasjonert i havnen som har mulighet til å avdekke sjødyktigheten. Transportøren vil følgelig være ansvarlig for at disse medhjelperne har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at feildeklarte containere ikke kommer om bord på skipet.

4.3.3 I hvilken utstrekning må transportøren forhindre at feildeklarte containere kommer om bord på skipet?

4.3.3.1 En avveining mellom de økonomiske implikasjonene av en utstrakt undersøkelsesplikt og risikoen ved feildeklarte containere

I fastsettelsen av aktsomhetsnormen som gjelder ved undersøkelse av containere, vil transportørens undersøkelsesplikt etter sjøl. § 256 være av vesentlig betydning. Bestemmelsen er vedtatt av «hensynet til å forebygge

¹⁷⁹ Chacón (2017) s. 121.

skade og av sikkerhetshensyn»,¹⁸⁰ og vil følgelig kunne gi anvisning om hvilke krav som med rimelighet kan stilles til transportøren. Dette underbygges av systembetraktninger; hvis undersøkelsesplikten etter sjøl. § 256 etterlevs, så bør ikke skipet betraktes som sjødyktig etter sjøl. § 276 andre ledd på grunn av mangelfull undersøkelse. Undersøkelsesplikten i sjøl. § 256 understreker en av de underliggende utfordringene ved bruk av containere eller lignende transportinnretninger i stykkgodstransport. På grunn av praktiske hensyn kan det ikke kreves at transportøren undersøker containere som leveres til transport innvendig, jf. bestemmelsens første ledd andre punktum.¹⁸¹ Forarbeidene spesifiserer ikke hvilke praktiske hensyn det siktes til, men det er innlysende at en innvendig inspeksjon av alle containere vil ta uforholdsmessig mye tid og påføre transportøren betydelige ekstrakostnader.

I hvilken utstrekning containere må undersøkes fra utsiden beror på en avveining, jf. ordlyden «rimelig utstrekning» i sjøl. § 256 første ledd første punktum og forarbeidsuttalelsen om at det er «forsvarlig undersøkelse hensett til omstendighetene i de enkelte transportforhold som kreves».¹⁸² Det følger av bestemmelsen og dens formål slik det er beskrevet i forarbeidene, at sikkerhetshensyn, hvorvidt godset kan komme til skade eller «volde skade på person eller eiendom», utgjør den ene siden av vektskålen. I forarbeidene fremkommer det at dette skal avveies mot de «kostnader og praktiske ulemper» undersøkelsen vil medføre.¹⁸³

At transportøren må avveie sikkerhetshensyn mot kostnader og praktiske ulemper, er gjennomgående for vurderingen av om det er utvist tilbørlig omhu med å gjøre skipet sjødyktig. I relasjon til undersøkelse av selve skipet beskrev Court of Appeal avveiningen i *The Amstelslot*-dommen som

«*striking a balance* between the likelihood of there being a fatigue crack detectable by way of the methods suggested by the plaintiffs

¹⁸⁰ NOU 1993: 36 s. 24.

¹⁸¹ Ibid. s. 25.

¹⁸² L.c. Se også sjøl. § 298 der det fastslås at transportøren i «rimelig utstrekning» må undersøke riktigheten av opplysninger om godset som er tatt inn i konnossementet.

¹⁸³ NOU 1993: 36 s. 25.

and the delay, expense and possible risk involved by the use of such methods» (min utheving).¹⁸⁴

Agder-dommen er et eksempel på en henvisning til avveiningen i norsk rettspraksis. I byrettens votum, som ble tiltrådt av Høyesterett, påpekes det at skrogsvekkelsen «for øvrig ikke kunne oppdages ved en alminnelig undersøkelse» (side 303). Uttalelsen, som må betraktes som et obiter dictum, underbygger at den potensielle byrden som transportøren blir påført ved å skulle avdekke sjøudyktigheten, er et moment i vurderingen av hvor listen for tilbørlig omhu skal ligge. Jo større muligheten er for å oppdage forholdene, og jo mindre kostnader og praktiske ulemper en undersøkelse vil påføre transportøren, desto større grunn er det til å kreve at transportøren foretar nærmere undersøkelser for å ha utvist tilbørlig omhu.

Grunntanken bak innføringen av containerskipene og anvendelsen av standardiserte containere som transportinnretning, var å effektivisere sjøtransporten og få ned fraktkostnadene.¹⁸⁵ Det er klart at en innvendig undersøkelse av alle containere for å forsikre seg om de er riktig deklarerert, vil påføre transportøren så store kostnader og praktiske ulemper, at skaderisikoen som feildeklarte containere utgjør ikke veier opp. Regelen i sjøl. § 256 første ledd andre punktum må antas å gi uttrykk for denne avveiningen. En undersøkelse av containernes innhold fra utsiden ved hjelp av skanningverktøy¹⁸⁶, vil også være forbundet med kostnader og praktiske ulemper – men på et annet nivå enn ved fysisk innvendig undersøkelse. I punkt 4.3.3.2 vil to av de vanligste skanningsteknologiene vurderes i lys av plikten til tilbørlig omhu.

Selv om den foreløpige analysen kan tas til inntekt for at kravene som stilles til transportøren for å avverge at feildeklarte containere kommer om bord ikke er særlig vidtrekkende, kan enkelte faktorer skjerpe kravene. I punkt 4.3.3.3 vil betydningen av tidligere erfaringer med uredelige sendere vurderes.

¹⁸⁴ The *Amstelslot* (1962) på side 347.

¹⁸⁵ Rabbevåg (2020a) og Rabbevåg (2020b).

¹⁸⁶ Enkelte bruker «screening» synonymt med «skanning».

4.3.3.2 Containerskanning

Det finnes flere forskjellige skanningverktøy som kan anvendes for å undersøke containernes innside fra utsiden, deriblant Radiation Portal Monitor (RPM) og Non-instrusive Inspection (NII).

RPM er et skanningverktøy som oppdager eventuell radioaktiv stråling fra containere.¹⁸⁷ I kjølevannet av terrorangrepet 11. september 2001 betraktet amerikanske myndigheter smugling av kjernefysisk materiale inn til USA som en sikkerhetstrussel.¹⁸⁸ For å redusere sannsynligheten for nye terrorangrep ble det bestemt at alle containere som ankommer USA skal skannes ved hjelp av RPM, som kan oppdage strålingen fra de kjernefysiske materialene.¹⁸⁹ Denne teknologien vil kunne være effektiv for å oppdage feildeklarte containere som inneholder kjernefysisk materiale, men utover dette vil ikke verktøyet kunne være til særlig nytte for å få bukt med feildeklareringsproblematikken.

NII er en samlebetegnelse for skanning der røntgen- eller gammastråler danner et bilde av containernes innhold, som trent personell må analysere i jakten på irregulariteter.¹⁹⁰ I forhold til RPM er det nærliggende å anta at dette verktøyet i større grad kan avsløre feildeklareringer. Baksiden av medaljen er de store kostnadene som påløper ved bruk av NII. Hvis verktøyet skal anvendes slik at avbildningsnøyaktigheten blir ideell, så vil omtrent 20 40-fots containere kunne skannes i timen.¹⁹¹ Hvis vi antar at det går dobbelt så fort med TEU-containere, som er halvparten av lengden, så kreves det 600 arbeidstimer for å klargjøre de største containerskipene for avgang. I tillegg til dette tidstapet er NII-maskiner kostbare, og behovet for trent personell for å analysere bildene gjør maskinene dyre i drift.

Selv om det er nærliggende å anta at dette verktøyet kan være nyttig for å avsløre feildeklareringer, foreligger det ingen empiriske undersøkelser som kan tallfeste effekten. Da USA innførte nye RPM-skanningkrav etter

¹⁸⁷ Jizba (2015) s. 81.

¹⁸⁸ McLay (2012) s. 522.

¹⁸⁹ L.c.

¹⁹⁰ Jizba (2015) s. 82.

¹⁹¹ Ibid. s. 83. Kapasiteten kan økes til 150–200 containere i timen, men avbildningsnøyaktigheten vil da reduseres tilsvarende.

terrorangrepet i 2001, ønsket de også å innføre et krav om NII-skanning – som skulle foretas før avreise i lastehavnen – for skip som skulle innom amerikanske havner.¹⁹² EU-kommisjonen fulgte opp med å bestille en rapport fra Policy Research Corporation. Rapporten skulle klargjøre hvilke innvirkninger det vil få på den maritime transporten, hvis alle containere som skal innom USA må skannes i lastehavnen før avreise. I rapporten ble det konkludert med at 100 % skanning ville øke de direkte transportkostnadene med omkring 10 %.¹⁹³ I tillegg ble det lagt til grunn at kravet ville føre med seg en rekke indirekte kostnader, eksempelvis ombygging og utbygging av havner, som ville «add a significant extra cost burden to the total».¹⁹⁴

Videre var spørsmålet om disse kostnadene kunne rettferdiggjøres, og rapportforfatteren måtte følgelig ta stilling til effekten. Rapporten sammenlignet effekten av 100 % skanning med en risikobasert tilnærming til skanningverktøy, der NII bare anvendes på containere som identifiseres som høyrisiko.¹⁹⁵ På bakgrunn av konsultasjoner med private aktører og internasjonale handelsmyndigheter, konkluderte rapporten med at «100% scanning does not have any added value in terms of a reduction in the security risk».¹⁹⁶ Det kan stilles spørsmålstegn ved forskningsmetoden her, all den tid konklusjonen underbygges av konsultasjoner med aktørene selv (som har en økonomisk interesse i saken) og ikke en faktisk empirisk sammenligning av de to tilnærmingene.

Uavhengig av om det kan knyttes usikkerhet til effekten av 100 % skanning, er det på det rene at et slikt krav vil medføre store kostnader og praktiske ulemper.¹⁹⁷ Skulle det vise seg at 100 % skanning vil redusere antall feildeklarte containere som kommer om bord, vil likevel kostnadene og de praktiske ulempene være så store, at et slikt krav ikke kan pålegges transportøren for å ha utvist tilbørlig omhu med å gjøre skipet

¹⁹² Ibid s. 80.

¹⁹³ Policy Research Corporation (2009) s. 59.

¹⁹⁴ L.c.

¹⁹⁵ Jizba (2015) s. 85.

¹⁹⁶ Policy Research Corporation (2009) s. 60.

¹⁹⁷ Se også Jizba (2015) s. 96.

sjødyktig ved reisen begynnelsen. Hvilken vei vektskålen vipper kan endre seg hvis den teknologiske utviklingen medfører en reduksjon i kostnadene og/eller de praktiske ulempene ved bruken av skanningverktøy.

4.3.3.3 «Every dog is allowed one bite»-teorien – betydningen av tidligere erfaringer med uredlige sendere

Det sies at eieren til en hund ikke nødvendigvis kan klandres den første gangen hunden biter; deretter, når eieren er klar over hundens tilbøyeligheter, må han være ekstra aktpågivende.¹⁹⁸ Samme resonnering gjør seg gjeldende i vurderingen av kravene til tilbørlig omhu med å gjøre skipet sjødyktig.¹⁹⁹ Hvis en containerbrann oppstår grunnet feildeklarerer av sender A, så kan ikke nødvendigvis transportøren klandres for å ikke ha underlagt containeren en innvendig inspeksjon. Kravet til tilbørlig omhu må imidlertid antas å være skjerpet hvis sender A på et senere tidspunkt igjen ønsker å sende containere.

Tankegangen bak «every dog is allowed one bite»-teorien fremkommer flere steder i nordisk rettspraksis, deriblant i ND 1993.360 (*Startrans*) og ND 1977.1 (*Tor Mercia*). I førstnevnte sak ble smolt drept av brennmanetrestre som lå igjen i brønnvannet under transporten. På transporttidspunktet var det ukjent at maneter kunne forårsake fiskedød. Ettersom transportøren ikke hadde forutsetninger for å forutse skadefølgen, kunne han heller ikke klandres for å ikke ha handlet annerledes. I *Tor Mercia*-dommen ble et parti spon som var lastet på en trailer skadet under transport fra Rotterdam til Gøteborg, fordi last fra en annen trailer falt over sponpartiet. Bakgrunnen for velten var dårlig stuving av en sender. Det viste seg imidlertid at den samme senderen tidligere hadde forårsaket lasteskader under sjøtransport, også den gang på grunn av dårlig stuving. Svensk Høyesterett la til grunn at «[a]nledning synes därför ha förefunnits för rederiet att närmare undersöka, om den inre stuvningen av de olika lastenheterna hade skett på ett lämpligt sätt» (side 4).

Avgjørelsene illustrerer at «every dog is allowed one bite»-teorien kan skjerpe kravene til transportøren, hvis han besitter kunnskap om at

¹⁹⁸ Tetley (1988) s. 394.

¹⁹⁹ L.c.

sender er tilbøyelig til å feildeklarere lasten. Grunnen til at det starter å brenne om bord på containerskipene er derimot at feildeklaringen ofte ikke blir avdekket. Såfremt feildeklarerte containere ikke blir oppdaget og heller ikke materialiserer seg i lasteskader, har transportøren i utgangspunktet ingen legitim oppfordring til å foreta nærmere undersøkelser ved neste transportoppdrag fra samme sender.

Det kan derimot tenkes at transportøren på andre måter blir gjort oppmerksom på spesifikke sendere som kan utgjøre en fare på grunn av feildeklaring. Eksempelvis kan det deles informasjon mellom forskjellige transportører om at containere fra enkelte sendere bør underlegges en ekstra inspeksjon. En slik informasjonsutveksling ville vært formålstjenlig, men må anses vanskelig å gjennomføre i praksis; det finnes en rekke ulike transportører, informasjonsutvekslingen kan møte motstand i form av forbud mot deling av sensitive opplysninger og konkurranseregler, og sendere som virkelig ønsker å få transportert de feildeklarerte containerne kan bruke alias for å unngå å bli gjenkjent.

En annen måte transportøren kan få kunnskap om uredlige sendere på, er gjennom såkalte «watchdog programmer»²⁰⁰ – programvarer som kan identifisere last som bør undersøkes nærmere. Et eksempel er programmet «Cargo Patrol», som ifølge produsenten selv «examines the data of all cargo transported worldwide using its own intelligent watchdog software to identify conspicuous terms and word combinations».²⁰¹ Hvis transportøren anvender et slikt program, og programmet gir indikasjoner om at en container er feildeklart – vil dette være faktiske erfaringer som kan spille inn på vurderingen av om transportøren har utvist tilbørlig omhu.

4.4 Bevisbyrden

Utgangspunktet i norsk rett er at den som påstår noe pålegges bevisbyrden; vedkommende må føre bevis for at påstanden mest sannsynlig er

²⁰⁰ Hapag-Lloyd (2015).

²⁰¹ L.c. og Hapag-Lloyd (u.å.).

sann.²⁰² Dette utgangspunktet fravikes i sjøl. §§ 275 første ledd og 276 første ledd, som pålegger transportøren ansvar hvis han ikke beviser sin uskyld eller tilstedeværelsen av en av ansvarsunntakene. Med tanke på unntaket fra unntaket – sjødyktighetsspørsmålet – fastslår sjøl. § 276 andre ledd andre punktum at det er transportøren som har bevisbyrden for at tilbørlig omhu er utvist. Det samme følger av Haag-Visby-reglene art. IV nr. 1, der det fremkommer at «the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article».

Verken sjøloven eller Haag-Visby-reglene avklarer hvem som har bevisbyrden for at tapet som sender er påført skyldes sjødyktighet. Det foreligger heller ingen nordisk rettspraksis som eksplisitt løser spørsmålet. Hvorfor det ikke er tatt stilling til i rettspraksis kan skyldes at spørsmålet ofte ikke kommer på spissen, jf. eksempelvis dommene *Faste Jarl*, *Sunny Lady* og *Sunna*. Spørsmålet vil først aktualiseres når domstolen anser det som like sannsynlig at skipet var sjødyktig ved reizens begynnelse, som at det ikke var det. I *Høegh Heron*-dommen, som er anvendt som illustrasjon i tilknytning til bevisumulighet og sjøl. § 275 første ledd,²⁰³ hadde Høyesterett en fullgod anledning til å avklare spørsmålet. Det forelå ikke tilstrekkelig bevismateriale for å kunne fastslå om skipet hadde vært sjødyktig. Istedenfor å vurdere om det var transportøren eller senderen som innehadde bevisbyrden, ble saken avgjort på bakgrunn av at det under enhver omstendighet uansett var utvist tilbørlig omhu med å gjøre skipet sjødyktig.

I *Lys-Line*-dommen var det tvil om lasten, en maskin på ca. 46 tonn, var sikret godt nok før avreise. Høyesterett tok utgangspunkt i at det var bortfrakteren som etter sjøfartsl. § 118 tredje ledd hadde bevisbyrden for at det var utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig. Deretter gikk Høyesterett over i en vurdering av om skipet faktisk var sjødyktig. I lys av at det knyttet seg atskillig tvil til bevisvurderingen ble det uttalt at:

²⁰² Se eksempelvis Rt. 1992 s. 64 (*P-pille II*) på side 70.

²⁰³ Se pkt. 2.3.1.

«Bevisbyrden påhviler imidlertid bortfrakteren, og det må påligge ham å sikre bevis for hvordan lasten var sikret [...] I denne saken burde bevissikring vært foretatt på et tidligere tidspunkt og på en bedre måte enn det som ble gjort. Tvil som måtte oppstå om kjettingene og festepunktene for disse, må under disse omstendigheter gå ut over bortfrakteren. Min konklusjon må bli at det ikke er ført tilstrekkelig bevis etter sjøloven § 118 tredje ledd for at den store maskinen var forsvarlig sikret, og at skipet var sjødyktig ved avreise fra Hordvikneset» (side 316).

Når Høyesterett omtaler bevisbyrden i tilknytning til hvordan lasten var sikret, er dette sentralt både for sjødyktighetsvurdering og vurderingen av tilbørlig omhu. Konklusjonen i sitatets siste setning fastslår at vurderingen gjelder begge aspektene, jf. ordlyden «og». Det er følgelig transportøren som er pålagt bevisbyrden for at skipet er sjødyktig. I hvilken grad Høyesterett gir uttrykk for et generelt standpunkt er derimot usikkert, all den tid de påpeker at tvilen må gå utover transportøren «under disse omstendigheter». Av konteksten er det klart at det er den mangelfulle bevissikringen Høyesterett sikter til. Det er følgelig nærliggende å anta at bevisbyrden pålegges transportøren i de tilfellene hvor tvilen i bevisvurderingen oppstår på grunn av forsømmelse i sikringen av bevis. En slik regel vil redusere transportørens mulighet til å profitere på å ikke sikre bevisene som foreligger etter gods er blitt skadet.

En antitetisk slutning fra *Lys-Line*-dommen tilsier at det er sender som har bevisbyrden for at det foreligger sjødyktighet når transportøren har sikret bevisene på en forsvarlig måte. Slutningen er i tråd med utgangspunktet i norsk rett om at den som påstår noe har bevisbyrden. Når lovgiver eksplisitt snur bevisbyrden i tilknytning til sjøl. §§ 275 første ledd og 276 første ledd, men ikke i tilknytning til sjøl. § 276 andre ledd, kan dette tas til inntekt for at lovgiver har ment at bevisbyrden i sistnevnte tilfelle skal pålegges i tråd med alminnelige bevisbyrderegler. I *Oklahoma*-dommen virker også dansk Høyesterett å ha forutsatt en slik løsning. Det ble lagt til grunn at transportøren var ansvarsfri på grunn av at skaden på lasten skyldtes brann. Deretter, i tilknytning til sjødyktighetsvurderingen, fremkommer det i anførselene at partene er enige om

at bevisbyrden påligger sender. Domstolen fant det ikke «tilstrækkelig godtgjort» at lampene som forårsaket brannen var tent ved skipets avgang, og skipet var følgelig ikke sjødyktig ved reisen begynnelse (side 110). Selv om Høyesterett ikke eksplisitt tiltrer partenes overenstemmelse om bevisbyrden, virker dette klart forutsatt i premissene.²⁰⁴

Standpunktet underbygges også av reelle hensyn. Hvis transportøren pålegges bevisbyrden for at skipet var sjødyktig, så vil dette delvis uthule ansvarsbestemmelsen i sjøl. § 275 første ledd og ansvarsunntakene i sjøl. § 276 første ledd. Transportøren vil etter disse bestemmelsene ikke være ansvarlig hvis den sannsynlige skadeårsaken påvises, og det bevises at skadeårsaken ikke skyldes transportøren eller noen han svarer for (§ 275 første ledd), eller skyldes nautiske feil eller brann (§ 276 første ledd). Hvis bevisbyrden for sjødyktighet pålegges transportøren så må han i praksis også bevise at skipet var sjødyktig, eller at det ikke er årsakssammenheng mellom tapet og mulige forhold som kan medføre sjødyktighet, for å unngå ansvar.²⁰⁵ Samlet sett trekker rettskildebildet i retning av at bevisbyrden for at skipet var sjødyktig foreskrives sender. I tråd med *Lys-Line*-dommen kan det tenkes modifikasjoner i de tilfellene hvor sender ikke kan bevise at skipet var sjødyktig på grunn av transportørens mangelfulle bevissikring.

²⁰⁴ Se Myhre (1976) s. 18.

²⁰⁵ L.c.

Del II – Senders ansvar overfor transportøren og øvrige lasteiere

5 Senders kontraktsansvar overfor transportøren

5.1 Innledning: rettslige utgangspunkter, ansvarssubjekt og hensyn

Containerbranner kan ikke bare påføre lasteieerne tap i form av skadet gods, også transportøren kan påføres tap. Hvis det viser seg at transportøren ikke har utvist tilbørlig omhu med å gjøre skipet sjødyktig, og en containerbrann påfører lasten om bord skade, så vil de skadelidte lasteieerne kunne rette krav mot transportøren i medhold av sjøl. §§ 274 flg. I tillegg kan en brann påføre skipet store skader, og i verste fall medføre forlis. Hvis tapene som transportøren påføres kan føres tilbake til senders feil eller forsømmelser, eller til feildeklaring av farlig gods, vil transportøren kunne rette krav mot sender i medhold av sjøl. § 290, eller §§ 291, jf. 257.

Sjøl. § 290 er utformet som et ansvarsfritak, der det fremkommer at sender ikke er ansvarlig for tap som er voldt transportøren «uten feil eller forsømmelse av senderen selv eller noen denne svarer for». Bakgrunnen for utformingen er at sjøl. §§ 290 og 291 skal korrespondere med Haag-Visby-reglene art. IV nr. 3 og 6 og Hamburg-reglene art. 12 og 13. Verken Haag-Visby- eller Hamburg-reglene har derimot hatt til hensikt å utarbeide alminnelige regler om senderansvar, og følgelig vil «nasjonal rett [...] være avgjørende» for å fastlegge senderansvaret etter sjøl. § 290.²⁰⁶ En antitetisk slutning fra sjøl. § 290 pålegger sender, i samsvar med det som følger av alminnelige erstatningsregler, erstatningsansvar overfor transportøren for skader som skyldes feil eller forsømmelse av senderen

²⁰⁶ NOU 1993: 36 s. 42.

eller noen han svarer for.²⁰⁷ I forarbeidene fremkommer det at bestemmelsene skal tilsvare sjøfartsl. §§ 97 og 119.²⁰⁸ Rettspraksis som knytter seg til sistnevnte bestemmelser kan dermed fortsatt være relevant.

I motsetning til etter den alminnelige ansvarsregelen i sjøl. § 290, vil sender være ansvarlig overfor transportøren uavhengig av skyld etter sjøl. § 291 første ledd, såfremt opplysningsplikten om farlig gods i medhold av sjøl. § 257 ikke overholdes. Forutsetningen for at senderen skal være objektivt ansvarlig er at den som mottar godset ikke har kjennskap til dets farlige beskaffenhet, jf. sjøl. § 291 første ledd første punktum og andre ledd.²⁰⁹ Siden feildeklarering av farlig gods er hovedårsaken til containerbranner, er regelen som fremkommer i denne bestemmelsen av sentral betydning for å klargjøre senders ansvar overfor transportøren. Av den grunn vil fremstillingen videre konsentreres til denne regelen.

Etter sjøl. § 257 første ledd første punktum er sender pliktig til å merke «farlig gods» som farlig på en hensiktsmessig måte. I tillegg må sender underrette transportøren (og eventuelt undertransportøren som utfører transporten) om «godsets farlige beskaffenheten» og om eventuelle «sikkerhetstiltak» som kan være nødvendig. Det er sender som er pålagt opplysningsplikten, og tilsvarende er det sender som vil være objektivt ansvarlig etter sjøl. § 291. Ansvarssubjektet var tidligere avlaster, men ble endret på bakgrunn av at lovgiver vurderte dette til å i større grad samsvare med Haag-reglene.²¹⁰ Etter Haag-Visby-reglene er det «the shipper» som er objektivt ansvarlig, jf. art. IV nr. 6. Hvem som er «the shipper», er ikke legaldefinert i konvensjonen. Transportøren er i art. I bokstav a definert som den «who enters into a contract of carriage with a shipper». En antitetisk slutning fra definisjonen tilsier at «the shipper» er transportørens kontraktspartner.²¹¹ Det må følgelig være riktig at det

²⁰⁷ L.c.

²⁰⁸ L.c.

²⁰⁹ Sjøl. § 291 andre ledd vil ha selvstendig betydning i relasjon til undertransportører som ikke mottar godset direkte fra avlaster.

²¹⁰ Ot.prp. nr. 28 (1972–1973) s. 9.

²¹¹ Se også Djadjjev (2017) s. 4.

er sender, og ikke avlaster, som kan bli objektivt ansvarlig etter sjøloven sine regler.²¹²

Selv om det er sender som er ansvarssubjektet etter sjøloven sine regler, står han fritt til å engasjere en tredjepart for å oppfylle forpliktelsene som følger av transportavtalen. Hvis tredjeparten også har ansvaret for å overlevere godset til transportøren, vil han i tråd med definisjonen i sjøl. § 251 være avlaster. Uavhengig av om avlasteren er et selvstendig speditørfirma eller selger i en underliggende kjøpsavtale, typisk der klausulen FOB (Free On Board) anvendes,²¹³ vil sender være ansvarlig overfor transportøren hvis avlaster ikke gir de opplysningene som kreves.²¹⁴

Selv om det ikke fremkommer i forarbeidene til sjøloven, fremstår prevensjonsbetraktninger som et grunnleggende hensyn bak det objektive ansvaret.²¹⁵ Hvis transportøren ikke får kunnskap om godsets farlige beskaffenhet og nødvendige sikkerhetstiltak, så vil dette kunne utsette både last, skip og mannskap for skade. Dommen inntatt i ND 1954.364 (*M/S Florø*) er illustrerende. Avlaster overleverte farlig gods til transportøren, uten å angi at godset var farlig. Det farlige godset, ferrosilisium som var blitt fuktig, frembrakte giftige gasser under transporten, som medførte at to sjømenn mistet livet av forgiftning. Avlaster ble av byretten dømt til å erstatte rederiets tap og arvingenes begravelsesutgifter. Et objektivt ansvar for feildeklarerer vil gi sendere et økonomisk insentiv for å deklare lasten riktig, og kan på den måten virke preventivt.

Det er også nærliggende å anta at et objektivt ansvar vil være samfunnsøkonomisk effektivt.²¹⁶ I forhold til transportøren vil sender være den som har best forutsetninger for å ha kunnskap om godsets farlige

²¹² Sjøl. § 291 gir ikke transportøren hjemmel for å rette krav direkte mot avlaster, som kan være relevant hvis sender er ute av stand til å bære erstatningsansvaret, jf. NOU 1993: 36 s. 26. Et slikt krav vil følgelig måtte ha grunnlag i alminnelige erstatningsregler, som i motsetning til sjøl. § 291 fordrer at det er utvist skyld.

²¹³ Falkanger (2016) s. 258.

²¹⁴ NOU 1993: 36 s. 26.

²¹⁵ Prevensjonshensynet blir i erstatningsrettslig teori, i generelle forarbeidsuttalelser og i rettspraksis fremhevet som et av hovedformålene bak erstatningsretten, jf. blant annet Wilhelmsen (2017) s. 50, NOU 1977: 33 s. 23 og Rt. 2008 s. 1354 (avsnitt 43).

²¹⁶ Eide (2018) s. 247–248. Effektivitet brukes her som et begrep på optimal utnyttelse av samfunnets ressurser.

beskaffenhets.²¹⁷ Ved et objektivt erstatningsansvar vil skadevolder (sender) alltid være ansvarlig, og han vil i egeninteresse søke å minimere de totale kostnadene. På bakgrunn av at brudd på opplysningsplikten har et stort skadepotensial (og følgelig også høyt kostnadspotensial), vil det være rasjonelt av sender å etterleve plikten. Det store omfanget av feildeklarte containere viser derimot at dette ikke alltid er tilfelle.²¹⁸ Årsakene kan være flere. Eksempelvis kan det være at sender har vært uforsiktig, og aldri har hatt til hensikt å feildeklarere. Det kan også være sender anser det som lønnsomt å bryte opplysningsplikten fordi sannsynligheten for å bli avslørt er liten, eller at lastens mulige avkastning overstiger de forventede kostnadene ved å bryte plikten. Sistnevnte kan være tilfelle der bakgrunnen for feildeklaringen er smugling av våpen, narkotika eller andre produkter med høy verdi på svartebørsen, eller et ønske om å styre klar av kostbare sertifiserings- eller dokumentasjonskrav.

I det følgende vil senders opplysningsplikt etter sjøl. § 257 bli redegjort for i punkt 5.2, før de øvrige sidene ved det objektive ansvaret blir behandlet i punkt 5.3. Samlet sett vil redegjørelsen fremstille senders ansvar overfor transportøren for feildeklaring av containere som inneholder farlig gods.

5.2 Senders opplysningsplikt om «farlig gods»

5.2.1 Hva omfattes av «farlig gods»?

5.2.1.1 Definisjon av begrepet

Opplysningsplikten gjelder ved transport av «farlig gods». Begrepet farlig gods er ikke definert i sjøloven eller dens forarbeider, og en alminnelig språklig forståelse av ordlyden gir liten veiledning. Etter sjøfartsl. § 92 første ledd gjaldt opplysningsplikten for «[l]ett antendelig, eksplosivt eller annet farlig gods». Det fremkommer i forarbeidene at sjøl. § 257 i det vesentlige viderefører sjøfartsl. § 92.²¹⁹ Ettersom endringen av ordlyden

²¹⁷ Güner-Özbek (2008) s. 157.

²¹⁸ Se pkt. 1.1.

²¹⁹ NOU 1993: 36 s. 25.

ikke omtales i den forbindelse, må det legges til grunn at lovgiver ikke har hatt til formål å foreta noen realitetsendring.²²⁰ Ordlyden i sjøfartsl. § 92 samsvarer også i stor grad med Haag-Visby-reglene art. IV nr. 6, som definerer farlig gods som «[g]oods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment». Rettskilder som knytter seg til sjøfartsloven kan følgelig være av betydning for å fastlegge innholdet etter någjeldende regler.

I forbindelse med gjennomføringen av Haag-reglene i norsk rett uttalte Sjølovskommisjonen at sjøfartsl. § 92

«handler bare om det kontraktmessige forhold mellom partene, men de offentligrettslige forskrifter som gjelder om lastning av farlig gods, hos oss etter skibskontroll-loven av 9 juni 1903 §§ 69 flg., er for så vidt av betydning som enhver av partene både kan kreve og gå ut fra at den annen iakttar hvad der efter sådanne forskrifter påhviler ham».²²¹

I sjødyktighetsloven §§ 69 flg. vises det til en rekke type gods, deriblant gods som inneholder eksplosive, brannfarlige, etsende, giftige eller andre farlige stoffer. Det er nærliggende å forstå forarbeidsuttalelsen dithen at denne type last må være å anse som farlig. Sjødyktighetsloven §§ 69 flg. er delvis videreført i skipssikkerhetsloven § 12, der Nærings- og fiskeridepartementet er gitt kompetanse til å gi forskrifter om farlig last. I forarbeidene til bestemmelsen er det angitt at farlig last kan være «kjemikalier, flytende gasser, radioaktivt avfall og andre eksplosive og brannfarlige stoffer».²²² Tilsvarende blir lagt til grunn i dommen inntatt i ND 1959.55 (*M/S Grethe*), der det også påpekes at det ikke har vært meningen å avgrense sjøfartsl. § 92 første ledd til stoffene som fremkommer i sjødl. § 69.²²³

²²⁰ Grue (1998) s. 52.

²²¹ Sjølovkommisjonens innstilling (1936) s. 39. Skibskontroll-loven er et annet navn på sjødyktighetsloven.

²²² Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) s. 112.

²²³ Side 61. Den nærmere betydningen av de offentligrettslige reguleringene blir vurdert i pkt. 5.2.1.2.

Fellesnevneren for godset som nevnes i sjødl. § 69 er at det er farlig av natur – det er *typisk* farlig. Giftige stoffer vil være farlige både før overlevering til transportøren, om bord på skipet og i havnen. Det samme gjelder for brannfarlige stoffer. Opplysningsplikten har derimot et bredere nedslagsfelt enn bare det typisk farlige godset. Videre i Sjølovkommissjonens innstilling fremkommer det at sjøfartsl. § 92

«1ste ledd og de øvrige bestemmelser hvor uttrykket ‘lett antendelig, eksplosivt eller annet farlig gods’ er brukt, gjelder bare gods som er farlig på grunn av sin beskaffenhet».²²⁴

Med godsets beskaffenhet er det naturlig å tenke på godsets egenskaper, eksempelvis at kull er farlig på grunn av godsets beskaffenhet i form av eksplosivitet.²²⁵ Kull vil alltid være eksplosivt, og er følgelig *typisk* farlig gods. I tillegg vil også gods som ikke typisk er farlig, men bare er farlig i det *konkrete* tilfelle, være farlig på grunn av sin beskaffenhet.²²⁶ I *M/S Grethe*-dommen var det et parti med kisavbrann som skulle fraktes fra Tofte til Nordenham. Kisavbrann er et avfallsprodukt, en slags aske, fra utbrent svovelkis.²²⁷ Produktet er bare farlig når det er varmt. Byretten la til grunn at sjøfartsl. § 92 første ledd ifølge forarbeidene omfatter alt farlig gods, også «gods som i det konkrete tilfelle er farlig – uten omsyn til hvorvidt godset i annen tilstand ikke vil være det» (side 61). I *M/S Florø*-dommen var lasten av ferrosilisium «ikke farlig i seg selv», men på grunn av de konkrete forholdene – at lasten var tilført fuktighet – ble godset ansett som farlig (side 369).²²⁸ Dommen inntatt i ND 1957.232 (*M/S Geisha*) er også illustrerende.²²⁹ Kombinasjonen av to i utgangspunktet ufarlige stoffer, sinkkonsentrat og chilisalpeter, viste seg å være farlig; *M/S Geisha* forliste etter en eksplosjonsartet brann.

²²⁴ Sjølovkommissjonens innstilling (1936) s. 39–40.

²²⁵ Brækhus (1996) s. 103.

²²⁶ Sejersted (1976) s. 81.

²²⁷ *M/S Grethe*-dommen (side 55).

²²⁸ Se pkt. 5.1.

²²⁹ Dommen gjaldt passasjerers erstatningskrav for tapt reisegods.

5.2.1.2 Betydningen av offentligrettslige reguleringer

Ved gjennomføringen av Haag-reglene ble det fremhevet i forarbeidene at sjødyktighetsloven, som en offentligrettslig regulering, kan være av betydning i fastleggelsen av hva som skal betraktes som farlig gods etter transportrettslige regler.²³⁰ I forarbeidene til någjeldende sjøloven poengteres det at opplysningsplikten

«vil kunne gå lenger enn de plikter som følger av de offentligrettslige regler om farlig gods. På samme måte som etter gjeldende rett vil det offentligrettslige definisjoner av hvilke typer av gods som skal anses som farlige, *ikke ubetinget være uttømmende eller avgjørende*. I forhold til de transportrettslige regler vil gods kunne bli ansett som farlig selv om det ikke omfattes av de offentligrettslige regler» (min utheving).²³¹

Det fremkommer eksplisitt at offentligrettslige regler ikke danner en ytre ramme for hva som skal betraktes som «farlig gods» etter sjøl. § 257. I forlengelsen av dette oppstår spørsmålet om hvorvidt stoffene som er nevnt i offentligrettslige regler uten unntak vil være farlig gods i transportrettslig sammenheng. Som det er påpekt i punkt 5.2.1.1 virker dette å være lagt til grunn i forarbeidene til sjøfartsloven og i *M/S Grethedommen*. I det siterte utdraget fra forarbeidene til någjeldende sjølov tas det ikke konkret stilling til spørsmålet. Uttalelsen om at de offentligrettslige definisjoner ikke er «uttømmende» kan isolert sett tas til inntekt for at lovgiver forutsetter at de typer av gods som er angitt som farlig i offentligrettslige regler, også er det etter sjøloven. Derimot påpekes det videre at de offentligrettslige definisjoner ikke er «avgjørende». Denne påpekningen ville vært overflødig i tillegg til «uttømmende» hvis det ikke, i tillegg til den ytre rammen, siktes til gods som er nevnt i offentligrettslige regler. En plausibel slutning fra forarbeidene er dermed at offentligrettslige reguleringer ikke er avgjørende for om gods er farlig i transportrettslig forstand.²³²

²³⁰ Sjølovkomisjonens innstilling (1936) s. 39.

²³¹ NOU 1993: 36 s. 25.

²³² Se Grue (1998) s. 54 og Vikse (2012) s. 62–63.

Fordelen ved at det alltid må gjøres en konkret vurdering selv om lasten er omfattet av offentligrettslige reguleringer, er at gods med liten skadeevne – som likevel er inntatt i offentligrettslige reguleringer – ikke automatisk er «farlig» etter sjøloven. I juridisk teori er klasse 9 i IMDG-koden brukt som eksempel.²³³ For å illustrere følger det av IMDG-koden regel 2.9.2.2 at gruppen «3316 FIRST AID KIT» er farlig gods. Rettsvirkningen av at det ikke opplyses om at lasten består av førstehjelpskrin, hvis det legges til grunn at godset er farlig i transportrettslig forstand, er at sender blir objektivt ansvarlig for kostnader og annet tap som transportøren påføres på grunn av godsets farlige beskaffenheten. Til gjengjeld er det usikkert hvor tyngende en slik løsning hadde vært for sender, ettersom et førstehjelpskrin neppe kan volde store skader. I tillegg kan ansvaret enkelt unngås ved å deklarerer lasten i tråd med de offentligrettslige reguleringene som til enhver tid gjelder.

Ulempen ved at det alltid må gjøres en konkret vurdering av godset, er at det kan skape usikkerhet knyttet til hva slags gods som omfattes av opplysningsplikten. I bransjen virker derimot oppfatningen å være at det som er betraktet som farlig gods etter IMDG-koden, skal opplyses om etter sjøloven sine regler, og vice versa, det som ikke er betraktet som farlig gods etter IMDG-koden, behøver sender ikke å opplyse om.²³⁴ Selv om godset må vurderes konkret, må det tas med i beregningen at offentligrettslige reguleringer ofte er grundig overveid i lys av et vidstrakt erfaringsgrunnlag.²³⁵ Dette gjelder også IMDG-koden, hvor det i regel 3.2 er inntatt en «Dangerous Goods List». Det er følgelig nærliggende å legge til grunn at gods som er farlig etter offentligrettslige reguleringer – eksempelvis IMDG-koden – presumptivt vil være «farlig gods» i sjøloven § 291 sin forstand.²³⁶

²³³ L.c.

²³⁴ Personlig kommunikasjon i samtale med Glenn Pettersen, farlig gods ekspert/instruktør i Dangerous Goods Management Oslo AS, 13. april 2021.

²³⁵ Myhre (1976) s. 8.

²³⁶ Grue (1998) s. 54.

5.2.1.3 Begrepets randsone

I sjøl. § 257 andre ledd fremkommer det at sender også må opplyse om «gods er av en slik beskaffenhet at transporten kan medføre fare eller vesentlig ulempe for person, skip eller last». Umiddelbart kan det virke som om andre ledd, i tillegg til å omfatte gods som kan medføre vesentlig ulempe for person, skip eller last, også omhandler transport av farlig gods.²³⁷ Dette underbygges av systembetraktninger, all den tid overskriften i bestemmelsen er «farlig gods». Et viktig motargument er at en slik forståelse medfører at «fare»-alternativet i bestemmelsens andre ledd ikke har selvstendig betydning ved siden av første ledd. I sjøfartsl. § 92 andre ledd var det en bestemmelse med tilsvarende innhold, men der brukes bare «vesentlig ulempe».

Etter sjøfartsl. § 92 må det følgelig ha vært klart at andre ledd ikke omfattet farlig gods, bare gods som kunne medføre «vesentlig ulempe». Det kan eksempelvis være tilfelle der det foreligger et innførselsforbud av enkelte varer, som ikke er «farlig gods».²³⁸ Hvis skipet nektes adgang til havnen på grunn av innførselsforbudet, vil det kunne medføre vesentlige ulemper. Standpunktet er også lagt til grunn i *M/S Grethe*-dommen, der det fremkommer at «paragrafens annet ledd sikter til gods som i seg selv ikke er farlig, men hvis befordring kan medføre ulempe [...]» (side 61). På bakgrunn av at sjøl. § 257 i alt det vesentlige forutsettes å svare til sjøfartsl. § 92, og endringen i ordlyden ikke er kommentert i forarbeidene,²³⁹ må konklusjonen være at andre ledd ikke omfatter «farlig gods».

I realiteten kan det mest av gods være farlig under spesielle omstendigheter, og i teorien er det derfor antydnet at det må være en nedre grense for hva som skal anses som «farlig gods» etter sjøloven sine bestemmelser. Falkanger og Bull skriver at det må kreves «noe utover 'det dagligdagse'»;

²³⁷ Motsatt i Vikse (2012) s. 54–55, der hun tar til orde for at andre ledd tilsynelatende pålegger sender en opplysningsplikt når godset ikke direkte er farlig, men har andre egenskaper som kan medføre fare eller vesentlig ulempe. Det er vanskelig å se at det skal være noen forskjell mellom gods med «andre egenskaper som kan medføre fare» og «farlig gods».

²³⁸ Eksempelet er hentet fra Jantzen (1952) s. 139–140.

²³⁹ NOU 1993: 36 s. 25–26 og Ot.prp. nr. 55 (1993–1994).

skadepotensialet må være betydelig». ²⁴⁰ En naturlig slutning fra dette er at gods som bare kan volde neglisjerbare skader, men som likevel er farlig på grunn av sin beskaffenhet, ikke er «farlig gods» etter sjøl. § 257. ²⁴¹ Akkurat hvor grensen skal trekkes, må avgjøres konkret etter en helhetlig vurdering av lasten, skipet og forholdene for øvrig. ²⁴² Gods som i løpet av sjøtransporten kan forårsake brann, bør uansett gå klar av en eventuell nedre grense.

5.2.2 Hvilke opplysninger må gis?

Det følger av sjøl. § 257 første ledd andre punktum at sender må gi opplysninger om «godsets farlige beskaffenhet», og dessuten angi hvilke «sikkerhetstiltak som kan være nødvendige». Den bestemte formen, «*godsets* farlige beskaffenhet» (min utheving), er nærliggende å forstå som en henvisning til leddets første punktum, der det fremkommer at «farlig gods» skal merkes. I forlengelsen av dette kan bestemmelsen leses som at sender må opplyse om at han leverer farlig gods til transportøren. Dette underbygges av sjøl. § 296 første ledd nr. 1, der det fremkommer at konnossementet skal inneholde opplysninger om godsers art, «herunder dets farlige egenskaper». I forarbeidene er dette omtalt som et «krav om at farlig gods skal angis som sådant». ²⁴³

Selv om sender opplyser om at det skal fraktes farlig gods, og merkingen av godset gir transportøren opplysninger om hvilket gods det er, følger det av sjøl. § 257 at «sikkerhetstiltak som kan være nødvendige» også skal angis. Kravet har gode grunner for seg ettersom det nødvendigvis ikke er tilstrekkelig for transportøren å vite at godset er farlig, hvis han ikke vet hvilke sikkerhetstiltak som kan iverksettes ved behov. ²⁴⁴ Sender *må* derimot ikke opplyse om sikkerhetstiltak som kan være nødvendig for

²⁴⁰ Falkanger (2016) s. 303.

²⁴¹ Se også Grue (1998) s. 58 og Vikse (2012) s. 57.

²⁴² Det finnes ingen rettspraksis hvor vurderingen blir foretatt, noe det er nærliggende å anta skyldes prosessøkonomiske hensyn. Hvis skadene er neglisjerbare – og tvistesummen likeså – vil ikke slike saker gå hele veien til rettssystemet.

²⁴³ NOU 1993: 36 s. 46.

²⁴⁴ Jantzen (1952) s. 139.

å unngå det objektive ansvaret etter sjøl. § 291. Sender blir bare objektivt ansvarlig ved overlevering av farlig gods hvis han ikke opplyser om dets farlige beskaffenhet og nødvendige sikkerhetstiltak, med mindre den som mottar godset ikke ellers kjenner til godsets farlige beskaffenhet. Med andre ord er det ansvarsbefriende for sender hvis mottakeren av godset innehar informasjonen om godsets farlige beskaffenhet, uavhengig av om det er opplyst om nødvendige sikkerhetstiltak.

På den ene siden er en slik regel lite betenkelig når det kommer til frakt av farlig gods som ofte er gjenstand for transport. Det må kunne forventes at transportøren, eventuelt ved hjelp av et oppslag i en lastehåndteringsbok, har kunnskap om hvordan slik gods skal behandles.²⁴⁵ Hvis transportøren innehar den nødvendige kunnskapen om eventuelle sikkerhetstiltak, så vil godsets skadepotensial reduseres, og prevensjonshensyn vil i mindre grad gjøre seg gjeldende.

På den andre siden kan en slik regel være uheldig i de tilfellene der godset er av den mer spesielle typen, eller der merkingen i tråd med IMDG-koden ikke avklarer nøyaktig hvilke sikkerhetstiltak som er anvendelige for den konkrete lasten. Sistnevnte kan eksempelvis være tilfelle der IMDG-koden angir antenningspunktet til en eksplosiv gass i et intervall.²⁴⁶ I en slik situasjon kan prevensjonshensyn tale for at sender pålegges ansvar, i alle fall hvis sender har innehatt konkret informasjon om aktuelle sikkerhetstiltak uten å videreformidle dette til transportøren. Etter dagens regelverk vil sender i en slik situasjon ikke være objektivt ansvarlig etter sjøl. § 291. Til gjengjeld kan manglende opplysninger om aktuelle sikkerhetstiltak være en feil eller forsømmelse, og følgelig ansvarsbetingende etter sjøl. § 290.²⁴⁷

²⁴⁵ Brækhus (1998) s. 349 og Falkanger (2016) s. 288.

²⁴⁶ Som en illustrasjon: Se IMDG-koden regel 3.2 der stoff nr. 1091 i Dangerous Goods List, aceton olje, er angitt å ha et antenningspunkt mellom minus 4 og pluss 8 grader.

²⁴⁷ Grue (1998) s. 64.

5.2.3 Hvordan, og til hvem, kan sender med ansvarsbefriende virkning oppfylle opplysningsplikten?

Sjøl. § 257 første ledd pålegger sender en plikt til å merke godset som farlig på en «hensiktsmessig måte». Bestemmelsen samsvarer med Hamburg-reglene art. 13 nr. 1, som pålegger sender å «mark or lable in a suitable manner dangerous goods as dangerous». I forarbeidene til sjøloven utdypes det at merkingen skal skje «i samsvar med de krav som følger av offentligrettslig regler og for øvrig på en hensiktsmessig måte».²⁴⁸ I IMDG-koden kap. 5.2 er det utfyllende regler og krav til hvordan farlig gods skal merkes. Eksempelvis følger det av regel 5.2.1.1 at det farlige godset skal være «displayed on each package», i tråd med lastens navn og nummer slik det fremkommer i Dangerous Goods List. I regel 5.2.1.2 fremkommer det blant annet at merkingen skal være synlig og leselig (nr. 1), og dessuten «displayed on a background of contrasting colour on the external surface of the package» (nr. 3). Hvis sender overholder kravene som følger av de offentligrettslige reglene, som er svært detaljerte i utformingen, er det vanskelig å se for seg på hvilken måte merkingen for øvrig ikke skal være gjort på en hensiktsmessig måte.

Videre følger det av sjøl. § 257 første ledd andre punktum at sender også skal «underrette» transportøren om det farlige godset. I sjøl. § 291 første ledd er plikten formulert som et krav til å «opplyse». Ordene må være å anse som synonymer, og forskjellen er ikke kommentert nærmere i forarbeidene. Der fremkommer det heller ingen formkrav til hvordan sender skal opplyse om det farlige godset. Sender kan følgelig selv velge om han gir opplysningene skriftlig eller muntlig.²⁴⁹ I forlengelsen av dette oppstår spørsmålet om merkingen av godset som sender er pålagt etter sjøl. § 257 første ledd første punktum, kan betraktes som underrettelse etter sjøl. §§ 257 første ledd andre punktum og 291 første ledd første punktum.

²⁴⁸ NOU 1993: 36 s. 25.

²⁴⁹ Vikse (2012) s. 66. I lys av at brudd på opplysningsplikten medfører et objektivt – og mulig svært vidtrekkende – ansvar, kan det av bevismessige grunner være klokt av sender å gi opplysningene skriftlig.

Som nevnt i punkt 5.1 svarer sjøl. § 291 til Haag-Visby-reglene art. IV nr. 6. Der heter det at sender er ansvarlig hvis transportøren ikke har samtykket til å frakte det farlige godset «with knowledge of their nature and character». I konvensjonsteksten kommer det bakenforliggende grunnlaget for opplysningsplikten klarere fram sammenlignet med den norske sjøloven; transportøren skal gis kunnskap om det farlige godset. Bare på denne måten kan transportøren ta stilling til om han ønsker å ta godset om bord på skipet, og eventuelt ta nødvendige forholdsregler.²⁵⁰ Hvis sender ikke gir transportøren beskjed før godset med merkingen faktisk overleveres, så vil transportøren i verste fall måtte avvise godset i havnen, og i forlengelsen av dette foreta seilasen med mindre belegg enn nødvendig. Dette vil i mange tilfeller kunne påføre transportøren økonomiske tap. Merkingen kan følgelig ikke være tilstrekkelig for at sender har gitt transportøren en underrettelse om at det skal fraktes farlig gods.

Det bakenforliggende hensynet kommer også til uttrykk gjennom kravet til at opplysningene skal gis «i god tid», jf. sjøl. § 257 første ledd andre punktum. Rent språklig tilsier ordlyden «god tid» at beskjeden i alle fall må gis før avlaster overleverer godset til transportøren. Hvor lenge før underrettelsen må finne sted vil bero på de konkrete forholdene, deriblant hvilken type farlig gods det er som skal fraktes.²⁵¹ Det avgjørende må være at transportøren har kunnskapen om godsets farlige beskaffenhet på et tidspunkt det fortsatt foreligger en reell mulighet til å ta nødvendige sikkerhetstiltak, alternativt avvise godset.²⁵²

Hvis transportøren anvender en undertransportør til å utføre den første delen av transporten, så er det ikke tilstrekkelig at sender har oppfylt opplysningsplikten overfor transportøren ved avtaleinngåelsen. Det følger av sjøl. §§ 291 første ledd og 257 første ledd at den undertransportøren som godset leveres til også skal underrettes. Regelen har gode grunner for seg, ettersom det er den som faktisk utfører transporten

²⁵⁰ Ibid. s. 64.

²⁵¹ Ibid. s. 67.

²⁵² Samme synspunkt fremkommer i NOU 2012: 10 s. 83, som knytter seg til Rotterdam-reglene.

som har behov for å vite om godsets farlighet. Med tanke på om transportøren må underrettes i tillegg er det noe uoverensstemmelser i lovteksten. I sjøl. § 257 står det at «transportøren og den undertransportør som godset leveres til» skal underrettes, mens ansvaret etter sjøl. § 291 knytter seg til overlevering til «transportøren eller en undertransportør» – samtidig som det vises tilbake til sjøl. § 257 (mine uthevinger). I forarbeidene uttales det derimot eksplisitt at

«det [vil] være tilstrekkelig for å unngå det objektive ansvar etter paragrafen her at senderen gir nødvendige opplysninger om godsets beskaffenhet til den undertransportør som godset faktisk leveres til».²⁵³

I forlengelsen av dette påpekes det at det i så fall er undertransportørens ansvar å videreformidle opplysningene til den kontraherende transportøren eller en annen undertransportør, som skal utføre senere deler av transporten.²⁵⁴ Hvis undertransportøren ikke videreformidler opplysningene den har mottatt om godsets farlighet, som igjen medfører containerbrann hos en annen undertransportør / transportøren, må det antas at veien ikke er lang til erstatningsansvar for undertransportøren.

5.3 Det objektive ansvaret ved brudd på opplysningsplikten

5.3.1 Forutsetningen om at transportøren ikke har kunnskap om godsets farlighet

Selv om sender har brutt opplysningsplikten i medhold av sjøl. § 257, vil det objektive ansvaret bare bli pålagt dersom «den som mottar godset ikke ellers [kjenner] til dets farlige beskaffenhet», jf. sjøl. § 291 første ledd. Ordlyden «den som mottar godset» viser tilbake til «overlevert [...] til transportøren eller en undertransportør». Det er følgerig transportøren

²⁵³ Ibid. s. 43.

²⁵⁴ L.c.

eller den undertransportøren som utfører den første del av transporten, som ikke må ha kunnskap om godsets farlige beskaffenhet. I forlengelsen av dette er det nødvendig å vurdere hvilke posisjoners kunnskap som skal likestilles med transportørens kunnskap.

I ND 1915.61 (*Venus*) ble det lagt til grunn at brannfarlighet som følge av væting av ulesket kalk er et så alminnelig kjent fenomen at man må gå ut fra at «skibets høiere vedkommende, særlig dets fører har hat kjendskap derom» (side 63). Standpunktet følges opp i *M/S Grethe*-dommen, der rederiet selv måtte bære 2/3 av tapet på grunn av kapteinens opptreden. Det må følgelig være klart at kunnskap på kapteinenes hånd likestilles med transportørens kunnskap.²⁵⁵ I sistnevnte avgjørelse blir det i forkant av vurderingen av kapteinens kunnskap lagt til grunn at sender har «vist uaktsomhet ved ikke å gi klar beskjed til skipets vedkommende (skipsfører, rederi, ev. agent eller megler)» om godsets farlige beskaffenhet (side 61). Den eksplisitte angivelsen av agent og megler må anses som et obiter dictum, all den tid saken gjaldt kapteinens kunnskap.

Begrunnelsen for opplysningsplikten, at transportøren skal kunne foreta nødvendige tiltak for å sikre at transporten er trygg, gjør seg ikke gjeldende i tilfeller der transportøren allerede vet om godsets farlige beskaffenhet. Identifikasjonsspørsmålet må avgjøres i lys av dette. I tilfeller der en sender underretter en person som opptrer på vegne av transportøren – typisk en agent – om godsets farlige beskaffenhet, vil hensynet bak opplysningsplikten etterleves. Informasjonsutvekslingen vil i et slik tilfelle, selv om transportøren selv ikke mottar underrettelsen, medføre at transportøren kan foreta nødvendige tiltak for å sikre at transporten er trygg. En motsatt regel vil medføre at transportøren kan skaffe seg en regressadgang (for krav som måtte komme fra øvrige lasteiere) mot sendere av farlig gods, hvis transportøren opptrer gjennom agenter. I Haag-Visby-reglene art. IV nr. 6 fremkommer det også eksplisitt at det er «the carrier, master or agent of the carrier» som må ha fått kunnskapen. Obiter dictum uttalelsen i *M/S Grethe*-dommen må følgelig kunne sies å gi uttrykk for gjeldende rett.

²⁵⁵ Se også Sejersted (1976) s. 82.

Begrunnelsen for opplysningsplikten vil også være bestemmende for forståelsen av hvilken kunnskap som medfører at transportøren ikke kan påberope seg sjøl. § 291. For at transportøren skal kunne foreta nødvendige tiltak for å sikre at transporten er trygg, må han ha kunnskap om godsets «farlige beskaffenhet». Hvis sender følgelig, med et ønske om å få lavere frakt, argumenterer for at lasten kan nøytraliseres og derfor ikke er farlig, så har ikke transportøren fått kunnskap om lastens farlige beskaffenhet. Dette var tilfellet i dommen inntatt i ND 1998.167 (*Leopold*). Skipets kaptein vegret seg for å ta lasten – batteriavfall – om bord på skipet, grunnet risikoen for etseskader. Sender opplyste om at lasten kunne nøytraliseres med aluminiumsulfat, og transportøren måtte dermed «kunne gå ud fra, at disse [batteriene] kunne lastes og befordres uten risiko for ætsningsskader på skibet» (side 182). Når batteriavfallet likevel skadet skipet, la dansk Høyesterett til grunn at transportøren ikke hadde hatt kjennskap til godsets farlige beskaffenhet.

Videre kan det vurderes om unntaket bare knytter seg til den faktiske kunnskapen transportøren har, eller om det må innfortolkes at også kunnskap transportøren burde hatt omfattes. I sjøl. § 291 første ledd brukes verbet «kjenner», noe som det er mest naturlig å forstå som et krav til faktisk kunnskap. Forarbeidene tar ikke stilling til problemstillingen, men også der brukes verb som «kjenner» og «har»,²⁵⁶ som kan tas til inntekt for at det gjelder et krav om faktisk kunnskap. Dette standpunktet underbygges av systembetraktninger, hvis sjøloven kap. 13 ses i sammenheng.²⁵⁷ Eksempelvis viser sjøl. §§ 269 andre ledd og 300 første ledd til tilfeller der mottakeren / en tredjepart «burde» forstått eller innsett noe. Sett i sammenheng med sjøl. § 291 er det nærliggende å legge til grunn at det ville fremkommet eksplisitt i lovteksten, hvis lovgiver mente at kunnskap transportøren burde hatt om godsets beskaffenhet skulle være avgjørende.²⁵⁸

Underrettspraksis trekker også i retning av at det bare er den faktiske kunnskapen som omfattes av bestemmelsen. I *M/S Florø*-dommen legges

²⁵⁶ NOU 1993: 36 s. 43.

²⁵⁷ Grue (1998) s. 67.

²⁵⁸ L.c.

det til grunn at det ikke er nødvendig å ta standpunkt til om rederiet har handlet uaktsomt «idet det i denne bestemmelse bare er bortfrakterens kunnskap om lastens farlighet som kan fritas for ansvar» (side 370). I *M/S Grethe*-dommen ble det lagt til grunn at kapteinen var helt ukjent med godsets farlige beskaffenhet, men at hans observasjoner tilsa at han i alle fall burde sjekket ut forholdene nærmere. Resultatet ble skyldfordeling, der rederiet måtte bære 2/3 av tapet. Avgjørelsen er tatt til inntekt for at kunnskap som transportøren burde innehatt omfattes av sjøl. § 291.²⁵⁹ Domspremissene i tilknytning til skyldfordelingen er derimot noe uklare. Etter at byretten har fastslått at lasteieier må pålegges ansvar etter sjøfartsl. § 97, starter neste avsnitt i avgjørelsen med: «Men etter rettens oppfatning kan også saksøkerens vedkommende bebreides uaktsomhet i den foreliggende forbindelse» (side 62).

I forlengelsen av dette redegjør byretten for hvilke forhold som underbygger uaktsomheten, før de fastslår at det «under disse tilhøva er begått så store feil av saksøkerens vedkommende at det må skje en skyldfordeling» (side 62). Drøftelsen knytter seg ikke opp mot kjennskskapskravet i sjøfartsl. § 97, og bærer i større grad preg av betraktninger om lemping på bakgrunn av skyldforhold. De gjengitte anførselene gir derimot ingen indikasjoner om at dette er anført. Det knytter seg følgelig en viss usikkerhet til hvilke slutninger som kan trekkes fra *M/S Grethe*-dommen.

I konvensjonsbestemmelsene som sjøl. § 291 svarer til brukes ordet «knowledge», jf. Hamburg-reglene art. 13 nr. 2 og Haag-Visby-reglene art. IV nr. 6. Kunnskapsbegrepet har vært forsøkt definert i flere tusen år,²⁶⁰ uten at begrepet kan sies å ha et allmenngyldig meningsinnhold. Like fullt må det kunne legges til grunn at det etter en alminnelig språklig forståelse siktes til viten eller innsikt som en person besitter, og ikke burde besittet. Samlet sett trekker rettskildene nokså entydig i retning av det bare er transportørens faktiske kunnskap som omfattes av sjøl. § 291.

Et krav om faktisk kunnskap hos transportøren kan fremstå som urimelig ved første øyekast. I den forbindelse er det nærliggende å minne om at opplysningsplikten er pålagt sender, som kan unngå ansvaret

²⁵⁹ Vikse (2012) s. 72–73.

²⁶⁰ Holmen (2020).

ved å overholde sine plikter. I tillegg må det legges til grunn, ettersom ikke annet fremkommer i lovteksten eller forarbeidene, at alminnelige bevisregler vil gjelde. Dette medfører at domstolen skal legge til grunn det faktum som mest sannsynlig er korrekt. Sender må dermed føre bevis som viser at det er mer sannsynlig at transportøren har hatt faktisk kunnskap enn at han ikke har hatt det.

På hvilken måte transportøren får faktisk kunnskap om godsets farlige beskaffenhet er ikke av betydning. Hvis eksempelvis sender ikke underretter om det farlige godset, men transportøren får kunnskapen gjennom merkingen, så vil det være tilstrekkelig.²⁶¹ Hvis transportøren avviser at han har fått kunnskap gjennom merkingen, så vil det være et bevisspørsmål hvorvidt det faktisk er tilfelle. Transportøren er en profesjonell part, og vil nok starte i motbakke hvis han skulle hevde at han ikke har sett merkingen.²⁶² Dette underbygges også av at transportøren er pålagt en undersøkelsesplikt av lasten i medhold av sjøl. § 256, der det vil være naturlig at merkingen blir oppdaget. Et visst paradoks er det at transportøren i så fall må overbevise retten om at undersøkelsen har vært mangelfull, og dermed risikerer ansvar etter sjøl. §§ 274 flg. overfor øvrige lasteiere.²⁶³

5.3.2 Årsakskravet mellom påløpte kostnader og tap, og senders brudd på opplysningsplikten

Det objektive ansvaret omfatter «kostnader og annet tap» som transportøren eller undertransportøren blir påført, såfremt kostnadene og tapet oppstår «som følge av» transporten av farlig gods. Ordlyden «kostnader og annet tap» (min utheving) tydeliggjør at lovgiver sikter til to forskjellige størrelser, selv om kostnader og tap i dagligtalen kan anvendes som synonyme. Eksempelvis kan det tenkes at en containerbrann medfører at skipet er ute av drift i noen måneder. Da vil transportøren lide tap (som det ikke er naturlig å omtale som kostnader) ved at skipet ikke

²⁶¹ NOU 1993: 36 s. 43.

²⁶² Vikse (2012) s. 78.

²⁶³ Se Grue (1998) s. 67–68.

kan brukes til inntjening.²⁶⁴ Hvis senders brudd på opplysningsplikten medfører at sjømenn mister livet, så vil de etterlattes erstatningskrav for begravelsesutgifter være en kostnad (som det ikke er naturlig å omtale som et tap) for transportøren.²⁶⁵

I sjøfartsl. § 97 andre ledd het det at «alt tap som direkte eller indirekte er en følge av at godset er innlastet» omfattes. Lovgiver har i forarbeidene gitt uttrykk for at sjøl. § 291 er «tilsvarende» sjøfartsl. § 97 andre ledd.²⁶⁶ Det er følgelig nærliggende å anta, til tross for den forskjellige utformingen av bestemmelsene, at det materielle innholdet er likt. Hvis den nye og gamle loven ses i sammenheng, så omfatter ansvaret alle kostnader og tap, både direkte og indirekte. Dette er i samsvar med det erstatningsrettslige utgangspunktet for ansvar i kontraktsforhold; «skadelidtes tap skal erstattes fullt ut, med mindre det finnes hjemmel for noe annet», jf. Rt. 2004 s. 1887 (*Multiconsult*) i avsnitt 30. For å vurdere om transportøren er påført et tap må en differansebetraktning foretas, der situasjonen uten containerbrannen sammenlignes med den faktiske situasjonen etter containerbrannen.²⁶⁷

Selv om differansebetraktningen gir et konkret svar i kroner vil det ikke nødvendigvis kunne settes to streker under svaret; det er bare kostnader og tap «som følge av transporten av slik [farlig] gods» som omfattes. Hvis det eksempelvis er ført bevis for at en sterk storm eller orkan førte til selvantennelse av den farlige lasten, som igjen medførte forlis, så vil ikke årsakskravet være oppfylt hvis skipet uansett hadde forlist på grunn av værforholdene. I tillegg til at det må være faktisk årsakssammenheng mellom tapene/kostnadene og frakten av farlig gods, må tapet – i tråd med alminnelige kontraktsrettslige prinsipper – «stå i en rimelig nær sammenheng med misligholdet; tapet må ikke være for fjernt, avledet eller upåregnelig», jf. Rt. 1983 s. 205 (på side 212).

²⁶⁴ Eksempelet er hentet fra Grue (1998) s. 73.

²⁶⁵ Se om *M/S Florø*-dommen i pkt. 5.1.

²⁶⁶ NOU 1993: 36 s. 42.

²⁶⁷ Se Rt. 2005 s. 65 (*Kile*) der det i avsnitt 45 fremkommer at det ikke er «påvist rettspraksis som fraviker det erstatningsrettslige utgangspunkt at spørsmålet om det foreligger økonomisk tap skal vurderes ut fra en differansebetraktning».

I adekvansvurderingen må utgangspunktet tas i innsikten til en «alminnelig sender», kombinert med den særlige kunnskapen som den skadevoldende sender måtte ha.²⁶⁸ Spørsmålet vil deretter være hvorvidt kostnadene og tapene som transportøren ble påført var påregnelige for senderen. Hagstrøm legger til grunn at tidspunktet for adekvansvurderingen er da den ansvarsbetingende handlingen blir foretatt når kravet knytter seg til kontraktspartens feil eller forsømmelse, mens tidspunktet er ved avtaleinngåelsen når ansvaret er objektivt.²⁶⁹ Dette utgangspunktet må sies å være fraveket i sjøl. § 291, der det objektive ansvaret aktualiseres ved overleveringen av godset. Det har derfor de beste grunner for seg at det er senders innsikt på overleveringstidspunktet som må legges til grunn, og ikke på avtaletidspunktet (som kan være flere måneder i forveien).

Hvorvidt kostnadene og tapene som transportøren ble påført var påregnelige, vil bero på flere forhold. I kommersielle forhold vil tapsrisikoen kunne være vesentlig, og dermed kan også betydelige tap som skyldes mindre mislighold være påregnelige.²⁷⁰ Dette vil også gjelde der det er misforhold mellom kontraktsvederlaget (frakten) og misligholdet (feildeklarerings).²⁷¹ Sender må også kunne regne med at transportøren opptrer aktsomt. Hvis transportørens uaktsomme opptreden er en medvirkende årsak til at skadene oppstår, så kan det bli tale om en fordeling av skylden. Dette var tilfelle i *M/S Grethe*-dommen, der rederiet måtte bære 2/3 av tapet på grunn av kapteinens opptreden.²⁷² Tilsvarende kan også senders skyldgrad spille inn. Hvis sender forsettlig eller grovt uaktsomt har feildeklart farlig gods, så vil dette kunne tas til inntekt for at også mer fjerntliggende tap og kostnader er påregnelig.²⁷³

²⁶⁸ Hagstrøm (2011) s. 547.

²⁶⁹ Ibid. s. 551.

²⁷⁰ Ibid. s. 548.

²⁷¹ Se eksempelvis Rt. 1972 s. 449 og Rt. 1974 s. 269 hvor tilkjent erstatning er det mangedobbelte av kontraktssummen.

²⁷² Se pkt. 5.3.1.

²⁷³ Hagstrøm (2011) s. 550 og Grue (1998) s. 75.

6 Senders deliktsansvar overfor øvrige lasteiere

6.1 Innledning

Hvis de skadelidte lasteierne søker dekning for lasteskadene fra transportøren etter sjøl. §§ 274 flg., og transportøren søker dekning for disse kostnadene og tapene hos den skadevoldende sender etter sjøl. §§ 291, jf. 257, vil senderen rent faktisk ha dekt de øvrige lasteierens tap. De øvrige lasteierne kan også velge å rette krav direkte mot sender, enten for hele eller deler av lasteskadene de er påført. Det kan være flere grunner til at de øvrige lasteierne vil søke dekning for sine tap hos sender, istedenfor hos deres kontraktspart.

For det første kan det tenkes at transportøren har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reises begynnelse, og følgelig ikke er erstatningsansvarlig for de lasteskadene som måtte følge av en containerbrann. I et slikt tilfelle vil det være naturlig at de øvrige lasteierne retter kravene for de tapene som de er påført direkte mot sender. For det andre kan det tenkes at transportøren er ansvarlig etter sjøl. §§ 274 flg., men at de øvrige lasteierne ikke får dekt hele sitt tap. Dette vil eksempelvis være tilfellet der tapet overstiger ansvarsgrensene i sjøl. § 280.²⁷⁴ I et slikt tilfelle vil de øvrige lasteierne kunne rette krav mot sender for det overskytende tapet.

I tilknytning til senders kontraktsansvar overfor transportøren fremkommer det i forarbeidene at:

«Ansvarsregelen i første ledd gjelder skade som transportøren eller undertransportøren måtte påføres. Dette utelukker ikke at sendere etter *alminnelige erstatningsregler* kan pådra seg ansvar overfor andre, for eksempel andre lasteiere, men ansvaret overfor andre

²⁷⁴ Se pkt. 2.4.

enn transportøren og dennes undertransportører er ikke regulert i paragrafen her» (min utheving).²⁷⁵

Kravet må følgelig være forankret i alminnelige erstatningsregler. I den forbindelse er det nærliggende å minne om figur 1.²⁷⁶ Den skadevoldende sender og de skadelidte øvrige lasteierne står ikke i et kontraktsforhold. Følgelig springer ikke krav ut fra en frivillig inngått kontrakt, men fra eksterne handlenormer der den skadegjørende handlingen er stiftelsesgrunnlaget.²⁷⁷

Det følger av langvarig og samstemt høyesterettspraksis og juridisk teori at tre kumulative vilkår må være oppfylt for at de øvrige lasteierne skal få tilkjent erstatning.²⁷⁸ Det må foreligge (i) en erstatningsrelevant skade, (ii) ansvarsgrunnlag og (iii) adekvat årsakssammenheng mellom den ansvarsbetingende handlingen og den erstatningsrelevante skaden. Grunnvilkårene kommer til uttrykk flere steder, både i rettspraksis²⁷⁹ og lov²⁸⁰. Når det gjelder ansvarsgrunnlagene er disse hovedsakelig ulovfestet, men det finnes særskilte ansvarsgrunnlag som er lovregulert.²⁸¹ I tillegg vil lovgivningen kunne være relevant i fastleggelsen av innholdet i de ulovfestede ansvarsgrunnlagene. Ved containerbranner er det to ansvarsgrunnlag som er særlig aktuelle å ta for seg: skyldansvaret og det objektive virksomhetsansvaret.

Containerbranner kan også reise spørsmål knyttet til vilkåret om erstatningsrelevant skade og til vilkåret om adekvat årsakssammenheng. Problemstillinger knyttet til vilkåret om erstatningsrelevant skade vil ikke være spesielle for containerbranner i forhold til alminnelig erstatningsrett, og det forutsettes for den videre drøftelsen at de øvrige lasteierne er påført et erstatningsrelevant økonomisk tap. Når det gjelder vilkåret om

²⁷⁵ NOU 1993: 36 s. 43. Se også Ot.prp. nr. 28 (1972–1973) s. 10.

²⁷⁶ Se pkt. 1.2.

²⁷⁷ Hagstrøm (2019) s. 18.

²⁷⁸ Ibid. s. 17, Wilhelmsen (2017) s. 26 og Kjelland (2019) s. 4.

²⁷⁹ Se eksempelvis *P-pille II*-dommen (side 69–79) om årsakssammenheng.

²⁸⁰ Se eksempelvis skl. § 4-1 som fastslår at erstatning for tingskade og annen formuesskade skal dekke skadelidtes «økonomiske tap».

²⁸¹ Se eksempelvis arbeidsgiveransvaret i skl. § 2-1.

adekvat årsakssammenheng vil utgangspunktene som ble presentert i relasjon til kontraktsansvaret i punkt 5.3.2, også gjelde etter alminnelig erstatningsrett. De faktiske forholdene vil derimot være annerledes, og den konkrete adekvansvurderingen kan dermed medføre et annet resultat.

Videre vil jeg i punkt 6.2 vurdere senders ansvar etter det alminnelige skyldansvaret. Etter at ansvarsgrunnlagets utgangspunkter er redegjort for og etableringen av handlingsnormen som må gjelde for sendere ved transport av farlig gods er fastlagt, vil flere konstruerte typetilfeller vurderes opp mot handlingsnormen. Dette vil illustrere hvilke utslag den etablerte handlingsnormen kan gi ved transport av farlig gods. Deretter vil jeg i punkt 6.3 vurdere om det ulovfestede objektive virksomhetsansvaret kan være et aktuelt ansvarsgrunnlag. Det vil i så fall medføre at sender er ansvarlig uavhengig av om det er utvist skyld. I punkt 6.4 vil vilkåret om adekvat årsakssammenheng bli behandlet, før jeg avslutningsvis i punkt 6.5 vil sammenligne senders deliktsansvar overfor de øvrige lasteierne med senders kontraktsansvar overfor transportøren.

6.2 Senderansvar i medhold av det alminnelige skyldansvaret

6.2.1 Ansvarsgrunnlagets utgangspunkter og bakenforliggende hensyn

Det latinske ordet culpa betyr skyld, men brukes som et synonym til uaktsomhet. Culpaansvaret er følgelig en henvisning til den ulovfestede regelen i norsk rett om at den som uaktsomt volder skade kan bli erstatningsansvarlig.²⁸² Ansvarsformen har røtter tilbake til lex Aquili, fra år 287 eller 286 f.Kr., der erstatningsansvaret knyttet seg til om skaden var voldt med urette.²⁸³ Tankene fra romerretten gjorde etter hvert sin inntrøden i flere andre rettssystemer, og i løpet av 1700-tallet – hovedsakelig

²⁸² Wilhelmssen (2017) s. 87.

²⁸³ Hagstrøm (2019) s. 25.

gjennom erstatningsrettslig litteratur og rettspraksis – fikk culpapregelen også fotfeste som den alminnelige erstatningsregelen i norsk rett.²⁸⁴ For å fastlegge innholdet i skyldansvaret vil følgelig rettspraksis være av særlig betydning.

Wilhelmsen/Hagland deler culpadrøftelsen inn i tre spørsmål: (i) hva er aktsomhetsnormen, (ii) hva er avviket mellom handlingen det vurderes og knyttes ansvar til og aktsomhetsnormen, og (iii) kan skadevolder bebreides for avviket.²⁸⁵ I culpadrøftelsens første spørsmål er det Høyesteretts argumentasjonsmønster – slik det fremkommer i rettspraksis – som vil være styrende for vurderingen. Høyesterett starter ofte med å se hen til om det foreligger atferdsnormer utenfor erstatningsretten, som kan gi anvisning om hvilke krav som med rimelighet kan stilles til skadevolder i den gitte situasjonen.²⁸⁶ I tillegg vil handlingens skadeevne og hvorvidt risikoen var synbar for skadevolder være viktige momenter. Samlet sett vil disse faktorene gi uttrykk for hva som utgjør forsvarlig opptreden i den konkrete situasjonen. Aktsomhetsnormen som gjelder for sendere av farlig gods, som er skadesituasjonen det vurderes å knyttes ansvar til, blir behandlet i punkt 6.2.2.

Deretter vil jeg, i punkt 6.2.3, diskutere flere konstruerte typetilfeller i lys av den fastsatte aktsomhetsnormen. For hvert av typetilfellene vil først avviket fra aktsomhetsnormen klarlegges (spørsmål ii), før det vil vurderes om skadevolder kan bebreides for avviket (spørsmål iii). En forutsetning for at skadevolder kan bebreides er at det forelå minst ett handlingsalternativ som ville medført at skaden ikke oppstod – et effektivt handlingsalternativ. En konkretisering av spørsmål iii er følgelig om skadevolder kan bebreides for ikke å ha valgt et av handlingsalternativene som forelå på handlingstidspunktet, som ville ha forminskert eller forhindret skaden.

²⁸⁴ Ibid. s. 25 og 27.

²⁸⁵ Wilhelmsen (2017) s. 87.

²⁸⁶ Se eksempelvis HR-2019-318-A (RIB) i avsnitt 27 flg.

6.2.2 Etablering av aktsomhetsnormen

6.2.2.1 Skrevne atferdsnormer

I de tilfellene der det foreligger skrevne atferdsnormer, som etter en nærmere vurdering anses som relevante for å fastsette aktsomhetsnormen, vil disse være utgangspunktet for skyldvurderingen.²⁸⁷ Hvilken vekt atferdsnormene skal tillegges må vurderes konkret, men det forhold at slike normer må antas å gi uttrykk for samfunnets forventninger til den enkelte borgers opptreden i møte med andres rettsgoder, taler for at de bør tillegges betydelig vekt.²⁸⁸ I avsnitt 40 i *RIB*-dommen sluttet et samstemt Høyesterett seg til Hagstrøm/Stenvik sin uttalelse om at:

«Har skadevolderen forholdt seg i strid med en atferdsnorm, vil han ofte bli ansett for å ha handlet uaktsomt. Har derimot skadevolderen overholdt gjeldende atferdsnormer på området, vil hans handlemåte som utgangspunkt anses aktsom.»

For transport av farlig gods er IMDG-koden en skreven atferdsnorm. Koden har en egen liste over hvilket gods som er farlig, og det er en rekke bestemmelser i koden om hvordan sender skal opptre når det sendes farlig gods. Flere av disse bestemmelsene er behandlet i punkt 5.2.1.2 og 5.2.2. Hvorvidt atferdsnormen er relevante for fastsettelsen av aktsomhetsnormen i relasjon til øvrige lasteiere, må vurderes nærmere. For det første kreves det at normen må være gjeldende rett. Det er bare gjeldende rett som kan antas å gi uttrykk for samfunnets forventninger til den enkelte borgers opptreden på handlingstidspunktet. IMDG-koden oppfyller ubestridt dette kravet.²⁸⁹

I tillegg må atferdsnormen ha et beskyttelsesformål, skaden som er oppstått må falle inn under beskyttelsen, og skadelidte må være innenfor den personkretsen som normen beskytter.²⁹⁰ Det fremkommer

²⁸⁷ Dette samsvarer med de offentligrettslige reguleringens betydning i sjødyktighetsvurderingen. Se pkt. 4.2.3.1.

²⁸⁸ Kjørstad (2005) s. 93.

²⁸⁹ Se pkt. 1.4.2.

²⁹⁰ Wilhelmsen (2017) s. 103–105.

i IMDG-koden sin fortale punkt nr. 1 at kodens formål er å «reasonably prevent injury to persons or damage to ships and their cargoes». Fortalen stadfester at koden har et beskyttelsesformål, og det fremkommer også eksplisitt at de øvrige lasteeiernes gods faller inn under beskyttelsen, jf. ordlyden «ships and *their cargoes*» (min utheving). Kvalifikasjonskravet om at skadelidte i utgangspunktet må være innenfor den personkretsen som atferdsnormen beskytter, volder noe mer bry. Hagstrøm/Stenvik konkretiserer kravet til et spørsmål om skadelidte kan påberope seg normen.²⁹¹ Selv om skadelidte lasteeieres gods faller inn under det koden er ment å beskytte, så omhandler koden først og fremst forholdet mellom den som skal frakte det farlige godset og den som skal sende det farlige godset. Dette kan tas til inntekt for at de øvrige lasteeierne ikke kan påberope seg at sender har handlet i strid med normene i IMDG-koden.

Det er derimot ikke et ubetinget krav at atferdsnormen må regulere forholdet mellom skadevolder og skadelidte for å være relevant. I situasjoner der formålet med atferdsnormen tilsier det, så har Høyesterett sett bort fra hvilke subjekter atferdsnormen tar sikte på å beskytte. Dette var tilfelle i dommen inntatt i Rt. 1984 s. 466 (*Kviger*). Fire kviger ble påkjørt av et tog på Valdresbanen, etter at grinden, i strid med jernbanens forskrifter for planoverganger, var etterlatt ulukket. Norges statsbaner (som var skadevolder) anførte i den forbindelse at forskriften ikke var relevant i normfastsettelsen. Bakgrunnen for anførselen var at forskriften var vedtatt av hensynet til å sikre togets fremkommelighet, og at skadelidte derfor ikke kunne påberope seg den. Høyesterett hadde

«[...] vanskelig for å innse at dette kan være holdbart. Det må være et viktig poeng med forskriftene at ulykker skal søkes avverget, og brudd på forskriftene må således være av betydning ved vurderingen av om jernbanens aktsomhetsplikt er overholdt» (side 471).

På samme måte som det er et viktig poeng med jernbanens forskrifter for planoverganger at ulykker skal avverges, så er det også et viktig poeng med IMDG-koden at skader som skyldes transport av farlig gods skal

²⁹¹ Hagstrøm (2019) s. 94.

avverges. Selv om koden ikke regulerer forholdet mellom sender og de øvrige lasteiere, er atferdsnormene som fremkommer så klare, at det er nærliggende å legge til grunn at de gir anvisning om hvilke krav som med rimelighet kan stilles til sendere av containere. Flere av normene i koden er blitt behandlet i kapittel 5. Hovedpoenget i denne sammenhengen er at IMDG-koden gir uttrykk for at sendere må sørge for at lasten blir deklarerert riktig for å ha opptrådd forsvarlig.

6.2.2.2 Skadeevne

For å fastsette hvilke krav som kan stilles til skadevolder i den konkrete situasjonen, går Høyesterett ofte videre og vurderer skadeevnen. Skadeevnen er produktet av risikoen for skade og omfanget av den potensielle skaden. I HR-2017-1977-A (*Hårføner*) fastslår Høyesterett at «[j]o større sannsynlighet det er for skade – skaderisikoen – eller jo større den potensielle skaden er, jo større forsiktighet kreves» (avsnitt 47). Både skaderisikoen og skadepotensialet må vurderes konkret.

I fastsettelsen av skaderisikoen vil skadefrekvensen kunne gi en pekepinn.²⁹² En høy skadefrekvens tilsier at det er stor risiko for skade. Frekvensen for containerbranner på containerskip er på et rekordhøyt nivå; i 2019 ble det registrert 40 lasterelaterte containerbranner.²⁹³ I 2020 var frekvensen noe lavere, men fortsatt over gjennomsnittlig høy.²⁹⁴ I tillegg antas det at mange mindre containerbranner ikke har blitt rapportert. Det faktiske antallet er derfor antageligvis betraktelig høyere.²⁹⁵ Rapportene viser derimot ikke hvor mange av containerbrannene som skyldes feildeklaring av farlig gods, men fastslår at «[m]is-declared cargo is the root cause of fires on board».²⁹⁶ Det er følgelig nærliggende å anta at feildeklaring av farlig gods i alle fall er bakgrunnen for en betydelig andel av containerbrannene.

²⁹² Se eksempelvis Rt. 1974 s. 41 (*Stige*) på side 43.

²⁹³ Allianz Global Corporate & Specialty (2020) s. 28.

²⁹⁴ Allianz Global Corporate & Specialty (2021) s. 33.

²⁹⁵ Allianz Global Corporate & Specialty (2020) s. 28.

²⁹⁶ Ibid. s. 31.

Den totale skaderisikoen er likevel ikke særlig høy, all den tid det må legges til grunn at omfanget av feildeklarerer av farlig gods er stort. En rapport fra International Cargo Handling Coordination Association (ICHCA) fra juli 2017 anslo at det sendes omtrent 5,4 millioner containere med farlig gods årlig.²⁹⁷ Fra 2017 til 2020 har det vært en økning i godstransport på 5,96 % til og fra norske havner.²⁹⁸ Hvis økningen i antall containere internasjonalt korresponderer med økningen i tonn i Norge, så kan det legges til grunn at det blir fraktet i overkant av 5,7 millioner containere med farlig gods årlig. Sett i sammenheng med funnene i NCBs inspeksjonsbaserte undersøkelse,²⁹⁹ der det viste seg at over halvparten av containerne enten var mangelfullt stuet, feildeklart eller ikke-deklart, gir dette en indikasjon om at skadefrekvensen ved feildeklarerer av farlig gods ikke er særlig høy.

Den andre faktoren i produktet skadeevne, omfanget av den potensielle skaden, er selve bakteppet for at containerbranner blir ansett som et stort problem. Når en containerbrann bryter løs om bord på et skip er det potensielle omfanget av skader enormt. Hvis feildeklarerer av farlig gods kulminerer i en større brann, så settes øvrig last, skipet, klimaet og mannskapet i stor fare. I *Hårføner*-dommen oppstod det brann i en eldre bygård etter at en hårføner ble brukt for å tine frosne vannrør. Høyesterett fastslo at skadepotensialet var stort, da brann i en bygård setter både eiendommen og menneskeliv i fare (avsnitt 61). I dommen inntatt i Rt. 2004 s. 1942 (*Kinaputt*) hadde avfyringen av en kinaputt med en lighter resultert i skolebrann. I vurderingen av ansvarsgrunnlaget ble det tillagt vekt at «branner kan få et betydelig omfang», og det derfor er en «alvorlig form for risiko» (avsnitt 34). Dette gjelder branner generelt.

Selv om skadefrekvensen ikke er særlig høy, medfører det kolossale skadepotensialet at den totale skadeevnen blir anselig. Dette støtter opp under slutningen fra de skrevne atferdsnormene: Sender må utvise en høy grad av aktsomhet ved deklarerer av farlig gods.

²⁹⁷ National Cargo Bureau (u.å.) s. 5.

²⁹⁸ Statistikk fra SSB (b). I 2017 ble det fraktet 183 812 330 tonn til og fra norske havner, mens det i 2020 ble fraktet 194 769 365 tonn til og fra norske havner.

²⁹⁹ Se pkt. 1.1.

6.2.2.3 Synbarhet

Etter skadeevnen er fastsatt må det vurderes hvorvidt skadeevnen var synbar for skadevolder på handlingstidspunktet. Hvis skadeevnen ikke var synbar for skadevolder, vil det heller ikke ha vært påregnelig for skadevolder at skade kunne oppstå. Da kan skadevolder vanskelig klandres for å ikke ha handlet annerledes. I dommen inntatt i Rt. 1973 s. 1364 (*Ubåt*) hadde en ubåt kjørt inn i trålen til en nederlandsk tråler, og spørsmålet var hvorvidt ubåtens besetning hadde opptrådt uaktsomt. Besetningen hadde benyttet ubåtens sonarutsyr ut fra det erfaringsmateriale som forelå på handlingstidspunktet, og problemstillingen var om det var aktsomt av besetningen å regne med at utstyret ville registrere trålen. Høyesterett la til grunn at besetningen handlet i samsvar med gjeldende bestemmelser, vanlig praksis og god skikk, og at andre ubåtsjefer trolig ville handlet likt.³⁰⁰ Besetningen hadde følgelig ikke handlet uaktsomt. Det fremkommer av Høyesterett sin argumentasjon i *Ubåt*-dommen at synbarhetsvurderingen er objektiv.

At feildeklaring av farlig gods har et stort skadepotensialt må fremstå som klart for enhver som opptrer som sender. Sender kan følgelig ikke unnskyldes seg med at han ikke kunne forstå at feildeklaringen kunne medføre skade. I tillegg må det også være en forutsetning at skadevolder innehar eller burde innehatt kunnskap om at godset er farlig. Hvis skadevolder ikke vet at lasten som sendes er farlig og av den grunn feildeklarerer, så har ikke skadeevnen vært synbar. Hvorvidt skadevolder burde ha visst at godset som fraktes er farlig vil bero på en nærmere vurdering av blant annet godset, partskonstellasjonene og forholdene for øvrig. Problemstillingen blir behandlet i tilknytning til typetilfelle 3 i punkt 6.2.3.3.

³⁰⁰ Side 1369.

6.2.3 Noen typetilfeller

6.2.3.1 Typetilfelle 1: Sender feildeklarerer for å få lavere frakt eller i smuglingsøyemed

Ved drøftelsen av typetilfelle 1 forutsettes det at sender bevisst feildeklarerer innholdet av en container for å få lavere frakt eller fordi lasten skal smugles over landegrenser, og at feildeklarereringen påfører øvrige lasteieres containere skade. I et slikt scenario har sender et handlingsalternativ som vil være effektivt: Sender kan velge å deklare lasten riktig.

Avviket mellom forsvarlig opptreden, at lasten deklarerer riktig, og faktisk opptreden, at sender bevisst deklarerer innholdet av en container feil for å få lavere frakt eller i smuglingsøyemed, er selve feildeklarereringen. I forlengelsen av dette vil spørsmålet være hvorvidt sender kan bebreides for avviket fra forsvarlig opptreden. Når sender bevisst har valgt å utsette øvrige lasteieres rettsgoder for fare, med hensikt om å oppnå en økonomisk vinning, kan det ikke være tvil om at sender er å bebreide. Sender vil dermed være erstatningsansvarlig overfor øvrige lasteiere etter culpaansvaret, forutsatt at de øvrige vilkårene er oppfylt.

6.2.3.2 Typetilfelle 2: Sender har uvørent feildeklart

Ved drøftelsen av typetilfelle 2 forutsettes det at sender, uten hensikt, har feildeklart farlig gods. Bruken av ordet uvørent poengterer at sender har vært uforsiktig, slurvete og/eller unøyaktig, og at containerne av den grunn har blitt feildeklart.

Sender vil ha flere handlingsalternativer som kan være effektive ved et slikt typetilfelle, alt avhengig av det konkrete saksforholdet. Hvis feildeklarereringen skyldes en misforståelse innad i bedriften, så kunne et effektivt handlingsalternativ vært å innføre bedre interne rutiner ved transport av farlig gods. Hvis feildeklarereringen skyldes at en ansatt hos sender har vært slurvete eller unøyaktig, så kunne den ansatte vært mer fokusert i utførelsen av sitt arbeid eller sender kunne innført strengere kontrollrutiner. I forlengelsen av sistnevnte eksempel er det påtrengt å knytte en kommentar til sender som ansvarssubjekt.

Hvis sender er en bedrift og det er en ansatt hos sender som opptrer uaktsomt, så vil hjemmelen for erstatningsansvar være arbeidsgiveran-

svaret i skl. § 2-1. Etter bestemmelsens første ledd svarer sender for skade som voldes forsettlig eller «uaktsomt» av arbeidstaker under utføring av arbeidet. I aktsomhetsvurderingen skal det tas hensyn til om «de krav skadelidte med rimelighet kan stille til virksomheten [...] er tilsidesatt». Det fremkommer i forarbeidene at avveiningsnormens retningslinjer innebærer at anonyme og kumulative feil omfattes.³⁰¹ I relasjon til eksempelet ovenfor tilsier dette at øvrige lasteiere ikke trenger å angi hvilken ansatt eller hvilke ansatte hos sender som har vært slurvete eller unøyaktig for å vinne fram med et erstatningskrav. Når det gjelder aktsomhetsnormen i skl. § 2-1 fremkommer det i forarbeidene at det er tatt sikte på «en lovfesting av den alminnelige culpanorm». ³⁰² Kravet til forsvarlig opptreden vil følgelig ikke endres selv om det er en ansatt hos sender som deklarerer lasten.

I likhet med typetilfelle 1 vil avviket mellom forsvarlig og faktisk opptreden være feildeklarereringen. Videre blir spørsmålet hvorvidt sender, enten på bakgrunn av egen opptreden eller som prinsippal, kan bebreides for avviket.

Selv om skadevolder har vært uvøren, er ikke dette ensbetydende med at handlingen er culpøs. Høyesterett har gjentatte ganger poengtert at det «er rom for en viss kritikkverdig atferd før det blir tale om erstatningsbetingende uaktsomhet». ³⁰³ I hvor stor utstrekning det er rom for kritikkverdig atferd vil i det vesentlige bero på handlingens skadeevne. Jo større skadeevnen er, jo mindre rom er det for kritikkverdig atferd. I punkt 6.2.2.2 ble skadeevnen anslått til å være anselig. Dette taler for at

³⁰¹ NUT 1964: 3 s. 44 og Ot.prp. nr. 48 (1965–1966) s. 78–79. I tillegg antydes det i forarbeidene at uaktsomhet ikke alltid er tilstrekkelig for å pålegge ansvar etter skl. § 2-1. Offentlige service- og hjelpeytelser, slik som brannvesen og helsevesen, blir trukket fram som eksempler på virksomheter der uaktsomhet ikke nødvendigvis er tilstrekkelig, jf. Ot.prp. nr. 48 (1965–1966) s. 59–60. Det finnes ingen eksempler på at domstolene viser til denne «læren» for private forhold, og det er nærliggende å anta at kravet – hvis det i det hele tatt er relevant – har vært anvendt som moment i den bredere alminnelige skyldvurderingen, jf. Wilhelmson (2017) s. 154–155.

³⁰² NUT 1964: 3 s. 44.

³⁰³ Se Rt. 2003 s. 400 (avsnitt 38) og Rt. 2003 s. 696 (avsnitt 43) som begge omhandler profesjonsansvar. Essensen i standpunktet er av generell betydning; alt som kan kritiseres er ikke nødvendigvis ansvarsbetingende. Se Lilleholt (2017) s. 340.

det stilles strenge krav til at sender velger et effektivt handlingsalternativ som ville eliminert risikoen for skade. Typetilfellet er bredt angitt, og det er mange praktiske situasjoner som kan tenkes der senders uvørenheten kulminerer i feildeklarerer. Hovedpoenget i denne sammenheng må være at den anselige skadeevnen *ikke* gir rom for at sender kan opptre uvørent. Sender kan ikke høres med at hensikten har vært å deklarerer riktig; culpavurderingen knytter seg til senders faktiske handling, ikke hvilken handling sender hadde til hensikt å gjennomføre.

Det må følgelig anlegges en streng aktsomhetsnorm for dette type-tilfellet. Sender vil dermed kunne være erstatningsansvarlig overfor øvrige lasteiere etter culpaansvaret, hvis feildeklarerer av farlig gods skyldes uvørenhet.

6.2.3.3 Typetilfelle 3: Sender tror at godset er harmløst, men det viser seg å være farlig

Ved drøftelsen av typetilfelle 3 forutsettes det at sender er avlaster, og leverer containerne til transportøren uten å opplyse om dets farlige beskaffenhet. I tillegg forutsettes det at bakgrunnen for at sender ikke opplyser om at containerne inneholder farlig gods er at sender tror lasten er harmløs, og at det følgelig ikke er noe krav til å gi opplysninger i kraft av sjøl. § 257.

Hvis senders grunnlag for å tro at godset er harmløst er at godset aldri har voldt skade tidligere, men lasten likevel er listet opp i Dangerous Goods List i IMDG-koden, ville et effektivt handlingsalternativ vært å sjekke listen. I et slikt tilfelle vil avviket mellom forsvarlig og faktisk opptreden være feildeklarerer, og spørsmålet vil være hvorvidt sender kan bebreides for å ikke ha sjekket listen.

De skrevne atferdsnormene gir uttrykk for at sendere må deklarerer farlig gods riktig for å ha opptrådd forsvarlig. Det fremkommer derimot ikke i hvilken utstrekning sendere må undersøke om godset de ønsker å få transportert rent faktisk er farlig. I en situasjon der sender ikke har tatt seg bryet med å sjekke Dangerous Goods List, vil handlingsalternativet – sett i lys av skadeevnen – være så lett tilgjengelig og så lite byrdefullt, at sender *ikke* kan ha opptrådd aktsomt. Dette underbygges av de legislative

hensynene bak senders opplysningsplikt overfor transportøren etter sjøl. § 257; det er sender som har best forutsetninger for å vite at godset er farlig.³⁰⁴ Sender kan heller ikke unnskyldes seg med at skadene ikke var påregnelige; hadde sender opptrådt aktsomt ville skadeevnen vært synbar på handlingstidspunktet.

Aktsomhetsvurderingen vil arte seg annerledes hvis senders grunnlag for å tro at godset er harmløst er at godset ikke er listet opp Dangerous Goods List, men det likevel viser seg å være farlig. Selv om listen oppdateres på to-årlig basis kan det likevel tenkes at det blir oppdaget eller produsert nye typer med last som er farlig, og som i en kortere periode ikke vil stå på listen. I tillegg kan det tenkes at last som i utgangspunktet ikke er farlig, og derfor ikke er oppført i Dangerous Goods List, likevel vil være farlig på grunn av eksterne påvirkninger fra miljøet. Dette var eksempelvis tilfellet i den britiske *Giannis NK*-dommen.³⁰⁵ Jordnøtter ble betraktet som farlig gods da det viste seg at de var angrepet av khaprabiller, et destruktivt skadedyr. Verken transportøren eller senderen visste, eller burde visst, om skadedyrangrepet. I en situasjon der godset ikke er listet opp i Dangerous Goods List ville et handlingsalternativ vært å underlegge lasten en grundigere undersøkelse, som det er nærliggende å anta ville vært et effektivt alternativ i flere tilfeller. I forlengelsen av dette blir spørsmålet hvorvidt sender kan bebreides for å ikke ha foretatt grundigere undersøkelser av lasten.

Utfallet av den konkrete vurderingen vil i stor grad bero på hvilken type last som er gjenstand for transport, og senders tilknytning til lasten. På den ene siden kan man tenke seg et helt nytt produkt som sender har utviklet selv. Produktet i seg selv vil ikke være oppført i Dangerous Goods List, og det forutsettes at ingen av stoffene i eller bestanddelene til produktet heller er farlige. I et slikt tilfelle vil sender som utvikler eller produsent ha en særlig oppfordring til å undersøke om det nye produktet er av en slik art at det kan volde skade. Dette standpunktet underbygges av ansvarsgrunnlaget som statueres i produktansvarsloven³⁰⁶

³⁰⁴ Se Güner-Özbek (2008) s. 157 og pkt. 5.1.

³⁰⁵ *Giannis NK* (1998).

³⁰⁶ Lov 23. desember 1988 nr. 104.

(heretter prodansvl.). I prodansvl. § 2-1 første ledd pålegges produsenten av produkter et objektivt erstatningsansvar for skader som produktet volder, og som skyldes en sikkerhetsmangel ved produktet. Til tross for at ansvaret i prodansvl. § 2-1 er objektivt, og ikke et skyldansvar som vi drøfter i denne sammenheng, er tankegangen i reguleringen belysende. På grunnlag av produsentens nære tilknytning til produktet er de pålagt et objektivt ansvar for tap som skyldes sikkerhetsmangler, uavhengig av om det foreligger en ekstraordinær, typisk eller stadig risiko.³⁰⁷

På den andre siden kan man tenke seg at sender skal frakte helt alminnelig last som ikke tidligere har vist seg å være farlig, eksempelvis jordnøtter som i *Giannis NK*-dommen. I et slikt tilfelle vil ikke sender ha noen oppfordring til å foreta grundigere undersøkelser av lasten, og godsets farlighet vil derfor ikke være synbar for sender. I tråd med Høyesteretts resonnering i *Ubåt*-dommen kan sender i et slikt tilfelle vanskelig klandres for å ikke ha handlet annerledes.

Oppsummert blir konklusjonene for typetilfelle 3 at sender vil ha opptrådt uaktsomt hvis lasten var oppført i Dangerous Goods List. Hvis lasten ikke er oppført, så vil sender ha opptrådt uaktsomt hvis det foreligger en særlig oppfordring til å undersøke lasten grundigere før transporten finner sted, eksempelvis ved frakt av et egenutviklet nytt produkt. Hvis det derimot gjelder frakt av last som i alminnelighet er ansett som ufarlig, så vil sender ikke kunne klandres for å ikke ha undersøkt lasten grundigere.

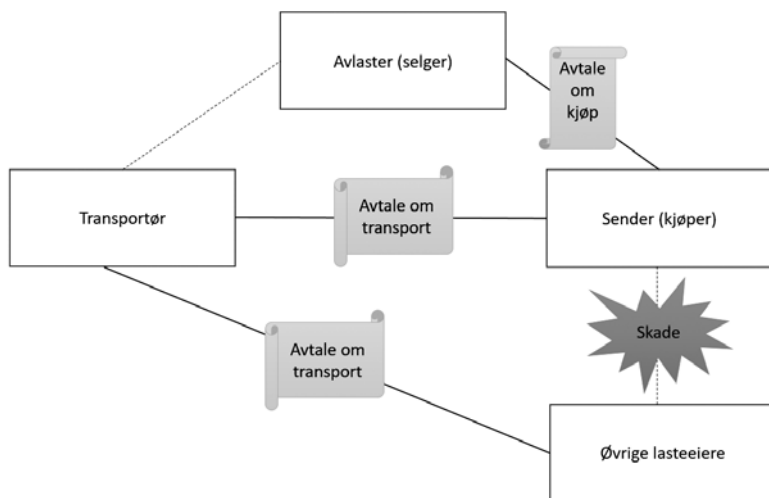
6.2.3.4 Typetilfelle 4: Sender er kjøper i den underliggende kjøpsavtalen (FOB-klausul) og avlaster oppgir ikke at godset som skal fraktes er farlig

Ved drøftelsen av typetilfelle 4 forutsettes det at det er inngått en kjøpsavtale mellom kjøper og selger, der varene skal bli transportert i en container. Kjøpekontrakten inneholder en FOB-klausul, som medfører at det er kjøper som «inngår avtale med en transportør om transport

³⁰⁷ Oftebro (2015) s. 62. I pkt. 6.3.3 vurderes det om transport av farlig gods utgjør en ekstraordinær, typisk og stadig risiko i relasjon til det ulovfestede objektive virksomhetsansvaret.

av stykkgoods til sjøs», jf. sjøl. § 251, og derfor er sender i relasjon til transportøren. Siden det er selger som besitter varene i utgangspunktet er det selger som «leverer godset til transport», og derfor er avlaster i relasjon til transportøren, jf. samme bestemmelse. I motsetning til ved typetilfelle 3 vil sender ikke være i befatning med godset før transporten finner sted. I tillegg forutsettes det at selger ikke opplyser kjøper om at varene de skal sende er farlige, og at godset påfører øvrige lasteiere skade under sjøtransporten. Partskonstellasjonen ved typetilfelle 4 kan illustreres på følgende måte:

(Figur 2)³⁰⁸



Sender vil ha flere handlingsalternativer i en situasjon hvor avlaster ikke oppgir at godset som de selger er farlig. For det første kan sender stille konkrete oppfølgingsspørsmål til avlaster, eksempelvis om de har sjekket at lasten ikke er farlig. Et slikt handlingsalternativ vil være effektivt i de tilfellene hvor avlaster har glemt å gi beskjed om at lasten er farlig, eller der avlaster har glemt å undersøke om lasten er farlig. Et annet

³⁰⁸ Som for figur 1 illustrerer de hele linjene et kontraktsforhold mellom partene, og de stiplede linjene illustrerer at det ikke foreligger noen kontraktsforhold mellom partene.

handlingsalternativ er å engasjere en egen sakkyndig hjelper, som kan sjekke lasten før avlaster leverer containeren til transport. Det er også nærliggende å legge til grunn at et slikt alternativ ville vært effektivt. Avviket mellom forsvarlig opptreden og faktisk opptreden vil være den manglende oppfølgingen av avlaster, som medfører at godset blir feildeklart. Spørsmålet blir deretter om sender kan bebreides for avviket.

Hvis det er allment kjent at godset som sender har kjøpt av avlaster er farlig, eksempelvis hvis det er oppført i Dangerous Goods List, så må sender bebreides for dette på samme bakgrunn som det ble redegjort for ved typetilfelle 3. Det er da ikke unnskyldelig at avlaster ikke ga informasjon om at lasten var farlig. På samme måte kan sender heller ikke bebreides for å ikke ha bedt avlaster sjekke ut lasten nærmere, hvis tilsvarende krav ikke kan stilles når sender selv er avlaster. Det kan eksempelvis være tilfelle ved frakt av alminnelig last som ikke er ansett som farlig, men som likevel viser seg å være det.

Ved kjøp av generiske og mer uspesifiserte varer, vil forholdet mellom avlaster og sender kunne spille en avgjørende rolle i aktsomhetsvurderingen. For å eksemplifisere: Hvis sender har kjøpt flere containere med quartz-klokker fra avlaster, og dette er første handel mellom partene, så kan det hende sender har en særlig oppfordring til å stille et konkret spørsmål til avlaster om klokkene sendes med eller uten batterier. Sendes de eksempelvis med litiumbatterier vil lasten være farlig, jf. Dangerous Goods List stoff nr. 3090. Utfallet av aktsomhetsvurderingen kan bli annerledes i en situasjon hvor sender og avlaster i lang tid har hatt en løpende avtale om ukentlig kjøp av flere containere med quartz-klokker, som er utstyrt med knappcellebatterier med sølvoksid. Disse batteriene er – i motsetning til det som er tilfelle for litiumbatterier – ikke betraktet som farlig gods etter IMDG-koden.³⁰⁹ Hvis selgeren ønsker å redusere kostnadene og dermed bytter ut knappcellebatterier med sølvoksid, med litiumbatterier, så vil dette aktualisere senders opplysningsplikt overfor transportøren. Dersom avlaster gjør dette kostnadsbesparende grepet uten å gi sender beskjed, så kan sender vanskelig klandres for å ikke ha handlet annerledes.

³⁰⁹ Energizer (2019) s. 4.

Avlasters kunnskap er et annet parameter som kan spille en rolle i vurderingen av sender sin aktsomhet. På den ene siden vil sender ha liten grunn til stille konkrete oppfølgingsspørsmål hvis avlaster er en etablert aktør i bransjen, med lang fartstid og mye erfaring med frakt av gods. På den andre siden vil sender kunne ha en oppfordring til å stille konkrete oppfølgingsspørsmål for å identifisere om godset bør merkes som farlig hvis avlaster vanligvis ikke frakter godset de selger. Og i forlengelsen av dette: Hvis avlaster ikke er en profesjonell selger og aldri tidligere har transportert varer, kan det argumenteres for at sender bør engasjere en egen sakkyndig hjelper som kan sjekke lasten før avlaster leverer containeren til transport.

6.2.3.5 Typetilfelle 5: Sender har gitt avlaster beskjed om å deklare riktig, men avlaster har forsømt seg

Ved drøftelsen av typetilfelle 5 forutsettes det at sender skal frakte containere med farlig gods fra en by til en annen. Sender har selv inngått en avtale om sjøtransport med en transportør, men har valgt å anvende et lastebilfirma for å frakte containerne til havnen.³¹⁰ Det er følgelig lastebilfirmaet som vil være avlaster. I tillegg forutsettes det at sender har gitt avlaster klar beskjed om at lasten er farlig, og at avlaster må opplyse om dette. Avlaster forsømmer seg, containerne selvantenner og øvrige lasteiere blir påført tap.

I en slik situasjon vil senders eneste handlingsalternativ, såfremt valget av oppdragstakeren ikke var uaktsomt og beskjeden som ble gitt til oppdragstakeren var klar og tydelig, være å opptre som avlaster selv. Det legges til grunn at alternativet ville vært effektivt. I forlengelsen av dette blir spørsmålet om sender kan bebreides for å ikke ha valgt det effektive handlingsalternativet.

Avlasterfunksjonen er tillagt flere rettigheter og plikter i sjøloven kap. 13. I medhold av sjøl. § 259 første ledd kan avlaster kreve kvittering for at transportøren har mottatt godset. På samme tidspunkt kan avlaster i medhold av sjøl. § 294 kreve å få utstedt et mottakskonnossement (første ledd), som kan byttes inn i et ombordkonnossement når godset er lastet

³¹⁰ Typetilfellet er inspirert av Falkanger (2015) s. 35, se eksempel (a)(ii).

(andre ledd). Etter sjøl. § 301 første ledd er avlaster ansvarlig overfor transportøren for riktigheten av opplysninger om godset som er inntatt i konnossementet etter krav fra avlaster. Disse bestemmelsene gir samlet uttrykk for at avlaster sin rolle og funksjonalitet i stykkgodstransport er anerkjent av lovgiver.³¹¹ Hvis sender kan bebreides utelukkende på grunnlag av at det er anvendt en avlaster som ikke er sender selv, så vil dette være i strid med lovgivers annerkjennelse av avlaster som en selvstendig oppdragstaker. Sender kan følgelig ikke bebreides utelukkende for å ikke ha opptrådd som avlaster selv.

Typetilfellet aktualiserer også spørsmålet om sender i en slik situasjon må svare for avlaster sin uaktsomhet på bakgrunn av et oppdragsgiveransvar. Den klare hovedregelen i norsk rett er at en oppdragsgiver (sender) ikke er ansvarlig for oppdragstaker (avlaster) sin culpøse skadeforvoldelse utenfor kontraktsforholdet.³¹² Dette fremkommer i forarbeidene til skadeserstatningsloven, der det stadfestes at en oppdragsgiver ikke er «ansvarlig for skader som voldes av såkalte selvstendige oppdragstakere som han bruker til å utføre arbeid eller oppdrag for seg».³¹³ Hovedregelen er også klart forutsatt i rettspraksis.³¹⁴ Videre i forarbeidene påpekes det at det likevel ikke kan «utelukkes» at domstolene i visse tilfeller kan pålegge et oppdragsgiveransvar ved skadeforvoldelse av utenforstående.³¹⁵ Reservasjonen har ikke påvirket rettstilstanden i nevneverdig grad; det finnes ingen klare tilfeller i rettspraksis som fraviker hovedregelen.³¹⁶ Det er følgelig nærliggende å konkludere med at sender ikke svarer for avlaster sin uaktsomhet på bakgrunn av et oppdragsgiveransvar.

Hvis senders valg av oppdragstaker ikke var uaktsomt og oppdragstakeren har fått klar beskjed om å opplyse om at godset er farlig, men

³¹¹ Sjølovkomiteen redegjør for avlasters (og senders) rolle som plikt- og ansvarssubjekt i relasjon til transportopplysninger og farlig gods i NOU 2012: 10 s. 82. Se også NOU 1993: 36 s. 45 der det påpekes at i «moderne linjefart vil [avlasteren] oftest, *men ikke alltid*, være senderen» (min utheving).

³¹² Selvig (1968) s. 9–10 og Solvang (2021) s. 117.

³¹³ NUT 1964: 3 s. 23.

³¹⁴ Se eksempelvis *Block Watne*-dommen.

³¹⁵ NUT 1964: 3 s. 23.

³¹⁶ Askeland (2002) s. 145 og Hagstrøm (2019) s. 272.

har forsømt seg, vil sender *ikke* være erstatningsansvarlig overfor de øvrige lasteierne.

6.3 Senderansvar i medhold av det ulovfestede objektive virksomhetsansvaret

6.3.1 Ansvarsgrunnlagets utgangspunkter og bakenforliggende hensyn

Den tekniske revolusjonen og industrialismens oppblomstring på midten av 1800-tallet forrykket balansen i datidens bondesamfunn.³¹⁷ De nye bedriftene utgjorde plutselig en konstant fare for nærmiljøene, og et erstatningssystem der bedriftene, i skadevolderposisjon, ikke var ansvarlig for hendelige uhell, ble ansett som uholdbart.³¹⁸ Dette var bakgrunnen for at domstolene utviklet et objektivt ansvar for farlige virksomheter, som i dag er det som blir omtalt som det ulovfestede objektive virksomhetsansvaret.³¹⁹ Ansvarsgrunnlaget er særnorsk, og har ingen parallell i andre rettsordninger – heller ikke i Norden.³²⁰

Den nærmere bakgrunnen for ansvarsgrunnlaget er beskrevet av førstvoterende i dommen inntatt i Rt. 2014 s. 656 (*Avløpsnett*), der et bolighus ble skadet av det kommunale avløpsnettet etter at en stor stein på uforklarlig vis hadde kommet inn i anlegget. På generelt grunnlag ble det uttalt at:

«Det ulovfestede objektive ansvaret bygger i sin alminnelighet på en oppfatning om at den som ved sin virksomhet skaper en mer eller mindre kontinuerlig risiko for andre, er nærmere til å bære de økonomiske byrdene når risikoen fra tid til annen materialiserer seg i en skade, enn den som tilfeldig rammes [...] Dette følger et

³¹⁷ Hagstrøm (2019) s. 175.

³¹⁸ L.c.

³¹⁹ Dommen inntatt i Rt. 1905 s. 715 (*Vannledning*) anses som prejudikatet for det ulovfestede objektive ansvaret. En vannledning sprakk i Bergen, og kommunen ble – uten at det kunne påvises skyld – erstatningsansvarlig for skadene et bakeri i nærheten ble påført.

³²⁰ Hagstrøm (2019) s. 175.

godt stykke på vei allerede av mer alminnelige rettferdighetsbe-
traktninger.» (avsnitt 34)

Som det fremkommer i sitatet knytter ansvaret seg til tilstedeværelsen av en kontinuerlig risiko. I rettspraksis er det også stilt visse krav til hvilke egenskaper risikokilden må inneha; den må være stadig, typisk og ekstraordinær.³²¹ I *Spinning*-dommen påpekes det at «faktorene vil i praksis lett gli over i hverandre», og at det i nyere rettspraksis særlig har vært spørsmålet om risikoen er ekstraordinær som har stått sentralt.³²²

Det er imidlertid ikke tilstrekkelig at risikoen er stadig, typisk og ekstraordinær for at det pålegges objektivi ansvar. I tillegg må det etter «en helhetsvurdering, hvor både hensynet til partene i den aktuelle sak og mer overordnede interesser av samfunnsmessig karakter trekkes inn» være rimelig at skadevolder pålegges erstatningsansvaret.³²³ I helhetsvurderingen vil «de hensyn som begrunner det ulovfestede objektive ansvar, slik som risikoavveininger, pulverings- [sic] og forsikringshensyn samt rimelighetshensyn» være sentrale.³²⁴

6.3.2 Identifisering av risikokilden

Til å begynne med må hva som skal betraktes som risikokilden vurderes. Utfallet av vurderingen vil være av essensiell betydning for den påfølgende vurderingen av om risikoen er stadig, typisk og ekstraordinær. Det finnes flere alternative måter fastsettelsen av risikokilden kan bli praktisert på. Enten kan det anlegges en abstrakt tilnærming der senders virksomhet som sådan betraktes, eller en mer konkretisert tilnærming der risikoen virksomheten skaper under utøvelsen av en spesiell type aktivitet er avgjørende.³²⁵

³²¹ Se eksempelvis HR-2019-52-A (*Spinning*) i avsnitt 34–35, med videre henvisninger til Rt. 2009 s. 1237 (*Nordsjødykker*) i avsnitt 62 og Rt. 1991 s. 1303 (*Gulvluke*).

³²² L.c.

³²³ Rt. 2003 s. 1546 (*Røyke*) i avsnitt 65.

³²⁴ Rt. 2001 s. 1646 (*Selmer*) på side 1656–1657.

³²⁵ Wilhelmsen (2017) s. 222.

Hvis førstnevnte tilnærming legges til grunn vil konsekvensen være at sendere som bedriver risikofylt aktivitet som sin dagligdagse virksomhet – eksempelvis en sprengstoffabrikk – vil kunne være gjenstand for et objektivt ansvar,³²⁶ mens eksempelvis en leketøysbutikk som fra tid til annen frakter batterier til lekene de selger, ikke vil være det.³²⁷ Både sprengstoff (eksempelvis TNT, jf. IMDG-koden regel 3.2 stoff nr. 0388) og mange typer batterier (eksempelvis litiumbatterier, jf. IMDG-koden regel 3.2 stoff nr. 3090)³²⁸ er kategorisert som farlig gods i IMDG-koden, og kan potensielt starte en containerbrann. I et slikt tilfelle vil det derfor være mer eller mindre tilfeldig, alt avhengig av hva virksomheten driver med til daglig, om sendere av farlig gods kan bli holdt ansvarlig på objektivt grunnlag eller ikke.

I rettspraksis ser vi derimot at Høyesterett ofte går meget konkret til verks for å fastlegge risikokilden. *Gulvluke*-dommen er illustrerende. Et restaurantselskap ble ansett å være objektivt ansvarlig for skadene en gjest ble påført av å falle 4,5 meter ned gjennom en gulvluke i restaurantens andre etasje. Førstvoterende vurderte ikke hvilken risiko restaurantvirksomhet som sådan skapte, men gikk konkret til verks og tok for seg gulvlukens størrelse, utforming, plassering i lokalet m.m.³²⁹ Tilsvarende konkret tilnærming til risikokilden ble foretatt av Høyesterett i *Spinning*-dommen og *Nordsjødykker*-dommen. I sistnevnte dom fremkommer det at vurderingen må skje i lys av *den* virksomhet som muligens skal pålegges objektivt ansvar.³³⁰ I *Spinning*-dommen presiseres det i forlengelsen av dette at den generelle risikoen ikke er relevant, men at vurderingen må foretas «i relasjon til det forhold som utløste skaden» (avsnitt 38).

Siden spørsmålet er om sender kan være objektivt ansvarlig, er ikke feildeklarerer av containere en betingelse for å pålegge ansvar. Følgelig vil det være transporten av farlig gods som sådan som er risikokilden.

³²⁶ Dette var tilfelle i Rt. 1875 s. 330 (*Lysaker*), der bedriften ble pålagt objektivt ansvar for skadene som fulgte av at fabrikken eksploderte.

³²⁷ En leketøysbutikk som sådan utgjør neppe en ekstraordinær, typisk og stadig risiko.

³²⁸ Det fremkommer i koden at litiumbatterier «may cause fire [...]».

³²⁹ Side 1306.

³³⁰ Avsnitt 65.

Både sprengstoffabrikken som sender TNT og leketøysbutikken som sender litiumbatterier vil være i beskjeftigelse med risikokilden, og kan dermed være gjenstand for et objektivt virksomhetsansvar – hvis de øvrige vilkårene er oppfylt.

6.3.3 Risikokildens skaderisiko: Utgjør transporten av farlig gods en ekstraordinær, typisk og stadig risiko?

Videre må risikokilden, transporten av farlig gods, sin skaderisiko bli fastlagt. Den nærmere forståelsen av de tre minimumsvilkårene – ekstraordinær, typisk og stadig – er utpenslet i rettspraksis. I det følgende vil kjernen av vilkårene bli presentert, før den konkrete drøftelsen av risikokilden blir foretatt. Dommen inntatt i Rt. 2006 s. 690 (*Lillestrøm*) vil være av særlig betydning for den konkrete drøftelsen.

Vilkåret om at risikoen må være *ekstraordinær* tilsier at det må foreligge en risiko «som vesentlig overstiger den vanlige – det som kan betegnes som dagliglivets risiko».³³¹ Hvor strengt vesentlighetskravet skal forstås kan variere etter livsområde og risikoens art.³³² I vurderingen vil skadeevnen stå sentralt; produktet av sannsynligheten for skade og mulig skadeomfang.³³³

Vilkåret om at risikoen må være *typisk* tilsier at skaden må være et utslag av et «faremoment som er særeget» for virksomheten det skal knyttes objektivt ansvar til.³³⁴ I tillegg til at risikoen må være typisk, må også skaden være et utslag av risikoens typisitet; det må være årsaks-sammenheng mellom skaden og den typiske risikoen.³³⁵ Bakgrunnen for

³³¹ *Gulvluke*-dommen (side 1306).

³³² *Spinning*-dommen (avsnitt 35).

³³³ L.c. Se om skadeevnen i pkt. 6.2.2.2.

³³⁴ Rt. 1975 s. 710 (*Jernbane*) på side 713.

³³⁵ Årsakskravet kommer blant annet til uttrykk i Rt. 1983 s. 1052 (*Gol Bygg*) på side 1056, der det påpekes at «ulykken *skyldtes* den typiske risikoen» (min utheving). Dommen ble avsagt under dissens 3–2, men mindretallet la også til grunn at det gjelder et årsakskrav (side 1058).

vilkåret er at en skade som skyldes en typisk risiko vil være påregnelig for skadevolder,³³⁶ som dermed vil ha mulighet til å pulverisere tapet.³³⁷

Vilkåret om at risikoen må være *stadig* tilsier at skaden «ikke må ha karakteren av sporadiske, innbyrdes uavhengige enkeltfenomener», men heller være utslag av en kontinuerlig og vedvarende risiko.³³⁸ I juridisk teori påpekes det at det ikke eksisterer et prejudikat for at objektivt ansvar ikke er pålagt som en følge av stadighetsvilkåret, noe som antydningvis skyldes at en risiko som er ekstraordinær og typisk, som oftest også er stadig.³³⁹

I forlengelsen av dette er spørsmålet hvorvidt transport av farlig gods utgjør en ekstraordinær, typisk og stadig risiko. *Lillestrøm*-dommen vil ha en sentral plass i denne vurderingen. To godstog kolliderte ved Lillestrøm stasjon, og det startet å brenne. Et av togene var lastet med ca. 92 tonn kondensert propan, fordelt på to vogner. Granskningsrapporten som ble utarbeidet i kjølvannet av ulykken omtalte brannen som en «relativt kraftig gassbrann lokalisert til området mellom de to propanvognene», og uttalte at «man på dette tidspunktet var svært nær en ekstremt stor ulykke».³⁴⁰ Lillestrøm sentrum, innenfor en faresone på ca. 1000 meter, ble evakuert. Et av spørsmålene i saken var om transportøren kunne bli holdt erstatningsansvarlig etter det ulovfestede objektive ansvaret, for de rene formuestapene som evakueringen medførte.

I den nærmere vurderingen stadfestet Høyesterett at propan er klassifisert som farlig gods, før de viste til at lagmannsretten fant det klart «at ulykken er et resultat av en stadig, typisk og ekstraordinær risiko ved transport av propan» (avsnitt 50). I forlengelsen av dette bekrefter Høyesterett i avsnitt 51 at de er «enig i [...] at formuestapene skyldes en stadig, typisk og ekstraordinær risiko ved transport av farlig gods». Her virker det som om Høyesterett, uten noen nærmere betingelser, har inntatt standpunktet om at transport av farlig gods er en stadig, typisk

³³⁶ Det samme gjelder for vilkåret om at risikoen er stadig.

³³⁷ Wilhelmsen (2017) s. 227. Nærmere om pulveriseringshensynet i pkt. 6.3.4.3.

³³⁸ Rt. 1948 s. 719 (*Stagbolt*) på side 721.

³³⁹ Se Hagstrøm (2019) s. 206, Wilhelmsen (2017) s. 228 og Kjelland (2019) s. 157.

³⁴⁰ NOU 2001: 9 s. 33–34.

og ekstraordinær risiko. *Lillestrøm*-dommen gjelder derimot ansvar for en profesjonell transportør, og ved bruk av tog som transportmiddel. I tillegg var spørsmålet hvorvidt NSB kunne bli holdt objektivt ansvarlig for rene formuesskader; hadde eksplosjonen materialisert seg ville NSB vært objektivt ansvarlig for personskader og tingskader i medhold av jernbaneansvarsloven³⁴¹ §§ 9 og 10. Spørsmålet blir videre om standpunktet kan opprettholdes i tilknytning til senders ansvar, og ved bruk av skip som transportmiddel.

Propan er, i likhet med ved togtransport, også etter offentligrettslige sjøreguleringer klassifisert som farlig gods, jf. IMDG-koden regel 3.2 stoff nr. 1978. Høyesterett knytter ingen kommentar til sin konklusjon, men lagmannsretten fremhever i sin vurdering at «[k]ollisjonen førte til lekkasje og brann av propan med *stor risiko* for en *enorm eksplosjon* som ville ødelagt store deler av Lillestrøm sentrum» (mine uthevinger).³⁴² Forholdene som lagmannsretten trekker fram er argumenter for at risikoen er ekstraordinær. Disse argumentene vil også gjøre seg gjeldende ved sjøtransport, selv om sannsynligheten for store ødeleggelse i bebodde området må antas å være mindre enn ved togtransport. Uavhengig av om en container tar fyr mens skipet ligger i havn eller er på åpent hav, vil menneskeliv kunne settes i fare, og både skipet, annen last og miljøet kan bli påført store skader. På bakgrunn av at skadeevnen ble ansett for å være anselig,³⁴³ er det nærliggende å konkludere med at transporten av farlig gods vesentlig overstiger dagliglivets risiko. Standpunktet underbygges av at containerskipene blir større og større, og at det derfor vil være et større kvantum med last som risikerer å gå tapt ved en containerbrann.

Når det gjelder vilkåret om at risikoen må være stadig uttaler lagmannsretten, som Høyesterett er enig i, at «NSB er en profesjonell transportør av store mengder propan, og ulykker med ekstraordinær skaderisiko kan derfor over tid inntreffe» (avsnitt 50). Henvisningen til at skader kan inntreffe over tid er et argument for at risikoen er stadig. Hvis ikke skader kan inntreffe over tid, så vil ikke risikoen være vedva-

³⁴¹ Lov 10. juni 1977 nr. 73.

³⁴² LB-2003-10625.

³⁴³ Se pkt. 6.2.2.2.

rende. Som det er påpekt tidligere ivaretar stadighetsvilkåret til dels det samme hensynet som vilkåret om en typisk risiko – at skaden skal være påregnelig for skadevolder. Uttalelsen knytter seg derimot til NSB som profesjonell transportør.

Hvorvidt vilkårene om stadighet og typiskhet er oppfylt i relasjon til sender vil i stor grad bero på innfallsvinkelen til vurderingen. En helt konkret vurdering av skaderisikoen kan tale for at vilkårene er oppfylt i alle tilfeller der det fraktes farlig gods; skaderisikoen ved transport av farlig gods vil være vedvarende så lenge transporten forløper, og skadene en containerbrann kan medføre vil være typisk for risikoen. Høyesteretts uttalelser i *Spinning*-dommen³⁴⁴ og *Nordsjødykker*-dommen³⁴⁵ kan tas til inntekt for en slik tilnærming. Ved denne tilnærmingen vil både sprengstoffabrikken og leketøysbutikken oppfylle vilkårene.

I *Gulvluke*-dommen virker derimot Høyesterett å tilnærme seg vurderingen fra en annen innfallsvinkel. Spørsmålet som Høyesterett vurderer er hvorvidt den konkrete gulvluken utgjør en typisk og stadig risiko for virksomheten som beskjeftiger seg med risikokilden. Sammenlignet med tilnærmingen i *Spinning*-dommen og *Nordsjødykker*-dommen vurderer Høyesterett skaderisikoen i lys av virksomheten som sådan, og ikke i lys av den konkrete aktiviteten / risikokilden. En slik tilnærming vil trekke i retning av at vilkårene ikke er oppfylt for eksempelvis en leketøysbutikk som fra tid til annen frakter farlig gods. I et slikt tilfelle vil ikke skaden være et utslag av et faremoment som er særegent for virksomheten som sådan, og risikoen vil heller ikke være vedvarende. En slik tilnærming underbygges også av hensynene bak vilkårene. En sender som fra tid til annen sender farlig gods vil ikke være innebefatta med at ulykker over tid kan inntreffe, slik argumentasjonen var i relasjon til transportøren i *Lillestrøm*-dommen. Da vil ikke tapene fremstå påregnelige, og senders mulighet for å pulverisere tapene vil svekkes.

Uavhengig av hvilken tilnærming som legges til grunn, er det nærliggende å konkludere med at vilkårene er oppfylt for en sprengstoffabrikk når skadene skyldes brann i forbindelse med transport av farlig gods.

³⁴⁴ Se særlig avsnitt 38.

³⁴⁵ Se særlig avsnitt 65.

Skaderisikoen vil være typisk og stadig for virksomheten som sådan, og skaderisikoen vil være typisk og stadig for den konkrete risikokilden – transport av farlig gods. Spørsmålet som ble stilt i overskriften må følgelig besvares bekreftende i relasjon til en sprengstoffabrikk.

6.3.4 Risikoplasseringen: Hvem er nærmest til å bære risikoen?

6.3.4.1 Utgangspunktet for helhetsvurderingen

Det er ikke tilstrekkelig at transport av farlig gods utgjør en ekstraordinær, typisk og stadig risiko for at sendere skal være objektivt ansvarlige. Det må bli foretatt en helhetsvurdering av skadesituasjonen, der spørsmålet er hvem av den skadevoldende sender og den skadelidte lasteier som er nærmest til å bære risikoen for skadene som har oppstått. Som Høyesterett fastslår i *Selmer*-dommen vil hensynene som begrunner det ulovfestede objektive ansvaret være sentrale i vurderingen, deriblant risikoavveiinger, pulveriserings- og forsikringshensyn og rimelighetshensyn.³⁴⁶ I tillegg vil også interessehensynet være av sentral betydning, jf. eksempelvis *Lillestrøm*-dommen, der Høyesterett la vekt på at transporten av propan var i NSBs økonomiske interesse.³⁴⁷

I det følgende vil de hensynene som rettspraksis har ansett som relevante i helhetsvurderingen bli drøftet i punktene 6.3.4.2 til 6.3.4.4. Avslutningsvis, i punkt 6.3.4.5, vil det konkluderes på spørsmålet om hvem som er nærmest til å bære risikoen for at transporten av en container med farlig gods materialiserer seg i skader. Det vil være en glidende overgang mellom flere av hensynene.

6.3.4.2 Interessehensynet

Interessehensynet tilsier at den som har nytten av den virksomheten eller innretningen som forårsaket skadene, også skal bære kostnadene når risikoen fra tid til annen materialiserer seg i en skade. Hvis det er skadevolder som har nytten så taler dette for at det er skadevolder som

³⁴⁶ På side 1656–1657.

³⁴⁷ Avsnitt 50–51.

bærer kostnadene, og ikke den tilfeldige tredjepersonen som rammes av virksomheten. Dette kommer klart til uttrykk i *Lillestrøm*-dommen; transporten av farlig gods var i NSBs interesse, ikke de tilfeldige rammede lillestrømlingene som måtte bli evakuert.

Øvrige lasteiere vil, i motsetningen til eksempelvis miljøet eller utenforstående, ikke være tilfeldig rammede. Lasteeierne vil på lik linje med den skadevoldende sender ha en interesse i gjennomføringen av transporten som sådan. Til gjengjeld er det bare sender som har interesse i transporten av det farlige godset som er grunnlaget for containerbrannen. Følgelig vil virksomheten som utløser containerbrannen utelukkende være i skadevolders interesse, men skadelidte er ikke tilfeldig rammet. Isolert sett kan dette tas til inntekt for at sender kan pålegges et objektivt ansvar. Det er sender, og ikke de øvrige lasteierne, som har den økonomiske interessen i transporten av det godset som er kilden til den skadeforvoldende brannen.

I rettspraksis blir derimot interessehensynet ofte trukket fram som et viktig moment i de tilfellene der skadelidte er en utenforstående tilfeldig rammet. Dette var tilfellet i *Lillestrøm*-dommen. I dommen inntatt i Rt. 1939 s. 766 (*Gesims*) falt gesims ned i gaten, og drepte en mann som stod og pusset vinduer på fortauet. Høyesterett omtalte ikke interessehensynet eksplicit, men fastslo at «bygningens eier må ansees nærmere til å stå risikoen [...] enn den tilfeldig forulykkede utenforstående tredjemann» (side 767). I begge sakene betegner skadelidtes utenforståenhet den manglende interessen i den skadevoldende virksomheten.

I motsetning til dette er tilfellene der skadelidte selv, bevisst eller ubevisst, har utsatt seg for en risiko. Dette kan tale for at skadelidte har hatt en interesse i forholdet. I *Røyke*-dommen ble det påpekt at det «berodde på den enkeltes frie valg om man ville begynne å røyke», og at det var alminnelig kjent at røykingen «kunne innebære en risiko for senere å bli påført alvorlige helseskader» (avsnitt 73). Røykerens interesse i form av nytelse talte imot objektivt ansvar. De øvrige lasteeiernes ikke-utenforståenhet, som fremkommer av deres interesse av at selve transporten finner sted, vil dermed kunne svekke interessehensynets

vekt. Argumentasjonen har en kontaktflate til prinsippet om aksept av risiko, som vil omtales nærmere i punkt 6.3.4.4.

6.3.4.3 Pulveriserings- og forsikringshensyn

Pulveriseringshensynet omhandler skadevolders, og eventuelt skadelidtes, mulighet til å spre tapet. Begrunnelsen for hensynet er at virksomhetens skaderisiko medfører at skader er statistisk påregnelige, og at det derfor bør ha betydning hvis skadevolder eller skadelidte kan pulverisere kostnadene gjennom driftskostnader.³⁴⁸ Et alternativ for å pulverisere kostnadene er forsikring. Hvis skadevolder har mulighet og foranledning til å tegne en ansvarsforsikring som dekker tapene som virksomheten har påført skadelidte, så taler dette for at objektivt ansvar pålegges, jf. blant annet Rt. 1972 s. 965 (*Mønepanne*) på side 969. I relasjon til vektspørsmålet la Høyesterett i Rt. 1975 s. 1081 (*Tromsø*) «betydelig vekt» på at «huseiere ikke har anledning til å tegne forsikring [...] mens kommunen kan dekke seg ved ansvarsforsikring» (side 1083).

På samme måte kan også skadelidtes forsikringsmuligheter være relevant, jf. *Tromsø*-dommen. I *Lillestrøm*-dommen legger derimot Høyesterett til grunn at skadelidtes forsikringsmuligheter ikke har «sentral vekt», selv om det «isolert sett [kan] tale mot å la tapene være omfattet» (avsnitt 52). Hvis Høyesterett sin bemerkning om forsikringsmulighetenes vekt i *Tromsø*-dommen leses i sammenheng med *Lillestrøm*-dommen, så er det nærliggende å legge til grunn at det er skadevolders mulighet til å tegne ansvarsforsikring som skal tillegges «betydelig vekt». Skadelidtes forsikringsmuligheter kan likevel være relevant, men vil ikke ha «sentral vekt» i helhetsvurderingen.

Både skadelidte og skadevolder er vareeiere, og har derfor mulighet til å tegne en vareforsikring. En vareforsikring er en tingskadeforsikring, som vil gi forsikringstaker dekning hvis varene går helt eller delvis tapt.³⁴⁹ Det er i samarbeid mellom interesseorganisasjoner utarbeidet

³⁴⁸ *Avløpsnett*-dommen (avsnitt 34).

³⁴⁹ Falkanger (2016) s. 520.

og utviklet standardvilkår, kjent som Vilkår for Transportforsikring av Varer (VTV).³⁵⁰ I det følgende vil det tas utgangspunkt i disse vilkårene.

En vareeier kan velge mellom tre farefelt for forsikringen: alle farer (A-vilkår), utvidet transportulykke (B-vilkår) eller transportulykke (C-vilkår), jf. VTV § 3 første ledd. Hvis det avtales B-vilkår eller C-vilkår vil vareeier få dekning hvis lasten blir skadet av en containerbrann, jf. VTV §§ 4 nr. 4 og 5 nr. 4. A-vilkårene omfatter alle farer de forsikrede varene blir utsatt for, jf. VTV § 3, og tap som kan henføres til en containerbrann vil dermed også være dekningsmessig under disse vilkårene. De skadelidte lasteieerne har følgelig mulighet til å forsikre seg mot eventuelle tap de måtte lide grunnet en containerbrann. Forsikringen omfatter både totaltap, manko og skade, jf. VTV § 6 første ledd. Skadelidtes mulighet til tegne tingskadeforsikring kan isolert sett tas til inntekt for at objektivt ansvar ikke blir pålagt.

Derimot følger det av VTV § 6 tredje ledd nr. 2 at med mindre annet er særskilt avtalt, så erstatter ikke selskapet «[a]nsvar som sikrede pådrar seg overfor tredjemann». Dette gjelder både personskader og tingskader.³⁵¹ Under standardvilkårene har sender følgelig *ikke* mulighet til forsikre seg mot ansvaret de eventuelt skulle bli pålagt som en følge av at deres container tar fyr og skader annen last. Skadevolders manglende mulighet for å tegne ansvarsforsikring må i tråd med Høyesteretts standpunkt i *Tromsø*-dommen være et tungtveiende argument for at sender ikke blir pålagt objektivt ansvar.

6.3.4.4 Rimelighetshensyn

Hensynene som er trukket fram er alle til en viss grad utslag av rimelighetshensyn. Det er rimelig at skadevolder bærer ansvaret når det er skadevolder som har den økonomiske interessen av virksomheten, og det er rimelig at skadevolder bærer ansvaret hvis det er skadevolder som har best forutsetninger for å pulverisere kostnadene. Når overskriften i dette punktet er «rimelighetshensyn» siktes det ikke til hensynene som

³⁵⁰ Ibid s. 521. Vilrårene, med kommentarer, er inntatt i tidsskriftet *MarLus* nr. 331 fra 2005.

³⁵¹ De norske vareforsikringsvilkårene 1995/2004 med kommentarer (2005) s. 58.

er et utslag av overordnede tanker om rimelighet eller reelle hensyn, men til den konkrete rimelighet. Hensynet kommer blant annet til uttrykk i *Tromsø*-dommen, der Høyesterett vektlegger at det ikke vil være

«naturlig eller rimelig om den enkelte bruker av kommunens kloakkanlegg selv [ville] måtte bære de økonomiske følger av et uhell som dette som fra hans side sett var ganske tilfeldig» (side 1083, min utheving).

Den konkrete rimelighetsvurderingen virker å være basert på en hybrid av tilfeldighetsargumentasjon og opprinnelsesargumentasjon.³⁵² Skadevolder har skapt en risiko, og det er tilfeldigheter som gjør skadelidte til skadelidte. Rimelighetsbetraktningene har en kontaktflate til prinsippet om aksept av risiko, og til vilkåret om at risikoen må være ekstraordinær. Eksempelvis ble det i *Nordsjødykker*-dommen lagt vekt på at dykkerne ikke kan «ansees for å ha akseptert risikoen for senskader, som de ikke var kjent med» (avsnitt 64). Læren om aksept av risiko er tradisjonelt blitt betraktet som en selvstendig bortfallsgrunn, men tankegangen læren gir uttrykk for kan også være et argument i vurderingen av ansvarsgrunnlagene.³⁵³ Tankegangen har en parallell i den tidligere reguleringen av jernbaneansvaret. Det var bare omgivelsene som ble beskyttet gjennom et objektivt ansvar; passasjerene ble ansett for frivillig å ha akseptert risikoen ved ordinær drift av jernbanen.³⁵⁴

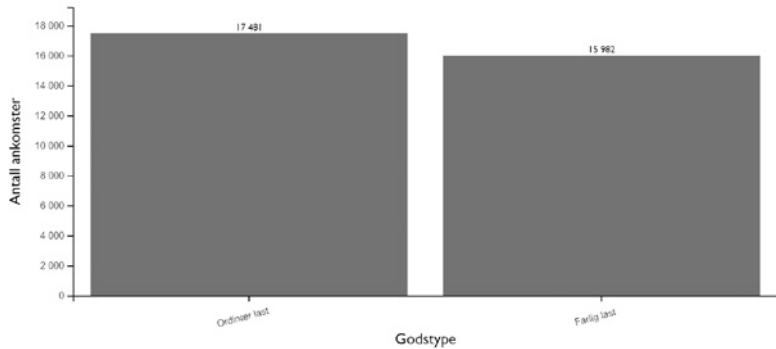
Ved containerbranner på skip er det ikke rene tilfeldigheter som gjør at skadelidte er skadelidte, i motsetning til eksempelvis i *Tromsø*-dommen og *Lillestrøm*-dommen. Skadelidte har frivillig inngått en kontrakt om transport av stykkgodts med en transportør. Det ligger i stykkgodstransportens natur at det normalt vil være last fra andre lasteiere om bord på skipet. I tillegg viser statistikk hentet fra Kystverkets databaser at andelen containerskip som har farlig gods om bord er høy.

³⁵² Begrepene anvendes i Wilhelmsen (2017) s. 230.

³⁵³ Se Frøseth (2013) s. 81 flg. der betydningen av skadelidtes egeneksponering for risiko drøftes. Se også Kjønstad (2005) s. 113.

³⁵⁴ Kjønstad (2002) s. 391.

(Figur 3)³⁵⁵



Statistikken viser forholdet mellom godstyper fordelt etter antall containerskip som ankom norske havner i perioden 2010–2020.³⁵⁶ I løpet av perioden hadde 47,8 % av alle containerskip som ankom norske havner farlig gods om bord. Statistikken er basert på meldepliktige ankomster.³⁵⁷ Sett i lys av hvor utbredt feildeklaring av farlig gods er, så er det nærliggende å anta at det faktiske antallet er enda høyere.³⁵⁸ Hovedpoenget i denne sammenhengen er imidlertid at transport av farlig gods er særdeles utbredt. På bakgrunn av disse forholdene kan det argumenteres for at skadelidte har akseptert risikoen for at det av og til kan forekomme containerbranner som følge av transporten av farlig gods, uten at noen nødvendigvis er å bebreide.

6.3.4.5 Konklusjon

Selv om det kan argumenteres for at transport av farlig gods utgjør en stadig, typisk og ekstraordinær risiko for enkelte virksomheter, så trekker

³⁵⁵ Statistikk fra Kystverket.

³⁵⁶ En fordeling etter tonnasje hadde gitt et bedre bildet av forholdet, men slik statistikk finnes ikke per i dag.

³⁵⁷ Meldeplikten følger av EU direktiv 2002/59/EF art. 13. Regelen er gjennomført i norsk rett ved forskrift om fartøys meldeplikter etter havne- og farvannsloven (forskrift 21. desember 2015 nr. 1790) § 11, som er hjemlet i havne- og farvannsloven (lov 21. juni 2019 nr. 70) § 39 andre ledd.

³⁵⁸ Se pkt. 1.1.

hensynene bak det ulovfestede objektive virksomhetsansvaret i retning av at ansvar ikke kan pålegges. Transport av farlig gods er utbredt, og omtrent annethvert containerskip har containere med farlig gods om bord. At det fra tid til annen kan forekomme containerbranner som følge av transporten av farlig gods, uten at noen nødvendigvis er å bebreide, må lasteiere anses for å ha akseptert. Forsikringsmulighetene som foreligger underbygger dette standpunktet. Grunntanken med forsikring er fordeling av den risikoen som måtte eksistere på et livsområde, og som fra tid til annen kan resultere i økonomiske tap som følge av en tilfeldig og/eller uforutsett hendelse.³⁵⁹ Det er følgelig nærliggende å konkludere med at sender *ikke* kan pålegges ansvar overfor øvrige lasteiere på bakgrunn av det ulovfestede objektive virksomhetsansvaret.

6.4 Vilkåret om adekvat årsakssammenheng

Behandlingen av vilkåret om adekvat årsakssammenheng vil, som en følge av konklusjonen i forrige punkt, knytte seg til skyldansvaret. På lik linje som for senders kontraktsansvar overfor transportøren, kreves det også adekvat årsakssammenheng for å pålegge sender deliktsansvar overfor de øvrige lasteierne. Utgangspunktet for vurderingen vil være likt. I tillegg til at det må være faktisk årsakssammenheng mellom de øvrige lasteiernes tap og senders handling, må ikke tapet være en så «upåregnelig, fjern og avledet følge av den skadevoldende handling at det ikke er rimelig å knytte ansvar til den», jf. *Schizofreni*-dommen inntatt i Rt. 2007 s. 172 (avsnitt 66).

For å besvare årsaksspørsmålet må betingelseslæren legges til grunn. Det er faktisk årsakssammenheng mellom en handling/unnlatelse og skaden, «dersom skaden ikke ville ha skjedd om handlingen eller unnlatelsen tenkes bort», jf. *P-pille II*-dommen (side 69). Hvis transportøren behandler godset i tråd med deklarasjonen til sender, og det er feildeklarasjonen som gjør at det bryter ut brann som skader de øvrige

³⁵⁹ Døving (2018).

lasteeiernes containere, så er feildeklareringsen en nødvendig betingelse for skaden. Da vil kravet til faktisk årsakssammenheng være oppfylt.

Ettersom det er transportøren som er i besittelse av senders container når den forårsaker skader på de øvrige lasteeiernes containere, kan det oppstå komplekse årsaksspørsmål. Eksempelvis kan det tenkes at det er kombinasjonen av senders feildeklareringsen og forhold på transportørens side, som er bakgrunnen for at det starter å brenne. Spørsmålet i den sammenheng er om det må gjøres et unntak fra betingelseslæren hvis skadevolders bidrag i årsaksrekken er bagatellmessig. Dette unntaket omtales ofte som uvesentlighetslæren.³⁶⁰

I dommen inntatt i Rt. 2010 s. 1547 (*Nakkesleng IV*) fremkommer det at uvesentlighetslæren gjør seg gjeldende hvis et bidrag til skaden er «et såpass uvesentlig element i årsaksrekken at det verken er naturlig eller rimelig å anse den som erstatningsbetingende» (avsnitt 68). Dette kan eksempelvis være tilfelle hvis sender har feildeklart farlig gods, som bare under helt spesielle omstendigheter kan føre til brann. Eksempelvis kan det tenkes at en av transportørens folk på skipet håndterer en antenneskilde uforsiktig slik at den kommer i kontakt med senders container, som igjen antenner på grunn av ekstreme værforhold. Hvis det legges til grunn at feildeklareringsen, den uforsiktige behandlingen av antenneskilden og de ekstreme værforholdene alle er nødvendige betingelser for skadene, så vil uvesentlighetslæren kunne gjøre seg gjeldende. Dersom det er kombinasjonen av uaktsom opptreden fra transportørens folk på skipet og de ekstreme værforholdene som er fremtredende i årsaksbildet, mens feildeklareringsen kun utgjør et bagatellmessig element i årsaksrekken, kan det argumenteres for at det ikke er rimelig å knytte ansvar til feildeklareringsen.

Med tanke på adekvansspørsmålet må det i tråd med *Schizofreni*-dommen vurderes om tapene er en så upåregnelig, fjern og avledet følge av feildeklareringsen, at det ikke er rimelig å knytte ansvar til handlingen.

Påregnelighetskriteriet knytter seg til om skadevolder kunne eller burde forutsett at handlingen kunne medføre de skadene som har

³⁶⁰ Kjelland (2019) s. 267.

oppstått.³⁶¹ Ordet påregnelighet leder tankene mot sannsynlighets- og skadefrekvensbetraktninger. I dommen inntatt i Rt. 2000 s. 915 (*Dispril*) la derimot flertallet (3–2) til grunn at det ikke var avgjørende at skadefølgen «inntreffer uhyre sjelden» (side 925).³⁶² I relasjon til containerbranner vil den lave skadefrekvensen dermed ikke være avgjørende i adekvansvurderingen.³⁶³ Hvis innholdet i en container er brannfarlig og sender ikke angir dette til transportøren, så er det nærliggende å legge til grunn at sender burde forutse at feildeklarereringen kan kulminere i en brann – med de skadefølgene som det innebærer.

Høyesteretts videre påpekning i *Schizofreni*-dommen om at tapene ikke må være fjerne og avledede blir i juridisk teori ofte omtalt som nærhetskriteriet.³⁶⁴ I dommen inntatt i Rt. 1973 s. 1268 (*Flymanøver*) ble en kraftledning skadet etter en uaktsom militærmanøver av en pilot. Staten (som var ansvarlig for piloten) erkjente ansvar for skadene på kraftledningen, men ikke for en tredjepart som led tap på grunn av den etterfølgende strømstansen. Flertallet (4–1) la til grunn at det må

«[...] settes en grense for erstatningspliktens mulige ringvirkninger. Ellers vil en måtte regne med at erstatningsplikten ofte kan komme til å gi seg urimelige, urettferdige og for den enkelte skadevolder helt ruinerende utslag» (side 1271–1272).

Avgjørelsen gjelder et tredjepartstap, der den som er påført formuestapet ikke er den direkte skadelidte.³⁶⁵ Hvis skadevolder skal være ansvarlig for slike tap, kan det potensielle erstatningsansvaret bli kolossalt, eksempelvis hvis en hel landsby skulle lide tap som følge av strømstansen. Det samme kommer til uttrykk i *Lillestrøm*-dommen.³⁶⁶ Ved en containerbrann vil

³⁶¹ Se eksempelvis Rt. 1997 s. 1 (*Papegøye*) på side 13 og Rt. 1940 s. 82 (*Nevrose*) på side 89. Vurderingen har en kontaktflate til skadeevnens synbarhet, som ble behandlet i pkt. 6.2.2.3.

³⁶² Dommen gjelder legemiddelansvaret, men poenget er generelt. Se Kjelland (2019) s. 274–275 med videre henvisninger.

³⁶³ Se pkt. 6.2.2.2.

³⁶⁴ Kjelland (2019) s. 275.

³⁶⁵ Wilhelmssen (2017) s. 69 og Kjelland (2019) s. 289.

³⁶⁶ Avsnitt 55.

de øvrige lasteierne derimot være direkte skadelidte. Selv om disse tapene for den enkelte skadevolder kan få ruinerende utslag, så kan ikke tapene betraktes som fjerne eller avledede av den grunn. Hvis en sender feildeklarerer en container som har potensialet til å starte en brann, så vil skader på containere om bord på skipet ikke være en fjern og avledet – men en nokså nærliggende – følge av handlingen.

6.5 Forholdet mellom senders deliktsansvar og kontraktsansvar

Drøftelsen i kapittel 5 om senders kontraktsansvar overfor transportøren og hittil i kapittel 6 om senders deliktsansvar overfor de øvrige lasteierne, gir avslutningsvis i avhandlingens del 2 grunnlag for en nærmere sammenligning av de to ansvarsregimene. I dette punktet vil først de sentrale likhetene og forskjellene mellom kontraktsansvaret og deliktansvaret bli fremhevet, før jeg vil drøfte mulige konsekvenser av de påviste forskjellene.

Hvis sender feildeklarerer lasten med viten og vilje, så vil ansvar kunne bli pålagt både overfor transportøren og de øvrige lasteierne. Dette vil også være tilfellet når sender er uvøren, og av den grunn feildeklarerer containerne. For typetilfellene 1 og 2 i punkt 6.2.3 vil konklusjonen følgelig være lik for de to ansvarsregimene.

Konklusjonen vil ikke nødvendigvis være lik i de tilfellene der sender tror at godset er harmløst, men det likevel viser seg å være farlig. Hvis godset er listet opp i Dangerous Goods List i IMDG-koden regel 3.2, vil sender ha vært uaktsom hvis det feildeklarerer. Konsekvensene av dette vil være at sender både er ansvarlig overfor transportøren og de øvrige lasteierne. Hvis godset derimot ikke er oppført – men det likevel viser seg å være farlig – vil sender være ansvarlig overfor transportøren, men ikke nødvendigvis overfor de øvrige lasteierne. Et slikt scenario er ikke utenkelig, ettersom bransjen virker å legge til grunn at IMDG-koden uttømmende regulerer hvilket gods som er farlig og som transportøren skal bli opplyst om etter sjøl.³⁶⁷ § 257.

³⁶⁷ Se pkt. 5.2.1.2.

Hvis sender er kjøper i den underliggende kjøpsavtalen (FOB-klausul), og avlaster ikke oppgir at godset som skal fraktes er farlig, vil sender bli pålagt ansvar overfor transportøren. Det samme vil være tilfelle i de situasjonene der sender har gitt avlaster beskjed om å deklarene riktig, men avlaster har forsømt seg. Ved begge disse typetilfellene vil ikke nødvendigvis sender være ansvarlig overfor de øvrige lasteieerne.

De parallelt fungerende ansvarsregimene, sammenholdt med ansvars grensene i sjøloven, etablerer en rettstilstand som enkelte aktører kan tenkes å utnytte. Hvis en feildeklarerert container med farlig gods selvantenner, så vil transportøren måtte dekke de øvrige lasteieernes tap opptil ansvars grensene, såfremt transportøren ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig. Sender kan på sin side forvente et regresskrav i medhold av sjøl. §§ 291, jf. 257, som ikke tar hensyn til om sender har opptrådt aktsomt. Med andre ord vil sender rent faktisk dekke de øvrige lasteieernes tap, til tross for at sender ikke er å bebreide for feildeklaringen. Flere av aktørene som opptrer som transportører kan være en del av et større konsern. Hvis noen andre selskaper i konsernet har behov for transport av varer, er det følgelig nærliggende at dette selskapet anvender transportøren som de deler morselskap med for å utføre oppdraget. Ved en containerbrann vil transportøren og den skadevoldende sender kunne inngå en fordelaktig avtale.

Hvis det er senders container som antenner og påfører de øvrige lasteieerne økonomiske tap, vil morselskapet se det tjenlig at transportøren påtar seg skylden. Transportøren kan uriktig meddele at han har fått opplysninger fra sender (det foreligger ingen formkrav til opplysningene), eller at han kjente til godsets farlige beskaffenhet fra før. I så fall vil det fremstå som om sender har overholdt sine plikter, og de øvrige lasteieerne må i forlengelsen rette sine krav mot transportøren. Hvis transportøren beviser at det er utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisesens begynnelse, vil lasteieerne måtte bære tapene selv. Hvis komplottet medfører at transportøren blir ansvarlig, så vil dette likevel være gunstigere for morselskapet enn om sender skulle være ansvarlig, ettersom ansvars grensene i sjøloven vil begrense tapet.

7 Avsluttende bemerkninger

7.1 Sammenfatning

Containerbranner i sjøtransport reiser en rekke juridiske problemstillinger av både offentligrettslig og privatrettslig karakter. I avhandlingen har transportørens lasteskadeansvar, senders ansvar overfor transportøren og senders ansvar overfor de øvrige lasteeneierne blitt behandlet. Dette punktet vil inneholde en sammenfatning av konklusjonene og funnene i avhandlingen. Videre vil jeg i punkt 7.2 kort reflektere over veien videre; avhandlingen er en rettsdogmatisk fremstilling av utvalgte ansvarsregler – hva nå?

Avhandlingens del 1 omhandler transportørens lasteskadeansvar. I kapittel 2 blir det gitt en oversikt over transportøransvaret, som fungerer som et bakteppe for den senere behandlingen av unntaksreglene i sjøl. § 276. I kapittel 3 blir brannunntaket behandlet. En analyse av rettspraksis klargjør hvilke tilfeller som omfattes av «brann» etter sjøl. § 276 første ledd bokstav b. I tillegg til flammer, faller glør innenfor definisjonen. Til gjengjeld er ikke eksplosjoner og røykutvikling omfattet, med mindre de er en følge av brann. Vedrørende hvem som iberegnes i «transportøren selv», ble det først redegjort for hvilke personer/stillinger som utgjør kjernen av begrepet, eksempelvis avgjørelser fra styret i et aksjeselskap. Det ble også argumentert for at det ikke er rom for en utvidende tolkning av begrepet, slik at også havnerepresentanter omfattes. Argumentasjonen ble hovedsakelig forankret i at ordlyden gir lite rom for en utvidende tolkning, og at unntaket har sin bakgrunn i et kompromiss hvor risikoen mellom sendersiden og transportørsiden bevisst ble fordelt.

I kapittel 4 blir flere problemstillinger behandlet, der hovedformålet er å fastsette hvordan transportøren må handle for å ha utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet er sjødyktig ved reisens begynnelse. Begrepet sjødyktighet blir tolket i lys av relevant lovgivning, rettspraksis og bakenforliggende hensyn. Analysen av rettspraksis viser at sjødyktighetsspørsmålet konsumeres til et spørsmål om hvorvidt skipet er i stand

til å frakte gods fra A til B, uten å utsette det for større skaderisiko enn det normalt er for frakt av tilsvarende gods fra A til B.

I fastsettelsen av hvilken skaderisiko som er normal har offentligrettslige reguleringer en sentral rolle. Både SOLAS, IMDG-koden, STCW og STCW-koden er regelverk som omhandler sikkerhet på skip. Ved å gi uttrykk for hvilke krav som med rimelighet kan stilles til skips sikkerhet, gir de offentligrettslige reguleringene også uttrykk for hvilken skaderisiko som er normal. I *Sunny Lady*-dommen er det lagt til grunn at reguleringene i så fall skal tillegges «veiledende betydning» i sjødyktighetsvurderingen (side 91–92). Presumptivt vil opptreden i strid med de offentligrettslige reguleringene medføre at godset om bord utsettes for større skaderisiko enn det normalt er for frakt av tilsvarende gods. Skipet vil i forlengelsen av dette bedømmes som sjødyktig.

Hvorvidt transportøren har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet er sjødyktig ved reisesens begynnelse, ble drøftet konkret i relasjon til feildeklareringsproblematikken. Den konkretiserte problemstillingen var i hvilken utstrekning transportøren må forhindre at feildeklarte containere kommer om bord på skipet. Fastsettelsen av aktsomhetsnormen ble gjort på bakgrunn av en avveining mellom de økonomiske implikasjonene av en utstrakt undersøkelsesplikt, og risikoen ved feildeklarte containere. Drøftelsen frembrakte flere konklusjoner.

En innvendig undersøkelse av alle containere for å forsikre seg om de er riktig deklarerert, vil påføre transportøren så store kostnader og praktiske ulemper, at skaderisikoen som feildeklarte containere utgjør ikke veier opp. Innvendige undersøkelser av containere som skal bli transportert kan følgelig ikke kreves av transportøren for å ha utvist tilbørlig omhu. Analysen av containerskanningteknologien viste at det er usikkerhet knyttet til hvilken effekt virkemiddelet kan ha for å oppdage feildeklarte containere, men at kostnadene og de praktiske ulempene uansett er så store, at aktsomhetsnormen ikke kan praktiseres så strengt. Avveiningen kan få et annet utfall hvis den teknologiske utviklingen medfører en reduksjon i kostnadene og/eller de praktiske ulempene. I tillegg ble det konkludert med at «every dog is allowed one bite»-teorien har støtte i rettspraksis; kravet til tilbørlig omhu skjerpes

hvis en sender som tidligere er tatt for å feildeklarere lasten igjen ønsker å kjøpe transporttjenester av transportøren.

Gjennomgående i del 1 blir også bevisbyrden vurdert. Samlet sett fremkommer det hvordan bevisbyrden pendler mellom senderen og transportøren. Når containerne har kommet i transportørens varetekt, må transportøren exculpere seg selv ved å bevise at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av noen transportøren svarer for, eller at vilkårene for et av ansvarsunntakene i sjøl. § 276 første ledd er oppfylt. Lykkes transportøren med dette, er det sender som har bevisbyrden for at skipet er sjødyktig. Transportøren vil da være ansvarlig, med mindre han kan bevise at det er utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisen begynnelsen.

Avhandlingens del 2 omhandler senders ansvar. Analysen av senders kontraktsansvar overfor transportøren og deliktsansvar overfor de øvrige lasteierne, gir grunnlag for å trekke flere konklusjoner om rekkevidden av senders erstatningsansvar og forholdet mellom kontraktsansvaret og deliktsansvaret. I kapittel 5 blir senders opplysningsplikt om at det skal fraktes gods med farlig beskaffenhet behandlet. Rekkevidden av plikten beror i stor utstrekning på forståelsen av begrepet farlig gods.

Forarbeidene gir anvisning om at offentligrettslige reguleringer kan være av betydning for å fastlegge begrepet, men at det alltid må gjøres en konkret vurdering. Det virker derimot som om bransjen i stor grad forholder seg til IMDG-koden sin liste over farlig gods. En slik tilnærming er risikabel, all den tid sender står i fare for å bli objektivt ansvarlig for de tapene som transportøren påføres. Til gjengjeld er offentligrettslige reguleringer ofte grundig overveid i lys av et vidstrakt erfaringsgrunnlag, og gods som anses som farlig etter offentligrettslige reguleringer – eksempelvis IMDG-koden – vil presumptivt anses som «farlig gods» i relasjon til senders opplysningsplikt.

Videre i kapittel 5 blir det nærmere redegjort for hvordan, og til hvem, sender med ansvarsbefriende virkning kan oppfylle opplysningsplikten. Sammenholdt med forutsetningen om at transportøren ikke må ha kunnskap om godsets farlighet, ble det konkludert med at sender ikke må opplyse om nødvendige sikkerhetstiltak for å unngå det objektive

ansvaret. Drøftelsen viser også at det er transportørens faktiske kunnskap som er avgjørende, og at det er uten betydning hvordan kunnskapen erverves.

I kapittel 6 blir senders deliktsansvar overfor de øvrige lasteieerne behandlet. Det er skyldansvaret og det ulovfestede objektive virksomhetsansvaret som er i fokus. I vurderingen av skyldansvaret ble det først redegjort for ansvarsgrunnlagets utgangspunkter og bakenforliggende hensyn, før de relevante momentene for å fastlegge aktsomhetsnormen ble drøftet. Deretter ble de generelle utgangspunktene anvendt i drøftelsen av fem typetilfeller som er av særlig betydning ved containerbranner. I vurderingen av det ulovfestede objektive virksomhetsansvaret var spørsmålet om transport av farlig gods utgjør en ekstraordinær, typisk og stadig risiko, som det etter en nærmere helhetsvurdering – i lys av de momenter rettspraksis gir anvisning om – er rimelig at sender bærer ansvaret for. Analysen ga grunnlag for å konkludere med at sender *ikke* kan pålegges ansvar overfor øvrige lasteiere i medhold av det ulovfestede objektive virksomhetsansvaret.

Etter behandlingen av vilkåret om adekvat årsakssammenheng, ble senders deliktsansvar overfor de øvrige lasteieerne sammenlignet med kontraktsansvaret overfor transportøren. Analysen ga grunnlag for flere konklusjoner. Hvis sender feildeklarerer for å få lavere frakt, i smuglingsøyemed eller som en følge av uvørenhet, vil sender være ansvarlig både overfor transportøren og de øvrige lasteieerne. Hvis sender feilaktig tror at godset er harmløst, eller at feildeklarereringen skyldes avlaster (som ikke er sender selv), vil sender være ansvarlig overfor transportøren. I disse tilfellene vil ikke nødvendigvis sender være ansvarlig overfor de øvrige lasteieerne. Hvorvidt sender har handlet i tråd med aktsomhetsnormen vil bero på en konkret vurdering; avhandlingen fremhever flere av momentene som kan være av betydning.

7.2 Veien videre

Innledningsvis ble presidenten i NCB, Ian. J. Lennard, sitert på at organisasjonen «are calling for all supply chain participants to work on

a solution together». Denne avhandlingen har gitt en rettsdogmatisk fremstilling av transportørens lasteskadeansvar, senders ansvar overfor transportøren og senders ansvar overfor de øvrige lasteeierne. Redegjørelsen og drøftelsen av hvilke parter som er ansvarlige, og hvilke momenter som skal tillegges vekt ved vurderingene, kan gi partene et sterkere insentiv til å redusere hyppigheten og omfanget av containerbranner.

Selv om feildeklarerer er hovedårsaken til containerbranner, er det vesentlig å ha for øye at problemet er komplekst. Avhandlingen undersøker aktørenes ansvar for skadene en containerbrann medfører. En annen side av problemet er produktet av den kolossale veksten i størrelsen på containerskipene, og de mangelfulle kravene til brannvarslingssystemer og brannslukningsutstyr. Hvis kravene til brannvarslingssystemer og brannslukningsutstyr blir oppdatert i tråd med dagens virkelighet, vil dette kunne føre til at færre branner oppstår. I tillegg vil forutsetningene for å stanse en brann før den sprer seg forbedres. Den internasjonale foreningen for sjøforsikring (IUMI) har nedsatt en arbeidsgruppe som jobber med et utkast til anbefalinger for hvordan IMO kan forbedre kravene til brannvarslingssystemer og brannslukningsutstyr om bord på containerskipene.³⁶⁸

Hvis de offentligrettslige regelverkene som omhandler brannsikkerhet om bord på skipene blir oppdatert, eksempelvis ved en revisjon av SOLAS, så vil dette også kunne påvirke de privatrettslige ansvarsspørsmålene. I punkt 4.2.3 blir betydningen av offentligrettslige reguleringer i sjødyktighetsvurderingen redegjort for. Hvis de offentligrettslige regelverkene oppdateres, så vil de fleste transportører presumptivt rette seg etter de nye kravene. Transportørene som ikke etterlever et oppdatert regelverk vil dermed utsette lasten for større skaderisiko enn normalt, og skipet som anvendes kan i forlengelsen bli betraktet som sjødyktig. Transportørene vil av den grunn ha sterke intensiver til å forbedre brannvarslingssystemer og brannslukningsutstyr i tråd med et oppdatert regelverk.

Utviklingen og effektiviseringen av den internasjonale sjøtransporten har tilrettelagt for globaliseringen av verdensøkonomien, og containerskipene har vært en viktig del av denne prosessen. I første halvdel av 2021

³⁶⁸ Allianz Global Corporate & Specialty (2021) s. 33.

ble det lagt inn ordre på 286 nye containerskip på verdensbasis, noe som er en økning på 790 % sammenlignet med første halvdel av 2020.³⁶⁹ De rekordhøye ordretallene understreker at containerskipene også vil ha en betydningsfull rolle i verdenshandelen i årene som kommer. Da er det elementært at transporten ikke utsetter mannskapet om bord, skipet, lasten og miljøet for større risiko enn det som er nødvendig. Alle aktører må bidra til å redusere hyppigheten og omfanget av containerbranner på skip; kostnadene og skadene som oppstår kan være både kolossale og irreversible.

³⁶⁹ Statistikk fra VesselsValue.

Kilderegister

Litteratur

- Askeland (2002) Askeland, Bjarte. *Erstatningsrettslig identifikasjon*. Oslo: Cappelen akademisk forlag, 2002.
- Brækhus (1954) Brækhus, Sjur. *Rederens husbondsansvar*. Göteborg: Gumperts, 1954 (Handelshögskolans i Göteborg skriftserie nr.: 1953:2).
- Brækhus (1996) Brækhus, Sjur. «Sjøtransportørens ansvar for lasteskader som skyldes lastens egenskaper eller tilstand, pakning eller merkning.» I *Essays in honour of Hugo Tiberg*. Peter Wetterstein og Anders Beijer red., Stockholm: Juristförlaget, 1996, s. 101–124.
- Brækhus (1998) Brækhus, Sjur. *Sjørett, voldgift og lovvalg : artikler 1979–1998*. Oslo: Universitetsforlaget, 1998.
- Bull (1977) Bull, Hans Jacob. §4.4. *Usjodyktighet*. Oslo: Sjørettsfondet, 1977 (Marius nr. 30).
- Chacón (2017) Chacón, Víctor Hugo. *The Due Diligence in Maritime Transportation in the Technological Era*. Cham: Springer International Publishing AG, 2017.
- De norske vareforsikringsvilkårene 1995/2004 med kommentarer (2005) *De norske vareforsikringsvilkårene 1995/2004 med kommentarer: Norwegian cargo clauses 1995/2004 with commentary*. Oslo: Sjørettsfondet, 2005 (Marius nr. 331).

- Djadjev (2017) Djadjev, Ilian. *The Obligations of the Carrier Regarding the Cargo: The Hague-Visby Rules*. Cham: Springer International Publishing AG, 2017.
- Døving (2018) Døving, Inger og Roger Loen. «forsikring.» (21.12.2018) <https://snl.no/forsikring> hentet 28.05.2021.
- Eide (2018) Eide, Erling og Endre Stavang. *Rettsøkonomi*. 2. utg., Oslo: Cappelen Damm Akademisk, 2018.
- Eckhoff (2001) Eckhoff, Torstein. *Rettskildelære*. 5. utg., ved Jan E. Helgesen. Oslo: Universitetsforlaget, 2001.
- Falkanger (2014) Falkanger, Thor. «§ 67 : Sjøretten.» I *Knophs oversikt over Norges rett*. 14. utg. ved red. Kåre Lilleholt, Oslo: Universitetsforlaget, 2014, s. 338–346.
- Falkanger (2015) Falkanger, Thor. «The concept of shipper in sea carriage law – with some deviations to other modes of transport.» I *Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2014*, s. 31–48. Oslo: Sjørettsfondet, 2015 (Marius nr. 456).
- Falkanger (2016) Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull. *Sjørett*. 8. utg., Oslo: Sjørettsfondet, 2016.
- Frøseth (2013) Frøseth, Anne Marie. *Skadelidtes egeneksponering for risiko i erstatningsretten*. Bergen: Fagbokforlaget, 2013.
- Grue (1998) Grue, Cecilie. *Transport av farlig gods : ansvar og særregler ved stykkgodstransport av farlig gods i Sjøloven 1994*. Oslo: Sjørettsfondet, 1998 (Marius nr. 238).

- Güner-Özbek (2008) Güner-Özbek, Meltem Deniz. *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*. Istanbul: Springer-Verlag, 2008.
- Hagstrøm (2011) Hagstrøm, Viggo. *Obligasjonsrett*. 2. utg., Oslo: Universitetsforlaget, 2011.
- Hagstrøm (2019) Hagstrøm, Viggo og Are Stenvik. *Erstatningsrett*. 2.utg., Oslo: Universitetsforlaget, 2019.
- Holmen (2020) Holmen, Heine. «kunnskap.» (08.12.2020) <https://snl.no/kunnskap> hentet 27.04.2021.
- Jantzen (1952) Jantzen, Johs. *Håndbok i godsbeordring til sjøs (befraktning)*. 2. utg. ved Nils Dybwad, Oslo: Fabritius, 1952.
- Jensen (2020) Jensen, Kari, Niels Øistein Rimstad og Oleiv Hoel. «brann.» (19.01.2020) <https://snl.no/brann> hentet 23.02.2021.
- Jizba (2015) Jizba, Michal, Ruey Long Cheu og Tomas Horak. «Analysis of screening checkpoint operations for transatlantic container transportation.» I *Journal of transportation security* vol. 8, nr. 3 (2015) s. 79–97.
- Kjelland (2019) Kjelland, Morten. *Erstatningsrett : en lærebok*. 2. utg., Oslo: Universitetsforlaget, 2019.
- Kjønstad (2002) Kjønstad, Asbjørn. «Aksept av risiko : om etablering og bortfall av en rettslig figur i norsk erstatningsrett.» I *Bonus Pater Familias – Festskrift til Peter Lødrup 70 år*. Kirsti Strøm Bull, Viggo Hagstrøm og Steinar Tjomsland red., Oslo: Gyldendal akademisk, 2002, s. 377–403.

- Kjønstad (2005) Kjønstad, Asbjørn. «En modell for culpa-vurderingen.» I *Tidsskrift for erstatningsrett* årg. 87, nr. 2 (2005) s. 87–121.
- Liebe (1998) Liebe, Guttorm. *Brannfysikk : fra teori til praksis : brannutvikling, brannspredning, slokking og utlufting*. 2. utg., Fjelldal: Norsk Brannvern Forening, 1998.
- Lilleholt (2017) Lilleholt, Kåre. *Kontraksrett og obligasjonsrett*. Oslo: Cappelen Damm akademisk, 2017.
- Lund jr. (1960) Lund jr., Ole. «Om ansvar for brann efter Haag-reglens art. 4 nr. 2 B.» I *Arkiv for sjørett Bind 4*. Sjur Brækhus red., Oslo: Universitetsforlaget, 1957–1961, s. 540–564.
- McLay (2012) McLay, Laura A. og Rebecca Dreiding. «Multilevel, threshold-based policies for cargo container security screening systems.» I *European journal of operational research* vol. 220, nr. 2 (2012) s. 522–529.
- Mestad (2019) Mestad, Ola. «Rettens kilder og anvendelse.» I *Juridisk metode og tenkemåte*. Alf Petter Høgberg og Jørn Øyrehagen Sunde red., Oslo: Universitetsforlaget, 2019, s. 77–113.
- Myhre (1976) Myhre, Helge. *Usjødiktighetsansvar i lasteskadesaker på bakgrunn av Sunny Lady – og Hoegh Heron-dommene*. Oslo: Sjørettsfondet, 1976 (Marius nr. 13).
- Oftebro (2015) Oftebro, Ole André og Kyrre W. Kielland. *Produktansvarsloven : med kommentarer*. Oslo: Gyldendal juridisk, 2015.

- Paulsen (2017) Paulsen, Gard. «Det Norske Veritas.» (14.12.2017) https://snl.no/Det_Norske_Veritas hentet 04.03.2021.
- Rabbevåg (2020a) Rabbevåg, Frode. «containerskip.» (10.12.2020a) <https://snl.no/containerskip> hentet 19.01.2021.
- Rabbevåg (2020b) Rabbevåg, Frode. «container.» (30.09.2020b) <https://snl.no/container> hentet 30.08.2021.
- Ringstad (2017) Ringstad, Vidar. *Samfunnsøkonomi og økonomisk politikk for turbulente tider*. 6. utg., Oslo: Cappelen Damm akademisk, 2017.
- Sejersted (1976) Sejersted, Fredrik. *Haagreglene : (konnossementskonvensjonen)*. 3. utg. ved Ivar Kleiven og Jens Vogth-Eriksen, Oslo: Universitetsforlaget, 1976.
- Selvig (1968) Selvig, Erling. *Det såkalte husbondsansvar : studier i ulike typer av ansvar for hjelpere, herunder rederansvaret etter sjøl. § 8*. Oslo: Universitetsforlaget, 1968.
- Skoghøy (2018) Skoghøy, Jens Edvin A. *Rett og rettsanvendelse*. Oslo: Universitetsforlaget, 2018.
- Solvang (2005) Solvang, Trond. «The doctrine of scope of service and mandatory legislation.» I *Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2005*, s. 71–91. Oslo: Sjørettsfondet, 2005 (Marius nr. 335).

- Solvang (2021) Solvang, Trond. *Shipowners' vicarious liability under English and Norwegian law : With an eye to technical failure of autonomous ships*. Oslo: Sjørettsfondet, 2021 (Marius nr. 541).
- Spurkeland (2020) Spurkeland, Einar. «TEU.» (02.10.2020) <https://snl.no/TEU> hentet 10.03.2021.
- Stenvik (2021) Stenvik, Are. «Forvareransvaret.» I *Tidsskrift for Forretningsjus* årg. 27, nr. 1 (2021) s. 73–90.
- Tetley (1988) Tetley, William. *Marine cargo claims*. 3. utg., Montreal: International Shipping Publications, 1988.
- Vikse (2012) Vikse, Sofie. *Avsenders forpliktelser og ansvar overfor transportøren ved transport av farlig gods : en sammenligning av någjeldende regler med Rotterdamreglene*. Oslo: Sjørettsfondet, 2012 (Marius nr. 413).
- Webster (2015) Webster, Bergljot. «Kommentar til Lov om sjøfarten (sjøloven).» I *Norsk lovkommentar, Gyldendal Rettsdata* (2015) hentet 09.02.2021.
- Wilhelmsen (2017) Wilhelmsen, Trine-Lise, Birgitte Hagland og Peter Lødrup. *Om erstatningsrett : med utgangspunkt i tekster av Peter Lødrup*. Oslo: Gyldendal juridisk, 2017.

Øvrige rapporter, avisartikler, nettsider mv.

- Aftenposten (2021) Aftenposten. «Døde skilpadder og delfiner skyller i land etter skipsbrann ved Sri Lanka.» *Aftenposten*, 22.06.2021, <https://www.aftenposten.no/verden/i/yRk8rx/doede-skilpadder-og-delfiner-skyller-i-land-etter-skipsbrann-ved-sri-la> hentet 22.06.2021.
- Allianz Global Corporate & Specialty (2020) Allianz Global Corporate & Specialty. «Safety And Shipping Review 2020.» (2020) <https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2020.pdf> hentet 19.01.2021.
- Allianz Global Corporate & Specialty (2021) Allianz Global Corporate & Specialty. «Safety And Shipping Review 2021.» (2021) <https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2021.pdf> hentet 12.08.2021.
- Cahlan (2021) Cahlan, Sarah, Ruby Mellen, Atthar Mirza og Elyse Samuels. «Tons of toxic cargo : How a fire aboard a container ship has caused one of the worst environmental disasters Sri Lanka has ever seen.» *The Washington Post*, 15.06.2021, <https://www.washingtonpost.com/world/interactive/2021/sri-lanka-cargo-ship-fire-pollution/> hentet 21.06.2021.
- Cefor (2020) Cefor. «Hull Trends as at 30 June 2020.» (2020) <https://cefor.no/globalassets/documents/statistics/nomis/2020/2020-cefor-half-year-hull-trends.pdf> hentet 19.01.2021.

- Energizer (2019) Energizer. «Article Information Sheet : Silver Oxide Batteries.» (2019) <https://data.energizer.com/wp-content/uploads/2019/10/silveroxide1019.pdf> hentet 11.10.2021.
- Hapag-Lloyd (u.å.) Hapag-Lloyd. «Cargo protection reimaged.» (u.å.) <https://www.hapag-lloyd.com/en/services-information/cargo-fleet/dg/cargo-patrol.html> hentet 15.09.2021.
- Hapag-Lloyd (2015) Hapag-Lloyd. «The watchdog that detects explosives.» (01.04.2015) https://www.hapag-lloyd.com/en/company/about-us/newsletter/2015/04/the-watchdog-that-detects-explosives_39645.html hentet 15.09.2021.
- International Union of Marine Insurance (2021) International Union of Marine Insurance. «Container stack collapses – causes and solutions.» (25.01.2021) <https://iumi.com/news/news/container-stack-collapses-causes-and-solutions> hentet 10.03.2021.
- National Cargo Bureau (u.å.) National Cargo Bureau. «A comprehensive holistic approach to enhance safety and address the carriage of undeclared, misdeclared and other non-compliant dangerous goods.» (u.å.) http://www.natcargo.org/Holistic-Approach-For-Undeclared-Misdeclared-And-Other-Non-compliant-Dangerous-Goods_White-Paper-by-NCB.pdf hentet 19.01.2021.

- National Cargo Bureau (2020) National Cargo Bureau. «A White Paper published by National Cargo Bureau calls for urgent reform to stem the increasing number of container-related incidents caused by poorly stowed, undeclared or misdeclared dangerous cargoes.» (06.07.2020) <http://www.natcargo.org/NCB-press-release-dangerous-cargoes.htm> hentet 19.01.2021.
- Policy Research Corporation (2009) Policy Research Corporation. «The impact of 100% scanning of U.S.-bound containers on maritime transport. Final report.» (2009) https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/security/studies/doc/2009_04_scanning_containers.pdf hentet 18.03.2021.
- Solum (2019a) Solum, Are. «Container ship fires: Gard conference promotes the value of industry collaboration.» (31.10.2019a) <https://www.gard.no/web/updates/content/28597707/container-ship-fires-gard-conference-promotes-the-value-of-industry-collaboration> hentet 09.03.2021.
- Solum (2019b) Solum, Are. «Challenging the SOLAS fire regulations for container vessels – a conversation with Alf Martin Sandberg.» (19.12.2019b) <https://www.gard.no/web/updates/content/28871900/challenging-the-solas-fire-regulations-for-container-vessels-a-conversation-with-alf-martin-sandberg> hentet 10.03.2021.

Survitec Group (u.å.) Survitec Group. «ON-DECK PROTECTION. NFF Mobile Water Monitor and Water Mist Lance System.» (u.å.) <https://survitecgroup.com/systems/nff-mobile-water-monitor-and-water-mist-lance-system/> hentet 10.03.2021.

Annet

Personlig kommunikasjon i samtale med Glenn Pettersen, farlig gods ekspert/instruktør i Dangerous Goods Management Oslo AS, 13. april 2021.

Statistikk fra IMO Statistikk fra IMO, hentet fra <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>, lest 14.09.2021.

Statistikk fra Kystverket Statistikk fra Kystverket, hentet fra <https://kystdatahuset.no/tallogstatistikk>, lest 17.06.2021.

Statistikk fra SSB (a) Statistikk fra SSB, hentet fra <https://www.ssb.no/statbank/table/03648/>, lest 18.10.2021.

Statistikk fra SSB (b) Statistikk fra SSB, hentet fra <https://www.ssb.no/statbank/table/08923/>, lest 15.09.2021.

Statistikk fra VesselsValue Watkins, Olivia. «Containers continue to triumph» (21.07.2021) [Rapporten er bak betalingsmur. Funnene i rapporten er gjengitt her: <https://www.marineinsight.com/shipping-news/container-market-continues-to-impress-with-record-breaking-rates-vesselsvalue/>].

Lover

- 1276 Farmannaloven, inntatt som bolk 10 i Magnus Lagabøters bylov [lest i Nasjonalbiblioteket sin database: <https://www.nb.no/items/f4bd590d5857d96d6168fb138435518f?page=11&searchText=lagab%C3%B8sters%20bylov>].
- 1893 Lov 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten (sjøfartsloven).
- 1903 Lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v (sjødygtighedsloven).
- 1938 Lov 4. februar 1938 nr. 3 om gjennomføring av den internasjonale konvensjon om konnossementer av 25 august 1924 (konnossementsloven).
- 1969 Lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (skadeserstatningsloven).
- 1977 Lov 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar (jernbaneansvarsloven).
- 1988 Lov 23. desember 1988 nr. 104 om produktansvar (produktansvarsloven).
- 1994 Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven).
- 1997 Lov 13. juni 1997 nr. 44 om aksjeselskaper (aksjeloven).
- 2005 Lov 17. juni 2005 nr. 90 om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven).
- 2007 Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).
- 2019 Lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann (havne- og farvannsloven).

Forskrifter

- 2011 Forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk.
- 2014 Forskrift 1. juli 2014 nr. 994 om farlig last på norske skip.
- 2014 Forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip.
- 2015 Forskrift 21. desember 2015 nr. 1790 om fartøys meldeplikter etter havne- og farvannsloven.

Konvensjoner

- Haag-reglene *International convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading and protocol of signature (1924).*
- Haag-Visby-reglene *Protocol to amend the international convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading (1968). Additional protocol to the Protocol amending the international convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading (1979).*
- Hamburg-reglene *UN Convention on the carriage of goods by sea (1978).*
- IMDG-koden *International Maritime Dangerous Goods Code, 2020 Edition (inc. Amendment 40-20).*
- Rotterdam-reglene *United Nations convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea (2008).*
- SOLAS *International convention for the safety of life at sea (1974).*

- STCW *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers (1978).*
- STCW-
koden *Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping Code.*
- 1996-av-
grensings-
konvensjonen *Protocol of 1996 to amend the Convention on limitation of liability for maritime claims, 1976 (1996).*

EU-direktiver

- Direktiv 2002/59/EF Europaparlamentets- og rådsdirektiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring mot sjørettslige krav.
- Direktiv 2009/20/EF Europaparlamentets- og rådsdirektiv 2002/59/EF av 27. juni 2002 om opprettelse av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet og om oppheving av rådsdirektiv 93/75/EØF.

Forarbeider mv.

- Sjølovkommissionens innstilling (1936) *Innstilling fra Den kgl. kommisjon til revisjon av sjøfartsloven, 1936.*
- Ot.prp. nr. 23 (1937) *Om utferdigelse av: 1) Lov om forandringer i Sjøfartsloven. 2) Lov om gjennomføring av den internasjonale konvensjon om konnossementer av 25 august 1924.*
- NUT 1964: 3 *Innstilling om lov om Det offentliges og andre arbeidsgiveres erstatningsansvar m.m. Innstilling II.*

- Ot.prp. nr. 48 *Om lov om skadeserstatning i visse forhold.*
(1965–1966)
- Ot.prp. nr. 28 *Om lov om endringer i lov 20. juli 1893 nr. 1 om*
(1972–1973) *sjøfarten og i visse andre lover.*
- NOU 1977: 33 *Om endringer i erstatningslovgivningen.*
- NOU 1993: 36 *Godsbefordring til sjøs.*
- Ot.prp. nr. 55 *Om lov om sjøfarten (sjøloven).*
(1993–1994)
- NOU 2001: 9 *Lillestrøm-ulykken 5. april 2000.*
- NOU 2005: 14 *På rett kjøp. Ny skipssikkerhetslovgivning.*
- Ot.prp. nr. 87 *Om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).*
(2005–2006)
- NOU 2012: 10 *Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven.*

Stortingsmeldinger

- St.meld. nr. 19 *En verden av muligheter – globaliseringens tidsalder*
(2002–2003) *og dens utfordringer.*
- St.meld. nr. 31 *Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næ-*
(2003–2004) *ringer.*

Utenlandske nasjonale kilder

- Regeringens proposition *Om ny sjölag.*
1993/94: 195

Avgjørelser

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

ND 1915.61 (<i>Venus</i>)	ND 1976.364 (<i>Høegh Heron</i>)
ND 1919.364 (<i>Urd II</i>)	ND 1977.1 (<i>Tor Mercia</i>)
ND 1950.617 (<i>Trinidad</i>)	ND 1987.160 (<i>Ny Dolsøy</i>)
ND 1954.364 (<i>M/S Florø</i>)	ND 1988.288 (<i>Linvik</i>)
ND 1954.501	ND 1993.162 (<i>Faste Jarl</i>)
ND 1955.549 (<i>Svea Lao</i>)	ND 1993.360 (<i>Startrans</i>)
ND 1956.175 (<i>Pagensand</i>)	ND 1996.164 (<i>Anthony Rainbow</i>)
ND 1957.30	ND 1997.302 (<i>Lys-Line</i>)
ND 1957.232 (<i>M/S Geisha</i>)	ND 1998.167 (<i>Leopold</i>)
ND 1959.55 (<i>M/S Grethe</i>)	ND 2003.374 (<i>Pergamos</i>)
ND 1959.116	ND 2010.353
ND 1963.108 (<i>Oklahoma</i>)	ND 2011.210
ND 1967.24 (<i>Dixie</i>)	ND 2011.260 (<i>Sunna</i>)
ND 1970.292 (<i>Agder</i>)	ND 2015.125
ND 1975.85 (<i>Sunny Lady</i>)	

Norske høyesterettsavgjørelser

Rt. 1875 s. 330 (<i>Lysaker</i>)	Rt. 1997 s. 1 (<i>Papegøye</i>)
Rt. 1905 s. 715 (<i>Vannledning</i>)	Rt. 2000 s. 915 (<i>Dispril</i>)

Rt. 1939 s. 766 (<i>Gesims</i>)	Rt. 2001 s. 1646 (<i>Selmer</i>)
Rt. 1940 s. 82 (<i>Nevrose</i>)	Rt. 2003 s. 400
Rt. 1948 s. 719 (<i>Stagbolt</i>)	Rt. 2003 s. 696
Rt. 1972 s. 449	Rt. 2003 s. 1546 (<i>Røyke</i>)
Rt. 1972 s. 965 (<i>Mønepanne</i>)	Rt. 2004 s. 1887 (<i>Multiconsult</i>)
Rt. 1973 s. 1268 (<i>Flymanøver</i>)	Rt. 2004 s. 1942 (<i>Kinaputt</i>)
Rt. 1973 s. 1364 (<i>Ubåt</i>)	Rt. 2005 s. 65 (<i>Kile</i>)
Rt. 1974 s. 41 (<i>Stige</i>)	Rt. 2006 s. 690 (<i>Lillestrøm</i>)
Rt. 1974 s. 269	Rt. 2007 s. 172 (<i>Schizofreni</i>)
Rt. 1975 s. 710 (<i>Jernbane</i>)	Rt. 2008 s. 1354
Rt. 1975 s. 1081 (<i>Tromsø</i>)	Rt. 2009 s. 1237 (<i>Nordsjødykker</i>)
Rt. 1983 s. 205	Rt. 2010 s. 1547 (<i>Nakkesleng IV</i>)
Rt. 1983 s. 1052 (<i>Gol Bygg</i>)	Rt. 2014 s. 656 (<i>Avløpsnett</i>)
Rt. 1984 s. 466 (<i>Kviger</i>)	HR-2017-1977-A (<i>Hårføner</i>)
Rt. 1986 s. 1386 (<i>Block Watne</i>)	HR-2019-52-A (<i>Spinning</i>)
Rt. 1991 s. 1303 (<i>Gulvluke</i>)	HR-2019-318-A (<i>RIB</i>)
Rt. 1992 s. 64 (<i>P-pille II</i>)	HR-2020-1120-A

Underrettspraksis

LB-2003-10625

Engelske avgjørelser (hentet fra I-law)

Brys & Gylsen v. J and J Drysdale & Co (1920)	Brys & Gylsen v. J and J Drysdale & Co [1920] 4 Lloyd's Rep. 24.
The Amstelslot (1962)	Union of India v. Reederij Amsterdam [1962] 2 Lloyd's Rep. 336.
Giannis NK (1998)	Effort Shipping v. Linden Management [1998] 1 Lloyd's Rep. 337.
The Jordan II (2005)	Jindal Iron and Steel v. Islamic Solidarity Shipping [2005] 1 Lloyd's Rep. 57.

Amerikanske avgjørelser (hentet fra Westlaw)

The Silvia (1898)	The Silvia, 171 U.S. 462 (1898).
The Southwark (1903)	Joseph J. Martin v. Steamship Southwark, 191 U.S. 1 (1903).
The Willfaro (1925)	The Willfaro v. Williams S.S., 9 F.2d 940 (1925).
The Buckeye State (1941)	Buckeye State, 39 F. Supp 344 (1942).
Racer (1960)	Frank C. Mitchell v. Trawler Racer, 362 U.S. 539 (1960).
Encyclopaedia Britannica (1969)	Encyclopedia Britannica v. SS Hong Kong Producer 422 F.2d 7 (1969).

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

