

MARIUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Markus Engøy Duna

Rederens erstatningsansvar ved
sammenstøt mellom skip

568

Rederens erstatningsansvar ved sammenstøt mellom skip

- Et bidrag til diskusjonen om innholdet i skyldvilkåret
som ledd i rederens prinsipalansvar i møte med
fenomenet selvstyrende skip, hentet fra eldre nordisk
og fransk rettsteori



MarIus No. 568

Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2023

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-mail: sjorett-adm@jus.uio.no

Internet: www.jus.uio.no/nifs

Editor: Professor dr. juris Trond Solvang –

e-mail: trond.solvang@jus.uio.no

Digital Publishing: Aksell AS

Forord

Denne avhandlingen ble levert som 30 studiepoengs masteroppgave ved Det juridiske fakultet, Universitetet i Oslo. Avhandlingen ble skrevet mens jeg var vitenskapelig assistent ved Nordisk institutt for sjørett ved Det juridiske fakultet, Universitetet i Oslo. Det er gjort visse justeringer i enkelte kapitlers innledning til innholdsmessig klargjøring. For øvrig publiseres avhandlingen slik den forelå til sensur i november 2022. En særlig takk går til min veileder Trond Solvang for det spennende temaet og interessante samtaler, og til Ayoub Tailoussane for lange og gode samtaler om juss og mere til. Takk også til ansatte og medstudenter ved Nordisk institutt for sjørett for mange hyggelige lunsjer og kaffepauser. Den største takken går til min tålmodige samboer Julia og vår lille, men store stolthet, Liv Sofie.

April 2023

Markus Engøy Duna

Rederens erstatningsansvar ved sammenstøt mellom skip

Markus Engøy Duna

Innhold

1 Innledning	8
1.1 Bakteppe	8
1.2 Problemstilling	9
2 Erstatningsrettslige utgangspunkter	11
2.1 Innledning	11
2.2 Grunnvilkår for erstatning	11
2.3 Kort om rederansvaret og sammenstøtsreglene	11
2.4 Ansvar for egne handlinger: Den alminnelige skyldregelen	12
2.5 Grensen mellom skyld og objektivt ansvar	14
2.6 Ansvar for andre: Avledet ansvar og identifikasjonsansvar	15
2.7 Tidligere oppfatninger: Prinsipalansvaret sammenkoblet med den underordnedes personlige ansvar	16
2.8 Nåværende oppfatninger: Prinsipalansvaret frakoblet den underordnedes personlige ansvar	17
3 Oppfatninger i nordisk sjørettslig teori fra 1900-1931: Om skyldvilkåret som betingelse for rederens prinsipalansvar i sammenstøtstilfeller	19
3.1 Innledning	19
3.2 Utgangspunktet: Prinsipalansvaret sammenkoblet med skadevolders ansvar	19
3.3 Platou og Klæstad om skyldvilkåret i sammenstøtstilfeller	20
3.4 Knoph om skyldvilkåret i sammenstøtstilfeller	24
3.5 Møller om skyldvilkåret i sammenstøtstilfeller	26
3.6 Anonyme feil eller abstrakt målestokk?	28
3.7 Enkelte rettsavgjørelser om skyldvilkåret som betingelse for prinsipalansvaret	32
3.8 Om skipet som skadevolder og overgangen til fransk rett	34
4 Oppfatninger i fransk juridisk teori om skipets skyld i sammenstøt	36
4.1 Innledning	36
4.2 Fransk erstatningsrett	36
4.3 Om skipets «skyld»	39
5 Avsluttende merknader: De presenterte oppfatninger og overføringsverdien til utfordringen med autonome skip og skyldvilkåret	44
Litteraturliste	47
Norske rettskilder	48
Internasjonale rettskilder	49
Utenlandske rettskilder	49

1 Innledning

1.1 Bakteppe

Skyldansvaret i norsk erstatningsrett forutsetter en menneskelig skadevolder.¹ Datasystemer som forårsaker skade kan derfor ikke sies å ha forvoldt skade ved skyld. Forholdet mellom rettsregler myntet på menneskelig adferd og datasystemer som forårsaker skade, settes på spissen i forbindelse med utviklingen av autonome skip.

Det er antatt at autonome skip vil være høyteknologiske skip som kan styres av sofistikerte datasystemer uten behov for menneskelig innblanding.² Skaderisikoen ved autonome skip vil derfor i mindre grad kunne knyttes til menneskelige feil. Det autonome skipets feilmanøvrering vil nærmest stamme fra skipet selv, skipet blir nær sagt «handlende». Skadeårsaken vil kunne betraktes som en teknisk svikt, uten at denne svikten nødvendigvis kan knyttes til en menneskelig feil.³

Sammenlignet med landjorden, har sjøretten lite rom for objektivt ansvar.⁴ Skade forårsaket av motorvogner, herunder selvkjørende biler, er på sin side underlagt lovfestede objektive ansvarsregler.⁵ Skade forårsaket av skip, presumtivt også autonome skip, reguleres derimot i stor grad av lovfestede og ulovfestede erstatningsregler som oppstiller et vilkår om skyld.

For skade skip volder på ikke-skip – for eksempel faste innretninger som kaier og broer – er det ikke et lovbestemt skyldansvar etter norsk rett, og noen prejudikater kan gi grunnlag for å oppstille et objektivt ansvar.⁶ Det ulovfestede objektive ansvaret er likevel gitt et begrenset virkeområde innenfor sjøretten.⁷

For skade skip volder på skip – sammenstøt mellom skip – oppstiller sjøloven § 161 et vilkår om skyld. Innenfor rammen av sammenstøtsreglene er det derfor ikke rom for et annet ansvarsgrunnlag enn skyld. Lovgiver står heller ikke fritt til å endre ansvarsgrunnlaget i sammenstøtsreglene. Norge har tiltrådt og gjennomført⁸ sammenstøtskonvensjonen av 1910, som pålegger konvensjonspartene å utforme sine nasjonale erstatningsregler for sammenstøt mellom skip med et

¹ Et upersonlig rettssubjekt kan utvise «skyld», men ikke i kraft av skyldregelen alene. Det må foreligge et særskilt grunnlag som knytter menneskelige handlinger, som kvalifiserer som skyld, til det upersonlige rettssubjektet jf. Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 274

² En rekke definisjoner er foreslått, for eksempel har IMO gradert autonome skip inn i fire nivåer. Denne definisjonen er kritisert for å sammenblande to aspekter: autonomi og fraværet av menneskelig tilstedeværelse om bord skipet jf. Ringbom og Collin (2021) s. 7-8

³ Bakover i årsaksrekken vil det antagelig ligge en menneskelig feil, men av ulike grunner kan det være vanskelig å knytte ansvar til denne feilen jf. Collin (2021) s. 88 og Røsæg (2021) s. 127-128 og 135

⁴ Solvang (2021) s. 73

⁵ Utviklingen med selvstyrende biler innebærer ikke de samme erstatningsrettslige utfordringene som med autonome skip. Selvstyrende biler vil omfattes av bilansvarslova, som oppstiller objektive ansvarsgrunnlag både for bilens skade vis a vis ikke-biler og kollisjonstilfeller mellom biler. Sistnevnte situasjon reguleres i bilansvarslova § 8 bokstav a til c, hvor bokstav c oppstiller et objektivt normbruddsansvar: Det er irrelevant om bilens fører var ute av stand til å avverge overtredelsen jf. Engstrøm (2022) s. 181 og 183. Derfor bør det også være irrelevant om overtredelsen skyldtes svikt i bilens selvstyrende system.

⁶ Falkanger og Bull (2016) s. 229-230 og Solvang (2021) s. 74

⁷ Uttrykt i et obiter dictum i Rt. 1973 s. 1364 Uthaug-dommen: «Erstatningsansvar på objektivt grunnlag har hatt liten plass i sjøretten.»

⁸ Konvensjonen ble gjennomført i norsk rett ved lov 21 juni 1913.

skyldansvar⁹ som ansvarsgrunnlag. Inntil konvensjonen endres eller forlates, er vi derfor fortsatt forpliktet til å oppstille et skyldansvar ved sammenstøt.¹⁰

Rederen har et ansvar for egen skyld og et avledet ansvar for andres skyld (rederens prinsipalansvar).¹¹ Når styringen av et skip i større grad overlates til datasystemer samtidig som skyld er en forutsetning for ansvar, gir dette anledning til en nærmere undersøkelse av innholdet i skyldvilkåret som betingelse for rederens prinsipalansvar.

Noen standpunkter er allerede inntatt i nyere juridisk teori. Røsæg har argumentert for at skaderisikoen til autonome skip ikke vil falle utenfor rammen av prinsipalansvaret, fordi dagens prinsipalansvar er tilstrekkelig objektivisert.¹² Synspunktet har gjenklang til oppfatninger i alminnelig erstatningsrettslig teori om at det underliggende skyldvilkåret i prinsipalansvaret har blitt svært objektivisert – noen har gått så langt som å argumentere for at skyldvilkåret i realiteten er forlatt.¹³ Solvang har kritisert standpunktet til Røsæg.¹⁴ Solvang inntar selv det standpunkt at skaderisikoen ved autonome skip vil falle utenfor rammen av prinsipalansvaret.¹⁵ De britiske teoretikerne Soyer og Tettenborn har de lege ferenda foreslått en modifisering av skyldregelen for å gjøre den anvendelig overfor autonome skip.¹⁶ Forslaget går ut på å behandle det autonome skipet som «handlende», ved å konstruere en skadevolder om bord.¹⁷

1.2 Problemstilling

Mitt anliggende er å undersøke oppfatninger i eldre sjørettslig teori som kan ha overføringsverdi til diskusjonen om autonome skip og skyldvilkåret som betingelse for rederens prinsipalansvar.

Jeg vil vise at sjørettsteoretikere befattet seg med spørsmål om skipets feilmanøvrering kunne være tilstrekkelig betingelse for rederens prinsipalansvar - både i eldre nordisk sjørettsteori fra perioden 1900-1931, og i fransk juridisk teori fra nyere tid. Dette er oppfatninger som er mindre kjent blant dagens teoretikere.¹⁸ Fenomenene disse teoretikerne tok utgangspunkt i, er fortsatt aktuelle. Skip kolliderer med skip, og skipssammenstøt reguleres fortsatt av et lovfestet skyldvilkår.

Å løfte disse betraktninger frem i lyset, bør etter mitt syn derfor ha selvstendig verdi inn i dagens diskusjon utover det rent rettshistoriske.

⁹ Konvensjonens autoritative språkversjon er fransk. Konvensjonen inneholder ingen definisjon av begrepet «faute» (skyldbegrepet). Det tilsier at utfyllingen av begrepet ble overlatt til den enkelte konvensjonspart. Se også Møller (1914) s. 104 og 155, og i samme retning Høyesterett i Rt. 1971 s. 843 på side 849

¹⁰ Sammenstøtskonvensjonen inneholder en egen endringsadgang. Formelt sett er det derfor mulig å endre konvensjonen, så lenge vilkårene er oppfylt. Om konvensjonspartene vil være interessert i å endre konvensjonen, er en annen sak. At Norge burde forlate sammenstøtskonvensjonen ble foreslått av Sjølovskomiteen i forbindelse med Norges eventuelle gjennomføring av HNS-konvensjonen: Det ble antatt at det i visse tilfeller kunne oppstå en regelkonflikt mellom de to konvensjonene. Departementet avviste forslaget. Det ble blant annet vist til følgende: «Det er et poeng å være tilsluttet de samme konvensjonene som verdens øvrige sjøfartsnasjoner, med mindre tungtveiende grunner tilsier noe annet» jf. Prop. 46 LS (2014-2015) s. 26-27. Om utviklingen med autonome skip vil utgjøre slike «tungtveiende grunner», gjenstår å se.

¹¹ Rederens avledete ansvar presenteres nærmere i kapittel 2.

¹² Røsæg (2021) s. 138-139 og 140

¹³ Liisberg (2005) s. 525-527

¹⁴ Solvang (2021) s. 119, 122-123

¹⁵ Solvang (2021) s. 101

¹⁶ Soyer og Tettenborn (2021) s. 65

¹⁷ Nærmere om dette i kapittel 5.

¹⁸ Det foreligger meg bekjent ingen nordiske erstatnings- eller sjørettslige teoretiske arbeider etter 1931 som viser til de nevnte oppfatningene.

Det kan også ha verdi til forståelsen av sammenstøtskonvensjonen. En av de nordiske teoretikerne deltok i utformingen av konvensjonen i en tidlig fase¹⁹, og konvensjonens offisielle språk er fransk. Betrachninger om skipets «skyld» (fransk «faute») i fransk rettsteori kan derfor til en viss grad kaste lys over konvensjonens skyldbegrep.

Det bør videre ha fornyet interesse å se på tidligere oppfatninger om skipet som «handlende», ettersom det også i dag som nevnt foreslås å se på skipet som «handlende» innenfor rammen av rederens prinsipalansvar jf. Soyer og Tettenborn.

Jeg vil i det følgende først klargjøre hva som menes med «skyldvilkåret» og «prinsipalansvar», herunder forholdet mellom sjørettslige erstatningsspørsmål og den alminnelige erstatningsretten. Formålet er å gi et rettslig bakteppe til gjennomgangen av eldre nordisk sjørettslig teori i kapittel tre og fransk sjørettslig teori i kapittel fire. Avslutningsvis vil jeg forsøke å sammenfatte noen perspektiver denne gjennomgangen kan gi til skyldvilkåret i sammenstøtsreglene med tanke på autonome skip.

¹⁹ Oscar Platou deltok i flere av de første internasjonale møtene som ledet til sammenstøtskonvensjonen jf. Indst.O.III. (1913) s. 1

2 Erstatningsrettslige utgangspunkter

2.1 Innledning

Oppgavens problemstilling berører erstatningsrettslige grunnbegreper som «skyld» og «prinsipalansvar», i tillegg til spesielle erstatningsregler så som sammenstøtsreglene - som igjen er forbundet med alminnelige erstatningsregler. Siktemålet i dette kapitlet er å gi en sammenfattet fremstilling av de nevnte størrelser- herunder grunnvilkår for erstatningsansvar, rederansvaret og sammenstøtsreglene, skyldregelen og skyldvilkåret som ledd i prinsipalansvaret. Dette vil tjene som nødvendig kontekst for den videre fremstillingen av eldre nordiske og franske teoretiske posisjoner.

2.2 Grunnvilkår for erstatning

Utgangspunktet i norsk rett er at skaden blir der den rammer. Skadelidte, den som er rammet av skaden, må påvise et rettslig grunnlag for å flytte tapet over på skadevolder, den som forvoldte skaden.²⁰ Tre grunnvilkår må være oppfylt for å etablere erstatningsansvar: Ansvarsgrunnlag, rettslig årsakssammenheng og økonomisk tap.²¹ Vilkårene er kumulative, som vil si at alle tre må være oppfylt for at rettsvirkningen, erstatningsansvar, inntre. Flere vurderingstemaer er felles på tvers av vilkårene, slik at grensene mellom vilkårene kan være flytende.²²

2.3 Kort om rederansvaret og sammenstøtsreglene

I lys av at oppgaven handler om oppfatninger knyttet til skyldvilkåret i rederens prinsipalansvar for sammenstøt, er det nødvendig å si noe kort om rederansvaret og sammenstøtsreglene.

Rederen kan forvolde skade ved egen uaktsomhet. I så fall holdes rederen ansvarlig for egen skyld. Mer praktisk er det at rederen holdes ansvarlig for andres skyld – rederansvaret.²³ Rederansvaret fremgår av § 151 i sjøloven av 1994 - tidligere plassert i § 8 i 1893-sjøloven. Etter § 151 i 1994-sjøloven kan rederen holdes erstatningsansvarlig for skade forårsaket av «feil eller forsømmelse» begått av bestemt angitte rettssubjekter eller noen som «utfører arbeid i skipets tjeneste». De sentrale tilknytningkriteriene er om prinsipalen er «reder», om det er tilstrekkelig tilknytning mellom reder og underordnede, og om skaden ble voldt i «skipets tjeneste». Uttrykket «feil eller forsømmelse» tilsier at det henvises til den alminnelige skyldregelen. Det samme gjøres gjeldende i forarbeidene til sjøloven.²⁴

Etter sjøloven § 151 annet ledd kan rederen rette et regresskrav mot skadevolderen, forutsatt at rederen ble holdt ansvarlig etter § 151 første ledd. Skadevolders ansvar kan imidlertid nedsettes jf. § 151 annet ledd annet punktum. I forbindelse med vedtakelsen av skadeserstatningsloven, ble § 151 annet ledd annet punktum inntatt som en henvisning til lempingsbestemmelsene i skadeserstatningsloven.²⁵

²⁰ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 17

²¹ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 17 og Lødrup (2005) s. 38

²² Stang (1919) s. 136 og Wilhelmssen og Hagland (2017) s. 142

²³ Uttrykket «rederansvaret» kan brukes som fellesbetegnelse på rederens erstatningsansvar, uavhengig av ansvarsgrunnlaget. I denne oppgaven brukes imidlertid «rederansvaret» om rederens prinsipalansvar.

²⁴ Forarbeidene til 1994-sjøloven viderefører rederansvaret fra 1893-sjøloven jf. Ot.prp.nr.55 (1993-1994) s. 19. Opprinnelige brukte 1893-sjøloven uttrykkene «svig, forsømmelse eller uaktsomhet» som vilkår for rederansvaret. Dette ble endret i 1929, til «feil eller forsømmelse», for å samsvare med ordlyden i de danske og svenske sjølovene. Endringen skulle ikke ha betydning for meningsinnholdet, som forble det samme: en henvisning til en alminnelig skyldvurdering jf. Instilling fra den norske delegerte, s. 3, i ot.prp.nr.13 (1929)

²⁵ Ot.prp.nr.48 (1965-1966) s. 88

Sammenstøtsreglene fremgår av kapittel 8 i sjøloven av 1994. Den sentrale bestemmelsen er § 161 - tidligere plassert i § 220 i 1893-sjøloven, og § 78 i 1860-sjøloven. I § 161 fastslås det at ansvarsgrunnlaget for erstatningsansvar ved «sammenstøt»²⁶ mellom skip, er «skyld». Sistnevnte uttrykk er forstått som en henvisning til den alminnelige skyldregelen.²⁷ Skal rederen holdes ansvarlig for et sammenstøt forårsaket av en eller flere av hans underordnede, må ansvaret hjemles i sjøloven § 151. Sammenstøtsreglene i kapittel 8, hjemler ikke et avledet ansvar i seg selv.²⁸ Sjølovens § 161 femte ledd inneholder i tillegg en passus om at det ved skyldvurderingen skal «særlig ta i betraktning om det var tid til overlegninger eller ikke». En lignende passus fremgikk av sjøloven av 1860 § 78 og sjøloven av 1893 § 220. I juridisk teori er passusen betraktet som en henvisning til et moment som uansett fremgår av skyldvurderingen.²⁹

2.4 Ansvar for egne handlinger: Den alminnelige skyldregelen

Som påpekt ovenfor anses skyldvilkåret i sammenstøtsreglene i sjøloven for å være en lovfesting av den generelle ulovfestede skyldregelen. Det er derfor grunn til å tegne opp et bilde av denne ulovfestede skyldregelen, men uten å gå i dybden på de mange av skyldregelens fasetter.

Den ulovfestede skyldregelen er et rettslig grunnlag for erstatningsansvar som gjelder generelt, med mindre det er grunnlag for noe annet.³⁰ For at skadevolder skal holdes erstatningsansvarlig etter skyldregelen må skaden være forvoldt på en måte som kvalifiserer som skyld, det må være rettslig årsakssammenheng mellom skadevolders adferd og skaden, og skadelidtes tap må være et økonomisk tap som er erstatningsrettslig vernet. I det følgende konsentrerer vi oss om den førstnevnte delen av skyldregelen: Kvalifisering av skadevolders adferd som skyld.

Kvalifisering av skadevoldende adferd som skyld beror på en skjønnsmessig helhetsvurdering. I vilkåret om skyld ligger det en handlingsnorm – et krav til korrekt skadeavvergende adferd.³¹ Samtidig ligger det ingen presisering av denne handlingsnormen i vilkåret om «skyld». I tillegg skal denne handlingsnormen gjelde generelt på alle livsområder, med mindre annet er bestemt. Derfor må handlingsnormen fastlegges konkret i det enkelte tilfellet.³² Denne fastleggingen foretas primært av domstolene.³³ Det argumentasjons- og vurderingsmønster som utkrystalliserer seg i høyesterettspraksis over tid, er sentrale kilder til retningslinjer for den skjønnsmessige helhetsvurderingen av om den skadevoldende adferden kvalifiserer som skyld.

Skyldregelen kan i prinsippet fastlegges ved hjelp av alle relevante rettskilder. Mer vanlig er det imidlertid at særlig rettspraksis påberopes som grunnlag for

²⁶ Et «sammenstøt» må ikke nødvendigvis bestå av en fysisk berøring mellom skipene, hvis det ene skipets manøvrering er årsaken til det andre skipets skade. For eksempel der et skips propeller skaper strømninger i vannet slik at et annet skip driver inn i en fast innretning og blir skadet jf. Rt. 1966 s. 258 Erling Jarl.

²⁷ Falkanger og Bull (2016) s. 224

²⁸ Falkanger og Bull (2016) s. 217

²⁹ Falkanger og Bull (2016) s. 224 og Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 114

³⁰ Nygaard (2007) s. 172 og Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 77

³¹ Wilhelmsen og Hagland (2017) s. 87 og Nygaard (2007) s. 174

³² Nygaard (2007) s. 175

³³ Nygaard (2007) s. 173

retningslinjer til fastleggelsen av normen, og ikke som kilde til selve aktsomhetsnormen.³⁴

En sentral kilde til aktsomhetsnormen er relevante skriftlige adferdsnormer. Med «skriftlige adferdsnormer» siktes det til handlingsnormer som ikke er direkte sanksjonerte med erstatningsansvar. At de skriftlige adferdsnormene må være relevante, vil si at de må kvalifiseres etter kriterier utpenslet i rettspraksis.³⁵

I skyldvurderingen ved sammenstøt mellom skip står sjøveisreglene sentralt: Disse er nedfelt i Convention On the International Regulations for Prevention of Collisions at Sea (COLREG).³⁶ For eksempel inneholder de en rekke bestemmelser om hvilket skip som skal vike der skipene er på møtende kurs, om lanterneføring og utkikk. Sjøveisreglene anses å ha mye til felles med trafikkreglene på landjorden.³⁷ Dette kan likevel være noe misvisende, ettersom sjøveisreglene innbyr til mer skjønsmessige vurderinger enn trafikkreglene på landjorden - for eksempel det møtende skipets intensjoner.³⁸

I de tilfelle en relevant skriftlig adferdsnorm er overtrådt, leder det ikke automatisk til at oppstått skade anses som forvoldt ved skyld. Derimot sies det at det i så fall foreligger en presumsjon om skyld.³⁹ Dette gjelder også for overtredelser av sjøveisreglene.⁴⁰

Der det ikke foreligger relevante skriftlige adferdsnormer, eller skadetilfellet faller utenfor de oppstilte adferdsnormer, må domstolene konstruere handlingsnormen på annen måte. En rekke momenter er aktuelle: Blant annet hvor stor risikoen for skade var, omfanget og alvorret av en potensiell skade, hvor enkelt eller vanskelig det var å oppdage eller forhindre skaderisikoen.⁴¹ Systematikken over aktuelle momenter varierer. En uttømmende liste er ikke mulig å oppstille, på grunn av skyldregelens skjønsmessige karakter. Men det må sies å være en grunnleggende forutsetning for skyld, at det i det minste var teoretisk mulig å forhindre skaden.⁴²

Skyldvurderingen sies å ha en objektiv og subjektiv side.⁴³ Dette var de særlig opptatt av i eldre teoretiske fremstillinger, noe som vil fremgå nedenfor i kapittel 3. At skyldvurderingen har en objektiv og subjektiv side vil si at deler av skyldvurderingen er løstrevet fra skadevolder som subjekt: Hvem vedkommende skadevolder er, er i utgangspunktet irrelevant. I stedet anlegges det en generalisert skadevolder som målestokk – eller sagt på en annen måte en konstruert skadevolder.⁴⁴ Tidligere snakket en om «bonus pater familias», den gode familiefar, som

³⁴ Her kan selvfølgelig unntak tenkes, særlig der en rettsavgjørelse har fastsatt en aktsomhetsnorm for et typetilfelle – for eksempel Rt. 1959 s. 1244 Klepp-skytterlag hvor det ble oppstilt et krav om dobbeltkontroll av skytevåpen. Dersom et lignende tilfelle ble påberopt, kunne Klepp-skytterlag dommen vært en relevant kilde til selve aktsomhetsnormen.

³⁵ Nærmere om disse kriteriene i Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 86-99

³⁶ Norge, i likhet med de fleste andre sjøfartsnasjoner, har tiltrådt konvensjonen. Oversikt over stater som har tiltrådt konvensjonen ligger på IMO sine nettsider jf. <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>

³⁷ Falkanger og Bull (2016) s. 225

³⁸ Se nærmere om dette i Tailoussane (2021) s. 193-245

³⁹ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 85

⁴⁰ Falkanger og Bull (2016) s. 225

⁴¹ Lødrup (2005) s. 99

⁴² For eksempel kommet til uttrykk i Rt. 1955 s. 1055 Kong Sigurd, hvor Høyesterett sa seg enig med lagmannsretten som hadde kommet til at føreren av Kong Sigurd ikke hadde utvist uaktsomhet: Føreren hadde ikke et reelt valg mellom den manøver han foretok, og de manøver han kunne foretatt.

⁴³ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 77 og Wilhelmssen og Hagland (2017) s. 136. Nygaard tar i bruk en egen systematikk, men forkaster ikke sontringen som sådan jf. Nygaard (2007) s. 175.

⁴⁴ Stang (1919) s. 132

målestokk. I dag snakkes det i stedet om forventninger til skadevolders «rolle» eller forventninger til en normalt oppegående person.⁴⁵

Det er samtidig en subjektiv side ved skyldvurderingen⁴⁶ – forventningene til denne normalt oppegående personen kan, i gitte tilfelle, justeres ut fra de subjektive omstendigheter hos skadevoldere. Et eksempel er at skadevolder påstår at han ikke visste om relevante rettsregler eller relevant faktum, eller at han ble rammet av sykdom som hindret han fra å avverge skaden. Disse forholdene knyttet til vedkommende skadevolder kalles gjerne individuelle unnskyldningsgrunner: de kan lede til at handlingsnormen justeres, slik at han ikke blir erstatningsansvarlig.⁴⁷

Skyldvurderingens objektive og subjektive side innebærer en to-leddet vurdering.⁴⁸ Hvis skadevolder har overtrådt den objektive handlingsnormen, er utgangspunktet at han anses erstatningsansvarlig – forutsatt at de resterende grunnvilkårene for erstatning er oppfylt – med mindre individuelle unnskyldningsgrunner kan gjøres gjeldende.

Denne tilnærmingen er også anvendt i høyesterettspraksis jf. Rt. 1963 s. 622 Prince Charles. Saken gjaldt en grunnstøting forårsaket av uaktsomhet hos én av losene (Skarstad) på skipet. Det ble slått fast at losen burde anlagt en sydligere kurs og at styringen og kursen burde vært bedre kontrollert. De påpekte forholdene var i utgangspunktet erstatningsbetingende for losen, men det ble åpnet for at subjektive omstendigheter kunne fritta han for ansvar:

«Det er allerede sagt at jeg mener at grunnstøtningen kan føres tilbake til feilaktig kurs og sviktende kontroll fra Skarstads side. Disse forhold mener jeg at Skarstad må være ansvarlig for, hvis det ikke kan påvises bestemte forhold som kan fritta ham. Det som her kunne komme på tale som grunn til å fritta ham, var om sykdommen skulle ha kommet overraskende på ham eller nedsatt hans arbeidsevne og dømmekraft i en grad han ikke burde regne med, men det er klart at et slikt forhold ikke foreligger i saken.»⁴⁹

Losen påsto at han var satt ut av sykdom, men dette førte altså ikke frem.

Selv om denne to-leddete vurderingen ikke kommer eksplisitt til uttrykk i enkelte rettsavgjørelser hvor skyldansvar pålegges, betyr ikke dette at domstolen ikke har anvendt fremgangsmåten. Nygaard mener det kan utledes av en dom som pålegger skadevolder erstatningsansvar for hans utviste skyld, at både den objektive og subjektive siden av skyldvurderingen er vurdert. Selv om «det kan vera vanskeleg å finna sondringa.»⁵⁰

2.5 Grensen mellom skyld og objektivt ansvar

En viktig dikotomi som går igjen i nyere og eldre fremstillinger av erstatningsreglene, er skillet mellom skyld og objektivt ansvar. Dette berøres videre i gjennomgangen av prinsipalansvaret, og i fremstillingen i kapittel 3 nedenfor, slik at det er nødvendig å kort skissere hva som ligger i skillet.

En del erstatningsregler betegnes som objektive ansvarsregler. Disse defineres gjerne negativt: Som erstatningsregler uten et krav om skyld. Derimot er gjerne vilkår om rettslig årsakssammenheng og økonomisk tap, felles på tvers av objektive ansvarsregler og skyldregelen.

⁴⁵ Lødrup (2005) s. 98

⁴⁶ Hva som rubriseres som «subjektive omstendigheter» kan variere fra forfatter til forfatter jf. Nygaard (2007) s. 175.

⁴⁷ Nygaard (1974) s. 220

⁴⁸ Wilhelmsen & Hagland (2017) s. 136

⁴⁹ Rt. 1963 s. 622 på side 629

⁵⁰ Nygaard (2007) s. 175

Grensen mellom objektive ansvarsregler og skyldregelen kan være vanskelig å trekke.⁵¹ Begge normer åpner for en stor grad av skjønn, og det sies gjerne at de begge rammer risikoen for skade.⁵² Kjennetegnet ved skyldregelen er at den retter seg mot menneskets mulighet for å avverge en skaderisiko.⁵³ Kjennetegnet ved objektivt ansvar er at den retter seg mot rettssubjektets tilknytning til en kilde til skaderisiko. Om skaden kunne vært forhindretrer frem som en grunnleggende forutsetning for skyldregelen.⁵⁴ Om skaden kunne vært forhindretrer er derimot i prinsippet irrelevant for det objektive ansvaret – men kan likevel ligge som et bakenforliggende premiss for objektivt ansvar.⁵⁵

2.6 Ansvar for andre: Avledet ansvar og identifikasjonsansvar

Oppgavens problemstilling omhandler oppfatninger om skyldvilkåret som betingelse for rederens prinsipalansvar i sammenstøt spesielt. Det er derfor grunn til å si noe nærmere om den gruppen av erstatningsregler som prinsipalansvaret inngår i. Dette vil igjen ha betydning nedenfor i slutten av dette kapittel 2, der mer alminnelige erstatningsrettslige oppfatninger om prinsipalansvarets karakter gjennomgås. Sistnevnte har videre betydning inn i gjennomgangen i kapittel 3.

Skyldregelen forbinder erstatningsansvaret til skadevolder: Den som forårsaket skaden ved skyld, blir erstatningsansvarlig for skaden. Dersom ansvaret skal plasseres hos noen andre enn skadevolder(e), må det foreligge et særskilt rettsgrunnlag.⁵⁶ I norsk rett har vi to ansvarsmodeller for å legge ansvaret for skadevolders adferd på et annet rettssubjekt: Avledet ansvar og identifikasjonsansvar.⁵⁷

Prinsipalansvaret er et eksempel på avledet ansvar.⁵⁸ Prinsipalen, den som ilegges ansvaret, holdes erstatningsansvarlig på objektivt grunnlag. Mens skadevolderen, som prinsipalen svarer for, holdes erstatningsansvarlig på subjektivt grunnlag. Et grunnleggende vilkår for at prinsipalen kan holdes objektivt ansvarlig er derfor at noen andre kan holdes subjektivt ansvarlig.

I norsk rett foreligger det flere rettsgrunnlag for å plassere erstatningsansvar for skade voldt av person A hos rettssubjekt B. To sentrale rettsgrunnlag er arbeidsgiveransvaret i skadeserstatningsloven § 2-1 og rederansvaret i sjøloven § 151.⁵⁹ De to bestemmelsene grupperes gjerne sammen under fellesbetegnelsen «prinsipalansvar».⁶⁰ Hvem prinsipalen svarer for etter arbeidsgiveransvaret og rederansvaret, er ikke helt overlappende. Tilknytningskravene mellom prinsipal

51 Lødrup (2005) s. 35, Nygaard (1974) s. 225 og Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 80-81

52 Lødrup (2005) s. 36 og Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 81

53 Nygaard (2007) s. 174

54 Nygaard (1974) s. 42-43

55 Se for eksempel NUT 1964:3 om at arbeidsgiverens objektive ansvar for arbeidstakerens uaktsomme skadeforvoldelse blant annet kan begrunnes i en presumsjon om at skadeforvoldelsen kan spores tilbake til et uforsvarlig forhold på arbeidsgiverens side som det er vanskelig å ramme – såkalt skjult skyld. Se også Nygaard (2007) s. 221-222

56 Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 229

57 Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 230

58 Betegnelsen «avledet ansvar» har møtt kritikk i nyere juridisk teori jf. punkt 2.7

59 Et annet eksempel er foreldreansvaret i skadeserstatningsloven § 1-2 nr. 2. Det følger av denne bestemmelsen at foreldre svarer for skade voldt uaktsomt eller forsettlig av deres barn, inntil en beløpsgrense på 5000 kroner. Denne har derimot mindre praktisk betydning og er derfor ikke ansett som «sentral».

60 F.eks. Lødrup (2005) s. 36, Falkanger og Bull (2016) s. 150 og Solvang (2021) s. 95

og underordnet er ulike.⁶¹ Betingelsen om skyld hos den underordnede anses derimot som det samme.⁶²

En annen ansvarsmodell er identifikasjonsansvar. Et sentralt rettsgrunnlag som anvender denne modellen, er organansvaret.⁶³ Det går ut på at et upersonlig rettssubjekt kan holdes ansvarlig for skyld utvist av dets organer. Med «organ» siktes det til personer i ledende stillinger.⁶⁴

Begge ansvarsmodeller – prinsipalansvar og identifikasjonsansvar - baserer seg på at den egentlige skadevolder er en annen enn ansvarssubjektet. Forskjellen ligger i resultatet: Identifikasjonsansvar, herunder organansvaret, leder til at det upersonlige rettssubjekt anses å ha utvist «skyld» selv. Utad er derfor ikke ansvaret egentlig objektivt – siden ansvarssubjektet har utvist egenskyld. Fordi upersonlige rettssubjekter ikke kan handle på egenhånd, men handler gjennom sine organer, fungerer identifikasjonsansvaret som en ansvarliggjøring av organene, samtidig som distinksjonen mellom det upersonlige rettssubjektet og dets organer opprettholdes.⁶⁵

Om et rettssubjekt er ansvarlig for andres skadeforvoldelse eller om det har utvist egenskyld, kan ha rettslig betydning. Et eksempel er her at rederens begrensingsrett, rederens adgang til å begrense sitt erstatningsansvar til forhåndsfastsatte summer, fravikes dersom rederen selv har utvist kvalifisert skyld.⁶⁶

2.7 Tidligere oppfatninger: Prinsipalansvaret sammenkoblet med den underordnedes personlige ansvar

Både arbeidsgiveransvaret i skadeserstatningsloven § 2-1 og rederansvaret i sjøloven § 151, setter som betingelse for prinsipalens ansvar at en av hans underordnede har utvist skyld. Lovens utforming kan dermed forstås dithen at det er en nødvendig betingelse for prinsipalens ansvar at det foreligger en personlig ansvarlig skadevolder som har forvoldt skaden ved skyld.

Denne oppfatningen ble forfektet i eldre juridisk teori.⁶⁷ Prinsippet de ga uttrykk for, kan kalles for en sammenkobling av prinsipalens ansvar med den underordnedes personlige skyldansvar. Prinsipalens ansvar strakk seg derfor bare så langt som den underordnedes subjektive ansvar.⁶⁸

Ettersom betingelsen for prinsipalansvaret var at skadevolder måtte holdes personlig ansvarlig for utvist skyld, kunne individuelle unnskyldningsgrunner knyttet til skadevolder lede til at denne ikke hadde utvist skyld, med den konsekvens at prinsipalen heller ikke kunne holdes ansvarlig.⁶⁹ Dermed kunne prinsipalen holdes ansvarsfri på grunn av skadevolders subjektive omstendigheter. Det forelå etter hvert delte meninger om betydningen av skadevolders subjektive omstendig-

⁶¹ Falkanger og Bull (2016) s. 162 og Nygaard (2007) s. 220

⁶² Solvang (2021) s. 93-94

⁶³ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 274 og Nygaard (2007) s. 228-229

⁶⁴ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 275

⁶⁵ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 274

⁶⁶ Sjøloven § 174

⁶⁷ Stang (1919) s. 206-207 og Øvergaard (1951) s. 197

⁶⁸ Stang (1919) s. 206. Men Stang argumenterer for at lempingen av tjenerens ansvar, som var aktuelt for barn og sinnssyke etter straffelovens ikrafttredelseslov 1902 §§ 22 og 23, ikke burde påvirke husbondens ansvar. Motsatt Øvergaard (1951) s. 198

⁶⁹ Øvergaard (1951) s. 198

heter for prinsipalansvaret; noe som kanskje markerte overgangen til nåværende oppfatning.⁷⁰

2.8 Nåværende oppfatninger: Prinsipalansvaret frakoblet den underordnedes personlige ansvar

Etter gjeldende rett i dag vurderes det ikke som en nødvendig betingelse for prinsipalansvar at skadevolder kan holdes personlig ansvarlig. Prinsipalens ansvar er dermed frakoblet skadevolderens personlige ansvar.

Denne oppfatningen kan sies å ha kommet til uttrykk allerede i forarbeidene til skadeserstatningsloven av 1969. Utgangspunktet fremholdt i forarbeidene var fortsatt at prinsipalens ansvar var sammenkoblet med den underordnedes personlige ansvar.⁷¹ Samtidig åpnet forarbeidene opp for at prinsipalen kunne holdes ansvarlig på grunnlag av kumulative feil.⁷² Det vil si at enkelte feil som hver for seg ikke var erstatningsbetingende, samlet sett kunne kvalifisere som skyld. Dermed kunne en arbeidsgiver holdes ansvarlig på grunnlag av en skyldvurdering som ikke samtidig innebar at en arbeidstaker kunne holdes personlig ansvarlig. I teorien er dette uttrykt som at den samlede skyldvurderingen rettes mot en konstruert skadevolder.⁷³ Det er antatt at kumulative feil også kan anvendes i tilknytning til rederansvaret i sjøl. § 151.⁷⁴

Det er likevel ulike tilnærminger til standpunktet om at prinsipalansvaret er frakoblet den underordnedes personlige ansvar. Hagstrøm og Stenvik ser ut til å knytte denne frakoblingen til anonyme og kumulative feil. Med «anonyme feil» sikter Hagstrøm og Stenvik til at skadelidte ikke behøver å påvise hvem av prinsipalens underordnede som forårsaket skaden. Siden det ikke er nødvendig å etablere et personlig erstatningsansvar hos den underordnede som betingelse for prinsipalansvar, på grunn av anonyme og kumulative feil, er det heller ikke et avledet ansvar i «rendyrket form»⁷⁵.

Selvig ga uttrykk for at plasseringen av erstatningsansvaret hos prinsipalen, setter sitt preg på skyldvurderingen mot skadevolder – i den betydning at skyldvurderingen nærmest rettes mot prinsipalen i skadevolders sted.⁷⁶

Nygaard ser ut til å beskrive det samme fenomenet som Selvig, men Nygaard vektlegger selve *rollen* skadevolder inntar. Kravene til aktsomhet kan da knytte seg til *rollen*, mer enn selve skadevolderen. I et slikt tilfelle blir det mer korrekt å kalle det en «feil tenestehandling», mener Nygaard.

«Identifikasjon mellom arbeidsgjevar og tenestemann når det gjeld tene-
stehandling, synest å få den verknad at kravet til aktsemd blir skjerpa
fordi han handler i tenesta. Poenget er at det blir stilt krav og forventnin-
gar til tenesterollen, og at desse krav og forventningar aktiviserer seg
straks han handlar i rollen... Det er ikkje tenestemannens person, men
hans funksjon som er det sentrale. Det er den funksjonen eller tenesterol-

⁷⁰ NUT 1964:3 gjennomgikk det som da var gjeldende rett knyttet til husbondsansvaret i NL 3-21-2. I den forbindelse stilte de spørsmålet om arbeidsgiver burde holdes ansvarlig for en arbeidstaker som ikke kan holdes personlig ansvarlig på grunn av at han er et barn eller sinnssyk. Forarbeidene konstaterte at spørsmålet ikke var løst i høyesterettspraksis, og viste til ulike oppfatninger i den juridiske teorien.

⁷¹ For eksempel ble det avvist at arbeidsgiveren kunne holdes ansvarlig uten at det forelå et uforsvarlig forhold på arbeidstakerens side jf. NUT 1964:3 s. 19-20

⁷² Ot.prp.nr.48 (1965-1966) s. 78-79

⁷³ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 242

⁷⁴ Solvang (2021) s. 89

⁷⁵ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 230

⁷⁶ Selvig (1968) s. 83

len arbeidsgjevaren har gitt han som skaper ekstra krav og forventningar. Det må arbeidsgjevaren hefta for.»⁷⁷

Nygaard legger altså til grunn at prinsipalen må svare for de økte forventningene til den rollen skadevolder inntar. Om også skadevolder må svare personlig for de økte forventningene, sier Nygaard ingenting om. Et annet sted gir han uttrykk for at skadevolder *kan* være ansvarlig ved siden av prinsipalen.⁷⁸ Dette kan forstås som at han gir uttrykk for at skadevolders ansvar ikke er en nødvendig betingelse for prinsipalansvaret.

At prinsipalansvar kan etableres uten at det foreligger en personlig ansvarlig skadevolder, har ledet noen teoretikere til å kritisere bruken av betegnelsen «avledet ansvar» om prinsipalansvaret.⁷⁹ De som fortsatt bruker betegnelsen «avledet ansvar», har imidlertid gitt uttrykk for at prinsipalansvaret ikke er et avledet ansvar i egentlig forstand.⁸⁰ Det blir dermed i stor grad et terminologisk spørsmål: Uttrykket «avledet ansvar» har uansett den fordel at det viser til det tradisjonelle utgangspunktet for prinsipalansvaret, samtidig som det markerer en avstand til identifikasjonsansvar.⁸¹

⁷⁷ Nygaard (2007) s. 238

⁷⁸ Nygaard (2007) s. 178

⁷⁹ Wilhelmsen og Hagland (2017) s. 143

⁸⁰ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 242

⁸¹ Høyesterett bruker imidlertid termen 'identifikasjon' om arbeidsgiveransvaret i Rt. 2015 s. 475 avsnitt 68

3 Oppfatninger i nordisk sjørettslig teori fra 1900-1931: Om skyldvilkåret som betingelse for rederens prinsipalansvar i sammenstøtstilfeller

3.1 Innledning

Dette kapittelet tar for seg oppfatninger i eldre nordisk sjørettslig teori og hvorvidt disse teoretikerne ga uttrykk for at skipets feilmanøvrering kunne være en tilstrekkelig betingelse, som sådan, for rederens prinsipalansvar. Ettersom fremveksten av autonome skip aktualiserer en fornyet undersøkelse av grensene for skyldbegrepet og forståelse av etablerte ansvarsmodeller, kan det også være nyttig å se hvordan oppfatninger om grensene for skyldbegrepet i sammenstøtsreglene ble vurdert i eldre juridisk teori.⁸²

I perioden mellom 1900-1931 fremsatte Oscar Platou⁸³, Axel Møller⁸⁴, Helge Klæstad⁸⁵ og Ragnar Knoph⁸⁶ påstander om domstolenes anvendelse av skyldvilkåret som betingelse for rederens prinsipalansvar i sammenstøtstilfeller. Platou, Klæstad, Knoph og til dels Møller, heretter også omtalt som «forfatterne», ga uttrykk for at rettspraksis anvendte et skyldbegrep i sammenstøtstilfeller som avvek fra alminnelig skyld.

3.2 Utgangspunktet: Prinsipalansvaret sammenkoblet med skadevolders ansvar

Platou, Møller og Klæstad la til grunn det utgangspunkt at rederens prinsipalansvar var avledet av den underordnedes personlige skyldansvar.⁸⁷

Slik Platou, Møller og Klæstad så det var rederens prinsipalansvar og skadevolders personlige skyldansvar derfor «sammenkoblet» – som Møller formulerer det.⁸⁸ Dette begrunnet de i lovens ordlyd: Sjøloven § 8 oppstilte skyldansvar som en nødvendig betingelse for rederansvaret.⁸⁹ I tillegg oppstilte sjølovens § 8 annet ledd en regressadgang for rederen mot skadevolder. Det kunne ikke foreligge et slikt regressansvar dersom det ikke samtidig forelå en skadevolder som var ansvarlig på skyldgrunnlag. Hvis prinsipalen likevel ble holdt ansvarlig uten at skadevolder var ansvarlig på skyldgrunnlag, ble denne regressadgangen i sjølovens § 8 annet ledd satt ut av spill, mente Klæstad.⁹⁰

⁸² Jeg kommer tilbake til den mulige overføringsverdien i punkt 5.

⁸³ Oscar Platou var professor i rettsvitenskap ved universitetet i Oslo fra 1890 til 1920. Boken hans om sjørett var basert på forelesninger han ga ved universitetet. I tillegg til sjørett skrev han om andre rettsområder, herunder erstatningsrett hvor han ble ansett å produsere den «første selvstendige, systematiske fremstilling av norsk erstatningsrett.» jf. Michalsen (2013) s. 233. Utenfor universitetet deltok Platou i lovforarbeider, herunder forarbeidene til sjøloven av 1893, og internasjonale komiteer, herunder flere av komitemøtene som resulterte i sammenstøtskonvensjonen av 1910.

⁸⁴ Niels Frederik Axel Møller var en dansk jurist. Han tok doktorgraden i 1914 med avhandlingen *Erstatningsansvaret ved skibssammenstød*. I 1916 ble han professor ved universitetet i København jf. Nordisk familjebok (1925) s. 669.

⁸⁵ Helge Klæstad var fast høyesterettsdommer fra 1935 til 1946, og senere dommer ved den internasjonale domstol i Haag fra 1946 til 1961. Han tok doktorgraden med avhandlingen *Rederansvaret* i 1921 jf. Norsk biografisk leksikon.

⁸⁶ Ragnar Knoph var professor i rettsvitenskap ved universitetet i Oslo fra 1922 til 1938. Knophs sjørettsbok var basert på forelesninger han holdt ved universitetet.

⁸⁷ Platou (1900) s. 82, Møller (1914) s. 153-154 og Klæstad (1920) s. 119

⁸⁸ Møller (1914) s. 153-154

⁸⁹ Platou (1900) s. 235, Møller (1914) s. 154 og Klæstad (1920) s. 119-120

⁹⁰ Klæstad (1920) s. 121-122

Utgangspunktet var altså at rederens prinsipalansvar forutsatte en skyldig skadevolder, og at rederen kunne rette et regresskrav mot denne skadevolderen. I hvert fall i teorien – Møller fremhevet at denne regressadgangen, eller skadelidtes erstatningskrav, i praksis sjelden ble rettet mot skadevolder.⁹¹

Knoph inntok et noe avvikende standpunkt, ved at han sondret mellom skipsførerens ansvar overfor tredjemann og skipsførerens ansvar overfor rederen. Betrakningene hans om skipsførerens ansvar gjaldt også for mannskapet generelt.⁹² Skipsførerens adferd kunne lede til prinsipalansvar for rederen, og i så fall også et personlig ansvar for skipsføreren overfor tredjemann. Men dette ledet ikke til at rederen automatisk hadde et regresskrav mot skipsføreren, mente Knoph. Her var han altså uenig med Klæstad, noe han tydeliggjorde ved å henvise til Klæstads motsatte standpunkt.⁹³ Knoph var uenig med Klæstad av to grunner.⁹⁴ For det første mente han at rederen og skipsførerens etablerte rettsforhold virket inn på regresskravet til rederen. Det samme kunne ikke gjøres gjeldende overfor skipsføreren og tredjemann.

For det andre mente Knoph at tendensen i rettspraksis til å pålegge rederen et prinsipalansvar basert på objektive feil, særlig i sammenstøtstilfeller, innebar at skipsførerens personlige ansvar ikke kunne utledes av rederens prinsipalansvar.

Platou og Klæstad bemerket også domstolenes praktisering av sammenstøtsreglens skyldbegrep som betingelse for rederens prinsipalansvar. Derimot anså de dette som et unntak fra et strengt avledet ansvar: domstolene påla rederen et prinsipalansvar, uten at de påviste at den underordnede hadde utvist skyld.⁹⁵ Med andre ord mente de at rederen ble ilagt et prinsipalansvar uten at en nødvendig betingelse var oppfylt.

Møller var til dels enig: Han mente at rettspraksis kunne tolkes slik Platou gjorde, men at domstolene ikke egentlig fravek utgangspunktet om at prinsipalansvaret var sammenkoblet med den underordnedes skyldansvar.⁹⁶

I det følgende behandles Platou og Klæstads oppfatninger om skyldvilkåret i sammenstøtstilfeller i et felles underkapittel. Møller og Knophs oppfatninger behandles hver for seg.

3.3 Platou og Klæstad om skyldvilkåret i sammenstøtstilfeller

Platou gir uttrykk for at det skyldbegrepet som gjelder for rederens prinsipalansvar i sammenstøt, er «særegent»⁹⁷. Hva dette særegne skyldbegrepet innebærer, beskriver han nærmere i bokens kapittel om rederansvaret:

«Har sammenstød fundet sted, vil man finde, at domstolene søge at udgrunde, paa hvilken side der objektivt seet ligger feil, og har f.ex. det ene skib fulgt styringsreglerne, det andet ikke, saa ville domstolene som regel simpelthen paalægge dette skib erstatningspligt uden at spørge, om den stedfundne fravigelse fra styringsreglerne kan tilregnes den kommanderende som culpa eller ikke...»⁹⁸

⁹¹ Møller (1914) s. 144-145 og 154

⁹² Knoph (1931) s. 89

⁹³ Knoph (1931) s. 74

⁹⁴ Knoph (1931) s. 74-75

⁹⁵ Platou (1900) s. 84, 186 og 483 og Klæstad (1920) s. 121

⁹⁶ Møller (1914) s. 131 og 154

⁹⁷ Platou (1900) s. 484

⁹⁸ Platou (1900) s. 84

Platou ser ut til å mene at domstolene etablerer rederens prinsipalansvar på grunnlag av en objektiv feil, for eksempel en overtredelse av sjøveisreglene, uten å kreve at denne feilen kan «tilregnes»⁹⁹ skadevolderen som «culpa».

At Platou skriver at domstolene legger erstatningsansvaret på selve skipet jf. «paalægge dette skib erstatningspligt», må forstås dels som en språklig forenkling¹⁰⁰, og dels i lys av at rederens erstatningsansvar var, i de fleste tilfeller, begrenset til selve skipet.¹⁰¹ Derfor måtte skadelidte søke sitt erstatningskrav dekket i skipet. Dette ledet til enkelte feiloppfatninger om at skipet var et eget rettssubjekt, noe Platou tok skarp avstand fra.¹⁰²

Platou kontrasterer det særegne skyldbegrepet, knyttet til rederens prinsipalansvar i sammenstøtstilfeller, med skyldbegrepet i sjølovens bestemmelse om skipsførerens erstatningsansvar. For skipsførerens ansvar var det ikke «særegen» skyld, men alminnelig skyld, ifølge Platou.

I 1893-sjøloven var bestemmelsen om skipsførerens ansvar plassert i § 59.¹⁰³ Vilkåret for skipsførerens ansvar var at han hadde utvist «svig, forsømmelse eller uagtsomhed». Den tilsvarende bestemmelsen i de danske og svenske sjølovene hadde en noe annen ordlyd enn den norske sjøloven. I stedet for ordene «svig, forsømmelse eller uagtsomhed», brukte de uttrykkene «feil eller forsømmelse» som uttrykk for ansvarsgrunnlaget.¹⁰⁴ Ifølge Platou ledet dette til den misforståelse at det var tilstrekkelig erstatningsbetingende at skipsføreren hadde tatt «feil».¹⁰⁵

Å ta feil var imidlertid ikke tilstrekkelig erstatningsbetingende for skipsføreren, ifølge Platou:

«... at han har «taget feil», medens det for enhver jurist er selvsagt, at dette ikke er nok til at paadrage skipperen personligt erstatningsansvar, han maa ved at tage feil have begaaet en feil.»¹⁰⁶

Her skiller Platou mellom det å *ta* feil og det å *begå* en feil. Det er altså utilstrekkelig at skipsføreren tok feil. Denne feilen må kvalifiseres, slik at det kan sies at skipsføreren har begått en feil. Om denne kvalifiseringen sier Platou følgende:

«Feiltagelse – error – er ikke i og for sig nok til at paadrage erstatningsansvaret, det maa kunne tilregnes ham som et retsstridigt forhold, at han under de givne forhold tog feil «culpa».»¹⁰⁷

Culpa likestilles med det å «have begaaet en feil».¹⁰⁸ Overgangen mellom «feiltagelse» og culpa er at «det maa kunne tilregnes ham som et rettstridigt forhold, at han under de givne forhold tog feil». Av den grunn ser det ut til at Platou

⁹⁹ Uttrykket «tilregnes» dukker opp også i andre rettskilder. For eksempel i forarbeidene til endring av sjøfartsloven ot.prp.nr. 13 (1929) s. 21 under kommentarene til endringene av § 8 i 1893-sjøloven, som hjemlet rederansvaret: «Meningen er den samme, nemlig rettsridige handlinger og undlatelser, som kan tilregnes vedkommende som forsettlige eller uaktsomme og derfor medfører erstatningsansvar.» Og i nyere erstatningsrettslig teori i Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 77.

¹⁰⁰ Platou (1900) s. 483

¹⁰¹ Rederens begrensingsrett etter 1893-sjøloven innebar at rederen heftet med skip og frakt jf. Solvang (2017) s. 5

¹⁰² Platou (1900) s. 67 note 13

¹⁰³ I dagens sjølov er skipsførerens ansvar plassert i § 67 og bestemmelsen pålegger ikke lenger skipsføreren et eget ansvar for skade voldt av mannskapet.

¹⁰⁴ Platou (1900) s. 84

¹⁰⁵ Platou (1900) s. 184

¹⁰⁶ Platou (1900) s. 84

¹⁰⁷ Platou (1900) s. 184

¹⁰⁸ Også på neste side: «... der fordres, at han ikke burde have taget feil, at det kan tilregnes ham som culpa, at han tog feil.» jf. Platou (1900) s. 185, se også s. 84

deler «skyld» inn i to deler. For det første må det foreligge en «feiltagelse» eller et rettsstridig forhold. For det andre må det rettsstridige forholdet tilregnes skadevolder.¹⁰⁹

Med «feiltagelse» mener Platou at skaden kunne vært forhindret.¹¹⁰ Skipsføreren har for eksempel gitt en ordre som ledet til skade, mens en vurdering i etterhånd leder til den konklusjon at en annen ordre ville forhindre skaden. Den ordren som ble gitt er derfor «feil». Platou formulerer det slik:

«Under de givne forhold: en skipper kommer ofte og let, uden egen skyld, i situationer, hvor der paa stedet, øieblikkelig, maa gives ordre og handles, og hvor den, som bagefter i sin lune stue undersøger faktum, vil kunne finde, at skipperens ordre aapenbarlig var urigtig, at kollision, grundstødninger etc. vilde været undgaaet, dersom skipperen havde givet den stik modsatte ordre af den, han gav, - m.a.o. vil finde det aabenbart, at skipperen her tog feil...»¹¹¹

Vurderingen av om skipsføreren «tage feil» kan påvirkes av at vurderingen foretas i den «lune stue». I denne «lune stue» er det ikke hardt vær, dårlig sikt, tidspress og lignende. Følgelig tar ikke personen i den «lune stue» de nevnte faktorene i betraktning, og aktsomhetsnormen blir derfor mer løsrevet fra omstendighetene i det konkrete skadetilfellet. Dersom det tas i betraktning hvilken situasjon skadevolder sto i, de konkrete omstendigheter, blir skyldvurderingen mer tilpasset vedkommende skadevolder og skadesituasjon.

Skipsføreren erstatningsansvar forutsetter altså at skaden var forårsaket av en feil, og at denne feilen kan «tilregnes» skipsføreren. Platou bruker også uttrykket «tilregnelig uagtsomhed».¹¹² Det samme gjelder derimot ikke for rederens prinsipalansvar for sammenstøt:

«Men ser vi hen til betingelserne for skadeserstatningspligt i tilfælde av sammenstød – hvor processen føres mellem de to skibe(s) rederier), - saa vil man finde, at der overalt i praxis mere eller mindre bevidst opstilles væsentlige objektive, ikke subjektive betingelser for skadeserstatningspligt...»¹¹³

Selv om betingelsen for skipsføreren ansvar i 1893-sjølovens § 59 og rederens prinsipalansvar i 1893-sjølovens § 8 var likt formulert, mente Platou altså at de måtte tolkes forskjellig på grunn av domstolenes praksis.¹¹⁴ Han spesifiserer ikke nærmere hvilke dommer det er tale om. Dette kan gi inntrykk av at han mener at det var en generell tendens i rettspraksis til å pålegge rederen et prinsipalansvar for sammenstøt på grunnlag av objektive feil, og derfor ikke noe domstolene eksplisitt ga uttrykk for.

Klæstad har en lignende beskrivelse av det skyldbegrepet domstolene anvender som betingelse for rederens prinsipalansvar i sammenstøt:

«Man har i retspraksis været tilbøielig til at lægge ansvareet paa det skib som, objektivt set, har begaaet en «feil», uten at undersøke om denne feil

¹⁰⁹ Stang brukte en lignende modell for skyldregelen, eller «rettsbrudd» som han kalte det, som han delte inn i «rettstrid» og «skyld» - der «skyld» inneholdt elementene av individualisering av handlingsnormen jf. Stang (1919) s. 99-100, 127-128 og 132-133

¹¹⁰ Nygaard ser ut til å ha en lignende forståelse av at uttrykket «feil» betyr at skaden kunne vært avverget jf. Nygaard (2007) s. 174

¹¹¹ Platou (1900) s. 184

¹¹² Platou (1900) s. 186

¹¹³ Platou (1900) s. 186

¹¹⁴ Platou (1900) s. 187

kan tilregnes skibets besætning som skyld. Man indskrænker sig i almindelighet til at undersøke hvilket skib har manøvrert feilagtig og derved voldt sammenstøtet. Og erstatningspligten blir saa uten videre paalagt det «skyldige skib».¹¹⁵

Her går de samme uttrykkene igjen i Klæstads beskrivelse av domstolenes fremgangsmåte som i Platous beskrivelse ovenfor: Erstatningsansvar etableres på grunnlag av en «feil», og det kreves ikke at denne feilen kan «tilregnes skibets besætning som skyld». En interessant forskjell er at Klæstad uttrykker det som at skipet selv er «skyldig» - noe Platou ikke sier direkte. Men Platou gir samtidig uttrykk for at denne «særegne» skyld kan ha sin bakgrunn i eldre rettsforestillinger om skipet som skadevoldende og erstatningspliktig.¹¹⁶

På samme måte som Platou sonderer Klæstad mellom skyldvilkåret i sammenstøtstilfeller og ellers. For eksempel mener Klæstad at rederens personlige ansvar vurderes etter alminnelig skyld. Dette fremgår blant annet av hans beskrivelse av betingelsene for at rederen skal kunne holdes personlig erstatningsansvarlig – typetilfellet han oppstiller gjelder skade forårsaket av skipets sjøudyktighet:

«Et personlig ansvar for rederen overfor utenforstaaende tredjemænd kan følgelig bare opstaa, naar det kan tilregnes ham som en personlig mangel paa tilbørlig agstomhet at skibet har tiltraadt reisen i sjøudygtig stand.»¹¹⁷

Platou og Klæstad ser derfor ut til å beskrive samme fenomen, og bruker lignende uttrykk: For eksempel «tilregnelse». De ser også ut til å innta samme standpunkt: Domstolene anvender ikke et vanlig skyldbegrep i sammenstøtstilfeller, fordi de ikke «tilregner» den skadevoldende feilen til skadevolder. I likhet med Platou gir heller ikke Klæstad uttrykk for hvilke dommer han mener at anvender et annet skyldbegrep for rederens prinspalansvar i sammenstøtstilfeller. Det er derfor nærliggende at Klæstad også utleder dette «særegne» skyldvilkåret ut fra det han mener er en tendens i rettspraksis.

I motsetning til Platou mener Klæstad at denne tendensen i rettspraksis til å pålegge rederen et prinspalansvar basert på at skipet har begått en «feil», ikke er forenlig med lovgivers intensjoner:

«Det fremgaar baade av den almindelige ansvarsregel i § 8 og av de særlige bestemmelser om sammenstøt i §§ 220, 221 og 222 at det ikke i og for sig er tilstrækkelig at skaden er forårsaket ved en manøver eller en anden forholdsregel som findes at være feilagtig. Hvis den feilagtige forholdsregel ikke samtidig kan tilregnes nogen av rederens underordnede som svig eller uagtsomhed i tjenesten, mangler en av lovens erstatningsbetingelser. Ti loven har opstillet en subjektiv og ikke en objektiv erstatningsregel.»¹¹⁸

Klæstads begrunnelse er dels at lovens ordlyd oppstiller et skyldvilkår, og at dette innebærer et krav om «tilregnelse». Siden rettspraksis pålegger rederen et prinspalansvar uten at det foreligger «tilregnelse», slik Klæstad ser det, strider dette mot lovgivers intensjon. Dels er Klæstads begrunnelse at prinspalansvaret er sammenkoblet med den underordnedes personlige ansvar.¹¹⁹ Dersom domstolene

¹¹⁵ Klæstad (1920) s. 121

¹¹⁶ Platou (1900) s. 187

¹¹⁷ Klæstad (1920) s. 66

¹¹⁸ Klæstad (1920) s. 121

¹¹⁹ Klæstad (1920) s. 122

pålegger rederen et prinsipalansvar uten at det foreligger «tilregnelse», blir det ikke mulig å pålegge skadevolderen et personlig ansvar, ifølge Klæstad. Dermed fungerer ikke sammenkoblingen, og prinsipalens ansvar og skadevolders ansvar blir frakoblet.

3.4 Knoph om skyldvilkåret i sammenstøtstilfeller

Skipsførerens ansvar er betinget av skyld: Det er ikke tilstrekkelig at det foreligger en objektiv feil dersom ansvaret rettes mot skipsføreren, mener Knoph.¹²⁰ At skipsføreren har «tatt feil», er ikke nødvendigvis det samme som at han har «begått en feil», og har han ikke «begått en feil» har han heller ikke utvist skyld. Knoph bruker her den samme sondringen som Platou. Mens det å ha «tatt feil» kan betraktes som at en handling viste seg å være uheldig, er det å ha «begått en feil» en vurdering basert på den konkrete situasjonen.¹²¹

Som tidligere nevnt mente Knoph at rederens prinsipalansvar basert på skipsførerens adferd ikke nødvendigvis ga rederen adgang til å rette et regresskrav mot skipsføreren.¹²² Dette hang blant annet sammen med tendensen i rettspraksis til å pålegge rederen et prinsipalansvar på grunnlag av en objektiv feil, ifølge Knoph.¹²³

«Men dernæst er det også et annet moment som kan bevirke at skipsførerens skyld bedømmes forskjellig, ettersom det er spørsmål om ansvar for ham selv, eller for rederen som bedriftens innehaver. I siste fall er det nemlig i praksis en tydelig tendens til å bedømme skibets og folkenes optreden rent objektivt. Ikke alene ser man, som rett og riktig er, bort fra individuelle svakheter ved skib eller besetning, men man er også litet tilbøielig til å innrømme den objektive situasjon innflytelse på skyldspørsmålet, og vurderer istedet handlingen efter en rent abstrakt målestokk. Ikke minst for sammenstøtstilfelle har denne tendens gjort sig sterkt gjeldende, idet det skib oftest holdes for skyldig, som har overtrådt sjøveisreglene.»¹²⁴

Knoph viser ikke til bestemte avgjørelser her, men ser ut til å utlede sin oppfatning fra en tendens i rettspraksis, i likhet med Platou, Klæstad og Møller. Denne tendensen går ut på å at det anvendes en «rent abstrakt målestokk» ved bedømmelsen av rederens prinsipalansvar. Dette er en noe annen formulering enn den Platou og Klæstad bruker ettersom de snakker om «objektiv feil» eller lignende, men det kan se ut til å være tiltenkt et lignende meningsinnhold.

I motsetning til Platou og Klæstad, mener ikke Knoph at den nevnte tendensen i rettspraksis er avgrenset til sammenstøtstilfeller. Han betoner likevel at det tendensen til å pålegge rederen et prinsipalansvar basert på en «abstrakt målestokk» særlig har gjort seg gjeldende i sammenstøtstilfeller. I sammenstøtstilfeller fremstår det som at skipet holdes «skyldig» på grunnlag av at skipet har overtrådt sjøveisreglene – en formulering som har likhetstrekk til Klæstads formulering ovenfor. Knoph uttrykker det også som at det er skipets adferd utad som anses som uaktsom.¹²⁵ I likhet med Platou ser ikke Knoph ut til å anse tendensen i rettspraksis som stridende mot lovgivers intensjoner, slik Klæstad gjør.

En konsekvens av at domstolene anvender en «abstrakt målestokk», ifølge Knoph, er at det «sjelden nytter en skipsfører å påberope sig særlige omstendighe-

¹²⁰ Knoph (1931) s. 75

¹²¹ Knoph (1931) s. 73

¹²² Jf. Punkt 3.2

¹²³ Knoph (1931) s. 75

¹²⁴ Knoph (1931) s. 74-75

¹²⁵ Knoph (1931) s. 75: "... fordi skibets optreden utad er karakterisert som uaktsom.»

ter, som berettiget ham til å handle i strid med sjøveisreglene.»¹²⁶ Slike «særlige omstendigheter» kan tidvis påberopes dersom det gjelder aspekter ved den «objektive situasjon» - med sistnevnte tenker Knoph blant annet på hvorvidt det var lite tid til å beslutte skipets manøvrering. Derimot mener Knoph at subjektive omstendigheter absolutt ikke kan påberopes.¹²⁷ Dette begrunner Knoph med en henvisning til ND. 1911 s. 193. Det er imidlertid vanskelig å se at den saken begrunner hans unntaksfrie standpunkt.

ND. 1911 s. 193 gjaldt et sammenstøt mellom to skip som var forårsaket av at kapteinen på det ene skipet hadde manøvrert uriktig. Dette igjen skyldtes at kapteinen var satt ut av sykdom. Men denne sykdommen ble ikke ansett som unnskyldende, fordi Høyesterett mente at kapteinen selv burde skjønt at han kunne bli rammet av sykdom:

«Jeg mener nemlig, at kollisjonen maa siges at være foranlediget ved uagtsomhet fra føreren av «Thomas Angell», kapt. Isaksen, og ikke ved et ulykkestilfælde, saaledes som det fra appell.s side er hævdet. Den bevidstløshet, som Isaksen anfører til sin undskyldning, kan efter det foreliggende ikke antages at ha været en uforklarlig og pludselig paakommet bevidstløshet, som han ikke kunde og burde ha tænkt sig muligheden av, og som derfor burde avholdt ham fra at overta den førerstilling og det arbeide, som han ved den omhandlede anledning hadde om bord i «Thomas Angell.»¹²⁸

Den forvoldte skaden var derfor forårsaket av uaktsomhet. Siden anførselen om sykdom som ansvarsbefriende ble vurdert, tilsier det at den ikke var irrelevant i seg selv – selv om den ikke kvalifiserte i det konkrete tilfellet.¹²⁹

At det foreligger en tendens i rettspraksis til å pålegge rederen et prinsipalansvar for skipets overtredelse av sjøveisreglene, forbinder Knoph til utviklingen av det ulovfestede objektive ansvaret. Han setter likevel ikke likhetstrekk mellom de to – han kategoriserer altså ikke rederens prinsipalansvar for skipets overtredelse av sjøveisreglene som et objektivt ansvar på lik linje med det ulovfestede objektive ansvar:

«Det forekommer mig klart, at denne tilbøielighet hviler på en tankegang, i slekt med flere av de betraktninger der har ført den objektive erstatningsregel frem til seier for de farlige bedrifters vedkommende, skjønt den her bare gir sig utslag i en objektivisering og standardisering av aktsomhetskravet til bedriften og dens folk.»¹³⁰

Skyldvurderingen som ligger til grunn for skipsførerens ansvar er derfor noe annerledes fra den skyldvurderingen som ligger til grunn for rederens prinsipalansvar, ifølge Knoph. Denne forskjellige skyldvurderingen ut fra om det er rederen eller skibsføreren som holdes ansvarlig, mener Knoph har en parallell til fransk rett.¹³¹ Ifølge Knoph, opereres det i fransk rett med en sontring mellom «faute personnelle» som pådrar tjenestemannen et personlig erstatningsansvar og en «faute de service» som pådrar det offentlige ersatningsansvar. I sistnevnte tilfelle holdes det offentlige ansvarlig for en objektiv feil, mens tjenestemannen

¹²⁶ Knoph (1931) s. 304

¹²⁷ Knoph (1931) s. 304

¹²⁸ Rt. 1911 s. 673 på side 195. En av de voterende dommerne var Platou, som fungerte som en av flere ekstraordinære assessorer.

¹²⁹ Den samme tolkningen er også lagt til grunn for Rt. 1963 s. 622 Prins Charles-dommen: Sykdom ble påberopt som unnskyldningsgrunn, men uten at den aktuelle sykdommen kvalifiserte.

¹³⁰ Knoph (1931) s. 75

¹³¹ Knoph (1931) s. 75 note 1

ikke pådrar seg et personlig erstatningsansvar. Knoph mener altså at fransk rett tilpasser skyldvurderingen ut fra hvem erstatningsansvaret rettes mot, i likhet med den tendensen han mener foreligger i rettspraksis vedrørende rederens prinsipalansvar for sammenstøt.

«Denne forskjell i culpa-bedømmelsen har for øvrig en interessant parallell på statsrettens område. Særlig i fransk teori og praksis har man været tilbøielig til å sondre mellem en statstjenestemanns faute personnelle, som pådrar personlig erstatningsplikt, og hans faute de service, en næsten objektivt bestemt feiltagelse som bare pålegger det offentlige ansvar for skaden.»¹³²

Denne sontringen Knoph viser til har en parallell til den nevnte sontringen Nygaard opererer med, hvor han betoner de forskjellige rollene skadevolder inntar. En person i en offentlig tjenesterolle vil kunne vurderes på bakgrunn av forventninger til tjenesten, og derfor bedømmes strengere enn han ville blitt bedømt personlig, mener Nygaard.¹³³ Interessant nok trakk også en fransk teoretiker, som gjennomgås nærmere i kapittel fire, frem denne sontringen mellom «faute personnelle» og «faute service» som en parallell til sin teori om skipets «skyld».¹³⁴

3.5 Møller om skyldvilkåret i sammenstøtstilfeller

Møller deler skyldvilkåret inn i to deler: rettsstrid og tilregnelser.¹³⁵ Denne to-delingen av «skyld» mener han gjelder for alminnelig skyldansvar utenfor kontrakt¹³⁶, for personlig skyldansvar i sjøloven¹³⁷ – både reder og skipsfører –, som betingelse for prinsipalansvar generelt¹³⁸ og for rederansvaret spesielt¹³⁹. Skyldbegrepet er her det samme i alle relasjoner, ifølge Møller.

Betegnelsen rettsstrid og «objektive feil» brukes om hverandre.¹⁴⁰ Med «objektive feil» sikter Møller til en skadevoldende handling som kunne vært forhindret av et menneske, etter en objektiv vurdering. Dette fremgår av hans eksempel på at et sammenstøt forårsaket av en orkan er en skadeforvoldelse som ikke anses som en «objektiv feil», fordi den var umulig å forhindre.¹⁴¹ Det sentrale er altså sistnevnte: muligheten til å forhindre skaden.

Møller brukes også flere av de samme uttrykkene som Platou og Klæstad, men han inntar ikke samme standpunkt.

Han gir uttrykk for at det ser ut til å være en forskjell i domstolenes tilnærming til rederens prinsipalansvar for sammenstøt, sammenlignet med skadevolders personlige ansvar for sammenstøt, med hensyn til skyldvurderingen:

«...for rederansvarets vedkommende i praxis en vis tilbøjelighed til at bortse fra tilregnelserfordringen hos den i rederens tjeneste handlende person.»¹⁴²

¹³² Knoph (1931) s. 75 note 1

¹³³ Jf. punkt 2.6

¹³⁴ Garron (1964) s. 579 note 3

¹³⁵ Møller (1914) s. 26, 95-96, 150, 152, 153

¹³⁶ Møller (1914) s. 95-96

¹³⁷ Møller (1914) s. 96-98

¹³⁸ Møller (1914) s. 26

¹³⁹ Møller (1914) s. 153-154

¹⁴⁰ Møller (1914) s. 98

¹⁴¹ Møller (1914) s. 99

¹⁴² Møller (1914) s. 131

Møller mener derimot at skyldvurderingen egentlig er den samme, rettslig sett. Grunnen er at domstolene fortsatt vurderer «tilregnelser» - eller «tilregnelserfor- dringen» som han omtaler det som – som en del av skyldvurderingen i prinsipa- lansvaret for rederen i sammenstøt.¹⁴³ Måten domstolen gjør det på er å bruke den «objektive feil», for eksempel en overtredelse av sjøveisreglene, som en indikasjon på at det foreligger «tilregnelser».¹⁴⁴ Bevisbyrden for at det ikke foreligger «tilreg- nelse» blir dermed flyttet over på skadevolder.¹⁴⁵

Selv om det prinsipielt er skadelidte som må påvise skyld, herunder at det foreligger «tilregnelser», skal det egentlig ikke mer til enn en «objektivt feil» for at bevisbyrden flyttes og at det anses å foreligge «tilregnelser», ifølge Møller.¹⁴⁶ Kort sagt mener altså Møller at domstolenes fremgangsmåte ikke endrer den rettslige normen de anvender, slik Platou, Klæstad og Knoph ser ut til å gi uttrykk for, fordi utfordringen med å påvise «tilregnelser» løses i et bevisrettslig perspektiv. Men det kan legges til at også Knoph gir uttrykk for at domstolene kan flytte bevisbyrden for at skaden ikke var forårsaket av skyld over på skadevolder, dersom situasjonen tilsier at det er skadevolder som har lettest for å føre et slikt bevis.¹⁴⁷

Samtidig gir Møller uttrykk for at domstolene kan ha gått noe langt i å presu- mere at det foreligger «tilregnelser», og henviser her videre til Platou.¹⁴⁸ Klæstads og Knops bøker ble utgitt først etter Møllers bok, som forklarer hvorfor Møller ikke henviste til de to. Møller er derfor av den oppfatning at rederens prinsipalan- svar fortsatt, i prinsippet, er sammenkoblet med skadevolders skyldansvar. Lovgi- ver har gitt et tydelig uttrykk for dette i sjøloven, ifølge Møller. Her er han altså på linje med Klæstad, selv om Møller ikke oppfatter rettspraksis på samme måte som Klæstad gjør. Begge de to er også enige om at en frakobling av rederens prinsipal- ansvar fra skadevolders ansvar kan forsvares i et de lege ferenda perspektiv.¹⁴⁹ Møller er av den oppfatning at en sammenkobling av prinsipalansvaret med den underordnede personlige skyldansvar ikke egentlig kan forsvares i lys av mer grunnleggende betraktninger – blant annet peker han på at risikoen bør følge driftsinntektene.¹⁵⁰ Likevel mener begge forfatterne at det er lovgivers intensjon, uttrykt i sjølovens ordlyd, som må være utslagsgivende

Platou er av en annen oppfatning. Sjølovens § 8 og § 220 må tolkes i lys av den nevnte rettspraksisen, mener Platou. Men dette gjelder bare for sammenstøtstilfel- ler. Det innebærer at ordlyden i sjølovens § 8 må tolkes på én måte i sammenstøt- stilfeller, og ellers i tråd med sin ordlyd. For Platou blir det da ingen disharmoni mellom utviklingen i rettspraksis og sjølovens ordlyd – hans tilnærming til lovtolk- ningen kan sies å være mer pragmatisk enn Møller og Klæstad. Knoph ser ut til å være av en lignende oppfatning som Platou, men slik at han gir denne tendensen i rettspraksis et videre virkeområde enn bare sammenstøtstilfeller.

¹⁴³ Møller (1914) s. 154

¹⁴⁴ Møller (1914) s. 131, 132-133 og 154

¹⁴⁵ Dagens oppfatning er at bevisbyrden for individuelle unnskyldningsgrunner, ligger hos skadevol- der jf. Nygaard (2007) s. 210. Det er imidlertid ikke gitt at individuelle unnskyldningsgrunner er det samme som Møller legger i «tilregnelser».

¹⁴⁶ Denne tenkemåten til Møller har en parallell til konseptet om *res ipsa loquitur* i engelsk rett, som går ut på at skadesituasjonen i seg selv kan tilsa at skaden var forårsaket av skyld. Dette kan igjen anses å ha en parallell til konseptet om kumulative feil i norsk rett. Imidlertid kan ikke *res ipsa loquitur* anvendes dersom det foreligger bevismessige indikasjoner på skyld jf. Solvang (2021) s. 90

¹⁴⁷ Knoph (1931) s. 304

¹⁴⁸ Møller (1914) s. 154

¹⁴⁹ Møller (1914) s. 114-118 og 150-153 og Klæstad (1920) s. 122

¹⁵⁰ Møller (1914) s. 150

3.6 Anonyme feil eller abstrakt målestokk?

Platou, Møller og Klæstad bruker en del av de samme uttrykkene i sine beskrivelser av skyldvurderingen – enten skyldvurderingen er knyttet til et personlig ansvar eller et prinsipalansvar. Et uttrykk som går igjen er «tilregnelse». De tre forfatterne fremholder at skyldansvar forutsetter at en objektiv feil kan «tilregnes» skadevolderen. Hvis feilen ikke kan «tilregnes», er det heller ikke grunnlag for skyldansvar. Her skiller rederens prinsipalansvar for sammenstøt seg ut ved at domstolene ikke krever at det foreligger «tilregnelse» - eller at det hvert fall kan se slik ut, ifølge Møller.

Knoph snakker ikke om «tilregnelse». I stedet beskriver han det som at domstolene anvender en «abstrakt målestokk». Et eksempel han bruker på dette er at domstolene vurderer hvorvidt skipet har overtrådt sjøveisreglene, uten å vurdere andre omstendigheter knyttet til det konkrete sammenstøtstilfellet. En kunne derfor sett det slik at Knophs påstand om at domstolene anvender en «abstrakt målestokk» i forbindelse med rederens prinsipalansvar, også er hans påstand om hva de andre forfatterne mener, ettersom Knophs bok ble utgitt etter de andres bøker. Påstanden til Knoph passer for eksempel med at Platou, Møller og Klæstad bruker overtredelse av sjøveisreglene som et eksempel på en «objektiv feil» eller «rettsstrid» - og at «tilregnelse» kan forstås som en konkretisering av skyldvurderingen, til forskjell fra denne «abstrakte målestokk». ¹⁵¹

Dette lar seg imidlertid ikke sies med sikkerhet. I nyere erstatningsrettslig teori er det forskjellige oppfatninger om hva som skal kategoriseres som «subjektive omstendigheter» eller lignende. ¹⁵² Det samme var antagelig tilfelle i denne eldre sjørettslige teorien. Derfor ville dette spørsmålet kreve en bredere gjennomgang og analyse av begrepet «tilregnelse» enn det er anledning til innenfor oppgavens rammer. ¹⁵³ En annet mulig perspektiv som kan trekkes inn, er teorien til den svenske juristen og dommeren Birgitta Blom. ¹⁵⁴ Bloms teori er at påstander om at «skylden» ligger på skipet egentlig må forstås som et uttrykk for at rederens prinsipalansvar åpner for anonyme feil. ¹⁵⁵ Med anonyme feil mener Blom at det ikke er nødvendig å påvise hvem som står bak den skadevoldende adferden for å pålegge rederen et prinsipalansvar. Det er tilstrekkelig at det påvises at noen på skipet har begått en feil som forårsaket skaden, mener Blom.

Blom understreker at prinsipalens ansvar for anonyme feil er et utbredt rettslig konsept, og derfor ikke avgrenset til sjøretten. Konseptet om anonyme feil kom tidlig til uttrykk vedrørende husbondsansvaret i norsk rett: For eksempel ga Stang uttrykk for at prinsipalansvaret åpner for anonyme feil allerede i 1918. ¹⁵⁶

Bloms poeng er at utviklingen av prinsipalens ansvar for anonyme feil har foregått på en spesiell måte i sjøretten:

«...dess utbredning har skett på ett mjukt og nästan omärkligt sätt i fråga om det sjörettsliga kollisionsansvaret.» ¹⁵⁷

¹⁵¹ Dette har gjenklang til betraktninger i nyere erstatningsrettslig teori om at skyldregelens aktsomhetsnorm konkretiseres ut fra den enkelte skadesituasjon jf. Wilhelmssen og Hagland (2017) s. 95

¹⁵² Nygaard (2007) s. 175

¹⁵³ Det kan likevel pekes på visse paralleller mellom påstandene til Platou, Møller og Klæstad om implikasjonen av at «tilregnelse» ikke er en del av skyldvurderingen i sammenstøtstilfeller, og nyere erstatningsrettslig teori om at fraværet av «unnskyldningsgrunner» medfører «... ei form for objektivt rettsbrottsansvar» jf. Nygaard (2007) s. 175.

¹⁵⁴ Birgitta Blom ledet Sjölagsutredningen fra 1978 til 1984, herunder utredningen av implementering av begrensingskonvensjonen jf. SOU 1981:8. Hun forfattet boken «Sjölagens bestämmelser om rederansvar» som kom ut i 1985.

¹⁵⁵ Blom (1985) s. 46-47

¹⁵⁶ Stang (1918) s. 32 note 13

¹⁵⁷ Blom (1985) s. 46-47

Dette henger sammen med at skipets manøvrering er et resultat av et samvirke av menneskelige enkeltbidrag, og siden rederen svarer for de menneskelige enkeltbidragene til skipets manøvrering, mener Blom at det er naturlig at man plasserte «skylden» på skipet uten å klargjøre enkeltpersonenes opptreden og forbindelse til skaden. Denne gradvise utviklingen av konseptet om anonyme feil, kan igjen forklare hvorfor det ble gitt uttrykk for at skipet utviste «skyld», mener Blom.

Blom har ingen henvisninger til hvem som har hatt oppfatninger om at «skylden» plasseres hos skipet. Men denne uttrykksmåten, at «skylden» plasseres hos skipet, har likhetstrekk med flere av formuleringene til forfatterne – spesielt formuleringene til Klæstad og Knoph. I tillegg mener Blom at denne uttrykksmåten særlig kan knyttes til sammenstøtstilfellene, noe som også overlapper med at forfatterne i stor grad knytter sine oppfatninger om tendensen i rettspraksis til sammenstøtstilfellene. Også Stang var av den oppfatning at prinsipalens ansvar for anonyme feil har hatt stor betydning i sjøfartsforhold.¹⁵⁸ Av den grunn kan det være nærliggende å undersøke om Bloms påstand gir en dekkende beskrivelse av forfatternes oppfatninger om rederens prinsipalansvar i sammenstøtstilfeller.

At anonyme feil har utviklet seg på et nesten umerkelig vis i sammenstøtstilfeller, er ikke nødvendigvis helt treffende. Allerede i motivene til 1893-sjøloven ble det gitt uttrykk for følgende:

«...det tilfælde, at det ikke kan oplyses, at sammenstødet er foraarsaget ved skyld paa nogen af siderne, da bærer ogsaa hvert skib sin skade. Men – kan dette oplyses, er det bragt fuldkommen paa det rene, at der er afgjørende feil paa den ene side, da kommer ogsaa ansvaret til at hvile der, selv om det ikke kan godtgjøres, at skipperen eller nogen af besætningen eller nogen anden af skibet vedkommende er den skyldige. I saadant tilfælde bliver altsaa rederen erstatningspligtig overensstemmende med § 8, uagtet ingen har kunnet ilægges personligt ansvar.»¹⁵⁹

Motivene syntes her å gi uttrykk for at det ikke var nødvendig å påvise hvem skadevolderen var for å ilegge rederen et prinsipalansvar i sammenstøtstilfeller, så lenge det var klarlagt at sammenstøtet skyldtes en feil hos noen rederen svarte for. Blom formulerer virkningen av anonyme feil på en lignende måte. Det samme kan sies om beskrivelsen av anonyme feil i forarbeidene til skadeserstatningsloven av 1969:

«Dersom det er på det rene at det er begått en ansvarsbetingende feil fra noen av arbeidsgiverens folk, inntreer arbeidsgiverens ansvar selv om det ikke kan påvises hvem det er som har begått feilen.»¹⁶⁰

Her er også det sentrale at det ikke er nødvendig å påvise hvem som har begått feilen – hvem skadevolder er – så lenge det er klarlagt at feilen er begått av noen prinsipalen svarer for. Forarbeidene til skadeserstatningsloven presiserer at den aktuelle feilen må være «ansvarsbetingende». Men det er ingen holdepunkter for at motivene til sjøloven må forstås annerledes: Det vises bare til én feil, og at denne må være «avgjørende». Det er derfor nærliggende å forstå motivene til 1893-sjøloven som at de gir uttrykk for prinsipalens ansvar for anonyme feil – i sammenstøtstilfeller. Slik er motivene også forstått av Møller og Klæstad.¹⁶¹

Felles for disse tre formuleringene er at skadelidte ikke trenger å bevise hvem skadevolder er. En kan se det slik at anonyme feil innvirker på skyldvurderingens

¹⁵⁸ Stang (1918) s. 32 note 13

¹⁵⁹ Motiver til norsk sjølov s. 281.

¹⁶⁰ Ot.prp.nr.48 (1965-1966) side 78-79

¹⁶¹ Møller (1914) s. 128 og 153, Klæstad (1920) s. 122

faktiske side. Men det innebærer ikke at anonyme feil innvirker på skyldvurderingens rettslige side.

Møller og Klæstad ser ut til å innta samme synspunkt. De gir begge uttrykk for at det ikke er nødvendig for skadelidte å påvise hvem skadevolder er, for at rederen kan holdes ansvarlig som prinsipal i sammenstøtstilfeller. For Møller endrer ikke prinsipalens ansvar for anonyme feil kravene til skyld – det må fortsatt foreligge et «rettsstridigt og tilregnelig forhold, for at rederen holdes ansvarlig som prinsipal.»¹⁶²

Klæstads bemerkning om virkningen av anonyme feil på rederens regressadgang mot skadevolder, illustrerer betydningen av at anonyme feil bare har en faktisk og ikke en rettslig innvirkning på skyldvurderingen:

«Hvis rederen i et saadant tilfælde ikke kan faa bragt paa det rene hvem den skyldige er, blir han faktisk utelukket fra at søke regres. Dette vil imidlertid ikke si at regresretten efter § 8 er bortfaldt. Den er fremdeles tilstede og blir virksom i samme øieblik som skadens ophavsmand blir utpekt.»¹⁶³

Platou og Knoph ga derimot ikke eksplisitt uttrykk for at rederens prinsipalansvar åpner for anonyme feil. Det må likevel antas at Platou var kjent med uttalelsene i motivene til 1893-sjøloven ettersom han selv spilte en sentral rolle i utarbeidelsen av motivene.¹⁶⁴

At anonyme feil bare har en innvirkning på skyldvurderingens faktiske side, er også i samsvar med oppfatninger i nyere erstatningsrettslig teori. Hagstrøm og Stenvik gir uttrykk for at prinsipalens ansvar for anonyme feil ikke bryter med utgangspunktet om et avledet ansvar, fordi det fortsatt vil være på det rene at det foreligger skyld.¹⁶⁵ Nygaard gir uttrykk for at prinsipalens ansvar for anonyme feil innebærer at:

«Individuelle omsyn hjå den personen som gjorde feilen kan ikkje dragast fram når personen ikkje kan påvisast.»¹⁶⁶

Dette betyr ikke at han mener at de rettslige utgangspunktene endres. I stedet kan det forstås som at han mener at visse rettsfakta ikke blir klarlagt, og slik at visse rettsvirkninger ikke inntreffer – her individuelle omstendigheter knyttet til skadevolder.¹⁶⁷

Disse uttalelsene i nyere erstatningsrettslig teori bør likevel forstås i lys av at forarbeidene til skadeserstatningsloven oppstilte «kumulative feil» i tillegg til «anonyme feil». Med kumulative feil forstod forarbeidene følgende:

«Tilsvarende gjelder dersom det er begått flere feil eller forsømmelser som ikke hver for seg er tilstrekkelig til å betinge ansvar, men hvor hele forholdet sett i sammenheng må anses erstatningsbetingende.»¹⁶⁸

Kumulative feil ser derfor ut til å innvirke på skyldvurderingens rettslige side, ved at skyldvurderingen ikke rettes mot én skadevolder, men en samling av ikke-erstatningsbetingende bidrag fra flere personer. Hagstrøm og Stenvik kan forstås

¹⁶² Møller (1914) s. 153

¹⁶³ Klæstad (1920) s. 122

¹⁶⁴ Knoph (1931) s. 21

¹⁶⁵ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 242

¹⁶⁶ Nygaard (1974) s. 223

¹⁶⁷ Lignende oppfatninger om forholdet mellom juss og faktum med tanke på skyldregelen i Wilhelmsen og Hagland (2017) s. 96

¹⁶⁸ Ot.prp.nr.48 (1965-1966) s. 79

i samme retning ved at de gir uttrykk for at kumulative feil har den virkning at prinsipalansvaret ikke lenger er et avledet ansvar:

«Ettersom det i disse tilfellene ikke finnes noen arbeidstaker med personlig ansvar, er det ikke tale om avledet ansvar i egentlig forstand; arbeidsgiveren har et selvstendig ansvar, som ikke er avledet av en arbeidstakers ansvar.»¹⁶⁹

I forbindelse med vedtakelsen av skadeserstatningsloven av 1969 ble det altså introdusert et annet begrep, kumulative feil, i tillegg til anonyme feil. De to begrepene ble tildelt forskjellig meningsinnhold. Det kunne derfor fortsatt opprettholdes at anonyme feil ikke virket inn på skyldvurderings rettslige side. Men før begrepet kumulative feil ble introdusert, kunne det tenkes at begrepet anonyme feil ble tildelt et videre meningsinnhold – altså at det vi i dag forbinder med kumulative feil, til en viss grad kunne utledes av anonyme feil alene.

Et slikt synspunkt kan sies å ha kommet til uttrykk i nyere høyesterettspraksis. I HR-2022-1271-A ga Høyesterett uttrykk for at anonyme feil i seg selv impliserer kumulative feil:

«Foreligger det først anonyme feil, vil det normalt være umulig å vite om feilen er et produkt av en eller flere personers handlinger eller unnlatelser, slik at det må legges til grunn at det foreligger både anonyme og kumulative feil.»¹⁷⁰

Saken gjaldt spørsmålet om Bane NOR skulle ilegges foretaksstraff da en ungdom døde og to ble alvorlig skadet etter å ha klatret i et togsett i Filipstadunellen. Hvorvidt Bane NOR hadde utvist «skyld» ble basert på anonyme og kumulative feil. Dommen gjaldt altså straff og identifikasjonsansvar. Den har derfor ingen automatisk overføringsverdi til erstatningsretten og prinsipalens ansvar for anonyme feil.

Dommen illustrerer likevel tanken om at anonyme feil i seg selv påvirker skyldvurderingen på et rettslig plan. Lignende tanker kan ha vært til stede i andre sammenhenger, for eksempel i erstatningsrettslig sammenheng før kumulative feil var et etablert begrep.

Møller og Klæstad kan neppe sies å legge mer i anonyme feil enn det som fremgår av uttalelsene ovenfor: De anser ikke anonyme feil for å innvirke på skyldvurderingens rettslige side. Det samme kan sies å gjelde for Platous del, tatt i betraktning hans deltakelse i forarbeidene til 1893-sjøloven. Derimot er det mer usikkert hvilket standpunkt Knoph inntok ettersom han ikke berører anonyme feil i sin bok.

Platou, Møller og Klæstad var altså av den oppfatning at den tendensen de mente å observere i rettspraksis vedrørende rederens prinsipalansvar ved sammenstøt, ikke var et utslag av rederens ansvar for anonyme feil. Av den grunn er ikke Bloms teori en dekkende forklaring på hva Platou, Møller og Klæstad selv la i sine påstander om tendensen i rettspraksis til å pålegge rederen et prinsipalansvar på grunnlag av skipets feilmanøvrering.

En annen sak er om Bloms teori gir en treffende beskrivelse av andre oppfatninger om rederens prinsipalansvar i sammenstøtstilfeller.¹⁷¹ Det forfølges ikke nærmer her.

¹⁶⁹ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 242

¹⁷⁰ HR-2022-1271-A avsnitt 39

¹⁷¹ For eksempel kan det se ut til at Bloms teori passer godt med tanke på noen franske teoretikers oppfatninger om teorien om skipets skyld, som gjennomgås i punkt 4.3.

3.7 Enkelte rettsavgjørelser om skyldvilkåret som betingelse for prinsipalansvaret

Platou, Møller, Klæstad og Knoph peker på en tendens i rettspraksis, uten å spesifisere nærmere hvilke rettsavgjørelser de mener gir uttrykk for denne tendensen. Det gjør det utfordrende å vite hvilke rettsavgjørelser de baserer seg på, og hvordan de tolker disse rettsavgjørelsene.

To dommer kan likevel fremheves. En høyesterettsavgjørelse om rederens prinsipalansvar ved sammenstøt mellom skip jf. Rt. 1897s. 81, og en høyesterettsavgjørelse om husbondansvaret i NL 3-21-2 jf. Rt. 1936 s. 337. Om sammenstøtsdommen må det påpekes at denne ble avgjort etter 1860-sjølovens sammenstøtsregler. Sammenstøtsreglene fremgikk tidligere av § 78 flg. i 1860-sjøloven, frem til de ble avløst av 1893-sjøloven. Likevel ble en rekke rettsavgjørelser om sammenstøt i perioden etter 1893 avgjort etter 1860-sjølovens sammenstøtsregler, som eksemplifisert med overnevnte Rt. 1897 s. 81. De fleste rettsavgjørelser om sammenstøt som forelå da Platous bok ble utgitt i 1900 var derfor avgjort etter 1860-sjøloven. Heller ikke Møller, Klæstad eller Knoph sonderer mellom rettsavgjørelser avgjort etter 1860-sjøloven og rettsavgjørelser avgjort etter 1893-sjøloven. Derfor kan Rt. 1897 s.81 tjene som et mulig eksempel på den generelle tendensen i rettspraksis forfatterne peker på.

Jeg har valgt å fremheve de to dommene fordi forskjellene mellom flertallets og mindretallets votum er, tilsynelatende, knyttet til de rettslige utgangspunktene for skyldvilkåret. Det er også noen likhetstrekk i måten mindretallet utformet sine vota på tvers av de to sakene – som potensielt kan tas til inntekt for at denne sjørettslige diskusjonen om skyldbegrepet i prinsipalansvaret også foregikk i den alminnelige erstatningsretten.

I Rt. 1897 s. 81 *Laguna vs Prospero* var bakgrunnen at partene hadde blitt frifunnet for hverandres erstatningskrav, ettersom sjøretten¹⁷² ikke fant at det forelå ansvarsbetingende skyld på noen av sidene. Flertallet i Høyesterett landet derimot på at *Prospero* måtte holdes erstatningsansvarlig.

Sjøretten, ifølge førstvoterendes sammenfatning, betonet at sammenstøtet ikke kunne tilskrives tilregnelige feil på noen av sidene, og kom derfor til at ingen kunne holdes erstatningsansvarlige for sammenstøtet:

«Søretten har fundet, at den stedfundne kollision ikke kan tilskrives nogen tilregnelig feil eller forsømmelse fra noget af fartøiernes side og har altsaa af den grund frifundet parterne for hinandens tiltale.»¹⁷³

Høyesteretts flertall, ved førstvoterende, rettet sin vurdering i mindre grad mot hvorvidt det forelå tilregnelige feil. I stedet kan vurderingen sies å være mer konsentrert om skipets manøvrering, og mindre mot skipsførerens og mannskapets adferd om bord:

«Jeg mener derfor, at de to af mig her fremhævede omstændigheder, at *Prospero* fra det øieblik af, da det kom ind i taagen, gik med for stor fart, og at det, da seilskibets lanterne opdagedes, ikke straks gav ordre til at stoppe, er af den art, at de maa begrunde ansvar.»¹⁷⁴

Høyesteretts mindretall var derimot av samme oppfatning som sjøretten, og fant det også nødvendig å nevne at skyldvilkåret i sammenstøtsreglene måtte forstås på samme måte som det alminnelige skyldvilkåret i erstatningsretten. Dette kan

¹⁷² Tidligere var alle sivile tvister hvor tvistegenstanden var regulert av sjøfartsloven underlagt egne sjøretter. Dette fulgte tidligere av 1893-sjøloven § 312 flg. En kunne derfor tale om en egen «sjørettsprosess» jf. Knoph (1926) s. 376

¹⁷³ Rt. 1897 s. 81 på side 81

¹⁷⁴ Rt. 1897 s. 81 på side 84

dermed gi inntrykk av at mindretallets dissens ikke først og fremst gjaldt den konkrete vurdering, men at han var uenig i forståelsen av det ansvarsgrunnlag førstvoterende anvendte:

«Søfartsloven af 24 marts 1860 § 78 udtrykkelig bestemmer, at for at skadeserstatning i kollisionstilfælde skal kunne kræves, maa ulykken være forarsaget enten forsætlig eller ved uagtsomhed. Hvad der skal forstaaes ved uagtsomhed, har loven ikke nærmere præciseret uden i enkelte specielt nævnte tilfælde, men som ikke er udtømmende. Dette begrep maa følgelig opfattes og forstaaes i overensstemmelse med vor rets almindelige grundsætninger i saa henseende.»¹⁷⁵

Samtidig kan disse forskjellene mellom underrett og Høyesterett, flertall og mindretall, også forstås som ulike vurderinger av faktum, uten at det henger sammen med ulike vurderingstema. Det er likevel interessant at mindretallet velger å uttrykkelig betone at sammenstøtsreglenes skyldvilkår må forstås som samsvarende med alminnelig uaktsomhetsansvar.

Med disse betraktninger for øyet kan det trekkes en parallell til en senere avsagt Høyesterettsdom om husbondsansvaret i NL 3-21-2, hvor forskjellen mellom flertallets og mindretallets votum er sammenlignbare til den overnevnte sammenstøtsavgjørelse.

Rt. 1936 s. 337 gjaldt et erstatningskrav mot en kommune for brannskader en kvinne ble påført under en julefest på et sykehus. Kvinnen fikk utdelt en nisse-drakt som var sydd på sykehuset. Drakten, som var svært brannfarlig, ble antent da kvinnen gikk rundt juletreet som var dekorert med levende lys. Førstvoterende kom til at kommunen var erstatningsansvarlig på grunnlag av NL 3-21-2, idet selve julefesten var uforsvarlig arrangert:

«Jeg anser derimot med herredsretten det inntrufne som en naturlig følge av den uforsvarlige maate hvorpaa tilstelningen var arrangert, med et juletre med tendte stearinlys som midtpunkt for en prosesjon av hvis deltagere enkelte var iført drakter som de her omhandlede. Det er her ved særlig bruken av de omhandlede drakter som for mig er det avgjørende. Draktene, som var sydd paa sykehusets systue, var nemlig efter det oplyste særdeles lett antendelige og derfor meget brandfarlige. Den maate hvorpaa ulykken forløp viser klart av hvilken farlig beskaffenhet de var. Tilstelningen var arrangert av sykehusets betjening og laa altsaa under sykehusets ansvar, og kommunen maa da efter min mening være ansvarlig efter N.L. 3-21-2 for at betjeningens arrangement er utført forsvarlig.»¹⁷⁶

Skyldvurderingen ble i stor grad rettet mot den uforsvarlige ordningen – arrangementets utforming – og ikke spesielt mot de ansattes adferd. Koblingen mellom det uforsvarlige arrangementet og de ansatte, fremstår mer som et ledd i en etablering av tilknytningen mellom det uforsvarlige og prinsipalen – her sykehuset, og der igjen kommunen – enn en skyldvurdering rettet mot de ansatte. I andre sammenhenger fremheves dette som kjennetegn ved en skyldvurdering basert på anonyme og kumulative feil.¹⁷⁷

Mindretallet på to dommere, som begge avga særvotum, mente at det ikke forelå grunnlag for å holde kommunen erstatningsansvarlig for skaden. Deres poeng var at det ikke var påvist at noen av sykehusets underordnede hadde utvist en erstatningsbetingende uaktsomhet som var årsak til skaden. Det siste særvotumet

¹⁷⁵ Rt. 1897 s. 81 på side 85

¹⁷⁶ Rt. 1936 s. 337 på side 338

¹⁷⁷ Nygaard (2007) s. 248 og 275

er særlig interessant, idet det har gjenklang til mindretallets votum i overnevnte sammenstøtsavgjørelse:

«Det er en sikker setning at ansvar efter N.L. 3-21-2 er betinget av at en tjener ha gjort sig skyldig i rettsbrudd. Og dette tjenerens rettsbrudd maa ha alle et rettsbrudds egenskaper. Skaden maa være rettstridig voldt enten forsetlig eller uaktsomt, og den maa være en adekvat følge av tjenerens handling... Efter min mening foreligger ingen av disse betingelser for at nogen av sykehusets personale kan sies at ha gjort sig skyldig i rettsbrudd i forhold til frøken A.»¹⁷⁸

Her betoner mindretallet at en av betingelsene for husbondsansvaret er at den underordnede har begått et «rettsbrudd», og at alle elementene i «rettsbrudd» må være tilstede.¹⁷⁹ Formuleringen har klare likhetstrekk med Stangs formulering av kravet som stilles til den underordnedes ansvar som betingelse for prinsipalansvaret.¹⁸⁰

Mindretallets votum kan fremstå som en kommentar til at flertallets begrunnelse for erstatningsansvar ikke etablerer alle disse komponentene. Denne betoningen av at alle komponentene i «rettsbrudd» må være til stede, har dermed en parallell til Platou, Møller og Klæstad og den vekten de la på at alle komponentene i skyld måtte være til stede for å anses som alminnelig skyld.

3.8 Om skipet som skadevolder og overgangen til fransk rett

Selv om Platou var skeptisk til forestillingen om skipet som skadevolder, eller som rettssubjekt, pekte han på at den utvidelsen av rederens prinsipalansvar for sammenstøt, som han mente forelå i rettspraksis, kunne være basert på en slik underliggende tanke om skipet selv som skadevolder:

«Men muligvis der bag disse afgjørelser lurer reminiscentser af ældre tiders retsopfatning, hvorefter den ting, der voldt skaden, hæftede for den, en sætning, der særlig fik anvendelse paa skibet (der ligesom personificeredes) som en skadegjørende gjenstand.»¹⁸¹

Platou pekte også på forekomster av disse rettslige forestillingene i andre rettssystemer på denne tiden.

For det første var det en internasjonal konferanse i Genoa i 1892, hvor det ble foreslått at skip skulle anses som rettssubjekter som rederen skulle hefte for.¹⁸² Antagelig hang dette sammen med en tanke om at erstatningskrav kunne søkes dekket i skipet, og at det dermed var nødvendig å opprette skipet som et eget rettssubjekt.¹⁸³

For det andre forelå det tendenser til å betrakte skipet som skadevolder i fransk rettspraksis på denne tiden. Platou, og Møller, refererer her til den franske teore-

¹⁷⁸ Rt. 1936 s. 337 på side 339

¹⁷⁹ Interessant nok trekkes dette særvotumet frem som et eksempel på at prinsipalansvaret forutsetter at alle komponentene i skyld foreligger, uten at det nevnes at særvotumet tilhørte mindretallet. Se Smith (1960) s. 105

¹⁸⁰ Stang (1919) s. 206 Stang mente at ansvar uten rettsbrudd, altså objektivt ansvar, forelå dersom erstatningsansvar ble etablert uten at alle komponentene i rettsbruddsansvaret var tilstede. Dette kan forklare hvorfor Stang anså Platous påstander om skyldvilkåret i sammenstøt som et objektivt ansvar jf. punkt 3.1.

¹⁸¹ Platou (1900) s. 187

¹⁸² Platou (1900) s. 509

¹⁸³ Forslaget gikk ut på at hvert skip ble ansett som en juridisk person og at ansvaret var begrenset til skipet og dets eiendeler jf. Hindenburg (1899) s. 9

tikeren Courcy fra 1879.¹⁸⁴ I noen av rettsavgjørelsene Courcy refererer til ble skipet betraktet som en skadevolder, og rederen ble holdt ansvarlig for skipets skadeforvoldelse som sådan.¹⁸⁵

Hvorvidt disse eldre forestillingene i fransk rett om skipet som skadevolder har overlevd til i dag, behandles nærmere i neste kapittel hvor teorien om skipets skyld skal undersøkes.

¹⁸⁴ Platou (1900) s. 186-187 og Møller (1914) s. 118 note 100

¹⁸⁵ Courcy (1879) s. 113

4 Oppfatninger i fransk juridisk teori om skipets skyld i sammenstøt

4.1 Innledning

Begrunnelsen for å se nærmere på oppfatninger om skipets skyld i fransk teori er at det kan illustrere en del av den konteksten som forelå da sammenstøtskonvensjonen av 1910 ble drøftet og etter hvert vedtatt. I tillegg er det, som nevnt med fotnotehenvisningene til Platou og Møller, tilsynelatende et av få jurisdiksjoner der teoretiske oppfatninger om skipets «skyld» har blitt diskutert og utviklet, som igjen har interesse med tanke på autonome skip.

Før det foretas en nærmere undersøkelse av de teoretiske påstandene i fransk rett om at skipet kan utvise «skyld», vil en kort introduksjon av sentral fransk erstatningsrettslig bakgrunnsrett presenteres.

4.2 Fransk erstatningsrett

I likhet med norsk rett har fransk rett det en kan kalle generelle erstatningsregler og spesielle erstatningsregler. De generelle franske erstatningsreglene finner en i fem artikler i Code civil: Fra artikkel 1240 til 1244 – under overskriften «La responsabilité extracontractuelle en général». De spesielle erstatningsreglene er vesentlig flere, men vil her avgrenses til sammenstøtsreglene i Code des transports (transportloven).

Code civil artikkel 1240 og 1241 (tidligere artikkel 1382 og 1383) hjemler et erstatningsansvar for skade forvoldt ved «faute». Termen «faute» kan oversettes til engelske ‘error’ eller ‘mistake’, eller på norsk ‘feil’.¹⁸⁶ Foreslåtte definisjoner er gjerne stikkordsmessige: for eksempel at «faute» favner om abnormal eller avvikende adferd.¹⁸⁷ Det understrekes i teorien at «faute» ikke kan likestilles med engelske «tort», eller mer spesifikt «tort of negligence».¹⁸⁸ Trolig bør det derfor utvises samme tilbakeholdenhet ved sammenligningen mellom norsk skyldansvar og den franske «faute».

En nærmere gjennomgang av innholdet i «faute» vil ikke foretas her. Som et utgangspunkt kan det likevel vises til at flere teoretikere anser begrepet for å romme en større gruppe med pliktbrudd enn det vi er vant til å plassere under vårt skyldbegrep.¹⁸⁹ Videre at begrepet er nokså ubestemt, men at dette antakelig henger sammen med et ønske om å holde begrepet fleksibelt¹⁹⁰. Det kan også legges til at det i noen fremstillinger kan gis et inntrykk av at en særegenhet ved «faute» er at overtredelse av en rettslig plikt ikke er en nødvendig forutsetning for «faute», men at det er en tilstrekkelig forutsetning:

“... For while French lawyers reject the need for any breach of a legal, regulatory or professional duty to found une faute civile, they accept that breach of such a duty will provide une faute civile so as to provide a basis for civil liability.”¹⁹¹

¹⁸⁶ Uttrykket ‘feil’ benyttes i den norske oversettelsen av uttrykket «faute» i sammenstøtskonvensjonen av 1910 i forarbeidene til endringsloven. Derimot opprettholdt man uttrykket «skyld» i endringsloven i 1913 jf. Ot.prp.nr.9 (1912).

¹⁸⁷ Whittaker (2005) s. 42

¹⁸⁸ Whittaker (2005) s. 40

¹⁸⁹ Whittaker (2005) s. 40

¹⁹⁰ Giliker (2008) s. 567

¹⁹¹ Whittaker (2005) s. 45

I så fall kunne det tilsi at overtredelsen av en skriftlig adferdsnorm, forutsatt at den er relevant, medfører «faute» i seg selv. Hvorvidt dette er en etablert forståelse av «faute», og om den praktiseres på denne måten i domstolene, er spørsmål som ikke forfølges videre her.

I tillegg til de generelle erstatningsreglene i artikkel 1240 og 1241, som hjemler et personlig ansvar, oppstiller de andre artiklene en rekke erstatningsregler som utvider ansvarssfæren utover det rent personlige, i retning av det vi i norsk rett vil kjenne som et prinsipalansvar. For eksempel oppstiller artikkel 1242 fjerde ledd foreldres erstatningsansvar for skade voldt av deres barn¹⁹², og femte ledd oppstiller et prinsipalansvar for underordnetes skadeforvoldelse.

Denne utvidelsen av ansvarssfæren introduseres i artikkel 1242 første ledd. Passusen kan oversettes slik: En er ikke bare ansvarlig for egne skadevoldende handlinger, men også for skade voldt av personer man er ansvarlige for, eller ting man har i sin kontroll¹⁹³. Etter sin ordlyd kan artikkel 1242 første ledd forstås som at den oppstiller et objektivt ansvar for skade voldt av ting, dersom man har kontroll over tingen.

Derimot var denne delen av bestemmelsen lenge forstått som en ren introduksjonsdel¹⁹⁴, som tilsa at den egentlig ikke hadde selvstendig betydning – en slags pedagogisk innledning.

“Yet for nearly a century these words were not, in fact, applied in their literal sense; and, indeed, the possibility of using them to establish a doctrine of strict liability seems never to have suggested itself for almost seventy years.”¹⁹⁵

Etter hvert ble bestemmelsen likevel anvendt som en hjemmel for et generelt ansvar for skade voldt av ting – herunder erstatningsansvar for skade voldt av motorvogn uten et krav om «faute».

Sistnevnte ble introdusert av Cour de Cassation i 1930: saken gjaldt erstatningskrav rettet mot eier av motorvogn for skade denne hadde voldt en fotgjenger. Domstolen anså det som da var artikkel 1384, for å hjemle en presumsjon for erstatningsansvar for eieren av ting som volder skade.¹⁹⁶ Eieren kunne bare fri seg fra denne presumsjonen dersom han påviste at skadeforvoldelsen var upåregnelig¹⁹⁷, det forelå force majeure eller skadens årsak knyttet seg til andre omstendigheter uten forbindelse til han.¹⁹⁸

I senere tid har erstatningsansvar knyttet til motorvogner blitt plassert i en egen lov, se Loi 85-677 1985. På dette området har derfor det objektive ansvaret i Code civil artikkel 1242 første ledd, mindre betydning.

¹⁹² Det oppstilles for eksempel ikke et krav om manglende tilsyn eller at barnet har opptrådt uaktsomt, slik som skadeserstatningsloven § 1-2. Et av de alternative forslagene som ble drøftet i forarbeidene til skadeserstatningsloven, lignet imidlertid på den franske løsningen jf. NUT 1964:3 s. 16 flg.

¹⁹³ Vanligvis oversettes det franske ordet «garde» til det engelske ordet «custody». Jeg har valgt å oversette dette til det norske ordet «kontroll».

¹⁹⁴ Giliker (2008) s. 564

¹⁹⁵ Lawson and Markesinis (1982) s. 147

¹⁹⁶ Hvor langt eierskap rekker i relasjon til ansvar etter Code civil art. 1242 ble satt på spissen i Cour de cassation 2 desember 1941: Spørsmålet var om erstatningsansvar for skade voldt av motorvogn kunne rettes mot eieren på objektivt grunnlag, til tross for at motorvognen var stjålet på skadetidspunktet. Domstolen konkluderte med at tyveriet medførte at eieren ikke hadde motorvognen i sin «garde». Et annet ytterpunkt av begrepet «garde» ble avklart i Cour de cassation 23 april 2003: klatring i fjellvegg medførte at en stein falt ned og skadet en annen person. Personen som løstet steinen, ble ikke ansett å ha «garde» over denne.

¹⁹⁷ Det franske ordet som brukes er «cas fortuit». Dette oversettes gjerne til ‘fortuitous’, eventuelt ‘unpredictable’ eller ‘unforeseen’.

¹⁹⁸ Sistnevnte kunne være skadelidtes medvirkning jf. Giliker (2008) s. 565 note 16.

Derimot har artikkel 1242 betydning i andre sammenhenger, for eksempel kollisjoner med skip. Bestemmelsens rekkevidde må her ses i sammenheng med de spesielle erstatningsreglene som gjelder for kollisjoner med skip. Uttrykket 'kollisjon' kan her sies å innbefatte både kollisjoner mellom skip, og kollisjoner mellom skip og andre innretninger. Førstnevnte faller innunder spesialreglene om sammenstøt mellom skip. Disse erstatningsreglene er inntatt i Code des transports (transportloven) artikkel 5131-1 til 5131-6. Regelsettet bygger på sammenstøtskonvensjonen av 1910, og er nærmest ordrett en kopi av konvensjonens tekst. Det er derfor store likhetstrekk mellom utformingen av de franske og de norske sammenstøtsreglene.

Code des transports artikkel 5131-1 avgrensner virkeområdet til sammenstøt mellom skip, og mellom skip og innenlandsbåter. Dette har betydning på to måter.

For det første er det en avgrensning mot et parallelt regelsett om sammenstøt: Fransk rett skiller her mellom sjøgående skip og innenlandsgående båter ettersom de er part i en egen sammenstøtskonvensjon av 1960¹⁹⁹ som regulerer sammenstøt mellom innenlandsgående båter. Code des transports inneholder en henvisning til konvensjonens bestemmelser i artikkel 4131-1. Sammenstøt mellom innenlandsgående båter faller derfor utenfor virkeområdet til sammenstøtsreglene i artikkel 5131-1 til 5131-7. Dette er derimot av mindre betydning i denne sammenhengen ettersom begge regelsett bygger på et vilkår om «faute» for erstatningsansvar.

For det andre er det en avgrensning mot kollisjoner mellom skip og andre innretninger. Det vil si at sammenstøtsreglene ikke kommer til anvendelse dersom skadeforvoldelsen fant sted mellom et skip og et vrak, eller en annen innretning som ikke regnes som skip. Artikkel 5131-1 annet ledd definerer skip som ethvert flytende fartøy som ikke er permanent fortøyd.²⁰⁰ Dermed kan det se ut til at en kollisjon mellom et skip og et permanent fortøyd skip ikke reguleres av sammenstøtsreglene. Dette tilsier at slike kollisjoner kan reguleres av Code civil artikkel 1242 første ledd, og dermed underlegges en objektiv ansvarsregel. Denne forståelsen er også lagt til grunn i teorien.²⁰¹

Motsetningsvis innebærer kvalifiseringen av en skadeforvoldelse som et sammenstøt i tråd med Code des transports art. 5131-1, at Code civil art. 1242 første ledd ikke kommer til anvendelse. Det er altså ikke mulig å trekke en analogi fra artikkel 1242 til sammenstøtstilfeller. Dette er også lagt til grunn i rettspraksis – både for sjøgående og innelandsgående skip.²⁰²

I fransk rett får en derfor et skarpt skille mellom de erstatningsreglene som regulerer sammenstøt mellom skip og de som regulerer kollisjoner mellom skip og ikke-skip. Det samme skarpe skillet har vi ikke i norsk rett, fordi det ikke foreligger et generelt objektivt erstatningsansvar for kollisjoner mellom skip og ikke-skip. Likevel ble det i norsk teori tidlig påpekt som et problem at det forelå enkelte høyesterettsdommer som påla rederen et objektivt ansvar for kollisjoner mellom skip og faste innretninger.²⁰³ Denne betraktningen må sies å gjøre seg enda mer gjeldende for fransk retts del.

¹⁹⁹ https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-3&chapter=12&clang=_fr

²⁰⁰ Artikkel 5131-1 ble endret i 2021 til å inkludere «les drones maritimes», som kan oversettes til 'maritime droner'. Av Ordonnance 2021-1330 fremgår det at hensikten var å tillate bruken av autonome skip og droner, med det forbehold at et slikt skip eller fartøy er underlagt menneskelig kontroll.

²⁰¹ Garron (1964) s. 583

²⁰² Se henholdsvis Cour de cassation 5 octobre 2010 og Cour de cassation 5 novembre 2003.

²⁰³ Knoph (1931) s. 313: «I lengden lar det sig nemlig ikke gjøre å ha andre regler når et skib mister styringen og renner på en bro, enn når det rammer et skib som ligger fortøiet ved bryggen.»

4.3 Om skipets «skyld»

Code des transports Artikkel 5131-3 bestemmer at dersom sammenstøtet er forårsaket av det ene skipets feil, er dette skipet erstatningsansvarlig. Det sentrale kriteriet her er «la faute de l'un des navires» - som kan oversettes til skipets feil.

I fransk teori tas det gjerne til orde for at «faute» i sammenstøtsreglene er bygd etter samme lest som «faute» i Code civil 1240.²⁰⁴ Dette har likhetstrekk med rådende oppfatning i norsk rett om sammenkoblingen mellom sammenstøtsreglens skyldbegrep og den alminnelige erstatningsrettens skyldbegrep. Forskjellen ligger blant annet i at det alminnelige skyldbegrepet i norsk rett er ulovfestet.

Som påpekt i teorien gir ikke Code civil 1240 og 1241 noe særlig bidrag til fastleggingen av begrepet «faute», slik at dette i realiteten må anses overlatt til rettspraksis å fastlegge nærmere.²⁰⁵ Rettspraksis spiller derfor en lignende rolle i fastleggingen av «faute» i fransk rett som den gjør for fastsettelsen av skyld i norsk rett.

I og med at Code civil har én erstatningsregel for personlig «faute» og en annen erstatningsregel for skade voldt av ting, tilsier det at «faute» retter seg mot menneskelig adferd – slik vi for eksempel behandler skyldansvaret i norsk rett. Det er også i utgangspunktet slik ansvarsvilkåret i sammenstøtsreglene fremstilles i den franske teorien. Men de teoretiske fremstillingene, som er valgt ut, sonderer også mellom menneskelige feil og skipets feil – eller på engelsk «fault of the ship» og «fault of the man».²⁰⁶

Betraktningene om skipets feil er noe forskjellige, men kjernen i konseptet fremstår som at erstatningsansvar for sammenstøtet kan etableres på grunnlag av feil begått av skipet som sådan. Altså at skipet bedømmes i det ytre - dets navigasjon - og at det ikke kreves at navigasjonen har sin årsak i en menneskelig feil. Grunnlaget for konseptet, eller teorien om skipets feil, tilskrives nærmest i sin helhet Robert Garron²⁰⁷ og hans artikkel i DMF fra 1964.²⁰⁸ Det kan derfor være grunn til å se nærmere på Garrons artikkel.

Strukturelt sett kan artikkelen deles inn i tre deler: I den første delen redegjør Garron for teoriens rettspolitiske grunnlag. I den andre delen redegjør Garron for teoriens opphav. I den tredje, og den største delen, redegjør Garron nærmere for teoriens rettskildemessige forankring i fransk rett.

Første delen av artikkelen omhandler den rettspolitiske begrunnelsen. Garron fremholder to eksempler han mener illustrerer tilkortkommenheten ved å forstås sammenstøtsreglene dithen at de utelukkende stiller krav om menneskelige feil for å tilkjenne skadelidte erstatning.²⁰⁹

Det første eksempelet omhandler vanskelighetene med å navigere skip i havneområder der det er trangt med plass og strømninger i vannet. Disse faktorene medfører at skipets fart ikke kan reduseres for mye, fordi det vil medføre at skipet vil miste styringskapasiteten, og at det ikke er noen hjelp med taubåter. I tillegg vil det, på grunn av de nevnte faktorene, ofte oppstå sammenstøt mellom skip. Et slikt sammenstøt vil kunne inntreffe uten at noen av sidene har skyld i at det skjedde, og kan derfor anses som en materialisering av en underliggende risiko.

²⁰⁴ Delebecque (2020) s. 796

²⁰⁵ Giliker (2008) s. 564

²⁰⁶ Bonassies og Scappel (2010) s. 270-271, Bourbonnais-Jaquard (2013) s. 108 og Delebecque (2020) s. 796-797

²⁰⁷ Robert Garron er en professor, og tidligere skipskaptein, ved universitetet i Provence jf. Bonassies og Scappel (2010) s. 271 note 18.

²⁰⁸ Les Droit Maritime Français er et fransk juridisk tidsskrift

²⁰⁹ Garron (1964) s. 579

Et annet eksempel som trekkes frem, er et sammenstøt forårsaket av en uforutsigbar teknisk svikt i styrekapasiteten.²¹⁰ Her, mener Garron, vil det heller ikke foreligge en menneskelig feil som kan lede til erstatningsansvar for sammenstøtet. I begge de nevnte eksemplene vil det være vanskelig for skadelidte å påvise at noen om bord det andre skipet utviste skyld. Dermed vil det være vanskelig for skadelidte å få erstattet sitt tap. Garron mener det er et iboende urimelig resultat at et fortøyd skip som blir rent inn i av et annet skip, ikke får erstattet sitt tap av det skadevoldende skipet.

Den rettspolitiske begrunnelsen for teorien er i bunn og grunn at den iboende risikoen for sammenstøt uten påviselig skyld bør bæres av skadevolder i stedet for skadelidte. Denne tankegangen har likhetstrekk med rasjonale bak det ulovfestede objektive ansvaret i norsk rett: risikoen forbundet med visse virksomheter bør bæres av disse og ikke den tilfeldige skadelidte.²¹¹

Andre delen av artikkelen redegjør for teoriens opphav.²¹² Bakgrunnen for Garron sin teori er en lignende teori fremholdt av en nederlandsk jurist; M.P. Cleveringa. Sistnevntes teori gikk, tilsynelatende, ut på at sammenstøtsreglene²¹³ kunne forstås slik at feil begått av skipet kunne anses som et alternativ til feil begått av mennesker om bord skipet.²¹⁴ Vurderingen av om skipet hadde begått en feil besto kort sagt av to komponenter: Skipet måtte ha begått en navigeringsfeil, og denne feilen måtte ikke være forårsaket av omstendigheter utenfor skipet selv. Sistnevnte innebar en form for unntak for force majeure. Basert på opplysningene i Garrons artikkel, ser det ut som at Cleveringa baserte sin teori på nederlandsk høyesterettspraksis høyesterettspraksis fra 1940-tallet.²¹⁵ Her er det verdt å merke at denne eldre rettspraksisen i senere tid har blitt kommentert av nederlandsk Høyesterett.²¹⁶ Her kom Hoge Raad til at konseptet om skipets «skyld» var endret: I begrunnelsen ble det blant annet pekt på endrede syn i nederlandsk juridisk litteratur og i juridisk litteratur i andre land som er del av de samme konvensjonene som Nederland. Dette svekker dermed den rettskildemessige vekten av dommen fra 1940, og dermed også betydningen av Cleveringa sin teori om skipets skyld i nederlandsk rett. Samtidig fremstår det som at Hoge Raad likevel oppstilte en form for objektivt ansvar for skade forårsaket av at risikoen for en særlig fare realiseres - bildet er derfor ikke helt tydelig.²¹⁷

Tredje delen av artikkelen redegjør nærmere for teoriens forankring i fransk rett.²¹⁸ Hovedpoengene til Garron er at teorien samsvarer med sammenstøtsreglene²¹⁹ ordlyd og dets «l'esprit»²²⁰, i tillegg til at rettspraksis kan anses å egentlig anvende teorien i en rekke avgjørelser – en betraktning som ligner på konstruert

²¹⁰ Dette eksempelet ligner på sakskomplekset i Rt. 1971 s. 843 Marna Hepsø: Reverseringsmaskineriet til Marna Hepsø sviktet, som følge av at en splint var falt ut, slik at hun støtte sammen med to andre fartøyer. Høyesterett kom til at svikten ikke var forårsaket av skyld hos noen tilknyttet Marna Hepsøs rederi.

²¹¹ Rt. 2014 side 656 avsnitt 34

²¹² Garron (1964) s. 580

²¹³ Nederland er også part i sammenstøtskonvensjonen av 1910 jf. Smeele (2020) s. 281

²¹⁴ Dette har en parallell til Soyer og Tettenborns forslag.

²¹⁵ Denne er ikke undersøkt nærmere

²¹⁶ Hoge Raad 30 nov 2001

²¹⁷ Smeele (2020) s. 286

²¹⁸ Garron (1964) s. 581-587

²¹⁹ Garron viser her til Code de commerce. Sammenstøtsreglene i code de commerce ble flyttet ved lov i 1967, og igjen i 2010 med omplassering i Code des transports i 2010. Omplasseringen i Code des transports medførte imidlertid ingen synlige endringer i ordlyden. Det er heller ingen indikasjoner i den juridiske teorien på at omplasseringen medførte innholdsmessige endringer.

²²⁰ Lovens ånd om en vil, men slik Garron anvender det fremstår det som en alminnelig systembetraktning.

ratio decidendi: At en søker å komme med en bedre begrunnelse av dommens resultat, enn den eksplisitte begrunnelse som gis i dommen selv.²²¹

For så vidt gjelder ordlyden er poenget til Garron følgende: ordlyden i sammenstøtsreglene overlapper delvis med Code civil, og delvis ikke. Begge regelsettene foreskriver et vilkår om «faute», mens sammenstøtsreglene tilskriver dette kriteriet til skipet selv. Dermed konkluderer Garron med at teorien om skipets feil samsvarer med ordlyden, isolert sett.²²²

For så vidt gjelder lovens «l'esprit» er det hovedsakelig to betraktninger Garron fremhever.²²³ Den ene er at det skarpe skillet mellom sammenstøtsreglene og det objektive ansvaret for ting (artikkel 1242 i Code civil), fortsatt opprettholdes selv om erstatningsansvar i sammenstøt baseres på skipets feil, ifølge Garron. Begrunnelsen er at det objektive ansvaret for ting ikke forutsetter annet enn «garde» og kausalitet – foruten fravær av force majeure etc. – mens skipets feil forutsetter at det foreligger en avvikende adferd. Analogiforbudet mellom sammenstøtsreglene og artikkel 1242 i Code civil blir dermed ikke brutt, ifølge Garron. Den andre betraktningen gjelder sammenstøtsreglenes unntak for uhell og uopplyste sammenstøt. Ettersom Garrons teori forutsetter at det påvises en navigeringsfeil, impliserer dette at kravet ikke nødvendigvis vil være oppfylt og at det derfor alltid vil være en mulighet for at sammenstøtet må anses som et uhell eller utilstrekkelig opplyst.

Videre vektlegger Garron mer rettssystematiske hensyn, som i korthet går ut på at det vil være enklere å skille mellom straffansvar og skyldansvar dersom ikke samme person er subjektet i begge relasjoner – fordi det ikke vil foreligge samme motsetning mellom at skipets kaptein blir frikjent for straff, men skipets feilnavigering medfører erstatningsansvar.

For så vidt gjelder rettspraksis; Garron mener å finne dekning for teorien i rettspraksis. Her sonderer han mellom domsresultatet og domsgrunnene. I de tilfeller der det ikke foreligger skyld på kapteinen eller andres hånd, samtidig som sammenstøtet skyldtes skipets feilnavigering, mener Garron rettspraksis viser at resultatet likevel blir erstatningsansvar for skipets eier.²²⁴ Slik sett samsvarer domsresultatet med skipets feil-teorien. Veien frem til resultatet er derimot ulike: Enten skjerpes skyldansvaret eller så anvendes en objektiv skyldvurdering uten at dette eksplisitt fremgår av votumet.

I en fransk underrettsdom fra 1963²²⁵, slik den er gjengitt av Garron, ble skipseieren holdt ansvarlig for et sammenstøt som var forårsaket av teknisk svikt. Det forelå ingen holdepunkter for å plassere skylden på mannskapet. I stedet ble skipets eier holdt ansvarlig på grunnlag av for dårlig vedlikehold – uten at dette ble påvist. Garron anser dommen som et eksempel på at domstolen ønsket å nå et rimelig resultat, og at skyldansvaret derfor ble strukket.

Andre eksempler fra underrettspraksis, slik disse gjengis av Garron, viser at sammenstøtsreglene misforstås: Det sies for eksempel at bare force majeure er ansvarsfrigjørende.²²⁶ Dermed oppstilles det bare to mulige alternativer: At det foreligger skyldansvar eller force majeure. Foreligger det ikke force majeure, må det derfor foreligger skyldansvar. Dette blir en form for legalpresumsjon der det antas å foreligge skyld med mindre det kan konstateres force majeure. I andre dommer oppstilles det slike legalpresumsjoner mer eksplisitt, til tross for at dette

²²¹ Høgberg (2019) s. 276

²²² Garron (1964) s. 581

²²³ Garron (1964) s. 582-583

²²⁴ Garron (1964) s. 584

²²⁵ Le tribunal de commerce de Bordeaux 11 janvier 1963. Fransk underrettspraksis fra før 2000-tallet er per i dag praktisk sett utilgjengelig. Det foregår et prosjekt som skal gjøre all underrettspraksis digitalt tilgjengelig. Prosjektet skal ferdigstilles i løpet av 2025 jf. Arrête du 28 avril 2021.

²²⁶ Trib. Com. Marseilles, 27 janvier 1961. Garron (1964) s. 585

strider mot de franske sammenstøtsreglene – og sammenstøtskonvensjonen av 1910 artikkel 6.

Garron poengterer at de nevnte dommene er problematiske i lys av et subjektivt skyldansvar, men at de harmonerer bedre med et objektivt skyldansvar, ettersom presumsjonen etableres først etter at skipets feilnavigering konstateres.²²⁷

Det er mulig å se det slik at Garrons oppfatninger harmonerer med både ordlyden i sammenstøtsreglene, som rent ordrett viser til skipets feil, og det bredere erstatningssystemet de inngår i, det vil si avgrensningen mellom sammenstøtsreglene og det generelle objektive ansvaret for ting i Code civil 1242: ved å kreve at skipets navigering må ha vært avvikende eller abnormal, legges det til et ekstra element som ikke er en del av kriteriene i Code civil artikkel 1242.

På den annen side kan det stilles spørsmål ved betydningen av dette kriteriet om skipets avvikende adferd vis a vis det generelle objektive ansvaret: Vil ikke nærmest alle plausible skadevoldende sammenstøt innebære at skipet anses å ha opptrådt på en avvikende måte?

En annen innvending mot teorien er den manglende rettskildemessige forankringen. Det foreligger ingen autoritativ rettspraksis som bekrefter teorien, og den rettspraksis som foreligger gir ingen tydelige holdepunkter for at det er Garrons teori som anvendes, og ikke en anonymisert skyldvurdering.

Det fremstår heller ikke som at teorien er allment akseptert i juridisk teori. Synspunktene er mer delte: Delebecque betegner teorien som kontroversiell, og gir ingen videre argumenter i dens favor.²²⁸ Av interesse er at Delebecque bemerker at skadesituasjonen kan medføre visse faktiske presumsjoner som innebærer at det ikke er nødvendig å påvise skyld hos bestemte personer om bord i skipet – dette har en viss parallell til Møllers oppfatninger som beskrevet ovenfor. Derimot er Bonassies & Scappel uttalt positive, og viser i tillegg til nyere rettspraksis til støtte for teoriens holdbarhet.²²⁹ Imidlertid er det ikke tydelig om Bonassies & Scappel betrakter rekkevidden av Garrons teori slik den ble presentert av Garron selv – altså som et grunnlag for å plassere erstatningsansvar på det skadevoldende skip i tilfeller der det ikke forelå menneskelig feil. For eksempel viser forfatterne til en underrettsdom fra 1987, hvor de mener at dommen gir uttrykk for at teorien om skipets «skyld» forutsetter at det foreligger en menneskelig skadevolder, men at det ikke er nødvendig å holde andre enn skipseieren ansvarlig for skipets skadeforvoldelse.²³⁰ Dette tilsier at skipets feil her anvendes som en form for anonymisering av menneskelig feil, og dermed på en snevrere måte enn det Garron argumenterte for.

Bourbonnais-Jaquard er den av teoretikerne som går mest i dybden om skipets feil-teorien.²³¹ Til gjengjeld konkluderer hun med at rettspraksis ikke gir grunnlag for at konseptet om skipets feil kan anvendes dersom det ikke er mulig å etablere en menneskelig feil. Dette fremstår som en avvisning av den rendyrkede teorien til Garron, og en betraktning om at skipets feil blir brukt om anonyme menneskelige feil. Bourbonnais-Jaquard ser ut til å innta en lignende posisjon som Delebecque, ved at hun tar til orde for at skipets «skyld»-teorien bare kommer til anvendelse dersom skadesituasjonen tilsier at sammenstøtet var forårsaket av en menneskelig feil.²³²

²²⁷ Garron (1964) s. 586-587

²²⁸ Delebecque (2020) s. 796-797

²²⁹ Bonassies & Scappel (2010) s. 271

²³⁰ Bonassies & Scappel (2010) s. 271

²³¹ Bourbonnais-Jaquard (2013) s. 108-112

²³² Bourbonnais-Jaquard (2013) s. 112

Når det er sagt er det heller ingen autoritativ rettspraksis som avkrefter teorien. En dom fra Cour de cassation, fra 1994²³³, blir ofte trukket frem i juridisk teori.²³⁴ Hovedessensen i saken var at underretten hadde konkludert med at et skip som drev inn i et annet skip var erstatningsansvarlig for sammenstøtet. Cour de cassation påpekte at begrunnelsen var utilstrekkelig, og at det var nødvendig å påvise en feil som kunne tilskrives skipet. Enkelte teoretikere argumenterer²³⁵ for at uttalelsene i dommen kan forstås som at teorien ikke avvises, og i en viss forstand bekreftes – ettersom den henviser til skipets feil. Men forfatternes tolkning av dommen må forstås på bakgrunn av deres betraktninger om skipets «skyld»-teorien, som vist ovenfor. Det ser ikke ut til at Cour de cassation har prøvd spørsmålet i senere tid. Rettstilstanden er derfor noe uavklart.

²³³ Cour de cassation 1 mars 1994

²³⁴ Bonassies & Scappel (2010) s. 271 og Bourbonnais-Jaquard (2013) s. 112

²³⁵ Særlig Bonassies & Scappel (2010) s. 271 note 19, men også til en viss grad Bourbonnais-Jaquard (2013) s. 112

5 Avsluttende merknader: De presenterte oppfatninger og overføringsverdien til utfordringen med autonome skip og skyldvilkåret

Gjennomgangen har vist at det har vært ulike oppfatninger om sammenstøtsreglens skyldbegrep i både eldre nordisk og fransk rettsteori. Nordiske sjørettsteoretikere hadde ulike meninger om det de så på som en tendens i rettspraksis om sammenstøtstilfeller. Platou, Klæstad og Knoph så på denne tendensen som et uttrykk for at rederens prinsipalansvar nærmest kunne etableres på grunnlag av skipets feilmanøvrering alene.²³⁶ Lignende oppfatninger ble også gjort gjeldende i fransk rett på den tiden, som påpekt av Platou, og i nyere tid med Garrons teori om skipets «skyld».

Hvilken overføringsverdi har så disse oppfatningene til utfordringene med autonome skip og skyld som betingelse for erstatningsansvar etter norsk rett?

Forutsetningene for Platou, Møller, Klæstad og Knophs oppfatninger har endret seg: skipsføreren og mannskapets ansvar kan i dag lempes, og det er ikke lenger ansett som en grunnleggende forutsetning at prinsipalansvaret er betinget av et personlig skyldansvar.²³⁷ Teorien til Garron har noe uklar støtte blant andre teoretikere, og ingen autoritative rettsavgjørelser som bekrefter den.

Direkte veiledning til fastlegging av gjeldende rett, gir derfor disse oppfatningene neppe. De kan likevel gi nye perspektiver på dagens oppfatninger om skyldvilkåret i sammenstøtsreglene, som igjen kan inspirere diskusjonen om rettsutviklingen i lys av autonome skip.

Oppfatningene til Platou, Møller, Klæstad og Knoph kan, ikke minst, tjene som en påminnelse om at forståelsen av skyldbegrepet er og har vært i bevegelse. Det som tidligere var ansett som nødvendige bestanddeler i forståelsen av skyld som betingelse for prinsipalansvaret, er ikke lenger gitt samme betydning. Dette er ingen nyhet i seg selv. Det er likevel en nyttig påminnelse at oppfatninger om skyld har endret seg, uten at en anså denne utviklingen for å sprengte rammene for skyldbegrepet som betingelse for prinsipalansvaret. Dette kan igjen fortelle oss at grensedragningen av skyld preges av de forutsetningene en legger til grunn som avgjørende – og at dette påvirkes av hvilke tankemodeller en forfekter. Forskjellen mellom Platou og Klæstads resonnementer kan illustrere poenget. Der Platou var mer positivt innstilt til det særegne skyldbegrepet han mente domstolene anvendte, var Klæstad mer negativt innstilt. Det er tydelig i deres argumentasjon at de vektla og tolket rettskildene forskjellig: Klæstad tolket og tilla sjølovens ordlyd en annen betydning enn Platou gjorde. I tillegg fremstår det som at Klæstad hadde en modell for prinsipalansvaret som i liten grad ga rom for at prinsipalens ansvar ble frakoblet den underordnedes skyldansvar. Dette i motsetning til Platou, som virket å ha en mer pragmatisk tilnærming.

Et annet perspektiv er å betrakte skipet selv som skadevolder: Det vil si at skipet er den som volder skaden, og at rederen holdes ansvarlig for visse skader forårsaket av skipet. Dette er noe særlig Garron forfølger med sin teori – som vist ovenfor er tanken hans at rederen, skipets eier i fransk rett, skal være ansvarlig for den skaden skipet volder, med mindre årsaken var force majeure eller lignende. Et annet aspekt ved dette er at Garron mener hans teori lar seg forene med sammenstøtskonvensjonens ordlyd. Dette gir et alternativt perspektiv på konvensjonens rekkevidde, som kan kontrasteres med standpunkter inntatt i nyere juridisk litteratur – for eksempel i det engelske standardverket om kollisjonsreglene, som avvi-

²³⁶ Møller hadde som sagt et annet perspektiv på denne tendensen i rettspraksis jf. punkt 3.5

²³⁷ Jf. punkt 2.7

ser at sammenstøtskonvensjonens skyldbegrep lar seg anvende overfor autonome skip på lik linje med ikke-autonome skip:

«The mere fact that a computer guidance system committed an act which if committed by a human would have been negligent, must under the convention be regarded as irrelevant: the claimant must be able to point to fault by a legal or natural person.»²³⁸

Selv om grensene mellom skyldansvar og objektivt ansvar kan være vanskelig å trekke, vil nok dagens oppfatning være at skyldbegrepet ikke lar seg forene med et ansvar for skade voldt av ting ettersom dette gjerne anses som et klart kjennetegn på objektivt ansvar. Det reiser likevel spørsmål om det samme bør gjelde hvis tingen er et selvstyrende skip, og avgrensningen av ansvaret for skade forårsaket av det selvstyrende skipet knyttes til hvilke forventninger som ville vært stilt overfor et ikke-autonomt skip. Et lignende spørsmål har, som allerede nevnt, vært stilt av Soyer og Tettenborn. Deres forslag er:

«...that in so far as control by software and connected devices (such as radar or sonar) supplants that by humans, malfunctions in that equipment should be regarded as functionally equivalent to human fault, and their results should thus engender liability in so far as they would have done so had they resulted from human action.»²³⁹

Forslaget innebærer at skadevoldende manøvrering forårsaket av svikt i datasystemer, eller tilsvarende, skal behandles som om den skadevoldende manøvreringen var underlagt menneskelig kontroll.²⁴⁰ En måte å se dette på er at en ved forslaget konstruerer et ansvarssubjekt om bord i det autonome skipet – en konstruert skadevolder – som en målestokk for forsvarlig navigering måles opp mot. Slik jeg forstår forslaget til Soyer og Tettenborn skal det ses bort fra at den reelle årsaken til manøvreringen var et datasystem, dersom skipets manøvrering ville vært uforsvarlig om et menneske sto bak manøvreringen.

Med anvendelsen av anonyme og kumulative feil, er det ikke lenger en faktisk skadevolder som målestokk for forsvarlig adferd måles opp mot, men en konstruert skadevolder.²⁴¹ Skadelidte har derfor ikke muligheten til å rette et selvstendig erstatningskrav mot denne skadevolderen, og skadevolderens subjektive omstendigheter kan vanskelig komme i betraktning.²⁴² Det kan derfor hevdes at dagens prinsipalansvar ligger tett opp til forslaget til Soyer og Tettenborn. Det er likevel en grense som må krysses før forslaget kan implementeres: En må gi slipp på det underliggende premisset om en menneskelig skadevolder, og det må etableres en tilknytning mellom prinsipalen og det «skadevoldende skip» - slik at prinsipalansvaret kan anvendes.

Det er ikke helt urimelig å anta at forslaget til Soyer og Tettenborn kan møte mindre motstand dersom det kan hektes på eksisterende rettslige teorier. I den forbindelse kan oppfatningene til Garron og Platou mfl. tjene en funksjon ved at de illustrerer at denne tanken om å rette en slags «skyldvurdering» mot skipet selv, ikke er helt ny - og heller ikke helt foreldet.

Hvorvidt det er ønskelig å krysse denne grensen for skyldbegrepet slik det er forstått i dag, er en annen sak. Om lovgiver ikke endrer sammenstøtskonvensjo-

²³⁸ Marsden and Gault (2021) s. 91 note 11

²³⁹ Soyer and Tettenborn (2021) s. 65

²⁴⁰ Et tilleggskriterium i Soyer og Tettenborns forslag er at den menneskelige kontrollen er overført til det aktuelle datasystemet. Det vil i så fall avgrense forslaget til å gjelde autonome skip, og ikke autopilot-systemer, siden sistnevnte forutsetter en menneskelig kontroll jf. Collin (2021) s. 87-88

²⁴¹ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 242

²⁴² HR-2022-1271-A avsnitt 39

nen og sammenstøtsreglene, er det ikke usannsynlig at domstolene kan måtte ta stilling til spørsmålet. Hvilket standpunkt som vil inntas, gjenstår derfor å se.

Litteraturliste

- Blom (1985) Blom, Birgitta. *Sjölagens Bestämmelser Om Rederanvar*, Stockholm: Norstedt, 1985.
- Bonassies og Scappel (2010) Bonassies, Pierre and Christian Scapel. *Droit Maritime*. 2. Éd. Paris: LGDJ, 2010.
- Bourbonnais-Jaquard (2013) Bourbonnais-Jaquard, Ingrid. *L'abordage Maritime*. Aix-en-Provence: Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2013.
- Collin (2021) Collin, Felix. "Unmanned ships and fault as the basis of shipowner's liability." I Ringbom, Henrik, Erik Røsæg, and Trond Solvang. *Autonomous Ships and the Law*. London: Routledge, 2021, s. 85-97
- Collin and Ringbom (2021) Collin, Felix and Henrik Ringbom. "Terminology and concepts." I Ringbom, Henrik, Erik Røsæg, and Trond Solvang. *Autonomous Ships and the Law*. London: Routledge, 2021, s. 7-20
- Courcy (1879) Courcy, Alfred De. *Questions De Droit Maritime: 2. Vol. 2*. Paris: Cotillon, 1879.
- Delebecque (2020) Delebecque, Philippe. *Droit Maritime*. 14e édition. ed. Paris: Dalloz, 2020.
- Engstrøm (2022) Engstrøm, Bjørn Edvard. *Bilansvaret*. 3. Utgave. ed. Oslo: Universitetsforlaget, 2022.
- Falkanger og Bull (2016) Falkanger, Thor og Henrik Bull. *Sjørett*. 8. Utg.ed. Oslo: Sjørettsfondet Akademisk, 2016.
- Garron (1964) Garron, Robert. «La Faute du navire dans le droit de l'abordage.» *Les Droit Maritime Français*. Paris: Lamy, (1964) 579-587
- Giliker (2008) Giliker, Paula. «Codifying tort law: Lessons from the proposals for reform of the French civil code.» *The international and Comparative Law Quarterly* 57, no.3 (2008): 561-82.
- Hagstrøm og Stenvik (2019) Hagstrøm, Viggo, og Are Stenvik. *Erstatningsrett*. 2. Utgave. ed. Oslo: Universitetsforlaget, 2019.
- Hindenburg (1899) Hindenburg, A. «De la Faute en matière d'abordage et de la Responsabilité des Propriétaires de Navires.» *Comité Maritime International* (1899).
- Høgberg (2019) Høgberg, Alf Petter. «Domstolspraksis som rettskildefaktor.» I *Juridisk metode og tenkemåte*. Høgberg, Alf Petter og Jørn Øyrehagen Sunde red., Oslo: Universitetsforlaget, 2019, 259-292.
- Klæstad (1920) Klæstad, Helge. *Rederansvaret*. Kristiania: Cappelen, 1920.
- Knoph (1926) Knoph, Ragnar. *Forelesninger over Sjørett*. Oslo, 1926.
- Knoph (1931) Knoph, Ragnar. *Norsk Sjørett*. 2. Utg. Oslo, 1931.
- Lawson and Markesinis (1982) Lawson, F. H., and B.S. Markesinis. *Tortious Liability for Unintentional Harm in the Common Law and the Civil Law: 1: Text*. Vol. 1. Cambridge: Cambridge University Press, 1982.
- Liisberg (2005) Liisberg, Bent. *Erstatningsansvaret for offentlig servicevirksomhet: Krittikk av en juridisk vranglære*. Bergen: Fagbokforlaget, 2005.
- Lødrup (2005) Lødrup, Peter. *Lærebok I Erstatningsrett*. 5. Utg. ed. Oslo: Gyldendal Akademisk, 2005.
- Marsden and Gault (2021) Marsden, Reginald G. mfl. *Marsden and Gault on Collisions at Sea*. Fifteenth Edition. London: Sweet and Maxwell, 2021.
- Michalsen (2013) Michalsen, Dag. *Norsk Rettstenkning Etter 1800: Tolv Studier*. Oslo: Pax, 2013.
- Møller (1914) Møller, Axel. *Erstatningsansvaret Ved Skibssammenstød : 1 : Erstatningsreglerne*. Vol. 1. København: Gad, 1914.
- Nordisk familjebok (1925) Meijer, Bernhard mfl. *Nordisk familjebok*. Stockholm: Nordisk familjeboks förlags aktiebolag, 1925, s. 669-670.

- Norsk biografisk leksikon Halvorsen, Marit: Helge Klæstad i Norsk biografisk leksikon på snl.no. Hentet 22. november 2022 fra https://nbl.snl.no/Helge_Kl%C3%A6stad
- Nygaard (1974) Nygaard, Nils. *Aktløysevurderinga I Norsk Rettspraksis*. Bergen: Universitetsforlaget, 1974.
- Nygaard (2007) Nygaard, Nils. *Skade Og Ansvar*. 6. Utg. ed. Bergen: Universitetsforlaget, 2007.
- Platou (1900) Platou, Oscar. *Forelæsninger over Norsk Søret*. Christiania: I Kommission Hos T. O. Brøgger, 1900.
- Røsæg (2021) Røsæg, Erik. «Diabolus ex machina: When an autonomous ship does the unexpected.» I Ringbom, Henrik, Erik Røsæg, and Trond Solvang. *Autonomous Ships and the Law*. Side 125-143. London: Routledge, 2021.
- Selvig (1968) Selvig, Erling. *Det såkalte husbondsansvar: Studier i ulike typer av ansvar for hjelpere, herunder rederansvaret etter sjøl*. § 8. Oslo: Universitetsforlaget, 1968.
- Smeele (2020) Smeele, Frank, and F.G.M Smeele. "Liability for Incidents with Dangerous Goods Originating from Inland Vessels." In *Festschrift Resi Hacksteiner - A Voyage through the Law of Inland Shipping*, 271-306. Eleven International Publishers, 2020.
- Smith (1960) Smith, Carsten. «Arbeidsgiveres erstatningsansvar for ansattes skadegjørende handlinger (husbondansvaret)». I *Jussens Venner* nr. 5 1960 side 97-117
- Solvang (2017) Solvang, Trond. "Rederiorganisering og ansvar – rettslige utviklingstrekk.» I *MarIus*. 2017 (484), s. 29-74.
- Solvang (2021) Solvang, Trond. "Shipowners' vicarious liability under English and Norwegian law: With an eye to technical failure of autonomous ships." I *MarIus*. 2021 (541), s. 1-129.
- Soyer and Tettenborn (2021) Soyer, Baris and Andrew Tettenborn. "Autonomous Ships and Private Law Issues." I *Artificial Intelligence and Autonomous Shipping: Developing the International Legal Framework*. Soyer, Baris and Andrew Tettenborn red., Oxford: Hart, 2021, s. 63-80
- Stang (1918) Stang, Fredrik. *Fra Spredte Retsfelter: 2: Skade Voldt Av Flere*. Vol. 2. Kristiania: Aschehoug, 1918.
- Stang (1919) Stang, Fredrik. *Erstatningsansvar*. Kristiania: Aschehoug, 1919.
- Tailoussane (2021) Tailoussane, Ayoub. "The role of navigation assessment and prediction in solving equivocal crossings in or at the entrance of narrow channels in light of The Alexandra I decision." I *SIMPLY* 2021/MarIus (565) s. 193-245.
- Whittaker (2005) Whittaker, Simon. *Liability for Products: English Law, French Law, and European Harmonisation*. Oxford: Oxford University Press, 2005.
- Wilhelmsen og Hagland (2017) Wilhelmsen, Trine-Lise og Birgitte Hagland. *Om Erstatningsrett: Med Utgangspunkt I Tekster Av Peter Lødrup*. Oslo: Gyldendal Juridisk, 2017.
- Øvergaard (1951) Øvergaard, J. *Norsk Erstatningsrett*. 2. Utg. ed. Oslo: Norli, 1951.

Norske rettskilder

Lover

1687 Kong Christian Den Femtis Norske Lov 1687

1860 Lov 24. mars 1860 om søfarten

1893 Lov 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten

1902 Lov 22. mai 1902 nr. 10 om den almindelige borgerlige Straffelovs ikrafttræden

1913 Lov 21. juni 1913 nr. 4 om endring av sjøfartsloven

1969 Lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning

1994 Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten

Forarbeider

Norske motiver til sjøloven 1890 *Udkast til sølov udarbejdet af de norsk-svensk-danske sølovskommissioner. Norske motiver. Indstilling fra den ved kongelig resolution af 9de december 1882 nedsatte norske kommission 1890*

Ot.prp.nr.9 (1912) *Om forandringer i sjøfartsloven, strandingsloven og straffelovens ikrafttrædelseslov*

Indst.O.III (1913) *Indstilling fra justiskomite nr. 1 angaaende kongelig proposition til lov om forandring i sjøfartsloven og strandingsloven*

Ot.prp.nr.13 (1929) *Om gennemførelse av de internasjonale konvensjoner om begrenning av rederes ansvar og om panterettigheter i skib*

NUT 1964:3 *Instilling om lov om Det offentliges og andre arbeidsgiveres erstatningsansvar m.m. Innstilling II*

Ot.prp.nr.48 (1965-1966) *Om lov om skadeserstatning i visse forhold*

Ot.prp.nr.55 (1993-1994) *Om lov om sjøfarten (sjøloven)*

Prop.46 LS (2014-2015) *Endringer i sjøloven (erstatningsansvar ved transport av farlig god m.m.) og samtykke til ratifikasjon av protokoll 30. april 2010 til den internasjonale konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer*

Rettspraksis

Rt. 1897 s. 81

Rt. 1911 s. 673

Rt. 1936 s. 337

Rt. 1955 s. 1055 Kong Sigurd

Rt. 1959 s. 1244 Klepp-skytterlag

Rt. 1963 s. 622 Prince Charles

Rt. 1966 s. 258 Erling Jarl

Rt. 1971 s. 843 Marna Hepsø

Rt. 1973 s. 1364 Uthaug

Rt. 2014 s. 656

Rt. 2015 s. 475

HR-2020-1271-A

Internasjonale rettskilder

Traktater

Sammenstøtskonvensjonen av 1910 *Overenskomst om istandbringelsen av visse ensartede regler angaaende sammenstøt Brussel 23. september 1910*

Sammenstøtskonvensjonen av 1960 *Convention relating to the unification of certain rules concerning collisions in inland navigation Geneva 15. March 1960*, https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-3&chapter=12&clang=_fr

COLREG *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea London 20 October 1972*

HNS-konvensjonen *Internasjonal konvensjon om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer London 3. mai 1996*

Utenlandske rettskilder

Lover

Code civil Versjonen i kraft fra 1 oktober 2016

Code de commerce Versjonen i kraft fra 25 september 1807 til 8 juli 1967

Code des transports Versjonen i kraft fra 1 desember 2010

Loi 67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer

Loi 85-677 1985 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation

Arrête du 28 avril 2021 pris en application de l'article 9 du décret no 2020-797 du 29 juin 2020 relatif à la mise à la disposition du public des décisions des

juridictions judiciaires et administratives. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043426865>

Ordonnance no 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes. <https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000044204154/>

Forarbeider

SOU 1981:8 Översyn av sjölagen 1, Begränsning av redares ansvar, Befordran av passagerare. Betänkande av sjölagsutredningen, 1981.

Rettspraksis

Fransk rettspraksis

Cour de cassation 13 februar 1930 Cour de Cassation, Chambres réunies, du 13 février 1930, <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000006952821/>

Cour de cassation 2 desember 1941 Cour de Cassation, Chambres réunies, du 2 décembre 1941, <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000006953144/>

Cour de cassation 1 mars 1994 Cour de Cassation, Chambre commerciale, du 1 mars 1994, 92-10.244, <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000007031010>

Cour de cassation 23 april 2003 Court de Cassation, Chambre civile 2, du 24 avril 2003, 01-00.450, <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000007049404>

Cour de cassation 5 november 2003 Court de Cassation, Chambre commerciale, du 5 novembre 2003, 02-10.486, <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000007048467/>

Cour de cassation 5 oktober 2010 Court de Cassation, Chambre commerciale, 5 octobre 2010, 08-19.408, <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000022903889>

Le tribunal de commerce de Marseilles 27 janvier 1961

Le tribunal de commerce de Bordeaux 11 janvier 1963.

Nederlandsk rettspraksis

Hoge Raad 30 november 2001 ECLI:NL:HR:2001:AD3922

Nettsider

Oversikt over stater som har tiltrådt COLREG <https://www.imo.org/en.About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>