

JUS PÅ VANNET – FRITIDSBÅTEN, BERGING OG HEVING



Universitetet i Oslo
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 545
Leveringsfrist: 26.04.2011

Til sammen 17 993 ord

13.07.2011

Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	S.3
1.1	Emne og introduksjon	s.3
1.2	Bakgrunn	s.4
1.3	Juridiske kilder	s.5
1.3.1	Lover og annet relevant regelverk	s.5
1.3.2	Rettsavgjørelser	s.7
1.3.1	Juridisk litteratur	s.7
2	LOVER OG REGLER KNYTTET TIL FRITIDSBÅTER	S.8
2.1	Innledning	s.8
2.2	I hvilken grad fritidsbåter er å betrakte som skip	s.9
2.3	Personelle krav til fører av fritidsbåt	s.11
2.3.1	Båtførerbevis	s.13
2.3.2	Promille og andre årsaker som gjør en uskikket til å føre båt	s.15
2.4	Materielle krav til utrustningen av fritidsbåter	s.18
2.5	Krav til sikker navigasjon	s.19
2.5.1	Sjøveisreglene	s.19
2.6	Sammenstøt	s.21
2.7	Registrering	s.24
2.8	Forsikring	s.26
2.8.1	Ansvarsforsikring	s.27
2.8.2	Delkasko	s.27
2.8.3	Kasko	s.27
2.8.4	Super/pluss	s. 28
2.9	CE-merking	s. 28
2.10	Straffansvar	s. 29
2.11	Erstatningsansvar	s.30
2.12	Oppsummering	s.30

3 BERGING **S. 32**

3.1 Innledning	s.32
3.2 Når man normalt står overfor berging og kravet til fare	s.33
3.2.1 Graden av fare og skillet assistanse - berging	s.36
3.3 Vilkår for bergelønn	s.38
3.4 Adgangen til å berge	s.39
3.5 Hvem kan tre inn i rollen som berger?	s.41
3.5.1 Begrensninger i forhold til hvem som har krav på bergelønn	s.42
3.6 Hva kan være gjenstand for berging?	s.46
3.7 Hvor kan det berges?	s.51
3.8 Bergelønnens størrelse	s.51
3.9 Bergerens plikter	s.58
3.10 Særlige bestemmelser knyttet til berging	s.58
3.11 Sammendrag	s.59

4 HEVING **S.60**

4.1 Innledning	s.60
4.2 Behovet for heving	s.60
4.3 Heving av lystbåt etter avtale	s.61
4.4 Konklusjon	s.65

5 AVSLUTNING **S.67**

6 LITTERATURLISTE **S.68**

7 VEDLEGG **S.69**

1 INNLEDNING

1.1 EMNE OG INTRODUKSJON

Hvert år havarerer og synker et stort antall fritidsbåter her i landet. Noen ganger lykkes man i å berge båten i sikker havn uten nevneverdige skader, mens det andre ganger oppstår store skader på både den forulykkede båten og bergeren. Andre ganger lykkes man ikke i noen grad med det resultat at båten synker. I forbindelse med ulykker til sjøs er det utarbeidet et særlig regelverk knyttet til berging.

Bergingsreglene har to hovedformål: for det første skal det oppmuntres til berging ved å utbetale en rundhåndet bergelønn til den som har lyktes i å berge en annens skip eller gods. For det andre er reglene utformet etter no cure – no pay-prinsippet, hvilket innebærer ingen betaling dersom man mislykkes. Dette oppmuntrer bergeren til å strekke seg så langt som mulig. Bergingsreglene reguleres i lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39¹.

Emnet for denne avhandlingen er de spesielle rettsreglene knyttet til lystbåter med særlig vekt på berging og heving. Fordi det er sjøloven som regulerer berging av store skip så vel som fritidsbåter, er det lagt vekt på det spesielle ved berging av fritidsbåter. Sjøloven gjelder "så langt den passer", og dermed har det vært interessant å se på hva som er tilfelle der sjøloven *ikke* passer.

Det faller seg naturlig å se på begrepene berging og heving atskilt fra hverandre. Berging ligger i hovedsak under sjøretten i motsetning til heving som i praksis reguleres avtalerettslig. Under bergingsdelen vil jeg i stor grad ta utgangspunkt i bergelønnen siden den ofte er gjenstand

¹ I det følgende omtalt som Sjøloven eller sjøl.

for misforståelser. Når det kommer til heving blir dette en mer generell drøftelse ettersom reglene for heving av fritidsbåter i stor grad er lik reglene for heving av større skip. Kapittel 2 om lover og regler vedrørende fritidsbåter ble til som følge av at det under arbeidet med avhandlingen synes å ha vært avdekket en form for uvisshet rundt disse. Den er tenkt som en praktisk innføring i de rettslige problemstillingene som kan oppstå for eier og fører av lystbåter. Ettersom det legges betydelige summer i ekstraustyr og andre luksusartikler, velger hoveddelen av alle båteiere å forsikre båten sin. Det vil derfor bli aktuelt å gå gjennom forsikringsselskapenes praksis på området.

Hensikten med denne oppgaven er å kaste lys over de spesielle lovene og reglene som gjelder for fritidsbåter, med hovedvekt på berging. Det vil også undersøkes hvilke rettsregler man kan utlede av dagens praksis.

1.2 BAKGRUNN

Årsaken til at jeg valgte å fordype meg i dette emnet er at jeg i snart ti år har hatt sommerjobb på en marina. Som jusstudent ble jeg interessert i den rettslige siden av det å ha båt. Dessuten hendte det rett som det var at det kom inn båter som av ulike årsaker hadde havarert ute i fjorden. Ofte kom den ulykkelige båteieren inn og beklaget seg til betjeningen. Det som gikk igjen var at man slet med å forstå regelverket, hva man hadde krav på og hvilke spesielle regler forsikringsselskapene hadde satt opp, dersom man hadde vært så forutseende at man hadde tegnet forsikring, vel og merke.

Noen ganger ble det spørsmål om hvor man kunne henvende seg for å få svar på det man lurte på rundt forsikringsoppgjøret og atter andre

ganger kunne det komme inn noen som hadde berget en annen båt, med spørsmål om bergerlønn og så videre.

Stadig mer nysgjerrig på berging av fritidsbåter og hvilke regler som gjelder og hvem som har det økonomiske ansvaret når man har forulykket, begynte jeg å gå gjennom den juridiske litteraturen jeg kunne komme over. Jeg fant raskt ut at det var skrevet veldig lite om akkurat fritidsbåter. Mesteparten er på generell basis og må sies å gjelde større båter, mer presist skip av en viss størrelse og var ikke ukritisk overførbart til fritidsbåter. På bakgrunn av dette var valget enkelt da jeg selv skulle begynne arbeidet med min egen masteroppgave; den måtte handle om fritidsbåter og de rettslige problemstillingene man støter på knyttet til emnet.

1.3 JURIDISKE KILDER

1.3.1 Lover og annet relevant regelverk

Når man skal sette seg inn i et nytt juridisk emne er det alltid viktig å gå til rettskildene. Den høyeste rettskilden vi har er loven, og det blir i denne oppgaven aktuelt å se på Lov om fritids- og småbåter av 26. juni 1998 nr. 47 og Sjøloven, samt forskrifter knyttet til disse. I annen rekke vil også Lov om skipssikkerhet av 16. februar 2007 nr. 9 (Skipssikkerhetsloven), Lov om havner og farvann av 17. april 2009 nr. 19² og Avtaleloven³ komme til anvendelse.

Annet relevant regelverk er forsikringsselskapenes avtaler knyttet til poliser på lystbåter og internasjonale avtaler, og her vil jeg spesielt trekke frem Bergingskonvensjonen av 1989.

² Lov om vern mot forurensning og om avfall av 13. mars 1981 nr. 6

³ Lov om avslutning av avtaler, om fullmakt og om ugyldige viljeserklæringer av 31. mai 1918 nr. 4

Frem til midten av nittitallet var bergingsreglene i norsk rett bygget på Brusselkonvensjonen av 1910. Som følge av liberiatankeren Amoco Cadiz`

forlis utenfor kysten av Bretagne våren 1978, hvor nærmere 220.000 tonn råolje lekket ut i havet, ble det klart for hele sjøfartsverdenen at reglene fra 1910 var overmodne for fornyelse. Forliset ble dermed begynnelsen på det arbeidet som resulterte i Bergingskonvensjonen av 1989, som ble ratifisert av Norge og inntatt i egen lovgivning som tilleggslov av 2. august 1996. De viktigste endringene var unntaket fra no cure – no pay-regelen i situasjoner som kunne medføre miljøskade. For å oppmuntre til forsøk på berging også for de tilfeller der utsiktene til å berge noe av økonomisk verdi er minimal, men forminske risikoen for oljesøl og annet giftig utslipp, ble lagt til at den som begrenser eller forhindrer miljøkatastrofer, har krav på særlig vederlag, se konvensjonens art.

For lystbåters del er det også foretatt en annen vesentlig endring. Art. 13 i konvensjonen slår fast at den skal gjelde for *alle bergingsoperasjoner* når ikke annet følger av uttrykkelig avtale. Dette betyr at berging av en liten pram nå er underlagt rettsreglene om berging, det samme gjelder følgelig alle lystbåter, som utgjør kjernen i denne oppgaven. Dessuten skal man etter den nye konvensjonen i større grad enn før legge vekt på kostbart utstyr som er benyttet. Dette ble gjort for å kompensere profesjonelle bergere for de ekstra utlegg de har for vedlikehold av utstyr som tidvis sjelden er i bruk, men har desto større nytteverdi når det først benyttes. Ved å innta denne bestemmelsen i konvensjonen kan vi derfor si at den styrker bergerens, og da spesielt profesjonelle bergeres, stilling i forhold til tidligere praksis.

1.3.2 Rettsavgjørelser

Når det kommer til heving og berging av lystbåter er det vært svært få dommer og kjennelser å vise til, men det betyr ikke at det aldri er tvister forbundet med lystbåter. De tre Høyesterettsdommene Rt.1996-907, Rt.1999-74 og Rt.2004-1909 er tatt med som en stadfesting av reglene om fare fordi loven ikke gir noe tydelig svar i seg selv, men de handler om fiskefartøy og enda større skip. Det som imidlertid skjer, er at fordi så mange lystbåter er forsikret, behandles sakene hos forsikringsklagenemnda (FKN), og dermed vil saker avgjort der tillegges større vekt enn normalt.

1.3.3 Juridisk litteratur

For å forstå den fulle begrunnelsen for hvorfor regelverket er som det er, har jeg vært forsøkt å sette meg inn i mer enn lover og forarbeider. Jeg har gått gjennom den juridiske litteraturen på området. Det er som tidligere nevnt ikke skrevet så mange store avhandlinger om berging av fritidsbåter spesielt, men av mindre verk er det blant annet skrevet artikler som retter seg mot lystbåtansvaret, og disse har vært et godt utgangspunkt som bakgrunnsstoff. I siste rekke vil jeg også nevne juridiske artikler i båtmagasiner som også til dels har vært en kilde til informasjon og inspirasjon.

2 LOVER OG REGLER KNYTTET TIL FRITIDSBÅTER

2.1 INNLEDNING

Båt er et sentralt element i vår historie. Det var lenge det mest effektive transportmiddelet her til lands. På slutten av 1800-tallet ble seilbåter tatt i bruk i fritidssammenheng mens motorbåtene ble benyttet med samme formål fra tidlig 1900-tall. Selve oppturen for motorbåtene kom på 50- og 60-tallet, og fra og med 80-tallet ble det vanlig med daycruisere og cabincruisere.

Vi er den nasjonen med flest fritidsbåter per innbygger, og med en jevn økonomisk vekst i etterkrigsårene har også fritidsbåtflåten vokst og representerer nå betydelige verdier. Per i dag har hver fjerde husstand i landet tilgang på båt. I Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) er det per 31. desember 2009 registrert til sammen 4437 fritidsbåter, mens småbåtregisteret som kun inneholder båter på under 15 meter har ca. 180 000 båter. Det er ingen grunn til å tro at antallet har sunket, og i tillegg finnes et stort antall uregistrerte båter. Som vi skjønner har båt en helt spesiell plass i nordmenns hjerter. Samtidig viser statistikk hentet fra SSBs hjemmesider⁴ at det i løpet av 2009 omkom 31 personer i ulykker knyttet til fritidsbåter.

De gjeldende lovene som regulerer dette er først og fremst Sjøloven og Lov 1998-06-26 nr. 47 om fritids- og småbåter⁵. Sistnevnte regulerer båter på inntil 24 meter som i hovedsak ikke benyttes i næring, se § 1 annet ledd. Samme lov regulerer også småbåter på inntil 15 meter som

⁴ Sjøulykker 2009, www.ssb.no/vis/emner/10/12/40/sjoulykker

⁵ i det følgende omtalt som fritidsbåtloven

brukes i næringsvirksomhet, men ettersom denne oppgaven fokuserer på lystbåter, faller det utenom tema.

Denne delen av oppgaven er tenkt å være en enkel guide og kort innføring i de rettslige sidene ved det å eie og føre en lystbåt. Slik det fremstår i dag kan dette synes som et uoversiktlig rettsområde. Det er som tidligere nevnt skrevet svært få juridiske artikler om temaet, men søk foretatt i Lovdata på søkeordene ”lystbåt”, ”fritidsbåt” og ”småbåt” gir over førti treff fordelt over flere kategorier. Dette beviser at området er rikelig regulert, det er bare spredt ut på mange forskjellige lover og forskrifter. Ved å ta med dette kapitlet ønsker jeg derfor å gi en enkel og tydelig fremstilling over de aktuelle lovene og de spesielle reglene man støter på vedrørende lystbåter i Norge på 2010-tallet.

2.2 I HVILKEN GRAD FRITIDSBÅTER ER Å BETRAKTE SOM SKIP

Hva som må anses for å være et skip i sjølovens forstand, og dessuten i hvilken grad man som eier har rederansvar osv, er ikke nærmere beskrevet i sjøloven. Spørsmålet har vært drøftet både i teori og praksis etter den gamle sjøloven av 1893, både i forhold til det nevnte rederansvaret og i forhold til reglene om sjøpant. For denne avhandlingens del vil det være viktig å ha klart for seg i hvilken grad en lystbåt er å betrakte som et skip etter reglene i loven. *Hvor små* båter som vil være å betrakte som skip vil ofte måtte bero på skjønn i de enkelte tilfeller, men jeg vil i det følgende forsøke å synliggjøre hvor den nedre grensen går for når man står overfor begrepet skip etter loven.

I sjølovens § 11 er det trukket en nedre grense for hvilke skip som er registreringspliktige, men det løser ikke hele problemet. Sjøloven gjelder også for fartøy med største lengde under 15 meter, og dermed gis det intet klart svar her heller. Det synes at hvorvidt en fritidsbåt er å regne

som "skip" vil bero på hvilke rettsregler det er tale om i det konkrete tilfellet.

For promillekjøring til sjøs har vi Rt.1995-1734 (Elvebåtdommen), der spørsmålet om hvorvidt en 14 fots elvebåt med en påhengsmotor med 4 hk er et skip etter straffelovens § 422. Flertallet mente at den ikke var å anse for skip på bakgrunn av en forutsatt nedre grense for lovbestemmelsen, gitt av Straffelovrådet. Mindretallet, ved dommer Skåre, vektla imidlertid at Høyesterett i tidligere avgjørelser hadde lagt til grunn at bestemmelsen i § 422 kom til anvendelse i de tilfeller der føring i beruset tilstand generelt representerer en stor sikkerhetsrisiko, herunder faren for at passasjerer kan drukne eller lide annen skade, sml. Rt.1966-916 der Høyesterett bekrefter at en åpen sjark på 25 fot og 2,5 tonn med motor på 16-18 hk er å anse for skip hvorpå føreren kan straffes for overtredelse av § 422.

I Rt.1980-1154 og Rt.1995-690 er begge førere dømt grunnet overtredelse av samme paragraf. I disse tilfellene er båtene på samme størrelse som i Elvebåtdommen, henholdsvis 13 og 14 fot, men her er det størrelsen på motoren som er vektlagt. Vi kan synes å ha kommet noe nærmere den nedre grensen for hva som er å anse for skip i forhold til promillekjøring, men vi kan fortsatt ikke si med klarhet hvor den vil ligge for bruken av skipsbegrepet i sjøloven generelt. Dessuten har vi etter at disse dommene er avsagt fått en egen bestemmelse om promillekjøring i fritidsbåtloven § 33 som kan straffes etter § 37, se nærmere om dette under personelle krav til fører og eier av lystbåter, pkt. 2.2

Når det kommer til hvorvidt man som eier av en lystbåt har rederansvar etter sjølovens § 151, kan det vises til Rt.1973-1334. Her ble rederansvaret etter den gamle sjølovens § 203, nå erstattet av § 151 i sjøloven av 1994 men i det vesentlige med samme ordlyd, slått fast å

gjelde også for av eieren en båt på 14 1/2 fot utstyrt med en påhengsmotor med 18 HK. Dette er stadfestet i den nyere Rg.2000-443 der den 15 år gamle eieren av en 11 fots motorbåt utstyrt med en påhengsmotor med 25 hk, ble erstatningsansvarlig for de skader føreren hadde påført en badende. Rederansvaret ble lagt til grunn, og en småbåt på 11 fot er derved å anse som skip etter bestemmelsen i sjølovens § 151.

Hvor den nedre grensen for hva som er "skip" vedrørende bruken av reglene om berging og heving vil ikke by på noen større problemer ettersom de etter Bergingskonvensjonen av 1989 er ment å gjelde "alle løsøregjenstander", se sjøl. § 441 litra c og mer utfyllende i eget kapittel om berging.

Som antydnet innledningsvis vil det fortsatt måtte benyttes skjønn når betydningen av skipsbegrepet skal defineres, noen klar legaldefinisjon har det ikke vært mulig å beskrive. Ut fra teori og praksis bør det derfor legges til grunn at denne grensen må gå relativt langt ned, og slik at bare de aller minste fartøy så som små oppblåsbare gummibåter, joller, kajaker, kanoer og prammer vil falle utenfor. Likevel viser rettspraksis at selv disse kan regnes som skip når de er involvert i personskade, og hvis fører er beruset.

2.3 PERSONELLE KRAV TIL FØRER AV FRITIDSBÅT

Selv om en stadig økende andel av befolkningen har tilgang på stadig større båter, har ikke kunnskapen om båtlivet og båtførerferdighetene steget proporsjonalt. Dette har de senere årene ført til en økning i ulykker på sjøen. Heldigvis er det mindre vanlig at liv går tapt, de største skadene er materielle skader på båt og utstyr, selv om det er

nok av dommer å vise til her også, se henholdsvis LA.2000-248 og Rt.2001-44.

Reglene om krav til fører og eier er å finne i fritidsbåtloven, og i forskrift hjemlet i denne. For å kunne føre en lystbåt ble det i 2009 stilt opp en rekke nye krav til føreren av fritidsbåter i forskriften FOR 2009-03-03 NR. 259 eller Forskrift om krav til fører av fritidsbåt. Den er hjemlet i fritidsbåtloven, blant annet i § 26b.

Forskriften gjelder alle fritidsbåter med største lengde under 15 meter, med en motor med minimum 10 HK og som kan oppnå en fart på mer enn 10 knop, se § 1 i forskriften. Det følger av en antitetisk tolkning at dersom båten ikke fyller kravene over, gjelder ikke forskriften, og etter § 1 annet ledd gjelder den heller ikke for båter benyttet i organisert trenings- og konkurransekjøring, ei heller for robåter, kanoer eller kajaker.

Videre er det § 27 i fritidsbåtloven som likestiller eier og førers ansvar for at reglene gitt i medhold av samme lov overholdes. § 27 er basert på og en videreføring av § 5 i den nå opphevede loven om Trygg bruk av fritidsfartøy⁶ som hadde følgende ordlyd: "fartøyeigar og førar er ansvarlege for at forskrifter gitt i medhald av denna lova vert haldne, om ikkje anna følgjer av den einskilde føresegna eller sammenhengen". Dette legger et relativt stort ansvar på eieren for å forsikre seg om at føreren er skikket til å føre båten i de tilfeller der eier og fører ikke er en og samme person. I forarbeidene⁷ til § 5 heter det seg at "brot på lova eller forskrifter gitt i medhald av henne vil det generelt vere eigaren som har ansvar for, men og andre kan handle slik at det er rett å reagere mot dei". Videre nevnes det at det her, som ellers til sjøs, er *føreren* som

⁶ Lov 27. april 1995 nr. 16

⁷ Ot. prp. Nr. 27 (1994-1995) s. 2

har hele det generelle ansvaret, jf. kap. 6 i Sjøloven. Tanken bak at også andre enn føreren skal kunne holdes ansvarlig, er blant annet å ramme eiere som låner eller leier ut en båt som ikke oppfyller sikkerhetskravene gitt i lov eller medhold av lov, for eksempel uten tilstrekkelig flyteutstyr ombord.

2.3.1 Båtførerbevis

Det følger av § 7 i forskriften nevnt over at dersom båten er lenger enn åtte meter *eller* drives av en motor med større ytelse enn 25 HK, skal føreren ha norsk båtførerbevis eller annet gyldig kvalifikasjonsbevis, se nærmere § 13.

Denne bestemmelsen trådte i kraft 1. mai 2010. Bakgrunnen for innføringen av obligatorisk båtførerbevis var en rapport utarbeidet av en arbeidsgruppe nedsatt i regi av Sjøfartsdirektoratet som ønsket å tydeliggjøre hjemmelen i § 26 b i fritidsbåtloven, se nærmere Ot.prp.nr.56 (2007-2008) 6.2. Frem til da hadde det ikke vært stilt noe krav om båtførerbevis fra lovgivers side, og som en smidig overgang ble det bestemt at unntatt fra denne bestemmelsen er alle personer født før 1. januar 1980 (altså de som var eldre en tretti år ved forskriftens ikrafttreden), se § 7 tredje og siste ledd.

Er båten lenger enn 15 meter, stilles det ytterligere kompetansekrav til føreren, men fordi det i denne sammenhengen er mest praktisk velger jeg å avgrense drøftingen til å gjelde fører av båt på inntil 15 meter, hvor det ikke stilles strengere krav til fører enn at man innehar vanlig båtførerbevis.

Båtførerbevis utstedes av Sjøfartsdirektoratet, se § 11. For å søke om få båtførerbeviset er det krav om at man har bestått den teoretiske

båtførerprøven etter § 9, som alle fra fylte 14 år kan avlegge, se videre § 9 annet ledd. Dessuten må man være fylt 16 år, se § 11 og ellers oppfylle de øvrige kravene i § 10 ved å fremlegge ” a) bekreftelse på bestått båtførerprøve, b) passfoto ikke eldre enn ett år, c) kopi av godkjent legitimasjon og d) kopi av kvittering for betalt gebyr”, se § 16, for å ha rett på båtførerbeviset.

Det er i dag Norsk Test som har driftsansvar for avleggelse av båtførerprøven og utstedelse av båtførerbeviset på vegne av Sjøfartsdirektoratet. Per i dag koster det NOK 525,- å avlegge prøven, inkludert beviset dersom man har bestått testen.

Den som får utstedt båtførerbeviset blir oppført i et sentralt båtførerregister med personalia og som et ytterligere bevis på at man har bestått båtførerprøven føres det inn i dette registeret, etter § 15 i forskriften.

Det fremkommer av § 3 i forskriften at det er eiers ansvar å påse at den som fører båten (han selv eller den som fører den i eierens sted), fører båten i samsvar med reglene i forskriften. Som eier har man plikt til å forvise seg om at den som låner båten har lov til å føre den etter reglene i denne forskriften. Overtredelse, forsettlig eller uaktsom, av §§ 6-8 kan straffes etter Fritidsbåtloven § 28 og § 37 med bøter eller fengsel i inntil ett år.

Ved ulykke til sjøs, enten det er grunnstøting (jf. sjøl. § 475) eller sammenstøt mellom to eller flere skip, samt alt som regnes som sjøulykke etter sjøl. § 472, har man meldeplikt til myndighetene⁸. Denne plikten er hjemlet ved lov i sjøl. § 475, jv. Forskrift om melde- og

⁸ rette myndighet i dette tilfellet er Sjøfartsdirektoratet

rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs med hjemmel i fritidsbåtloven § 24, hvoretter skipsfører skal varsle hovedredningssentralen, kystradiostasjon eller Sjøfartsdirektoratet om sjøulykker og grunnstøtinger. Fritidsbåter kan i stedet for å varsle instansene nevnt ovenfor gi melding til politiet, se forskriftens § 4 tredje ledd. Vanligvis igangsettes det nærmere undersøkelser etter sjøl. § 476 ved sjøulykker, men i fjerde ledd fremkommer det at dette normalt ikke gjelder fritidsbåter.

2.3.2 Promille og andre årsaker som gjør en uskikket til å føre båt

I kapittel 4 i Fritidsbåtloven finner vi de resterende bestemmelsene som retter seg mot eiere og førere av mindre båter, se § 29. § 32 som lyder ”ingen som på grunn av sin tilstand må anses uskikket til det, må føre eller forsøke å føre en småbåt”, er basert på Vegtrafikkloven § 21 første ledd. Den får således selvstendig betydning ved siden av promillebestemmelsen i § 33 som er nærmere beskrevet under.

Hensikten med § 32 er å ramme de tilfeller der hvor båtførerens tilstand ikke er egnet til å føre båt som følge av ”sykdom, tretthet eller andre omstendigheter”⁹ og for småbåter som for eksempel robåter som ikke rammes av promillebestemmelsene, se § 33 første ledd antitititisk tolket.

På sjøen er promillegrensen en del høyere enn hva den er på land. Med de tillatte 0,8 i promille på sjøen¹⁰ kan det forsvares å ta seg en halvliter under seilas, mens det vil være uforsvarlig å gjøre det samme under bilkjøring med beskjedne 0,2 i promillegrense, se Vegtrafikkloven § 22.

⁹ Se Vegtrafikklov Ot.prp. nr.23 (1964-1965) til § 21

¹⁰ For båter over 15 meter er grensen 0,2, se sjøl. § 143

Gjeldende rett tillater som sagt opp til 0,8 i promille ved blodprøve eller 0,4 milligram alkohol per liter luft ved utåndingsprøve, se § 33 annet ledd. Ettersom bestemmelsen i § 33 bygger på Vegtrafikklovens § 22 og straffeloven av 1902 § 422 a første punktum, er det interessant å se på hvorfor den øvre tillatte promillegrensen på sjøen ble så høy som den er. På land er den som sagt 0,2 og i forarbeidene¹¹ til den nye straffeloven ble det lagt opp til en øvre grense på 0,5 tillatt promille av alkoholkonsentrasjon i blodet for skipsførere etter sjøloven.

Begrunnelsen¹² for denne forskjellen mellom bil og fritidsbåt er nemlig at trafikkbildet er enklere og det er mindre trafikk til havs enn til lands. Etter mitt syn er dette høyst diskutabelt. Den som har tøffet rundt i Oslofjorden en vindstille sommerdag midt i høysesongen og opplevd hvor stor fart dagens motorbåter holder, vil umiddelbart dele den samme betenkeligheten. Skulle ulykken først være ute er det våte elements natur i seg selv dødbringende. Det er like fullt et av hovedargumentene til arbeidsgruppen. Et annet argument som veier tungt er at 0,8 er i tråd med reglene fra FNs sjøfartsorganisasjon, International Maritime Organization (IMO) som har vedtatt 0,8 i promillegrense for skipsførere som sin veiledende norm.

For bilkjøring hadde vi fra 1981 til 2000 0,5 promille som høyeste tillatte alkoholkonsentrasjon i blodet, i 2000 ble den senket til 0,2, og helt fra Vegtrafikkloven kom i 1965 har det vært forbud mot å kjøre bil i påvirket tilstand, mens utredningen om det samme for fritidsbåter startet etter at Justis- og politidepartementet ba Straffelovrådet om å utrede saken på slutten av åttitallet¹³, og arbeidet startet for fullt våren 1992, se nærmere NOU 1993:21.

¹¹ se Ot.prp. nr.51 (1997-1998) til §33

¹² NOU 1993: 21

¹³ i brev av 4. oktober 1989

For overtredelse av bestemmelsene i kapittel 4 i fritidsbåtloven er strafferammen bøter eller fengsel i inntil ett år for overtredelse, se § 37. Her finnes det et rikt utvalg av dommer å vise til, se blant annet Rt.2010-684 der en mann stod tiltalt for promillekjøring til sjøs. Båten han befant seg i var en 14 fots småbåt med påhengsmotor, men den var under ferden gått tom for drivstoff. Her legger imidlertid Høyesterett til grunn at han måtte anses som fører av en fritidsbåt som hadde ”motor som fremkomstmiddel” selv om denne var tom for drivstoff og drev rundt for vær og vind, og ble dermed straffedømt etter bestemmelsene om promillekjøring.

Noe lignende var tilfelle i Rt.1994-1055. Her ble en mann straffet etter strl. § 418, ansett for å være beruset i skipets tjeneste, selv om båten han førte (en 25 fots snekke) var gått på skjær og han selv antok at han måtte bli på skjæret natten over før han ville trekkes av skjæret og kunne fortsette seilassen. Med dette som utgangspunkt hadde han drukket 2-3 dl vodka etter grunnstøtingen. Mannen anket, men avgjørelsen ble opprettholdt av Høyesterett, begrunnet med at båten knapt var skadet og planen var å gå videre så fort han var trukket av skjæret. Dette gjorde at Høyesterett mente han fortsatt var å anse som fører av båten også i det avbruddet (ca. 1 time) han hadde mens han var fast på skjæret. Altså må det konkluderes med at man fortsatt vil være å betrakte som skipsfører og i skipets tjeneste selv om det teknisk sett vil by på problemer å føre båten noe sted i et bestemt tidsrom¹⁴.

¹⁴ i dette tilfellet måtte føreren enten ha ventet på bistand utenfra eller høyvann

2.4 MATERIELLE KRAV TIL UTRUSTNINGEN AV LYSTBÅTER

Det er i hovedsak § 22 og § 23 i Fritidsbåtloven som regulerer sikkerheten om bord i lystbåter. § 22 er bygget på den nå opphevede Sjødyktighetsloven av 1903 § 42 (videreført i den nye skipssikkerhetsloven § 21¹⁵) og den krever at det på enhver lystbåt skal være tilstrekkelig med utstyr og innretninger til beskyttelse av personer om bord og at det særlig sørges for å forebygge fare for brann og eksplosjoner. Slike innretninger som nevnt i § 22 kan for lystbåter spesielt tenkes å være beskyttelse mot forurensning i form av gass og røyk spesielt, nærmere beskrevet i litra d i § 42 i den gamle Sjødyktighetsloven. Videre vil jeg påpeke at også litra f og g i samme lov er vesentlig for lystbåter, ettersom disse dreier seg om henholdsvis å ta forhåndsregler for å forhindre fall for de ombordværende eller løse gjenstander og at det skal være tilstrekkelig med rømningsveier i tilfelle brann eller eksplosjon samt forebygging av dette.

Nå som lystbåtene i snitt er blitt så store som de er, er disse tingene høyst aktuelle. Det er blant annet spesielt viktig i lukkede båter å være obs på at rømningsveiene er åpne og ikke blokkert fra utsiden av bagasje eller annen last. Oppstår det en brann om bord og man ikke kan ta seg ut verken gjennom hovedutgangen eller rømningsveiene, så som en takluke eller et vindu, vil det i verste fall kunne føre til en tragisk ulykke med døden til følge. Har ikke eier og/eller fører i et slikt tilfelle fulgt reglene i § 22, enten det er forsettlig eller uaktsomt, vil det medføre et straffansvar etter § 28 i fritidsbåtloven. Straffen er primært bøter, jf. strl. av 1902 § 27.

¹⁵ Lov 2007-02-16 nr. 09 Lov om skipssikkerhet

I § 23 kreves det at alle fritidsbåter under seilas skal være ”utstyrt med egnet rednings- og flyteutstyr til alle om bord”. Denne paragrafen er en praktisk viktig bestemmelse og er en parallell til den gamle sjødyktighetsloven § 47 (videreført i skipssikkerhetsloven § 9 litra g)). I forskriften FOR 1995-05-08 nr. 409: Forskrift om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy skal det etter § 5 oppbevares ”lett tilgjengelig” og flyteutstyret skal være godkjent etter kravene i § 6. Det er etter § 3 eier og fører som har ansvaret for at bestemmelsene i forskriften overholdes, og i § 8 åpnes det for at brudd på forskriften kan straffes etter § 28 i Fritidsbåtloven.

Satsene for bøtelegging ved manglende rednings- og flyteutstyr i en lystbåt under seilas er å finne i Forskrift om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker § 1, med lovhjemmel i Fritidsbåtloven § 42. Det utstedes bot i form av forenklet forelegg med NOK 500,- per person som mangler flyteutstyr, med en øvre grense på NOK 5000,- der 10 eller flere mangler flyteutstyr.

2.5 KRAV TIL SIKKER NAVIGASJON

2.5.1 Sjøveisreglene

En annen form for sikkerhet som også er praktisk viktig på sjøen er lyd og lyssignaler samt korrekt navigasjon. Reglene om dette er å finne i Forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen, i det følgende omtalt som Sjøveisreglene. Denne forskriften ble fastsatt av Sjøfartsdirektoratet på midten av syttitallet¹⁶, og for regulering av lystbåter har den hjemmel i fritidsbåtloven § 20 og § 24.

¹⁶ 1. desember 1975

Regel 2 dreier seg om ansvar og det fremkommer av litra a at det ikke er noen unnskyldning for ikke å handle i tråd med Sjøveisreglene ettersom ”intet i disse reglene skal fritta noe fartøy” for konsekvensene av enhver forsømmelse av reglene.

Videre skal man etter regel 5 under seilas være årvåken og ha oversikt ved å bruke syn og hørsel samt annet tilgjengelig utstyr beregnet på dette, eksempelvis radar og kikkert, og i følge regel 6 kreves det at man holder ”sikker fart”. Hva som ligger i begrepet gis det intet eksakt svar på, men formålet er at man skal kunne manøvrere korrekt og effektivt for å hindre sammenstøt samt at man skal kunne stanse på en distanse som kler de rådende forhold man til enhver tid manøvrer under. I tillegg stilles det videre i regel 6 opp noen faktorer som skal tillegges vekt ved fastleggelse av sikker fart som gjelder alle fartøy:

- (i) siktforhold
- (ii) trafikk tettheten
- (iii) fartøyets manøvreringsevne
- (iv) mulig bakgrunnsbelysning om natten, for eksempel lys fra land
- (v) vind-, sjø- og strømforhold og andre nærliggende farer for seilasen
- (vi) dypgående i forhold til den tilgjengelige farvannsdypde

For fartøy med radar gjelder i tillegg en del andre faktorer, men stikkordene er kort sagt at man skal føre en båt slik at man til *enhver tid* kan manøvrere aktsomt og effektivt, men det finnes også flere rettsavgjørelser som definerer når man *ikke* har overholdt denne bestemmelsen, se blant annet LA-2003-18957 der en 37-åring idømmes en bot på NOK 4000,-, subsidiært 10 dager i fengsel, for overtredelse av straffeloven § 418, jf. sjøloven § 506 ved uaktsom navigering og manglende utkikk.

Regel 33 a i Sjøveisreglene krever at alle fartøy på over 12 meter, herunder også lystfartøy, jf. regel 1 i sjøveisreglene, er utstyrt med en fløyte som gjør båten i stand til å avgi lydsignal ved behov. Er båten under 12 meter følger det av b at det ikke trenger å være en fløyte om bord så lenge man har med noe annet til å avgi ”kraftig lydsignal”¹⁷ såfremt man er i stand til å påkalle andre båters oppmerksomhet ved hjelp av det man velger å benytte i stedet for fløyten.

Etter fritidsbåtloven. § 24 kreves det at en fritidsbåt ”navigeres slik at det ikke oppstår skade for liv og helse, miljø eller materielle verdier”. Overtredelse av denne paragrafen kan etter § 28 straffes med bøter.

2.6 SAMMENSTØT

Selv om det i dag finnes et rikt utvalg av sjøkart og andre navigasjonssystemer beregnet på lystbåter, hører det likevel ikke med til sjeldenhetene at fartøy støter sammen i sommersesongen. Jeg vil derfor i det følgende gi en enkel innføring i reglene som kommer til anvendelse ved sammenstøt mellom fartøy.

Reglene er å finne i sjølovens kapittel 8, som er basert på en internasjonal konvensjon fra 1910¹⁸. Det forutsettes at det er tale om den vanlige språklige forståelsen av sammenstøt, hvor det oppstår fysisk kontakt mellom to båter, uavhengig av om de er i fart eller om en av båtene ligger fortøyd.¹⁹ Videre legges det til grunn at skipsbegrepet her også må omfatte lystbåter, jf. drøftingen i pkt. 2.2

¹⁷ for eksempel ”horn på boks”

¹⁸ Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime av 23. september 1910

¹⁹ basert på tolkningen til Bull og Falkanger i ”Sjørett,” 7 utg. s. 202/203

Ikke sjelden vil et sammenstøt mellom to lystbåter skyldes uaktsomhet eller annen forsømmelse kun utvist av en av båtførerne. Kan det påvises skyld (simpel eller grov uaktsomhet) på bare den ene siden, er det den skyldige føreren som skal erstatte skaden han har påført den annen part, se sjøl. § 161. En dom som illustrerer dette er Rt. 2001-353. Et mindre bulkskip og en bilferje støtte i hverandre som følge av at ferjen brøt vikeplikten. Det legges til grunn at bulkskipet ikke kunne klandres for sin navigering, og selskapet som eide ferjen ble dømt til å betale det andre skips eier den sum det hadde kostet å utbedre skadene som følge av sammenstøtet. Selv om denne dommen ikke handlet spesifikt om lystbåter, vil det faktum at den som alene kan klandres for et sammenstøt som følge av brudd på sjøveisreglene, også måtte sies å gjelde for lystbåter da det ikke er uttalt noe som kan tyde på det motsatte.

Kan begge fartøy klandres for sammenstøtet og det således foreligger skyld på begge sider, skal den enkelte erstatte skaden som oppstod som følge av sin uaktsomhet, jf. sjøl. § 161 annet ledd. For de tilfeller det ikke lar seg gjøre å avgjøre hvem som var skyld i hvilken skade, deles skadene likt, se igjen sjøl. § 161 annet ledd.

Kan ingen av partene klandres for et sammenstøt mellom to eller flere skip, skal den enkelte bære kostnadene for dette selv etter bestemmelsen i sjøl. § 162 om sammenstøt som følge av ulykkeshendelse. Rettspraksis illustrerer dette i ND 1971.36 NH MARNA HEPSØ, nærmere omtalt i Sjørett av Bull og Falkanger²⁰.

Sjøloven strekker begrepet "sammenstøt" til også å gjelde for de tilfeller der fartøy ikke selv støter sammen, men det på grunn av et skips

²⁰ i "Sjørett", 7 utg. s. 204.

manøvrering eller tilsvarende oppstår skade på annet skip, dets gods eller personer ombord, se § 163. Jeg har ikke lyktes i å finne saker innen rettspraksis som illustrerer dette ytterligere vedrørende lystbåter, men TAUAG.2007-55415 omhandler en isbryter som under isbryting kom i skade for å løsne et stort isflak. Retten kom til at isbryteren ble erstatningsansvarlig på subjektiv grunnlag for de skader som oppstod på en annen båt etter å ha blitt truffet av isflaket etter anvendelse av reglene i sjøl. §§ 161-163.

Denne dommen bør også kunne tenkes anvendt analogisk for lystbåter. Dersom føreren av en motorbåt raser inn i en havn og bølgene som oppstår som følge av denne manøvreringen, fører til direkte skade på en annen båt, må denne handlingen sies å være uaktsom slik at det er foreligger skyld på lik linje med den skylden føreren av isbryteren utviste. Videre vil det kunne trekkes en parallell mellom bølgene som treffer båten og det nevnte isflaket, og konklusjonen må bli at den båten som var årsak til at bølgene oppstod²¹, må kunne idømmes det samme erstatningsansvar som isbryteren.

Til slutt skal vi ta med at dersom det kommer til sammenstøt mellom skip, og man som skipsfører unnlater å yte den nødvendige hjelp etter sjøl. § 164, vil man kunne straffes etter strl. § 314. Straffen er fengsel i inntil tre år, men inntil seks år dersom menneskeliv går tapt, slik tilfelle var i Rt.2004-819. Her dømmes vakthavende styrmann til fengsel i fem år for å ha unnlatt å yte den hjelp som var nødvendig etter sammenstøt med et annet skip. Det ble ansett som skjerpende at styrmannen var klar over at mannskapet på det andre skipet befant seg i livsfare og at to menneskeliv gikk tapt.

²¹ Under forutsetning av at det var relativt stille på vannet slik at det ikke kan reises tvil om hvorvidt bølgene fra båten var årsaken til skaden.

Fortsetter føreren av en lystbåt ferden uten å yte hjelp som nevnt i sjøl. 164 sml. strfl. § 314 etter sammenstøt, er det intet i loven eller dens forarbeider som tilsier at han ikke skal kunne straffesanksjoneres etter den samme bestemmelsen fordi det er tale om sammenstøt mellom lystbåter. Det fremkommer intet krav til at man som fører må være i lønnet arbeid om bord eller lignende for å straffes etter brudd på disse bestemmelsene. Det kan dermed slås fast at føreren av en lystbåt er like ansvarlig for en slik handling som føreren av en supertanker.

2.7 REGISTRERING

Kapittel to i fritidsbåtloven om registrering er i praksis opphevet. Frem til 2003 var det pliktig å registrere båten sin i et nasjonalt småbåtregister. Denne regelen ble opphevet med ikrafttredelse fra og med 1. januar 2003. Bakgrunnen for denne opphevelsen var at regjeringen, støttet av FrP, mente at det kostet for mye å opprettholde driften av registeret og man således ikke ønsket et eget lovkrav om registrering fordi den så det lite ønskelig å innføre en egen småbåtavgift. Ap og resten av opposisjonen viste til de negative konsekvensene en opphevelse ville kunne medføre, men ble nedstemt²².

Det kan imidlertid se ut som at denne opphevelsen slo noe feil ut, og opposisjonen fikk rett. Riktignok er ca. 180 000 fritidsbåter registrert der, men det arbeides i disse dager med en utredning²³ om de samfunnsøkonomiske besparelsene det innebærer å få på plass et pliktig småbåtregister igjen. Der bemerkes det hvilke ekstrakostnader som har oppstått som følge av opphevelsen. Blant annet blir kostnadene for å finne eieren av en uregistrert båt som driver førerløst

²² Saken om registeret ble behandlet høsten 2002 og finanskomiteen avga sin innstilling om nedleggelse av det obligatoriske småbåtregisteret 28.11.2002

²³ utarbeides av samfunnsøkonom John Martin Dervå, på vegne av Sjøfartsdirektoratet

rundt i sjøen store i de tilfeller der redningssentralen er nødt til å rykke ut fordi man mistenker at det er personer i vannet, men ikke lykkes i å oppspore eieren og ikke enkelt kan avkare dette.

Videre vil det kunne medføre andre ubehagelige konsekvenser for en båteier at plikten til å registrere lystbåter er opphevet. Dersom man som kjøper er uoppmerksom ved kjøp av bruktbåt, kan en lett rundlures. Er båten med motor tatt inn i landet uten at den er fortollet inn på rette måte²⁴, vil den som har *ervert* båten og nå er eier, etter lov av 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter vedrørende motorkjøretøy og båter § 6, være den ansvarlige for at siste termin av særavgifter er betalt, sml. skattebetalingsloven § 16-40. Har den som solgte båten oppgitt uriktig navn, vil det gjøre det svært vanskelig å spore opp selgeren. Kjøperen risikerer således å sitte igjen med regningen for ubetalte avgifter, i verste fall med tillegg av straffegebyr.

Et annet moment det er verdt å nevne er at fiktive kjøp og salg av brukte båter er en enkel måte å hvitvaske penger²⁵ på. Dersom man betaler skatt til rette myndighet for den "fortjeneste" man har hatt på det fiktive salget, vil det uten et pliktig småbåtregister være vanskelig å føre kontroll med hvorvidt disse handlene er gjennomført i virkeligheten eller ei, det foreligger ingen historikk på en uregistrert båt og man kan ikke med sikkerhet vite om båten noensinne har eksistert. I ytterste konsekvens fører dette til at det tidligere fredfulle båtmiljøet i fremtiden vil domineres av kriminelle miljøer med behov for hvitvasking dersom ikke noe foretas.

²⁴ skattebetalingsloven §2-4

²⁵ definert som "virksomhet der penger som er tidligere unndratt beskatning eller er et resultat av ulovlige virksomheter, gjennom ulike disposisjoner fremstår som "hvite" penger"

2.8 FORSIKRING

Her i landet, som i resten av den vestlige verden, har vi en tradisjon på å forsikre det meste. Noen forsikringer er vi pålagt å tegne, for eksempel ansvarsforsikring på bil, se bilansvarsloven § 15. På lystbåter derimot er det valgfritt å tegne forsikring. Den kan imidlertid være lønnsom å ha, noe vi skal se nærmere i det følgende.

Statistikk fra FNOs hjemmesider²⁶ viser at selv om antall skader har sunket noe fra et år til det neste, har størrelsen på utbetalingene kun steget. Fra 1997 til 2009 ser vi en tydelig utvikling i hvor mye mer som betales ut per år, selv om antallet innmeldte skader er noenlunde stabile. Dette bygger opp under teorien om at norske lystbåter representerer stadig større verdier.

På havet har man ikke helt samme lovfestede objektive ansvar som gjelder for bilførere. Etter bilansvarsloven har føreren av en bil ansvaret for de skader bilen han fører påfører andre, uavhengig av om han kan klandres for skaden. Skadelidte er dermed dekket av eierens lovpålagte forsikring. Som båtfører er man ikke pålagt denne ansvarsforsikringen, og for de tilfeller der skader på egen eller andres båt oppstår som følge av sammenstøt ingen kan klandres for, vil dette kun dekkes av ens egen kaskoforsikring for de tilfeller der dette er tegnet. Er det ikke det, vil man bli nødt til å bære kostnadene for å få utbedret skaden og tapet selv.

Videre forlanger de fleste marinaer og båthavner at båtiere som ønsker båt plass har kaskoforsikring på den aktuelle båten. Dette vilkåret er stilt fordi man ønsker å unngå situasjoner der den som ikke er dekket utsettes for totaltap og for å sørge for at den som er skyld i hendelsen er

²⁶ se vedlegg 1

i stand til å gjøre opp for seg. Dette blir en form for privatrettslig regulering av lovområdet. Dersom begge parter har kaskoforsikring, vil det i de fleste tilfeller løses i minnelighet som en forsikringssak selskapene imellom. Siden så mange lystbåthavner har nevnte krav til kaskoforsikring, betyr det at man er sikret så lenge man ligger i en slik havn. Under seilas derimot, vil det kunne oppstå situasjoner der bare en av partene har forsikring. Dersom ingen kan klandres for sammenstøtet, vil den enkelte måtte bære skadene på egen båt, se sjøl. § 162. Har man da ikke forsikret båten, risikerer man et totaltap. Kan skylden for sammenstøtet tilskrives en av partene, er det den skyldige som skal erstatte skaden. Har den skyldige verken inntekt eller formue, samtidig som han ikke er forsikret, vil det by på problemer for den annen part å få dekket sine omkostninger. Som vi ser er det flere praktiske årsaker til at så mange velger å forsikre lystbåten sin. Fordi det finnes flere former for båtforsikring, skal vi se raskt ta for oss de vanligste variantene.

2.8.1 Ansvarsforsikring

Ansvarsforsikringen er den grunnleggende forsikringstypen, og er den som ligger til grunn for alle de andre forsikringene. Den dekker erstatningskrav mot eier, bruker eller fører av båten.

2.8.2 Delkasko

Kalles i noen tilfeller bare for brann og tyveriforsikring ettersom den i tillegg til å dekke ansvar, også dekker skader oppstått som følge av brann, tyveri og hæverk.

2.8.3 Kasko

Kaskoforsikringen dekker tilfeller som nevnt over, i tillegg til skader oppstått etter sammenstøt, kantring, synking eller annen plutselig skade. Som vi kommer tilbake til under bergingsdelen, vil det at man har kaskoforsikring dekke eventuelle kostnader som følge av berging.

Dette fordrer imidlertid at man gjennom forsikringsavtalen fraskriver seg retten til å forhandle om berging uten selskapets samtykke, hvilket får konsekvenser ved bergingssituasjoner, se mer om dette i egen del om berging.

2.8.4 Super/pluss

Super/plussforsikring er den mest omfattende av alle forsikringene. Den dekker alt en kaskoforsikring dekker, og i tillegg dekkes bagasje, ofte med inntil 30.000 NOK²⁷, samt en egen avbruddsforsikring som følge av brann eller tyveri av båten.

2.9 CE-MERKING

Dette kapitlet bygger på fritidsbåtloven § 21 og § 25. § 21 gir Kongen myndighet til å gi forskrifter om konstruksjon og tilvirkning av fritidsbåter. I forskriften FOR 2004-12-20 nr. 1820 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy kreves det etter § 8 at fritidsfartøy skal CE-merkes etter regler nærmere angitt i vedlegg 4 til forskriften. Kravet om CE-merking av fritidsbåter kom 16. juni 1998 og fritidsfartøy med skroglengde mellom 2,5 og 24 meter skal være merket, men en uttømmende liste over hvilke båter som er unntatt bestemmelsen finnes i forskriftens § 3. CE-merket er beviset på at båten er produsert i henhold til EUs regelverk om produktsikkerhet. Fra og med 1. januar 2006 kreves det at også motorer skal CE-merkes.

Reglene om CE-merking er primært ikke veldig vesentlig for forbrukeren fordi det er produsentens ansvar å merke båten. Er båten importert er det importøren som er den ansvarlige for merkingen, se § Det er likevel verdt å ha en viss kjennskap til for å være trygg på at båten tilfredsstillter sikkerhetskrav og det ikke oppstår unødig risiko fordi man

²⁷ avhengig av hvilket selskap man er forsikret i, tall og vilkår her er basert på forsikring tegnet i IF eller Tryg som de største norske forsikringsselskapene.

ikke kan vite om båten er konstruert etter internasjonale normer eller ei, i tillegg til at forsikringsselskapene krever at båten er CE-merket ved inngåelse av forsikringsavtale.

En forutsetning for at båten er CE-merket er imidlertid at den er utstyrt med en såkalt CIN²⁸-kode på skroget²⁹. Kravet om CIN-koden kom samtidig med de øvrige bestemmelsene om CE-merking, og merket skal sitte nedenfor fenderlisten på styrbord side av akterspeilet³⁰.

Overtredelse av produktkontrollen kan medføre tvangsmulkt etter § 13. Det har ingen stor virkning for båtieren, men det har en praktisk verdi ettersom man vil føle seg trygg på at de fleste som konstruerer, bygger og omsetter lystbåter vil anstrenge seg for å overholde reglene for å unngå et eventuelt straffansvar.

2.10 STRAFFANSVAR

Ved overtredelse av de forskjellige bestemmelsene som er drøftet over, har vi sett at det ofte vil medføre et visst straffansvar, enten det er tale om forsettlig eller uaktsom handlemåte. Dette har hjemmel i sjøl. § 418 fordi man straffes med bøter dersom man forsettlig eller uaktsomt overtrer *forskrifter* om sjøfarten, og de øvrige reglene, blant annet føring av båt med promille og brudd på sikkerheten om bord, har egne straffebestemmelser, enten i samme lov eller i medhold av straffeloven.

Om det ikke kan reises tiltale om straff, kan det likevel stort sett reises sivil søksmål om erstatning etter de generelle reglene på erstatningsrettens område, se nærmere under.

²⁸ Craft Identification Number, tidligere HIN (Hull Identification Number)

²⁹ kan sammenlignes med chassis-nummeret

³⁰ informasjon hentet fra nssrs hjemmesider om småbåtregisteret

2.11 ERSTATNINGSANSVAR

Det erstatningsansvaret man kan pådra seg som eier eller fører av fritidsbåt har vi såvidt vært inne på tidligere, se bl.a. pkt. 2.2 om det nevnte rederansvaret og pkt. 2.6 om hvem som bærer ansvaret for skader ved sammenstøt

Etter fritidsbåtloven § 27 er det skipsføreren og eieren som er de ansvarlige for at bestemmelser gitt med hjemmel i denne loven overholdes, herunder også for sikkerheten til alle om bord, og skipsfører har etter sjøl. § 140 jf. skadeserstatningsloven § 2-3, et erstatningsansvar for skader som voldes ved feil eller forsømmelse i tjenesten. Dette synes å kunne videreføres på føreren av en fritidsbåt. Det fremkommer i alle fall ingenting av forarbeidene som tyder på at det må være snakk om feil eller forsømmelse i *lønnet* tjeneste, og dermed vil også den som forvolder skade mens han uten vederlag utfører oppdraget som skipsfører bli erstatningsansvarlig. Videre vil rederen (eier) være ansvarlig for de skader som skipsfører forvolder som fører av hans båt, se sjøl. § 151, men det følger av annet ledd at han kan kreve det han har erstattet, tilbakebetalt av skipsføreren.

2.12 OPPSUMMERING

Som vi har sett er den nedre grensen for hva som vil være et skip etter Sjølovens regler, trukket langt ned. Kort oppsummert kan det sies at bare de aller minste fritidsbåter som kanoer, små robåter og lignende ikke vil omfattes av skipsbegrepet. Det stilles videre en del krav til den som fører en fritidsbåt, bl.a. gyldig båtførerbevis, at man ikke er påvirket av alkohol, medikamenter eller på annen måte er i slik stand at det vil gjøre en uskikket som båtfører.

Ved sammenstøt bærer den som kan klandres for sammenstøtet, ansvaret. Kan ingen klandres, bærer den enkelte kostnadene på egen båt, og derfor er det lønnsomt kaskoforsikre båten. Kan flere klandres vil man måtte bære de kostnadene som kan relateres til *sin* uaktsomhet.

Under seilas skal båten navigeres slik at det ikke oppstår fare, og man plikter å navigere etter Sjøveisreglene som inneholder regler om sikker navigasjon.

Det er i hovedsak båtføreren som har ansvaret for de ombordværende og skader han påfører andre under tjenesten som skipsfører. Likevel har eieren av båten også et visst ansvar, blant annet kan tredjemann kreve erstatning av båteieren for de skader han er påført av båtføreren. Dersom dette gjøres kan eieren i annen rekke kreve regress av føreren. Både eier og fører kan straffes ved overtredelse av forskjellige bestemmelser i Sjøloven, fritidsbåtloven og forskrifter gitt med hjemmel i disse.

Fritidsbåtloven inneholder også forskrift om at alle fritidsbåter som produseres eller importeres til landet, skal være merket og godkjent i samsvar med EØS-reglene om utforming osv, og det er intet lovkrav om at man skal registrere en båt under 15 meter, ei heller at den må forsikres.

3 BERGING

3.1 INNLEDNING

Opp gjennom tidene har reglene for berging vært noenlunde de samme, selv om det har vært foretatt små endringer for å tilpasse seg nye konvensjoner. Kort kan vi nevne den gamle Sjøloven av 1893 som var resultatet av et nordisk samarbeid, som tilpasset seg bergingskonvensjonen fra 1910 ved i 1913 å vie hele kapittel 9 til berging. Disse reglene ble noe endret i 1964, og i 1994 fikk vi en ny og revidert Sjølov som i 1996 inkorporerte de nye reglene basert på den internasjonale bergingskonvensjonen fra 1989 til norsk lov. Det ble heller ikke den gang gjort noen revolusjonerende endringer, og reglene er stort sett de samme, men nå er de å finne i Sjølovens kapittel 16.

Rettsinstituttet berging er et særpreget rettsområde. Vi har ikke noe sammenlignbart på land. Det nærmeste vi kommer er at det kan oppstå bergingssituasjoner ved brann slik læreboken³¹ nevner. Her vil imidlertid brannvesenet gripe inn og ta hånd om situasjonen.

Situasjonen er derimot en helt annen til sjøs. Fordi det ikke finnes noe offentlig organ som tar seg av små og store bergingsaksjoner på havet, har vi egne regler om berging og bergelønn. I riktig gamle dager hendte det rett som det var at sjøfolk unnlot å tre hjelpende til hvis de forstod at et annet skip var i fare. Det kunne være flere årsaker til dette, men de vanligste var likevel at man ikke ønsket å sette sitt eget liv i fare uten å få noe igjen, samt at det ikke var uvanlig å spekulere i at man kunne samle vrakgods hvis man selv kom seg helskinnet gjennom stormen. De første reglene om berging og bergelønn hadde derfor til hensikt å oppmuntre til berging.

³¹ Sjørett, s 442 av Thor Falkanger og Hans Jacob Bull

I dag vil det oppfattes som en uetisk handling å unnlate å hjelpe andre sjøfarende. Når menneskeliv står på spill, vil de fleste av oss strekke seg så langt som mulig for å berge den som er i nød. Det er ikke lenger mange som vil unnlate å hjelpe andre sjøfarende. Dessuten har vi alle en plikt til å hjelpe til så lenge det er tale om fare for liv og helse, se sjøl. § 135.

Når det kommer til gjenstander er ikke situasjonen likedan. Det er ingen regel som sier at man har plikt til å berge annen persons eiendeler, ei heller båter, med fare for skade på eget legeme og/eller utstyr. Det er her reglene om berging og bergelønn kommer inn i bildet; man ønsker å spare samfunnet for ekstra kostnader ved at store verdier går tapt når de kunne vært berget. Folk flest er mer tilbøyelige til å strekke seg lenger dersom det venter en belønning, i dette tilfellet bergelønn.

Hvert år forulykker og synker et stort antall fritidsbåter i Norge. Jeg vil i det følgende først forklare når man står overfor berging, altså hvilke situasjoner som gir krav på bergelønn, herunder vilkår for bergelønn og utmåling av denne. Deretter vil jeg forklare hvem hva og hvor det kan berges og avslutningsvis hvilke ansvarsforhold dette utløser.

3.2 NÅR MAN NORMALT STÅR OVERFOR BERGING OG KRAVET TIL FARE

Som vi forstår av innledningen er selve formålet med bergelønnen å oppmuntre til berging. Men det er samtidig viktig å avgjøre *når* man står overfor en bergingssituasjon, for det er selve bergingssituasjonen som utløser de forskjellige rettstilstandene, herunder kravet om bergelønn. Berging er i sjøloven § 441 definert som ”enhver handling

som har til formål å yte hjelp til et skip eller annen gjenstand som er forulykket eller i fare i et hvilket som helst farvann”.

Berging forutsetter i første omgang at det er snakk om en aktiv handling. Videre må formålet være å hjelpe et skip eller annen gjenstand på sjøen. Etter sjøl. § 441 litra a) er det et krav om at det som berges også må være ”forulykket eller i fare”.

For å begynne med det siste først: Etter ordlyden holder det at man står ”i fare” for å forulykke. Ved fare bør ikke skaden nødvendigvis ha inntruffet når bergingen påbegynnes, men det må være tale om en reell fare.

I dette ligger det at man må være utsatt for fare i den grad det truer med å ødelegge båten, helt eller delvis, for at det skal kunne utbetales bergelønn. Det holder ikke at den som kommer til unnsetning *tror* noen er i fare, vi snakker her om fare sett i et rent objektivt perspektiv. Dette har vært oppe i Høyesterett ved flere anledninger og drøftes grundig i Rt.1996 907. Det rettslige spørsmålet denne dommen reiste var hvilke opplysninger domstolene skulle bygge på ved tvist om bergelønn; de opplysningene som var tilgjengelige da hjelpen ble gitt eller opplysninger som først forelå på et senere tidspunkt?

Dommen ble avsagt under dissens hvorpå mindretallet hevdet at en slik avgjørelse måtte treffes på grunnlag av den informasjon som var tilgjengelig for de respektive båtførerene på det tidspunktet hjelpen ble ytet. Dette ble blant annet begrunnet med Brækus` fremstilling om at ”en usikkerhet om hvorvidt skipet vil greie seg selv, er i seg selv et faremoment”³². Dessuten ble det vektlagt at det ville innebære et unødig usikkerhetsmoment for de impliserte parter i den grad man trodde

³² s.9? i Berging sv Sjur Brækhus

motorproblemene var langt større da bistanden ble gitt, enn det en senere verkstedsundersøkelse kunne åpenbare.

Flertallet la derimot vekt på at fiskebåten "Loran" i det aktuelle tilfellet ikke stod overfor så store motorproblemer som først antatt. Selv om motoren gikk med nedsatt ytelse, viste det seg at båt og mannskap *kunne* ha gått til sikker havn uten videre behov for bistand. Det forelå dermed objektivt sett ingen fare. Vil imidlertid det faktum at "alminnelig kyndige personer der og da med rimelighet burde oppfattet situasjonen slik at fare forelå" være avgjørende? Etter førstvoterendes syn er ikke dette nok. Han tolker lovens ordlyd og forarbeid dit hen at de gir uttrykk for at det rent objektivt sett må foreligge en reell fare. Etter flertallets oppfatning gjelder reglene om berging kun for fartøy som allerede er forulykket eller virkelig i fare. Motsatt kan et skip som *ikke* er "forulykket eller i fare" ikke være gjenstand for berging.

I Rt-1999-74 bekreftes det at farevurderingen skal være objektiv. Det understrekes at det ikke er tilstrekkelig at mannskap eller berger tror det foreligger fare. En siste dom det er på sin plass å ta med som bygger opp under samme syn er Rt.2004 1909. I avsnitt (42) viser den til samme vilkår for objektiv fare som i dommene fra 1996 og 1999.

Det må samtidig understrekes at selv om farevurderingen skal være tolket objektivt skal man være forsiktig med å tolke reglene altfor innskrenkende. Dersom det foreligger en reell fare, men som av en eller flere grunner ikke materialiserer seg, er ikke dette i seg selv til hinder for at man står overfor en bergingssituasjon, se igjen Rt-1999-74.

Selv om de foregående sakene har dreiet seg om større fartøy, er det intet som peker på at de samme reglene skulle vært anvendt annerledes dersom det er tale om lystbåter. Det må derfor legges til grunn at det samme kravet til å være "forulykket eller i fare", og at kravet om at

faren skal være objektiv, vil være de samme for lystbåter som for fartøyene nevnt i dommene over.

3.2.1 Graden av fare og skillet assistanse – berging

Det kan være tvilsomt hvor langt man kan tøy begrepet ”i fare” ettersom det verken kreves at faren er overhengende eller umiddelbart forestående, se Brækhus: Bergning fra 1968 s. 11. Vi må likevel legge til grunn at den må tenkes inntruffet i nær fremtid og at den må true med å påføre båten vesentlige skader eller at det er fare for at den skal gå ned.

Et annet begrep som ikke nevnes i loven, men som i høy grad er aktuelt her er ”assistanse”. Her må det imidlertid bemerkes at det ikke er tale om det juridiske begrepet assistanse som ble fjernet fra loven i 1964³³, men den vanlige språklige betydningen av ordet assistanse. Det kan tidvis være vanskelig å skille begrepene assistanse og berging, men det er av vesentlig viktighet å avgjøre til hvilken tid man står overfor hvilket begrep. Har utenforstående ytet hjelp uten at man er ”forulykket eller i fare”, er det kun tale om assistanse og vil således *ikke* utløse noe krav om bergelønn.

For å illustrere dette kan vi tenke oss en middels lystbåt som en solfylt og stille sommerdag går tom for drivstoff. Den vil nok bruke lang tid på å komme seg til land og andre praktiske problemer kan oppstå, men det foreligger ingen fare. Utsettes den samme båten for motorhavari en dag med stiv kuling og ruskevær, kan man ikke med samme sikkerhet si at den vil nå land uten fare for at det oppstår betydelige skader, og den som bistår må i et slikt tilfelle rettmessig kunne innkreve bergelønn dersom øvrige vilkår for bergelønn er oppfylt.

³³ Finn hvor begrunnelsen for dette står

Det skal samtidig innvendes at når det kommer til fritidsbåter, vil det ofte være langt mindre som skal til før de er i fare sammenlignet med større skip. Fritidsbåter er gjerne mindre enn andre typer skip, de er ofte åpne og føreren kan ikke nødvendigvis så meget om båten eller sjølivet generelt. Hvorvidt faren er objektiv vil derfor gjerne være vanskeligere å avgjøre. De ombordværende innehar normalt ikke nok kunnskap til å avgjøre dette. Det vil derfor synes naturlig at kravet til at faren må være objektiv, ikke bør veie like tungt ved berging av fritidsbåter som av større fartøy. Jeg har ikke lyktes med å finne bevis i rettspraksis som taler for dette, men jeg har heller ikke funnet noe som taler imot. Men går vi ut fra formålet med bergingsreglene og reelle hensyn, taler dette for en mykere anvendelse av dette kravet ved avgjørelsen av om en fritidsbåt er i fare. Vi har riktignok de tre nevnte avgjørelsene fra Høyesterett som tar opp kravet til objektiv fare, og fordi disse kom med relativt korte mellomrom har de kanskje blitt tillagt enda større vekt enn hva som vil være forsvarlig å kreve vedrørende fritidsbåter. Det som synes mest fornuftig er derfor at man ”myker” noe opp i kravene om objektiv fare og faregraden for lystbåter sammenlignet med andre fartøy.

Når en båt allerede har gått ned eller strandet, kan den neppe sies å være i fare, så her vil begrepet ”forulykket” tre inn og ha en selvstendig betydning. Etter ordlyden har man like fullt krav på bergerlønn i et slikt tilfelle, men det vil i denne oppgaven falle inn under kapittelet om heving, og jeg vil derfor ikke drøfte dette nærmere her. Dessuten er avgjørelsen av om vilkåret for at båten skal være ”forulykket eller i fare” oppfylt dersom det ene eller andre forelå, og det er intet krav til å avgjøre hvorvidt det var forulykket eller i fare, men det vil kunne få betydning senere, når størrelsen på bergelønnen skal avgjøres, se nærmere om utmåling av bergelønn.

Kort oppsummert kan vi si at før det kan utbetales bergelønn må det avgjøres om det er berging eller ei, avgjort etter reglene drøftet ovenfor. Er det snakk om ren assistanse, kommer man ingen vei med et bergelønnskrav.

Ved berging har man derimot krav på kompensasjon alt ettersom hva man har berget og hvilke farer man har utsatt seg for og så videre, hvilket bringer oss inn på neste tema; vilkår for bergelønn og den videre adgangen til å berge.

3.3 VILKÅR FOR BERGELØNN

Først og fremst må vi legge til grunn at det som berges er ”forulykket eller i fare” slik at det finnes noe å berge, og slik drøftingen over antyder er det farebegrepet som legges til grunn her. Videre er det Sjølovens § 445 som regulerer vilkårene for bergelønn ytterligere.

På sjøen og spesielt innen bergingsretten er det vanlig å operere med det såkalte no cure - no pay-prinsippet. Dette innebærer at dersom man ikke fullfører oppdraget sitt eller arbeidet ikke fører til et nyttig resultat, kan man heller ikke kreve betaling for innsatsen som sådan. Dette uavhengig av den tid og hvilke ressurser man har brukt. Man vil ikke engang få dekket de utlegg man har hatt som følge av arbeidet. En resultatløs innsats utløser ingen krav om betaling når no cure – no pay-prinsippet legges til grunn.

Denne regelen henger igjen fra gammelt av. Bakgrunnen er at livet på sjøen er så vidt vanskelig å forutsi. Ved å gi seg ut på en sjøreise er det så mange faktorer som spiller inn og man kan, selv ikke i dag med alt tilgjengelig utstyr på markedet, si med sikkerhet når man vender tilbake igjen. Vær og vind er fortsatt like uforutsigbart.

For bergingsrettens del er det også en rettspolitisk bakgrunn for å benytte seg av no cure – no pay-prinsippet. Siden sannsynligheten for betaling er såpass risikabel, følger det videre at dersom arbeidet faktisk fullføres, må betalingen være tilsvarende høy for den risikoen man har tatt. Dette innebærer at bergerne presser seg til det ytterste i håp om å klare bragden og dermed få betaling, i stedet for å mislykkes og ikke få noe som helst selv om det er gått med mye tid og ressurser ellers. Motsatt vil eieren av båten slippe å måtte ut med store vederlag i tillegg til å ha mistet den. I praksis er det forsikringsselskapene som oftest bærer kostnaden for bergelønn, og for deres tilfelle er det også en god løsning at de i tillegg til å måtte dekke opp for et totaltap, skal ut med store summer for et resultatløst arbeid på toppen av det hele. Ved å benytte seg av no cure – no pay-prinsippet unngår man dette.

Lovhjemmelen for dette er å finne i sjøl. § 445. I første ledd kreves det at for å ha krav på bergelønn, må bergingen ha ”ført til et nyttig resultat” og vi kan dermed si at prinsippet om no cure - no pay preger hele bergingsinstituttet.

Det er følgelig ikke nok å ha *forsøkt* seg på et bergingsoppdrag, det legges videre opp til en del krav som skal være oppfylt før man får rett på bergelønn. I forarbeidene³⁴ til § 441 sies det likevel at det er intet vilkår at bergingen er vellykket så lenge det er berget *noe* av økonomisk verdi, se nærmere reglene om utmåling av bergelønn.

3.4 ADGANGEN TIL Å BERGE

Slik bergingsinstituttet fungerer i dag er det slik at eieren av en båt i nød er den som besitter retten til å bestemme hvem som skal få bergingsoppdraget. Når eieren således gir oppdraget til en berger

³⁴ NOU 1993:23 Berging, kap. 3, finn sidetallet

fremfor en annen, gir han ikke bare denne ene retten til å opptre som berger, han avskjærer samtidig alle de andre fra å gjøre det samme i de tilfeller der flere er interessert i samme oppdrag. Så lenge båten er forsikret vil det imidlertid være selskapet som har det siste ordet, fordi det i samtlige forsikringsvilkår jeg har undersøkt, kreves at man fraskriver seg retten til å forhandle om berging og bergelønn. Årsaken til at dette kreves, er at forsikringsselskapene ikke ønsker å dekke bergingsaksjoner som blir uforholdsmessig kostbare på grunn av båtførerens vilkårlige forhandling. Kort oppsummert vil det altså være eier eller forsikringsselskap som har retten til å avgjøre hvem som skal berge.

3.5 HVEM KAN TRE INN I ROLLEN SOM BERGER?

”Enhver som har gitt seg i kast med eller påbegynt slike handlinger som nevnt i utkastet til § 441 må ansees som berger” se NOU 1994:23 om merknader til sjøloven av 1994 § 441.

I uttrykket ”enhver” stilles ingen spesielle krav til kvalifikasjoner, utstyr eller annen kompetanse. Hensikten bak dette er at når man står overfor en bergingssituasjon, er det ofte mer nødvendig at hjelpen er raskt på plass enn ytterligere regulering av berger. I så fall vil det kunne avskjære mange fra å yte bistand i en nødssituasjon, og det er ikke tanken bak de øvrige reglene om berging. Spesielt når det gjelder småbåter kan det innvendes at den som ikke har greie på berging og kommer til for å yte bistand i god hensikt i sin uvitenhet noen ganger kan være til mer skade enn nytte, men dette forekommer relativt sjelden og ikke noe vi skal gå nærmere inn på her.

Har den som har fullmakt til å gi bort retten til å berge ikke gitt denne retten til noen bestemt, vil den i tråd med prinsippet om ”først i tid, best i rett” tilfalle den som var raskest på plass og i gang med arbeidet.

Tiden er med andre ord et viktig moment i denne forbindelse, og man må derfor ha klart for seg når bergingen ble påbegynt. Det er i følge x som er avgjørende.

Selv om det i noen tilfeller vil kunne oppstå tvist om hvem som rettmessig er berger, er ikke loven til hinder for at to eller flere bergere samarbeider om bergingsoppdraget, enten fordi de ble tildelt oppdraget sammen eller fordi de tok fatt på oppgaven samtidig, men da skal fordelingen av bergelønnen utmåles etter reglene i § 446, se § 448. Se nærmere om § 446 og utmåling av bergelønn under.

I utgangspunktet kan enhver gi seg i kast med å berge en lystbåt, men vi må likevel tenke oss en viss begrensning i hvem som vil ha krav på bergelønn.

3.5.1 Begrensinger i forhold til hvem som har krav på bergelønn

Har den som hadde fullmakt³⁵ til å inngå avtale om berging gitt beskjed om at det ikke skal foretas berging, fordi han allerede venter på en annen berger eller han av andre årsaker ikke ønsker bistand fra den aktuelle bergeren, har man ikke krav på bergelønn. Dette følger av sjøl. § 450 annet ledd³⁶ om at den som foretar berging etter at et "uttrykkelig og berettiget forbud" er gitt, ikke har krav på bergelønn. Her er det verdt å nevne at siden det kreves at forbudet er berettiget, må det vurderes hvorvidt båten står i fare for å synke. Ser man at båten er i ferd med å gå ned dersom man ikke griper inn umiddelbart og derfor går i gang med bergingsarbeid vil ikke et forbud mot berging være berettiget. Det følger av forarbeidene³⁷ at denne bestemmelsen i hovedsak er myntet på skip der det kan oppstå miljøskade som følge av at man unnlater å gripe inn fordi det nedlegges forbud mot berging. Jeg vil likevel tilføye at

³⁵ skipets eier, reder eller skipsfører, jv. sjøl. § 450

³⁶ Bergingskonvensjonen art. 19

³⁷ NOU 1994:23 Berging om merknader til § 450

dersom faren for at menneskeliv går tapt, hvilket vil være relevant i forhold til lystbåter, er et forbud mot berging her like lite berettiget som i de tilfeller der risikoen for at miljøskade vil inntreffe, og må derfor tale for at dersom man berger båt og mannskap³⁸ i en sådan situasjon selv om det er nedlagt slikt forbud som nevnt i § 450, vil man likevel ha krav på bergelønn.

Videre følger det av første ledd i samme paragraf at den som allerede utfører et arbeid når bergingssituasjonen oppstår, ikke har krav på bergelønn med mindre man går utover det som følger av den opprinnelige avtalen. En slik situasjon kan tenkes aktuell for lystbåters del der en båt får assistanse av en annen og det avtales en viss sum som betaling for slep inn til nærmeste plass å fylle drivstoff. Går noe galt under slepet, og den som assisterte får en jobb med å berge den annen part, vil dette falle inn under bestemmelsen i første ledd og derfor ikke gi ytterligere krav på bergelønn. Motsatt kan det tenkes at det oppstår en uforutsett hendelse under slepet, for eksempel en brann. Dersom man lykkes i å slukke brannen og berge båten i et slikt tilfelle må det sies at man har gått utover avtalen om slep inn til nærmeste havn, og man må derfor rettmessig kunne innkassere bergelønn for den delen av bergingsaksjonen som ikke var en naturlig del av den opprinnelige avtalen.

Endelig kan bergelønnen falle bort, helt eller delvis, dersom bergingen ble nødvendig eller vanskeligere nettopp som følge av bergers feil og forsømmelser eller uredelige opptreden som for eksempel bedrageri, se tredje og siste ledd av sjølovens § 450.

For det andre er naturlig å spørre seg hvorvidt eier, eierens familie eller annet mannskap vil ha krav på bergelønn. For å starte med det siste;

³⁸ sjøveisreglene eller hva det nå er om plikten til å redde mennesker i nød

tidligere var det aldri tale om at man hadde krav på bergelønn for de verdier man var i stand til å berge fra det skip man selv arbeidet på. Bærebjelken for dette synspunktet var at man som mannskap ombord på et havarert skip ikke gjorde *annet enn sin plikt* ved å berge det som berges kunne. Dette synet er delvis fraveket de senere årene. Nå er det springende punkt hvorvidt man som berger *går ut over sin normale plikt* dersom man står i et slikt forhold til havaristen at det kan så tvil om kravet til bergelønn.

Andre som er i en slik posisjon er eier og eierens nære familie. Vil den eller de ha krav på bergelønn for å ha forsøkt å berge sin egen båt? Etter sjøl. § 447 og bergingskonvensjonen av 1989 art. 12 er det eier som er ansvarlig for å betale rettmessig bergelønn til den som har utført bergingsarbeidet. For lystbåter er denne situasjonen noe annerledes ettersom de fleste forsikrer båten sin i et forsikringsselskap, og dermed er det i praksis selskapet som dekker bergelønnen.

Man kan tenke seg at eier stort sett vil gjøre sitt ytterste for å redde båten sin såfremt han er i stand til det, uten å ha noen form for bergelønn i tankene. Det kan imidlertid tenkes at man ser at båten har slitt seg og ”tyvlåner”³⁹ en annen som er tilgjengelig i et forsøk på å redde egen båt. Er det vindstille og det ikke er tale om at man utsetter seg for noen fare, vil man ikke komme langt med et bergelønnskrev på egen båt overfor forsikringsselskapet. Motsatt kan det tenkes at dersom det blåser stiv kuling, og man *virkelig* setter liv og helse i fare for å få båten trygt i havn, vil det ikke være noe i veien for at man som eier av båten skal kunne kreve bergelønn utbetalt av selskapet. Forklaringen synes enkel; ville båten ha gått tapt som følge av et totalhavari dersom eieren unnlot å gripe inn, måtte selskapet ha punget ut hele beløpet båten var forsikret for, i stedet for kun å ha kostet bergelønnen. En

³⁹ se nærmere reglene om nødrett i Fritidsbåtloven § X

etisk betraktning vil kanskje likevel tale for det motsatte. Verdsetter man ikke eiendelene sine høyt nok til å forsøke å berge dem uavhengig av om det venter noen bergelønn eller ikke? Og vil man ikke, dersom man lyktes med å berge sin egen båt, være takknemlig for at man klarte det og at den ikke gikk tapt?

Som vi ser dukker det opp noen betraktninger som må tas med i avgjørelsen av en slik sak. Hvor skal grensen gå for å innkassere bergelønn på egen båt?

Jeg vil ta med at som nevnt over har ikke mannskap og andre som står i et avtalemessig forhold til havaristen, normalt krav på bergelønn, se igjen sjøl. § 450 første ledd. For lystbåters del er denne situasjonen noe annerledes, ingen vil normalt utføre arbeid ombord. Det kan likevel tenkes at de ombordværende kan sammenlignes med mannskap som nevnt i loven. Jeg ser i alle fall ingen ting som taler for at de *ikke* skal det.

En interessant sammenligning er å se på for hvilke personer en reder hefter for og om det kan ha noen betydning for hvem som har krav på bergelønn. Som vi har sett over, vil rederansvaret få anvendelse også på svært små båter. Det kan synes som at det etter sjøl. § 151 kreves at man har vært i lønnet arbeid i skipets tjeneste for at rederen skal heftes, men Brækhus argumenter imot dette⁴⁰. Han forfekter det syn at "en lystseiler hefter for sitt mannskap, selv om dette er med på seilassen "just for the fun of it". Dersom rederen (eieren) hefter for de ombordværende selv om de er med kun for forlystelsens del, vil det ikke være unaturlig å pålegge dem de plikter som påhviler ethvert annet mannskap om bord i skip. Hvor langt man kan gå i en slik sammenligning er derimot usikkert, men jeg vil påstå at det ikke er noe galt i trekke en analogi mellom hvem reder kan hefte for på den ene

⁴⁰ S. 280 i Juridiske arbeider fra sjø og land, 1967.

siden og hvem som kan ansees for mannskap tilhørende båten, på den andre siden.

Dersom et slikt syn legges til grunn, vil det heller ikke for mannskapet som er med "just for the fun of it" gis noen rett til bergelønn, *med mindre man gikk utover det som kan forventes* i en slik situasjon. Det synes som den mest fornuftige løsningen, idet man fra et rettspolitisk ståsted bør være forsiktig med å dele ut bergelønn til de som står i avtalemessig eller annen nær relasjon til båteier. I andre omgang vil det kunne føre til utnyttelse av systemet dersom det blir for enkelt å få bergelønn etter berging av egen båt eller annen båt man selv var om bord i da bergingssituasjonen oppstod.

Hva som vil være å gå utover det som forventes i en bergingssituasjon for mannskapet på en lystbåt må dermed avklares nærmere i hvert enkelt tilfelle. Selv om øvrige vilkår for bergelønn er oppfylt, bør man nok likevel være restriktive med å betale ut bergelønn til eier og eierens nærmeste. Som tidligere nevnt er det ens plikt å gjøre det man kan dersom man havner i en slik situasjon, og det bør være forbeholdt de tilfeller loven nevner som unntak, hvor det *ikke på noen måte vil synes tvilsomt* at man har gått lenger enn man var forpliktet til.

3.6 HVA KAN VÆRE GJENSTAND FOR BERGING?

Det forutsettes at for å ha krav på bergelønn må man ha berget materielle verdier⁴¹. Menneskeliv er ikke å betrakte som materielle verdier, og berging av menneskeliv gir i seg selv ingen krav på

⁴¹ sjøl. § 445 jv. forarbeidene om nyttig resultat

bergelønn⁴², jv. sjøl. § 445 annet ledd. De fleste gjenstander har imidlertid en økonomisk verdi, så her kreves det en nærmere drøfting. I den gamle sjøloven var grensen satt ved at det måtte berges *skip eller last*⁴³ for å bli tilkjent bergelønn. Videre måtte det ha en viss verdi, og personlige brev er typiske eksempler på hva som ikke har noen økonomisk verdi og således faller utenfor denne kategorien.

Nytt av 1989-konvensjonen om berging er at ikke bare skip og last, men alle løsøre gjenstander kan berges, se sjøloven § 441 litra c. Dette innebærer at handlinger som ikke har noen sammenheng med sjøfart å gjøre, nå kan gi krav på bergelønn. Så lenge bergingen foretas i sjøen og det som berges er av en viss økonomisk verdi vil det gi krav på bergelønn dersom de øvrige vilkårene for bergelønn er oppfylt.

Et eksempel som illustrerer dette er at dersom et helikopter berger en bil som flyter i sjøen, vil det nå falle inn under de generelle reglene om berging. Det samme gjelder for eksempel et verdifullt smykke som mistes overbord fra en lystbåt, og blir hentet opp igjen av en dykker. Her vil det imidlertid være praktisk med en avgrensning mot hittegodsloven og det vil være på sin plass med en sonndring mellom reglene for bergelønn på den ene siden og reglene om hittegods etter hittegodsloven⁴⁴ § 9 på den andre siden.

Det kan kanskje synes noe unaturlig å tilkjenne en dykker som har funnet et diamantsmykke *bergelønn* for dette, og derfor kan reglene om hittegods etter hittegodsloven § 9 komme til anvendelse. § 1 i hittegodsloven definerer hva som normalt faller inn under begrepet

⁴² står man imidlertid overfor den situasjon at flere båter bistår under berging, hvorpå den ene berger menneskene om bord, mens de andre sørger for å ta hand om materielle verdier, vil den som berget menneskene få rett på en andel av bergelønnen, se siste del av § 445 annet ledd.

⁴³ § 224 i Sjøloven av 1893

⁴⁴ Lov om hittegods av 29. mai 1953 nr. 3

hittegods, hvilket er ”lausøyre som har kome bort fra innehavaren utan at han ville det, og som nokon har funne og teke hand om”.

Eksempelet med smykket som har falt overbord og blir funnet av en dykker, oppfyller etter gjeldende rett *både* kravene om finnerlønn for hittegods og kravene til bergelønn. Før de nye reglene om at det som ble berget ikke lenger trengte å ha tilhørt skip eller last, trådte i kraft, var det kun reglene etter hittegodsloven § 9 som ville ha kommet til anvendelse i nevnte tilfelle.

Både for den som har mistet gjenstanden og for den som har tatt hånd om den, vil det være mindre relevant om det er det ene eller det andre som legges til grunn. Det avgjørende vil være om man får kompensasjon for det man har utrettet og hva man må ut med som kompensasjon, og det spiller således liten rolle om det kalles bergelønn eller finnerlønn. I avgjørelsen om hvilket regelsett man skal anvende, vil det bero på hva man finner mest hensiktsmessig i den aktuelle situasjonen. Av gammel vane vil det kanskje være enklest å benytte reglene om hittegods fordi det innen rettspraksis er flere avgjørelser å bygge på. Det kan likevel tenkes at reglene for utmåling av bergelønn gir en annen kompensasjon enn hva finnerlønnen gir. La oss undersøke dette nærmere.

Bergelønn kan settes fra 0 til 100 prosent av det bergedes verdi, men det kan aldri overstige det bergedes verdi, se sjøl. § 445. Som vi skal se nærmere på nedenfor er det også en rekke andre momenter som skal tillegges vekt ved utmålingen av bergelønn. Den øvre grensen for finnerlønn derimot er for verdier over 500 NOK, 10 prosent av gjenstandens verdi, se hittegodsloven § 9, tredje ledd. Vanlig praksis er også å gi 10 prosent av verdien i finnerlønn, utmålt av politiet, se Rg.1954-686. For de impliserte partene der et smykke eller tilsvarende er mistet og brakt tilbake i eierens besittelse som nevnt over, kan det derfor tilsynelatende synes å ligge en viss økonomisk fordel i velge ett

regelsett fremfor det andre. Mitt syn er at selv om bergelønnen kan settes helt opp til 100 prosent av det bergedes verdi vil det ikke bli aktuelt med en så høy andel for et smykke som har falt overbord – bergelønnen skal stå i stil til ”bergingsaksjonen” og ofte ligger bergelønnen på mellom 5-10 prosent av det bergedes verdi.

Sett fra et økonomisk ståsted vil jeg derfor anta at det er liten vits i å spekulere i hvilke regler som skal legges til grunn, utmålingen av finnerlønn og bergelønn skal stå i stil til handlingen som er utført, og handlingen er den samme enten man anser det for å ha berget noe eller å ha funnet noe. Eneste ankepunkt her blir at det ved bergelønn kan tilkjennes mer enn 10 prosent av det bergedes verdi, men i praksis vil aldri bergelønnen overstige 10 prosent i et slikt tilfelle det her er tale om⁴⁵, se mer utfyllende avsnittet ”utmåling av bergelønn”.

Det er mer hensiktsmessig å avgjøre i tilfelle tvist, hvilke regler som skal komme til anvendelse, selv om det kan synes tvilsomt hvor stor verdi også dette vil få i praksis.

Likevel synes jeg at for de tilfeller man faktisk er ombord i en båt og mister en gjenstand, hvorpå det oppstår en påfølgende redningsaksjon, bør reglene om bergelønn benyttes. Begrunnelsen for dette er at det synes mest naturlig å gå til sjøloven så lenge man befinner seg på sjøen. Reglene i sjøloven er tross alt tilpasset de spesielle forholdene og hendelsene man støter på når man ferdes der. Selv om det ikke er noe i veien for å benytte reglene om hittegoods, vil det stride noe med den alminnelige rettsoppfatningen å ikke benytte sjølovens regler. Dette mener jeg spesielt på bakgrunn av at det er åpnet for å omfatte så mange nye gjenstander etter bergingskonvensjonen av 1989. Hvis ikke bestemmelsen var ment å omfatte et tilfelle med tap av noe overbord,

⁴⁵ finn relevant rettspraksis til å understreke utsagnet.

kan man spørre seg hva som er hensikten. Jeg vil samtidig understreke at det er tvilsomt hvorvidt det har noen praktisk verdi å avgjøre dette og jeg har ikke lykket med å finne noen rettsavgjørelse der dette har vært tema.

Hovedregelen om at alt som har en økonomisk verdi som berges gir krav på bergelønn, har imidlertid noen unntak. Dersom en gjenstand er permanent festet til kystlinjen, gir den ikke krav på bergelønn, se siste ledd i samme paragraf. Denne bestemmelsen svarer til bergingskonvensjonen artikkel 1 pkt. 3. Et hyppig brukt eksempel på gjenstand som er permanent festet til kystlinjen og ikke gir krav på bergelønn, er en flytebrygge som har slitt seg.

Jeg vil også kort nevne kjæledyr som et eget punkt. Det er ikke uvanlig at den som har kjæledyr tar det med seg dersom man skal på båttur. Men vil det faktisk at man berger et kjæledyr gi krav på bergelønn? Ja og nei. Som vi ser av drøftingen over er kravet at det som berges må ha en økonomisk verdi for å utløse noe krav om bergelønn. En alminnelig huskatt vil således ikke ha noen økonomisk verdi, man får dem strengt tatt kastet etter seg ved å oppsøke såkalte "kattehus" der uønskede katter tas hånd om. Vi kan derfor slå fast at en helt vanlig blandingskatt som ikke representerer noen økonomisk verdi, ikke gir rett på bergelønn. Derimot vil den som har berget en dyr rasekatt eller utstillingshund, kunne tilkjennes bergelønn dersom de øvrige vilkårene for bergelønn er oppfylt.

Avslutningsvis skal det tas med at etter sjøl. § 443 tredje ledd kan avtale om berging settes tilside helt eller delvis, dersom den er inngått under "utilbørlig påvirkning eller under innflytelse av fare" og det

samme gjelder avtale om bergelønnens størrelse dersom kravet ikke står i et rimelig forholdt til bergingsoperasjonen. Et slikt tilfelle vil kunne tenkes inntruffet dersom det er relativt stille på havet, men man er gått tom for drivstoff. Det begynner å bli sent, barna om bord er sultne, tørste og trøtte med de praktiske problemer dette medfører dersom man også er gått tom for proviant. Når den noen endelig tilbyr seg å ta båten på slep inn til båthavnen mot en svært høy ”bergelønn”, er det klart at en ansvarlig voksen sier ja selv om summen er høy. I ettertid vil denne avtalen kunne settes til side som ugyldig etter sjøl. § 443, sml. avtaleloven §§ 33 og 36, ettersom det vil stride med begge bestemmelse å ta en uforholdsvise høy sum for et forholdsvis enkelt slep, bare fordi man er oppmerksom på at det vil være vanskelig for den annen part å skaffe annen hjelp. Fra rettspraksis har vi en gammel, men like fullt gyldig dom som stadfester dette. Rt. 1939-626 dreier seg om en bergingskontrakt som settes til side etter avtaleloven § 36 på grunnlag av at bergeren var klar over at skipet ikke befant seg i fare, og unnlot å opplyse medkontrahtenten om dette.

3.7 HVOR KAN DET BERGES?

Det følger av 1989-konvensjonen at det ikke er noe vilkår at det må berges i saltvann, ei heller fra et annet fartøy. (Art.8) Gjelder områder som ikke har noe med sjøfart å gjøre som for eksempel der en bil redde av helikopter i en dyp innsjø. Lovens § 442 om virkeområde svarer til bergingskonvensjonen art.2, og det må legges til grunn at det må kunne berges fritidsbåter i innsjøer, elver og tjern på lik linje som i havet.

3.8 BERGELØNNENS STØRRELSE

Reglene om bergelønnens størrelse er å finne i sjølovens § 446. Formålet er som før nevnt å oppmuntre til berging og skal således utbetales

rundhåndet. Det ser imidlertid ut til å være en utbredt misoppfatning at bergelønnen beregnes ut ifra en viss prosentandel av det som er berget. Dette er galt, og som vi skal se nærmere på vil bergelønnen avhenge av en skjønnsmessig vurdering av blant annet ti punkter i § 446 som kreves vektlagt ved utmålingen⁴⁶.

Jeg vil i det følgende kommentere disse særskilte punktene som skal vektlegges ved utmåling av bergelønn.

Litra a legger vekt på det bergedes verdi. Med det bergedes verdi menes den faktiske verdien av det som er berget når bergingsoperasjonen er avsluttet. Hva som ligger i begrepet ”faktisk verdi” er noe uklart, men ved å gå til forarbeidene får vi en viss pekepinn på at det i alle tilfeller ikke kan være ren forsikringsverdi⁴⁷ eller kun den regnskapsmessige verdien som legges til grunn og at det følgelig må benyttes skjønn i de enkelte tilfeller. Likevel må det legges til grunn at dersom det som berges er svært kostbart, bør det merkes på bergelønnen, og således gi utslag i en høyere bergelønn enn dersom man har berget noe som er langt billigere å erstatte og omstendighetene ellers er de samme. I ND 2002-229 hevdes det at en gjennomgang av saker om bergelønn viser at en bergelønn på 5-10 prosent av det bergedes verdi ikke har vært unormalt ved utmåling av bergelønn i ND de siste 30-40 årene.

For lystbåter vil jeg påpeke at bergelønnen ikke sjelden bør ligge enda høyere enn dette. Årsaken er at de reelle kostnadene for berging av en lystbåt kan bli relativt høye når det legges ned mye arbeid⁴⁸ i en

⁴⁶ Det følger av forarbeidene at punktene ikke foreligger i prioritert rekkefølge slik tilfelle var i den gamle loven, se sjøloven av 1893 § 225. Etter den skulle det skilles mellom en rekke punkter i første ledd som skulle vektlegges i første rekke, og det bergedes verdi i annen rekke. Bakgrunnen for at det ikke lenger skilles mellom punktene er at det hadde liten verdi i praksis.

⁴⁷ Se nærmere ND 2002-229 om at skipets kaskotakst vil komme inn som et støttemoment ved skjønnsmessig fastsettelse av dets verdi

⁴⁸ se mer om tidsbruken som vilkår for utmåling av bergelønn under litra f)

krevende bergingsaksjon. Er båten i seg selv ikke verdt mer enn for eksempel 80 000 NOK, vil en bergelønn på 5-10 prosent av denne summen ikke virke spesielt stimulerende til videre berging dersom det er tale om flere bergere som har lagt ned opptil flere døgn i bergingsarbeidet, og selve hensikten bak reglene om bergelønn er jo nettopp å oppmuntre til berging.

Litra b kommer inn på bergernes personlige egenskaper så som hvor dyktige de er i utførelsen av bergingen og hvilken innsats de nedlegger i arbeidet. Det er klart at dette er et viktig moment ettersom det er stor forskjell på hvem som berger. En berger kan for eksempel berge opp mot 100 % av verdiene på grunn av høy kompetanse eller stor dristighet, samtidig som det kan gjøres stikk motsatt. På grunn av inkompetanse og dumdristighet, ja til og med feighet kan størstedelen av verdiene gå tapt i det samme tilfellet på grunn av "feil" redningsmann. Her må den som på grunnlag av sin *heltemodige* opptreden lykkes i å berge noe, belønnes høyere enn den som berger tilsvarende uten å ha utsatt seg for nevneverdig fare.

For lystbåters del vil dette synliggjøres dersom man har gått på grunn og en tilfeldig forbigående trekker havaristen av, samtidig som det øker skaden (båten tar inn vann og ødelegger inventar). En forutseende berger ville i et slikt tilfelle gjort sitt for å unngå ytterligere skade på havaristen eksempelvis ved å, I den henseende vil det være rimelig å høyne bergelønnen til den som besitter slik kompetanse at man unngår ytterligere skade.

Litra c er et moment som ikke tidligere har vært vektlagt ved utmåling av bergelønn. Det er først i senere tid det har blitt aktuelt å ta hensyn til miljøet. Årsaken er forholdsvis enkel, før hadde vi ikke så mange miljøskadelige stoffer om bord. I dag derimot er det snakk om betydelige mengder olje i nesten ethvert skip. Nå handler denne oppgaven om

lystbåter og det er klart at det er begrenset hvor stor skade den kan gjøre på miljøet. Dette er likevel et punkt som etter hvert må tenkes vektlagt også for lystbåter. Den gjennomsnittlige lystbåten blir bare større og større, og inneholder dermed større mengder skadelige stoffer. Dessuten sender det ut viktige signaler til samfunnet om at hensynet til miljøet skal ivaretas i den grad det er mulig ved å kompensere ekstra for de tilfellene der en mulig miljøskade, liten som stor, vil kunne unngås.

I **litra d** blir det lagt opp til en vurdering av det oppnådde resultat. Hvor mye er berget i forholdt til hva som stod på spill? Det er stor forskjell på om et skip som driver hjelpeløst rundt midt i en storm slepes til land uten noen form for skade i motsetning til om det synker til bunns uten at verken skip eller last lar seg berge. Dersom det berges uten skade, sier vi at bergingen var 100 % vellykket. Det gir seg dermed selv at det må tillegges vekt i hvilken grad man har lyktes. Dette er imidlertid en rent objektiv vurdering, og må ikke forveksles med det bergedes verdi som drøftes under litra a. Dersom verdien av det bergede er bortimot 100 % av verdien *før* havariet inntraff, må dette tale for at man får en høyere bergelønn enn for de tilfeller der den bergede gjenstanden har sunket i verdi som følge av havariet eller selve bergingsaksjonen.

Litra e fokuserer på hvilken fare som gjorde seg gjeldende i det aktuelle tilfellet og hvor stor sannsynlighet det var for at skaden rent faktisk skulle inntreffe. Poenget her er at det må tas hensyn til faregraden – ser man for eksempel at en eksplosjon høyst sannsynlig vil inntreffe og likevel setter alle kluter til for å redde den, er dette et faremoment som tilsier at bergelønnen bør være større her enn i tilfeller hvor risikoen man utsetter seg for er forholdsvis liten. Et eksempel fra rettspraksis som illustrerer nettopp dette med lavere bergelønn for berging som ikke medfører noen fare, er FSN-5136. Saken tar for seg hvorvidt det å beregne bergelønn ligger innenfor Forsikringsklagenemndas (FKN)

mandat, men det som er interessant for denne avhandlingens del er at bergelønnen på 3000 NOK blir opprettholdt. Dette for berging av en båt som til slutt ble verdsatt til 150 000 NOK. Begrunnelsen for den forholdsvis lave bergelønnen var at bergingen var foretatt under forhold som ikke tilsa fare, og at selve bergingsaksjonen gikk unna på kort tid (det var snakk om å slepe båten til havnen som lå ca. 1 km unna, og deretter fortøye den der).

Utgifter som nevnt i **litra f** omfatter i følge forarbeidene blant annet utgifter bergerne har til å slepe det bergede i sikkerhet, som oftest inn til land. *Tiden* man har brukt på selve operasjonen er også av en viss betydning⁴⁹, har det gått unna på noen få timer eller har det gått med flere døgn? Nå er det ikke så vanlig at det tar flere døgn å berge en lystbåt, men tidsbruken er likevel et viktig moment som skal tas med i beregningen når det utmåles bergelønn for berging av en lystbåt. Nettopp fordi lystbåter tidvis ikke representerer helt store verdier i seg selv, bør det fokuseres på medgått tid dersom arbeidet trakk ut, slik at den som utfører bergingsarbeidet opplever at bergelønnen lever opp til sitt formål om å oppmuntre til berging.

Hensikten med **litra g** er å fokusere på hvor hurtig bergerne faktisk var på stedet, rede til å yte hjelp. Kaster man seg rundt og er på plass klare til å berge så snart forholdene tillater det, eller avventer man og ser hvordan situasjonen utvikler seg? Den som kaster seg rundt og er klar på et øyeblikk bør utvilsomt belønnes høyere enn en som venter i det lengste og dermed muliggjør at faren får utvikle seg ytterligere, da økt tid kan gi økt skade.

Under samme punkt ligger også vurderingen om selve bergingen ble utført raskt og effektivt. Her må det tenkes at det legges en viss vekt på

⁴⁹ se FSN-5136, nærmere beskrevet over

hvor profesjonelt arbeidet er utført også, og endelig vil de tre siste punktene, **litra h, i og j** spesielt tenkes vektlagt når det er tale om profesjonelle⁵⁰ aktører innen bergingsbransjen.

Er det en tilfeldig forbipasserende som står for bergingen, kun med det utstyret som er tilgjengelig om bord, eller er det et profesjonelt bergingsfirma som benytter seg av kostbart utstyr og spesiell kompetanse på feltet? En profesjonell aktør vil i større grad ha mer å tape på å tre inn i bergingssituasjonen enn den tilfeldige forbipasserende har. Den proffe bergeren kan tenkes være på vei for å utføre arbeid som er klart mer økonomisk innbringende, den vil gjerne ha dyrere utstyr tilgjengelig og stille større kompetanse til disposisjon.

Alle disse momentene er faktorer som når de tas med i beregningen peker mot at den profesjonelle bergeren således bør godtgjøres noe høyere enn en uvitende og tilfeldig forbipasserende. Det er på sin plass å nevne at hvert enkelt tilfelle må avgjøres for seg, og det *kan* følgelig oppstå situasjoner der en som ikke er proff blir tildelt godtgjørelse på lik linje med de profesjonelle aktørene.

En annen ting som kan synes uklar er hvorvidt listen over punktene som nevnes er uttømmende. Jeg har vanskelig for å se at det finnes andre forhold det vil være hensiktsmessig å ta utgangspunkt i ved fastsettelsen av bergelønn, men det fremgår av forarbeidene⁵¹ at spørsmålet om listen er uttømmende må besvares negativt dersom det skulle dukke opp andre momenter som vil være av betydning.

Som før nevnt viser praksis at den gjerne ligger på ca. 10 % av det bergedes verdi, mens det for lystbåter ikke er uvanlig at den ligger på

⁵⁰ med profesjonell aktør menes den som i hovedsak driver med berging i det daglige og har slikt utstyr som benyttes under bergingsaksjoner

⁵¹ NOU 1994-23 Berging s. 21

mellom 10 % og 30 % av det bergedes verdi. Dette fordi man skal tjene godt på det dersom man lykkes med bergingen, jf. oppmuntringshensynet under pkt. 3.3.

Beregningen av bergelønnen foregår gjerne på følgende måte: først vurderes punktene nevnt i sjøl. § 446 og deretter legger man til en så høy sum at det i samsvar med oppmuntringshensynet viser at det er tale om en ordentlig belønning i tillegg til de reelle utgifter man har hatt.

Fastsettelsen av bergelønn er altså en skjønnsmessig avgjørelse på basis av de momenter som er nevnt i § 446 og den vektlegging rettspraksis har anvendt på disse forhold. Videre skal det nevnes at bergelønnen aldri kan settes høyere enn det bergedes verdi, jf. sjøl. § 445, og i praksis vil dette bety at det kan oppstå situasjoner der berger ikke får dekket sine faktiske utgifter, fordi båten som er berget er tilnærmet verdiløs.

At bergelønnen etter loven aldri kan settes høyere enn det bergedes verdi, reduser risikoen for eieren, og fungerer således som en sikkerhet for eier. Dette gir seg i grunnen selv, hvem ønsker å betale mer i bergelønn enn hva det vil koste å skaffe gjenstanden på nytt? For de tilfeller det er tale om for eksempel affeksjonsverdi, kan man selvfølgelig tenke seg et slikt utfall, men etter rettsreglene om berging er det kun gjenstander av økonomisk verdi som gir krav på bergelønn, og dermed faller gjenstander med ikke-økonomisk verdi utenom det som gir krav på bergelønn. Dersom eier ønsker noe slikt berget er det ikke noe hinder for dette, annet enn at det må avtales spesielt og kompenseres som vanlig godtgjøring for utført arbeid, ikke som bergelønn.

3.9 BERGERENS PLIKTER

Som berger er man underlagt de plikter som er nevnt i sjøl. § 444 første ledd. Diss pliktene er basert på bergingskonvensjonens artikkel 8, og brudd på disse, spesielt der hvor det forlanges at man utfører bergingsarbeidet med tilbørlig aktsomhet, kan medføre erstatningsansvar. Hevdes det i ettertid at bergeren påførte havaristen ytterligere skade i ”bergingsoperasjonen” og at han ikke opptrådte aktsomt så han kan klandres for skadene vil dette gjøre ham erstatningsansvarlig.

Videre er det bergeren som har ansvaret for at havaristen blir brakt i sikkerhet før man kan si at bergingsoperasjonen er over. Dette betyr at det er bergeren som har ansvaret for at båten bringes i sikkerhet, og at den er befinner seg utenfor fare. Fortøyer bergeren båten uten å sørge for at den er i stand til å flyte, med det resultat at den synker, er dette bergerens ansvar. Vi kan derfor si at bergeren bærer ansvaret for at båten er sikret frem til rådigheten over den gis tilbake til eieren⁵². En bergingsoperasjon er derfor ikke avsluttet før havaristen er trygt fortøyd i sikker havn, eller sikret på annen måte.

3.10 SÆRLIGE BESTEMMELSER KNYTTET TIL BERGING

Reglene om berging etter sjøloven er fravikelig, noe som innebærer at de kan fravikes ved avtale, se sjøl. § 443. Dette kan tidvis føre til at man mister dyrebar tid forut for bergingsoperasjonen ved å bruke lang tid på forhandlinger om for eksempel bergelønn. For skip i næring er det ikke uvanlig å benytte seg av Lloyds open form. Dette er en relativt åpen avtale om berging, basert på reglene om berging i 1989-konvensjonen. Det følger av avtalen at i tilfelle tvist avgjøres den ved dom i England, og

⁵² dette er ikke slått fast i loven, men følger av langvarig praksis innen bransjen

det vil dermed ikke være videre praktisk hensiktsmessig å benytte seg av den i lystbåtøyemed.

Når det gjelder saksomkostninger skal disse primært dekkes av havaristen i henhold til hovedregelen i bergingssaker.

3.11 SAMMENDRAG

Berging er et særpreget rettsområde som bæres oppe av prinsippet om no cure – no pay. Har ikke bergingen ført til et nyttig resultat, skal det ikke kompenseres med noen form for betaling. Motsatt skal bergelønnen utbetales rundelig dersom man lykkes for å oppmuntre til berging.

Videre kan enhver som er i stand til det, bistå ved en bergingsoperasjon. Dette fordrer at den som berges, befinner seg i en udiskutabel faresituasjon. Videre må bergingsarbeidet være en aktiv handling, det å unnlate å foreta seg noe som et forsøk på å berge, vil aldri gi krav på bergelønn.

Bergelønnen kan settes fra 0 til 100 prosent av det bergedes verdi, se pkt. 3.5 Den endelige summen skal avgjøres ut fra flere faktorer nevnt i sjøl. § 446, men bergelønnen kan aldri kan settes høyere enn det bergedes verdi, se sjøl. § 445. Endelig vil ikke berging av menneskeliv i seg selv gi krav på bergelønn, men sjøl. § 445 annet ledd åpner for at det kan kreves særlig vederlag for den som under en bergingsoperasjon reddet menneskeliv.

4 HEVING

4.1 INNLEDNING

Denne delen av oppgaven tar for seg det lille rettsområdet heving av lystbåter. Med begrepet heving i denne oppgave siktes det ikke til det juridiske begrepet heving der en avtale kan kanselleres etter misligholdsbeføyelse fra en av partene, men snarere den maritime betydningen der det foretas heving av noe som er sunket. Heving foretas i de tilfeller der man ikke lykkes å berge båten etter reglene om berging, med det resultat at den gikk ned. Ettersom bergingsreglene også vil komme til anvendelse i en hevings situasjon, har jeg ikke sett det hensiktsmessig å forklare bergingsreglene på nytt, bare denne gangen knyttet til heving. Jeg har heller vist til den grundige forklaringen i bergingsdelen der dette har latt seg gjøre, og fokusert på å gå i dybden der reglene ikke er sammenfallende. Dessuten er situasjonen en helt annen ved heving, fordi her har man tid til å hente inn pristilbud fra flere og avtalene som inngås reguleres da normalt ikke etter bergingsreglene, men generell avtalerett. Den videre drøftingen i dette kapittelet vil ta for seg behovet for heving og avtalene som legges til grunn ved en hevingsavtale.

4.2 BEHOVET FOR HEVING

Når en båt ligger på havets bunn, er den en potensiell kilde til forurensning. Den kan lekke olje og drivstoff og forsure det marine miljøet ved å grise til med eksempelvis bunnstoff eller andre stoffer den er satt inn med. Det vil i verste fall kunne føre til skader på miljøet dersom heving ikke foretas. Når en båt har forulykket og sunket eller strandet, er det i utgangspunktet eieren som har ansvaret for at den

fjernes dersom den skaper trøbbel for andre eller er en potensiell kilde til forurensning, se Lov om havner og farvann⁵³ § 35.

Etterkommer ikke den ansvarlige kravet om fjerning (heving) kan departementet som ansvarlig myndighet sette i gang tiltak for å få fjernet den aktuelle gjenstanden, se § 36. Det følger av fjerde ledd i samme paragraf at myndighetene kan kreve at den ansvarlige dekker de utgifter, skader og tap som oppstår som følge av de tiltak som gjennomføres etter første ledd, se nærmere LG-2009-142596.

Andre årsaker til at det igangsettes heving av båter er at det kan være mistanke om forsikringssvindel – selskapet ønsker således å heve båten for å undersøke årsaken til at den sank, og i andre tilfeller kan det være lasten eller andre verdifulle gjenstander ombord som er av interesse og utløser ønsket om heving.

De årsaker til at det er behov for heving som jeg har nevnt over er på ingen måte å anse som uttømmende for hvorfor heving foretas, men er kun ment å gi en pekepinn på hvorfor heving kan være ønskelig, og i noen tilfeller lovpålagt. I det følgende skal det undersøkes hvilke avtaler som legges til grunn ved heving av lystbåter, og det nærmere innhold av disse.

4.3 HEVING AV LYSTBÅT ETTER AVTALE

Heving foretas som nevnt når en båt er sunket, helt eller delvis. At den har sunket delvis, benyttes for de tilfeller der båten er festet i noe som medvirer til at den ikke synker helt. Under vann er den for eksempel fortsatt festet til fortøyningene, eller den sitter fast mellom et skjær, halvveis under, halvveis over vann. Om båten har sunket helt, vil

⁵³ Lov 2009-04-17 nr. 19

sjelden by på tvil – ligger den på havets bunn vil enhver si seg enig i at båten har sunket helt.

At båten har sunket vil si at den er ”forulykket” etter sjølovens bestemmelser om berging⁵⁴. Det vil normalt ikke lenger foreligge noen faresituasjon, faren for at båten gikk ned har allerede inntruffet. Det faktum at det ikke lenger foreligger noen umiddelbar fare, betyr at man har tid på seg til å innhente pristilbud fra flere aktører for hevingsarbeidet da heving ikke er noe som normalt kan foretas på egenhånd, uten egnet utstyr. Den ansvarlige for at heving foretas er normalt den som er ansvarlig for at den sank⁵⁵, og for skip som er etterlatt eller senket i strid med havne og farvannsloven § 34 første ledd, vil det være den som er registrert som eier av fartøyet som blir å anse som ansvarlig for fjerning, se § 34 fjerde ledd.

Ved gjennomgang av rettspraksis har jeg ikke lyktes i å finne relevante avgjørelser knyttet til heving av fritidsfartøy. På bakgrunn av dette anså jeg det for nødvendige å henvende meg til et par bergingsselskapene⁵⁶ som også driver med heving av lystbåter. Under samtalene kom det frem at det sjelden oppstår tvist som følge av heving av slike fartøy. På spørsmål om hvilke avtaler de forholder seg til ved utførelse av slikt arbeid, ble det ikke gitt noe tydelig svar. Det jeg derimot fikk tilgang til var et pristilbud som var gitt og man hadde fått tilslag på. De fleste avtaler om heving ble inngått muntlig, per telefon, i samsvar med avtalelovens regler om bindende avtaler m.m. Da det ble antydnet fra undertegnede side at dette kanskje kunne øke risikoen og gi større usikkerhet rundt ansvarsfordelingen dersom noe gikk galt, var svaret at ”godt verktøy er halve jobben” og fordi de har riktig utstyr og rett kompetanse går det sjelden galt. Eppersom jeg ikke har funnet noe

⁵⁴ sjøloven § 441 a)

⁵⁵

⁵⁶ Kambo Marina og Drøbak Marineservice, telefonmøte mandag 11.04.11

rettspraksis på området, taler det for at de til en viss grad har rett. En annen årsak kan være at avtaler om heving svært ofte inngås mellom bergingsselskap og forsikringsselskap, og den aktuelle avtalen inngås som ”gentlemens agreement”. Direkte oversatt betyr dette noe slikt som ”overenskomst herrer imellom”. Det er en stilltiende enighet mellom de involverte parter, der de er klare over forutsetningene for oppfyllelse av sin del av avtalen, samt tap av egen ære og aktelse dersom en ikke oppfyller sin del av avtalen.

Noe nærmere avtaleverk fantes ikke, aksepten av tilbudet gjorde det til en bindende avtale mellom berger og den annen part⁵⁷ etter avtaleloven § 3.

Som følge av mangel på velregulerte kontrakter, har jeg valgt å ta utgangspunkt i det tilbudet⁵⁸ jeg fikk tilgang til, og undersøke hvilke rettsregler som kan utledes av dette. Etter informasjon fra bergingsselskapene legges det til grunn at denne avtalen er betegnende for avtaler om heving generelt. Samtidig understrekes det fra undertegnede at dette ikke er noen god avtale rent juridisk, og dens utforming og karakter (i utgangspunktet et pristilbud) åpner for tolkningstvil.

Følgende avtale⁵⁹ gjelder heving av båt som befinner seg på 107 meters dyp, og tilbudet omfatter stropping⁶⁰ og heving av båten.

”Restverdi sikring er ikke med i prisen. Arbeidet vil ta ca 1 uke.”

⁵⁷ i alle de aktuelle tilfellene var den annen part forsikringsselskaper

⁵⁸ fra begge parter ansett som en bindende avtale etter aksept per telefon

⁵⁹ avtalen er i sin helhet lagt ved som vedlegg nr.

⁶⁰ arbeidet med å feste løfteanordninger (tau, wire eller lignende) rundt båten slik at det muliggjør heving

Det anslås at arbeidet vil ta ca. en uke. At denne setningen er tatt med, tyder på at dersom arbeidet tar mye lenger tid enn anslått her, vil det åpne for en reforhandling av prisen, og dermed fungere som sikkerhetsventil for bergingsselskapet. Dette fordrer imidlertid at det gis varsel om dette så snart man innser at arbeidet vil ta uforholdsmessig lenger tid enn anslått. Det nytter altså ikke å komme med et slikt krav i etterkant uten at dette er varslet under arbeidet.

”Vi tar værforbehold mot vind, kulde og is hvis arbeidet skal utføres nå. Været i vinteren i år skifter så fort så fjorden kan fort fryse til. Arbeidet vil da stoppe opp og vi må da ha nye riggomkostninger for re start. ... Vi anbefaler at arbeidet ikke bør startes før vinteren er over.”

Dette værforbeholdet kan ikke uten videre antas å gjelde også andre værforhold, dersom rådet om å vente til vinteren er over, tas til følge. Riggkostnadene dersom en storm eller andre værforhold på våren skulle føre til at utstyret må rigges ned og deretter opp igjen, må derfor antas båret av bergingsselskapet. Motsatt vil det være den annen part som bærer disse ekstrakostnadene dersom arbeidet kreves påbegynt omgående på tross av den uttrykte anbefalingen.

”Prisen er basert på å levere båten i Fredrikstad området. Vi kan bistå med sleping av havaristen til andre steder mot en fast pris.” En slik fast pris som nevnes her vil måtte avtales nærmere mellom partene, og vil følgelig komme i tillegg til den summen som er lagt til grunn i det opprinnelige pristilbudet.

”Viser det seg at båten har så store skader at den ikke flyter så taues havaristen til nærmeste kai hvor en kan få en kran til å heise den på land. Disse omkostningene er ikke tatt med her.” Bergingsselskapet fraskriver seg også her eventuelle ekstraavgifter dersom det skulle

oppstå en situasjon der det hele ikke går etter planen. Ettersom dette tilbudet er å anse for en bindende avtale, har den annen part samtykket i å selv bære disse ekstraavgiftene.

Det listes videre opp hva slags utstyr som vil bli benyttet. Årsaken kan tenkes å være at fordi dette opprinnelig var et tilbud opplevde tilbyder et visst press om å begrunne tilbudet. Det kan i alle fall ikke legges til grunn at det nevnes for å kreve ytterligere betaling dersom det vil bli behov for ytterligere utstyr.

”Eventuelle skader som måtte oppstå på havaristen under heving erstattes ikke av NN AS”. Å ta inn denne setningen avslutningsvis gjør at hele oppdraget blir mindre risikofylt for den som skal utføre arbeidet mens oppdragsgiver løper en desto større risiko. Samtidig er det ikke nevnt noe om betaling dersom oppdraget mislykkes. Dette må derfor sees i sammenheng med de øvrige reglene om berging, basert på no cure – no pay-prinsippet. På bakgrunn av dette vil det derfor måtte antas at det ikke kan kreves noen form for betaling for arbeidet dersom man ikke lykkes med hevingen.

Det må legges til at denne avtalen er rimelig ”enkel” i sin utforming, og bærer preg av å opprinnelig være et pristilbud. Likevel er partene bundet av den, og bergingsselskapene⁶¹ hevder at dette er fast praksis og at denne avtalen ikke skiller seg vesentlig fra andre avtaler om heving av fritidsbåter.

4.4 KONKLUSJON

Ettersom jeg ikke har funnet noen rettsavgjørelser ved tvist om heving av fritidsbåt, må det konkluderes med at det i alle fall ikke er behov for

⁶¹ Drøbak Marineservice og Kambo Marina

noen nærmere regulering på området. Tilsynelatende fungerer avtalene mellom båteier (forsikringsselskap) og bergingsselskap godt. Nettopp fordi det vanligvis er forsikringsselskapene som koster hevingsarbeidet, inngås avtale om heving ofte mellom to profesjonelle parter. Dette betyr at begge er godt kjent med praksisen på området, og fordi det er et begrenset antall som jobber med forsikring av fritidsbåter og heller ikke veldig mange bergingsselskaper i samme geografiske område, blir forholdene relativt små. De fleste er kjent med motparten fra tidligere avtaler, noe som bidrar til den utstrakte bruken av avtaler inngått over telefon (man ”kjenner” hverandre). Som nevnt innledningsvis i pkt. 4.3 er også formen ”gentlemens agreement” hyppig brukt ved avtale om heving. Hensikten med tolkningen av avtalen over er å gi en indikator på hvem som bærer ansvaret til hvilken tid, og inntil en sak om heving av fritidsbåt bringes inn for domstolene, må dette nødvendigvis avgjøres ved alminnelig avtaletolkning, basert på tidligere praksis.

5 AVSLUTNING

Til ettertanke må det nevnes at det er en del spørsmål knyttet til miljøkonsekvenser jeg har valgt å ikke utdype nærmere i denne oppgaven fordi det vil kreve en egen avhandling i seg selv. Likevel vil jeg kort nevne disse fordi dette er problemstillinger som krever gode løsninger som vil være helt avgjørende for Norges kystmiljø i årene som kommer.

Konsekvensene av miljøskade som følge av bruk og kondemnering av fritidsbåter reiser flere interessante spørsmål, og de mest prekære skal kun kommenteres kort.

For det første er det behov for en sikker måte å håndtere kondemnerte/utdaterte båter på, for eksempel en "båtkirkegård". Dette vil koste penger, og i motsetning til biler som ofte består av stål, er fritidsbåtens gjenvinningsverdi av en helt annen natur. Dette reiser spørsmål om hvem som skal bære kostnadene. Skal det innføres egen båtskatt eller registreringsavgift hvor det for eksempel bakes inn et "kondemneringsdepositum" som eier får tilbake ved kondemnering hos en godkjent returstasjon? Skal det innføres en særskilt "sjøbruksavgift" tilsvarende den årlige veiavgiften på bil?

Uten et pliktig småbåtregister vil det by på problemer å gjennomføre en slik returordning⁶². Samtidig skal det nevnes at den gjennomsnittlige levetiden på fritidsbåter er ca. 40 år. Dette betyr at de 180.000 båtene som er registret i dag, kan ligge på havets bunn i løpet av 40 år dersom lovgiver ikke foretar seg noe på området.

⁶² en tyv kan levere fra seg en stjålet båt og få depositumet utbetalt hvis ikke det finnes noe system som viser hvem som er rettmessig eier (obligatorisk småbåtregister).

LITTERATURLISTE

Sjørett, 7 utgave av Thor Falkanger og Hans Jacob Bull (2010)

Skipssikkerhetsloven med kommentarer av Terje Hernes Pettersen og Hans Jacob Bull (2010)

Bergning av Sjur Brækus (1968)

Juridiske arbeider fra sjø og land av Sjur Brækhus (1967)

Bragd og bergning av Leo Oterhals (2009)

Lystbåtansvaret (artikkel) av Kjetil Krokeide og Hans Jacob Bull

Om vederlag for mislykket berging (artikkel) av Erik Røsæg (1988)

Uaktsom berger – problemer i skjæringspunktet mellom belønningsprinsipp og ansvarsprinsipp (artikkel) av Sjur Brækhus (1984)

Bergningsinstituttet i fare? Noen tanker post Amoco Cadiz (artikkel) av Sjur Bækhus (1979)

I tillegg bygger en del informasjon på samtaler og e-postutveksling med følgende personer:

Ammerud, Dag – daglig leder i Ocean Tech

Dervå, John Martin – samfunnsøkonom med ansvar for utredning av rapport om konsekvensene av at det ikke finnes noe obligatorisk småbåtregister

Hansen, Per Otto – daglig leder av Drøbak Marineservice

Jensen, Jørn – utreder i IF

Strandenæs, Per Arne – fagsjef, fritidsbåt i IF

Svelland, Ketil – daglig leder av Kambo Marina

Wik, Erik Hagelsten – fagsjef, forsikringssvik FNO

Vedlegg: 1