

**Sjøveisreglene og den  
erstatningsrettslige uaktsomhetsstandard  
ved sammenstøt mellom fartøyer**

Kandidatnummer: 620

Leveringsfrist: 25. april 2008

Til sammen 17.573 ord

24.04.2008

# Innholdsfortegnelse

<b><u>1</u></b>	<b><u>INNLEDNING</u></b>	<b><u>1</u></b>
1.1	Problemstilling	1
1.2	Fremstillingen videre	1
<b><u>2</u></b>	<b><u>RETTSKILDEBILDET</u></b>	<b><u>2</u></b>
2.1	Lovtekst	2
2.2	Sjøveisreglene som konvensjon og forskrift	3
2.3	Forarbeider	6
2.4	Rettspraksis	8
2.5	Teori	8
<b><u>3</u></b>	<b><u>UAKTSOMHETSSTANDARDEN</u></b>	<b><u>10</u></b>
3.1	Forskrifters betydning i uaktsomhetsvurderingen	10
3.1.1	Innledning	10
3.1.2	Den erstatningsrettslige uaktsomhetsvurderingen	10
3.1.3	Betydningen av forskrifter i uaktsomhetsvurderingen generelt	11
3.1.4	Betydningen av sjøveisreglene i uaktsomhetsvurderingen	16
3.2	Uaktsomhetsvurderingen	21
3.2.1	Innledning	21
3.2.2	Regel 2 – ansvar	22
3.2.3	Regel 5 – utkikk	26
3.2.4	Regel 6 – sikker fart	31
3.2.5	Regel 7 (a), (b) og (c) – fare for sammenstøt	38
3.2.6	Regel 8 (a) og (b) – manøver for å unngå sammenstøt	43

3.2.7	Reglene 15, 16 og 17 (a) (i), (ii) og (b) – hhv. kurser som skjærer hverandre, fartøy som skal holde av veien og fartøy som skal beholde kurs og fart	46
<b>3.3</b>	<b>Avsluttende kommentar</b>	<b>53</b>
<b><u>4</u></b>	<b><u>LITTERATURLISTE</u></b>	<b><u>55</u></b>
<b>4.1</b>	<b>Juridisk litteratur</b>	<b>55</b>
<b>4.2</b>	<b>Lover, forskrifter og konvensjoner</b>	<b>56</b>
<b>4.3</b>	<b>Forarbeider</b>	<b>57</b>
<b>4.4</b>	<b>Rettspraksis</b>	<b>58</b>
<b>4.5</b>	<b>Annet</b>	<b>60</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Problemstilling

Temaet for oppgaven er ”Konvensjonen om de internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen”, heretter omtalt som sjøveisreglene. Reglene angir hvordan det enkelte fartøyet skal forholde seg i ulike situasjoner og skal bidra til å forhindre kollisjoner på sjøen. Reglene kan således karakteriseres som sjøens trafikkregler. I engelskspråklig versjon omtales de som ”Convention on the international regulations for preventing collisions at sea”.

Problemstillingen i oppgaven er hva sjøveisreglene kan fortelle om den erstatningsrettslige uaktsomhetsstandarder i ulike sammenstøtsituasjoner mellom fartøyer. I dette ligger to forhold. For det første hvilken vekt sjøveisreglene tillegges i en uaktsomhetsvurdering, og for det andre en vurdering av når de enkelte sjøveisreglene anses brutt i konkrete tilfeller.

## 1.2 Fremstillingen videre

I det følgende skal det i punkt 2 først gis en oversikt over rettskildet bildet slik det foreligger innenfor oppgavens problemstilling. I punkt 3 skal deretter den erstatningsrettslige uaktsomhetsstandarder i kollisjonssaker behandles. Behandlingen består av to deler: I punkt 3.1 er problemstillingen hvilken betydning forskrifter tillegges i uaktsomhetsvurderingen, herunder hva som gjelder generelt i den alminnelige erstatningsretten og hva som gjelder særskilt i sjøretten med hensyn til sjøveisreglene som forskrift. Deretter skal jeg i punkt 3.2 se nærmere på når det foreligger brudd på de enkelte sjøveisreglene i konkrete tilfeller. Kun et utvalg av sjøveisreglene vil bli behandlet begrunnet i oppgavens begrensede omfang. Punkt 3.2 vil utgjøre oppgavens hoveddel. I punkt 3.3 skal det gis en avsluttende kommentar knyttet til tolkningen av sjøveisreglene som en internasjonal konvensjon, herunder særlig betydningen av rettspraksis ved fastleggelsen av de enkelte sjøveisreglenes innhold.

## 2 Rettskildebildet

### 2.1 Lovtekst

Hjemmel for det erstatningsrettslige uaktsomhetsansvaret i kollisjonssaker, er sjøloven<sup>1</sup> § 161. Bestemmelsen er plassert i lovens kapittel 8 omhandlende sammenstøt. Av første ledd følger at dersom ”skylden ligger på den ene siden alene, skal den skyldige erstatte skaden”, mens annet ledd gir uttrykk for at dersom det er ”skyld på begge sider, skal enhver av de skyldige erstatte skaden etter forholdet mellom de feil som er begått på hver side. Gir omstendighetene ikke støtte for en fordeling i et bestemt forhold, deles skaden likt.”

Utgangspunktet er at et sammenstøt foreligger hvor det er fysisk kontakt mellom fartøyene.<sup>2</sup> Hvordan kontakten oppstår, er uten betydning. Dette betyr at det er uten betydning om begge fartøyene er i fart, eller om det ene fartøyet er fortøyd og ligger stille. Det er også uten betydning om fartøyene støter sammen på grunn av egen kraft, eller om det skyldes vind eller strøm.<sup>3</sup> Sammenstøtsbegrepet utvides med sjøl. § 163. Av bestemmelsen fremgår det at fysisk kontakt ikke er nødvendig for at det skal foreligge et sammenstøt i lovens forstand.<sup>4</sup> **ND.2000.306 Jæren** kan tjene til illustrasjon. Fartøyet Corona ble pålagt 75 prosent av ansvaret for sammenstøtet mellom fartøyene Gardway og Fjordshell på grunn av dets manøvrering.

Sjøl. § 161 regulerer ikke direkte kollisjon mellom tre eller flere fartøyer, men bestemmelsen skal anvendes analogisk så langt den passer i disse tilfellene. Dette fremgår blant annet av **ND.2000.306 Jæren** hvor retten dessuten finner støtte i juridisk teori.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Lov av 24. juni 1994 nr. 39.

<sup>2</sup> Kalt ”egentlig sammenstøt”.

<sup>3</sup> Falkanger/Bull, s.191.

<sup>4</sup> Kalt ”uegentlig sammenstøt”.

<sup>5</sup> Falkanger/Bull, s.192.

## 2.2 Sjøveisreglene som konvensjon og forskrift

Det har flere hundre år tilbake i tid eksistert ulike former for regler med mål om å forhindre kollisjoner.<sup>6</sup> De første forsøkene på å oppstille organiserte former for kollisjonsregler ble gjort av London Trinity House i 1840, men dette var kun nasjonale eller regionale regler. Reglene ble raskt en modell for andre land som utformet sine egne regler. I Norge var hjemmel for Kongen til å gi nærmere regler knyttet til forhindring av sammenstøt i begynnelsen spredd på flere lover.<sup>7</sup> Først ved ”lov om foranstaltning til betryggelse av skibes navigering”<sup>8</sup> ble de ulike hjemlene samlet i en felles lov. Deretter fikk sjøveisreglene ved lovendring<sup>9</sup> hjemmel i sjøl. av 1893,<sup>10</sup> og senere sjøl. av 1994. I dag er sjøveisreglene i Norge gjennomført som forskrift av 1. desember 1975 nr. 5, med hjemmel i lov om skipssikkerhet<sup>11</sup> og lov om fritids – og småbåter.<sup>12</sup> Forskriften sier noe om hvordan man plikter å forholde seg i ulike situasjoner til sjøs, og sier intet om erstatningsansvaret, som er regulert i sjøl. § 161. Forskriften er underlagt Nærings – og handelsdepartementet (NHD), men forvaltes av Sjøfartsdirektoratet. Nærmere om den norske ratifikasjonen av de internasjonale sjøveisreglene er å finne i St.prp.nr. 84 (1973-74).

Den første maritime konferansen hvor kollisjonsregler ble drøftet på et internasjonalt plan skjedde i 1889 i Washington, USA. Reglene man ble enige om ble satt i kraft av flere stater og ble i hovedsak opprettholdt helt frem til 1954. De påfølgende årene fant kun små endringer sted. Den neste større endringen kom først i 1960, med ikrafttredelse i 1965. Bakgrunnen for endringene var en serie kollisjoner, samt den tekniske utviklingen.

---

<sup>6</sup> Om den historiske utviklingen, se Cockroft /Lameijer, s.xiv-xvi; Kleis, s.317; Madsen, s.368-376; Marsden, s.129-158; Stuland, s.9-11; Sturt, s.7-8; Sjøfartsstyrelsen, s.7-8; Ot.prp.nr. 87 (2005-2006) punkt 4.2 og NOU 2005:14 punkt 4.2.

<sup>7</sup> Lov av 28. august 1854 (om tegn og signaler), lov av 28. september 1857 (om styring), lov av 6. juni 1877 (om signaler ved havsnød) og lov av 20. juli 1893 nr. 1 (om unngåelse av sammenstøt).

<sup>8</sup> Lov av 21. august 1914 nr. 2.

<sup>9</sup> Lov av 17. juni 1966 nr. 8.

<sup>10</sup> Lov av 20. juli 1893 nr. 1.

<sup>11</sup> Lov av 16. februar 2007 nr. 9.

<sup>12</sup> Lov av 26. juni 1998 nr. 47.

Endringene skjedde ved en konferanse i regi av ”the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization” (IMCO). Organisasjonen ble opprettet i kraft av en konvensjon vedtatt på FNs maritime konferanse i mars 1948. Konvensjonen trådte i kraft i 1958 og organisasjonen begynte sitt virke i 1959. I 1982 endret organisasjonen navn til ”the International Maritime Organization” (IMO). De viktigste formålene ved IMO er i dag økt sikkerhet til sjøs (herunder de internasjonale sjøveisreglene), hindring av forurensning av det marine miljø og anti-terroriltak i maritim virksomhet. Organisasjonens hovedkontor er i London.

Den hittil siste konferansen fant sted i London i 1972, hvor målet var å vurdere behovet for en ytterligere gjennomgang av de eksisterende reglene. Arbeidet med revisjonen begynte allerede i 1968 gjennom ulike arbeidsgrupper på både nasjonalt og internasjonalt plan. Den norske gruppen ble organisert i regi av Sjøfartsdirektoratet. Endringene ble satt i kraft 15. juli 1977. Bakgrunnen for den siste gjennomgangen av sjøveisreglene var særlig to forhold. Dels ønsket man at trafikksepareringene, som hadde økt i omfang de siste årene før konferansen, skulle være omfattet av sjøveisreglene. Det andre forholdet var at skipsstørrelsen hadde økt betraktelig i forhold til tidligere. Dette skapte et behov for å regulere forholdet mellom alminnelige og større fartøyer.

Hvem sjøveisreglene gjelder for fremgår av regel 1 hvor det heter at ”reglene skal gjelde for alle fartøy.” Hva som nærmere menes med fartøy fremgår av regel 3 (a): ”Ordet fartøy omfatter enhver farkost, innbefattet farkoster uten deplasement, sjøfly og WIG-fartøy, som brukes eller kan brukes som transportmiddel på vannet.” Dette innebærer at også fartøyer som ”hydrofoil, luftputefartøyer, katamaran og andre spesialkonstruksjoner”<sup>13</sup> omfattes av reglene. Det er ikke nødvendig at fartøyet er i fart for at det skal være omfattet av reglene – også fartøyer som er fortøyd og forankret omfattes.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> Stuland, s.36.

<sup>14</sup> Kleis, s.324.

I henhold til hva de ratifiserende landene har forpliktet seg til, jfr. konvensjonens artikkel II, skal reglene som utgangspunkt gjelde i alle farvann. Dette følger av regel 1 hvor det heter at ”Disse reglene skal gjelde for alle fartøy i rom sjø og i alle tilstøtende farvann som kan befares av sjøgående fartøy.” Det er imidlertid åpnet for at medlemmene kan anvende egne regler i sine ”kyst – og territoriale farvann, innenlandske vannveier, farvann og havner.”<sup>15</sup> Denne åpningen er også benyttet av Norge – hvor særskilte innenlands regler er å finne i regel 39 flg. Disse reglene er således ikke omfattet av de internasjonale sjøveisreglene og faller derfor utenfor rammen for denne oppgaven.

Sjøveisreglene består av totalt 38 regler, delt inn i fem deler:

Del A – alminnelige regler

Del B – regler for styring og seilas

Del C – lanterner og signalfigurer

Del D – lyd – og lyssignaler og

Del E – fritakelse.

Videre er del B inndelt i tre undergrupper, hhv. 1) fartøys navigering under alle siktforhold, 2) fartøy som navigerer i sikte av hverandre og 3) fartøy som navigerer under nedsatt sikt.

Reglene inneholder også fire vedlegg:

Vedlegg I – plassering av og tekniske detaljer for lanterner og signalfigurer

Vedlegg II – tilleggssignal for fiskefartøy som fisker i nærheten av andre fartøy som holder på med fiske

Vedlegg III – tekniske detaljer for lydsignalapparater og

Vedlegg IV – nødsignaler.

To typer karakteristika ved sjøveisreglene skal i det følgende nevnes.

---

<sup>15</sup> Stuland, s.25.



For det første inneholder sjøveisreglene *to ulike typer normer*.<sup>16</sup> Den ene gruppen kan beskrives som relative og skjønnsmessige, og er upresise i sin form. Den andre gruppen fremstår som mer skarpe og absolutte, og gir derfor klarere retningslinjer for hvordan den enkelte skal forholde seg i ulike situasjoner. Til den første gruppen kan nevnes regel 2 om ”godt sjømannskap”, regel 5 om ”utkikk”, regel 6 om ”sikker fart” og regel 7 om ”fare for sammenstøt”. Til den andre gruppen tilhører for eksempel reglene om lanterner og signalfigurer i del C og lyd – og lyssignaler i del D. En slik inndeling av reglene vil likevel bare være et utgangspunkt, da det vil være ulike grader av hvor skjønnsmessig eller presis en regel kan karakteriseres som. Dette illustreres ved vikepliktsreglene i reglene 15-17 som står i en mellomstilling. Reglene er forholdsvis presise i sin form, samtidig som de er gjenstand for en skjønnsmessig vurdering med hensyn til hva som kreves for overholdelse.

For det andre har sjøveisreglene en ”*skjematisk todeling*”<sup>17</sup> ved at det ene settet med regler skal forhindre at det oppstår fare for sammenstøt, mens det andre settet med regler gir retningslinjer for hvordan fartøyene skal forholde seg når faresituasjonen har oppstått. Etter det sistnevnte settet med regler plikter begge fartøyene å ta de nødvendige forholdsregler for at kollisjon skal unngås, uavhengig av hvem som opprinnelig var ansvarlig for at situasjonen oppstod. Eksempler på sjøveisregler som tilhører det førstnevnte regelsettet er reglene 5, 6, og 7, mens reglene 8 og 17 (a) (ii) og (b) tilhører det sistnevnte regelsettet.

### 2.3 Forarbeider

Det er i forbindelse med oppgavens problemstilling søkt etter relevante forarbeider som kan gi en nærmere forståelse av sjøveisreglenes betydning i uaktsomhetsvurderingen, og/eller gi veiledning med hensyn til hvordan sjøveisreglene skal tolkes. Det er i denne sammenhengen søkt etter forarbeider til Konvensjonen om sjøveisreglene av 1972, forarbeidene til sjøveisreglenes nasjonale lovhjemmel,<sup>18</sup> og forarbeidene til sjøveisreglene.

---

<sup>16</sup> Ringdal, s.385 og Falkanger/Bull, s.198.

<sup>17</sup> LG-1999-2065.

<sup>18</sup> Både dagens lovhjemler og historiske lovhjemler.

I forbindelse med arbeidet med å skaffe eventuelle forarbeider til konvensjonen av 1972, tok jeg kontakt med IMO pr. e-post, hvor jeg forespurte om det ville være mulig å få tilgang til dokumentene. Svaret var at disse ikke fantes i publisert form, men at jeg gjerne kunne se nærmere på dokumentene i lokalene til IMO. Av praktiske årsaker og av hensyn til oppgavens omfang fant jeg det ikke hensiktsmessig å benytte meg av invitasjonen. Dette innebærer at jeg ikke har hatt tilgang på konvensjonens opprinnelige forarbeider, og jeg kjenner således ikke til hva dokumentene gir av relevante opplysninger til oppgavens problemstilling.

Jeg har også anvendt IMO sine nettsider<sup>19</sup> hvor organisasjonens konvensjoner, samt de ulike endringene som er gjort siden 1999, er å finne. Endringene vil kunne gi en viss forståelse av dagens sjøveisregler da de gir et innblikk i hvilke behov det har vært for å gjøre endringer underveis basert på erfaringer. Imidlertid vil en slik studie være vanskelig tilgjengelig og tidkrevende. Materialet er derfor ikke nærmere behandlet av hensyn til oppgavens begrensede omfang.

Når det gjelder arbeidet med å skaffe forarbeider til sjøveisreglens lovhjemmel, har jeg ikke funnet relevante forarbeider som kan gi en dypere forståelse av sjøveisreglene. Det er søkt i forarbeidene til de ulike lovene som gjennom tidene har hjemlet sjøveisreglene. Sjøfartsdirektoratet og Nærings – og handels departementet (NHD) har også vært kontaktet pr. e-post. Tilbakemeldingene har vært negative.

NHD og Sjøfartsdirektoratet har også vært kontaktet i forbindelse med søket etter mulige forarbeider til sjøveisreglene, men tilbakemeldingene har også på dette området vært negative.

---

<sup>19</sup>Se [www.imo.org](http://www.imo.org) og [www.imodocs.imo.org](http://www.imodocs.imo.org)

## 2.4 Rettspraksis

Rettspraksis har vært den viktigste kilden i arbeidet med oppgavens problemstilling. Siden sjøveisreglene bygger på en internasjonal konvensjon vil både utenlandsk og nasjonal rettspraksis være relevant.

I forbindelse med søket etter relevant rettspraksis har samlingen i Nordiske dommer for sjøfartsanliggende (ND) stått sentralt. Totalt er 34 dommer i ND anvendt. Av disse er 8 Høyesterettsdommer, 9 er lagmannsrettsdommer, 12 er tingrettsdommer, 3 er fra SØ – og Handelsretten og 2 er voldgiftsdommer. I tillegg er 2 lagmannsrettsdommer som ennå ikke er inntatt i ND anvendt. Dette innebærer at jeg i tillegg til norsk rettspraksis også har sett hen til dommer fra alle de øvrige nordiske landene.<sup>20</sup> Fremmed rettspraksis forøvrig er ikke behandlet, begrunnet i avhandlingens begrensede omfang.

Både erstatningsrettslige og strafferettslige dommer er anvendt. Av straffeloven<sup>21</sup> § 418 følger det at den som ”forsettlig eller uaktsomt overtrer forskrifter gitt av Kongen om sjøfarten i norsk territorialfarvann” straffes med bøter eller fengsel inntil 3 måneder. Det er i denne sammenhengen nødvendig å gjøre en bemerkning. De strafferettslige dommene vil kunne gi uttrykk for en annen uaktsomhetsvurdering enn de erstatningsrettslige dommene – i enkelte tilfeller vil domstolene vike tilbake for å ilegge straffansvar, selv om et erstatningsansvar eventuelt kan ilegges. Uaktsomhetsvurderingen i de strafferettslige dommene må leses med forbehold for dette. Det er markert i teksten hvilke av dommene som er strafferettslige.

## 2.5 Teori

Både nordisk, engelsk og amerikansk litteratur er benyttet. Generelt er imidlertid litteraturen omkring sjøveisreglene begrenset. Dette gjelder særlig nordisk litteratur, mens engelsk og amerikansk litteratur er mer omfattende. Teoretiske fremstillinger har derfor

---

<sup>20</sup> Rettspraksis fra Island har imidlertid ikke vært representert i utvalget av dommer.

<sup>21</sup> Lov av 22. mai 1902 nr. 10.

hatt en begrenset betydning for oppgaven. Hovedsakelig er teorien benyttet for å skaffe en grunnleggende forståelse av sjøveisreglene.

Når det gjelder forskrifters betydning i uaktsomhetsvurderingen generelt, er dette et tema som er behandlet i flere teoretiske fremstillinger. Litteraturen har derfor vært benyttet i oppgaven til hjelp for å finne relevant rettspraksis og som et utgangspunkt for mine drøftelser.

### 3 Uaktsomhetsstandarden

#### 3.1 Forskrifters betydning i uaktsomhetsvurderingen

##### 3.1.1 Innledning

I det følgende skal jeg i punkt 3.1.2 peke på de overordnede trekkene ved en erstatningsrettslig uaktsomhetsvurdering. Deretter skal jeg i punkt 3.1.3 se nærmere på hvilken vekt forskrifter tillegges i uaktsomhetsvurderingen *generelt*. Tilslutt, i punkt 3.1.4, skal jeg undersøke hvilken vekt *sjøveisreglene* som forskrift tillegges i uaktsomhetsvurderingen. Spørsmålet er om det gjør seg gjeldende særlige forhold i sjøretten med hensyn til sjøveisreglene, sammenlignet med hva som gjelder generelt i den alminnelige erstatningsretten.

##### 3.1.2 Den erstatningsrettslige uaktsomhetsvurderingen

I uaktsomhetsvurderingen gjelder generelt at vurderingen må baseres på en konkret, helhetlig bedømmelse av situasjonen. I vurderingen ligger to forhold. For det første fastsettelsen av en generell norm og for det andre vurderingen av de konkrete forholdene i en konkret sak i forhold til normen, for å se om det foreligger uaktsomhet. Domstolene må ta standpunkt til om de handlinger og unnlater, som ligger forut i tid – og som står i årsakssammenheng med hendelsen, kan anses som forsvarlige innenfor det aktuelle livsområdet.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Falkanger/Bull, s.197.

Vurderingen skal gjøres med utgangspunkt i hvordan ”alminnelig dyktige kolleger av den handlende formodentlig ville ha opptrådt i den tilsvarende situasjon.”<sup>23</sup> Dette innebærer at det skal gjøres en objektiv vurdering, hvor spørsmålet er om handlingen i det ytre tilfredsstillende de kravene som stilles til handlingen basert på lover, forskrifter, sedvane og reelle hensyn. Reelle hensyn omfatter blant annet en vurdering av handlingens skadeevne, skadens potensielle omfang, sannsynligheten for skade, tidsmomentet, om forebyggende tiltak kunne vært gjort, yrkesetiske krav og hvilke handlingsalternativer som fantes.<sup>24</sup> At målestokken er objektiv innebærer at subjektive forhold som for eksempel sløvheter, uerfarenhet og tretthet ikke vil bli tillagt disculperende betydning.

### 3.1.3 Betydningen av forskrifter<sup>25</sup> i uaktsomhetsvurderingen generelt

Problemstillingen i det følgende er hvilken betydning forskrifter tillegges i uaktsomhetsvurderingen *generelt*.

Som nevnt ovenfor vil blant annet forskrifter være et av momentene i uaktsomhetsvurderingen. Forskriftene retter seg mot forebyggelse av skadeforvoldelse og inneholder forbud og påbud som angir hvordan den enkelte skal forholde seg, uten å si noe om erstatningsansvaret.<sup>26</sup> Men for at forskriften i det hele tatt skal være *relevant* i

---

<sup>23</sup> Ringdal, s.389. Rt.1973.1364 gir en god illustrasjon på hvordan vurderingen gjøres. Saken omhandlet en ubåt som på 40 meters dyp ødela en trål tilhørende en fiskebåt. Besetningen om bord på ubåten hadde stolt på sonaren som de trodde ville oppdage trålen, hvilket den imidlertid ikke gjorde. Senere forskning og erfaring har vist at sonarutstyret ikke er pålitelig, og den sakkyndige rapporten som Høyesterett sluttet seg til, uttalte følgende: ”I lys av de kunnskaper og informasjonen sjefen på KNM ’Uthaug’ satt inne med den 22.februar 1968, har han handlet i overensstemmelse med gjeldende bestemmelser, vanlig praksis og god skikk. Andre ubåtsjefer ville ikke ha kommet til andre konklusjoner og trolig handlet på samme måte.”

<sup>24</sup> Lødrup, 2005, s.100-120.

<sup>25</sup> Jeg vil i det følgende avgrense avhandlingen til å omhandle offentligrettslige *forskrifter*. Andre former for offentlige adferdsnormer faller da utenfor, for eksempel interne instruksjoner eller rundskriv. Bakgrunnen for avgrensningen er at det er sjøveisreglene som en offentligrettslig *forskrift* som står i fokus i avhandlingen. Betydningen av andre offentligrettslige adferdsnormer faller dermed utenfor avhandlingens kjerneområde.

<sup>26</sup> Enkelte forskrifter regulerer i tillegg selve erstatningsspørsmålet. Disse holdes utenfor i denne sammenhengen.

vurderingen oppstilles tre vilkår.<sup>27</sup> For det første kreves at den har som formål å *skape sikkerhet* i samfunnet. For det andre kreves at forskriften oppstiller en plikt overfor skadevolderen til å handle annerledes enn hva som faktisk ble gjort, herunder at regelen må være *anvendelig* på det aktuelle tilfellet som skal pådømmes. For det tredje kreves at den aktuelle situasjonen faller *innenfor forskriftens rekkevidde*.

Dersom man på grunnlag av de ovenfor angitte vilkårene kommer frem til at forskriften er anvendelig i den aktuelle situasjonen, vil neste problemstilling være hvilken *vekt* den skal tillegges. Problemstillingen gir grunnlag for å stille to spørsmål: For det første om *overtredelse* av en forskrift innebærer uaktsomhet, og for det andre om *overholdelse* av en forskrift betyr at skadevolderen har handlet aktsomt.<sup>28</sup> Jeg skal i denne sammenhengen se nærmere på to høyesterettsdommer som illustrerer hvordan forskriftene typisk anvendes i drøftelsen, og deretter undersøke hva teorien sier om deres vekt.

Det første spørsmålet er om *overtredelse* av en forskrift innebærer uaktsomhet. Ved utformingen av ulike offentlige forskrifter er det gjort en risikovurdering og på bakgrunn av dette utformet en handlingsnorm som har til formål å forhindre skade. Dette gir grunnlag for å presumere at forskrifter generelt sett vil ha en særlig betydning i uaktsomhetsvurderingen, og at et eventuelt brudd vil trekke sterkt i retning av uaktsomhet, fordi den oppstilte handlingsnormen ikke er fulgt.<sup>29</sup>

**Rt.1950.1091** illustrerer dette. En to år gammel gutt mistet to fingre da han puttet hånden i tannhjulsdrevet på en elektrisk varm-rulle. Spørsmålet var om leverandøren av rullen hadde overholdt de særlige krav til sikkerhet som måtte kreves av et slikt apparat. Høyesterett påpekte flere forsiktighetsregler ved rullen som etter rettens mening burde vært tatt hensyn til. Momentene retten trakk frem ble det så funnet støtte for i forskrifter for elektriske motordrevne apparater hvor det fremgikk at den type apparat som rullen representerte

---

<sup>27</sup> Hagstrøm, s.17-25.

<sup>28</sup> Lødrup, 2005, s.101.

<sup>29</sup> Lødrup, 2005, s.101.

skulle være sikret ved kapsling mot tilfeldig berøring. Det ble videre uttalt at selv om det kunne diskuteres om forskriften hadde direkte anvendelse på det foreliggende tilfellet, viste forskriften klart hva fagkyndige anså som nødvendig. Overtredelse måtte medføre ansvarsbetingende uaktsomhet.

I lagmannsrettens behandling av saken støttet ikke retten seg på noen forskrifter. En bredere vurdering ble da gjort, og en rekke forhold ble trukket frem. Blant annet ble det fremhevet at innkapsling av tannhjulsdrevene ikke ville ha særlige økonomiske eller tekniske ulemper. Det ble også påpekt at det var en mangel ved rullens montering at ingen nødbryter fantes på eller nær rullen og at det heller ikke fantes en advarsel i rulleværelset mot å ha småbarn med når rullen ble brukt. På den annen side ble det påpekt at grunnen til den manglende innkapslingen hadde sammenheng med at det ble mer lettvinnt å smøre og rense drevene.

Høyesterett på sin side uttalte at fordi rullen ikke var tilstrekkelig sikret slik forskriften tilsa, var det ikke nødvendig å komme nærmere inn på øvrige momenter i uaktsomhetsvurderingen slik lagmannsretten hadde gjort. Dommen illustrerer således forskjellen i hvordan domstolene argumenterer, avhengig av om man har en forskrift å forholde seg til eller ikke, når man skal komme frem til hva som er en forsvarlig handlingsnorm. Hvor en forskrift anses å være anvendelig ser retten hen til hva reglene krever og stiller spørsmål ved hvorfor den ansvarlige ikke har handlet i tråd med bestemmelsene. Hvor domstolene på den annen side ikke har en forskrift å forholde seg til er argumentasjonen mer omstendelig, og bærer i større grad preg av en helhetlig vurdering av hvordan skadevolderen burde ha opptrådt.<sup>30</sup>

At brudd på en forskrift trekker sterkt i retning av uaktsomhet støttes også av teorien. Lødrup<sup>31</sup> skriver at dersom ”skadevolderen [har] overtrådt en forskrift hvis formål er å

---

<sup>30</sup> Slik også Hagstrøm, s.25-26.

<sup>31</sup> Lødrup, 2005, s.101.



hindre den skadetype som er voldt, vil det veie tungt i retning av ansvar.” Hagstrøm<sup>32</sup> gir uttrykk for det samme når han skriver at ”Mitt hovedinntrykk av rettspraksis, særlig norske høyesterettsdommer, er at domstolene i sine begrunnelser svært ofte viser til at gjeldende forskrifter er overtrådt.”

Selv om **Rt.1950.1091** og teorien støtter presumpsjonen for at overtredelse av en forskrift innebærer uaktsomhet, vil også det motsatte kunne være tilfelle. Dersom en handling stemples som uaktsom på bakgrunn av at en forskrift er brutt, kreves det at skadevolderen kunne handlet annerledes. En slik mulighet vil imidlertid ikke alltid foreligge for skadevolderen. Det er derfor nødvendig å se overtredelsen av forskriften i forhold til relevante unnskyldningsgrunner som skadevolderen kan påberope seg. Her skal tre relevante unnskyldningsgrunner<sup>33</sup> nevnes, men også andre forhold kan være relevante. For det første kan det tenkes at skadevolderen har *ivaretatt sikkerheten tilstrekkelig på annen måte*. For det andre vil skadevolderen ikke bli ansett som uaktsom dersom vedkommende var i *unnskyldelig villfarelse om de faktiske forhold*. For det tredje vil det bli ansett som en relevant unnskyldningsgrunn dersom det *ikke var praktisk mulig* for skadevolderen å etterleve reglene.

Jeg har så langt vist at brudd på en forskrift som hovedregel medfører at det foreligger uaktsomhet. Det neste spørsmålet er om *overholdelse* av en forskrift betyr at skadevolderen har handlet aktsomt.

Ovenfor har jeg sagt at det foreligger en presumpsjon for at brudd på forskrifter medfører uaktsomhet, fordi det er gjennomført en risikovurdering og på bakgrunn av denne utformet en handlingsnorm som har til formål å forhindre skade. På samme måte vil det også kunne presumeres at overholdelse av forskrifter betyr at skadevolderen har handlet aktsomt, fordi den oppstilte handlingsnormen er fulgt.

---

<sup>32</sup> Hagstrøm, s.25.

<sup>33</sup> Hagstrøm, s.28.

Dette illustreres ved **Rt.1969.560**. Saken omhandlet en kvinne som pådro seg en skade i ryggen idet hun falt på et fortau. Hun krevde erstatning av gårdeieren fordi hun hevdet at vedkommende ikke hadde overholdt sin plikt til å rydde fortauet for snø og is. Høyesterett uttalte enstemmig at den saksøkte gårdeieren hadde gjort hva man med rimelighet kunne forlange, og viste til de gjeldende lokale politivedtektene. Øvrige momenter i saken ble ikke trukket frem i vurderingen.

Også på dette området støtter teorien presumpsjonen for at skadevolderen har opptrådt aktsomt dersom forskriften er overholdt. Av Lødrup<sup>34</sup> følger det at dersom skadevolderen har overholdt de relevante regler vil vedkommende som hovedregel gå fri for ansvar. Av Hagstrøm<sup>35</sup> følger det samme når han skriver at det ”Normalt vil (...) ha formodningen for seg at skadevolderen har opptrådt aktsomt når han har handlet i samsvar med adferdsnormene (...).”

Ovenfor er det nevnt at skadevolderen kan bli ansett aktsom i sin opptreden, selv om en forskrift er brutt, dersom det foreligger en relevant unnskyldningsgrunn. Tilsvarende kan skadevolderen bli ansett uaktsom i sin opptreden, selv om en forskrift er overholdt, dersom det foreligger særlige forhold. Her skal fire forhold<sup>36</sup> påpekes, men også andre relevante forhold kan foreligge. For det første kan det være at *forskriften er av eldre dato* og at skadevolderen *kjente eller burde kjenne til relevante momenter* som senere er kommet til. For det andre vil det *sjelden være slik at forskriften dekker samtlige handlinger* innenfor det aktuelle livsområdet. For det tredje kan *nye forskrifter* som er ment å tydeliggjøre hvilke handlemåter som er uaktsomme være kommet. For det fjerde kan *en annen forskrift* gi veiledning dersom forholdene er tilnærmet like.

---

<sup>34</sup> Lødrup, 2005, s.103.

<sup>35</sup> Hagstrøm, s.29.

<sup>36</sup> Lødrup, 2005, s.103-104.

### 3.1.4 Betydningen av sjøveisreglene i uaktsomhetsvurderingen

Sjøl. § 161 gir uttrykk for et alminnelig erstatningsrettlig uaktsomhetsansvar i kollisjonssaker. Bestemmelsen gir liten veiledning med hensyn til hvilke momenter som er relevante i uaktsomhetsvurderingen. Imidlertid uttrykkes det i femte ledd at ved ”bedømmelsen av spørsmålet om skyld skal retten særlig ta i betraktning om det var tid til overlegninger eller ikke.” På den ene siden vil tidsmomentet, uavhengig av om det nevnes i loven, inngå i enhver uaktsomhetsvurdering. At loven nevner tidsmomentet gir derfor i utgangspunktet liten veiledning. På den annen side følger det av lovens ordlyd at tidsmomentet ”særlig” skal tas i betraktning. Det er derfor grunn til å stille spørsmål ved om dette indikerer at momentet skal tillegges større vekt enn øvrige reelle hensyn. Spørsmålet besvares best ved å studere rettspraksis.

På den ene siden skal det nevnes at i min gjennomgang av totalt 36 dommer er det kun 4 dommer som innledningsvis bemerker at tidsmomentet i det hele tatt skal tas i betraktning. Dersom momentet var ment å tillegges større vekt enn øvrige momenter, er det nærliggende at tidsmomentet ble fremhevet i større grad. De innledende bemerkningene om tidsmomentet gjøres dessuten kun som en henvisning til hva som følger av sjøl. § 161 femte ledd – dommene sier ikke noe om tidsmomentet utover hva som følger av lovens ordlyd. Bemerkningen om tidsmomentet fremstår på denne måten mer som en innholdsløs standardformulering, enn en bemerkning som tillegges reell betydning i uaktsomhetsvurderingen. På den annen side finnes enkelte eksempler på dommer hvor tidsmomentet ser ut til å bli fremhevet særskilt i uaktsomhetsvurderingen. Tidsmomentet fremstår i disse tilfellene som et moment som tillegges større vekt enn øvrige reelle hensyn. Etter dette er det noe usikkert hvilken vekt tidsmomentet skal tillegges. Jeg vil komme nærmere tilbake til spørsmålet i forbindelse med gjennomgangen av rettspraksis nedenfor, og i en avsluttende kommentar i punkt 3.1.4.

Jeg har så langt vist at sjøl. § 161 gir liten veiledning med hensyn til hvilke momenter som er relevante i uaktsomhetsvurderingen – kun tidsmomentet trekkes særskilt frem. Det mest sentrale momentet er imidlertid sjøveisreglene. Dette følger av både rettspraksis og teori.<sup>37</sup>

Under forutsetning av at sjøveisreglene er relevante skal jeg i det følgende ved rettspraksis vise hvilken *vekt* sjøveisreglene tillegges, samt undersøke i hvilken grad øvrige erstatningsrettslige momenter kommer til uttrykk.

På bakgrunn av hva som er hovedregelen ved hhv. overtredelse og overholdelse av forskrifter generelt, kan det oppstilles en presumpsjon for at *overtredelse* av sjøveisreglene medfører uaktsomhet, mens *overholdelse* av sjøveisreglene medfører at skadevolderen anses aktsom i sin opptreden. Det er ingen særlige momenter som trekker i motsatt retning. De to presumpsjonene støttes også av rettspraksis hvor det fremgår at sjøveisreglene har en særlig sentral betydning i uaktsomhetsvurderingen i forhold til øvrige momenter. I det følgende skal fire dommer behandles nærmere til støtte for det anførte.

For det første skal **ND.2002.210 Gulating** nevnes, hvor Maria Smit og Sava Lake kolliderte i tykk tåke. Allerede i rettens innledende bemerkninger fremgår det at sjøveisreglene har en viktig plass da det uttrykkes at reglene ”er sentrale ved vurderingen av skyldspørsmålet.” Forøvrig nevnes innledningsvis at også tidsmomentet skal tas i betraktning. Øvrige momenter nevnes ikke. I den videre drøftelsen er alle momentene som trekkes frem knyttet til de aktuelle sjøveisreglene i saken. Dette fremgår av dommen ved at alle bemerkninger om hvordan fartøyene burde handlet ses i forhold til hva sjøveisreglene etter rettens mening gir uttrykk for. Dette gjelder også tidsmomentet som utgjør en del av sjøveisreglene: I forbindelse med vurderingen av ”sikker fart”, jfr. regel 6, uttrykkes det at det var den uventede og uvarslede kursomleggingen som Maria Smit foretok som førte til sammenstøtet. Sava Lake hadde derfor ikke tid til å foreta en unnamanøver og ble derfor ikke ansett å ha brutt regel 6, jfr. regel 19 (b) på bakgrunn av de ”rådende omstendigheter

---

<sup>37</sup> Falkanger/Bull, s.197; Hodges/Hill, s.83; Kleis, s.317 og Knoph, s.40.

og nedsatte siktforhold”. Maria Smit ble ansett å ha opptrådt uaktsomt på grunn av brudd på blant annet regel 5 og 7. Selvstendige øvrige momenter kommer ikke til uttrykk i uaktsomhetsvurderingen.

I **ND.2001.254 Hålogaland** skjedde kollisjonen i klart vær da M/S Risholm og M/F Lofotferje I befant seg på kryssende kurs og førstnevnte fartøy ikke overholdt vikepliktsregelen i regel 15, jfr. regel 16. Det gis også her uttrykk for at sjøveisreglene tillegges stor betydning. Dette vises for det første ved at de ulike reglene som konkret kommer til anvendelse skjematisk listes opp innledningsvis. Videre blir de fremhevede reglene summarisk drøftet og tilslutt foretas en konklusjon på ansvarsspørsmålet. Retten uttaler på dette punkt at det foreligger ”skyld på begge sider idet begge skippere har handlet uaktsomt, jf. sjøveisreglene, regel 2, jf. regel 5 (...)” I fortsettelsen nevnes uttrykkelig to øvrige momenter som også vurderes. For det første nevnes at M/S Risholm hadde observert et fartøy tidligere og derfor burde vært mer påpasselig, og for det andre at M/F Lofotferje I var et større fartøy som jevnlig trafikkerte en travel havneled hvor skipperen var klar over at det var påregnelig med trafikk på tvers av hans kurs. Momentene fremstår imidlertid ikke som selvstendige. Dette følger av at momentene inngår i begrunnelsen for hvorfor regel 2, jfr. regel 5 i sjøveisreglene ble ansett brutt.

I **ND.2001.157 NH** støtte Vitin og Strand sammen i klart vær. Vikepliktsreglene i sjøveisreglene 15, 16 og 17 sto sentralt i skyldvurderingen. Høyesterett innleder med å uttrykke at den ”nærmere skyldfordelingen blant annet [må] bygge på sjøveisreglene (...)” Selv om det på denne måten sies at sjøveisreglene bare vil være et av flere momenter som skal tas i betraktning i uaktsomhetsvurderingen, nevnes ikke hvilke momenter som forøvrig vurderes. Dette gir en indikasjon på at sjøveisreglene har en særlig sentral plass. I den videre vurderingen gir Høyesterett først en teoretisk redegjørelse for de aktuelle sjøveisreglene som kommer til anvendelse og deretter vurderes det enkelte fartøyets opptreden i forhold til hva sjøveisreglene krever. I vurderingen av Strand konkluderer retten med at fordi regel 15 ikke ble overholdt, foreligger uaktsomhet. På den annen side

ble Vitin ikke ansett for å ha handlet uaktsomt da regel 2 og regel 17 ikke var brutt. Øvrige momenter kommer ikke til uttrykk i vurderingen.

I **ND.2000.515 NH** kolliderte Murman og Southella i nedsatt sikt. Høyesterett uttaler innledningsvis at ved ”avgjørelse av spørsmålet om skyld er sjøveisreglene sentrale.” Av øvrige momenter nevnes kun at det skal tas i betraktning ”om det var tid til overlegning.” I rettens videre drøftelse gjøres først en teoretisk gjennomgang av de aktuelle sjøveisreglene som kommer til anvendelse. Deretter ses reglene i forhold til Southella og Murman sin opptreden og det gjøres en vurdering av hvorfor reglene anses brutt. På denne måten tydeliggjøres betydningen av reglene. Øvrige momenter med en selvstendig betydning utover hva sjøveisreglene gir uttrykk for trekkes ikke frem. Et unntak er imidlertid tidsmomentet. Retten uttaler i forbindelse med skyldspørsmålet knyttet til Murman at det også legges vekt på ”at ansvarshavende hadde tid til overlegning helt til fartøyene var ved å komme i sikte av hverandre.” Bemerkningen som gjøres synes å være uavhengig av vurderingene knyttet til sjøveisreglene, da tidsmomentet ikke relateres direkte til de aktuelle reglene. På denne måten fremstår tidsmomentet som et selvstendig moment i uaktsomhetsvurderingen, og gir ytterligere støtte til at uaktsomhet foreligger fordi reglene 5, 6 og 19, jfr. 7 i sjøveisreglene er brutt. Det andre fartøyet, Southella, ble ansett å ha brutt regel 19 og var derfor uaktsom i sin opptreden.

Presumpsjonen for at det foreligger uaktsomhet ved brudd på sjøveisreglene støttes også av teorien. Lødrup<sup>38</sup> nevner sjøveisreglene som et særskilt eksempel på forskrifters sentrale betydning idet han skriver at hovedregelen ved ”overtredelse av trafikkregler, sjøveisreglene, arbeidsmiljølovgivningen, (...), for å nevne noen ulike områder, er at det inntreer ansvar på culpagrunnlag.” Også Falkanger/Bull<sup>39</sup> inntar samme standpunkt når de skriver at dersom ”et skipssammenstøt [er] en følge av overtredelse av (en av) sjøveisreglene, vil det normalt foreligge skyld.”

---

<sup>38</sup> Lødrup, 2005, s.101.

<sup>39</sup> Falkanger/Bull, s.198.

Når det gjelder presumpsjonen for at skadevolderen har handlet aktsomt dersom sjøveisreglene er overholdt, synes teorien å være noe uklar på dette punktet. Av Falkanger/Bull<sup>40</sup> følger det i forlengelsen av hva som ovenfor er sitert med hensyn til brudd på sjøveisreglene at ”Den motsatte regel kan derimot ikke oppstilles: Det kan tenkes å foreligge uaktsomt forhold selv om sjøveisreglene ikke er brutt.” Det gis ingen begrunnelse for standpunktet. Det er vanskelig å forstå hvorfor det inntas et motsatt standpunkt ved overholdelse av sjøveisreglene, sammenlignet med tilfellene hvor sjøveisreglene er brutt. Det er ingen holdepunkter i rettspraksis for at sjøveisreglene skal ha mindre vekt dersom de ikke er brutt. Reservasjonene som gjøres fremstår på denne måten som noe vanskelige å få tak i. Imidlertid er antakelig forfatterens mening at en eventuell overholdelse, i likhet med en overtredelse, av sjøveisreglene må leses på bakgrunn av de alminnelige erstatningsrettslige reservasjonene.<sup>41</sup>

Som rettspraksis viser, trekkes ikke reelle hensyn frem som selvstendige momenter i uaktsomhetsvurderingene. Imidlertid må en reservasjon antakelig gjøres for tidsmomentet, som synes å bli tillagt en noe mer selvstendig rolle enn øvrige reelle hensyn. Dette vises ved **ND.2000.515 NH** som er behandlet ovenfor. Som påpekt i forbindelse med behandlingen av dommen, trekkes tidsmomentet frem uavhengig av sjøveisreglene. Tilsvarende er tilfelle i **ND.2000.306 Jæren**. Det er på den annen side kun de to nevnte dommene i et utvalg på totalt 36 sjørettslige dommer hvor tidsmomentet fremheves uten å være knyttet til vurderingen av sjøveisreglene.<sup>42</sup> Dette betyr at sikre slutninger vanskelig kan trekkes. Men observasjonene gir likevel en viss indikasjon på at lovens ordlyd om at ”retten særlig skal ta i betraktning om det var tid til overlegninger eller ikke” innebærer at tidsmomentet står i en særstilling i forhold til øvrige reelle hensyn.

---

<sup>40</sup> Falkanger/Bull, s.198.

<sup>41</sup> Se punkt 3.1.3 om de erstatningsrettslige reservasjonene. Også av ND.2002.210 Gulating følger det at ”det kan foreligge uaktsomhet uten at det foreligger brudd på noen av sjøveisreglene.” Uttalelsen må leses på bakgrunn av de alminnelige erstatningsrettslige reservasjonene.

<sup>42</sup> I hvilke tilfeller og i hvilken grad tidsmomentet fremheves som et selvstendig moment kan diskuteres da grensetilfeller vil kunne foreligge.

Spørsmålet er så hvorfor sjøveisreglene har så stor betydning i uaktsomhetsvurderingen. To forhold skal påpekes. For det første er flere av sjøveisreglene i større eller mindre grad *skjønnsmessige*. Dette innebærer at de reelle hensynene som forøvrig er relevante i en uaktsomhetsvurdering, omfattes av vurderingen av om sjøveisreglene er brutt. For det andre er *regel 2* i sjøveisreglene omfattende. Regelen stiller krav til opptreden i samsvar med ”alminnelig sjømannsskikk”, hvilket er et uttrykk som favner svært bredt. Øvrige momenter og rettens vurderinger vil derfor enkelt kunne hjemles i regel 2 dersom domstolene ikke har andre mer konkrete regler å forholde seg til i sjøveisreglene.<sup>43</sup> På denne måten vil domstolene alltid ha et referansepunkt å forholde seg til, og en forskrift å støtte sine vurderinger til. Rettens standpunkt vil også være lettere å forsvare i ettertid ved at det kan vises til hva forskriften gir uttrykk for.

Reglenes relativitet vil særlig vises ved gjennomgangen av sjøveisreglene i punkt 3.2, og illustreres blant annet ved at de generelle reservasjonene, for at brudd på eller overholdelse av sjøveisreglene ikke nødvendigvis innebærer hhv. uaktsomhet og aktsomhet,<sup>44</sup> omfattes av vurderingen av sjøveisreglene. Reservasjonene kommer således ikke selvstendig til uttrykk.

## 3.2 Uaktsomhetsvurderingen

### 3.2.1 Innledning

Problemstillingen i det følgende er i hvilke konkrete tilfeller det foreligger brudd på de enkelte sjøveisreglene.<sup>45</sup> I denne prosessen vil det være nødvendig å ta utgangspunkt i sjøveisreglene med tilhørende relevant rettspraksis. Av hensyn til avhandlingens omfang vil imidlertid kun et utvalg av reglene bli behandlet, herunder regel 2, 5, 6, 7, 8, 15, 16 og 17.

---

<sup>43</sup> Se punkt 3.2.2 for nærmere drøftelse av regel 2 og dens betydning.

<sup>44</sup> Se punkt 3.1.3.

<sup>45</sup> Følgende litteratur er brukt for å skaffe en forståelse og oversikt over sjøveisreglene: Healy/Sweeney, s.71 flg.; Marsden, s.167 flg. og Stuland, s.23 flg.



Bakgrunnen for at kun sjøveisreglene som moment i uaktsomhetsvurderingen skal behandles, er at reglene har en svært sentral plass og fremstår som det viktigste momentet i kollisjonssaker. Et eventuelt brudd på sjøveisreglene vil trekke sterkt i retning av at skadevolderen anses uaktsom i sin opptreden.<sup>46</sup>

Det er nødvendig å gjøre visse avgrensninger i den videre fremstillingen. For det første vil det i den enkelte sak kunne foreligge momenter som trekker i ulike retninger med hensyn til om den enkelte sjøveisregelen samlet sett anses brutt eller ikke. De ulike momentenes vekt i forhold til hverandre skal ikke kommenteres. For det andre omfattes ikke skyldfordelingen mellom de involverte partene.

### 3.2.2 Regel 2 – ansvar

Regel 2 er plassert i kapittel I, del A og gjelder i forhold til alle de øvrige sjøveisreglene.

Det sentrale ved regel 2 (a) er at den gir uttrykk for at enhver skal opptre i samsvar med god "sjømannsskikk". Regelen fremstår som grunnleggende med en generell utforming, i betydning av at den ikke gir uttrykk for noen klar regel innenfor et definert område. Dette innebærer at regelen er svært omfattende da den pålegger enhver som er ansvarlig for drift, manøvrering og navigering til å være "varsomme og å følge med og kontrollere eller overvåke situasjonen om bord og i det farvann skipet befinner seg."<sup>47</sup> Dette betyr at de ansvarlige må kunne være i stand til å ta de nødvendige beslutningene som den enkelte situasjonen krever.

Hva angår bokstav (b) uttrykker bestemmelsen at man ved vurderingen av den enkelte situasjonen skal ta i betraktning alle omstendigheter som eventuelt måtte gjøre det nødvendig å fravike de enkelte sjøveisreglene. Dette innebærer at fravikelse kan unnskyldes hvor overholdelse av sjøveisreglene ville medført sammenstøt. I slike situasjoner vil også fravikelse fra sjøveisreglene kunne være påkrevd, jfr. prinsippet om

---

<sup>46</sup> Jfr. punkt 3.1.4.

<sup>47</sup> Stuland, s.28

god ”sjømannsskikk”. Fravikelsen skal imidlertid ikke være større enn hva situasjonen tilsa. Ved fravikelse fra sjøveisreglene vil imidlertid bevisbyrden for at handlingen var nødvendig hvile på vedkommende som foretok den aktuelle manøveren.<sup>48</sup> Regel 2 (b) bidrar til å relativisere sjøveisreglene ved at også en fravikelse av reglene vil kunne bli akseptert/krevd basert på en konkret vurdering av hva som fremsto som godt sjømannskap i den aktuelle situasjonen. Ingen skal kunne fraskrive seg ansvar ved å henvise til at man måtte følge de foreskrevne reglene.

Med utformingen av de øvrige sjøveisreglene kan det stilles spørsmål ved betydningen av regel 2 som en selvstendig regel. Marsden<sup>49</sup> uttrykker seg slik om regelen: ”The provision is, therefore, best seen as inserted *ex abundante cautela*<sup>50</sup> and as a declaration, not to be overlooked by seamen, of the legal consequences of negligence.”

Bakgrunnen for at man kan stille et slikt spørsmål illustreres ved at regelen er relativt sjelden omtalt i domspraksis, til tross for at den uttrykker et grunnleggende krav om hvordan den enkelte skal opptre. I min gjennomgang av 36 dommer er det kun tre dommer hvor regel 2 uttrykkelig anvendes. Imidlertid vil regelen antakelig også ligge til grunn i andre avgjørelser uten at den uttales uttrykkelig. I det følgende skal jeg gjennomgå totalt fem dommer hvor regel 2 enten kommer uttrykkelig til anvendelse, eller ligger til grunn for avgjørelsen på en mer indirekte måte. Målet er å vise hvilken betydning regel 2 synes å ha.

Det er særlig to syn som kan forklare regel 2 sin betydning.<sup>51</sup> Et syn som kan anlegges er at den ligger til grunn for alle de øvrige reglene i forskriften og *former en del av kravet til*

---

<sup>48</sup> Marsden, s.190.

<sup>49</sup> Marsden, s.173. Kommentaren er knyttet til bokstav (a).

<sup>50</sup> Uttrykket kan oversettes med ”From excessive caution”, se [http://www.special-dictionary.com/latin/e/ex\\_abundante\\_cautela.htm](http://www.special-dictionary.com/latin/e/ex_abundante_cautela.htm)

<sup>51</sup> Marsden, s.173. Marsden omtaler de to synene i forhold til bokstav (a), men etter min mening vil de gjelde i forhold til både bokstav (a) og (b), fordi også bokstav (b) fungerer som en generell bakgrunnsregel.

*godt sjømannskap*. Et annet syn er at regelen *fyller inn tomrommene* som de øvrige reglene etterlater seg.

Til støtte for at regel 2 *former en del av kravet til godt sjømannskap* kan for det første nevnes **ND.2001.254 Hålogaland**. Her kom regel 2 uttrykkelig til anvendelse. Et av hovedspørsmålene i saken var om kravet til ”ordentlig utkikk”, jfr. regel 5, var overholdt av M/S Risholm. På bakgrunn av sin drøftelse av om regelen var overholdt, uttalte retten at det forelå ”skyld på begge sider idet begge skippere handlet uaktsomt, jf. sjøveisreglene, regel 2, jf. regel 5 (...)” Ved siden av den drøftede regel 5 trekkes også regel 2 inn, men uten at det gjøres noen nærmere vurdering av regelen. Dette gir en indikasjon på at regelen ikke gir uttrykk for noe selvstendig utover hva som ligger i kravet til ”ordentlig utkikk”, hvilket allerede er drøftet.

Den samme tanken kommer til uttrykk i **ND.1993.17 Svea hovrätt, straffesak**, likevel slik at regel 2 anvendes på en noe annen måte enn i den foran nevnte dommen, da bestemmelsen ikke nevnes uttrykkelig. Retten uttaler at Freja burde ha senket farten eller stoppet. Dette er forholdsregler som er å finne i reglene 6 og 8 (e), men retten unnlater likevel å gjøre noen spesifikk henvisning til noen av reglene. I stedet henvises det til at kravet til godt sjømannskap anses brutt, hvilket er det sentrale ved regel 2. Betegnelsen anvendes som en generell bakgrunn for å ilegge straffansvar.

Et tilsvarende tilfelle finner man i **ND.1995.21 Göteborg, straffesak**. Heller ikke i denne dommen nevnes regel 2 uttrykkelig. Retten gjør en vurdering av om Stena Germanica har overtrådt noen av sjøveisreglene og uttaler at fartøyet burde ha redusert farten, samt opprettet radiokontakt med Nokturus som var på kollisjonskurs. Det gjøres ingen henvisninger til konkrete regler som retten mener er overtrådt, utover at det påpekes hva som burde vært gjort. I stedet uttrykkes det at den ansvarlige om bord Stena Germanica brøt kravet til godt sjømannskap. Slik jeg ser det kunne retten på bakgrunn av de vurderingene som gjøres, henvist til henholdsvis regel 6 og regel 7 i forbindelse med hvilke regler som ble brutt. I stedet viser man som en fellesnevner til at godt sjømannskap er brutt.

Alle disse tre dommene viser at regel 2 fungerer som et generelt uttrykk for kravet om godt sjømannskap, og at regelen ligger til grunn for de øvrige spesifikke reglene.

Det andre synet på regel 2 er at regelen *fyller inn tomrommene* som de øvrige reglene etterlater seg. Selv om sjøveisreglene har vært revidert og forbedret flere ganger, vil de likevel ikke være fullkomne. Tanken er at de ansvarlige ikke skal komme unna ved å si at en regel ikke fanger opp det konkrete tilfellet man står ovenfor. En slik måte å se på regel 2 støttes av **ND.2001.157 NH**, hvor Vitin og Strand kolliderte. Regel 2 kommer her uttrykkelig til anvendelse. Det ble anført av motparten at Vitin var medansvarlig for sammenstøtet på bakgrunn av at fartøyet ikke hadde tatt de nødvendige forholdsregler etter regel 17 (a) (ii) og/eller regel 17 (b), sammenholdt med regel 2. I forbindelse med rettens vurdering av anførselen ble det først lagt til grunn at regel 17 var overholdt. Deretter gjorde Høyesterett en selvstendig vurdering av om regel 2 var overholdt. Om regelen ble det uttalt at ”det i denne sak ikke er grunnlag for noe medansvar på dette grunnlag alene eller i kombinasjon med regel 17.” Høyesterett sin vurdering av regel 2 og om det konkret forelå et selvstendig grunnlag for å anvende regelen alene, trekker i retning av at regel 2 har en reell funksjon som et supplement til de øvrige reglene. Imidlertid er det vanskelig å peke på nøyaktig hvilken funksjon den har ut fra vurderingen som gjøres.

Det samme synet på regel 2 sin funksjon støttes av **ND.2002.210 Gulating**. Også her anvendes regelen uttrykkelig. Da sammenstøtet inntraff mellom Sava Lake og Maria Smit hadde begge fartøyene nettopp fått hver sin los om bord. Et av spørsmålene som retten måtte ta stilling til, på bakgrunn av partenes anførsler, var om det gjaldt særlige regler i losbordingssonen. Dette ble avvist av retten, som uttalte at det derimot følger av ”den generelle bestemmelse om ansvar i regel 2 at man i losbordingssoner som andre steder må iakttas forsiktighetsregler som tilfellets særegne omstendigheter måtte tilsi.” Den siterte setningen uttrykker at regel 2 fungerer som en generell bestemmelse som kompletterer de øvrige reglene. Uavhengig av hva den enkelte måtte mene er gjeldende i et konkret tilfelle, vil regel 2 kunne anvendes som uttrykk for et generelt krav til hvordan den enkelte skal opptre, jfr. kravet til god ”sjømannsskikk”.

Spørsmålet er så hva som ligger i betegnelsen god ”sjømannsskikk”. Generelt gjelder at man ikke kan kreve det ekstraordinære – den enkelte sjømann skal handle på en slik måte som fornuftige og ansvarlige i en tilsvarende stilling ville gjort i et tilsvarende tilfelle. Gjennomgangen av de ulike reglene nedenfor med hensyn til hva som kreves i ulike situasjoner vil således gi uttrykk for en del av hva som ligger i god ”sjømannsskikk”. Forøvrig må vurderingen bero på hva som fremstår som fornuftig i den enkelte situasjonen, jfr. hva som er sagt ovenfor om regel 2 (a) og (b) sin funksjon.

### 3.2.3 Regel 5<sup>52</sup> – utkikk

#### **Generelt**

Det sentrale i regelen er at det skal holdes ”ordentlig utkikk”, hvilket er et relativt begrep som ikke kan undergis noen uttømmende liste. Hva som kreves vil avhenge av forholdene. Generelt gjelder at den som er ansvarlig for utkikken skal være oppmerksom på alle synlige og hørbare tegn og signaler, samt være oppmerksom på utviklingen generelt i farvannet. I tillegg uttrykker regelen at de ansvarlige skal anvende tilgjengelige midler for å skaffe informasjon vedrørende forholdene i området, herunder bruk av radar og øvrig elektronisk utstyr.

Opplysningene som innhentes på bakgrunn av de ulike informasjonskanalene, skal benyttes på en samlet måte slik at den ansvarlige skaffer seg et godt bilde av situasjonsutviklingen til enhver tid. I denne sammenhengen er det av betydning at man kjenner til både eget og andre fartøys posisjon.

#### **Vurderingen av om ”ordentlig utkikk” er holdt**

På bakgrunn av rettspraksis kan det trekkes frem enkelte særlige sider ved regel 5. I det følgende skal tre momenter behandles. For det første kravet til at *utkikken er kompetent* i sitt arbeid og innehar den nødvendige erfaringen. For det andre at jobben som utkikk ikke skal *forstyrres* av annet arbeid. Og sist, kravet til selve utkikken som skal være *årvåken* i sitt arbeid. Det er fastleggelsen av innholdet i det siste kravet som særlig vil være vanskelig

---

<sup>52</sup> Regel 5 gjelder under alle siktforhold, jfr. regel 4.

– hvert enkelt tilfelle må vurderes konkret. Likevel er målet å trekke frem enkelte momenter som kan gi en indikasjon på hva som kreves for at arbeidet som utkikk anses tilfredsstillende i ulike situasjoner.

For det første kreves altså at utkikken har en viss erfaring og generelt kan anses som *kompetent* i sitt arbeid. Dette betyr at vedkommende som et minimum må oppfylle de formelle kravene som følger med oppgaven. Et slikt krav vil mest sannsynlig kunne oppstilles i forhold til enhver om bord uavhengig av hvilke oppgaver vedkommende har. Spørsmålet er så om oppfyllelse av de formelle kravene er tilstrekkelig, eller om det finnes tilfeller hvor kravene settes høyere. Det er nærliggende å anta at kravene er strengere i visse situasjoner. For eksempel vil det være naturlig at personer om bord på større fartøyer bør inneha spesialerfaring, eller at kravene er strengere overfor personer som driver passasjertrafikk og dermed er ansvarlige for et betydelig antall menneskers sikkerhet, sammenlignet med de som driver i mindre former. Det kan for eksempel være tale om særlige krav til årvåkenhet og evnen til å mestre vanskelige situasjoner. En slik generalisering støttes av teorien. Ringdal<sup>53</sup> skriver at ”enhver om bord må fylle de etablerte krav og minstemål for sine stillinger og oppgaver. Det gjelder både med hensyn til utdanning og til erfaring.” Videre skriver han at kvalifikasjonskravene antakelig må ”stilles slik at utdanning, fysisk skikkethet og erfaring hos deltageren i kollisjonen må tilsvare det som er foreskrevet eller vanlig på skip av vedkommende type og størrelse.”

**ND.1995.282 Gulating** støtter betydningen av at den enkelte innehar nødvendig kompetanse. Veabas og Mermoz støtte sammen etter feilmanøvrering fra førstnevnte. Det ble rettet kritikk mot det faktum at utkikken manglet erfaring i tjenesten. Retten uttalte at selv om ”det ikke er direkte årsak til hendelsene, vil det likevel være et moment i den samlede uaktsomhetsvurderingen at Drønen, som samlet sett hadde stått til rors på Veabas bare noen få timer etter at han kom om bord for første gang, var lite kjent med skipets manøvreringsegenskaper. Likeledes hadde han en utkikk som i realiteten var uten erfaring.”

---

<sup>53</sup> Ringdal, s.393.

For det andre kreves at utkikken ikke tildeles eller påtar seg annet arbeid som kan *forstyrre* utkikkstjenesten. Et slikt tilfelle ble behandlet i **ND.2001.254 Hålogaland** hvor fiskebåten M/S Risholm og bilfergen M/F Lofotferje I støtte sammen. Da uhellet inntraff var det mørkt uten månelys, men været var fint med klar sikt og rolig sjø. Skipperen på Lofotferje I hadde satt utkikken til å måke snø av båtdekket. Til dette uttalte retten at det ikke var ”forenlig med hans tjeneste som utkikk.” Det fremsto heller ikke som ”nødvendig av hensyn til seilassen.” Det bør i denne sammenhengen understrekes at hva som er ”ordentlig utkikk” antakeligvis ikke vil være avhengig av at det rent faktisk er en enkelt person som innehar jobben som utkikk. Om bord på mindre fartøyer vil det være naturlig at utkikkjobben utføres i kombinasjon med annet arbeid, for eksempel slik at navigatøren også holder utkikk. Vurderingen av om ”ordentlig utkikk” er holdt vil da bero på om vedkommende har vært i stand til å observere på en god måte, eller om jobben som utkikk har blitt forstyrret av annet arbeid.

Som et tredje moment kreves at utkikken skal være *årvåken*. Hva som ligger i dette begrepet avhenger av de konkrete forholdene. Sentrale sider av begrepet skal fremheves i det følgende.

På bakgrunn av regelens ordlyd kan det synes som om utkikk alltid skal holdes da det av regelen følger at ”Ethvert fartøy skal alltid holde ordentlig utkikk (...).” I **ND.2001.254 Hålogaland**, som er nevnt ovenfor, manglet begge fartøyene utkikk. Til dette kommenterte retten at ”Lagmannsretten finner at begge fartøy derved var å bebreide for den situasjon som oppsto. Det forelå et brudd på regel 5 (...).” Likevel vil dette kun være et utgangspunkt, da det alltid kreves årsakssammenheng mellom manglende utkikk og sammenstøtet, for at det skal pålegges ansvar etter regelen. Dette fremgår både av det alminnelige kravet til årsakssammenheng og dessuten av dommen hvor det på en tydelig måte oppstilles en kobling mellom det faktum at utkikk ikke ble holdt og konsekvensene av dette. Hva angår M/S Risholm ga retten uttrykk for at fartøyet som følge av manglende utkikk var ute av stand til å foreta en kontrollert unnamanøver, jfr. regel 15, jfr. regel 16. En tilsvarende vurdering av konsekvensene for Lofotferje I sin del gjøres ved at det

uttrykkes at det på grunn av manglende utkikk var ”ute av stand til å ta slike forholdsregler den hadde plikt til for å unngå sammenstøt, varsle det annet fartøy for å avklare situasjonen eller foreta unnamanøver når det ble klart at det vikende fartøy ikke alene kunne avverge situasjonen.”

Som en del av kravet til at man skal være årvåken vektlegges det at man skal ha *oppmerksomhet rundt de tekniske hjelpemidlene* som finnes i fartøyet. Dette gjelder for det første i betydningen av aktivt å *anvende de tekniske hjelpemidlene* for skaffe oversikt over situasjonen. Anvendelse av hjelpemidlene vil særlig ha en betydning hvor det er nedsatt sikt. For det andre kreves at man er *oppmerksom på eventuelle meldinger* som gis.

Betydningen av å *anvende de tekniske hjelpemidlene* for å skaffe oversikt ble fremhevet i **ND.2002.210 Gulating**. Maria Smit og Sava Lake støtte sammen i tykk tåke og retten uttalte at i forhold til reglene 5 og 7 hadde Sava Lake vist at hun ved tekniske hjelpemidler hadde hatt god oversikt over situasjonen, og Maria Smit sin posisjon og fart. Maria Smit hadde derimot ikke hatt tilstrekkelig oversikt over de samme faktorene. Retten mente derfor at Maria Smit ikke var i stand til å gjøre en fullstendig vurdering av situasjonen slik regel 5 krever. Dette ble ansett uaktsomt.

Det andre kravet om at man skal være *oppmerksom på eventuelle meldinger* som gis støttes av **ND.2001.157 NH**. Det ble i lagmannsrettens behandling av saken fremhevet at Vitin hadde foretatt oppkalling pr. VHF overfor Strand, uten at meldingene ble hørt. Oppkallingen ble gjort for å avklare passeringen mellom fartøyene. Lagmannsretten la til grunn at Strand måtte bebreides for ikke å ha hørt oppkallet. Årsaken var av underordnet betydning, og forholdet ble karakterisert som et ”brudd på lytteplikten.” Høyesterett sluttet seg til lagmannsrettens vurdering.

Regel 5 fremstår som meget viktig og sentral i forbindelse med sikker ferdsel til sjøs. Dette betyr at selv om andre fartøyer opptrer klanderverdig, vil retten kunne påpeke at man eventuelt burde vært *ytterligere oppmerksom* i forhold til de konkrete omstendighetene.



Selv den minste uoppmerksomhet vil kunne bli ansett som utilstrekkelig dersom forholdene tilsier at bedre oppmerksomhet ville medført at sammenstøtet ble unngått. Dette vil kunne gjelde selv om en korrekt opptreden og overholdelse av sjøveisreglene fra den andre parten mest sannsynlig ville ført til at sammenstøtet hadde vært unngått. Til illustrasjon skal for det første nevnes **ND.1955.148 Bergen**. Fykkesund og Ketty støtte sammen i et trangt farvann i mørkt, men klart vær hvor sikten var god. Føreren av Ketty var godt kjent i området. Fykkesunds babord lanterne hadde sluknet, hvilket villedet Ketty i dens manøvrering. Retten uttalte at det er av ”avgjørende betydning at fartøyenes lanterner er i full orden” og unnlattelse av å føre tilstrekkelig kontroll med lanternene måtte karakteriseres som uaktsomt. Imidlertid ble Ketty tillagt den største delen av skylden. Retten mente at Ketty burde ha sett Fykkesunds skrog og konstatert fartøyets virkelige kurs i god tid, dersom ”ordentlig utkikk” hadde vært holdt.

Et liknende tilfelle er å finne i **ND.1983.343 voldgift** hvor en passbåt kolliderte med en oppankret kutter. Føreren av passbåten oppdaget kutteren da den var kun 10 meter unna og rakk ikke å stoppe eller svinge unna. Sammenstøtet skjedde om natten, men sikten i området var god. Kutteren manglet ankerlys og retten uttalte at en måtte ”anta at kutteren ville blitt sett på god avstand dersom den hadde vært opplyst.” Den manglende belysningen ble ansett uaktsom. Til tross for dette påla retten også føreren av passbåten et ansvar, da det ble uttalt at ”På den annen side er det intet som tilsier at den ikke burde vært sett på større avstand enn 10 meter ved tilbørlig oppmerksomhet.” Den manglende observasjonen ble ansett uaktsom. Rettens uttalelser er i tråd med **ND.1955.148 Bergen**.

Til støtte for at full oppmerksomhet kreves til enhver tid skal også **ND.1967.180 NH** nevnes. Gloria og Ingerfire befant seg på kollisjonskurs i klart vær. Ingerfire, som var vikepliktig, ga fløytesignaler for å angi sin hensikt, men først det tredje signalet ble oppfattet av Gloria. Fløytesignalene var ikke i overensstemmelse med sjøveisreglene. Situasjonen var på dette tidspunktet blitt kritisk og fartøyene kolliderte. At Gloria ikke oppfattet signalene som ble gitt fra Ingerfire ble ansett uaktsomt, og at signalene var gale hadde underordnet betydning. Det ble lagt til grunn at dersom signalene hadde blitt hørt,

ville mannskapet om bord Gloria forstått den kritiske situasjonen og vært i stand til å forhindre kollisjonen. Om årsaken til at signalene ikke ble oppfattet var manglende aktsomhet eller maskinstøy, var forhold Gloria uansett hadde risikoen for.

Videre vektlegges *hva man kan forvente* seg i området. Dersom man kjenner til at området kan innebære en fare utløses en særlig plikt til å holde en skjerpet utkikk. Dette støttes av **ND.1983.343 voldgift** hvor føreren av passbåten ble tillagt ansvar blant annet på bakgrunn av at vedkommende hadde sett kutteren tidligere på dagen. Retten uttalte at dette ”burde vært tatt med i betraktning da han kom tilbake senere på natten.” Tilsvarende støtte finnes i **ND.2001.254 Hålogaland**. I vurderingen av om M/S Lofotferje I hadde overholdt regel 5 uttalte retten at det var ”påregnelig med trafikk av fartøyer på tvers av hans kurs.” Dette var den ansvarlige om bord kjent med. At det likevel ikke ble tatt forholdsregler var et av momentene som medførte at den manglende utkikken ble karakterisert som uaktsom.

Et siste moment som skal nevnes, og som inngår i vurderingen av om utkikken har vært tilstrekkelig årvåken, er om farvannet fremstår som *uoversiktlig og/eller vanskelig tilgjengelig*. Dersom dette er tilfelle, kreves en skjerpet utkikk. Også i denne sammenhengen gir den nevnte **ND.1983.343 voldgift** støtte. Det ble fra rettens side uttalt at ”når det kjøres i mørke langs land, og i områder hvor en kan forvente bøyeligere etc., må det holdes skjerpet utkikk (...) slik at kritiske situasjoner kan avverges.”

### 3.2.4 Regel 6<sup>54</sup> – sikker fart

#### **Generelt**

Regel 6 stiller selv opp momenter som skal med i vurderingen av hva som er "sikker fart". Første ledd uttrykker at fartøyet alltid skal kunne ”manøvrere riktig og effektivt” for at sammenstøt skal unngås, samt at fartøyet skal kunne stoppe på en distanse avpasset til de ”rådende omstendigheter og forhold”. Disse to forholdene utgjør det sentrale ved regelen, og momentene som vektlegges ved avgjørelsen av om det enkelte fartøyet har holdt ”sikker fart” må ses på bakgrunn av de to fremhevede forholdene. I annet ledd nevnes enkelte

---

<sup>54</sup> Regel 6 gjelder under alle siktforhold, jfr. regel 4.

momenter som skal tas i betraktning. Listen er ikke uttømmende, jfr. ”blant annet”. Målet nedenfor er å vise hvordan enkelte av de ulike momentene anvendes i praksis.

### **Forholdet til regel 19 (b)**

Også i regel 19 (b), som regulerer fartøyer som navigerer under nedsatt sikt, følger det at fartøyet skal gå med ”sikker fart”. Regelen fremstår som overflødig, da regel 6 omfatter alle siktforhold, også tilfeller med nedsatt sikt. Imidlertid understreker regel 19 (b) betydningen av å gå med sikker fart når man er i områder med nedsatt sikt. Regelen slår også fast at maskineriet skal være klart til øyeblikkelig manøver.<sup>55</sup>

Det vil ved gjennomgangen ikke bli skilt mellom tilfeller hvor fartøyene har vært i sikte og hvor de ikke har vært i sikte av hverandre. På bakgrunn av rettspraksis synes det ikke å være noen forskjell i vurderingen som gjøres i de to situasjonene. Om det var nedsatt sikt vil kun være et moment som trekker i retning av at farten eventuelt burde vært redusert ytterligere. Dette betyr at alle forhold som er relevante for regel 19 (b) første setning også vil bli omtalt i det følgende.

### **Hva som er ”sikker fart” avhenger av de konkrete forholdene**

Hva som er ”sikker fart” kan ikke fastlegges ved en enkel setning, men må ses på bakgrunn av en vurdering av det enkelte fartøyet og forholdene forøvrig. I dette ligger at man blant annet må se hen til om de øvrige sjøveisreglene er overholdt og i hvilken grad den ansvarlige kan sies å ha hatt oversikt over situasjonen. Dette vil fremgå av gjennomgangen som gjøres nedenfor av de momentene som er trukket frem i rettspraksis. Dette støttes også av den generelle uttalelsen som gjøres i **ND.1983.343 voldgift**. Det følger av dommen at ”hvert tilfelle [må] sees i relasjon til førerens muligheter for utkikk, faktisk avholdt utkikk, og eventuelle andre muligheter for å avverge uventede situasjoner som måtte oppstå.” Det uttales videre at vurderingen av regel 6 beror på en samlet vurdering, hvor spørsmålet er om båtføreren har opptrådt ”med aktsomhet under de rådende, konkrete forholdene” og at

---

<sup>55</sup> Marsden, s.216.

regelen pålegger navigatøren en plikt til seriøs vurdering av de aktuelle forhold og at farten må avpasses deretter.”

I det følgende skal jeg peke på ulike momenter som vektlegges i vurderingen av hva som er ”sikker fart”.

For det første er det nødvendig at man har *oversikt over det andre fartøyet*. Dersom dette ikke er tilfellet skal farten reduseres. I det angitte momentet ligger det tre krav – man skal kjenne dets *posisjon, fart* og ta hensyn til dets *videre hensikt*.

Kravet om at man skal kjenne det andre fartøyets *posisjon og fart* ble fremhevet i **ND.2002.210 Gulating**. Sava Lake og Maria Smit støtte sammen i tykk tåke, hvilket tilsa at anvendelsen av radar var særlig viktig. Retten mente at Sava Lake hadde holdt en ”sikker fart avpasset etter de rådende omstendigheter og nedsatte siktforhold, jf. regel 19 b jf. regel 6.” I drøftelsen forut for konklusjonen vedrørende regel 6, ble det vektlagt i hvilken grad de tekniske hjelpemidlene var anvendt. I denne sammenhengen uttalte lagmannsretten at Sava Lake i forhold til reglene 5 og 7 hadde vist at hun ”ved tekniske hjelpemidler har hatt god oversikt over situasjonen og ’Maria Smit’ sin posisjon og fart, mens kaptein Smit ikke har hatt tilstrekkelig oversikt over hvor ’Sava Lake’ befant seg eller hvilken fart hun hadde.” Dette gir en indikasjon på at hvilken oversikt den enkelte innehar vil ha betydning for hvilken fart fartøyet kan føres med. Hvor man ikke har tilgang til tekniske hjelpemidler som radar for å kartlegge andre fartøyers posisjon og fart, er det av særlig betydning at man holder godt visuelt utkikk for at farten skal kunne holdes.

Videre kreves altså at man tar hensyn til det andre fartøyets *videre hensikt*. Dette innebærer at den ansvarlige skal ta hensyn til hva som mest sannsynlig er det andre fartøyets neste/videre manøver. Om den ansvarlige har særlig kjennskap til trafikken i området, eller det andre fartøyets påregnelige kurs, vil stå sentralt i vurderingen. Dette støttes av **ND.1999.293 Gulating**. Det var tåke i området hvor kollisjonen skjedde og Color Viking hadde observert Tungenes på ARPA-radaren og beregnet at det ville passere 8-9

kabellengder<sup>56</sup> foran Color Viking. Fart og kurs ble derfor beholdt, da det på bakgrunn av observasjonene ikke forelå indikasjoner på at fartøyene var på kollisjonskurs. Til tross for dette mente retten at farten burde vært redusert på bakgrunn av hva som kunne forventes. Det ble uttalt at selv om ”ARPA-radaren på Color Viking viste en vestgående kurs for Tungenes ved den første observasjonen, burde Color Viking ha tatt høyde for at Tungenes’ kurs kunne dreie opp Karmsundet. Skipstrafikken gjennom Karmsundet er betydelig. Color Viking burde redusert egen marsjfart for å avklare passering av Tungenes.”

For det andre er det nødvendig at farten reduseres dersom man på bakgrunn av de observasjonene som er gjort ser at *fare for sammenstøt foreligger, eller er i tvil*. Dette fremgår av **ND.1983.251 Bergen**. M/S Cantuaria og Myrmo støtte sammen i tett tåke. Det ble foretatt observasjoner ved hjelp av radar. Retten uttalte at da ekkoet fra radaren på 4 mils avstand tydet på at fartøyene var på kollisjonskurs, burde farten vært redusert. Videre ble det uttalt at med en ”redusert fart ville det blitt bedre tid til flere radarobservasjoner, og man ville fått et sikrere bilde av skipenes relative kurs mens det ennå var tid til å foreta en eventuell nødvendig kursendring.”

En tilsvarende vurdering av situasjonen følges opp i **ND.2000.515 NH** hvor Murman og Southella støtte sammen. Det var nedsatt sikt i området og navigasjonen ble foretatt ved hjelp av radar. På bakgrunn av bevisvurderingen ble det lagt til grunn at Murman hadde observert Southella om lag halvannen sjømil nordvest for Murman, og at det var på det rene at fartøyene styrte kurser som skar hverandre. Retten uttalte på dette grunnlaget at ansvarshavende om bord Murman da skulle ”ha tatt stilling til om en nærsituasjon kunne utvikle seg og om det var fare for sammenstøt. Hvis så var tilfelle eller det var noen tvil, skulle forholdsregler etter reglene 6 (...) og 19 (...), for å unngå en nærsituasjon og fare for sammenstøt vært iverksatt.”

---

<sup>56</sup> 1 kabellengde tilsvarer ca. 185 meter.

Et tredje moment som trekkes inn i vurderingen av ”sikker fart” er *navigasjonsforholdene*. I dette ligger for det første en vurdering av hvordan *værforholdene* er og for det andre hvordan farvannet fremstår rent *geografisk*.

Dersom *værforholdene* gjør at sikten i området er nedsatt, trekker dette i retning av at farten bør reduseres. Dette ble fremhevet i **ND.1999.432 Sunnfjord** hvor Fjord Master 1 og Tarehav kolliderte i tett tåke. Tarehav oppga sikten til å være ca. 100 meter, mens Fjord Master 1 oppga sikten til å være 1-2 kabellengder. I forbindelse med vurderingen av om Fjord Master 1 hadde overholdt regel 6 ble følgende uttalt: ”Videre finner retten at Fjord Master 1 etter forholdene ikke holdt sikker fart, og således har overtrådt sjøveisregel 6 og 19. Det vises til at det var tett tåke i området.”

Hva angår de *geografiske* forholdene tilsier et åpent og oversiktlig farvann at farten ikke behøver reduseres. Motsatt dersom farvannet fremstår som vanskelig å manøvrere i. Dette støttes blant annet av **ND.2000.36 SH, straffesak**, hvor det ene fartøyet kjørte inn i det andre fartøyet styrbord side. Retten uttalte at ”det har inte heller påståtts att han på grund av de geografiska förhållandena hade bort framföra båten med särskild vaksamhet och försiktighet”, hvilket betød at forholdene i området ikke oppfordret til fartsreduksjon. Et tilsvarende moment ble fremhevet i **ND.1999.432 Sunnfjord** hvor farvannet ble karakterisert som ”åpent og oversiktlig”, hvilket var et moment som trakk i retning av at det ikke var nødvendig å redusere farten.

I tillegg vil det for det fjerde være av betydning om de *tekniske innretningene* har vært anvendt på en korrekt måte. Dette støttes av **ND.1983.251 Bergen**. Sikten var rundt 50 meter og betydningen av korrekt anvendelse av radaren var stor. Det ble i denne forbindelsen rettet kritikk mot Cantuaria da radaren var innstilt på 6 mils range, hvilket ikke ble ansett som hensiktsmessig, samtidig som farten var 18,5 knop.

Som et femte moment vil spørsmålet om *hva man kan forvente seg* i området bli vurdert. I fellesbetegnelsen ligger tre ulike forhold. For det første hvilken *kjennskap* den ansvarlige

har til farvannet, for det andre hvordan *trafikkforholdene* var i området og for det tredje hvordan *forholdene ved det andre fartøyet eller annet hinder i farvannet* er.

Dersom den ansvarlige har god *kjennskap* til forholdene i farvannet er dette et moment som trekker i retning av at farten kan opprettholdes. Støtte for et slikt syn finnes i **ND.2000.36 SH, straffesak**, hvor retten blant annet pekte på at den tiltalte i saken hadde ”god kännedom om det vatten där kollisionen inträffade.” Dette var et moment som trakk i retning av at vedkommende ikke hadde holdt for høy hastighet.

Videre vektlegges hvordan *trafikkforholdene* var i det aktuelle området. Trafikkforholdene vil avhenge av blant annet hvilket område, hvilken årstid og/eller hvilken tid på døgnet man ferdes til sjøs. Momentet trekkes frem i **ND.1999.432 Sunnfjord** hvor det i forbindelse med drøftelsen av regel 6 nevnes at ”trafikken i området var liten” hvilket trakk i retning av at man hadde holdt ”sikker fart”. Moment har også støtte i **ND.2000.36 SH, straffesak**. Det nevnes at kollisjonen inntraff i begynnelsen av august måned, og det uttales at dette er ”på en plats och under en årstid då det finns anledning anta att det förekommer särskilt många fritidsbåtar ute”, hvilket trakk i retning av at farten burde vært redusert. Til støtte for det motsatte ble det imidlertid fremhevet at ”olyckan skedde sent på natten, då trafiken normalt är liten.”

Som et siste forhold vektlegges også *forholdene ved det andre fartøyet eller annet hinder i farvannet*. Med dette menes at dersom det andre fartøyet ikke har overholdt sjøveisreglene med hensyn til hva som kreves av lys/lanterner, hvilket innebærer at det blir vanskeligere å observere fartøyet visuelt, vil dette trekke i formildende retning for det fartøyet som vurderes etter regel 6. På samme måte vil det trekke i formildende retning dersom det befinner seg et hinder, for eksempel et garn i vannet, uten at tilstrekkelig opplysning om dette gis til fartøyene som ferdes i området. Dette støttes av **ND.2000.36 SH, straffesak** hvor retten trakk frem at ”den påkörda styrpulpetsbåten helt saknade ljus och att den låg djupt i vattenlinjen vid kollisionstilfallet. Det kan inte läggas Ericson til last som

klandervært att han inte räknade med att det kunde finnas något hinder av detta slag i båtens väg (...).”

Tilsvarende forhold kommer også til uttrykk i **ND.1980.74 svensk voldgift** og **ND.1983.343 voldgift**. I førstnevnte dom støtte en motorbåt sammen med en stilleliggende seilbåt uten synlig ankerlys. Det uttales på generelt grunnlag om regel 6 at man ikke kan stille krav om at et fartøy skal kunne stoppe eller vike for uopplyste hinder i vannet. I stedet må det kreves at hindrene skal opplyses eller ikke plasseres i vannet. Dette innebærer at det må aksepteres en viss risiko med hensyn til at feilfortøyde båter eller annet hinder befinner seg i farvannet, og at en kollisjon kan inntre. En kollisjon er derfor ikke ensbetydende med at kravet til sikker fart er brutt.

I sistnevnte dom kolliderte også en motorbåt med et oppankret fartøy som manglet ankerlys. På bakgrunn av bevisene i saken uttalte retten til fordel for føreren av motorbåten at det måtte antas at ”kutteren ville blitt sett på god avstand dersom den hadde vært opplyst.” Momentet trakk i retning av at farten ikke hadde vært for høy.

Om det er *angitte fartsbegrensninger* i området hvor sammenstøtet skjedde er et sjette moment som vektlegges. Dersom man har brutt den tillatte fartsbegrensningen vil det trekke i retning av at det foreligger et brudd på ”sikker fart”. **ND.1999.33 Stockholm, straffesak** støtter dette. Passasjerbåten Strömma Kanal kolliderte med en seilbåt. Fra aktor sin side ble det fremhevet som et moment i vurderingen av ”sikker fart” at passasjerbåten hadde overskredet den tillatte farten på 5 knop. Tingretten konkluderte etter en kort vurdering med at overskridelsen ikke kunne forsvares. Drøftelsen indikerer at det kreves særskilte forhold for at man eventuelt skal kunne ferdes med en høyere hastighet enn den angitte for området.

At det finnes en angitt fartsbegrensning vil imidlertid ikke bety at man til enhver tid har rett til å holde den maksimalt angitte farten. Det skal alltid gjøres en konkret vurdering av hva som er ”sikker fart”. Dette betyr at farten kan karakteriseres som et brudd på regel 6 selv



om man har forholdt seg innenfor den angitte begrensningen. Dette fremgår av **ND.1993.17 Svea hovrätt, straffesak**. I forbindelse med vurderingen av om Amorella overholdt regel 6 uttalte retten at den ”omständigheten att man har dispens att framföra fartyg med en viss högsta hastighet fritar ju inte från skyldigheten att följa sjövägsreglernas bestämmelser om säker fart.”

Et sjuende moment som skal trekkes frem er hvilke *tidligere erfaringer* som finnes knyttet til at fartøyet føres med den aktuelle hastigheten. Dersom det tidligere har vært vanlig at andre eller det samme fartøyet har hatt tilsvarende eller høyere hastighet under like forhold forøvrig, trekker dette i retning av at hastigheten ikke anses som et brudd på regel 6. Dette støttes av **ND.1992.305 NH, straffesak**. Et tysk fartøy kolliderte med en passasjerferge og forholdet i saken omhandlet om losen, som den ansvarlige om bord det tyske fartøyet, skulle holdes ansvarlig. Byretten kom til at farten på 8 knop var i tråd med hva som kunne anses som ”sikker fart”. Det ble i dommen opplyst at ”farten var i samsvar med vanlig hastighet ut av havneområdet.” Høyesterett fant ikke grunn til å fravike byrettens vurdering på dette punktet.<sup>57</sup>

### 3.2.5 Regel 7 (a), (b) og (c)<sup>58</sup> – fare for sammenstøt

#### **Alle tilgjengelige midler**

I regel 7 fremstår bokstav (a) som den overordnede bestemmelsen hvor det fremgår at alle tilgjengelige hjelpemidler skal tas i bruk. De øvrige bestemmelsene, bokstavene (b)-(d), gir nærmere rettleddning mht. hvordan man skal forholde seg og ta det tekniske utstyret i bruk. Generelt er regel 7 ment å gi rettleddning for hvordan man på en effektiv måte skal avgjøre om det foreligger ”fare for sammenstøt”.

For det første uttrykker regel 7 (a) at ”alle tilgjengelige midler” skal tas i bruk. Med dette menes at man har en plikt til å bruke de tekniske hjelpemidlene *som finnes om bord* og som

---

<sup>57</sup> Det er i denne sammenhengen særlig grunn til å bemerke at momentet om den ansvarliges tidligere erfaring er anvendt i en straffesak, og at utfallet vil kunne bli annerledes i en erstatningsrettslig uaktsomhetsvurdering.

<sup>58</sup> Regel 7 gjelder under alle siktforhold, jfr. regel 4.

er brukbare under de *rådende omstendighetene*. Man tillegges altså ikke ansvar på bakgrunn av en manglende teknisk utrustning, for eksempel at radar ikke finnes om bord,<sup>59</sup> og fartøyet vil ikke være usjødyktig dersom det teknisk anbrakte utstyret er defekt. Unnlatelse av å anvende de anbrakte hjelpemidlene vil være et moment i retning av ansvar, og man kan ikke unnskyldes seg med at man ikke kjenner til hvordan det tekniske utstyret fungerer.<sup>60</sup>

Betydningen av at utstyret tas i bruk fremgår av **ND.1994.64 SØHa** hvor retten påpekte at fartøyet Øresund burde benyttet ”radaranlægget til at foretage systematiske observationer med henblikk på at blive varskoet om fare.” Det samme var tilfellet i **ND.1999.432 Sunnfjord** og **ND.1995.282 Gulating** hvor betydningen av å anvende VHF ble trukket frem. I førstnevnte dom ble det uttalt at et ”oppkall på VHF til det motgående fartøy ville enkelt og sikkert kunne avklart den annens posisjon og hensikt. At så ikke ble gjort innebærer et brudd på sjøveisregel 7 a) (...)” I den sistnevnte dommen ble det uttalt at ”Veabas selv [burde] ha forsøkt å få kontakt med Mermoz da den ble oppmerksom på skipet.”

I denne sammenhengen skal også nevnes at dersom man selv opptrer i strid med hva sjøveisreglene gir uttrykk for, bør man foreta en *avklaring* med andre fartøyer som befinner seg på kollisjonskurs. Dette fremgår av **ND.1984.439 Nordre Sunnmøre**. Seakittie og Tinto møttes i en trang farled, jfr. regel 9, og Seakittie pliktet etter regelen å holde styrbord side av leden. Dette ble ikke gjort, da den derimot holdt babord side. I denne forbindelsen uttrykte retten at siden ”Seakittie valgte å seile i babord side av farvannet, så burde man straks kalt opp Tinto over VHF-sambandet for å avtale hvordan fartøyene skulle passere hverandre. Seakittie må bebreides for at dette ble unnlatt.”

Selv om regelen uttrykker at det tekniske utstyret skal anvendes, er det imidlertid ikke nødvendig at utstyret anvendes til enhver tid. Kravet er at man skal ha god oversikt over

---

<sup>59</sup> Likevel slik at for enkelte fartøyer i næring er radar og annet teknisk utstyr påbudt.

<sup>60</sup> Ringdal, s.394.

situasjonen og utviklingen, og at utstyret skal tas i bruk *dersom det er nødvendig for å skaffe slik oversikt*. Dersom det for eksempel er klart vær med god sikt, vil betydningen av å ha radaren skrudd på avta, da visuelt utkikk konkret vil kunne bli ansett som tilstrekkelig. Dette støttes av nevnte **ND.1994.64 SØHa** og **ND.1999.432 Sunnfjord**. Når det i den førstnevnte dommen påpekes at radaren ikke ble anvendt til å foreta systematiske observasjoner, må dette leses i lys av at fartøyene seilte i tett tåke. Dette nødvendiggjorde bruk av radar for å kunne foreta en tilstrekkelig orientering i farvannet. Også i den sistnevnte dommen var det tett tåke da fartøyene møttes. Dessuten oppfattet Tarehav det slik at det andre fartøyet, Fjord Master 1, svingte babord – hvilket var en feilaktig observasjon på bakgrunn av de opplysningene som radaren ga. Denne usikkerheten omkring Fjord Master 1 sin manøvrering tilsa at Tarehav burde tatt ytterligere skritt for å avklare situasjonen på en effektiv måte ved hjelp av VHF.

### **Fare for sammenstøt**

Det uttrykkes videre i bokstav (a) at man skal avgjøre om det er ”fare for sammenstøt”. Det vil med andre ord ikke være tilstrekkelig at man anvender de tekniske hjelpemidlene dersom man ikke i forlengelsen også er i stand til å *avgjøre* om det faktisk foreligger ”fare for sammenstøt”. Unnløtelse vil være et brudd på regel 7. Dette støttes av **ND.2000.515 NH** hvor retten uttaler at det er ”på det rene at Southella ble observert ved hjelp av radar om lag halvannen sjømil nordvest for Murman, og at fartøyene styrte kurser som skar hverandre. Ansvarshavende skulle da ha tatt stilling til om en nærsituasjon kunne utvikle seg og om det var fare for sammenstøt.”

Hva som ligger i begrepet ”fare for sammenstøt” er ikke nærmere presisert i regelen. Det finnes ingen definisjon av begrepet i regel 3<sup>61</sup> og domstolene har, så vidt jeg kjenner til, heller ikke søkt å gi en generell definisjon av begrepet. Imidlertid er det nærliggende å tro på bakgrunn av annen setning i bokstav (a) at det er tilstrekkelig med en mindre grad av sannsynlighet, da det av bestemmelsen følger at man skal anta at det foreligger ”fare for

---

<sup>61</sup> Regel 3 inneholder alminnelige definisjoner i sjøveisreglene.

sammenstøt” hvis det er noen tvil.<sup>62</sup> Nærmere fastleggelse av begrepet må skje konkret i den enkelte sak. Imidlertid er det i bokstav (d) gitt en rettleiding for hvordan man kan forsøke å avgjøre om det foreligger ”fare for sammenstøt”. Hva som nærmere ligger i bokstav (d) kommenteres ikke ytterligere her.

### **Anvendelsen av det tekniske utstyret**

Bokstav b gir uttrykk for hvordan det tekniske utstyret, herunder radaren, skal anvendes. Generelt uttrykkes at radaren skal brukes riktig. Det nevnes særskilt at man for det første skal ”foreta søking på lang avstand” og for det andre at ”radarplotting” skal foretas.

Presiseringen om at man skal ”foreta søking på lang avstand” kan ha sammenheng med at mange sammenstøt skjer som en følge av at radaren er innstilt på kort avstand, dvs. et lite område. På denne måten gjøres ikke fartøyene tidsnok oppmerksomme på den farlige situasjonen til at en effektiv manøver kan foretas. Betydningen av regelen trekkes frem i **ND.1983.251 Bergen**. Sikten var sterkt redusert og navigasjonen ved Myrmo foregikk utelukkende ved hjelp av radar. Denne var innstilt på 6 mils range. Om den faktiske situasjonen uttaler retten at da overstyrmannen på Myrmo overtok vakten, var det andre fartøyet ca. 14 mil unna, hvilket betød at fartøyet ikke ble registrert på radaren. Videre uttales at overstyrmannen ”også [skulle] ha søkt på 12 mils avstand. Da ville han ha oppdaget ekkoet av ’Cantuaria’ tidligere og kunne fått flere observasjoner og et sikrere grunnlag for egne disposisjoner.” Den unnlatte bruken av radaren på 12 mils range ble under de rådende forhold ansett som et brudd på regel 7 (b).

På bakgrunn av bokstav (b) kan det synes som om det alltid vil være et spørsmål om radaren har vært innstilt på en tilstrekkelig lang avstand. Spørsmålet er om også det motsatte kan være tilfellet – at man burde søkt på *kortere* avstand. Det overordnede hensynet er at man skal søke å skaffe seg oversikt og informasjon om situasjonen på en så

---

<sup>62</sup> Slik forstår jeg også Marsden, s.225 hvor det uttrykkes at ”the second sentence represents a sensible principle of precaution which seems to support the view that it need not be a probability, but only a possibility or strong possibility in this context.”

effektiv måte som mulig, og hvordan informasjonen skaffes bør derfor være underordnet. På denne bakgrunnen vil det også kunne oppstå situasjoner hvor man burde søkt på en kortere avstand, dersom omstendighetene tilsier at dette er mest hensiktsmessig. Dette støttes av **ND.2002.210 Gulating** hvor retten påpekte Maria Smit sin manglende oversikt over situasjonen. I denne sammenhengen ble det uttalt at årsaken ”til hans manglende oversikt kan i noen grad skyldes at radaren var innstilt på en rekkevidde av 3 nautiske mil. Det kan synes å ha vært mer tjenlig med de radarinnstillinger på 0,75 og 1,5 nautiske mil som ’Sava Lake’ benyttet, situasjonen og forholdene tatt i betraktning.”

For det andre nevnes ”*radarplotting*” i bokstav b. Dette innebærer at det enkelte fartøyet skal foreta observasjoner og bestemme andre fartøyers bevegelser i forhold til seg selv for å klarlegge situasjonen til enhver tid. Om plotting er nødvendig vil blant annet avhenge av hvilken type radar som benyttes. I **ND.1999.432 Sunnfjord** uttrykte retten at den ansvarlige om bord på Tarehav burde foretatt plotting for å bestemme Fjord Master 1 sin kurs og posisjon. Det ble funnet ”overveiende sannsynlig at Hatløy, som sto til rors på Tarehav før kollisjonen, grovt feiltolket Fjord Master 1s posisjon og kurs ut fra informasjonen på radaren.” På bakgrunn av bevisene i saken ble det lagt til grunn at Tarehav var utstyrt med en relativ radar. Om dette uttalte retten at det var nødvendig å ”foreta radarplotting eller tilsvarende systematisk observasjon” for å angi det andre fartøyets kurs og fart på en presis måte.

### **Slutninger**

I bokstav (c) uttrykkes en generell regel om at man *ikke skal trekke slutninger på grunnlag av sparsomme opplysninger, (...)*. Som Stuland<sup>63</sup> skriver har denne regelen sin bakgrunn i at det har vist seg at en ”manøver foretatt etter få usikre observasjoner, kan bringe skipet opp i farlige situasjoner. En rekke kollisjoner kan direkte tilskrives manøvrer foretatt etter få og usikre informasjoner som er blitt misforstått (...).” Det nevnes særskilt i bokstav (c) at man ikke skal trekke slutninger på bakgrunn av ”sparsomme

---

<sup>63</sup> Stuland, s.57.

radaropplysninger”. Hva som skal regnes som fullverdige opplysninger må avgjøres konkret i det enkelte tilfellet. Generelt sett vil det være av interesse hvilke opplysninger man allerede besitter og på hvilket grunnlag disse er fremskaffet, sammenlignet med de nye fremskaffede opplysningene. Dette støttes av **ND.1983.251 Bergen**. Retten mente at Polden, som var overstyrmann om bord på Myrmo, ikke hadde reagert riktig på grunnlag av de observasjonene som ble gjort. Det ble uttalt at ”Da de to første observasjonene viste at skipene ville passere hinannen styrbord mot styrbord i betryggende avstand, burde kursen ikke vært lagt om til styrbord bare på grunnlag av *en* ny observasjon.”

### 3.2.6 Regel 8 (a) og (b)<sup>64</sup> – manøver for å unngå sammenstøt

#### **Generelt**

Regel 8 (a) og (b) gir et generelt uttrykk for hvordan godt sjømannskap skal utøves ved en mest mulig effektiv manøvrering for å unngå sammenstøt og har således et bredt anvendelsesområde.

#### **Vurderingen av manøveren**

Bokstav (a) uttrykker tre krav til enhver manøver for å unngå sammenstøt. Den skal være ”*markert, utføres i god tid og i samsvar med godt sjømannskap*”. En slik regel innebærer at ytterpunktet enkelt vil bli karakterisert som et brudd. Dersom man har kjennskap til at et sammenstøt vil kunne inntre, men likevel unnlater å foreta en manøver, vil det være en overtredelse av regelen. Dette fremgår av **ND.1999.293 Gulating**. Color Viking oppdaget Tungenes på radaren, men fortsatte uten at farten ble redusert. Dette karakteriserte retten, uten nærmere drøftelse, som et brudd på regel 8 og regel 19 (d). Riktignok hadde Color Viking beregnet at fartøyene ville passere hverandre i en avstand av 8-9 kabellengder, men retten mente at Color Viking burde ha tatt høyde for at Tungenes kunne legge om kursen på bakgrunn av hvordan trafikken i området normalt sett artet seg.

Kravene til hvordan manøveren blir utført modifiseres ved at det uttrykkes at dette bare gjelder ”*såfremt omstendighetene tillater det*”. Rent språklig kan det se ut til at

---

<sup>64</sup> Regel 8 gjelder under alle siktforhold, jfr. regel 4.

modifikasjonen henviser til alle de tre ovenfor nevnte kravene. Imidlertid må det antas at kravet til å manøvrere i tråd med ”godt sjømannskap” uansett vil måtte opprettholdes, da dette er en del av det alminnelige kravet som stilles til den enkelte som ferdes på sjøen. En slik forståelse er også best i tråd med den generelle regelen om godt sjømannskap i regel 2.<sup>65</sup>

Manøveren som foretas kan være en endring i enten kurs eller fart, eller begge deler. Hvordan manøveren nærmere foretas vil være underordnet og bør tilpasses det enkelte tilfellet. Det sentrale er at manøveren er *markert* slik at det andre fartøyet på en klar og tydelig måte oppfatter hvilken manøver som foretas. Dette illustreres ved **ND.1999.293 Gulating**. Retten skisserer her flere alternative handlinger som Tungenes kunne ha utført da det uttales at ”Tungenes burde derfor enten ha holdt marsjfart og tatt en større sving ut i Karmsundet for å gå klar av Color Vikings kurs med god margin, eller redusert farten ytterligere eller tidligere (...). Alternativt kunne Tungenes også startet egen manøver noe tidligere for å unngå å møte på Color Viking.”<sup>66</sup>

Inkonsekvente manøvrer bør unngås. Manøveren skal dessuten foretas *i god tid*, hvilket gir det andre fartøyet tid til å vurdere situasjonen. I forlengelsen av dette fremstår en overholdelse av regel 5, 6 og 7 som viktig.<sup>67</sup> Dersom reglene overholdes vil fartøyet være i stand til å foreta de nødvendige manøvrer på et tidlig tidspunkt, samtidig som det andre fartøyet tidlig vil kunne oppfatte hvilken manøver som foretas.

Hva som ligger i begrepet *godt sjømannskap* vil avhenge av omstendighetene, jfr. punkt 3.2.2 om hva som er sagt i tilknytning til regel 2. **ND.1989.139 Helsingfors hovrätt, straffesak** kan tjene som eksempel på hvordan vurderingen gjøres. I forbindelse med

---

<sup>65</sup> Slik også Healy and Sweeney, s.134.

<sup>66</sup> Retten nevner ikke uttrykkelig at vurderingen gjøres på bakgrunn av regel 8. Imidlertid må det kunne antas at vurderingen gjøres på bakgrunn av denne regelen fordi dette er den sentrale regelen med hensyn til manøvrering for å unngå sammenstøt.

<sup>67</sup> Reglene omhandler hhv. ordentlig utkikk, sikker fart og anvendelse av tekniske hjelpemidler.

vurderingen av om tankfartøyet Tebo Olympia hadde overholdt regel 8, ble det fremhevet at det var gjort en avveining av situasjonen på bakgrunn av fartøyets størrelse, samt de begrensninger som farvannet satte. Retten uttalte at den ansvarlige om bord hadde foretatt seg alt som kunne forventes og at vedkommende følgelig hadde opptrådt i overensstemmelse med godt sjømannskap.

Bokstav (b) understreker betydningen av at manøveren utføres på en tydelig måte overfor det andre fartøyet, slik at manøveren oppfattes enten visuelt eller ved hjelp av radar. Det er særskilt nevnt at man *bør unngå en "rekke små forandringer"* av kurs eller fart. Hva som skal anses som en tilstrekkelig markert manøver vil avhenge av de konkrete forholdene. Ved vurderingen må man falle tilbake på bakgrunnen for regelen som er at mindre forandringer vil skape usikkerhet hos det andre fartøyet hva angår om en manøver overhodet blir gjennomført, samt hvilken hensikt det vikende fartøyet har.

Vurderingstemaet er med andre ord om manøveren har fremstått som tydelig for det andre fartøyet. Dette støttes av **ND.1999.432 Sunnfjord**. Tarehav oppfattet, på bakgrunn av feilaktige observasjoner på radaren, at Fjord Master 1 styrte babord. Tarehav gjorde derfor en mindre korreksjon til styrbord. Dette gjentok seg tre ganger. Retten uttalte i denne sammenhengen at en *"rekke små forandringer av kurs og/eller fart bør unngås. De mindre styrbord korreksjoner som ble foretatt for å passere BB til BB, representerer klare brudd på disse reglene."* De foretatte kursforandringene fra Tarehav sin side var på ca. 2-3 grader, og ble karakterisert som *"svært"* vanskelige å oppdage for det andre fartøyet.

Også i bokstav (b) gjøres det en modifikasjon ved at kravene som stilles til manøveren bare gjelder *"såfremt omstendighetene tillater det"*. Vurderingen som gjøres illustreres ved **ND.1994.64 SøHa**. Konkret mente retten at Olfert Fischer foretok en tilstrekkelig nedsettelse av farten. Imidlertid ble ikke kursendringen ansett tilfredsstillende, og det ble i denne sammenhengen uttalt at *"kursændringen til 060° angav ikke tilstrækkelig tydelig for ØRESUND, at der blev foretaget en foranstaltning til forebyggelse af faren for*



sammenstød, i hvilken forbindelse det lægges til grund, at der var plads til et kraftigere drej til styrbord.”

### **Forholdet til regel 16 og regel 19 (d)**

Innholdsmessig er den samme regelen som uttrykkes i regel 8 (a) og (b) også å finne i regel 16 og regel 19 (d), imidlertid med en noe annen språklig utforming. Regel 16 er en retningsgivende regel for det fartøyet som skal holde av veien, jfr. regel 15, med hensyn til hvordan manøveren skal foretas.<sup>68</sup> Etter regel 19 (d) skal et fartøy som oppdager et annet fartøy ved radar ta stilling til om en nærsituasjon kan oppstå. Begge reglene uttrykker at det skal tas forholdsregler i ”god tid”, hvilket er et moment som er å gjenfinne i regel 8.

3.2.7 Reglene 15, 16 og 17 (a) (i), (ii) og (b)<sup>69</sup> – hhv. kurser som skjærer hverandre, fartøy som skal holde av veien og fartøy som skal beholde kurs og fart

### **Forholdet mellom reglene 15, 16 og 17**

I forhold til de øvrige reglene som er behandlet ovenfor fremstår reglene 15, 16 og 17 i større grad som tekniske regler. Det er derfor nødvendig med en bredere behandling av grunnlaget for deres anvendelse. Regel 15 angir den grunnleggende vikepliktregelen mellom to fartøyer som styrer kurser som skjærer hverandre. Reglene 16 og 17 er utfyllende regler og angir nærmere retningslinjer for hvordan hhv. fartøyet som skal holde av veien og fartøyet som skal beholde kurs og fart skal forholde seg. Reglene bør ses i sammenheng for å gi den totale forståelse og behandles derfor samlet i det følgende.

En god forklaring på reglene og deres sammenheng med hverandre gis ved **ND.2001.157 NH**. Om det vikepliktige fartøyet uttrykkes det at dersom ”to maskindrevne fartøy [styrer] kurser som skjærer hverandre på en slik måte at det kan oppstå fare for sammenstøt plikter det fartøyet som har det andre på sin styrbord side å holde av veien, jf. regel 15. Dette fartøyet plikter også så vidt mulig i god tid å utføre en markert manøver for å holde godt

---

<sup>68</sup> Se punkt 3.2.7 om reglene 15 og 16.

<sup>69</sup> Reglene 15, 16 og 17 gjelder for fartøyer som er i sikte av hverandre, jfr. regel 11.

klar av det annet fartøy, det såkalte berettigede fartøy, jf. regel 16.” Hva angår det berettigede fartøyet, uttales det at dette ”skal som hovedregel beholde sin kurs og fart, jf. regel 17 bokstav a (i), og skal ellers følge situasjonsutviklingen mellom fartøyene for å kontrollere at det vikepliktige fartøy foretar markerte forholdsregler i god tid.”

Det berettigede fartøyets plikt til å holde kurs og fart kan imidlertid bli omdannet til hhv. en rett og en plikt til å ta *forholdsregler*, jfr. regel 17 (a) (ii) og (b), dersom det vikepliktige fartøyet ikke overholder regel 16, jfr. regel 15.<sup>70</sup>

### Nærmere om regel 15

For at regel 15 skal komme til anvendelse, må tre vilkår være tilstede.<sup>71</sup> Fartøyene må for det første *navigere i sikte av hverandre*, jfr. at reglene er plassert i avsnitt II. For det andre kreves at fartøyene er på *kryssende kurs* – på en slik måte at det kan oppstå fare for sammenstøt. Det tredje vilkåret er at fartøyene styrer *innenfor en nærmere angitt vinkel* i forhold til hverandre. Vilkåret avklarer forholdet til reglene 13 og 14 som også er vikepliktsregler, men som regulerer andre typer situasjoner. Det første og tredje vilkåret skal i det følgende utdypes ytterligere. Det andre vilkåret – om fartøyene er på kollisjonskurs – beror på en konkret bevisvurdering og byr ikke på særlige tolkningsproblemer. Vilkåret behandles derfor ikke nærmere her.

Til det første vilkåret vil det være et spørsmål om begrepet ”*i sikte av hverandre*” kun indikerer at optisk sikt kreves, i betydning av at det vil være mulig å se hverandre ved oppmerksom utkikk, eller om det kreves at fartøyene faktisk ser hverandre. Regel 3 uttrykker at fartøyene ”skal anses for å være i sikte av hverandre utelukkende når det ene kan ses fra det andre” og gir støtte til den første fortolkningen. Tilsvarende støtte er å finne i **ND.1991.220 NH, straffesak**. Tiltalte mente regel 15, jfr. regel 16 ikke kom til anvendelse fordi reglene forutsatte at man faktisk hadde sett det andre fartøyet, hvilket ikke var tilfelle i saken. Høyesterett avviste anførselen og uttalte at forutsetningen for å anvende

---

<sup>70</sup> Regel 17 skal kommenteres nærmere nedenfor i punkt 3.2.7

<sup>71</sup> Vilkårene er også viktige å fastlegge i forhold til om regel 16 og regel 17 kommer til anvendelse på grunn av reglenes sammenheng med hverandre.

reglene kun var at man hadde ”vært i optisk sikte av hverandre.” At det andre fartøyet ikke ble sett på grunn av uoppmerksomhet, var ikke et relevant moment.

I forlengelsen av dette kan det stilles spørsmål ved om fartøyer som navigerer under nedsatt sikt, også må innrette sin kurs og fart slik at vikeplikten etter regel 15 kan overholdes om fartøyene kommer så nær at det ene kan ses fra det andre. Inndelingen av de ulike avsnittene i sjøveisreglene, herunder deres skille mellom navigasjon i sikte og nedsatt sikt, indikerer at spørsmålet må besvares negativt. Problemstillingen ble drøftet i **ND.2000.515 NH** og synes å gi støtte til at reglene ikke kommer til anvendelse under de angitte omstendighetene. Murman og Southella støtte sammen i tett tåke. Sikten ble oppgitt til å være ca. 200 meter. De to involverte partene var uenige om Southella hadde vikeplikt etter regel 15. Konkret anså ikke Høyesterett det som nødvendig å ta stilling til spørsmålet for å løse tvisten mellom partene. Det ble likevel kommentert at det ”ikke [kan] legges til grunn at alle maskindrevne fartøy har moderne navigasjonsutstyr.” Videre ble det uttalt at selv om ”et fartøy har moderne navigasjonsutstyr, kan slikt utstyr være ute av drift eller ekkoet fra et fartøy kan forsvinne fra skjermen. I slike tilfeller vil det under nedsatt sikt kunne være vanskelig eller umulig å observere andre fartøys posisjon og kurs.”

Til det tredje vilkåret, om at fartøyene må styre *innenfor en nærmere angitt vinkel* i forhold til hverandre, skriver Stuland<sup>72</sup> at det kreves at det andre fartøyet ”peiles innenfor en sektor som strekker seg fra 3-4 grader på styrbord baug (nærmere baugen gjelder regel 14 for fartøy på motgående kurser), og til 23 grader aktenfor tvers om styrbord.” Videre skriver han at ”Fartøy som nærmer seg i en peiling aktenfor denne retning er innhentende (Regel 13), og ingen senere peilingsendring mellom fartøyene kan gjøre det innhentende fartøy til et fartøy med kurs som skjærer eget fartøys kurs osv., se regel 13 d.”

Betydningen av å fastlegge hvilken kurs fartøyene hadde i forhold til hverandre illustreres ved **ND.2001.254 Hålogaland**. M/F Lofotferje I og M/S Risholm kolliderte og om regel 13

---

<sup>72</sup> Stuland, s.107.

eller regel 15 kom til anvendelse fikk betydning for hvilket av fartøyene som hadde vikeplikt. Etter regel 13 (a) har det innhentende fartøyet plikt til å holde av veien for det fartøyet som blir innhentet.<sup>73</sup> Rettens drøftelse viser at hvilken regel som kommer til anvendelse avhenger av hvilken kurs fartøyene har i forhold til hverandre. Det uttales at det på bakgrunn av bevisene ikke finnes ”holdepunkter i bevisførselen for at ’M/F Lofotferje I’ var så mye ute av kurs i forhold til sitt bestemmelsessted Digermulen at den kunne ha vært innhentende fartøy med mer enn 22,5 grader aktenfor tvers i forhold til ’M/S Risholm’ på noe tidspunkt etter at den kom klar av Raudholmen.” Dette innebar at M/F Lofotferje I, i forhold til regel 15, ble ansett å ha vært på styrbord side av M/S Risholm. Sistnevnte hadde derfor plikt til å holde av veien.

### **Forholdet mellom regel 15 og regel 9 (b)**

Regel 15 og regel 9 (b) kan hver for seg synes å innebære motsetninger. Regel 15 uttrykker en klar vikeplikt uavhengig av type fartøy, mens regel 9 (b) uttrykker at et fartøy på mindre enn 20 meters lengde, ikke skal ”genere” gjennomfarten for et større fartøy i ”en trang lei eller et trangt løp”, hvilket betyr at det mindre fartøyet har vikeplikt. Regel 9 gjelder i alle siktforhold. Spørsmålet er hvordan forholdet mellom reglene skal løses.

På bakgrunn av en vurdering av reelle hensyn vil det i enkelte tilfeller kunne anses mest hensiktsmessig at det vikepliktige fartøyet, jfr. regel 15, likevel anses berettiget til å holde kurs og fart dersom fartøyet er betraktelig større enn det andre fartøyet. Et større fartøy vil gjerne ha en dårligere manøvreringsevne og lengre stoppedistanse. På den annen side er regel 15 en forholdsvis presis regel, hvor det ikke er rom for særlige unntak.

Problemstillingen ble berørt i **ND.2001.254 Hålogaland**. Et av spørsmålene i saken var om sammenstøtet skjedde i trangt farvann, jfr. regel 9 da avgjørelsen av spørsmålet ville få betydning for hvilket fartøy som hadde vikeplikt. Konkret anså ikke lagmannsretten det nødvendig å ta standpunkt til om sammenstøtet skjedde i trangt farvann og om regel 9

---

<sup>73</sup> Definisjonen på innhentende fartøy er gitt i regel 13 (b).

generelt kom til anvendelse. Det ble imidlertid uttalt prinsipielt at regel 15 måtte gjelde ”selv om det mindre skip etter regel 9, eventuelt etter praksis, burde ha latt det større skip passere først.” Dommen gir dessuten støtte til at regel 15 skal tolkes strengt etter sin ordlyd. Lagmannsretten anså det som lite treffende når byretten la vekt på at en streng etterlevelse av regel 15 ville ”være til hinder for en fornuftig avvikling av trafikken og snarere fremskaffe farefulle situasjoner enn forhindre dem.” Lagmannsretten mente derimot at regelen om vikeplikt ville være egnet til å hindre ulykker i farlige situasjoner.

### **Nærmere om regel 16**

Regel 16 gir nærmere retningslinjer for hva slags manøver som skal foretas av det fartøyet som skal holde av veien, jfr. regel 15. Manøveren skal så vidt mulig for det første være ”markert” og for det andre utføres i ”god tid”. Regelen gir intet særskilt utover hva som gjelder generelt etter sjøveisreglene, jfr. regel 8 som gjelder under alle siktforhold. For en nærmere drøftelse av hva som kreves etter regel 16, henvises det til vurderingen av regel 8 i punkt 3.2.6 hvor også reglenes likhet påpekes.

### **Nærmere om regel 17 (a) (i), (ii) og (b)**

Regel 17 er i utgangspunktet på samme måte som regel 15 og regel 16 en enkel regel å vurdere om er overholdt. Regel 17 (a) (i) gir hjemmel for det berettigede fartøyet til å *beholde kurs og fart*, og byr i utgangspunktet ikke på særlige rom for vurderinger. Imidlertid kan det stilles spørsmål ved når plikten til å holde kurs og fart inntreer. Antakelig kan man forholde seg til det overordnede hensynet om at man *ikke skal skape usikkerhet* for det andre fartøyet. Dette betyr at så lenge fartøyene er i en slik avstand til hverandre at en manøver ikke vil skape usikkerhet, vil ikke en manøver fra det fartøyet som skal holde sin kurs og fart bli ansett som et brudd på regel 17 (a) (i). Nærmere fastleggelse av hvilken avstand som skal anses som akseptabel vil avhenge av flere faktorer. Sentrale momenter vil for eksempel være fartøyets størrelse, dets manøvreringsevne og forholdene fartøyet seiler i. Dette innebærer at plikten gjerne inntreer på et senere tidspunkt for mindre fartøyer som har lettere for å manøvrere raskt og på mindre flater, enn hva tilfellet er for større fartøyer.

Spørsmålet ble så vidt berørt i **ND.1967.180 NH** og synes å gi støtte til det anførte, selv om det ikke gis noen nærmere begrunnelse for rettens standpunkt. Gloria og Ingerfire kolliderte i klart vær med god sikt. Ingerfire hadde vikeplikt etter regel 15. Det ble hevdet fra Ingerfire sin side at Gloria hadde veket fra regelen om å holde stø kurs og fart da det foretok en manøver til styrbord side før sammenstøtet, hvilket tilsa at fartøyet skulle være medansvarlig. Til dette uttalte Høyesterett at i ”likhet med herredsretten kan jeg ikke finne at den kursendring som Gloria foretok var i strid med sjøveisreglene. (...). Om den holdt noe til høyre for den hvite sektor fra Nordøylykten, kunne ikke det være i strid med fartøyets plikt overfor Ingerfire, særlig ikke på det hold fartøyene da var.”

Plikten til å holde kurs og fart er imidlertid bare et utgangspunkt. Også det berettigede fartøyet kan bli ansvarlig for å foreta en unnamanøver. I første omgang er det en valgfrihet, mens i annen omgang vil det kunne inntre en plikt. Av **ND.2001.157 NH** fremgår det at dersom det berettigede fartøyet finner grunn til å tvile på om det andre fartøyet vil oppfylle sine plikter, kan det ”selv ta forholdsregler for ved egen manøver å unngå sammenstøt”, jfr. regel 17 (a) (ii). Valgfriheten omdannes til en pliktregel for det berettigede fartøyet når sammenstøt ikke lenger kan unngås ved manøver alene fra det vikepliktige fartøyet, jfr. regel 17 (b). Av bestemmelsen følger det at det berettigede fartøyet skal ”ta slike forholdsregler som best vil hjelpe til å avverge sammenstøt.”

I regel 17 (a) (ii) og (b) ligger det et krav om at man generelt holder *oppmerksomheten skjerpet* hele tiden. Dette gjelder i forhold til *lyder, egenskaper ved det andre fartøyet og forholdene ved farvannet*. Det vil bero på en bred vurdering om reglene kan anses overholdt. Herunder vil særlig vurderingen av regel 5 ha betydning, hva angår å holde oppmerksomhet med omgivelsene. Således fremstår regel 17 (a) (ii) og (b) i større grad som relative i sin form enn reglene 15, 16 og 17 (a) (i).

Oppmerksomheten skal for det første være skjerpet i forhold til mulige *lyder* som kan indikere at sammenstøt kan inntreffe. Dette støttes av **ND.1967.180 NH** hvor Ingerfire hadde gitt støtsignaler som skulle signalisere hvordan fartøyet manøvrerte. Gloria hadde

imidlertid ikke oppfattet disse. Retten uttalte at man i likhet med herredsretten og lagmannsretten fant det slik at det måtte legges Gloria til last ”at man ikke oppfattet de to første 2-støtsignaler fra Ingerfire, først det tredje da situasjonen var blitt helt kritisk. Selv om Ingerfires første signal ble gitt på vel en sjømils avstand, skulle det i det stille, klare vær både vært hørt og sett.” Om grunnen til at signalene ikke ble hørt var mangel på aktsomhet eller maskinstøy, hadde underordnet betydning. Gloria heftet for begge deler.

Det vektlegges for det andre at man holder oppmerksomheten skjerpet omkring *egenskaper ved det andre fartøyet*, og for det tredje skal man ta i betraktning *forholdene ved farvannet* man seiler i. Støtte for dette er også å finne i **ND.1967.180 NH** hvor Gloria kjente til at Ingerfire var større og tungt lastet. Dessuten befant man seg i grunt farvann hvilket gjorde fartøyene mindre manøvreringsdyktige. Om dette uttalte retten at selv om ”Gloria regnet med at det var det annet fartøy som hadde vikeplikt, hadde Gloria på sin side også plikt til i tide å ta forholdsregler når det oppstod fare for kollisjon, og det måtte regne med at det annet fartøy ikke alene kunne mestre situasjonen.”

Plikten til å holde oppmerksomheten skjerpet og være klar til å foreta en manøver etter regel 17 (a) (ii) og (b) dersom det andre vikepliktige fartøyet ikke viker unna, henger sammen med at regel 15, som statuerer vikepliktsregelen, gir uttrykk for at man kun skal vike ”*såfremt omstendighetene tillater det*”. Vurderingen som gjøres illustreres ved **ND.1967.180 NH**. I dommen refereres det til lagmannsrettens avgjørelse hvor det ble konkludert med at Ingerfire i utgangspunktet hadde vikeplikt for Gloria, men ikke hadde mulighet til å overholde vikepliktsregelen. Høyesterett avviste lagmannsrettens konklusjon på dette punkt og uttalte at forholdene ikke lå slik an at Ingerfire ikke hadde mulighet til å overholde sin vikeplikt. Det ble uttalt at ”det [ikke] skulle være noe til hinder for at Ingerfire kunne ha slakket av på sin fart da den oppdaget Gloria, i ethvert fall fra 10 til 6-7 mil.”

Det sentrale er at det beror på en konkret vurdering om det skal iverksettes tiltak etter regel 17 (a) (ii) eller regel 17 (b). Dersom den nødvendige oppmerksomheten er overholdt, og

det *ikke foreligger noen indikasjoner* på at det andre fartøyet ikke vil holde av veien, jfr. regel 16, jfr. regel 15, kan man heller ikke kritiseres for ikke å ha foretatt forholdsregler. Dette fremgår av **ND.2001.157 NH** hvor Vitin som utgangspunkt skulle holde kurs og fart, mens Strand var det vikepliktige fartøyet. Det var ingen forhold som antydte at Strand ikke ville holde av veien. Vitin kalte Strand opp pr. VHF ca. 2 minutter før sammenstøtet, hvilket ga Strand tid til å foreta en unnamanøver slik sjøveisreglene foreskriver. Fartøyet responderte imidlertid ikke på oppkallet, hvilket medførte at Vitin fulgte opp med lydsignal. Dette anså retten som tilstrekkelige forholdsregler fra Vitin sin side og forholdene lå slik an at man hadde grunn til å tro at Strand ville overholde de gjeldende regler. Det understrekes i dommen at en handleplikt forutsetter at ”det berettigede fartøy er, eller burde ha blitt, klar over at det vikepliktige fartøy ikke vil ta nødvendige forholdsregler.”

### 3.3 Avsluttende kommentar

Avslutningsvis skal jeg peke på en generell observasjon med hensyn til tolkningen av sjøveisreglene. På bakgrunn av sjøveisreglenes internasjonale karakter og ønsket om at reglene skal forstås på samme måte av alle sjømenn, vil det naturlige utgangspunktet for tolkningen være reglenes ordlyd.<sup>74</sup> Slik sikres også en mest mulig lik forståelse av sjøveisreglene ved domstolene. Dette støttes av **ND.2000.515 NH** hvor det uttrykkes at sjøveisreglene ”må fortolkes etter sin ordlyd” fordi det er en internasjonal konvensjon som følges av mannskapet om bord både norske og utenlandske fartøyer. Det samme følger av **ND.2002.210 Gulating**.

Imidlertid vil ikke alltid en ordlydsfortolkning føre særlig langt. Flere av sjøveisreglene er skjønsmessige i sin utforming, hvilket betyr at ordlyden ikke alltid vil gi særlig veiledning med hensyn til hvordan reglene skal forstås. Det vil i disse tilfellene være nødvendig å gjøre en konkret uaktsomhetsvurdering av det enkelte tilfelle på bakgrunn av hva som fremstår som god ”sjømannsskikk”, hvilket gir grunnlag for å vurdere en rekke

---

<sup>74</sup> Slik også Marsden, s.160-161.



momenter.<sup>75</sup> I denne prosessen vil det være naturlig at rettspraksis har betydning som veiledning med hensyn til hvordan liknende tilfeller tidligere er løst. På denne måten vil mest mulig likhet i fortolkningen av sjøveisreglene oppnås. Dette illustreres ved **ND.1980.74 svensk voldgift, ND.1983.343 voldgift** og **ND.2000.36 SH, straffesak** hvor det henvises til tidligere rettspraksis til veiledning og støtte for rettens standpunkt. Imidlertid er det i min gjennomgang av totalt 36 dommer, kun de tre nevnte dommene som viser til tidligere rettspraksis. Spørsmålet er så hvorfor ikke rettspraksis anvendes i større grad. En forklaring kan være at hvert enkelt tilfelle som domstolene forelegges til bedømmelse innehar særegenheter, og at det derfor vil være vanskelig å finne tidligere sammenlignbare saker. Betydningen av rettspraksis vil på denne måten reduseres. En annen forklaring kan være at de momentene som domstolene fremhever til løsning av kollisjonssakene følger naturlig av en alminnelig forståelse av de ulike reglene, sammenholdt med begrepet god "sjømannsskikk". På denne måten vil ikke rettspraksis være *nødvendig* å anvende i særlig grad, fordi domstolene finner tilstrekkelig støtte i en fortolkning av de enkelte reglenes ordlyd og formål. En slik forklaring støttes også etter mitt syn av de observasjonene som jeg har gjort i punkt 3.2, hvor flere av momentene knyttet til forståelsen av sjøveisreglene gjentas i de ulike dommene.

---

<sup>75</sup> Dette illustreres ved gjennomgangen av reglene i punkt 3.2.

## 4 Litteraturliste

### 4.1 Juridisk litteratur

- Andenæs  
Andenæs, Johs.: *Alminnelig strafferett.* 5. utgave ved Magnus Matningsdal og Georg Fredrik Rieber-Mohn, Universitetsforlaget, Oslo 2004.
- Bredholt/Martens/Philip  
Bredholt, Jørgen; Martens, Jesper og Philip, Allan: *Søloven.* 3. udgave, Jurist og Økonomforbundets Forlag, København 2001.
- Buzek/Holdert  
Buzek og Holdert: *Collision cases.* Second edition, Lloyd's of London Press Ltd. 1990.
- Cockroft/Lameijer  
A. N Cockroft og J. N. F. Lameijer: *A guide to the collision avoidance rules.* Fifth edition, Butterworth Heinemann 1996.
- Falkanger/Bull  
Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob: *Innføring i sjørett.* 6. udgave, Sjørettsfondet, Oslo 2004.
- Falkanger/Bull/Overby  
Falkanger, Thor; Bull, Hans Jacob og Rosenberg Overby, Lars: *Introduktion til søretten.* 2. udgave, Forlaget Thomson, København 2001.
- Grönfors  
Grönfors, Kurt: *Sjörättens kollisionsansvar.* AfS bind 12, Universitetsforlaget, Oslo 1972-75, s.327-367.
- Hagstrøm  
Hagstrøm, Viggo: *Culpanormen.* Aschehoug 1982.
- Healy/Sweeney  
Healy, Nicholas J. og Sweeney, Joseph C.: *The law of marine collision.* Cornell Maritime Press 1998.
- Hodges/Hill  
Hodges, Susan og Hill, Christopher: *Principles of maritime law.* Lloyd's of London Press Ltd. 2001.
- Kleis  
Kleis, Henrik: *Søretten og dens aktører i praksis.* 1. udgave, Nyt Juridisk Forlag 1999.

Knoph	Knoph, Ragnar: <i>Norsk sjørett</i> . Oslo 1931.
Lødrup	Lødrup, Peter: <i>Luftfart og ansvar</i> . Forlagt av Johan Grundt Tanum, Oslo 1966.
Lødrup	Lødrup, Peter: <i>Lærebok i erstatningsrett</i> . 4. utgave, Oslo 1999.
Lødrup	Lødrup, Peter: <i>Oversikt over erstatningsretten</i> . 4. utgave, N W Damm & Søn AS, Oslo 2002.
Lødrup	Lødrup, Peter: <i>Lærebok i erstatningsrett</i> . 5. utgave, Gyldendal Akademisk, Oslo 2005.
Madsen	Madsen, Tage: <i>The international regulations for preventing collisions at sea, 1972</i> . AfS bind 12, Universitetsforlaget, Oslo 1972-75, s.368-376.
Marsden	Marsden, Reginald G.: <i>Collisions at sea</i> . Thirteenth edition, Thomson Sweet and Maxwell, London 2003.
Ringdal	Ringdal, Frode: <i>Rettslige synspunkter på skyldvurderingen i skipskollisjonssaker</i> . AfS bind 12, Universitetsforlaget, Oslo 1972-75, s.377-397.
Stuland	Stuland, Tor: <i>Sjøveisreglene med kommentarer</i> . 3. utgave, Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 1984.
Sturt	Sturt, Richard H. B: <i>The collision regulations</i> . Third edition, Lloyd's of London Press Ltd. 1991.
Søfartsstyrelsen	Søfartsstyrelsen: <i>De internasjonale søveisregler. Utgivet på foranledning af Søfartsstyrelsen</i> . 7. utgave, Iver C. Weilbach & Co. A/S, København 2000.

#### 4.2 Lover, forskrifter og konvensjoner

##### Norske formelle lover:

Lov 28. august 1854 angaaende signaler til forebygging av sammenstøt mellom skibe

Lov 28. september 1857 angaaende regler for styring til forebygging av sammenstøt mellom fartøier

Lov 6. juni 1877 angaaende signaler for havsnød

Lov 20. juli 1893 nr. 1 om Sjøfarten  
Lov 22. mai 1902 nr. 10 almindelig borgerlig Straffelov  
Lov 21. august 1914 om foranstaltninger til betryggelse av skibes navigering  
Lov 17. juni 1966 nr. 8 om endring i lov om sjøfarten og visse andre lover  
Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten  
Lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids – og småbåter  
Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet

Forskrifter:

Forskrift 1. desember 1975 nr.5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene)

Konvensjoner:

Konvensjonen om de internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen av 1972

#### 4.3 Forarbeider

Beslutning fra Odelstinget:

Besl.O.nr.62 (1997-1998)

Besl.O.nr.54 (2002-2007)

Forhandlinger i Odelstinget og Lagtinget:

Forhandlinger i Lagtinget for 1914

Forhandlinger i Odelstinget for 1914

Forhandlinger i Lagtinget (1965-1966)

Forhandlinger i Odelstinget (1965-1966)

Innstillinger Odelstinget:

Indst.O.nr.85 for 1914

Innst.O.VII (1965-1966)

Innst.O.nr.50 (1993-1994)

Innst.O.nr.59 (1997-1998)

Innst.O.nr.35 (2006-2007)

Innstillinger sjølovkomitéen:

Innst. IV og V fra sjølovkomitéen (1963)

Norges Offentlige Utredninger:

NOU 1993:21

NOU 1993:36

NOU 2005:14

Odelstingsproposisjoner:

Ot.prp.nr.27 (1892)

Ot.prp.nr.6 (1893)

Ot.prp.nr.45 for 1914

Ot.prp.nr.14 (1965-1966)

Ot.prp.nr.55 (1993-1994)

Ot.prp.nr.51 (1997-1998)

Ot.prp.nr.87 (2005-2006)

Stortingsproposisjoner:

St.prp.nr. 84 (1973-74)

#### 4.4 Rettspraksis

Høyesterett:

ND.1967.180 NH

ND.1986.79 NH

ND.1991.220 NH

ND.1992.305 NH

ND.1993.367 NH

ND.2000.36 SH

ND.2000.515 NH

ND.2001.157 NH

Rt.1950.1091

Rt.1969.560

Rt.1973.1364

Lagmannsrett/Hovrätt:

ND.1975.25 Hålogaland

ND.1989.139 Helsingfors hovrätt

ND.1993.17 Svea hovrätt

ND.1995.282 Gulating

ND.1996.248 Borgarting

ND.1997.4 Hovrätten för Västra Sverige

ND.1999.293 Gulating

ND.2001.1 Hovrätten för Västra Sverige

ND.2001.254 Hålogaland

ND.2002.210 Gulating

LG-1999-2065 Gulating

LG-2005-40343 Gulating

Tingrett:

ND.1955.148 Bergen

ND.1979.96 Karmsund

ND.1982.92 Vestre Landsret

ND.1983.251 Bergen

ND.1984.439 Nordre Sunnmøre

ND.1987.154 Østre Landsret

ND.1995.21 Göteborg

ND.1999.33 Stockholm

ND.1999.432 Sunnfjord

ND.2000.306 Jæren

ND.2003.5 Luleå

Sø – og Handelsret:

ND.1991.96 SØHa

ND.1994.59 SØHa

ND.1994.64 SØHa

Voldgiftsrett:

ND.1980.74 Svensk voldgift

ND.1983.343 Voldgift

4.5 Annet

Akademika (offpubl@akademika.no)

Forsvarsdepartementet

Justis – og politidepartementet

Nærings – og handelsdepartementet (NHD)

Sjøfartsdirektoratet

The International Maritime Organization (IMO)

[www.imo.org](http://www.imo.org)

[www.imodocs.imo.org](http://www.imodocs.imo.org)

[www.lovdata.no](http://www.lovdata.no)

[www.special-dictionary.com/latin/e/ex\\_abundante\\_cautela.htm](http://www.special-dictionary.com/latin/e/ex_abundante_cautela.htm) (siste lesedato: 23. april 2008)