

UiO : **Det juridiske fakultet**

# Berging av fritidsbåter

Kandidatnummer: 705

Leveringsfrist : 28.11.2012

Antall ord: 12405



## Innholdsfortegnelse

### Innhold

Innholdsfortegnelse.....	2
1 Innledning.....	4
1.1 Tema for avhandlingen.....	4
1.2 Aktualitet og statistikk.....	5
1.3 Bergingsreglene – et historisk tilbakeblikk.....	6
1.4 Den sterkestes rett.....	7
1.5 Sjøfartsloven av 1893.....	8
1.6 Någjeldende sjøfartslov av 1994.....	8
2 Tilstøtende rettsområder på land.....	9
2.1 No cure no pay.....	9
2.2 Negotiorum gestio.....	9
2.3 Finnerlønn.....	10
2.4 Grensetilfeller.....	10
2.5 Lov om vrak.....	12
2.6 Nødrett.....	12
2.7 Begrepsavklaring.....	13
2.8 Begrepet fritidsbåt i sjøretten.....	14
2.9 Er det hensiktsmessig å skille ut fritidsbåt som eget begrep i bergingsretten?.....	14
2.10 Styrker og svakheter ved berging i fritidsbåtforhold.....	15
3 Bergingsreglene.....	16
3.1 Metode.....	17
3.2 Bergingsrettens kilder.....	17
3.3 Rettspraksis og sontringen mellom berging og assistanse – før 1964.....	17
3.4 Seks grunnvilkår for berging.....	19
3.5 Handlingsbegrepet i bergingsretten jf. sjøl. § 441 bokstav a.....	19
3.6 Bergingen må ha vært frivillig – typisk spontan og uplanlagt.....	20
3.7 Hva kan berges?.....	21
3.8 Nyttig resultat?.....	22
3.9 Hvor må det bergede ha befunnet seg?.....	24
3.10 Krav om at det som berges har vært «forulykket eller i fare».....	24

3.10.1	Farebegrepet .....	24
3.10.2	Type farer som kan lede til totaltap eller betydelig skade .....	25
3.10.3	Objektivt eller subjektivt farebegrep? .....	26
3.10.4	Subjektive forhold om bord .....	27
3.10.5	Forulykket .....	32
4	Retten til å berge .....	32
5	Utmåling .....	33
a.	Det bergedes verdi .....	35
b.	Bergernes dyktighet og innsats for å berge skipet, andre gjenstander og menneskeliv .....	36
d.	I hvilken grad bergeren har lyktes .....	36
e.	Arten av faren og faregraden .....	37
f.	Den tid bergerne har brukt, samt hvilke utgifter og tap de er påført .....	37
g.	Hvor raskt hjelpen ble ytet .....	37
h.	Risikoen for at bergerne pådrar seg erstatningsansvar, samt annen risiko som bergerne eller deres utstyr ble utsatt for .....	37
6	Sjøpant .....	38
7	Lite rettspraksis vedr. fritidsbåter .....	39
	Litteraturliste .....	41
	Konvensjoner .....	41
	Lover .....	41
	Forskrifter .....	42
	Forarbeider .....	42
	Rettspraksis .....	42
	Festskrift .....	42
	Linker .....	42
	Artikkel .....	43

# 1 Innledning

## 1.1 Tema for avhandlingen

Bergingsreglene i sjøloven kap. 16<sup>1</sup>, gjelder alle typer skip, også mindre fartøyer<sup>2</sup>.

Avhandlingen omhandler bergingsreglene<sup>3</sup> der disse får anvendelse på fritidsbåter<sup>3</sup>, typisk der en fritidsbåt er involvert som frivillig berger av en annen fritidsbåt.

Loven her gir den som berger en fritidsbåt krav på bergelønn fra eieren av båten, og får anvendelse i «hvilket som helst farvann»<sup>5</sup> herunder innsjøer.

Spesielt for fritidsbåter er blant annet at de benyttes privat, og av brukere med lite erfaring sammenlignet med de som har sitt yrke på sjøen. Krav til sertifikater<sup>6</sup>, produksjon og utstyr, tilsyn og kontroll er også vesentlig annerledes. Etter omstendighetene vil slike ulikheter kunne være av betydning ved for eksempel vurderingen av faregraden – dersom mannskapets kompetanse er lav.

Formålet med bergingsreglene er angitt å være oppmuntring til en frivillig innsats for å berge verdier som står i fare for å gå tapt. Kravet til faren er at den må ha vært noe mer markert enn de ordinære farer som truer på sjøen, men behøver ikke å være overhengende for at bergingsreglene skal komme til anvendelse.

- Graden av fare, bergerens innsats og det bergedes verdi, er sentrale forhold når krav om bergelønn skjønnsmessig skal utmåles.

Et særtrekk ved bergingsreglene er også at kravet mot eieren av det bergede ikke oppstår som følge av avtale<sup>7</sup>, men med hjemmel i loven. Videre er kravet sikret ved sjøpant i det som er berget, slik at bergeren alltid kan være trygg på å få oppgjør for sitt krav.

Bergelønnen kan aldri overstige verdien av det bergede. Mislykket forsøk på berging gir således ingen krav på bergelønn, eller andre krav mot havaristen. Her følges prinsippet om «no cure no pay» fullt ut.

1 Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39

2 Lov om fritids- og småbåter av 26. juni 1998 nr. 47 § 1.

3 Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39 kap. 16.

4 Lov om fritids- og småbåter av 26. juni 1998 nr. 47 § 1.

5 Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39 § 441 bokstav a

6 Forskrift om bemanning av norske skip (bemanningsforskriften) av 18. juni 2009 nr. 666

7 Røsæg, Erik Om verderlag for mislykket berging Oslo, 1988

Redning av menneskeliv gir i seg selv ingen rett til bergelønn eller erstatning for utgifter, men vil bli tatt hensyn til ved utmålingen - dersom den eller de som er reddet opprinnelig var om bord på den bergede båten.

## **1.2 Aktualitet og statistikk**

Når motoren på en bil slutter å fungere er det enkelt å svinge til siden, for så å be om hjelp.

På sjøen kan dette være vesentlig annerledes. Vann har en tendens til å være i bevegelse og ofte i kombinasjon med vind. Etter omstendighetene behøver ikke forholdene å være kritiske, men situasjonen kan raskt komme ut av kontroll. En hyggelig sommerdag langs norskekysten, kan brått forvandles til et mareritt – slik at behovet for øyeblikkelig bistand oppstår.

Det finnes ikke redningsskøyter rundt hver holme, og mye av den bistanden som kan gis vil derfor i første omgang måtte komme fra båter som tilfeldigvis befinner seg i nærheten.

Denne hjelpen kan være helt avgjørende for om det blir reddet liv eller berget verdier. Dersom bistanden fører til et nyttig materielt resultat for den bergede, kan det etter omstendighetene gi rett til bergelønn fra eieren av båten som er berget. Livredning i seg selv gir derimot ikke krav på bergelønn.

Målet med bergingsreglene er at de skal oppmuntre til å berge verdier som står i fare for å gå tapt. Virkemiddelet er et løfte om en rundelig utmålt belønning hvis det går bra.

Et vanlig problem er at det ofte er usikkert når man starter på bergingsjobben, om det går bra, og om det vil bli noen belønning i det hele tatt.

Løsningen på dette har vært å gjøre belønningen større - ofte mye større - enn normal timepris for tilsvarende arbeid.

En eventuell utmåling av bergelønn, må nødvendigvis skje etter at bergingen har funnet sted, slik at bergelønnen som da utmåles selvsagt ikke kan ha hatt sammenheng med den motivasjon som forelå på bergingstidspunktet.

Kanskje mer informasjon om bergingsreglene vil kunne oppmuntre til mer berging? I så fall kan denne avhandlingen være et lite bidrag til det.

I den store båtundersøkelsen 2012<sup>8</sup>, er det beregnet at det finnes ca. 750.000 fritidsbåter i Norge, fordelt på en halv million husstander.

I 2011 ble disse båtene benyttet i gjennomsnitt 34 dager hver, som utgjorde totalt nesten 15 millioner brukstilfeller i løpet av året. I alt 51 prosent av brukstilfellene eller 4,3 millioner båtturer fant sted i perioden juni, juli og august.

I følge tall fra finansnæringens hovedorganisasjon for 2011<sup>9</sup>, finnes det anslagsvis rundt 380.000 fritidsbåter over "jolle-størrelse". Nær 316 000 av fritidsbåtene var forsikret.

Redningsselskapet bistår mer enn 3000<sup>10</sup> fritidsfartøyer hvert år, men hvor mange som mottar en hjelpende hånd fra forbi passerende vet vi lite om.

Dersom menneskeliv står på spill, vil hovedredningsentralen i Bodø eller Sola kunne koordinere nødvendige ressurser for å komme den nødstedte til unnsetning – typisk en redningsskøyte, ambulansebåt eller helikopter. I slike tilfeller vil man kunne si at alle sjøfarende som har mulighet til det, har plikt til å hjelpe, både yrkessjøfolk og privatpersoner i egen båt.

Når en maritim faresituasjon skaper miljøfare, vil Staten også ha plikt til å stille opp.

Når det bare er materielle verdier som står på spill, og det ikke foreligger miljøfare, foreligger det ingen lovbestemt hjelpeplikt.

### **1.3 Bergingsreglene – et historisk tilbakeblikk**

Sjøretten og bergingsretten har historiske røtter i en tid da ferdsel til sjøs var mye vanskeligere og mye farligere enn i dag.

Bergingsreglenes historiske begrunnelse hevdes å være å motvirke fristelsen til underslag av vrakgods og lignende. I moderne tid er bergingsreglenes formål å oppmuntre til berging.

8 <http://www.batmagasinet.no/artikkel/750000-fritidsb%C3%A5ter-i-norge>

9 <http://www.fnh.no/no/Hoved/Fakta/Skadeforsikring/Skadeforsikring-a---a/Batforsikring/>

10 Redningsselskapet

## 1.4 Den sterkestes rett

I juridisk teori<sup>11</sup>, er det lagt til grunn at det i alle fall før 1100-tallet gjaldt prinsippet om «den sterkestes rett», og at det var «okkupasjons- eller bemektigelsprinsippet som rådet».

«I barabriske Tider behandles den fremmede som Fiende, - og var det i det her omhandlede Forhold ofte; var han overmektig, øvede han Strandhug og plyndrede, strandede han, tilegnede Strandeieren sig Vraget, og Besætningen blev gjort til Trælle»<sup>12</sup>

Man vet ikke sikkert hvilke tidspunkt overgangen fra legitimt strandrov til eiendomsrettens anerkjennelse har funnet sted. Imidlertid er det antatt at dette har skjedd lenge før den eldre «Gulatinglov» ble ført i pennen en gang på 1100 tallet<sup>13</sup>.

Loven anerkjente den skibrudnes rett til å få sitt gods igjen, uansett hvor dette hadde strandet og uavhengig av den skibrudnes nasjonalitet.

Motstykket til dette var naturligvis at det ble mer fortjeneste hos bergerne der det ikke fantes noen «skibrudne» om bord, og det er derfor ikke utenkelig at det ble praktisert en form for «aktiv dødshjelp» der «skibrudne» fortsatt var om bord.

«Vrakretten var i mange tilfelle en betydelig inntektskilde såvel for Kongen eller den han hadde overdradd sitt vrakregale til, som for kystbefolkningen, som sikkert fikk sin gode del av byttet, lovlig eller ulovlig. Regelen om at « døde vrak » var eierløse, var på denne bakgrunn en meget tvilsom regel: Det ble lite lønnsomt å redde skibrudne; undertiden er vel også fristelsen blitt så stor at man ikke har nøyet seg med passivt å vente til utmattelse og kulde hadde gjort det av med de stakkare som nådde i land. Man er her i stor grad henvist til gjetninger»<sup>14</sup>

I juridisk litteratur<sup>15</sup> henvises det til Fredrik den II's sjørett – den såkalte Visbyske sjørett fra 1562, som de første lover som kan minne om dagens moderne bergingsregler - med lovnad om en oppmuntringspremie.

I Christian den 4's norske lov av 1604 og Christian den 5's norske lov av 1687, var det bestemt at det bergedes verdi skulle legges til grunn for utmåling av bergelønnen. Bergeren skulle ha en tredjedel av verdien av vrak som drev på sjøen, men halvparten av verdien om vraket ble funnet langt til havs. Dette var gjeldende rett frem til sjøfartsloven av 1860.

11 Thorbjørnsen, Kristian S. 15

12 Platou, Oscar Forelæsninger over Norsk Sjørett s. 492

13 Thorbjørnsen, Kristian S. 15

14 Brækhus, Sjur « Bergning av vrak og vrakgods» TFR 1975 s. 511

15 Thorbjørnsen, Kristian S.

## 1.5 Sjøfartsloven av 1893

Sammen med de fleste sjøfartsland bygger bergingsreglene i sjøloven av 1893 kapittel 9, på «Den annen Brusselkonvensjon» av 23. september 1910, som trådte i kraft i 1913.

I 1964 ble vilkåret «forulykket eller stedt i nød» som vilkår for berging, endret til «forulykket eller i fare» slik at lovteksten ble mer i harmoni med konvensjonen - «en danger».

## 1.6 Någjeldende sjøfartslov av 1994

I sjøloven av 1994 ble bergingsreglene i den tidligere loven, videreført uten endringer i kapittel 16.

I 1989 ble det vedtatt en ny bergingskonvensjon. Denne ble ratifisert av Norge etter at sjølovens kapittel 16 ved en tilleggslov av 2. aug. 1996 ble brakt på linje med konvensjonen, og var i kraft fra 1997.

Bakgrunnen for utarbeidelsen av 1989-konvensjonen var ønsket om å belønne bergere som har forhindrede miljøskader, selv om ikke skip eller last blir berget.

*«I mars 1978 forliste oljetankeren Amoco Cadiz, lastet med råolje. Ulykken medførte omfattende oljeutslipp. Siden utsiktene til å berge skipet ble be-dømt som små, var ingen berger interessert i å ta på seg et bergingsoppdrag uten en særlig kontrakt om erstatning»<sup>16</sup>*

Konvensjonen av 1910 bygger nemlig på det grunnprinsipp at bergelønn bare utbetales dersom berging av skip eller last helt eller delvis har lyktes (det såkalte no cure, no pay-prinsippet). I praksis har det vist seg at hvis utsiktene til å berge skip eller last er små, kan det være vanskelig å få noen til å utføre bergingsoppdrag uten særskilt avtale som sikrer erstatning.<sup>17</sup>

Med unntak av noe «deviasjon» i rettspraksis frem til lovendringen i 1964, har gjeldene norsk rett vært uforandret siden sjøfartsloven av 1983 hva angår fritidsbåter.

16 NOU 1994:23 s. 8

17 NOU 1994:23 s. 3



## 2 Tilstøtende rettsområder på land

### 2.1 No cure no pay

Prinsippet om “no cure no pay” kan også skrives som «cure – extra pay». Dersom det blir betaling, blir det en veldig god betaling, med basis i de verdier som er skapt.

Bergingsreglene stimulerer (oppmuntrer) således en potensiell berger til å strekke seg så langt han kan for å oppnå et gode, i motsetning til straffesanksjonerte regler om plikt - der man helst ønsker å unngå et onde.

På land kommer prinsippet om «no cure no pay» best til syne hos en som driver selvstendig næringsvirksomhet, eller annen resultatbasert virksomhet.

### 2.2 Negotiorum gestio

Uanmodet forretningsførsel foreligger typisk der en person hindrer tap av verdier for en annen i ekstraordinære og uforutsette situasjoner, der eieren av verdiene ikke er i stand til å hindre dette selv. Et eksempel kan være der en vannlekkasje oppdages fra utsiden av et hus, og en forbipasserende deretter bryter seg inn for å hindre videre lekkasje. Den som griper inn i en slik situasjon kan ikke straffes, og blir heller ikke ansvarlig for nødvendige kostnader som er oppstått på grunn av skadene som er påført ved å bryte seg inn. Derimot kan den som berger verdiene få erstattet egne kostnader og etter omstendigheten en mindre godtgjørelse. Reglene er ulovfestede og gjelder i sin generelle form innenfor flere livsområder.

Reglene her vil antagelig komme til anvendelse der en fritidsbåt står i fare for å bli alvorlig skadet når den er i opplag – typisk på land ved en båthavn jf. bergingsreglenes virkeområde «farvann».

I likhet med bergingsreglene, er negotiorum gestio en type representasjonregel som går lengre enn den alminnelige regel om nødrett.

### 2.3 Finnerlønn

Reglene om finnerlønn reguleres i hittegodslova, lov om hittegodts av 29. mai 1953. Reglene her er nær beslektet med bergingsreglene i sjøretten, og tar blant annet utgangspunkt i verdien av det som er funnet når belønningen skal utmåles jf. § 9 tredje ledd

*«Når finnarløn vert fastsett, skal det takast omsyn til kva slag gods det gjeld, kva verde det har, kva stad det er funne og andre omstende i samband med funnet. Finnarløn bør vanleg ikkje setjast til meir enn 20 prosent og ikkje over kr. 15 når verdet på godset er kr. 100 eller mindre, 15 prosent, men ikkje over kr. 50 på større verde til det kjem opp i kr. 500 og ikkje meir enn 10 prosent når verdet er over kr. 500».*<sup>18</sup>

Det foreligger således et klart oppmuntringshensyn for å levere det som er funnet, tilbake til rette eier.

Tilsvarende slik bergingsreglene gir bergeren rett til sjøpant, har finneren en tilbakeholdsrett i det som er funnet. Jf. § 9 første ledd. «Finnaren kan nekta å gjeva hittegodset frå seg til eigaren før eigaren har svara ei høveleg finnarløn og den kostnaden som finnaren har havt med godset.

### 2.4 Grensetilfeller

Bergingsreglenes særegenhet må forstås ut fra de spesielle forholdene som knytter seg til sjøen, og hvilket behov som reglene skal ivareta. Et viktig trekk ved reglene er å premiere den som utfører en ekstraordinær og uforpliktende innsatts, der det foreligger en markert grad av sannsynlighet for at tredjemanns verdier skal bli forringet eller gå tapt.

Bergingsreglene gjelder i et «hvilket som helst farvann».

I grensetilfellene vil det i hovedsak være et spørsmål om etter hvilke regler utmålingen av et vederlag til den som har berget materielle verdier for en annen, skal utmåles. Andre regler som kan tenkes å komme til anvendelse i slike situasjoner, er reglene om uanmodet forretningsførsel eller reglene om finnerlønn for hittegodts. I situasjoner som ikke har tilknytning til egentlig skipsfart vil det oftest være naturlig å gi slike regelsett anvendelse i stedet for bergingsreglene, for eksempel hvis noen henter opp en bil som sunket i sjøen, eller hvis en dykker finner en diamantring noen har mistet i havnebassenget.

<sup>18</sup> Lov om hittegodts [hittegodslova] av 29. mai 1953 nr. 3

Selv om slike situasjoner skulle bedømmes etter bergingsreglene vil det ved anvendelsen av disse være naturlig å ta hensyn til de rettspolitiske synspunkter som er kommet til uttrykk i de regelsettene som er nevnt ovenfor.<sup>19</sup>

Den tradisjonelle lære om den uanmodet forretningsførsel eller «negotiorum gestio», har også et fellestrekk med bergingsreglene ved at handlingen som utføres har til formål å

berge eller sikre verdier på vegne en tredjemann - der denne ikke selv er i stand til å ivareta disse interessene. Det er derfor ikke upraktisk som et alternativt hjemmelsgrunnlag til bergingsreglene i tilfeller der bergingsretten ikke får anvendelse, men hvor for eksempel en fritidsbåt er «berget» utenfor «farvann» jf. sjøl. § 441. bokstav a.

Bergingsreglenes historiske begrunnelse er som nevnt hevdet å være å motvirke fristelsen til underslag av vrakgods og lignende. Brækhus skriver at «Rettspolitisk må finnerlønnen forklares som en premiering av den ærlige finner».<sup>20</sup>

Tilsvarende som ved utmåling av bergelønn, fastsettes finnerlønnen skjønnsmessig, men «bør vanleg» ikke settes til mer enn 10 prosent av godsets verdi når denne overstiger 500 kroner.<sup>21</sup>

Et eksempel kan være at en lystbåt som har slitt seg og ligger trygt i en bukt, uten at eieren vet hvor båten ligger. I slike tilfeller har «finneren» ikke rett til bergelønn; derimot kan vedkommende etter omstendighetene ha plikt til melde funnet til politiet, jf. lov 29 mai 1953 nr. 3 om hittegods § 2 annet ledd.

Om finneren i slike tilfeller har rett til finnerlønn, må avgjøres på grunnlag av hittegodsloven § 9.<sup>22</sup>

Bergelønnen fyller et stykke de samme formål som finnerlønnen. Men bergelønnen er noe mer enn en premiering av den ærlige finner. Den er også en premiering av innsatsvilje og dyktighet, og en kompensasjon for den risiko bergerne løper. Med risiko tenkes ikke bare på de farer bergerne utsettes for rent fysisk, men også risikoen for at deres anstrengelser blir resultatløse. Bergingen skjer nemlig på «no cure no pay»-basis. Se lov om stranding av vrag.

19 NOU 1994:23 s. 3

20 Brækhus, Sjur Bergning av vrak og vrakgods TFR 1975

21 NOU 1994:23 s. 14

22 NOU 1994:23 s. 14

## 2.5 Lov om vrak

Vrakloven gjelder bistand og ivaretagelse av skipbrudne og skip og gods som står i fare for å strande, eller er strandet, jf. § 1.

Loven faller i en mellomgruppe mellom bergingsreglene i sjøloven og reglene om finnerlønn i hittegodslova.

*«For tilfeller av berging gjør § 10 direkte henvisning til sjøloven kap. 16. Grensegangen for hvilken innsats som skal gi rett til bergelønn kontra finnerlønn, kan by på vansker i praksis. Retningsgivende vil være hvorvidt det bak funn eller gjenvinning av tapte verdier foreligger en ekstraordinær innsats som gjør det rimelig å tilkjenne bergelønn»<sup>23</sup>*

Krav under loven er sikret med tilbakeholdsrett, jf. bl.a. § 6 annet ledd, § 8 første ledd og § 11 annet ledd. Krav som følge av bistand til skipbrudne, eller krav som ikke kan dekkes av berget eller strandet gods, utredes av staten, jf. § 11. Sml. Reglene om sjøpant i sjøloven § 51 og tilbakeholdsretten i hittegodslova § 9.

## 2.6 Nødrett

I den nye straffeloven av 2005, § 17, som ennå ikke har trådt i kraft, defineres nødrett slik:

«En handling som ellers ville være straffbar, er lovlig når a) den blir foretatt for å redde liv, helse, eiendom eller en annen interesse fra en fare for skade som ikke kan avverges på annen rimelig måte, og b) denne skaderisikoen er langt større enn skaderisikoen ved handlingen»

Gjeldende straffeloven av 1902, § 47. bestemmer at «Ingen kan straffes for Handling, som han har foretaget for at redde nogens Person eller Gods fra en paa anden Maade uafvendelig Fare, naar Omstændighederne berettigede ham til at anse denne som særdeles betydelig i Forhold til den Skade, som ved hans Handling kunde forvoldes.»

Regelen her slår fast at en ellers ulovlig handling, under visse vilkår allikevel blir lovlig. Nødrettsbegrepet er godt innarbeidet i norsk rett, og det er ikke tilsiktet noen endring av dette innholdet med den nye loven.

<sup>23</sup> Brækhus, Sjur Bergning av vrak og vrakgods TFR 1975 s. 524

Bestemmelsen gjelder også i forhold knyttet til fritidsbåter, men er ytterligere presisert i småbåtl. § 34 om nødrett slik: «Bestemmelsene i §§ 31 til 33 gjelder ikke for den som fører eller forsøker å føre en småbåt for å redde noens person eller gods fra alvorlig fare, når omstendighetene berettiget båtføreren til å anse denne faren som særdeles betydelig i forhold til den faren som båtføringen ville medføre.»

Loven henviser videre til kvalifikasjonskravene i samme lov § 31, og til forbudet mot å føre småbåt i alkoholpåvirket tilstand jf. § 33.

I forhold til fritidsbåt vil noen av ulikheten knyttet til skip i næring kunne være at båtfører som ligger i en uthavn, ofte vil kunne være påvirket av alkohol – når behovet for å komme andre til unnsetning oppstår. Se nærmere om dette nedenfor.

## **2.7 Begrepsavklaring**

Noen begreper er særegne for sjøretten og vil kort bli forklart her.

**Sjørett:** Privatrettslige og offentligrettslige regler om forhold som er særegne for den kommersielle skipsfarten. Herunder blant annet reglene om berging, sjøforsikring, skipsregistrering, pant i skip, samt eier- og rederansvar. Skipstrafikken er i stor grad internasjonal, og rettsreglenes utvikling er skjedd i tett samarbeid med andre nasjoner. Dette har ledet til en rekke konvensjoner som gjenspeiles i de norske rettskildene.

**Berging:** Enhver handling som har til formål å yte hjelp til et skip eller annen gjenstand som er forulykket eller i fare i hvilket som helst farvann.

**Berger:** Den som gjør et forsøk på å foreta en berging, og den som har lyktes med å berge.

**Havarist:** Skip som kan oppfattes å være forulykket eller i fare.

**Forulykket:** Et skip som er betydelig skadet, men ikke nødvendigvis totalskadd. Brukes også om skip som ikke er skadet, men som har behov for bistand for å komme tilbake til sitt rette element, for eksempel etter stranding.

**I fare:** Innebærer ikke at faren må være overhengende, men «noe mer markert enn de ordinære farer som til stadighet truer skipsfarten». Liten faregrad vil få betydning ved utmålingen av bergelønn, jf. § 446 bokstav e.

**Assistanse:** Bistand som ytes i situasjoner der den som fikk bistanden verken var i fare eller hadde forulykket.

Avtalt berging: Berging som havaristen har bedt om, og er innforstått med.

Skip: Enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann.

Fritidsbåt: Enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann, med største lengde på 24 meter, og som brukes utenfor næringsvirksomhet.

## **2.8 Begrepet fritidsbåt i sjøretten**

Sjøloven definerer ikke hva som er skip, men er i juridisk litteratur karakterisert som «enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann».

I Lov om fritids- og småbåter § 1 nr. 2, er fritidsbåt definert som «enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann med en største lengde på inntil 24 meter, og som brukes utenfor næringsvirksomhet».<sup>24</sup>

I samme lov § 1 nr. 1, er småbåt definert som «enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann, og som har en største lengde på inntil 15 meter».

I kategorien «skip» faller både fritidsbåt og småbåt. Men der småbåt benyttes utenfor næringsvirksomhet, er dette også en fritidsbåt.

*«Definisjonen av småbåt knytter seg til båtens lengde, og ikke til dens bruk. Som småbåt i lovens forstand anses derfor så vel fritidsbåter som båter som brukes i næring, forutsatt at de ikke har en største lengde på 15 meter eller mer (15 meter tilsvarer litt under 50 fot)».*<sup>25</sup>

Definisjonene har interesse i to retninger; den ene er hvilke personelle krav som stilles til båtførere av fritidsbåter og den andre er om det finnes egenskaper ved fritidsbåter som kan ha betydning i relasjon til bergingsreglene.

## **2.9 Er det hensiktsmessig å skille ut fritidsbåt som eget begrep i bergingsretten?**

Ulike krav til brukere av fritidsbåt og mannskap på kommersielle fartøyer.

<sup>24</sup> Ot.prp.nr.51 (1997-1998)

<sup>25</sup> (Ot.prp.nr.51 (1997-1998))

I motsetning til profesjonelle sjøfolk, er det få formelle krav til nautisk kompetanse for førere av fritidsbåter opp til 15 meter. For fritidsbåter over 15 meter, men ikke større enn 24 meter største lengde kreves et fritidsbåtskippersertifikat.

Dette er kanskje noe av bakgrunnen for at det ofte sies at det «finnes flere folk i båt enn båtfolk».

For kommersielle fartøyer er kravene til kompetanse vesentlig høyere.

De tekniske kravene til konstruksjon og produksjon av fritidsbåter er regulert i forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy mv., og stiller minstekrav til egenskaper og konstruksjon når båten er ny.

Det er ingen krav til teknisk kontroll av brukte fritidsbåter. For skip som benyttes i næring stilles strenge krav til både produksjon og periodisk kontroll.

**Disse ulikhetene** vil normalt kunne tillegges vekt ved vurdering av momenter som er relevante i bergingsretten.

## **2.10 Styrker og svakheter ved berging i fritidsbåtforhold**

### **Styrker:**

1. De er mange - og er godt spredt langs kysten.
2. Kan komme raskt til unnsetning – før verdier går tapt.
3. Det kan være mulig å få hjelp av mange samtidig.
4. Kan avlaste og bistå profesjonelle bergere.
5. Hurtig varsling.

### **Svakheter:**

1. Lite kunnskap om berging og dårlig utstyr.
2. Kan utsette seg selv, havaristen og andre for unødvendig stor fare.
3. Generelt dårlig egnet som slepebåt i dårlig vær, spesielt når havaristen er tyngre enn den som sleper.

### 3 Bergingsreglene

Rammene for bergingsreglene slik de anvendes på fritidsbåter.

Bergingsreglene støter an mot ulike regelverk, men har en glidende overgang til andre jf. over om tilstøtende rettsområder på land. Forhold knyttet til livredning faller også utenfor, dersom det ikke skjer i tilknytning til berging av verdier.

En viktig avgrensning er også mot avtalt assistanse, der assistansen senere viser seg å være avgjørende for at fritidsbåten avverges fra å gå tapt. Loven krever at bistanden skal være basert på frivillighet jf. oppmuntringshensynet. Rammene for utmålingen av bergelønn er mellom 0 og 100% av det bergedes verdi, inkludert medgåtte utgifter knyttet til bergingen.

Reglene om særlig vederlag som ble innført med den nye bergingskonvensjonen, er lite aktuelle for forhold knyttet til fritidsbåter og vil derfor ikke bli inngående behandlet.

«Konvensjonen av 1989 modifierer prinsippet om at bergelønn bare ut-betales når berging av skip eller last helt eller delvis har lyktes. Det innføres en ordning som innebærer at bergeren får rett til særskilt erstatning dersom han ikke oppnår bergelønn, eller bergelønnen er lavere enn den særskilte erstatning, såfremt ulykken som foranlediget bergingsoperasjonen truet med å medføre miljøskade på grunn av skipet eller skipets last. Slik erstatning skal utbetales av skipets eier, uavhengig av om bergingen har lyktes.»<sup>26</sup>

I det følgende vil jeg gå grundig inn i de ulike vilkårene som må være oppfylt for at bergingsreglene skal få anvendelse.

Viktig for denne avhandlingen er at gjeldende norsk rett hva angår fritidsbåter, har vært uforandret siden 1983-loven. Bergingsreglene inneholder mange skjønnsmessige begreper, og tidligere rettspraksis og juridisk teori vil derfor være av stor betydning for å avgjøre hvordan de enkelte reglene skal tolkes.<sup>27</sup>

Videre vil det gitt en fremstilling om utmålingsreglene, og til slutt om forhold som knytter seg til oppgjør av bergelønnen, herunder reglen om sjøpant.

<sup>26</sup> NOU 1994:23 s. 3

<sup>27</sup> Eckhoff, Torstein s. 92



### 3.1 Metode

- Alminnelig juridisk metode, med vekt på at lovteksten presumeres å være i tråd med originalteksten i konvensjonen.<sup>28</sup>
- En studie av Høyesteretts praksis i saker om bergelønn, viser at både juridisk teori samt voldgiftspraksis vektlegges i større grad enn innenfor andre rettsområder.

### 3.2 Bergingsrettens kilder

- Bergingsreglene er hjemlet i sjøloven kap 16, heretter «sjøloven»
- Utenlandsk rett, særlig nordiske rettsavgjørelser.
- Juridisk teori, spesielt fremstillingene til prof. Sjur Brækhus.

### 3.3 Rettspraksis og sontringen mellom berging og assistanse – før 1964

Etter sjøloven av 1893 var det - slik bestemmelsen lød etter lovendring i 1964 - et vilkår for at det skulle oppstå krav på bergelønn, at skipet var "forulykket eller i fare". Bakgrunnen for lovendringen i 1964 var at det i norsk rettspraksis var blitt stilt strengere krav til fare enn det som krevdes etter Brüsselkonvensjonen av 1910, og at det som følge av dette var blitt utviklet en mellomgruppe med "assistanssegodtgjørelse", som ble utmålt rommeligere enn vanlig godtgjørelse for utført arbeid, men ikke så liberalt som den egentlige bergelønn, se Innstilling II fra Sjølovkomiteen (1961), side 13-14 og Innstilling III fra Sjølovkomiteen (1961), side 5-6. I odelstingsproposisjonen ble det imidlertid presisert at det ikke var tale om å "opphøve sontringen mellom berging og assistanse med den følge at alle tilfelle av assistanse likestilles med berging". Også etter lovendringen var det "bare i de tilfelle som går inn under konvensjonens bergingsbegrep rett fortolket", at bergingsreglene skulle gjelde, se Ot.prp.nr.13 (1963-64), side 23.»

Om nødbegrepet skrev Klæstad<sup>29</sup> at «Mens sjøfartslovens forarbeider ikke inneholder noget til belysning av hvad der menes med at et fartøi er forulykket, findes der i Sjølovkommissionens motiver s. 285-6 en del uttalelser om i hvilketil fælde et skib er stedt i nød. Betingelsen er – anføres det – at der er en virkelig nødtilstand forhaanden. At et skib hjælpes ut av en forlegenhet er ikke nok for at gjøre hjælpen til bergning».

<sup>28</sup> Eckhoff, Torstein s. 287

<sup>29</sup> Klæstad, Helge s. 14

Videre skriver han at «Endelig kan nevnes at Brysseler-konventionens artikkel 1 bare taler om skibe som er i fare – l'assistance et le sauvetage des navires de mer en danger. Det synes som om denne omstændighet er ment at skulle være avgjørende for om hjelpen kan ansees for bergning. Ni har det med loven av 21. juni 1913 været meningen at bringe sjøfartslovens regler om bergning i fuld overensstemmelse med konventionen, se ot. prp. nr. 9 for 1912 s 11-12. Naar bestemmelsen i sjøfartsloven §224 om at skibet maa være «forulykket» eller stedt i nød ikke blev ændret ved loven av 1913, kan dette derfor være et tegn paa at det nævnte uttryk efter lovgiverens mening dækkes av konventionens en danger»<sup>30</sup>

Til tross for at juridisk teori allerede i 1916 hadde gjort gjeldende at lovteksten måtte tolkes i tråd med konvensjonen (presumsjonsprinsippet), ble det utviklet en rettspraksis som umiddelbart kan synes å trekke linjene mellom assistanse og berging, slik uttrykket «assistanse» skal forstås.

Både Thorbjørnsen og Brækhus har vært svært kritiske til utviklingen som fant sted.

Rettsavgjørelser i tiden før lovendringen i 1964 der konklusjonene er «assistanse», må derfor studeres inngående for å få fastslått om det egentlig skal bety berging slik bergingsbegrepet skal tolkes i dag, eller om det er assistanse i dagens betydning av begrepet som skal legges til grunn.

Slik assistansebegrepet ble benyttet tidligere, fikk dette konsekvenser for den faktiske utmålingen av den egentlige bergelønnen, samt virkning på hvilken sikkerhet og fordeling som skulle skje internt hos bergeren.

Det et faktum at sjøloven er «fornytt» og er gitt samme innhold som i tidligere lov, styrker også de prinsippene som har utviklet seg gjennom rettspraksis i mer enn 100 år.

30 Klæstad, Helge s. 15

### 3.4 Seks grunnvilkår for berging

Etter min mening kan det oppstilles seks kumulative vilkår for å avgjøre om man er innenfor bergingsreglens anvendelsesområde;

1. Det må ha skjedd en handling som har hatt til formål å yte hjelp.
2. Bergingen må ha skjedd frivillig (Utenfor kontrakt)
3. Bergingsobjektet (ene) må være omfattet av bergingsreglene.
4. Bergingen må ha gitt et nyttig resultat for eier(ne) av det bergede.
5. Det bergede må ha befunnet seg i et område der bergingsreglene får anvendelse.
6. Det bergede må ha vært forulykket eller i fare da bergingen startet.

Nedenfor vil det bli redegjort nærmere for de enkelte vilkår.

### 3.5 Handlingsbegrepet i bergingsretten jf. sjøl. § 441 bokstav a.

Loven angir «enhver handling» med et «formål» om å yte hjelp. Det er ukjent om en handling uten «formål» om å hjelpe faller utenfor, slik at en tilfeldig handling som resulterer i berging ikke gir rett til bergelønn. Brækhus anfører at tilfeldig berging faller utenfor.

Foruten de mer ordinære handlinger som fører til berging, herunder slep, brannslukking, avtrekk etter grunnstøting, lensing osv., viser Brækhus til andre bergingstilfeller som; hjelp til å komme løs fra isen jf. ND 1919 s. 294, SH JUNO og 1929, s. 442 SØHa NERO. I ND 1981 287 ble varslings ansett som berging:

«Skyssbåt verdt ca 300.000 kroner, sliter fortøyningene om natten og oppdages av en forbipasserende mens den ligger og slår mot fjærestenene. Mannen tar kontakt med en bekjent og med dennes motorbåt berger de sammen havaristen. Retten antar at rett til bergelønn ikke er falt bort p.g.a. forsømmelse med å si fra eieren av skyssbåten før bergingen ble påbegynt, og tilkjenner bergerne 25.000 kr Varslingen om den fare båten befant seg i ville i seg selv berettiget til bergelønn.»

Det er ikke noe krav om at bergingen skjer fra båt. I forarbeidene er det nevnt et eksempel der et «helikopter berger en bil som er i ferd med å synke i en dyp innsjø.»<sup>31</sup>

31 NOU 1994:23 s. 9

I ND 1925 s. 401 ble et skip loset trygt i havn av to kjentmenn langs Sørlandskysten i «pålandsstorm». I motsetning til når en ordinær statslos utfører tjeneste (under kontrakt) var handlingen her av frivillig art. Bergelønn ble utmålt til ca. 5 prosent av det bergedes verdi.

Et fartøy som har AIS<sup>32</sup> om bord, kan i teorien bli loset direkte fra en som ligger hjemme på sofaen med en ipad og mobiltelefon, ved å gi gir peilinger om sikker kurs ut av et farlig område - eller til trygg havn.

Det er rettslig sett ikke noe til hinder for at en slik «handling» også vil kunne bli ansett som berging etter reglene her, men er nok noe perifert.

Tyveri av fritidsbåter forekommer, og det kan tenkes situasjoner der det kan utmåles bergelønn dersom et tyveri blir avverget, og det er stor sannsynlighet for at båten ville ha blitt borte fra eieren for godt.

### **3.6 Bergingen må ha vært frivillig – typisk spontan og uplanlagt.**

Sjøl. § 450 første ledd bestemmer at «den som utfører arbeid etter en avtale inngått før faren oppsto, har ikke rett til bergelønn eller særlig vederlag, med mindre arbeidet går utover det som må anses som normal oppfyllelse av avtalen»

Typisk er arbeid om bord i skip, avtalt berging eller assistanseoppdrag.

Et eksempel kan være der en fritidsbåt som har sprunget lekk, men greier å holde vannet unna med eget lenseutstyr mens den blir kjørt til havn der det på forhånd er avtalt at båten skal heise på land. I et slikt tilfelle kan ikke eieren av kranen kreve bergelønn, fordi tjenesten som utføres følger av avtale. Dersom kraneieren derimot blir oppringt midt på natten og møter opp for å bistå, vil det etter omstendighetene kunne bli tale om berging.

I ND-1955 s. 138 ble lossing ansett som avtalt arbeid, og bergelønn ble ikke tilkjent;

*«Motorfartøyet « Troja » får lekkasje under sildeføring til Egersund, og da skipperen ikke tør passere åpent hav, oppnår han omdirigering til Horsøy for lossing. Vannet står over silden i rommene og skibet har slagside, men ved bruk av mottagerens losseapparat lenses båten for vann og sild. Mottageren krever bergelønn, men retten avgjør ikke om skibet kunne ansees stedt i nød, fordi mottageren ikke ydet noen hjelp utover lossingen som etter fraktavtalen pålå ham. Derfor oppstår ikke noe bergelønnskrev. Befrielsen for vannet var en automatisk følge av lossingen.»*

I ND 1981, s. 293 ble bergelønn tilkjent mannskap, opprinnelig tilhørende havaristen;

*«Fiskefartøyet Heidi Anita, verdt ca 1,1 mill. kr, går på en grunne i kuling og snøtykke, og forlates av besetningen. Fartøyet kommer senere løs og driver mot land. Fiskefartøyet Kjell Otto tar først opp besetningen fra en flåte og får senere sleper ombord på havaristen som blir berget fra forlis. Under de vanskelige værforhold måtte sleperen bringes ombord i Heidi Anita ved at en av dets besetning frivillig hoppet ombord fra Kjell Otto, og han foresto senere også manøvreringen av båten under innslepningen. Retten tilkjenner bergelønn på ca 10% med 90.000,- kr til Kjell Otto og 45.000,- kr til besetningsmedlemmet, hvis plikter som mannskap på Heidi Anita var opphørt da bergingsaksjonen fant sted»*

Se eksempelet over i ND 1925 s. 401. Motsatt resultat i ND 1961 s. 339 «M/S Clio» og ND-1958-581;

*«M/S «Aleksander Matrosov » får motorstopp kloss i land og slepes i løpet av et kvarters tid inntil motoren kom i gang igjen. Det slepende fatrøy tilkjennes kr 120.000 i bergelønn; de bergede verdier ansettes til ca kr 4.000.000. Losene ombord på « Matrosov » krever bergelønn for sin medvirking ved å ta imot kasteliner og innhaling og feste av sleper. Retten finner at dette arbeide går videre enn losens tjenesteplikt, men anser det ikke bevist at det russiske mannskap ikke ville klart denne jobb selv og i tide. Losene tilkjennes derfor ikke bergelønn, men den an losene so utførte dette arbeide på bakken, tilkjennes en godtgjørelse på kr 5500 for sine « spesielle tjenester ». Losen på broen tilkjennes intet.»*

### **3.7 Hva kan berges?**

Skipsbegrepet i sjøloven er tradisjonelt definert til «enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann. § 441 bokstav b definerer skip som «ethvert skip og fartøy, samt annen innretning som kan navigeres». Med «innretning som kan navigeres» tenkes særlig på «boreplattformer og liknende flyttbare innretninger». <sup>32</sup>

Fritidsbåt er en undergruppe av skip. Hensynet bak en slik inndeling er i første rekke å trekke opp rammene for hvilke nautisk kompetanse som kreves for å føre ulike «skip», samt hvilke tekniske krav som kreves til fritidsbåter.

I rettspraksis har bergingsreglene vært anvendt på lektere, små båter, motorsnekker, seilbåter og roboter. <sup>33</sup> ND 1981 s. 261 Oslo (seilbåt), ND 1979 s. 325 Agder (ubemannet cabin-cruiser)

<sup>32</sup> NOU 1994:23 s15

<sup>33</sup> Bull s. 442

«Gjenstand» vil ofte gjelde last eller annet knyttet til skip; last som f.eks. er kastet overbord for å lette skipet, kan være objekt for berging også etter at den er drevet på land, jf.

Brækhus s. 7. For et tilfelle hvor kun utstyr ombord på havaristen lot seg berge, se ND 1974 s. 144 Tromsø. s. 16). Flytebrygger er unntatt, og faller utenfor gjenstandsbegrepet.<sup>34</sup>

Menneskeliv er ikke gjenstand for berging, men dersom menneskeliv har vært berget i forbindelse med en bergingsoperasjon, skal dette tillegges vekt ved utmålingen av eventuell bergelønn. Bergingsreglene som sådan bidrar antagelig til at mange live blir reddet i kraft av at skipet de befinner seg i blir berget ut av en farlig situasjon.

### 3.8 Nyttig resultat?

Sjøl. § 445 første ledd bestemmer at «bergeren har bare rett til bergelønn hvis bergingen har ført til et nyttig resultat. Bergelønn, uten tillegg for renter og saksomkostninger, kan aldri settes høyere enn det bergedes verdi».

Dette slår fast prinsippet om «no cure no pay» som er et særtrekk ved bergingsretten. Forsøk på berging gir ikke rett til bergelønn. Mer om dette nedenfor om «det bergedes verdi» jf. pkt. 5.

Dersom kravet til fare ikke er oppfylt, kan forholdet også bli ansett som assistanse, hvilket faller utenfor reglene om berging.

ND-1960-46.

*«M/T «Oranus» grunnstøtte i disig vær med frisk vind ved Svinøy og tilkaller bergingsbåten « Draugen » som trekker med sleper samtidig som tankskipet bruker maskinen. Arbeidet varer i 11 timer, og retten finner at « Draugen »s trekk var av avgjørende betydning for redningen av skibet selv om havaristen selv, hvis maskiner hele tide var i orden, og tidevannet bidro til flottbringelsen. Uten « Draugen »s hjelp ville det ha vært fare for totaltap selv om det ikke var grunn til å tro at det var kommet så langt at skibet var i ferd med å brette over, men på den annen side ville flottbringelsen neppe kunne ha skjedd ved bergingsbåten trekk alene. For Høyesterett var partene enige om at de bergede verdier med fradrag av skadene var kr 11,6 millioner. Rederiet frafalt sitt krav om at det skulle gjøres fradrag i verdien for omkostninger ved forseiling og reparasjon, og bergingsselskapet sin anførsel om at det bør regnes med et tillegg i verdien fordi tankskipet gikk på et gunstig tidscerteparti. Høyesterett fant at det ikke burde tas hensyn til etterfølgende fall i pengeverdien og fastsatte bergelønnen til kr 500 000,00, slik Bergen byrett hadde gjort (ND-1954-102). Gulating lagmannsrett hadde øket bergelønnen til kr 750 000,00 (ND-1956-520). Dissens med hensyn til saksomkostningene»*

ND 1978 s. 164 Viser at et nyttig resultat ikke må relatere seg til et totaltap, men også mindre deler av det bergede.

*«T/T Songa's fortøyninger i opplag begynner å svikte, og en liten profesjonell bergingsbåt tilkalles. Det lykkes å få kontroll over Songa og å slepe den i sikkerhet. Havaristen hevder at det var gitt et vanlig slepeoppdrag, men retten finner betingelsene for bergelønn tilstede. Uten hjelp fra andre ville de gjenværende fortøyninger sviktet i det meget harde været, og skade ville ha oppstått. Bergingen lyktes etter betydelige anstrengelser og risiko for bergeren. Bergede verdier settes til kr 100 mill., men utgangspunktet for beregningen er betydelig risiko for skade på ror og propell, anslått til kr 5 mill. Bergelønnen fastsettes til kr 250.000 pluss saksomkostninger».*

Der kravet til fare er oppfylt jf. nedenfor under pkt.3.10, er det sjelden problematisk å vurdere om en bergingsoperasjon har ført til et nyttig resultat. Problemområdene er i første rekke knytte til forhold der flere bergere har vært involvert, og hvordan deres medvirkning samlet og hver for seg skal vurderes.

Typisk vil kunne være der et slep avløses av et mer egnet fartøy til for eksempel å komme inn i en trang havn der den første sleperen er for stor. Eller der havaristen ikke greier å komme seg ut av en forulykket situasjon på egenhånd, men er avhengig av bistand fra andre.

ND-2005-217 er illustrerende for en type situasjon som ofte kan forekomme der fritidsbåt er involvert. Typisk der en fritidsbåt kommer først til en havarist, og får denne slepet ut av faren inntil mer egnede ressurser overtar for lengre sleping.

*«Saken gjelder spørsmål om hvorvidt Åsanøys innsats i forbindelse med berging av Sørbøen oppfylte vilkåret i sjøloven § 445, første ledd om at bergingen har « ført til et nyttig resultat ». Åsanøy hadde i løpet av en times tid etablert slep ved havaristen tre ganger. Det første slepet varte i ca. 10 minutter før trossen røk. Sørbøen ble under dette første slepet dratt ca. 1-2 kabler ut fra land. Åsanøy fikk deretter en ny trosse om bord i Sørbøen, men denne trossen røk nesten med en gang den ble strammet. Det tredje slepet ble etablert ved at Åsanøy fikk satt om bord en snurpewire i Sørbøen. Sørbøen ble tauet et stykke før også denne wiren røk. På dette tidspunktet hadde redningsskøyten Skomvær III nådd frem, og denne slepte havaristen til havn. Retten la til grunn at de to korte slepene hadde ført til at Sørbøen kom klar av urent og farlig farvann. Retten la videre til grunn at Åsanøys innsats hadde vært avgjørende for at Sørbøen ikke allerede hadde havarert da redningsskøyta Skomvær III kom frem. På dette grunnlag la retten til grunn at Åsanøys innsats hadde medført « et nyttig resultat » for Sørbøen, og tilkjente bergelønn med NOK 350.000.»*

### **3.9 Hvor må det bergede ha befunnet seg?**

Reglene får anvendelse i «hvilket som helst farvann» jf. sjøl. § 441 bokstav a.

«Farvann» setter visse grenser for bergingsreglenes virkeområde. Utover dette vil det i hovedsak være et spørsmål om etter hvilke regler utmålingen av et vederlag til den som har berget materielle verdier for en annen, skal utmåles»<sup>35</sup>

### **3.10 Krav om at det som berges har vært «forulykket eller i fare»**

Det følger av § 441 bokstav a, at det som er berget skal ha vært «forulykket eller i fare».

#### **3.10.1 Farebegrepet**

Det sentrale er faren for fysisk skade, typisk ved at båten kan synke på dypt vann eller gå tapt ved brann.

Objektet for fare blir her det samme som hva som er gjenstand for berging jf. pkt. 3.4.3 over, og videre det som det skal verdifastsettes ved utmåling av bergelønn etter reglene i sjøl. § 446 bokstav a.

Tidspunktet for når faren må foreligge er når bergingen er påbegynt. Hvordan faren utvikler seg senere, vil kunne få betydning for utmåling av bergelønn.

«I fare» innebærer ikke at faren må være overhengende, men «noe mer markert enn de ordinære farer som til stadighet truer skipsfarten», Brækhus s. 11.<sup>36</sup> Er faren knyttet til skader av et visst omfang vil kravet til fare være oppfylt.

Etter min mening er dette et spørsmål om risiko, også definert som; «summen av konsekvens multiplisert med hyppighet».

- Jo høyere verdien er - av noe som står på spill, jo mindre skal det til før farekravet er oppfylt.

<sup>35</sup> NOU 1994:23 s. 15

<sup>36</sup> Bull s. 446



Eksempel: Dersom et passasjerskip med 1000 mennesker om bord til en verdi av kr. 500 millioner får motorstopp to nautiske mil fra land i rolig vær, kan kravet til fare i bergingsrettens forstand være oppfylt. Dersom det samme skjer med et fiskefartøy til verdi av kr. 500.000.- på samme sted under samme værforhold, vil farekravet neppe være oppfylt.

- Det er her konsekvensen sammenholdt med sannsynligheten for at faren skal materialisere seg som må være avgjørende, og ikke sannsynligheten alene.

Brækhus<sup>37</sup> skriver at «Den dommer som i det konkrete tilfelle skal avgjøre saken, må spørre seg om faren og behovet for rask og effektiv hjelp i tilfelle som det foreliggende er så stort at det er klok politikk å stille opp bergelønnen som en oppmuntringspremie»

### **3.10.2 Type farer som kan lede til totaltap eller betydelig skade**

Grunnstøting som følge av feilnavigasjon eller motorstans, lekkasjer av ulike årsaker - med påfølgende fare for å synke, samt brann om bord, er trolig de mest aktuelle farer knyttet til bruk av fritidsbåt - med påfølgende totaltap eller betydelig skade.

Avgjørende i bergingsretten er om faren var tilstrekkelig på det tidspunkt bergingen startet. Dersom slik fare ikke var til stede, omtales bistanden gjerne som assistanse – og faller følgelig utenfor bergingsreglenes anvendelsesområde.

Farekravet ble ansett oppfylt i ND 1989 s. 442 «Sørvær» som hadde fått noten i propellen i et vanskelig isområde ved Svalbard. I ND 1949 s. 249 var farekravet oppfylt som følge av brudd på mellomakslingen midtveis mellom Norge og USA.

De nevnte dommene viser eksempler på at det er av stor betydning hvor uhell har oppstått, og at det ikke er ett enkelt farekriterium alene som er avgjørende.

Nedenfor er det hentet frem noen eksempler fra rettspraksis der skillet mellom berging og assistanse har vært avgjort:

Farekravet tilstrekkelig, men retten var i tvil i ND-1981-252 «Gresk skip på nær 6.000 tonn går i sterk storm på en sandbanke i Karmsundet etter forgjeves forsøk på oppankring. Taubåt rekvireres og skipet trekkes av og følges av båten til Haugesund.

<sup>37</sup> Brækhus, Sjur Bergning.

Retten antar under tvil at skipet var i fare. Det hadde fått mindre bunnskader og kunne ikke komme fra stedet uten hjelp.

Var skipet blitt liggende, kunne det ha sprunget lekk eller drevet ned på et skjær. Skipets verdi settes til 3 mill. kr og bergelønnen fastsettes til 50.000 kr».

Seilebåt i drift – farekravet oppfylt i ND-1981-26

*«En segelbåt, typ Laurinkoster, som till följd av hård vind kommit på drift, omhändertogs av två personer under sådana omständigheter att bärgning ansågs ha skett. Sedan rätten vid övervägande av bärgningslönnens storlek funnit att bärgarna hade rätt till ersättning för den mervärdesskatt (moms) på bärgarlönen som de enligt lag var skyldiga att utge, uppkom fråga om till bärgarlönen skulle läggas ett mot skatten svarande belopp eller om den skulle ingå i bedömningen av bärgarlönens storlek. Det förhållandet att skatten i regel drabbar konsumenten, vilket sker på avtalsrättslig grund, ansågs, när bärgningsavtal ej förelåg, tala mot det förstnämnda alternativet. Med hänsyn härtill och till att enligt 226 §sjölagen bärgarlön får sättas högst till värdet av det bärgade men ett tillägg av moms kunde leda till ett högre belopp än detta värde, fann rätten att skatten skulle beaktas som sådan utgift som avses 225 §f) sjölagen.»*

Ikke berging – dissens i ND-1981 s. 260

*«Havnseiler tar stor seilbåt på slep om natten i ytre Oslofjord i kuling og grov sjø. Ombord var to mann og to hysteriske småpiker, og båten førte ikke lanterner. Retten antar under dissens at seilbåten ikke var i fare hverken p.g.a. forholdene ombord eller risikoen for å bli pårent, og bergelønnskravet gis ikke medhold.»*

### **3.10.3           Objektivt eller subjektivt farebegrep?**

Det stilles krav til at faren har vært objektiv, men hva innebærer dette kravet? Er dette et spørsmål om risiko eller bevis?

Risiko for vær og vind:

Båten ligger utsatt til, og vil risikere totaltap dersom vinden skifter retning, eller bølgehøyden øker. Bergingsoperasjon igangsettes, og båten slepes til havn.

Senere viser det seg at været var stabilt i flere uker etterpå, slik at havaristen selv kunne ha fått tid til komme ut av situasjonen på egenhånd.

Etter min mening må videre usikkerhet om værssituasjonen være avskåret senest når bergingsoperasjonen er vellykket, og havaristen er trygt i havn – tilsvarende det tidspunkt som kravet om bergelønn og sjøpant har oppstått.

Risiko for tekniske forhold om bord: Loran og Viking, kommentert nedenfor.

Risiko for mannskapets evne til å mestre situasjonen:

Los 102, kommentert nedenfor.

Det er ikke avgjørende hvordan mannskapet hos bergeren eller det bergede skipet oppfattet situasjon. Kriteriene er knyttet til mannskapets håndtering, samt tekniske forhold om bord.

I juridisk teori har det i nyere tid vært fokusert på kriteriene for når det foreligger objektiv fare, og når det ikke foreligger. Foranledningen er tre Høyesterettsavgjørelser der disse spørsmålene er behandlet. Det gjelder ND 1996 s. 238, ND 1999 s. 269 og ND 2004 s. 378. Dommene er omtalt i Bull s. 447, og kommentert av prof. Erling Selvig (Kommentarer 2004-2008 til Nordiske domme i sjøfartsanliggender)

Risiko som er knyttet til hvordan vær og vind ville ha utviklet seg etter at en berging har funnet sted, der vind og strømforhold er et risikoelement, er ikke påvirket av de nevnte dommer.

#### **3.10.4 Subjektive forhold om bord**

Selv om det stilles krav til at faren skal ha vært objektiv, vil manglende kunnskap hos mannskapet om bord på det bergede fartøyet allikevel kunne bli betraktet som et objektivt forhold. I fritidsbåtforhold, vil det lett kunne oppstå situasjoner der den ene ektefellen av nød til å ta over føring av båten på grunn av uhell eller skader om bord.

I et slikt tilfelle vil det måtte legges til grunn den faktiske evnen denne føreren har til å håndtere båten, og ikke hvordan båten kunne ha blitt håndtert ellers av en mer båtkyndig

person. De subjektive forhold hos mannskapet er derfor ikke til hinder for at faren har vært objektiv.

De spesielle forhold som knytter seg til bruk av fritidsbåt vil her måtte kunne legges til grunn ved vurdering av faregraden. Herunder at det stilles lavere krav til nautisk kunnskap for å føre fritidsbåt enn det som gjelder for å føre større skip i kommersiell trafikk.

### **Gjennomgang av ND 1999 s 269 LOS 102**

Dommer Skoghøy: «Saken gjelder krav på bergelønn for berging av skip. Det sentrale spørsmål i saken er om losbåten Los 102 natten mellom 1. og 2. september 1993 var utsatt for en slik fare at staten som eier av losbåten plikter å betale bergelønn for assistanse fra H/B Askepott. Strømsystemet om bord...betjener bl.a. ror, kommunikasjons- og navigasjonssystemer og propellstilling... Som fremdriftsmaskineri har losbåten to hovedmotorer med vridbare propeller.

...vind styrke stiv kuling (14-15 meter pr sekund) vindkast opp til sterk kuling (17-18 meter pr sekund). ... regn, dårlig sikt og en del sjø. Bølgehøyden var 1,25-2,5 meter.

Losbåten nådde Condock III ca kl 2400. Idet losbåten skulle gå opp langs siden på Condock III for å sette statslos Iversen om bord, mistet den strømmen på 230 voltsanlegget. Samtidig låste roret seg i posisjon hardt styrbord. Som følge av dette avbrøt losbåten bordingsforsøket, og propellene ble satt i fri. Kort tid etter mistet losbåten også strømmen på 24 voltsanlegget, ...("blackout"). Selv om motorene var i gang, var det etter dette ikke mulig å manøvrere losbåten, og båten ble derfor liggende og drive hovedsakelig med vind og sjø. Condock III var for stor til å yte hjelp i dette farvannet.

Etter at losbåten hadde fått strømmen på 24 voltsanlegget tilbake, forsøkte mannskapet å manøvrere båten ved å bruke babord motor og å legge baugen slik at vinden kom inn foran fra styrbord. I hvilken grad mannskapet på denne måten klarte å få kontroll over båten, er partene uenige om.

For å klarlegge hvilken betydning det hadde for losbåtens manøvreringsevne at roret var låst hardt styrbord, foretok kaptein Alf Oddvar Giske 13. november 1996 en prøvekjøring av Los 102. Prøvekjøringen viste at båten ved tilpasset bruk av styrbord og babord motor og med riktig vinkel på propellvingene uten problemer lot seg manøvrere i opptil 10 knopsfart

med roret låst hardt styrbord. Kursavviket ved denne prøvekjøringen lå innenfor 5 grader, dvs innenfor ca 2,5 grader på hver side av ønsket kurs.

Dommer Skoghøy: For at det skal foreligge "fare" i sjølovens forstand, må det etter min oppfatning være en reell risiko for at skipet skal gå tapt eller bli påført betydelig skade, og denne risiko må markert overstige de farer som skipsfarten ordinært er utsatt for. Faren trenger imidlertid ikke være overhengende for at det skal bli tale om berging, og det kreves heller ikke at det skal være sannsynlighetsovervekt for at skade skal inntre, jf. S. Brækhus: Bergning (1968), side 11. En teoretisk mulighet for skade er derimot ikke tilstrekkelig.

Som Høyesterett har fremholdt i Rt-1996-907, må spørsmålet om det foreligger fare, bedømmes objektivt. At mannskapet eller den som foretar bergingen, tror at det foreligger fare, er ikke tilstrekkelig. Selv om farevurderingen er objektiv, må imidtvidt spørsmålet om det foreligger fare, vurderes ut fra situasjonen slik den forelå på bergingstidspunktet. Dette medfører for det første at om en risiko som forelå på dette tidspunkt, senere viser seg ikke å inntre, er dette ikke til hinder for at det kan foreligge en bergingssituasjon. For det andre må spørsmålet om det foreligger fare, vurderes på grunnlag av den kompetanse og de ferdigheter som mannskapet om bord har...

..mest sannsynlig at losbåten under de rådende omstendigheter var utsatt for en skaderisiko som var så høy at den dekkes av sjølovens farebegrep.»

Kommentar: Kravet til fare var oppfylt på grunn av subjektive forhold hos havaristen.

I de neste sakene er det av interesse at fremdriftsmaskineriet ville ha fungert – tross skader – helt frem til sikker havn.

### **Kort om ND 1996 s. 238 LORAN – maskin problemer**

«Fiskefartøyet Loran tilhørende K/S A/S Loran fikk vanskeligheter med hovedmotoren på vei hjem til Norge etter fiske ved Shetland. Turtallet sank, eksostemperaturen steg og motoreffekten ble redusert. Fartøyet befant seg ca 10 nautiske mil nordvest for Shetland, og det blåste liten. Flere norske fiskefartøyer var på vei hjem samtidig, blant annet Viknafisk, som ble anropt over radio og bedt om assistanse. Slep ble senere etablert og Loran slept til havn. Krav om bergelønn.

Senere viste det seg at motoren allikevel ikke ville ha havarert, selv om den hadde gått for egen maskin. Blant annet uttalt at: «Objektivt sett var det da ingen fare». Det rettslige spørsmål er om det er avgjørende for retten til bergelønn om det objektivt sett forelå fare, eller om det - slik lagmannsretten har lagt til grunn - er nok at alminnelige kyndige personer der og da med rimelighet burde oppfattet situasjonen slik at fare forelå.

Etter mitt (*Dommer Gjølstad*) syn trekker lovens ordlyd i retning av at det objektivt sett må foreligge en fare, og jeg mener at også forarbeidene gir støtte for dette. I

Sjølovkomisjonens utkast av 1890 er i bemerkningene til § 224 på side 285-286 uttalt at betingelsen er « at der er virkelig Nødstilstand forhaanden » og dessuten at bergelønn bare kan tilstås « naar det i Nød stedte Skib ikke ved egne Midler kan redde sig af Faren ».

Kriteriet i § 224 i loven av 1893 var opprinnelig « stedt i nød » før det i 1964 ble erstattet med « i fare » som innebar en noe lavere faregrad. Lovrevisjonen i 1964 bygget på Innstilling II fra Sjølovkomitéen hvor det på side 13-14 ble gitt uttrykk for tilsvarende synspunkter som de jeg har referert fra Sjølovkomisjonens utkast fra 1890.

Jeg er etter dette blitt stående ved at loven må forstås slik at et skip som ikke objektivt sett er i fare, ikke kan være gjenstand for berging. Bergingsinstituttet gjelder således etter min forståelse av bestemmelsen, bare de skip som er forulykket eller som virkelig er i fare»

Kommentar: Kravet til fare var ikke oppfylt på fordi motoren allikevel var i orden.

Dersom mannskapet av en eller annen grunn ville ha forlatt skipet om det ikke hadde fått assistanse, ville skipet allikevel ha kunne vært ansett å ha vært i fare i sjølovens forstand, jf. ND 1938 s. 139 – Stavanger Veni. (Men bergelønn ikke krevet – kommentert av Brækhus)

#### **Kort om ND 2004 s. 383 VIKING**

Spørsmål om MT Norsk Viking var i « fare » da skipet anmodet kysttankeren MT Senja om hjelp, som kan være gjenstand for berging ».

Tilsvarende som i 1996-238 (LORAN), fant Høyesterett enstemmig at skipet ikke var i objektiv fare, slik at vilkårene for bergelønn ikke var oppfylt.

Fare vil anses å foreligge selv om havaristen ville ha blitt berget av andre bergere på et senere tidspunkt, se ND 1979 s. 346 Ålesund og ND 1989 s. 442 Frostating. Hvis havaristen er brakt delvis i sikkerhet gjennom tidligere bergers innsats, vurderes faregraden ut fra den

situasjonen som derved foreligger, se ND 1955 s. 431 Voldgift. Om faren skal vurderes subjektivt («innbilt fare») eller objektivt, se ND 1996 s. 238 NH. Dommen er kommentert av Falkanger og Bull, s. 447

Kommentar: Tilsvarende vil dette også måtte gjelde for et fritidsfartøy, der båtføreren tror at motoren ikke vil holde frem til sikker havn. Viser det seg at motoren ville ha holdt, er det ikke snakk om berging men bistand som eventuelt kan godgjøres etter andre regler.

Nedenfor er ytterligere eksempler på avgjørelser der de objektive forhold har vært avgjørende:

**ND 1973 s. 247** «*Froskemenn kuttet uten oppfordring tauverk løs fra havaristens propell Antatt at fjerningen kunne ha skjedd av havaristens mannskap*»

**ND 1959 s. 198** *Berging og assistanse.*

*«M/K « Ivan » springer lekk på Boknfjorden, får maskinstopp og havari på håndpumpen og tilkaller M/S « Braken » som i løpet av to timer sleper fartøyet til Skagenkaien i Stavanger hvor det fortøyes til kai med dekket såvidt over vannet. Det gikk med to trosser. Hjelpen ble utført med dyktighet, men uten særlig fare. « Braken » tilkennes bergelønn for innslepningen til sikkerhet i Stavanger. De bergede verdier var ca kr 150.000,00, og « Braken » var forsikret for kr 1 800.000,00 pluss interesseforsikring kr 450.000,00. « Braken » tilkjennes kr 13 800,00 hvorav kr 1800,00 var utgifter. Denne bergelønn reduseres ikke som følge av senere assistanse av annet fartøy. Uten å gi beskjed til « Braken » fører tilkaller havaristen slepebåten « Sabben » som pumper den lens ved Skagenkaien og flytter den til Østre havn. Retten finner at « Ivan » her ikke var i nød, tross en erklæring fra dens fører til « Sabben » om at « Ivan »s pumper ikke klarte holde den lens. Under hensyn til dette har « Sabben » krav på mer enn vanlig timebetaling og tilkjennes assistansegodtgjørelse med kr 1000,00 pluss saksomkostninger.»*

ND-1981-65 viser at skipet ikke var i fare.

*«Beredskapstjeneste ved havarert fartøy ikke berging. Slepning. Sedan Star Clipper om 16 532 bruttoregister-ton på väg til Uddevalla seglat på och raserat Almöbron, blev fartyget liggande med delar av brospannet tvärs över däck. Två bogserbåtar låg under sammanlagt 231 timmar i beredskap invid eller i närheten av fartyget och tilhandahöll viss service. Varken bogsering eller åtgärd som kunde bedömas som bärgning förekom. Avtal om ersättning hade ej träffats. Bogseringsföretaget yrkade ersättning med 394.175 kr.»*

Etter dette er det klart at det objektive forhold som skal legges til grunn jf. drøftelsen over.

### **3.10.5 Forulykket**

Er tidligere definert som et skip som er betydelig skadet, men ikke nødvendigvis totalskadd. Brukes også om skip som ikke er skadet, men som har behov for bistand for å komme tilbake til sitt rette element, for eksempel etter stranding. Der «forulykket» er et selvstendig vilkår for berging, vil de aller fleste tilfeller være uaktuelle for forhold knyttet til fritidsforhold. Brækhus trekker frem at når bergelønsreglene er gitt anvendelse på forulykkede skip, er det til dels synspunktet «finnerlønn» som ligger bak.<sup>38</sup>

## **4 Retten til å berge**

Oppmuntringshensynets effektivitet blir ofte demonstrert når et verdifullt fartøy kommer i vanskeligheter.

Her gjelder prinsippet om «best i tid best i rett». Der en båt er i drift uten folk om bord blir prinsippet best fremtredende.

Reglene om en utmåling av bergelønn er ment å stimulere til en rask og frivillig innsats fra potensielle bergere. Imidlertid kan dette etter forholdene medføre at flere bergere møter opp samtidig, slik at det oppstår strid blant bergerne. I ytterste konsekvens kan denne striden gå ut over selve bergingen.

I sjøl. § 450 annet ledd, er det bestemt at «den som tross uttrykkelig og berettiget forbud fra skipets eier, reder eller skipsfører utfører bergingsarbeid, har ikke rett til bergelønn eller særlig vederlag»

Et berettiget forbud kan i denne sammenheng være at en potensiell berger er mindre egnet enn en annen som følge av båtens størrelse og egnethet til oppdraget. Det er antatt i juridisk teori at begrunnelsen basert på nautiske forhold er berettiget.

<sup>38</sup> Brækhus, Sjur Bergning. s. 18



I retten til å berge, ligger det også en rett til å motta bergelønn, også om en annen berger har fortrenget den første bergers rett.

*«Berettiget forbud» erstatter det tidligere «beføyet forbud». Se Brækhus, Retten til å berge, AFS 6, 1966 s. 491-557: «Ubeføyet vil forbudet først og fremst være hvor det må antas at havaristen ikke kan greie seg uten den tilbudte hjelp. Den berger som rettmessig har påtvunget havaristen sin hjelp, får en rett til å berge, og kan kreve bergelønn etter de vanlige regler dersom bergingen lykkes,» s. 532. Se ND 1983 s. 1 HD: Ikke «beføyet» å avvise offentlige myndigheters tiltak for å forhindre oljeforurensning fra skipet; tankskipet på vel 19.000 t.dv. var gått på grunn i den svenske skjærgård, og 600 t. olje var lekket ut da (tvungent) bergingstiltak ble satt i verk. Se også kommentarene til dommen i ND 1983 s. IX og X.<sup>39</sup>*

I fritidsbåtforhold i Norge, er disse problemene ukjente. I USA er derimot tilstanden motsatt. Med basis i den samme bergingskonvensjonen<sup>40</sup> Norge er bundet av, har det vokst frem flere private aktører på det amerikanske markedet for sjøredning, der «no cure no pay» prinsippet» følges fullt ut – og muligens litt til.

Redningsselskapet er i dag den aktøren som oftest bistår fritidsbåter. Selskapet tar seg godt betalt for sine tjenester, men har et stående prinsipp om at bergelønn aldri vil bli krevet.

## 5 Utmåling

De viktigste reglene som gjenspeiler oppmuntringshensynet i bergingsretten er utmålingsreglene.

Rent teoretisk kan det stilles opp to vilkår som må være til stede for at reglene om utmåling skal bidra til å oppmuntre til berging.

For det første må beløpet som utmåles være så stort at det gir grunn til å bli oppmuntret, og for det andre må den som skal ta fatt på en bergingsoperasjon kjenne til, eller ha en idé om utmålingsreglene.

- Siden utmålingen av bergelønnen skjer etter at bergingen er gjennomført, kan ikke det beløpet som da utmåles ha virkning tilbake i tid.

Det er derfor av avgjørende betydning for oppmuntring at «mannen i gata» og førere av fritidsbåt – har kunnskap om bergingsreglene – dersom reglene skal ha virkning utenfor det kommersielle sjøfartsmiljøet.

<sup>39</sup> Brækhus

På den annen side, er ingen tjent med at uerfarne fritidsbåtførere setter i gang med bergingsoperasjoner som kan lede til at de selv blir havarister – typisk med hele familien om bord.

Sjøloven har ingen absolutte regler om hvor stor bergelønnen skal være, men sjøl. § 445 første ledd annet punktum bestemmer at «bergelønn, uten tillegg for renter og saksomkostninger, kan aldri settes høyere enn det bergedes verdi». I praksis betyr dette at rammene for bergelønnen er mellom 0 og 100 prosent av denne verdien.

Det bør jo være ganske logisk, for dersom bergelønnen til stadighet skulle overstige verdien av det som var berget, ville mange havarister kommet bedre ut av det om de hadde latt båten gå tapt.

### **5.1 Sjøloven 446 – utmåling av bergelønn**

I sjøl. § 446 første punktum er det bestemt at «bergelønn skal fastsettes med sikte på å oppmuntre til berging». I forarbeidene er det uttalt at:

«konvensjonen artikkel 13 gir ikke svar på om oppregningen av de forhold som skal tillegges vekt, må anses uttømmende. Komiteen tar heller ikke standpunkt til dette spørsmålet. Videre har komiteen i forhold til konvensjonen funnet det hensiktsmessig å stokke noe om på rekkefølgen av de forhold som skal tillegges vekt; denne rekkefølgen er uansett uten betydning for hvor stor vekt de ulike forhold skal ha ved utmålingen av bergelønn i den enkelte sak. Etter komiteens syn er det dessuten grunn til å fremheve et moment bare indirekte har kommet til uttrykk i oppregningen: nemlig hvor stor sannsynligheten var for at bergeren skulle lykkes eller mislykkes med bergingen»<sup>40</sup>.

Nedenfor vil jeg kommentere noen av de faktorene som kan vektlegges, og som jeg mener er relevante for fritidsforhold.

<sup>40</sup> Den internasjonale bergingskonvensjonen av 1989

## a. Det bergedes verdi

Det er den faktiske verdien av det som er berget, umiddelbart etter at bergingen er avsluttet som normalt skal legges til grunn. Av dette beløpet skal det trekkes fra nødvendige kostnader for hva det vil koste å sette båten i stand. Med faktisk verdi menes her verdien i reparert stand.

*«Med bergede verdier menes her faktisk verdi på det tidspunktet bergingen er avsluttet. Utvalget vil ikke gjøre noe forsøk på å definere nærmere hva som ligger i uttrykket faktisk verdi: dette reiser svært kompliserte verdesettingsspørsmål av generell karakter. Den antiteseslutningen uttrykket faktisk verdi legger opp til, kan imidlertid være til en viss hjelp. Det er altså ikke forsikrings- eller regnskapsmessig verdi som er det avgjørende»<sup>41</sup>*

En annen tilnæringsmåte er å ta utgangspunkt i en verdi takst av det bergede, i den stand det er i - rett etter at bergingen er avsluttet.

Problemer knyttet til verdsettelsen er neppe aktuelt for fritidsbåter. Unntak kan tenkes for helt spesielle og sære fartøyer, men da kan trolig anskaffelsesverdi være en alternativ måte å beregne verdien på jf. ND 1974 s. 131 «Ula».

Anskaffelsesverdi i ND 1974 s. 131

*«Den Norske Marines undervannsbåt « Ula » grunnstøter nær Bonetskjær ved Indre Kvarøy. Bergningsbåten « Traust » tilkalles og bringer « Ula » flott med minimale skader samme dag. Det var hele tiden rolig vær, og under slike forhold lå undervannsbåten trygt på grunnen. Retten finner imidlertid at « Ula » i urolig vær kunne blitt påført skader, og at den således var « i fare » i relasjon til sjøl. § 224» Det lar seg ikke gjøre å beregne verdien av « Ula » med utgangspunkt i gjenanskaffelsesverdi og fradrag for bruk og teknisk foreldelse, og basert på anskaffelsespris og antatt levetid på 10 år, settes verdien skjønnsmessig til 10 mill. kr Bergelønnen ansettes til kr 400.000,-*

**b. Bergernes dyktighet og innsats for å berge skipet, andre gjenstander og menneskeliv**

Dette punktet sikter til de subjektive forholdene hos bergeren, om hans evne og vilje til å lykkes med bergingen. I fritidsforhold taler de beste grunner for å legge lavere forventninger til grunn enn hos profesjonelle bergere. Brækhus skriver om den tidligere bestemmelsen om dette at *«helt uten betydning blir imidlertid bergernes dyktighet og kyndighet ikke. Også når det gjelder berging kan lykken være bedre enn forstanden, og selv om det er resultatet som veier tyngst, vil en klosset og risikabel fremgangsmåte tilsi at bergerne gis et minus når belønningen skal fastsettes»*.<sup>42</sup>

Dersom bergingsoperasjonen utføres av en berger alene, vil det bli tatt hensyn til at bergeren har prioritert å redde liv når han alternativt kunne ha konsentrert seg om å berge verdier.

Der flere selvstendige bergere er i aksjon samtidig, kommer de samme hensyn til uttrykk i sjøl. § 445 annet ledd annet punktum – «den som under berging har reddet menneskeliv har rett til en rimelig andel av bergelønn»

**c. bergernes dyktighet og innsats for å forhindre eller begrense miljøskade**

Ikke relevant for fritidsbåter

**d. I hvilken grad bergeren har lykket**

Utgangspunktet er i hvilken grad bergeren har prestert å berge alt som kunne vært berget. Ved innslepning av en havarist som har vært i fare, vil bergingen måtte bedømmes som vellykket dersom havaristen ikke er blitt påført skade som følge av bergerens innsats.

<sup>42</sup> Brækhus, Sjur Bergning. 2. utg. s. 72

#### **e. Arten av faren og faregraden**

Som i eksempelet over, kan tenkes at havaristen i tillegg til motorstans, også tar inn vann slik at det er fare for å synke under slepet. I tilfelle vil faregraden være høyere enn om den ikke tok inn vann.

På sjøen er det ofte flere farer som virker inn samtidig, noe som også øker sannsynligheten for at en skade kan forverres.

Jo høyere faregraden har vært, jo mer kan bergeren forvente å få tilkjent i bergelønn. Sammenholdt med verdien av det som er berget, vil disse to faktorene være sentrale for beløpets størrelse.

#### **f. Den tid bergerne har brukt, samt hvilke utgifter og tap de er påført**

Kostnader som bergeren har hatt i forbindelse med bergingen, vil måtte naturligvis påvirke hvilket beløp som kan være oppmuntrende for senere bergingsoperasjoner.

#### **g. Hvor raskt hjelpen ble ytet**

Dersom bergeren har kommet raskt til unnsetning, slik vil dette også kunne bli vektlagt.

«Dette refererer seg både til det at hjelpen ble ytet så raskt som forholdene tillot det, og at bergingen objektivt sett ble startet og utført raskt»

#### **h. Risikoen for at bergerne pådrar seg erstatningsansvar, samt annen risiko som bergerne eller deres utstyr ble utsatt for.**

Av betydning vil være hvilken fare bergeren selv har utsatt sine egne verdier for og størrelsen på disse verdiene. Dersom bergerens båt er kaskoforsikret, vil hans risiko normalt være mindre.

Etter en gjennomgang av betydelig rettspraksis knyttet til utmåling av bergelønn, kan det konkluderes med at det eneste sikre er at det er ikke lar seg gjøre å beregne bergelønn med særlig presisjon.

Jeg har forgjeves testet ut ulike modeller og formler for dette formålet, men det lar seg rett og slett ikke gjøre – og naturligvis; Brækhus har trolig det rette svaret på hvorfor, når han skriver at;

«Den dommer som i det konkrete tilfelle skal avgjøre saken, må spørre seg om faren og behovet for rask og effektiv hjelp i tilfelle som det foreliggende er så stort at det er klok politikk å stille opp bergelønnen som en oppmuntringspremie»

De faktorene som legges til grunn, tilsvarer et stykke på vei de samme som vektlegges i vanlig markedsteori.

Det synes å være en teoretisk tilnærming til å kunne beregne hvilken pris, hensyntatt antallet potensielle bergere, kostnadene ved berging osv., for den enkelte bergingsoperasjon.

Som om dommeren skrur tiden tilbake, setter seg i bergerens sted og spør – hva var markedsprisen for denne bergejobben? Flere bergere gir lavere pris, økt risiko trekker den andre veien osv.

## 6 Sjøpant

Reglene om sjøpant for bergelønn, har sin begrunnelse i oppmuntringshensynet i bergingsretten.

Bergelønn svares av skipets eier jf. sjøloven § 447. Fordringer mot skipets eier er sikret ved sjøpanterett i skipet for så vidt gjelder krav på bergelønn jf. sjøloven § 51 første ledd nr. 5.

Sjøpant etableres automatisk når kravet er oppstått – typisk etter endt berging. Dersom skipet er registrert i skipsregisteret, kommer reglene om «panterett i skip» i sjøloven kapittel II til anvendelse fullt ut.

«Sjøpant» følger båten og ikke eieren jf. sjøloven § 53 første ledd. Dersom båten selges og kjøper er i god tro, hefter allikevel sjøpantet i fartøyet, men foreldes uansett etter 1 år etter at kravet oppsto jf. sjøloven § 55

I sjøloven § 441 første ledd bokstav b, under kapittelet om berging - defineres et skip som «ethvert skip og fartøy».

Fritidsfartøyer opp til 15 meter (50 fot) er ikke registreringspliktige etter sjøloven § 11

Dersom fartøyet ikke er registrert i skipsregisteret, defineres fartøyet som «løsøre» i panterettens forstand jf. panteloven § 6-2.

Skoghøy, Panterett 2. utg. 2008 s. 222 - «på samme måte som andre former for underpant i løsøre har legalpant i løsøre ikke rettsvern mot godtroende omsetningserververe jf. panteloven § 1-2 fjerde ledd jf. godtroervervsloven § 1.

Her går i tilfelle godtroervervloven foran sjøloven § 53, jf. godtroervervloven § 4 nr. 1 bokstav a).

Røsæg: - Arrest kan være en mulighet om det er arrestgrunn og sjøpant/ tilbakeholdsretten etter sjøl. § 452 ikke er tilstrekkelig.

Men, Thor Falkanger – skriver i «Sjøpant og beslektede sikkerhetsrettigheter» i «Festskrift til Torgny Håstad», 2010 s. 108 siste avsnitt følgende:

«Sjøpantet har vern overfor omsetningsserververe som avleder rett fra debitor, det går endog foran eldre erverv.»

Hva Falkanger sikter til her er det ikke mulig å få helt klarhet i.

## **7 Lite rettspraksis vedr. fritidsbåter**

Etter gjennomgang av juridisk litteratur og rettsavgjørelser som er knyttet til de norske bergingsreglene, er det enkelt å se hva som gjennomgående er partenes motivasjon for å gå i retten med en sak om berging.

Det første hovedtemaet er om bistanden som er gitt faller innenfor eller utenfor bergingsreglene.

Dernest tvistes det om hvordan de øvrige momentene retten skal vektlegge ved utmåling av bergelønnens størrelse, typisk graden av fare under bergingsoperasjonen og verdien av det som ble berget.

Utmålingen av bergelønn er ingen eksakt vitenskap, og er i stor grad overlatt til flere faktorer som hver for seg og samlet skal avgjøres skjønnsmessig.

Skjønnnet er basert på den forståelsen av situasjonen og faktum retten legger til grunn. Når dette i neste omgang blir skrevet ned i en dom, er det slett ingen garanti for at det som er skrevet tilsvarer en nøyaktig gjengivelse av hva som egentlig skjedde da bergingen fant sted.

Dommeren har typisk hatt flere kilder omkring faktum å velge i, og ut fra dette skrevet ned og lagt vekt på det som han eller hun har oppfattet som relevant for saken.

Den som senere leser dommen vil også ha en egen oppfatning og forestilling av det som er beskrevet, ut fra egne erfaringer og referanserammer.

Dette medfører at det er vanskelig å trekke sikre slutninger fra rettspraksis om hva som vil bli det endelige resultatet når bergelønn skal utmåles i fremtidige saker.

Fritidsbåter er rimelige skip sammenlignet med skip i næring, og verdien på det som kan berges i fritidsforhold er relativt beskjedent. Når beløpene er såpass lave, betyr det at man også løper en betydelig prosessrisiko ved å gå til sak som privatperson.

Etter min mening bør det derfor etableres en egen nemnd, gjerne med en nordisk sammensetning – slik at risikoen knyttet til berging fortsatt kan forbli på sjøen – og ikke i rettssalen!



## Litteraturliste

- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull *Sjørett*. 7. utg. Oslo, 2010
- Skoghøy, Jens Edvin A. Panterett 2. utg Oslo 2008
- Haxthow, Viktor Sjølovene 27. utg. Oslo, 2007
- Eckhoff, Torstein ved Jan Helgesen. Rettskildelære 5. Utgave Oslo, 2001
- Brækhus, Sjur Bergning. 2. utg. Oslo – Bergen – Tromsø, 1971
- Thorbjørnsen, Kristian *NO CURE NO PAY*. Oslo, 1951
- Knoph, Ragnar *Sjørett* Oslo, 1931
- Klæstad, Helge *Om bergning av skib* Paris, november 1916
- Platou, Oscar Forelæsninger over Norsk Sjørett Christiania, 1900

## Konvensjoner

Bergingskonvensjonen

Den internasjonale bergingskonvensjonen av 1989 London, 28 april 1989

Bergingskonvensjonen

Den internasjonale bergingskonvensjonen av 1910

## Lover

Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39

Lov om fritids- og småbåter av 26. juni 1998 nr. 47

Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) av 16. februar 2007 nr. 9

Lov om pant [panteloven] av 8. februar 1980 nr. 2

Lov om godtroervert av løssøre [godtroervertloven] av 2. juni 1978 nr. 37

Lov om hittegoods [hittegoodslova] av 29. mai 1953 nr. 3

Lov om Stranding og Vrag [vrakloven] av 20. juli 1893 nr. 2

## **Forskrifter**

Forskrift om bemanning av norske skip (bemanningsforskriften) av 18. juni 2009 nr. 666

FOR 1981-11-04 nr 3793: Forskrift om fartsområder

FOR 2004-12-20 nr 1820: Forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy mv.

## **Forarbeider**

NOU 1994:23

Berging

Ot. Prp. nr. 51 (1997 – 1998)

## **Rettspraksis**

HR-2006-00682-A

Rt 1975 220

Rt 2007 1308 pkt. 42

## **Festskrift**

Falkanger, Thor Festskrift til

Røsæg, Erik *Om vederlag for mislykket berging I*: Festskrift til Sjur Brækhus Oslo, 1988

## **Linker**

RS Gideon

<http://www.redningsselskapet.no/Om+oss/Presse/Nyhetsarkiv/2009?index=110>

## Artikkel

Quinn, Vlckey L. *Hard Aground: A Primer on the Salvage of Recreational Vessels* San Fransico, 2007

<http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/usfm19&div=14&id=&page=> [Sisert 25. april 2012].

FNH Båtforsikring FNH

<http://www.fnh.no/no/Hoved/Fakta/Skadeforsikring/Skadeforsikring-a---a/Batforsikring/> [Sisert 25. april 2012].

HRS 2011 [http://www.hovedredningssentralen.no/files/statistics/HRSe-ne-2011detaljer\\_171201292430.pdf](http://www.hovedredningssentralen.no/files/statistics/HRSe-ne-2011detaljer_171201292430.pdf) [Sisert 25. april 2012].

HRS Refusjon ved søk

[http://www.hovedredningssentralen.no/files/statistics/Redningsutgifter\\_14201195353.pdf](http://www.hovedredningssentralen.no/files/statistics/Redningsutgifter_14201195353.pdf) [Sisert 25. april 2012].

Sjøfartsdirektoratet D5L

<http://www.sjofartsdir.no/sjofolk/sertifikater/fritidsbatskippersertifikat/> [Sisert 25. april 2012].

Sjøfartsdirektoratet verifisering D5LA

<http://www.sjofartsdir.no/PageFiles/7128/Verifisering%20av%20rettigheter.pdf> [Sisert 25. april 2012].

Båtlivsundersøkelsen 2012

[http://www.knbf.no/docs/baatlivsundersokelsen\\_2012\\_knbf.pdf](http://www.knbf.no/docs/baatlivsundersokelsen_2012_knbf.pdf) [Sisert 25. april 2012].