

UiO : **Det juridiske fakultet**

Ansvarsforholdet ved skade på eller tap av fisk ved avlusing i brønnbåt

Kandidatnummer: 614

Leveringsfrist: 25.11.2012

Antall ord: 17323



Forord

Ved arbeidet med denne avhandlingen er det blitt hentet inn informasjon fra bransjen. Dette gjelder informasjon om den praktiske gjennomføringen av avlusing i brønnbåt, informasjon om kontraktpraksis, samt tilgang på kontrakter. Informasjon er hentet fra både oppdrettssiden og brønnbåtsiden, dette ved hjelp av e-post, telefonsamtaler, intervjuer og besøk om bord i en brønnbåt. Bransjen ønsker ikke at det skal komme frem av oppgaven fra hvilke selskap informasjonen er hentet fra. Det vil derfor bli vist til at informasjonen er hentet fra bransjen, men det vil ikke komme frem fra hvem den er hentet.

Innholdsfortegnelse

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | INNLEDNING | 1 |
| 1.1 | Temaet for oppgaven | 1 |
| 1.1.1 | Lakselus | 1 |
| 1.1.2 | Myndighetenes virkemidler for bekjempelse av lakselus. Luseforskriften. | 2 |
| 1.1.3 | Metoder for bekjempelse av lakselus | 4 |
| 1.1.4 | Brønnbåtene og brønnbåtnæringen..... | 5 |
| 1.1.5 | Avlusing i brønnbåt – fra start til slutt..... | 6 |
| 1.1.6 | Nærmere om avhandlingens tema | 11 |
| 1.1.7 | Avgrensning | 11 |
| 2 | KONTRAKTENE MELLOM REDERIENE OG OPPDRETTSSIDEN..... | 12 |
| 2.1 | Avtalepraksis ved avlusing i brønnbåt..... | 12 |
| 2.2 | Kontraktenes karakteristika | 12 |
| 3 | RETTSKILDEBILDET | 15 |
| 3.1 | Nordisk lovsamarbeid | 15 |
| 3.2 | Internasjonale konvensjoner | 16 |
| 3.3 | Andre offentligrettslige bestemmelser..... | 17 |
| 4 | SJØLOVENS REGLER OM FRAKTAVTALER | 17 |
| 4.1 | Fraktavtaler | 17 |
| 4.2 | Sjølovens ansvarsregler | 19 |
| 4.3 | Hensyn til dyrevelferd, mat og miljø | 21 |
| 4.4 | Den videre framstilling. | 22 |
| 5 | OMFATTES AVLUSINGSOPERASJONEN AV SJØLOVENS ANSVARSREGLER? | 22 |
| 5.1 | Innledning | 22 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 5.2 | Omfattes avlusingsoperasjonen av begrepet ”sjøtransport”? | 23 |
| 5.3 | Transportørens ansvar for fisken under avlusing – felles behandling | 25 |
| 5.3.1 | Omfattes levende dyr av sjølovens § 275? | 25 |
| 5.3.2 | Begrepet ”levende dyr” i § 277 | 26 |
| 5.3.3 | Kort om sjølovens § 275 | 27 |
| 5.3.4 | Kort om sjølovens § 277 | 28 |
| 5.3.5 | Ansvarsforholdet ved avlusing i brønnbåt bestemmes ved tolkning av kontrakten | 28 |
| 5.4 | Fremstillingen videre | 29 |
| 6 | ANSVARSFORHOLDET VED LASTING | 29 |
| 6.1 | Innledning | 29 |
| 6.2 | Om lasting i kontraktene | 30 |
| 6.3 | Om lasting i sjøloven | 31 |
| 6.3.1 | Ansvarsperioden i sjøloven | 31 |
| 6.3.2 | Sjølovens § 275 | 34 |
| 6.3.3 | Sjølovens § 277 | 39 |
| 6.4 | Rimelighetsvurdering | 44 |
| 7 | ANSVARSFORHOLDET OM BORD I BRØNNBÅTEN | 45 |
| 7.1 | Kontraktene | 45 |
| 7.2 | Sjøloven | 46 |
| 7.2.1 | Rengjøring av brønnen | 46 |
| 7.2.2 | Observasjon av fisken | 47 |
| 7.2.3 | Konferering med veterinær | 48 |
| 7.2.4 | Inntasting av informasjon i systemene, overholdelse av holdetid og utskiftning av badevannet | 49 |
| 7.3 | Rimelighetsvurdering | 51 |
| 8 | ANSVARSFORHOLDET VED LOSSING | 53 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 9 | DEN SAMLEDE AVLUSINGSOPERASJON..... | 54 |
| 10 | AVSLUTNING..... | 56 |
| 10.1 | Konklusjon | 56 |
| 10.2 | Veien videre..... | 56 |
| 11 | KILDEHENVISNINGER..... | 58 |
| 11.1 | Litteratur | 58 |
| 11.2 | Lover..... | 59 |
| 11.3 | Forskrifter | 59 |
| 11.4 | Internasjonale konvensjoner | 59 |
| 11.5 | Forarbeider..... | 60 |
| 11.6 | Dommer..... | 60 |
| 11.6.1 | Norske rettstidende..... | 60 |
| 11.6.2 | Nordiske domme i sjøfartsanliggender | 61 |
| 11.6.3 | Upubliserte dommer..... | 61 |
| 11.7 | Nettdokumenter | 61 |
| 11.8 | Personlige meddelelser | 62 |
| 11.9 | Informasjon fra bransjen..... | 62 |

1 Innledning

1.1 Temaet for oppgaven

Lakselus er et stort problem for oppdrettsnæringen. En viktig måte å bekjempe problemet på er ved avlusing av fisken i en brønnbåt. Temaet for denne avhandlingen er ansvarsforholdet når fisk skades eller dør under denne prosessen. Den nærmere presentasjon av temaet forutsetter en oversikt over problematikken med lakselus og hvordan avlusing i brønnbåt foregår.

1.1.1 Lakselus

Lakselus er en parasitt som finnes naturlig på laksefisk som lever i saltvann på den nordlige halvkule.¹ Lakselusa spiser av fiskens hud, slim og blod, og kan lage åpne sår hos fisken. Dette kan igjen føre til at fisken blir utsatt for sekundærinfeksjoner.² Lakselusa lever naturligvis også på laksefisk i oppdrettsmerder. I disse merdene er tettheten av fisk stor, og lakselusa kan derfor formere seg raskt. Skader på og tap av fisk forårsaket av lakselusangrep utgjør i dag et av de største helsemessige og økonomiske problem innen norsk oppdrettsnæring.³ God kontroll med dette problemet er en av hovedutfordringene næringen står overfor for å kunne produsere innen bærekraftige rammer.⁴ Høy forekomst av lakselus vurderes også som en alvorlig trussel overfor ville bestander av laksefisk. Det er et mål for næringen at forekomsten av lakselus i oppdrettsanleggene skal ha minst mulig påvirkning på villaks.⁵

¹ FHL(2011) s. 26

² Legemiddelverkets hjemmeside: "Behandling av lakselus i oppdrettsanlegg"

³ I.c.

⁴ Veterinærinstituttet(2009) s. 3

⁵ Fiskeri- og havbruksnæringens hjemmeside, Faktaark: "Bekjempelse av lakselus" s. 1

1.1.2 Myndighetenes virkemidler for bekjempelse av lakselus. Luseforskriften.

Optimal bekjempelse av lakselus innebærer tre viktige momenter; forebygging, overvåking og behandling.⁶ Sentralt regelverk på området er Forskrift om bekjempelse av lus i akvakulturanlegg fra 2009, heretter kalt Luseforskriften. Luseforskriften § 1 beskriver at formålet med forskriften ”...er å redusere forekomsten av lus slik at skadevirkningene på fisk i akvakulturanlegg og i frittlevende bestander minimaliseres, samt redusere og bekjempe resistensutvikling hos lus”. Forskriften pålegger videre oppdrettsvirksomhetene en rekke oppgaver for å nå dette formålet. De pålegges å utføre målinger av sjøtemperatur og saltholdighet⁷, telling av lakselus⁸, journalføring av registrerte opplysninger⁹, rapportering og varsling til Mattilynet¹⁰, utarbeiding og regelmessig oppdatering av plan for forebygging av lakselus og resistente lakseluspopulasjoner¹¹ og evaluering etter gjennomført behandling.¹² Det er spesielt verdt å merke seg forskriftens § 5 som omhandler tiltaksgrenser og tidsfrist for avlusing. Tiltaksgrense er grensen for antall lus det er tillatt å ha per fisk uten at behandling må iverksettes. Paragrafen fastsetter forskjellig nivå etter hvilken tid på året det er. I perioden mellom 1. Januar til 31. August skal behandling gjennomføres i hele akvakulturanlegget dersom det påvises mer enn 0,5 voksen hunn lus eller flere enn tre lakselus av bevegelige stadier i gjennomsnitt per fisk. I perioden 1. september til 31. Desember er grensen satt til 1 voksen hunn lus eller 5 lakselus av bevegelige stadier i gjennomsnitt per fisk. Ved overskridelse av gjeldende tiltaksgrense skal behandlingen være avsluttet senest

⁶ Veterinærinstituttet (2009) s. 3

⁷ Luseforskriften § 4

⁸ I.c.

⁹ Luseforskriften § 4a

¹⁰ Ibid. § 4b

¹¹ Ibid. § 6

¹² Ibid. § 8

14 dager etter registreringen, se luseforskriften § 5 tredje ledd. En vellykket avlusing er definert som en avlusing med minimum 90 % reduksjon av lusetallet.¹³

Mattilsynet er gitt myndighet til å føre tilsyn og fatte nødvendige tiltak for å gjennomføre bestemmelsene i luseforskriften.¹⁴ Mattilsynet er et statlig tilsyn som forvalter alle lovene som omhandler produksjon og omsetning av mat.¹⁵ Produksjon av fisk i oppdrettsanlegg faller således under Mattilsynets virkeområde. Mattilsynets virkemidler er tilsyn og veiledning til næringen, fatte vedtak om gjennomføring av tiltak, fastsette tvangsmulkt, la gjennomføre tiltak på eiers bekostning og politianmeldelse.¹⁶ Mattilsynet kan også stille krav om regionale fellesavlusninger ved bruk av soneforskrift.¹⁷ I slik forskrift kan blant annet andre tiltaksgrenser enn i den nasjonale luseforskriften fastsettes. Denne adgangen benyttes jevnlig av Mattilsynet.

Ved dødelighet i et oppdrettsanlegg skal det rapporteres om det til Mattilsynet. Dette gjøres også når det er dødelighet ved avlusing, men det finnes ikke noen eksakt oversikt over hvor mange tonn fisk som skades/dør akkurat ved avlusing i brønnbåt i Norge per år. Som illustrasjon kan nevnes at etter tall fra Mattilsynet døde det ca 200 tonn fisk ved avlusing i brønnbåt under våravlusingen ved oppdrettsanleggene i Nord-Trøndelag i 2010.¹⁸ Men det skal understrekes at bransjen har tilpasset seg situasjonen godt. Dette følger av at det anslås at dødeligheten i samme område i 2011 var på omtrent 50 tonn, og omtrent 30 tonn for 2012.¹⁹

¹³ Veterinærinstituttet(2009) s. 7

¹⁴ Luseforskriften § 11

¹⁵ Mattilsynets hjemmeside: Om Mattilsynet

¹⁶ I.c.

¹⁷ Luseforskriften § 10

¹⁸ Romstad(2012)

¹⁹ I.c.

1.1.3 Metoder for bekjempelse av lakselus

Til bekjempelse av lakselus finnes biologiske og kjemiske metoder.

Biologisk metode er bruk av leppefisk. Denne fisken settes ut i merden og spiser lusa av laksen.²⁰

Kjemiske metoder er bruk av medikamenter. Dette omfatter bruk av medisinfôr(også kalt oral behandling) og kjemisk behandling i badevann.²¹

Medisinfôr er fôr tilsatt et legemiddel²². I dette tilfellet middel mot lakselus.

Behandling ved tilsetning av medikamenter i badevann kan gjennomføres i merden eller om bord i en brønnbåt.²³ Ved kjemisk behandling er det meget viktig å unngå at lusa utvikler resistens²⁴ mot medikamentet.²⁵ Resistens kan utvikles hvis lusa utsettes for medikamentet, men ikke for tilstrekkelig mengde til at det har den ønskede effekt. Dette kan skje hvis man ikke har god nok kontroll på mengde medikament lusa blir utsatt for ved avlusingsbehandlingen. Ved avlusing i merden kan det på grunn av stort volum vann og små muligheter for registrering være vanskelig å sikre at behandlingen blir vellykket.²⁶ Fra 1.1.2011 skal det i følge luseforskriften § 7 annet ledd bare benyttes lukket behandlingsenhet. Det vil si at be-

²⁰ Veterinærinstituttet(2009) s. 5

²¹ laksefakta.no: ”Oralbehandling”

²² I.c.

²³ Veterinærinstituttet(2009) s. 9-12

²⁴ Se luseforskriftens § 3 bokstav g

²⁵ jf. Luseforskriften § 1

²⁶ Informasjon fra bransjen

handlingen må gjennomføres med hel presenning rundt nota eller i brønnbåt. I dagens moderne brønnbåter med lukket system er kontrollen god, da man har en konstant mengde vann i brønnen på båten og gode systemer for registrering og målinger av badevannet.

Det er også mekaniske metoder for avlusing under utvikling. Det er blitt gjort forsøk på å benytte en pumpe til å spyle lusa av fisken. Fisken spyles forsiktig med sjøvann i en avlusingsmaskin. Her benyttes ingen kjemikalier og lusa samles opp før fisken settes ut i merden igjen. Effekten ved denne metoden er per tiden usikker, men de siste rapporter er meget optimistiske.²⁷

Målet er minst mulig bruk av kjemikalier i avlusingen, da dette er den minst skånsomme metoden for fisken og det kan skade miljøet rundt oppdrettsanleggene. Strategien for avlusing består i dag av en kombinasjon av de tilgjengelige metodene for å oppnå best mulig resultat alt etter hvilke forhold man står overfor på tidspunktet for avlusingen. Både temperatur i sjøen, størrelse på fisken, utføringsprosent og helsestatus kan ha betydning for valg av metode.²⁸

Bransjen anslår at på årsbasis utgjør avlusing i brønnbåt 20-30 % av den samlede avlusing. Et eksakt tall er vanskelig å gi, da dette varierer fra år til år.²⁹

1.1.4 Brønnbåtene og brønnbåtnæringen

Brønnbåt er en betegnelse på et spesialfartøy for transport av levende fisk. Brønnbåter har rom, såkalte brønner, hvor friskt sjøvann sirkulerer ved hjelp av båtens fart gjennom vannet. Fisken kan også transporteres i lukket system i brønnbåten. Det vil si at man ikke sirkulerer vannet med nytt vann, men at vannet i brønnen resirkuleres. Dette skjer ved hjelp

²⁷ Lyngstad, 2012

²⁸ Informasjon fra bransjen

²⁹ Sørheim(2012)

av et pumpesystem der oksygen tilsettes i brønnen. Samtidig er det viktig at man får luftet ut CO₂ som dannes. Dette gjøres ved hjelp av et eget system der vannet pumpes opp i en ”luftekasse” der vannet piskes opp og CO₂ frigjøres.³⁰ Utviklingen har på grunn av smittefare mellom oppdrettsanleggene gått i retning av mer bruk av transport i lukket system.³¹ Dette systemet er også grunnlaget for at avlusing kan foregå i brønnbåt.

69 av verdens 86 brønnbåter er norske. Dette utgjør hele 80 % av den samlede flåte. Antall fartøy har ikke vokst nevneverdig de siste årene, men kapasiteten har vokst ved tilførsel av store nybygg med innovative løsninger. De fleste rederiene er tilknyttet Brønnbåteiernes forening. Foreningen har 25 medlemsrederi med til sammen 64 brønnbåter. De fem største rederiene kontrollerer 50 % av alle fartøy.³² Størrelsen på båtene varierer fra båter med brønner på 600 m³ til båter som leveres i 2013 med hele 4500 m³ lastekapasitet. Disse båtene vil kunne frakte så mye som 600 – 700 tonn slakteferdig fisk.³³ Store volum last i båtene kan føre til store tap hvis uhellet er ute.

Brønnbåtene utfører forskjellige tjenester for oppdrettsnæringen. Transport av smolt og fisk utgjør hovedvekten, men omfanget av tjenester som telling av fisk og avlusing har økt betraktelig de siste årene. Det er avlusing i brønnbåt som er temaet i denne avhandlingen.

1.1.5 Avlusing i brønnbåt – fra start til slutt³⁴

Hvis det ved telling av lus registreres et antall som overstiger de fastsatte tiltaksgrensene, må behandling mot lakselus gjennomføres for hele akvakulturanlegget innen 14 dager, jf. Luseforskriften § 5 første til tredje ledd. Etter en helhetsvurdering blir det avgjort hvilken

³⁰ Informasjon fra bransjen

³¹ I.c.

³² Veland(2012)

³³ Maritimt Magasin hjemmeside: ”Nyskapende brønnbåt”

³⁴ Informasjon fra bransjen

metode for avlusing som skal iverksettes. I denne framstillingen omhandles kun avlusing i brønnbåt.

For å få en forståelse av temaet er det nødvendig med en forklaring på hvordan avlusing i brønnbåt foregår og på hvilke stadier under avlusingen det er størst risiko for at noe kan gå galt. Rutinene kan variere fra båt til båt, da det kan variere hva slags utstyr som finnes om bord i båten. Denne framstillingen er basert på det utstyr og de rutiner som er mest brukt i bransjen.

1.1.5.1 Rengjøring

Når brønnbåten ankommer et nytt anlegg og skal sette i gang med avlusing av fisken er det svært viktig at brønnen i båten er rengjort og desinfisert. Dette er viktig for å hindre at eventuelle smittsomme sykdommer spres fra ett oppdrettsanlegg til et annet. Det sikrer også at brønnen ikke inneholder fremmedlegemer som kan skade fisken eller utstyret i brønnen. Rengjøringen skjer ved at brønnen spyles grundig og settes inn med desinfiseringsmiddel. Dette skjer ved hjelp av dyser spredd rundt i brønnen. Det er utarbeidet rutiner på hvordan rengjøring og desinfisering skal gjennomføres for å sikre et godt resultat. I moderne brønnbåter styres hele denne prosessen via automasjonsanlegg på broen. Prosessen loggføres av brønnbåtens personell.

1.1.5.2 Lasting

Lasting av fisken fra merden og over i brønnbåten skjer ved at fisken pumpes over i brønnen. For å kunne benytte pumpemekanismen i båten må fisken presses mot den siden av merden som brønnbåten ligger på. Dette skjer ved at man benytter en kastenot, også kalt orkast. Med denne metoden trengs deler av fisken i merden sammen og presses mot siden. Når fisken trengs sammen på denne måten blir det mindre sjøvann per fisk og dermed mindre oksygen per fisk. Man sier gjerne at fisken ”tørkes”. Det er derfor viktig at lastingen skjer raskt, slik at fisken utsettes for minst mulig stress. Samtidig må man være nøye med at fisken behandles mest mulig skånsomt. Det er bemanning på merden som klargjør

og setter ut kastenota. Vanlig prosedyre er at kastenota strammes opp fra brønnbåten. Dette gjøres ved at det benyttes kran som er fastmontert på dekk på båten. Når noten strammes, trenges fisken sammen, den ”tørkes”. Det er skipper som gir ordre om lastingen. Fiskens tilstand ved lasting skal loggføres.

Når man har samlet noe av fisken i kastenoten, er det klart til at fisken kan pumpes over i båten. I moderne brønnbåter skjer dette ved hjelp av et pumpesystem basert på undertrykk. Disse pumpene har de senere år gjennomgått store forbedringer og metodene som nå benyttes er gjennomgående skånsomme for fisken.

Under lasting tas stikkprøver på fisken slik at man kan telle antall lus per fisk. Dette gjøres også ved lossing, og man får slik et mål på om avlusing har gitt tilfredsstillende resultat. En reduksjon på 90 % er å anse som en vellykket operasjon.³⁵

Undersøkelser har vist at det er trengingen i forkant av pumpingen, altså ”tørkingen” som utgjør den største påkjenningen for fisken i lastesituasjonen.³⁶

1.1.5.3 Om bord i brønnbåten

Når fisken er pumpet om bord i brønnbåten kan man følge med på fisken via kameraer som er montert i brønnen. Slik kan man følge med på hvordan allmenntilstanden til fisken er i tiden den er om bord. Det er også montert utstyr som registrerer miljøet i brønnen. Alt dette har man oversikt over via skjermer på broen. Observasjon av fisken må foregå under hele avlusingsoperasjonen. Det er vanlig at det til en hver tid er to personer som observerer fisken og følger med på systemet under avlusingen. Ved lasting skal det loggføres hvis fisken ser ut til å være i redusert helsemessig tilstand.

³⁵ Veterinærinstituttet(2009) s. 7

³⁶ Espmark(2012) s. 52

Så snart fisken er pumpet over i båten legger brønnbåten i fra og starter ferden mot en droppsoner. En droppsoner er et geografisk angitt punkt på sjøen. Droppsonene fastsettes på bakgrunn av strømmålinger i sjøen og avstand til oppdrettsanlegg og slakteri.³⁷ Det er viktig at avlusingsvannet ikke droppes ved anleggene, da dette kan føre til at fisk i anlegget utsettes for avlusingsmiddelet og faren dette utgjør med tanke på utvikling av resistens. Denne seilassen fra anlegget til droppsonen er altså en nødvendig konsekvens av måten avlusning i brønnbåt foregår på. Avstanden fra oppdrettsanlegget til droppsonen varierer, men det er nokså vanlig at ferden tar rundt en time per vei.

Når man nærmer seg droppsonen tilsettes avlusingsmiddelet i brønnen. Type avlusingsmiddel bestemmes av oppdrettssiden. Dosering av middel gjøres på bakgrunn av resepten på avlusingsmiddelet. Endring av dosering skal skje i samarbeid med veterinær. Dette er en veterinær som representerer oppdretteren. Mengde avlusingsmiddel fastsettes ut fra størrelse på fisken og temperatur i vannet. Veterinæren forholder seg til retningslinjer gitt av produsenten av avlusingsmiddelet. Doseringen plottes inn på data via programvare levert av produsenten av avlusingsmiddelet. Veterinæren fastsetter også en holdetid som plottes inn i systemet. Holdetiden er det antall minutter fisken skal bade i avlusingsmiddelet. Når denne tiden er ute, må vannet i brønnen byttes ut med friskt vann. Det er denne utskiftningen av vann som foregår i droppsonene. Hvor mange minutter holdetiden skal være på er avgjørende for når avlusingsmiddelet skal tilsettes i brønnen. Er holdetiden fastsatt til 22 minutter, så tilsettes avlusingsmiddelet når det er omtrent 22 minutter til båten ankommer droppsonen. Fisken er veldig ømfintlig på at holdetiden ikke oversittes. Det er derfor viktig at det skjer en effektiv utskiftning av vannet akkurat når den fastsatte holdetiden er ute. Samtidig skal man være oppmerksom på at utskiftning av vann utgjør en kritisk fase under avlusingsoperasjonen. Vannet må som sagt skiftes ut raskt. Det innebærer at båten må bruke mye motorkraft for å få sirkulert vannet tilstrekkelig hurtig. Miljøet i vannet i brønnen blir på dette viset raskt bedre, men hvis fisken er svak kan den legge seg på rista foran pumpene

³⁷ Sørheim(2012)

i brønnen og dermed hindre vannutskiftingen. Dette kan ha alvorlige følger, da fisken blir værende for lenge i avlusingsvannet.

Det er viktig at personellet om bord i brønnbåten er meget oppmerksomme når data skal legges inn i programvaren, slik at man unngår tastefeil. Oversittes holdetiden eller tilsettes for stor mengde avlusingsmiddel kan det føre til skader eller dødelighet på fisken. Tilsettes for liten mengde avlusingsmiddel eller vannet i brønnen skiftes ut før holdetiden er utløpt kan det føre til at lusa utvikler resistens.

Etter at avlusingsmiddelet er byttet ut med friskt vann, seiler båten tilbake til oppdrettsanlegget, og fisken pumpes tilbake i merden. Dette er gjerne en annen og rengjort not.

1.1.5.4 Lossing

Under lossing skyves fisken mot en åpning i brønnen der losseslangen er. Dette skjer ved at vann pumpes inn i båten og det skapes overtrykk, dette samtidig som man kjører skyveskottet mot åpningen. Dette tilsvarer det som skjer ved bruk av kastenot i merden. Fisken pumpes så over i merden. Også dette innebærer nå en skånsom behandling av fisken. Det er skipper som gir ordre om lossingen. Bemanning på merden sørger for at not er klargjort for lossing. Fiskens tilstand ved lossing skal loggføres.

1.1.5.5 Samlet avlusingsoperasjon

Samlet tid for hele avlusingsoperasjonen er normalt omtrent 4-5 timer per last. En brønnbåt med lastekapasitet på 1200 m³ vil måtte gjennomføre ca 4- 5 turer for å avluse all fisken i en 160-meters stor merd. Man bruker altså i underkant av ett døgn på å avluse en slik merd. I et oppdrettsanlegg med 6 slike merder vil avlusing av hele anlegget ta omtrent en uke å gjennomføre. Det er altså en stor operasjon som skal iverksettes når fisk i et anlegg overskrider de fastsatte tiltaksgrensene.

Avlusing i brønnbåt innebærer en stor håndteringsprosess for fisken. Det er derfor avgjørende at alle ledd i avlusingen foregår på mest mulig skånsom måte. Selv om hver enkelt

fase i avlusingen i seg selv ikke innebærer en fare for fisken, så må man ta med i vurderingen at den samlede påkjenningen operasjonen medfører kan føre til skade eller dødelighet. Det er derfor viktig at brønnbåtens personell og oppdretterens representanter på merden er oppmerksomme på fiskens tilstand ved lasting, lossing og underveis i prosessen.

1.1.6 Nærmere om avhandlingens tema

Under avlusingsoperasjonen kan det forekomme at fisken skades eller dør. Dette kan ha flere årsaker. Det er enkelte faser under avlusingsoperasjonen som kan utgjøre en fare for fisken. Ved lasting er det særlig ”tørkingen” av fisken som kan være et faremoment. Videre er det menneskelig svikt under inntasting av dosering og holdetid som kan føre til at faresituasjoner oppstår. Ved konferering med veterinær angående dosering og holdetid kan det oppstå misforståelser. Det kan også hende at svak fisk legger seg på rista foran pumpen ved utskiftingen av vann i droppsonen, og man derfor ikke får skiftet ut avlusingsvannet i tide.

Det er ansvarsforholdet mellom eier av fisken og brønnbåtrederen ved skade på og tap av fisk under avlusingsoperasjonen som er temaet for denne framstillingen

1.1.7 Avgrensning

Oppgaven omhandler bare ansvarsforholdet ved avlusing ved bruk av brønnbåt. Avlusing ved andre metoder faller altså utenfor temaet. Andre tjenester som utføres i brønnbåten, for eksempel vanlig transport av fisk som ikke skal avluses og telling av fisk, faller også utenfor framstillingen. Jeg vil kun behandle vilkårene for ansvar for skade på fisken, ikke følgene av at ansvarsgrunnlag er til stede. Answarets omfang vil altså ikke bli behandlet.

2 Kontraktene mellom rederiene og oppdrettssiden

2.1 Avtalepraksis ved avlusing i brønnbåt

Som grunnlag for samarbeidet mellom oppdrettssiden og brønnbåtsiden er det inngått avtaler mellom partene. Kontraktene omhandler i hovedsak vanlig transport med brønnbåt. I noen av kontraktene jeg har fått tilgang til er avlusing og andre spesielle tjenester som utføres av brønnbåten nevnt spesielt, mens i andre kontrakter er slike tjenester antatt omfattet. Størrelsen på rederiene jeg har fått hjelp fra innebærer et solid innblikk i kontraktene som benyttes i Norge.

Kontraktene kan være inngått mellom brønnbåtreder og en enkeltstående aktør på oppdrettssiden. Det kan også være at kontrakt er inngått mellom brønnbåtreder på den ene siden og en gruppe av flere oppdrettsselskap på den andre siden. Et eksempel på en slik gruppering er Oppdretternes Miljøservice i Ytre Namdal. Dette er en gruppering på 9 oppdrettsselskap som har inngått kontrakter med Norsk Fisketransport AS.

Kontraktene jeg har fått tilgang til er litt forskjellige i utforming, men de inneholder en del felles karakteristika som skal behandles i det følgende.

2.2 Kontraktenes karakteristika³⁸

Kontraktene inneholder bestemmelser om at brønnbåteier skal stille skip og mannskap til disposisjon for oppdrettssiden i en nærmere angitt periode. Det er også angitt hvilken båt avtalen gjelder og hvilket utstyr båten skal ha, samt hvilken kompetanse mannskapet skal

³⁸ Informasjon fra bransjen

besitte. Det er også angitt hvor mye som skal betales i frakt, altså vederlag. Frakten er angitt med en viss sum i leie per år, altså per tidsenhet.

Partene i avtalene benevnes befrakter og bortfrakter, der befrakter er oppdrettssiden og bortfrakter er brønnbåtsiden, jf. om fraktavtaler i punkt 4.1. I den videre fremstillingen vil jeg bruke disse betegnelse.

Avtalene inneholder også bestemmelser om bortfrakters plikt til å stille med erstatningsbåt hvis brønnbåten avtalen omfatter, ikke kan driftes. Det er forutsatt at dette ikke skal medføre ekstra kostnader for befrakter. Det kan nevnes at det ikke stilles like strenge krav til størrelse på båt som settes inn som erstatningsbåt, men det kreves at båten skal være egnet for å utføre de oppdrag befrakter måtte trenge. Dette kan være viktig, både med tanke på dyrehelse og det at man arbeider innen matproduksjon. Når det gjelder bortfrakters rett til å bruke brønnbåten til andre eksterne oppdrag når båten ikke er i drift hos befrakter, heter det at all eksternt bruk av båten skal godkjennes av befrakter.

Avtalene inneholder også bestemmelser om at det er befrakter som har myndighet til å bestemme hvor brønnbåten til en hver tid skal stille sin kapasitet til disposisjon. Dette gjelder til hvilke anlegg båten til en hver tid skal seile, samt hvilke tjenester brønnbåten i de enkelte tilfeller skal gjennomføre. Dette er bestemmelser om hvem som har den kommersielle ledelse³⁹ over båten. Det er ikke sagt noe spesielt hva angår det nautiske vurderinger⁴⁰, altså hvilken rute båten skal ta for komme fram til bestemmelsessted eller vurderinger av værforhold.

Kontraktene fordeler plikter og rettigheter mellom befrakter og bortfrakter. Før lasting ligger det til befrakter, altså vareeier, å gjøre observasjoner på fiskens tilstand. Det heter for

³⁹ Falkanger(2010) s. 237

⁴⁰ I.c.

eksempel at vareeier skal "...umiddelbart før avtalt transport forsikre seg at fisken er skikket til å gjennomføre transport". Vareeier plikter å varsle brønnbåten hvis det registreres uregelmessigheter i fiskens tilstand, da dette kan ha betydning for om transport og/eller avlusing skal gjennomføres. I kontraktene finnes også eksempler på at bortfrakter plikter å vurdere fisken. Det heter for eksempel: " Anser [bortfrakter] at fiskens tilstand kan medføre risiko for skade eller helt eller delvis tap av lasten under transporten, kan [befrakter] nekte å gjennomføre transporten med mindre [befrakter] skriftlig krever transporten gjennomført og aksepterer denne risiko". Man ser her at bortfrakter har en plikt til å varsle hvis de mener transport ikke bør gjennomføres, men at befrakter kan be om at transporten likevel skal gjennomføres og at risikoen for fisken da ligger til befrakter selv.

Videre heter det i kontraktene at bortfrakter plikter å følge til enhver tid gjeldende offentlige forskrifter på området som vedrører transport av levende fisk. Bortfrakter er pliktig til å holde seg orientert om gjeldende krav. I enkelte kontrakter er det også vedlagt egne instruksjoner fra befrakter, og bortfrakter er da forpliktet til å følge disse under utførelse av transporten. Dette kan for eksempel være rutiner for rengjøring.

Det er også et kjennetegn ved kontraktene at de stiller krav til at bemanningen på brønnbåten skal inneha de nødvendige kvalifikasjoner for å oppfylle forpliktelsene etter kontrakten. Dette gjelder både generelle ferdigheter som mannskap på båten og mer spesielle krav til kompetanse innen håndtering av fisken og det spesielle utstyret om bord.

Ellers er det felles for kontraktene at de i all hovedsak viser til ansvarsreglene i Lov om sjøfarten av 24.juni 1994 nr 39(heretter sjøloven eller sjøl.). Kontraktene inneholder typisk enkelte bestemmelser som sier noe om hva bortfrakter er ansvarlig for eller ikke er ansvarlig for, samt at de for eksempel tilføyer " For øvrig gjelder ansvarsreglene i henhold til Sjølovens kapittel 13" eller lignende formuleringer. Det er imidlertid forskjell på hvordan bevisbyrden plasseres i de forskjellige kontraktene. Som eksempel nevnes bestemmelser som omhandler plassering av risiko ved lasting og lossing. En av kontraktene sier at bortfrakter ikke er ansvarlig for "tap oppstått under lasting fra eller lossing til innretning for oppbeva-

ring av levende fisk, uansett årsak, med mindre befrakter beviser at skaden eller tapet skyldes feil eller forsømmelse av bortfrakter eller andre bortfrakter har ansvar for”. En annen kontrakt sier at bortfrakter er ansvarlig for ”ethvert tap oppstått under lasting fra eller losing til innretning for oppbevaring av levende fisk, uansett årsak, med mindre bortfrakter beviser at skaden eller tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av han selv eller noen som han svarer for”. I den første kontrakten er det en presumpsjon for at bortfrakter ikke er ansvarlig, og det motsatte ligger det eventuelt til befrakter å godtgjøre. I den andre kontrakten er det en presumpsjon for at bortfrakter er ansvarlig, og det motsatte ligger det til bortfrakter selv å godtgjøre. Jeg vil gå nærmere inn på enkelte slike kontraktsformuleringer under den konkrete vurderingen av ansvarsforholdet i kapittel 6, 7, 8 og 9.

Da kontraktene i hovedsak regulerer vanlig transport av levende fisk i brønnbåt er en henvisning til sjølovens regler naturlig, da det er på det rene at slik transport faller inn under sjøloven. Spørsmålet blir om også selve avlusingsoperasjonen faller inn under sjølovens regler, eller om man her må se hen til annen lovgivning eller den generelle kontraktsretten. For å få klarhet i det er det nødvendig med en kort redegjørelse av sjølovens regler om fraktavtaler. Før denne redegjørelsen kan det være fornuftig med et lite innblikk i rettskildebildet på området.

3 Rettskildebildet

3.1 Nordisk lovsamarbeid

Det nordiske lovsamarbeidet har pågått siden den første sjøloven fra 1893 kom i stand etter samarbeid med Sverige og Danmark. Dette førte til at Norge, Sverige og Danmark hadde praktisk talt enslydende lover. I 1994 ble det foretatt store endringer i befraktningsreglene, samtidig som sjøloven ble omstrukturert. Dette skjedde også i samarbeid med de øvrige nordiske landene. Sjøloven ble gitt ny dato, lov av 24.juni 1994 nr. 39.

Det tette samarbeidet betyr at forarbeider, dommer og litteratur fra de øvrige nordiske landene har en større rettskildemessig betydning enn på mange andre rettsområder.

3.2 Internasjonale konvensjoner

Det finnes nå fire konvensjoner om sjøtransport av gods. Den første var konnossementskonvensjonen av 1924, de såkalte Haag-reglene, som ble gjennomført i norsk rett i 1938. Haag-reglene fikk stor utbredelse. I 1968 ble det foretatt en mindre revisjon av Haag-reglene. Revisjonen ble kalt Haag-Visbyreglene. Disse ble dominerende blant ledende sjøfartsnasjoner, unntatt USA.⁴¹

Bare ti år etter at Haag-Visbyreglene ble vedtatt, ble det vedtatt en helt ny konvensjon om lasteskadeansvaret, Hamburgreglene fra 1978. Denne konvensjonen har fått liten utbredelse, og ingen typiske sjøtransportland har bundet seg. Da de nordiske sjølovene ble revidert i 1994 valgte man å beholde Haag-Visbyreglene, men lovteksten ble lagt så nær opp til Hamburgreglene som mulig for å signalisere en viss positiv holdning til konvensjonen.⁴²

Norge har undertegnet Rotterdamreglene, og det ble nedsatt en ny nordisk sjølovkomité som jobbet med å harmonisere regelverket med de nye internasjonale forpliktelsene. Dette har resultert i forslag til ny sjølov, NOU 2012-10 Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven, og det nordiske lovsamarbeidet vil sannsynligvis med dette fortsette også i fremtiden.

⁴¹ NOU 2012:10 s.19

⁴² Ibid. s.20

3.3 Andre offentligrettslige bestemmelser.

Som det allerede er redegjort for er det luseforskriften som inneholder bestemmelser om når avlusing må igangsettes. Denne forskriften er gitt i medhold av Lov av 19. desember 2003 nr. om matproduksjon og mattrygghet mv., heretter kalt matloven. Matloven har blant annet som formål å fremme god dyrehelse, jf. matloven § 1 annet ledd.

God dyrehelse er også formålet til Lov av 19.06.2009 nr. 97, Lov om dyrevelferd. Det er gitt flere forskrifter med hjemmel i denne loven. Av betydning ved avlusing i brønnbåt, er Forskrift om transport av akvakulturdyr fra 2008. Etter forskriftens § 1 er formålet å fremme god helse hos akvatiske dyr og ivareta god velferd hos fisk under transport.

4 Sjølovens regler om fraktavtaler

4.1 Fraktavtaler

En fraktavtale i sjøretten er ”...en avtale om å utføre transport med skip eller stille et skips transportkapasitet til disposisjon”⁴³. Sjøloven skiller mellom avtaler om stykkgodstransport i kapittel 13 og avtaler om befraktning i kapittel 14. Forskjellen mellom en avtale om stykkgodstransport og en avtale om befraktning ligger i hva avtalen knytter seg til. En stykkgoodsavtale knytter seg til det gods som transporten gjelder, mens en befraktningsavtale knytter seg til et skip.⁴⁴ Man sier gjerne at en avtale om stykkgodstransport er gods-sentrert og en befraktningsavtale er skipssentrert.

⁴³ Falkanger(2010) s. 232

⁴⁴ NOU 1993:36 s.57

Når det gjelder befrakningsavtalene skiller man hovedsakelig mellom reisebefraktning og tidsbefraktning. Felles for dem er at det dokumentet som benyttes omtales som et certeparti. Ved avtale om befraktning er bortfrakteren den som ved avtale bortfrakter et skip til en annen. Motparten i avtalen er befrakteren, jf. sjøl. § 321.

Sjølovens § 321 definerer reisebefraktning som befraktning der frakten, altså vederlaget, skal beregnes per reise. En avtale om reisebefraktning kalles reisecerteparti. Samme bestemmelse definerer tidsbefraktning som befraktning der frakten beregnes per tidsenhet. Dette innebærer at tidsbortfrakteren for et bestemt tidsrom stiller et bemannet og utrustet skip til disposisjon for tidsbefrakteren. En avtale om tidsbefraktning kommer til uttrykk i et tidscerteparti, ofte forkortet t/c. Det er tidsbefrakteren som har den kommersielle ledelse av skipet under avtaleperioden, mens tidsbortfrakteren forplikter seg til å stille skipet til disposisjon, bemannet og utrustet til de oppdrag befrakteren til en hver tid måtte ha.⁴⁵ Tidsbefraktning må avgrenses mot bare boat-befraktning, som nedtegnes i bare boat-certepartiet. Denne kontraktstypen har slektskap med tidscertepartiet, men forskjellen ligger i at bare boat-befrakteren også utruker, bemanner og setter skipet i fart.⁴⁶ Bare boat-bortfrakteren leier altså ut bare det nakne skipet.

Hvis man sammenholder dette med det som er sagt tidligere om kontraktene som foreligger mellom oppdrettssiden og brønnbåtsiden er det nærliggende å karakterisere kontraktene som avtaler om tidsbefraktning. Avtalene gjelder leie av bemannet og utrustet skip, der frakten er beregnet per tidsenhet. Videre følger det av kontraktene at det er befrakter som står for den kommersielle ledelse, altså bestemmer hvor og når reisene skal foregå. Avtalene inneholder også bestemmelser om noe mer enn bare leie av skipet, de omhandler, eller er antatt å omhandle, andre tjenester som utføres i brønnbåten. Det gjelder telling av fisk og avlusing. Dette er tjenester av nokså spesiell art, og spørsmålet blir om det er naturlig at

⁴⁵ Falkanger(2010) s. 237

⁴⁶ I.c.

også risikoen ved utførelse av disse tjenestene skal følge sjølovens bestemmelser eller om det er mer naturlig at disse reguleres av den generelle kontraktsretten. Når det gjelder transport av andre levende dyr kan det også tenkes at det innebærer en del nokså spesielle forpliktelser for transportør. Som eksempel kan nevnes bortfrakters plikt til å gi dyrene fôr ved frakt av for eksempel hester. Utførelsen av slike tjenester som avlusing, utgjør i denne sammenheng bare en liten del av det langvarige forhold som tidscertepartiet regulerer. Det at man her er opptatt av bare en liten del av denne perioden, kan ikke spille noen rolle.

Ved ordinær transport med brønnbåt, altså transport av fisk fra A til B, var det tidligere vanlig at transporten var regulert ved avtaler om stykkgodstransport. Sjøfraktbrev ble i stor utstrekning benyttet. Dette var hensiktsmessig fordi transporten skjedde over forholdsvis korte strekninger og behovet for transport var mer varierende enn det er i dag. Stadig vekst i oppdrettsnæringen har ført til økt behov for en mer stabil løsning. I de senere år har praksis gått i retning av å benytte tidscertepartiet ved transport i brønnbåt. Disse kontraktene inngås gjerne før båtene bygges slik at oppdretterne kan være med på å utforme båtene slik at de blir best mulig tilpasset deres ønsker og behov. Det mest vanlige er at tidscertepartiet inngås for en periode på 3-10 år.⁴⁷ Dette gir forutsigbarhet for begge parter i kontrakten og det muliggjør at oppdretterne kan disponere båter med ny og god teknologi for bedre dyrevelferd og bedre økonomi.

4.2 Sjølovens ansvarsregler

Skade på fisken i tiden den er om bord i brønnbåten må kunne karakteriseres som lasteskade.

Reglene om transportørens erstatningsansvar ved skade på lasten ved stykkgodstransporter finner man i sjølovens kapittel 13 §§ 274-289. Disse bestemmelsene er gitt anvendelse for

⁴⁷ Informasjon fra bransjen

reisebefraktning i § 347 og tidsbefraktning i § 383. Det er imidlertid forskjeller på måtene dette er regulert på ved de forskjellige kontraktstypene, ikke minst ved at de i en del tilfeller er ufravikelige. Man må altså avgjøre om avlusing i brønnbåt reguleres av preseptoriske ansvarsbestemmelser i sjøloven.

Det er over fastslått at det vanlige ved avlusing i brønnbåt er at operasjonen er regulert inn i et tidscerteparti. Sjølovens § 383 omhandler lasteskader ved tidsbefraktning. Her heter det at tidsbortfrakteren overfor tidsbefrakteren er ansvarlig etter reglene i §§ 274 til 285 og §§ 287 til 289 for tap som følge av at gods går tapt, kommer til skade eller blir forsinket mens det er i tidsbortfrakters varetakt. Det kan virke som at denne paragrafen gir ansvarsreglene i kapittel 13 virkning også ved tidsbefraktning. Dette er i og for seg riktig, men man må imidlertid merke seg sjøl. § 322 med overskriften "Avtalefrihet". Bestemmelsene i kapittel 14 om befraktning av skip gjelder ikke for så vidt annet følger av avtalen, etablert praksis mellom partene, eller av handelsbruk eller annen sedvane som må anses bindende mellom partene. Bestemmelsen i § 383, som viser til ansvarsreglene ved stykkgodstransport, gir altså reglene i kapittel 13 deklarasjonsmessig anvendelse ved befraktning. De kan altså bare brukes som bakgrunnsrett ved å utfylle og tolke avtalene, eller der hvor avtale eller andre holdpunkter mangler.

Når loven er utformet slik at det er gjort forskjell på kontraktstypene når det gjelder ufravikeligheit, kan man stå overfor den problematikk at en avtale som reelt sett er en avtale om stykkgodstransport, kamufleres som en avtale om tidsbefraktning.⁴⁸ Lykkes man med dette vil man kunne oppnå avtalefrihet rundt ansvarsforholdet. Men skulle man komme i en konflikt under en slik kontrakt, vil kontrakten måtte tolkes i samsvar med dens innhold og ikke ut ifra hva man har valgt å kalle den aktuelle kontrakten. Finner man, etter en gjennomgang, at realiteten i avtalen innebærer at man står overfor en avtale om stykkgodstransport, vil sjølovens ansvarsregler komme preseptorisk til anvendelse på avtaleforholdet. De avta-

⁴⁸ Falkanger (2012)

lene jeg har fått tilgang til oppfyller etter min vurdering vilkårene for å falle inn under tids-
certeparti, men det kan meget godt tenkes at noe transport og avlusing i brønnbåt foregår
under avtaler om stykkgodstransport, og man må da være bevisst reglernes ufravikelighet i
forhold til den type avtaler.

Det er altså slik at det ikke finnes preseptorisk lovgivning som regulerer ansvarsforholdet
under avlusing. Partene står fritt til å avtale den ansvarsfordeling de måtte anse mest hen-
siktstmessig dem i mellom. Det er imidlertid, som nevnt, slik at det i praksis blir avtalt mel-
lom partene at ansvarsreglene i sjølovens kapittel 13 hovedsakelig skal gjelde. Grunnen til
dette kan være at bransjen mener disse gir en god fordeling av risikoen mellom partene.
Dette kan også være naturlig, da det ved lovrevisjonen i 1994 ble lagt vekt på at man skulle
foreta en kodifisering av praksis.⁴⁹ Situasjonen kan imidlertid være en annen når man tar i
betraktning at kontraktene ikke bare regulerer selve transporten, men at de også tar sikte på
å regulere avlusingsoperasjonen. Det kan være helt andre vurderinger som legges til grunn
når risikoen skal fordeles ved en slik operasjon sammenlignet med ordinær transport av
levende fisk.

Man kan også merke seg at rimelighetsklausulen i avtalelovens § 36 kan sette grenser for
hva som gyldig kan avtales.

4.3 Hensyn til dyrevelferd, mat og miljø

Når det gjelder avlusing i brønnbåt vil hensynet til dyrevelferd være av betydning. Det er
viktig at også dyr som brukes i matproduksjon behandles godt i alle ledd av produksjonen.
Dette gjelder både ved håndteringen fra vareeier og brønnbåt. Avlusing blir gjennomført
for at fisken skal bli kvitt et stort helsemessig problem. Lakselus utgjør et problem for fis-
ken, for kvaliteten på sluttproduktet, samt for vill laksefisk. Det er derfor viktig at det er

⁴⁹ NOU 1993:36 s. 9

utviklet metoder for å bekjempe lusa på, og det er viktig at de som driver med avlusing i brønnbåt skal kunne gjennomføre dette uten for stor risiko for store tap. Det at man i dette tilfellet står overfor en prosess som er en behandling mot et stort problem i oppdrettsnæringen, kan altså tenkes å ha betydning for tolkningen av ansvarsreglene.

Et annet hensyn er nettopp det at det er matproduksjon man står overfor. Det er derfor viktig at fisken behandles på betryggende måte, slik at man unngår dødelighet og store tap av gode matressurser.

Også generelle erstatningsrettslige hensyn vil ha betydning i denne sammenheng. Det er naturlig da oppgaven dreier seg om plassering av erstatningsrettslig ansvar. Jeg kommer ikke til å gå nærmere inn på disse generelle hensynene.

4.4 Den videre framstilling.

Det skal videre avklares om avlusingsoperasjonen går inn under sjølovens bestemmelser i de tilfeller der man i kontrakten ikke har noen henvisning til sjølovens regler, eller der hvor man ikke har noen kontrakt mellom partene.

5 Omfattes avlusingsoperasjonen av sjølovens ansvarsregler?

5.1 Innledning

I de tilfeller kontraktene ikke inneholder henvisninger til sjølovens regler, og de tilfeller det ikke er inngått kontrakt, vil det være av interesse å vite om sjølovens regler kommer til anvendelse ved avlusingsoperasjonen. Her benyttes betegnelsen ”avlusingsoperasjonen” om lasting, transport, selve avlusingen og lossing etter avlusing.

Sjølovens § 252 (1) sier at kapittel 13 gjelder for ”avtaler om sjøtransport i innenriksfart i Norge og i fart mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige”. Man må altså avgjøre om avlusing i brønnbåt går inn under begrepet ”sjøtransport”.

5.2 Omfattes avlusingsoverasjonen av begrepet ”sjøtransport”?

Loven inneholder ingen egen definisjon av begrepet ”sjøtransport”, men man finner veiledning i forarbeidene. Her heter det at med sjøtransportavtale forstås en avtale hvorved transportøren mot frakt påtar seg å transportere gods til sjøs fra en havn til en annen.⁵⁰

Er avlusing i brønnbåt omfattet av ”transport fra en havn til en annen”? Ved avlusing lastes fisken om bord ved merden. Båten forlater merden og setter kursen mot en droppson. I droppsonen snur båten, men den legger seg ikke i en havn. Båten går så tilbake til anlegget med fisken og lossen den over i en merd i det samme oppdrettsanlegget. Er denne turen til droppsonen og tilbake å anse som ”transport”? Og er i tilfelle dette å anse som transport fra ”en havn til en annen”.

Fisken er som sagt om bord i brønnen på båten og båten forlater merden. En naturlig språklig forståelse tilsier at dette er transport. Det skjer en forflytning. Vilkåret om transport er dermed oppfylt.

Siden av en merd i et oppdrettsanlegg må kunne sies å være en havn. Det kan ikke stilles krav til at en havn skal ha en spesiell utførelse for å falle inn under begrepet. Her kan man sammenligne med transport av olje fra sokkelen, der tankbåten legger til ved en plattform eller et produksjonsskip.

⁵⁰ NOU 1993:36 s. 19

Spørsmålet er så om det må være snakk om transport fra en havn til en *annen* havn. Situasjonen under avlusing i brønnbåt kan sammenlignes med det som skjer når linjeakevitt lastes om bord i en båt og passerer ekvator(”linjen”) to ganger for så å returnere til samme havn.⁵¹ Dette skjer uten at akevitten har vært losset i annen havn. Den ferden som akevitten er med på kan karakteriseres som transport fra havn til havn. Skades akevitten under denne turen er det på det rene at dette omfattes av sjøloven. Det er altså ikke til hinder for å anse avlusing i brønnbåt som sjøtransport at transporten skjer fra en havn og tilbake til samme havn igjen. Slik avlusing i brønnbåt praktiseres i dag er det på grunn av faren for utvikling av resistens hos fisken nødvendig å forlate anlegget for å pumpe ut avlusingsvannet for at man skal få gjennomført avlusingen.

Situasjonen kan også sammenlignes med transport av personer som tas med ut på fjorden på en lysttur. Da går ferden fra en havn og tilbake til den samme havnen. Også ved cruise-transport fra A tilbake til A får man samme situasjon. Det er på det rene at også slik transport faller inn under sjølovens bestemmelser.

Man kan spørre seg om man fortsatt hadde vært innenfor sjølovens virkeområde hvis man kunne gjennomføre avlusingen om bord i brønnbåten mens man lå ved merden. Altså uten å forlate anlegget overhodet. Det kan for eksempel være at det utvikles metoder for å rense vannet, slik at man etter endt badetid kan pumpe fisken over i merden igjen uten å skifte ut vannet først. Eller man kan tenke seg at brønnbåten har mulighet til å bytte ut vannet i brønnen med friskt vann og midlertidig oppbevare avlusingsvannet i en annen brønn eller pumpe avlusingsvannet over i brønnen på en annen brønnbåt. Ved bruk av disse metodene ville ikke fisken forlate anlegget under avlusingen. Spørsmålet blir da om man fortsatt ville være innenfor sjølovens anvendelsesområde, eller om man da er overlatt til den generelle kontraktsretten. Det er vanskelig å si at dette er transport. Det er en tjeneste som utføres med et skip, men det innebærer ikke at skipet er i bevegelse. Man kan her sammenligne

⁵¹ Store norske leksikon

med restaurantskipet, som bare ligger til kai og tar i mot gjester. Avlusingsoperasjonen utgjør bare en liten del av den større helhet som tidscertepartiet regulerer. Det at man her bare konsentrerer seg om en liten del av denne helheten kan ikke innebære at man konkluderer med at sjølovens regler ikke kan komme til anvendelse. Situasjonen kan sammenlignes med et tankskip som er under en langvarig frakttavtale, men som i en kortere tid ligger stille med last om bord. Det er ingen tvil om at sjøloven kommer til anvendelse også når dette skipet ligger stille. Det samme må gjelde når en brønnbåt ligger stille ved en oppdrettsmerd.

Også reelle hensyn taler for at avlusing i brønnbåt, slik det praktiseres i dag, skal omfattes av sjøloven. Transporten skjer om bord i båt og det skjer en forflytning på sjøen. Dette innebærer at spesielle hensyn må tas. De samme hensyn som ligger til grunn for vurderingene ved vanlig transport gjør seg også gjeldende ved transport av fisk under avlusing.

Jeg er kommet til at avlusing i brønnbåt omfattes av begrepet ”sjøtransport”.

5.3 Transportørens ansvar for fisken under avlusing – felles behandling

I sjølovens kapittel 13 er det etter dette to mulige hjemler for ansvar for skade på fisk ved avlusing i brønnbåt. Ansvar for lasteskade i sjølovens § 275 og ansvaret for levende dyr i sjølovens § 277. Man kan forstå reglene på den måten at de regulerer forskjellige typer gods, slik at § 275 regulerer vanlig gods, mens § 277 omhandler levende dyr. Eller man kan se det slik at begge bestemmelsene regulerer samme type gods, men at vilkårene under paragrafene er forskjellige.

5.3.1 Omfattes levende dyr av sjølovens § 275?

Man må avgjøre hva slags gods som reguleres av sjølovens § 275. Lasten om bord i brønnbåten ved avlusing er fisken. Spørsmålet blir om levende fisk er å anse som ”gods” etter denne bestemmelsen. Sjøloven selv har ingen definisjon av begrepet, men man finner vei-

ledning i forarbeidene. Her heter det at ”transportørens ansvar for skade på levende dyr skal som hovedregel bestemmes etter reglene i utkastets §§ 275 og 276”⁵².

Konklusjonen er at begrepet ”gods” i sjølovens § 275 omfatter levende dyr.

5.3.2 Begrepet ”levende dyr” i § 277

Over er det konkludert med at levende dyr omfattes av begrepet ”gods” i sjølovens § 275. Også § 277 taler om ”levende dyr”. Det må i det videre drøftes om levende fisk omfattes av begrepet ”levende dyr”.

Første del av begrepet, altså ”levende”, gir ingen tolkningsproblemer når det gjelder fisk. Fisk er levende hvis den har evne til å bevege seg og respirere.

Spørsmålet blir så om fisk kan karakteriseres som ”dyr” i lovens forstand.

Begrepet ”dyr” kan innebære at bare pattedyr er omfattet, men det kan også innebære at alle de fem gruppene av virveldyr er omfattet.

Forarbeidene sier ingenting om hvordan begrepet ”dyr” skal forstås. Allerede da sjøloven av 1994 kom i stand forelå det en god del transport av levende fisk i brønnbåt. Dette kan tale for at bestemmelsene må omfatte også slik transport. Hvis ikke kunne man forvente at fisk uttrykkelig hadde vært unntatt i loven eller at det i det minste var omhandlet i forarbeidene hvis fisk skulle være unntatt.⁵³

I rettspraksis finner man tolkninger av begrepet. I ND 1998 s. 358, den såkalte ”Frode Junior-saken”, ble det lagt til grunn at ”levende dyr” i § 277 ikke omfattet levende laks. Det

⁵² NOU 1993:36 s. 36

⁵³ ND 2000 s. 393

vises her til at dyr i lovverket blir ansett for å være gods, så lenge disse blir anbragt på pal-
le eller i container, og konkluderer dermed med at levende fisk transportert i brønnbåt ikke
faller inn under begrepet. I ND 2000 s. 393, ”Sea-Star” uttalte imidlertid lagmannsretten at
fisk omfattes av en naturlig språklig forståelse av ”dyr”. De viste også til at det ville være
naturlig at det ble nevnt i forarbeidene om fisk skulle holdes utenfor. I ankesaken til ND
2000 s. 393 uttalte også Høyesterett at begrepet omfatter levende fisk, se Rt.2001 s. 676.
Dette konstateres kort av Høyesterett i følgende setning: ”Levende dyr omfatter også
fisk”⁵⁴

Jeg mener en naturlig tolkning av ordet medfører at fisk er omfattet av begrepet ”dyr”.
Med støtte i Høyesteretts avgjørelse⁵⁵ er jeg kommet til at levende fisk omfattes av begre-
pet ”levende dyr”. Dette må gjelde både ved tolkningen av § 275 og § 277, fordi noe annet
ville medføre at regelverket ble inkonsekvent.

5.3.3 Kort om sjølovens § 275

Hovedregelen om transportørens erstatningsansvar finner man i sjølovens § 275. Bestem-
melsen oppstiller tre vilkår som må være oppfylt for at transportøren skal bli erstatningsan-
svarlig. For det første må godset være skadet eller ha gått tapt. For det andre må dette ha
skjedd mens godset var i transportørens varetekt. Er disse to vilkårene oppfylt er det en
presumpsjon for at transportøren har vært uaktsom. For det tredje må transportøren så føre
bevis for at han, eller noen han svarer for, ikke har opptrådt uaktsomt. Hvis han ikke lykkes
i dette, vil han bli ansvarlig. Bestemmelsen oppstiller altså et uaktsomhetsansvar med om-
vendt bevisbyrde.

⁵⁴ Rt. 2001 s.676 på s. 681

⁵⁵ Rt. 2001 s. 676

5.3.4 Kort om sjølovens § 277

Sjølovens § 277 innebærer at transportøren ikke blir ansvarlig ”... for tap eller skade på levende dyr som skyldes de særlige risiki ved slik transport”, se sjøl. § 277 første ledd. Transport av levende dyr omfattes av hovedregelen i § 275, men de særlige risiki knyttet til slik transport er det ikke rimelig at transportøren skal ha et utstrakt ansvar for. Denne bestemmelsen er altså en modifikasjon av § 275. Etter annet ledd har transportøren bevisbyrden for at skaden eller tapet kan ha oppstått som følge av slike risiki som første ledd omhandler, samt at han, og de han svarer for, har fulgt eventuelt særlige instruksjoner som er gitt. Hvis transportøren oppfyller sin bevisbyrde er han ikke ansvarlig med mindre den skadelidte kan godtgjøre at skaden eller tapet oppstod på grunn av uaktsom opptreden fra transportørens side. Ansvarsgrunnlaget er altså, som under § 275, uaktsomhet. Forskjellen ligger i at under § 277 er det en presumpsjon for at transportøren ikke har utvist uaktsomhet så lenge han kan godtgjøre at eventuelle instruksjoner er fulgt.

5.3.5 Ansvarsforholdet ved avlusing i brønnbåt bestemmes ved tolkning av kontrakten.

Jeg er etter dette kommet til at avlusing i brønnbåt kan falle inn under begrepet sjøtransport, samt at det kan falle inn under sjølovens §§ 275 og 277. Det er også konkludert med at kontraktene som benyttes faller inn under definisjonen av tidsbefraktning. Da ansvarsreglene i sjøloven er gjort deklarasjonelle for denne type fraktavtaler, vil kontraktene danne det viktigste grunnlaget når risiko/ansvar skal fordeles. Der kontrakten er taus, eller ikke gir fullstendige svar, vil man kunne supplere med sjølovens regler, men også med alminnelige kontraktsrettslige prinsipper, da en slik operasjon er nokså spesiell i forhold til det sjøloven typisk tar sikte på å regulere. Hvis det ikke er inngått kontrakt mellom partene, eller at det i kontrakten ikke er inntatt henvisning til sjøloven eller sagt noe spesielt om fordeling av risiko, er det over konkludert med at sjøloven vil komme til anvendelse.

5.4 Fremstillingen videre

I den videre framstillingen skal jeg ta for meg de ulike faser under avlusingsoperasjonen med sikte på å klarlegge hvem som har risiko/ansvar. Først må det undersøkes hva som kan sluttes ut fra kontrakten. Deretter vil det eventuelt bli spørsmål om hva resultatet blir hvis avtalen er taus på området, eller der avtalen gir rom for tvil om tolkningen. Det kan også tenkes at kontraktene inneholder løsninger som kommer i konflikt med rimelighetsklausuler som avtalelovens § 36 eller andre lignende prinsipper. Dette vil bli vurdert fortløpende.

6 Ansvarsforholdet ved lasting

6.1 Innledning

Det må først avklares når risikoen for skade og tap av fisken går over fra befrakter til bortfrakter. Her kan tenkes en løsning der risikoen følger hver enkelt fisk, altså slik at risikoen går over fra befrakter til bortfrakter i det fisken passerer rekka på brønnbåten. Eller det kan tenkes en løsning der befrakter og bortfrakter er ansvarlig for sine respektive oppgaver under lastingen. For eksempel slik at hvis det er befrakter som håndterer kastenoten, så er det også befrakter som er ansvarlig for eventuell skade og tap som oppstår under bruken av kastenot. Her kan det være av betydning hvem som har instruksjonsmyndighet, og i hvor stor utstrekning partene er ansett å måtte innrette seg etter instruksjoner som blir gitt. Følger man denne løsningen kan det være at befrakter blir ansett for å ha risikoen for fisken selv etter at den er kommet om bord i brønnbåten, og motsatt, at bortfrakter har risikoen før fisken er kommet om bord.

Når det er avklart hvilken av partene som har risikoen, må det videre vurderes om det ved lasting er særlige bestemmelser om ansvaret i kontrakt eller i sjøloven som gjør seg gjeldende. Da det er sjølovens ansvarsregler i §§ 274 flg. som kommer til anvendelse også ved lasting, vil hovedlinjene i disse bestemmelsene trekkes under dette kapittelet. For å unngå

dobbelt behandling, vil det bli vist til denne redegjørelsen der de samme problemstillingene er aktuelle under kapittel 7, 8 og 9.

6.2 Om lasting i kontraktene

Ingen av kontraktene jeg har fått tilgang til sier noe spesifikt om når risikoen for fisken går over fra befrakter til bortfrakter. Kontraktene viser imidlertid til sjølovens regler. En nærmere behandling av ansvarsperioden under sjøloven vil bli gitt i punkt 6.3.

Når det er fastlagt at risikoen er gått over fra befrakter til bortfrakter, må man se om kontraktene har spesielle regler for lastesituasjonen. Som omtalt under punkt 2.2 om kontraktene, inneholder noen av kontraktene bestemmelser om lasting og lossing. Det heter for eksempel at bortfrakter er ansvarlig for ”...ethvert tap oppstått under lasting fra eller lossing til innretning for oppbevaring av levende fisk, uansett årsak, med mindre [bortfrakter] beviser at skaden eller tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av ham selv eller noen han svarer for...”. Her er det en presumpsjon for at bortfrakter er ansvarlig, og skal han bli fri for ansvar må han selv bevise at han ikke har opptrådt uaktsomt. Dette er i samsvar med det som følger av sjølovens § 275. Det er altså et uaktsomhetsansvar med omvendt bevisbyrde. Den videre vurderingen vil følge de samme linjer som drøftelsen under sjølovens § 275 i punkt 6.3, og det vises derfor til denne drøftelsen.

Et annet eksempel man finner i kontraktene er at bortfrakter *ikke* er ansvarlig for ”...ethvert tap oppstått under lasting fra eller lossing til innretning for oppbevaring av levende fisk, uansett årsak, med mindre det bevises at skaden eller tapet skyldes feil eller forsømmelse av ham selv eller noen han svarer for...”. Her er det en presumpsjon for at bortfrakter ikke er ansvarlig, og det ligger til befrakter å bevise at det motsatte er tilfellet. Dette er en mindre streng bestemmelse enn i det forrige eksempelet. Her er det snakk om et uaktsomhetsansvar med vanlig bevisbyrde. Det er altså den som kommer med et krav, som må bevise uaktsomheten. Når en slik regulering er tatt inn i kontrakten, vil den gå foran bestemmelsen

i sjølovens § 275, og vil altså være mildere mot bortfrakter enn om sjøloven skulle gjelde mellom partene.

Når det gjelder aktsomhetsnormen, er det ikke sagt noe spesielt om dette i kontraktene. Det vises bare til at skaden eller tapet skyldes ”feil og forsømmelse”. Dette blir det samme som vurderingen under sjøl. § 275, og det vises derfor til drøftelsen under punkt 6.3.2.

I noen kontrakter er det for eksempel sagt spesifikt at ”den som fører kran/bom ved lasting og lossing av gods har ansvar for at dette skjer på forsvarlig vis uten fare for skade på personer og/eller gods”. Dette er en type instruksjon som kanskje kan ha betydning ved tolkningen av sjølovens § 277, se punkt 6.3.3.

6.3 Om lasting i sjøloven

I den grad kontrakten ikke gir entydig løsning på spørsmålet, eller at det ikke foreligger noen kontrakt mellom partene, vil man måtte se hen til sjølovens ansvarsregler.

6.3.1 Ansvarsperioden i sjøloven

Når det gjelder spørsmålet om risikoovergang er det sjølovens § 274 som gjelder. Denne bestemmelsen har overskriften ”Ansvarsperioden”. Her heter det i første ledd at ”Transportøren er ansvarlig for godset mens det er i dennes varetekt i lastehavn, under transporten og i lossehavn”. Andre ledd i samme bestemmelse utdyper dette ved å si at transportøren anses å ha godset i sin varetekt fra det tidspunkt transportøren mottar det fra avlasteren. Under tidscertepartiet vil det si fra det tidspunktet bortfrakter mottar godset fra befrakter.

Kjernen i denne vurderingen blir å avgjøre hva det vil si at godset er i bortfrakters varetekt. Ordlyden tilsier at bortfrakter må ha rådighet over godset. Bestemmelsen i sjøl. § 274 er

utformet på grunnlag av Hamburg-reglene art. 4.⁵⁶ I denne artikkelen angis ansvarsperioden til perioden ”the carrier is in the charge of the goods”. Dette tilsier at det er bortfrakters rett til å kontrollere godset som er avgjørende. Det naturlige utgangspunkt er at bortfrakteren har slik rett når han fysisk sett råder over godset. Ved avlusing vil det naturlige kanskje være det tidspunktet når brønnbåten legger til ved merden og fisken er klar til å pumpes over i brønnbåten eller det tidspunkt da hver enkelt fisk pumpes om bord i brønnen. Men kan det være at bortfrakteren kan sies å ha fisken i sin varetekt *før* dette tidspunkt, eller kanskje at bortfrakter ikke har fisken i sin varetekt *etter* at fisken er kommet om bord?

For å si noe nærmere om dette må det avklares hvordan fordelingen av oppgaver mellom brønnbåt og bemanning på merden er under lasting. Det kan være avgjørende for fastleggningen av ansvarsperioden å klargjøre hvilken av partene som har kontrollen under de ulike fasene ved lasting. Under sjøloven av 1893 gjaldt ”tackle-to-tackle” – prinsippet.⁵⁷ Det innebar at transportøren var ansvarlig for godset fra han mottok det til det ble utlevert, altså samsvarende med lasting og lossing. Men han kunne fraskrive seg ansvaret før lasting og etter lossing. Dette prinsippet er nå forlatt, og erstattet av bestemmelsen i sjøl. § 274 som angir ansvarsperioden til den tid transportøren har godset i sin varetekt.⁵⁸ Når det gjelder tidsbefraktning er § 274 en fravikelig regel, men som nevnt overfor viser de aktuelle kontraktene til sjølovens kapittel 13, og gir dermed reglene virkning også når det gjelder tidsbefraktning. Ved tolkningen av bestemmelsen i forhold til slike avtaler om stykkgodstransport, har det vært diskutert om det fortsatt foreligger en mulighet til å fraskrive seg ansvaret for perioder før og under lasting og lossing. Dette gjelder ved spesielle klausuler som innebærer at vareeier, eller noen han svarer for, utfører hele eller deler av laste-/losseoperasjonen, jf. FIO-klausulen. FIO står for ”free in and out”, og klausulen innebærer

⁵⁶ NOU 1993:36 s. 33

⁵⁷ Falkanger(2010) s. 297

⁵⁸ I.c.

at vareeier står for lasting og lossing.⁵⁹ Det hevdes at det ved slike klausuler er adgang for transportøren til å fraskrive seg ansvaret for de deler av lastingen/lossingen som utføres av vareeier. Dette kan også være en hensiktsmessig fordeling, da hver av partene har ansvar for sine respektive oppgaver. Ved en slik løsning følges funksjonsdeling og ansvar ad.⁶⁰ Hvis man sammenholder dette med den informasjonen som er gitt om hvordan lasteoperasjonen ved brønnbåttransport foregår, vil man se at oppgavene under lasting er fordelt mellom befrakter og bortfrakter. Følger man prinsippet om at funksjon om ansvar følges ad, vil det for eksempel være befrakter som har risikoen for fisken når kastenoten kastes ut. Deretter er det bortfrakter som har risikoen under bruken av kran om bord i båten for å stramme opp kastenoten, altså ved tørkingen. Deretter er det bortfrakter som bestemmer lastetakt og har kontrollen når fisken pumpes om bord. Det vil da være bortfrakter som har risikoen under denne delen av lastingen.

Det kan imidlertid være at det ikke er så klare grenser som her antydes. Lastingen skjer ved et samspill mellom befrakter og bortfrakter, og det er da naturlig å vurdere den andre parts plikt til å gripe inn hvis de anser det nødvendig. Det kan for eksempel være at bemanningen på merden ser at den som fører kran fra båten ved ”tørkingen” ikke skal stramme opp så hardt, eller at den som fører kran ser at bemanning på merden kanskje har samlet for mye fisk i kastenoten. Spørsmålet blir da om det foreligger noen plikt til å gripe inn. Her taler de beste grunner for at man må foreta en modifikasjon av regelen om at ansvar og funksjonsdeling følges ad. Bortfrakter kan fortsatt ha en omsorgs- og tilsynsplikt overfor fisken, og det kan derfor tenkes at brudd på disse plikter fører til at bortfrakter blir ansvarlig for feil og forsømmelser begått av befrakters representanter ved lasting(og tilsvarende ved lossing).⁶¹

⁵⁹ Falkanger(2010) s. 298

⁶⁰ I.c.

⁶¹ Falkanger(2010) s. 299

6.3.2 Sjølovens § 275

Når det er avgjort at risikoen er gått over fra befrakter til bortfrakter, må man for å avgjøre ansvarsforholdet se hen til sjølovens ansvarsregler i §§ 275 og 277. Først må det undersøkes om disse bestemmelsene sier noe om lastesituasjonen. Deretter må man se på hvordan aktsomhetsnormen er under de to bestemmelsene. Da sjøl. § 275 er hovedregelen, vil jeg først se på den. Deretter vil jeg se om det kan være tilfeller der lastesituasjonen dekkes av § 277. Av betydning er også å avgjøre hvor mye som skal til for å si at partene har oppfylt sin bevisbyrde under de to bestemmelsene.

Sjølovens ansvarsregler har ingen egne bestemmelser om lastesituasjonen, men når risikoen er gått over fra befrakter til bortfrakter, gjelder reglene i sjøl. §§ 275 og 277 også under lastingen og eventuelt tiden før lasting der fisken er i bortfrakters varetekt. Etter sjølovens § 275 første ledd er transportøren ansvarlig for tap "...som følge av at gods går tapt eller kommer til skade mens det er i transportørens varetekt om bord eller på land, med mindre transportøren godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportøren svarer for". Bestemmelsen slår fast prinsippet om culpa med omvendt bevisbyrde. Hovedregelen er altså at det må foreligge uaktsomhet på transportørens side for at ansvarsgrunnlag er til stede. Skades eller dør fisken mens det er i bortfrakters varetekt, er det en presumpsjon for at han har utvist uaktsomhet. For å unngå erstatningsansvar, må han godtgjøre at han ikke har utvist slik uaktsomhet. Det er ikke mulig å føre bevis for et negativt faktum. For å komme fri for ansvar må han sannsynliggjøre at annet hendelsesforløp, og dette hendelsesforløpet må vise at det ikke er noe å bebreide bortfrakter eller noen han svarer for.⁶² Dette kan ofte være vanskelig for bortfrakter, og regelen kan i noen tilfeller føre til at bortfrakter blir ilagt ansvar uten skyld.⁶³ Av tredje ledd fremgår at i de tilfeller tapet eller skaden skyldes samvirkende årsaker, er bortfrakter bare ansvarlig for

⁶² Falkanger(2010) s. 262

⁶³ Ibid. s. 263

den del som skyldes bortfrakters uaktsomhet. I slike tilfeller må bortfrakter bevise i hvilken utstrekning tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse på dennes side.

Det bør fastlegges hva det innebærer at "...gods går tapt eller kommer til skade...". Dette er ikke nærmere forklart i forarbeidene. En naturlig språklig forståelse vil i forhold til fisk være at fisken skades eller dør. Skade eller dødelighet av fisk kan ha sin årsak i enkeltstående hendelser om bord i brønnbåten, for eksempel ved for dårlig vannkvalitet i brønnen eller hvis det blir tilsatt for mye avlusingsmiddel i brønnen. Dødelighet og skade kan også inntreffe som en kombinasjon av behandlingen om bord i brønnbåten og fiskens kvalitet før den ble pumpet om bord. Det kan for eksempel være at fisken var litt svak da den ble pumpet om bord, kombinert med for tøff behandling under "tørkingen" ved lasting. Ved slike samvirkende årsaker er det ikke rimelig om bortfrakteren skal ha hele ansvaret. Regelen i § 275 tredje ledd om samvirkende årsaker kommer da til anvendelse. Transportøren blir bare ansvarlig for den delen av skaden eller tapet som skyldes han. Problemet blir da at det ligger til bortfrakteren å bevise hvor stor del av skaden eller tapet som ikke skyldes han selv. Dette kan ved håndtering av fisk være meget vanskelig, da årsakene ofte er sammensatte og det er vanskelig å si noe sikkert om når skaden inntraff og hva den eksakte årsaken til skaden var. Se mer om dette i kapittel 9.

Det er vareeier, i vårt tilfelle altså befrakter, som må godtgjøre at det foreligger skade eller tap og at denne skaden eller tapet er oppstått mens fisken var i bortfrakters varetekt. Det å konstatere at det foreligger skade eller tap vil normalt ikke by på problemer. En langt større utfordring er det for befrakter å godtgjøre hva årsaken til skaden eller tapet er. Som nevnt i punkt 1.1.5.2, skal fiskens tilstand loggføres ved lasting. Det skal anmerkes hvis fisken ser ut til å være svak. Utfordringen ligger i at man ikke nødvendigvis ser det på fisken om den er svak. Ved lossing skal også tilstanden på fisken loggføres. Hvis det ikke registreres dårlig tilstand på fisken ved lasting, men at man registrerer dette ved lossing, skulle man tro at det var klart at fisken er blitt skadet om bord. Dette kan også være tilfelle, men det kan også være tilfelle at fisken var svak før den ble pumpet om bord, men at det ikke ble synlig

før den kom om bord. Det kan altså være vanskelig for befrakter å godtgjøre at skaden eller tapet er oppstått mens det var i bortfrakters varetekt.

Dersom befrakter klarer å godtgjøre at skaden eller tapet oppstod mens fisken var i bortfrakters varetekt, er det en presumpsjon for at bortfrakter har vært uaktsom. Neste spørsmål blir da hva som skal til for at transportøren kan sies å ha vært uaktsom.

Grunnlaget for aktsomhetsnormen ligger i transportørens omsorgsplikt i sjølovens § 262. Her heter det i første ledd at ”transportøren skal utføre transporten med tilbørlig omhu og hurtighet, ta vare på godset og for øvrig ivareta eierens interesser fra mottakelsen til utleveringen av godset”. Tilsidesettelse av plikter etter denne bestemmelsen vil normalt medføre erstatningsansvar etter reglene i sjølovens kap 13.⁶⁴

Når aktsomhetsnormen ved lasting skal fastlegges kan man først undersøke om det finnes offentligrettslige forskrifter på området. Slike forskrifter kan ha stor betydning for vurderingen av om bortfrakter har utvist den nødvendige aktsomhet. For det første blir det et spørsmål om overtredelse av slike forskrifter medfører at handlingen blir å anse som uaktsom. Og motsatt; om overholdelse av slike forskrifter medfører at handlingen innebærer at bortfrakter har handlet aktsomt.⁶⁵ Det vil ha betydning å avgjøre hva slags formål den aktuelle forskriften har. Er formålet for eksempel å ”fremme god helse hos akvatiske dyr og ivareta god velferd hos fisk under transport”⁶⁶, vil det ved brudd på en slik forskrift være en sterk presumpsjon for at bortfrakter har opptrådt uaktsomt. Hvis forskriften har et annet formål enn å forebygge slik skade som har inntrådt, vil det normalt ha mindre betydning om forskriften er overholdt eller ikke.⁶⁷ Uvitenhet om reglenes eksistens er normalt ikke

⁶⁴ NOU 1993:36 s. 28

⁶⁵ Lødrup(2005) s.101

⁶⁶ Forskrift om transport av akvakulturdyr § 1

⁶⁷ Lødrup(2005) s. 102

unnskyldelig.⁶⁸ Når man driver med transport av fisk, og man tilbyr tjenester som avlusing, så forventes det at man undersøker om det finnes regler av betydning for virksomheten, samt at man setter seg inn i disse. Hvis bortfrakter kan vise til at han har overholdt gjeldende forskrifter, vil hovedregelen være at han går fri for ansvar.⁶⁹ Det vil imidlertid være av betydning hvor detaljert forskriften er, samt hvor dekkende den er for det aktuelle skadetilfelle. Det må også være et krav at det er årsakssammenheng mellom skaden og unnlåtelsen av å følge bestemmelser i forskriften.

Hvis det er gitt spesielle instruksjoner fra befrakter til bortfrakter, vil det ha betydning om bortfrakter kan vise til at disse er fulgt. Skulle det vise seg at slike instruksjoner ikke er fulgt, kan det være en indikasjon på at uaktsomhet foreligger. Dette så fremt det foreligger årsakssammenheng mellom skaden og unnlåtelsen av å følge instruksjonene. Kan bortfrakter vise at han har fulgt disse instruksjonene, kan det være en indikasjon på at han har utvist aktsomhet, men man ikke si at uaktsomhet automatisk er utelukket, da det kan være andre områder der bortfrakter har opptrådt uaktsomt.

Det kan nevnes at ved tolkningen av sjøl. § 277 har spesielle forskrifter og instruksjoner en mer direkte virkning enn under § 275.

Hvordan folk flest ville ha opptrådt, er ikke interessant i denne sammenheng. Det som er av interesse er hva som kan forventes av bortfrakter. Når skipper på en brønnbåt skal laste om bord fisk, vil han måtte inneha den kunnskapen som skal til for å håndtere situasjonen på en betryggende måte. Det er ikke nok å si at han gjorde så godt han kunne. Det må imidlertid ikke stilles krav til en perfekt utført jobb. Hva som er rimelig må bestemmes ut ifra hva

⁶⁸ Lødrup(2005) s. 103

⁶⁹ I.c.

som gjelder for vedkommende område.⁷⁰ Når det gjelder lastning av fisk, vil man måtte utvise stor forsiktighet ved håndteringen av fisken.

Et annet spørsmål som må avgjøres er *hvem* det er som kan bli ansvarlig etter disse reglene. Det er klart at transportøren selv, i dette tilfellet bortfrakteren, blir ansvarlig. Det gjelder da virksomheten i seg selv. Men bortfrakteren hefter også i stor utstrekning for feil og forsømmelser begått av andre.⁷¹ Det skjer en identifikasjon mellom bortfrakter og hans medhjelpere. Uten slik identifikasjon ville bortfrakteren normalt være fri for ansvar, fordi fisken er overlatt til andre. Sjøl. § 275 inneholder ingen bestemmelser om hvordan denne kretsen av personer skal avgrenses. I § 276 første ledd nr 1 finnes det god veiledning.⁷² Her innbefattes skipets "...fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste...". Herunder faller medhjelpere ved lastning. Som tidligere omtalt utføres lastingen ved et samarbeid mellom befrakter og bortfrakter. Under punkt 6.3.1 er det konkludert med at en plassering av risikoen etter prinsippet om at funksjon og ansvar følges ad, er en fornuftig løsning. Et alternativ kunne være at bemanningen på merden er å anse som bortfrakters kontraktsmedhjelpere, og at det således er bortfrakter som hefter for deres feil og forsømmelser. Når denne bemanningen er vareeiers representant vil den mest hensiktsmessige løsningen være å si at det er befrakter som hefter for feil og forsømmelser av sin bemanning på merden, og det er da naturlig å se det slik at risikoen for lastingen er fordelt mellom befrakter og bortfrakter etter prinsippet om at ansvar og funksjon følges ad. Men har man først konkludert med at ansvaret er gått over på bortfrakter, så vil det være bortfrakter som svarer for eventuelle kontraktsmedhjelpere. Det kan også tenkes at fisken skades eller dør som følge av samvirkende årsaker under lastesituasjonen. Regelen i sjøl. § 275 tredje ledd vil da komme til anvendelse. Bortfrakter vil da bare være ansvarlig for den del

⁷⁰ Falkanger(2010) s. 265

⁷¹ Ibid. s. 266

⁷² I.c.

av skaden eller tapet som skyldes feil eller forsømmelse fra hans side. Mer om problematikken rundt samvirkende årsaker finnes under kapittel 9.

Hva skal så til for at bortfrakter lykkes i å ”godtgjøre” at tapet eller skaden ikke skyldes feil eller forsømmelse av han eller noen han svarer for? Det vanlige utgangspunktet er at begrepet ”godtgjøre” er forbeholdt de tilfeller der det skal noe mer til enn vanlig sannsynlighetsovervekt til, altså at det innebærer et skjerpet beviskrav (note Robberstad s. 250). Dette er ofte omtalt som ”kvalifisert sannsynlighetsovervekt”. I forarbeidene til § 275 er det ikke sagt noe om hvordan dette er å forstå. Man kan tenke slik at det ville vært sagt noe om det hvis det var meningen å fravike den gjengse forståelse av uttrykket. Dette taler for å vektlegge ordlyden i bestemmelsen. Dette er også i samsvar med vurderingen som ble gjort i ND 2003 s. 374” Pergamos”: ”Når det gjelder sjøloven § 275, er det etter lagmannsrettens oppfatning naturlig å legge avgjørende vekt på bestemmelsens ordlyd, slik at ”godtgjøre” innebærer at det må kreves noe mer enn sannsynlighetsovervekt for at transportøren skal gå fri for ansvar. En slik regel vil være rimelig ut fra den betraktning som at lasteeieren har liten eller ingen mulighet til å kontrollere transportøren eller andre transportøren svarer for”⁷³. Jeg slutter meg til dette resonnementet, og konkluderer med at ”godtgjøre” i henhold til § 275 innebærer et krav om kvalifisert sannsynlighetsovervekt.

6.3.3 Sjølovens § 277

Sjølovens § 277 oppstiller et unntak fra hovedregelen i § 275. Bortfrakter er ikke ansvarlig ”...for tap eller skade på levende dyr som kan skyldes de særlige risiki ved slik transport”⁷⁴. Det følger videre av annet ledd at hvis bortfrakter godtgjør at han har fulgt de særlige instruksjoner som er gitt, og at skaden eller tapet kan skyldes slike risiki som nevnt i første ledd, er ikke transportøren ansvarlig med mindre det godtgjøres at tapet eller skaden helt eller delvis skyldes feil eller forsømmelse fra bortfrakter eller noen bortfrakter svarer

⁷³ ND 2003 s. 374 på s. 381

⁷⁴ Sjøloven § 277 første ledd

for. Det er altså slik at hvis bortfrakter godtgjør at han har fulgt de instruksjoner som er gitt og at skaden eller tapet *kan* skyldes slike risiki, så er det en presumpsjon for at han har opptrådt aktsomt, med mindre befrakter kan godtgjøre det motsatte. Bestemmelsen får også anvendelse på lastesituasjonen, forutsatt at fisken er i bortfrakters ”varetekt”. Det er her viktig å understreke at det ikke kreves sannsynlighetsovervekt med tanke på om tap eller skade kan skyldes ”særlige risiki”. Det er nok at det foreligger en mulighet for at dette var årsaken.

Først må det sies noe om hva som ligger i ”særlige risiki”. Spørsmålet er om det er nok at det er snakk om transport av levende dyr, eller om det må noe mer til. Det er over sagt at § 275 er hovedregelen. Det innebærer da at de tilfeller som faller inn under § 277 skal representere unntakene. Det kan altså ikke være slik at alle tilfeller av transport av levende dyr faller inn under denne lempeligere bestemmelsen. I forarbeidene heter det at transport av dyr reiser ”særlige problemer”, men dette utdypes ikke.⁷⁵ Også i litteraturen er det svært lite å hente om dette. En naturlig forståelse av begrepet ”særlige risiki” tilsier at det må være snakk om at årsaken til skaden eller tapet skyldtes en fare som var spesiell for denne type transport. Når det gjelder fisk, vil det være av betydning at fiskens bevegelser er uforutsigbare og at fiskens reaksjoner på endret miljø er vanskelig å forutse.⁷⁶ Når det gjelder avlusing kan det i enda større grad enn ved ordinær transport fra A til B, oppstå situasjoner der slike ”særlige risiki” kan tenkes å foreligge. Når det gjelder lastesituasjonen, som er tema for dette kapittel, vil den foregå på samme måte uansett om fisken skal transporteres til slakteriet eller om den skal avluses om bord. Risikoen vil altså være den samme ved lasting før avlusing, som ved lasting før vanlig transport. Ved lasting er det en fare for at fisken blir stresset, jf. punkt. 1.1.5.2. Hvis befrakter samler for mye fisk i kastenoten, og dette fører til at den blir ”tørket” for hardt, kan spørsmålet bli om det er en situasjon som gjør at den påfølgende transport og avlusing vil falle inn under ”særlige risiki”. Og det kan

⁷⁵ NOU 1993:36 s. 36

⁷⁶ Informasjon fra bransjen

tenkes at man kan legge terskelen lavere for å godta at fisken har en tilstand som faller inn under ”særlige risiki” når man vet at fisken skal avluses om bord, da man er kjent med at avlusing er en omfattende håndteringsprosess for fisken, og man derfor kanskje bør utvise ennå større grad av forsiktighet ved ”tørkingen”.

Det er nå tatt i bruk lasteutstyr som gjør at selve pumpingen fra merden og om bord i brønnbåten foregår på en skånsom måte. Når det foreligger slik teknologi, vil det kanskje måtte mer til for at man skal kunne si at transporten faller inn under ”særlige risiki”. Da man ikke hadde slikt utstyr, men var henvist til å benytte teknologi som var mer stressfremmende for fisken, var det mer nærliggende å si at det stress fisken var utsatt for under lasting utgjorde slike ”særlige risiki”, og at det derfor var rimelig at bortfrakter lettere kunne fri seg fra ansvar. Nå når selve lastingen kan foregå på en skånsom måte, vil det etter min vurdering måtte mer til for at lastingen skal føre til av transporten utgjør en ”særlig risiki” enn tilfellet var tidligere.

I Nedens herredsretts dom fra 2001 legger retten til grunn at fiskens tilstand før lasting er en slik ”særlig risiki”.⁷⁷ Retten mente at det var sannsynlig at skaden hadde oppstått under transport, men at det ikke var ”...mulig å angi med sikkerhet hva som var årsaken til at skaden oppstod. Årsaksbildet kan være langt mer sammensatt enn den belastningen fisken var utsatt for under selve transportetappen. Det vises til det som er sagt overfor om fiskens utgangspunkt,...”⁷⁸. Det vil altså ha betydning om man kan legge til grunn som en mulig årsak til tap eller skade at fiskens tilstand før lasting var dårlig, eller at grunnlaget for dårlig tilstand på fisken kan skyldes omstendigheter i tiden før lasting.

⁷⁷ Nedens herredsretts dom avsagt 30. Mars 2001 Sak nr 00-00391 A

⁷⁸ Ibid. s.13

Neste spørsmål blir hva slag type instruksjoner som faller inn under ”særlige instruksjoner”⁷⁹. Etter forarbeidene må transportøren følge instruksjonene som omhandler dyrene under transporten.⁸⁰ Når det gis spesielle instruksjoner for lasting i kontrakten, vil det være for å presisere at man skal utvise en spesiell aktsomhet ved utførelsen av lastingen. Det heter for eksempel ” Den som fører kran/bom ved lasting og lossing av gods har ansvar for at dette skjer på forsvarlig vis uten fare for skade på personer og/eller gods”. Selv om det i denne formuleringen bare heter at det må utvises ”forsvarlighet”, så kan det tolkes slik at det forventes at det utøves en ekstra forsiktighet på området. Det er også naturlig, da det er konkludert med at ”tørkingen” av fisken er den prosessen som utgjør størst risiko for fisken i lastesituasjonen, jf. punkt 1.1.5.2. Det må da videre kunne godtgjøres at disse instruksjonene er fulgt. Det finnes i kontraktene også eksempler på at det er vedlagt prosedyrer for transport av fisk. Slike prosedyrer vil da falle inn under ”særlige instruksjoner”. I kontraktene er det også funnet flere tilfeller av at de henviser til forskrifter på området. Spørsmålet blir om dette er å anse som ”særlige instruksjoner”, og om slike forskrifter vil være ” særlige instruksjoner” også hvis det ikke er vist spesielt til dem i kontrakten eller at det ikke foreligger kontrakt mellom partene. De beste grunner taler for at gjeldende forskrifter på området kan sies å være ”særlige instruksjoner” enten det er henvist til dem i kontrakten eller ikke. Dette gjelder for eksempel ”Forskrift om transport av akvakulturdyr”. Denne forskriften inneholder detaljerte bestemmelser for godkjenning av brønnbåt⁸¹, krav til kompetanse hos personell med ansvar for dyr⁸² og velferdsmessige og smittehygieniske krav til transporten⁸³. Dette er bestemmelser av så detaljert karakter, at det vil være naturlig om bortfrakter kan vise til at disse bestemmelser er fulgt. Hvis det ikke er gitt andre instruksjoner fra befrakter, så vil en slik løsning medføre at bortfrakter i det minste må godtgjøre at

⁷⁹ jf. sjøl. § 277 annet ledd

⁸⁰ NOU 1993:36 s. 36

⁸¹ Forskrift om transport av akvakulturdyr, kap. 2

⁸² Ibid. § 12

⁸³ Ibid. kap. 3, 4 og 5

han har fulgt bestemmelsene gitt i forskrift. Det kan også bli et spørsmål om muntlige instruksjoner gitt av bemanning på merden vil omfattes av ”særlige instruksjoner”. Da lasting foregår ved et samarbeid mellom befrakter og bortfrakter, vil det kunne skje at instruksjoner overbringes muntlig fra bemanning på merden til for eksempel den som fører kran om bord i brønnbåten ved ”tørkingen” under lasting. Det kan for eksempel dreie seg om rapport om fiskens tilstand. Får bortfrakter for eksempel muntlige instruksjoner om at fisken er noe svak, og at dette må tas hensyn til ved ”tørkingen”, vil dette være informasjon av stor betydning, og det må da være på det rene at disse instruksjoner omfattes av begrepet. Det ligger da til befrakter å godtgjøre at slike muntlige instruksjoner er gitt, og det ligger til bortfrakter å godtgjøre at de er fulgt.

Det må her nevnes at det av forarbeidene følger den begrensning at bortfrakter ikke er fri for ansvar hvis han har fulgt instruksjoner som han måtte ha forstått var feilaktige.⁸⁴ I forhold til lasting kan det for eksempel tenkes at den som fører kran får beskjed om å stramme opp kastenoten for å starte ”tørkingen”, men at han ser at det er alt for mye fisk i noten til at det vil være forsvarlig. Av den nevnte begrensning følger da en plikt til å la være å følge disse instruksjonene. Dette er også i overensstemmelse med hensynet til god dyrevelferd som ligger bak bestemmelsene om håndtering av fisk.

Også i relasjon til § 277 må man avgjøre betydningen av ordet ”godtgjøre”. I denne paragrafen forekommer det to tilfeller av bruken av ordet i annet ledd. I første punktum i forhold til at bortfrakter må ”godtgjøre” å ha fulgt de ”særlige instruksjoner”. Deretter i andre punktum i forhold til befrakters mulighet til å ”godtgjøre” at tapet eller skaden skyldes bortfrakters uaktsomme opptreden. Over er det konkludert med at ”godtgjøre” i § 275 er å forstå som et krav om kvalifisert sannsynlighetsovervekt. Dette er begrunnet i ordlyden, samt vareeiers begrensede muligheter til å kontrollere transportør. I henhold til § 277 annet ledd første punktum vil de samme momenter komme til anvendelse. Også her vil det være

⁸⁴ NOU 1993: 36 s. 36

av betydning at vareeier har meget begrensede muligheter til å kontrollere transportør. Når det gjelder andre punktum, vil en tolkning av ”godtgjøre” i retning av et krav om kvalifisert sannsynlighetsovervekt forankres i andre momenter. Av betydning her vil være at det ville være rimelig å forvente at det er sies noe om det i forarbeidene hvis samme uttrykk i samme paragraf skulle tolkes forskjellig. Et annet moment er at § 277 er ment å være en unntaksregel, og det er på det rene at den skal innebære et lempeligere ansvar for transportør, og at det dermed kan være naturlig at det skal mer til enn vanlig sannsynlighetsovervekt for å bevise at transportør har opptrådt uforsvarlig. Jeg er etter dette kommet til at ”godtgjør” i § 277 må tolkes slik at det stilles krav til kvalifisert sannsynlighetsovervekt.

6.4 Rimelighetsvurdering

Som sagt i punkt 6.2 sier ikke kontraktene noe om når risikoovergangen er, men de henviser til sjølovens bestemmelser om dette. Over er det konkludert med at en fordeling av risiko ved lasting etter tolkningen av sjølovens § 274 om at funksjon og ansvar følges ad kommer til anvendelse også ved avlusing i brønnbåt. Dette anser jeg som en hensiktsmessig og rimelig fordeling av risiko, da ordningen resulterer i at risikoen til en hver tid er plassert hos den av partene som er nærmest til å avverge tap og skade på fisken.

Også når det gjelder aktsomhetsnormen er det lite å hente i kontraktene. I kontraktene benyttes ”feil eller forsømmelse”, og dette er også ordlyden i sjølovens ansvarsregler. Det er hovedsakelig vist til sjølovens regler, og jeg vurderer det slik at de gir en rimelig fordeling av risikoen mellom befrakter og bortfrakter når det gjelder lastesituasjonen.

7 Ansvarsforholdet om bord i brønnbåten

Når det gjelder de generelle redegjørelser hva angår tolkningen av sjølovens §§ 275 og 277 viser jeg til drøftelsene under punkt 6, om lasting. Her vil jeg bare behandle det som gjelder spesielt for perioden fisken er om bord i brønnbåten. De tilfeller det kan tenkes å oppstå faresituasjoner om bord i brønnbåten er omtalt i punkt 1.1.5.3. Det gjelder rengjøring av brønnen, observasjon av fisken i brønnen, ved konferering med veterinær, ved inntastning av styrke på avlusingsmiddel og holdetid i systemet, ved oversittelse av holdetid, samt ved utskiftning av avlusingsvannet.

7.1 Kontraktene

Også i forhold til tiden om bord i brønnbåtene er det lite å hente i kontraktene. Det er samme formuleringer som er brukt i henhold til tiden om bord i brønnbåten, som de som er brukt i forhold til lasting.

Når det gjelder rengjøring av brønnen, er det for eksempel sagt at ”Brønnbåten skal rengjøres/ desinfiseres i henhold til de til enhver tid gjeldende forskrifter og prosedyrer utstedt av offentlig myndighet og [befrakter] før det enkelte transportoppdrag iverksettes”. Dette innebærer altså at bestemmelser i ”Forskrift om transport av akvakulturdyr” er gjort til en del av prosedyrene for rengjøring, samt at bortfrakter er forpliktet til å følge eventuelle særlige instruksjoner gitt av befrakter. Det er ikke sagt noe om hvordan aktsomhetsnormen er i relasjon til disse formuleringene, og man må da legge til grunn det generelle prinsipp om at uaktsomhet utløser ansvar. Aktsomhetsnormen blir derfor de samme som under sjølovens § 275.

7.2 Sjøloven

Den videre drøftelsen hva angår ansvarsforholdet under tiden om bord i brønnbåten, gjøres i relasjon til sjølovens regler.

7.2.1 Rengjøring av brønnen

Den første faresituasjonen oppstår i det fisken pumpes om bord i båten. Det er da en forutsetning at brønnen er tilfredsstillende rengjort, slik at fisken ikke utsettes for sykdomssmitte eller at rester fra tidligere laster blokkerer eller reduserer effekten av utstyret i brønnen. Det kan også tenkes at rester fra tidligere laster har negativ innvirkning på miljøet i brønnen. Spørsmålet blir hvem som har ansvar for at brønnen er tilfredsstillende rengjort, og hva som skal til for å godtgjøre at dette er gjort. I relasjon til hovedregelen i § 275 må bortfrakter godtgjøre at for dårlig rengjort brønn ikke skyldes uaktsomhet av han. I kontraktene er det sagt at bortfrakter er ansvarlig for å sørge for at brønnen er rengjort i henhold til offentlige forskrifter på området, samt eventuelle interne prosedyrer, jf punkt 7.1. Det er helt klart at dette er meget viktige prosedyrer å følge, og det må da kunne forventes at forskrifter og prosedyrer på området er fulgt for at man skal ha en sjanse til å bli fri for ansvar. Når det gjelder offentlige forskrifter er det ”Forskrift for transport av akvatiske dyr” som gjelder. Forskriftens § 20 omhandler rengjøring og desinfeksjon av transportenhet som gjenbrukes.

Videre kan det spørres om det kan oppstå tilfeller der § 277 gjør at bortfrakter blir fri for ansvar? For eksempel hvis bortfrakter godtgjør å ha fulgt forskrifter og ”særlige instruksjoner”, men at fisken før den kom over i brønnen var svak og derfor ikke tålte at ikke rengjøringen var perfekt. Det kan for eksempel tenkes at miljøet i brønnen var litt forurenset av tidligere laster, og at dette ikke utgjør noen risiko for fisk i god tilstand, men at det var nok til at svak fisk ikke tåler det og dør. Dette må sies å være en ”særlig risiki” det ikke er rimelig at bortfrakter skal ha ansvar for, med mindre det fra befrakters side godtgjøres at bortfrakter har vært uaktsom. Mer om fiskens tilstand som ”særlig risiki” finnes under punkt 6.3.3

7.2.2 Observasjon av fisken

Under den perioden fisken er om bord i båten, vil fiskens tilstand kunne observeres fra skjermer på broen. Det finnes også forskjellige måleinstrumenter i brønnen som forteller noe om hvordan miljøet i brønnen er. Det er viktig at bemanning på broen er oppmerksomme og observerer fisken og miljøet i brønnen under hele avlusingsoperasjonen. Også dette fordrer god kompetanse hos bemanningen på broen, jf. forskrift om transport av akvatiske dyr § 12. Her stilles det krav til at ”Transportør, sjåfør/skipper og annen med ansvar for akvakulturdyrene skal ha nødvendig kunnskap om transportformen og om akvakulturdyrenes atferdsmessige og fysiologiske behov”. Videre stilles det krav til at nødvendig kompetanse skal dokumenteres gjennom praktisk og teoretisk opplæring i regi av næringen. Hvis det ikke kan dokumenteres at slik opplæring er gjennomført, vil det ha betydning for aktsomhetsvurderingen under sjølovens ansvarsregler.

Observasjon før avlusingsmiddelet tilsettes er viktig for å vurdere om fiskens tilstand er god nok til at avlusing kan gjennomføres. Det kan for eksempel tenkes at fisken ble ”tørket” for hardt, men at dette ikke ble synlig før etter en tid om bord. Man må da forvente at bortfrakter gjør observasjoner av fisken før avlusingsmiddel tilsettes i brønnen.

Unnlatelse av å observere fisken, vil kunne føre til at han blir ansett for å være uaktsom etter ansvarsreglene. Her må det legges til grunn at det foreligger en plikt til å observere fisken selv om fisken ser ut til å være i god form ved lastning. Det er over sagt at det kan være vanskelig å bedømme fiskens tilstand, og det vil derfor være viktig å følge med slik at man raskt legger merke til det hvis fisken viser tegn til stress eller at den viser tegn til redusert tilstand.

Over er det konkludert med at fiskens dårlige tilstand forut for lastning kan være et tilfelle som omfattes av ”særlige risiki” i § 277. Hvis det er slik at det ved lastning konstateres at fisken har dårlig tilstand, kan det være at bortfrakter har enda større plikt til å observere fisken underveis. Hvis han er klar over fiskens dårlige tilstand, vil det være av enda større betydning å sikre gode forhold i brønnen. Det kan derfor tenkes at kjent dårlig tilstand på

fisken ved lasting i utgangspunktet tilsier at situasjonen faller inn under § 277, og man kan si at skaden på eller tapet av fisken skyldes ”særlige risiki”. Men bortfrakter kan kanskje likevel bli ansvarlig dersom befrakter lykkes i å godtgjøre at bortfrakter, hensett til fiskens reduserte tilstand, ikke har utvist stor nok oppmerksomhet rundt observasjonen av fisken under transport og avlusing, og at bortfrakter derfor kan sies å ha opptrådt uaktsomt. Det må imidlertid kunne påvises årsakssammenheng mellom skaden eller tapet og unnlatelsen av å observere for at dette skal bli resultatet.

7.2.3 Konferering med veterinær

Det er veterinæren som bestemmer hvilket avlusingsmiddel som skal benyttes, hvilken styrke det skal ha, samt fastsetter holdetid. Under disse fasene kan veterinær gjøre feil vurderinger eller overbringe feil informasjon. Det er i punkt 1.1.5.3 sagt at veterinær er oppdretters, altså befrakters, representant. Dette er oppfatningen i bransjen, og det skyldes vel at veterinær enten er engasjert av befrakter eller er ansatt hos befrakter. Hvis man godtar denne løsningen, vil veterinæren identifiseres med befrakter, og det vil da være befrakter som svarer for feil og forsømmelser av han. Det kan imidlertid være et spørsmål om dette er en holdbar løsning, eller om veterinær er å anse som bortfrakters kontraktsmedhjelper, og det følgelig er bortfrakter som har risikoen for veterinærens feil og forsømmelser. Hvis det skulle forekomme at veterinær er engasjert av bortfrakter, vil det være naturlig å si at veterinæren er bortfrakters kontraktsmedhjelper. Når veterinær er engasjert av, eller ansatt hos, befrakter, vil det være rimelig at veterinæren identifiseres med befrakter. Denne løsningen fører til at de instruksjoner veterinær gir bortfrakter, er slike instruksjoner som vil ha betydning for aktsomhetsnormen etter sjølovens § 275 og, ikke minst, for vurderinger av ”særlige instruksjoner ” etter § 277. Veterinærens instruksjoner hva angår avlusingsmiddel og holdetid blir etter dette å oppfatte som slike ” særlige instruksjoner”⁸⁵, som kan føre til at bortfrakter blir fri for ansvar hvis han kan godtgjøre at han har fulgt dem.

⁸⁵ jf. sjøloven § 277

Når det gjelder veterinærens aktsomhet, må det forventes at han opptrer slik en ansvarlig veterinær forventes å gjøre. De veterinærmedisinske vurderingene vil ikke bli behandlet her.

En annen side av dette er skipperens evne til å forstå og hans oppmerksomhet rundt informasjonen han mottar fra veterinæren. Et spørsmål kan være om det kreves at skipperen skal inneha kompetanse til å forstå de beskjeder han mottar. Dette kan tenkes følge av ”Forskrift om transport av akvatiske dyr” i § 12. Det er viktig at han innehar god kompetanse om det praktiske rundt avlusingen, da det vil føre til å øke sjansene for at ikke feil oppstår. Hvis skipper har god nok kompetanse vil han kanskje kunne gjøre seg opp en mening i forhold til om de instruksjoner han mottar fra veterinæren er korrekte eller ikke. Dette gjelder i hvert fall i de tilfeller veterinærens instruksjoner avviker i stor grad fra vanlig praksis. Det følger som sagt av forarbeidene til § 277 at bortfrakter ikke blir fri for ansvar hvis han følger ”særlige instruksjoner” på tross av at han burde skjønne at disse ikke var riktige. Men det vil etter min vurdering være å dra skippers plikter i overkant langt hvis man skal si at bortfrakter blir ansvarlig hvis skipper følger feilaktige instruksjoner fra veterinær. Det må for det første forventes at medisinske vurderinger av veterinær er korrekte. For det andre kan det ikke forventes at skipper setter seg ut over veterinærens yrkesmessige vurderinger.

Det må imidlertid kunne forventes at skipper utviser aktsomhet og viser oppmerksomhet når han mottar disse instruksjonene. Han må være sikker på at han har fått med seg de riktige tall, og at riktig informasjon blir notert ned. Det må også forventes at skipper på ny kontakter veterinær hvis noe skulle være det minste uklart. Unnlater han dette, vil det være et holddepunkt for at han har vært uaktsom.

7.2.4 Inntasting av informasjon i systemene, overholdelse av holdetid og utskiftning av badevannet

Når skipper har mottatt informasjon fra veterinær om mengde avlusingsmiddel og holdetid, skal han taste dette inn i datasystemet om bord i båten. Det må forventes at det utvises stor grad av aktsomhet her, da det er klart at dosering og holdetid er avgjørende for en vellykket

avlusing. Situasjonen kan til en viss grad sammenlignes med sykepleieren som skal gi riktig mengde medisin etter legens befaling. Det må forventes at sykepleieren er i stand til å utføre de ordrer han mottar fra legen. Hvis han har fått beskjed om å gi pasienten 5 ml morfin, så må det forventes at sykepleieren vet hvordan dette skal utføres og det må forventes at sykepleieren utviser stor aktsomhet når jobben skal utføres. På samme måte må det forventes at skipper utviser stor aktsomhet når han skal taste inn mengde avlusingsmiddel og holdetid.

Når den fastsatte holdetid er over, må det foregå en effektiv utskiftning av avlusingsvannet. Dette er viktig for å unngå at fisken ikke tar skade eller går tapt ved at den må bade for lenge i avlusingsvannet. For å få skiftet ut vannet raskest mulig, må båten gå for full maskin. Oksygenivået i brønnen, og miljøet for øvrig, vil da bli bedre, men det kan oppstå kritiske situasjoner. Hvis fisken under avlusingen har blitt svak, kan den legge seg på rista og hindre utskiftning av vannet. Dette kan ha store konsekvenser for fisken i brønnen. Hvis skipper observerer at fisken er svak, kan det spørres om han plikter å gjennomføre noen tiltak eller utøve spesiell aktsomhet i forbindelse med utskiftning av avlusingsvannet. Det er en nødvendig konsekvens av avlusing i brønnbåt, at vannet må skiftes ut ved utgang av holdetid. Det er også slik at dette må skje raskt, da fisken er meget ømfintlig for oversittelse av holdetid. Konsekvensen av dette, er at skipper er nødt til å gjennomføre utskiftningen med den nødvendige hurtighet på tross av observasjoner på at fisken er svak. Resultatet ved å unnlate utskiftning vil være mye verre. Det må derfor konkluderes med at skipper er overlatt til å gjennomføre utskiftning av vann på vanlig måte, på tross av at kritiske situasjoner kan oppstå. I denne sammenheng vurderer jeg utskiftning av vannet som et aspekt som kan forklare hvorfor skade eller tap etter avlusing har et stort omfang. Tap som følge av at svak fisk har lagt seg på rista og hindret utskiftning, må etter dette vurderes ut i fra hva som eventuelt er årsaken til at fisken er svak. Kan det godtgjøres at fisken var svak før lasting, kan det tenkes at det blir å anse som en ”særlig risiki” etter sjøl. § 277, og det dermed er befrakter som har risikoen for stort tap som følge av problemer ved utskiftningen. Hvis fisken er svak som følge av for hard behandling fra brønnbåtens side, må eventuelt bort-

frakter også ha risikoen for at omfanget av tapet blir større på grunn av problemer ved utskiftning.

7.3 Rimelighetsvurdering

Generelt anser jeg reglene som kommer til anvendelse i tiden om bord i brønnbåten for å gi en rimelig ansvarsfordeling mellom partene.

I en av kontraktene jeg har fått tilgang til finnes følgende klausul: ”Anser bortfrakter at fiskens tilstand kan medføre risiko for skade eller helt eller delvis tap av lasten under transporten, kan bortfrakter nekte å gjennomføre transporten med mindre befrakter skriftlig krever transporten gjennomført og aksepterer denne risikoen”. Her nevnes bare ”...neker å gjennomføre transporten...”, men det antas at dette er ment å omfatte også de tilfeller der det er snakk om avlusing. Spørsmålet blir om bortfrakter kan nekte å gjennomføre avlusingsoperasjonen selv om befrakter påtar seg all risiko, eller om det vil medføre kontraktsbrudd hvis bortfrakter motsetter seg dette.

Det finnes ingen veiledning i den aktuelle kontrakten. Man er da overlatt til den generelle kontraktsretten og må derfor foreta en rimelighetsvurdering. Det kan tenkes at dette er i strid med avtalelovens § 36 første ledd. Den lyder slik: ”En avtale kan helt eller delvis settes til side eller endres for så vidt det ville virke urimelig eller være i strid med god forretningsskikk å gjøre den gjeldende. Det samme gjelder ensidig bindende disposisjoner”. Under denne bestemmelsen må det foretas en vurdering av om den aktuelle klausulen virker ”urimelig”.

Ved denne urimelighetsvurderingen vil det være av betydning at man har med dyr å gjøre. Hensynet til dyrevelferd følger av dyrehelselovens § 1. Resultatet kan tenkes å bli forskjellig alt etter om fisken anses å kunne få bedre helsetilstand ved fortsatt opphold i merden eller ikke. Hvis fisken er svak, men at det kan forventes at den kan bli bedre hvis man avventer transport og avlusing, vil det kanskje være urimelig om bortfrakter ikke skal kunne

nekte å utføre oppdraget selv om befrakter ønsker å ta på seg risikoen. Hensynet til god dyrehelse tilsier at det er best for fisken om man avventer avlusing og ser om fiskens tilstand bedrer seg. Skulle situasjonen være slik at fisken har dårlig tilstand på grunn av omfattende luseangrep, vil situasjonen kanskje være motsatt. Det kan da tenkes at det vil være rimelig om bortfrakter plikter å gjennomføre avlusingen hvis de skal unngå kontraktsbrudd. Hensynet til fiskens helse trekker da i retning av å gjennomføre avlusingen, på tross av at det kanskje kan føre til skader eller tap.

Når et oppdrettsanlegg overstiger de fastsatte tiltaksgrenser for antall lus per fisk, er oppdretter, her befrakter, pålagt å gjennomføre avlusing av anlegget innen 14 dager.⁸⁶ Mattilsynet er gitt myndighet til å vedta tvangsmulkt hvis avlusing ikke blir gjennomført innen denne fristen.⁸⁷ Et spørsmål som i forhold til den aktuelle klausul kan oppstå, er om vedtak om tvangsmulkt til oppdretteren har innvirkning på det som over er sagt om bortfrakters plikt til å gjennomføre avlusing på tross av at de vurderer at fiskens tilstand tilsier at det bør unngås.

Et pålegg fra Mattilsynet om å gjennomføre avlusing er gitt i den hensikt å bedre fiskens helse. Dette vil også være bortfrakters hensikt ved å nekte å foreta avlusingsoperasjonen. Hvis det er kommet til det punkt at tvangsmulkt effektueres, vil det ha gått noe tid fra da tiltaksgrensene var oversteget, og behovet for avlusing vil sannsynligvis være enda større nå. Jeg legger også til grunn at Mattilsynet er nærmest til å foreta en vurdering av hva som er best for fiskens helse, og da ikke bare fisken i den aktuelle merden, men fisken i hele anlegget. Jeg er etter en vurdering kommet til at bortfrakter plikter å gjennomføre avlusingen, dersom det foreligger pålegg om tvangsmulkt fra Mattilsynet.

⁸⁶ Luseforskriften § 5

⁸⁷ Ibid. § 12

I forhold til den omtalte klausul er min konklusjon at det i enkelte tilfeller kan tenkes at den må settes til side etter en rimelighetsvurdering. Dette vil gjelde i de tilfeller det med bakgrunn i fiskens helse kan sies å innebære den beste løsning.

Et spørsmål som kan oppstå i de tilfeller bortfrakter nekter å gjennomføre et oppdrag på vegne av befrakter, er om dette medfører at frakten skal nedsettes. Som det er redegjort for, er frakten under et tidscerteparti fastsatt per tidsenhet, for eksempel per år. Det er da en forutsetning at båten står til disposisjon for befrakter i den fastsatte periode. Hvis bortfrakter nekter å gjennomføre en avlusingsoperasjon, vil man kunne si at båten ikke står til befrakters disposisjon. Befrakter kan da ikke utøve sin kommersielle ledelse. Etter sjøl. § 392 kan tidsfrakten nedsettes hvis tid går tapt på grunn av tidsbortfrakterens forhold. Dette er en regel om såkalt off-hire.⁸⁸ Hvis bortfrakteren urettmessig motsetter seg å utføre en avlusingsoperasjon, kan det være et tilfelle som faller inn under ”tidsbortfrakterens forhold”⁸⁹, og resultatet blir da at befrakter ikke plikter å betale frakt for denne perioden.

8 Ansvarsforholdet ved lossing

Når brønnbåten ankommer anlegget med ferdig avlusset fisk i brønnen, skal fisken pumpes tilbake i merden. Situasjonen er meget lik den som er under lasting, og det vises derfor til kapittel 6 om lasting. Det innebærer en forskjell at ”tørkingen” skjer om bord i brønnbåten, uten at bemanning på befrakters side er involvert. ”Tørkingen” ved lossing foregår ved at vann pumpes inn i brønnen og skaper overtrykk, samtidig som fisken presses mot pumpe-mekanismen ved hjelp av skyveskott. Disse skyveskottene styres av skipper fra broen, og fisken observeres samtidig via skjermmer.⁹⁰ Det er da viktig at skipper utviser forsiktighet

⁸⁸ Falkanger(2010) s. 410 og 411

⁸⁹ Se sjøl. § 392

⁹⁰ Informasjon fra bransjen

under denne operasjonen, samtidig som han må ta hensyn til at lossingen ikke tar for lang tid, da dette vil stresse fisken. Når fisken skal overleveres til befrakter, er det bortfrakter som sitter med informasjon om fiskens tilstand. Skulle det være at fisken avviker fra normal tilstand, forventes at bortfrakter informerer om dette. Dette skal da anmerkes i logg.

Det må også avklares når risikoen går over fra bortfrakter til befrakter. Dette vurderes etter de samme reglene som ved vurderingen av når risikoen går over fra befrakter til bortfrakter ved lasting. Det som der er sagt vedrørende løsningen med at funksjonsdeling og ansvar følges ad, kommer også til anvendelse her. I og med at lossingen foregår på en litt annen måte enn ved lasting, vil det være mindre medvirkning fra bemanningen på merden ved lossing. Men de plikter å sørge for at merden er klargjort til å ta i mot fisken når brønnbåten kommer.

9 Den samlede avlusingsoperasjon

Den samlede avlusingsoperasjon innebærer en stor håndteringsprosess for fisken. Spørsmålet blir om den samlede håndteringsprosess blir å anse som en ”særlig risiki” etter § 277, slik at det vil være befrakter som er ansvarlig hvis det skulle vise seg at fisken ikke tålte den samlede operasjon og derfor ble skadet eller dør.

Først kan man tenke seg den situasjonen at skaden på eller tapet av fisken skyldes samvirkende årsaker. Det følger da av sjølovens § 275 tredje ledd første punktum, at ”Når feil eller forsømmelse på transportørens side sammen med en annen årsak har ført til tap, er transportøren bare ansvarlig i den utstrekning tapet skyldes feilen eller forsømmelsen”. Dette innebærer at bortfrakter bare er ansvarlig for den del av tapet som kan føres tilbake til hans uaktsomhet. I annet punktum følger en presisering, som i praksis kan ha stor betydning. Det påhviler bortfrakter å bevise i hvilken utstrekning tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse på hans side. Når det gjelder avlusingsoperasjonen i brønnbåt kan dette være meget vanskelig. Under den generelle behandlingen av § 275 første ledd under kapittelet

om lasting i punkt 6.3.2, er det redegjort for at det er befrakters plikt å godtgjøre at skaden eller tapet er oppstått mens fisken var i bortfrakters varetekt. Det er der redegjort for at det ved transport og avlusing av fisk kan være meget vanskelig å si noe om når en skade eller et tap er oppstått, samt hva som er årsaken til disse omstendigheter. Bevisproblemene som befrakter kan oppleve i henhold til denne bestemmelsen, kan bortfrakter oppleve i henhold til bestemmelsen i § 275 tredje ledd annet punktum. Det vil være vanskelig for bortfrakter å bevise i hvor stor utstrekning skaden eller tapet skyldes andre ting enn uaktsomhet fra hans side, men skulle han lykkes i dette, har bestemmelsen den virkning at bortfrakter bare er ansvarlig for den del som skyldes hans side.

Det kan i mange tilfeller være slik at det ikke lar seg påvise hva som er årsaken til skade på eller tap av fisken. Det kan være at det ikke lar seg påvise at verken befrakter eller bortfrakter har vært uaktsomme. I slike tilfeller vil det for befrakter være avgjørende å kunne godtgjøre at fisken ble skadet under bortfrakters varetekt.⁹¹ Motsatt vil det for bortfrakter kunne være avgjørende å konstatere at skaden kan skyldes ”særlige risiki”.⁹² Spørsmålet blir så om den belastning det er for fisken å gjennomgå en slik avlusingsoperasjon som beskrevet, kan sies å utgjøre en ”særlig risiki” etter § 277. Hvis det ikke kan godtgjøres at bortfrakter har utvist uaktsomhet, og at det ikke kan sies noe eksakt om skadetidspunkt eller skadeårsak, er det etter min vurdering naturlig å plassere risikoen hos vareeier, altså befrakter. Det er mest rimelig at det er vareeier som har risikoen for slike usikre omstendigheter hos den varen de produserer. Dette er også i tråd med hensynet bak sjølovens § 277.

Det må deretter vurderes hva som må til for at bortfrakter kan få medhold i at den samlede avlusingsoperasjon er årsaken til skaden eller tapet. Det er etter § 277 nok at bortfrakter kan godtgjøre at skaden eller tapet *kan* skyldes slike ”særlige risiki”. Det er altså nok at det vises til at dette er en mulig årsak. Dette er ikke et strengt krav. Det kan nok sies at i tilfel-

⁹¹ jf. sjøl. § 274

⁹² jf. sjøl. § 277

ler der det ikke lar seg bevise en annen årsak, vil det være naturlig at en henvisning til den samlede avlusingsoperasjonen som ”særlig risiki” kan godtas.

10 Avslutning

10.1 Konklusjon

Etter å ha gått igjennom kontraktene jeg har fått tilgang til og reglene i sjøloven, er jeg kommet til at ansvarsforholdet mellom befrakter og bortfrakter gir rimelige løsninger i de enkelte situasjoner som kan oppstå. Reglene er etter min vurdering også i overensstemmelse med hensynet til god dyrevelferd i dyrevelferdsloven, da det i mange henseender tillegges en streng aktsomhetsnorm. Den lempeligere regel i sjølovens § 277 plasserer i mange tilfeller de særlige utfordringer ved avlusingsoperasjonen hos vareeier, og dette er etter min vurdering en rimelig løsning da det er vareeier som er nærmest til å bære tap relatert til spesielle egenskaper hos produktet de produserer.

Det må understrekes at det er i både befrakter og bortfrakters interesse at fisken avluses under tryggest mulige forhold, og at skade og tap unngås der det er mulig. Begge parter er tjent med denne løsningen, og denne holdningen har vært synlig ved innhenting av informasjon fra begge sider av bransjen.

10.2 Veien videre

Som omtalt under punkt 1.1.3 er det andre metoder for avlusing under utvikling. Det er likevel slik at behovet for avlusing er stort, og næringen vurderer det slik at det uansett vil

ta tid før all fisk kan avluses uten at avlusing i brønnbåt inngår i den samlede avlusingsstrategien.⁹³

I april 2012 kom Sjølovkomiteen med sitt forslag til inkorporering av Rotterdamreglene, med utkast til ny sjølov.⁹⁴ Her foreslås det store endringer i struktureringen av ansvarsreglene. Sjølovens § 275 er i forslaget plassert i § 274, og den er utformet annerledes.⁹⁵ Særlige regler for transport av levende dyr finnes i utvalgets forslag i § 257.⁹⁶ Det vil vise seg om endringene blir gjennomført, og om de i praksis innebærer en realitetsendring.

⁹³ Informasjon fra bransjen

⁹⁴ NOU 2012:10

⁹⁵ Ibid. s. 67

⁹⁶ Ibid. s. 58

11 Kildehenvisninger

11.1 Litteratur

Espmark(2012), Åsa Maria Espmark , Odd-Børre Humborstad og Kjell Ø. Midling, No-fima rapport 6/2012. *Pumping av torsk og laks, faktorer som påvirker velferd og kvalitet.*
Tilgang: <http://www.nofima.no/filearchive/Rapport%2006-2012.pdf> [sitert 15.11.2012]

Falkanger, Thor og Hans Jakob Bull, *Sjørett*. 7. Utgave. Oslo 2010

FHL(2011), *Miljørapport for havbruksnæringen 2010*, Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening. Tilgang:
<http://www.fhl.no/getfile.php/DOKUMENTER/Samleark%20fakta%20om%20havbruksn%20E6ringen%202011.pdf> [sitert 12.11.2012]

Lygstad, Lillian. *Kan bli starten på et lakseluseventyr*. I Ytringen Nr.72.
Årgang 31. 11.09.2012. På side 4 og 5.

Lødrup, Petter. *Lærebok i erstatningsrett*. 5. Utgave. Oslo 2005

Robberstad, Anne. *Sivilprosess*. Oslo 2009

Veterinærinstituttet(2009), *Veileder for nasjonal bekjempelse av lakselus*, publisert 2009.
Tilgang: <http://www.vetinst.no/Nyheter/Ny-hjelp-for-fiskeoppdrettere/Lakselusveilederen2>
[sitert 13.11.2012]

11.2 Lover

1918 Lov om avslutning av avtaler, og om fulmakt og om ugyldige viljeserklæringer av 31.mai 1918 nr 4 (avtaleloven)

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

2003 Lov om matproduksjon om mattrygghet mv av 19. desember 2003 nr 124 (matloven)

2009 Lov om dyrevelferd av 19.06.2009 nr 97 (dyrevelferdsloven)

11.3 Forskrifter

FOR 2008-06-17 nr 820: Forskrift om transport av akvakulturdyr

FOR 2009-08-18 nr 1095: Forskrift om bekjempelse av lus i akvakulturanlegg(luseforskriften)

11.4 Internasjonale konvensjoner

1924 (Haag-reglene) International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading "Hague Rules" signed at 25th. August 1924

1968 (Haag-Visby-reglene) Protocol to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, signed at Brussels 25th. August 1924 "Hague-Visby Rules"

23th. February 1968

- | | |
|-------------------------|--|
| 1978 (Hamburgreglene) | United Nations Conventions on the Carriage of Goods by Sea "Hamburg Ruels" signed at Hamburg 31st. March 1978 |
| 2000 (Rotterdamreglene) | United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea "Rotterdam Rules", signed at Rotterdam 2nd. February 2009 |

11.5 Forarbeider

NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs.

NOU 2012:10 Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven

11.6 Dommer

11.6.1 Norske Retstidende

Rt. 2001 s. 676 "Smolt-saken"

11.6.2 Nordiske domme i sjøfartsanliggender

ND 1998 s. 358 ”Frode Junior”

ND 2000 s. 393 ”Sea-Star”

ND 2001 s. 164 ”Smolt-saken”

ND 2003 s. 374 ”Pergamos”

11.6.3 Upubliserte dommer

Nedens herredsretts dom avsagt 30. Mars 2001 sak nr 00-00391 A

11.7 Nettdokumenter

Fiskeri- og havbruksnæringens landsforenings hjemmeside: *Faktaark: Bekjempelse av lakselus*, publisert 2011.

Tilgang: <http://www.fhl.no/materiell/faktaark-bekjempelse-av-lakselus-article3928-96.html>
[sitert 12.11.2012]

Laksefakta.no, *Oralbehandling*,

Tilgang: <http://laksefakta.no/ordbok/78-o/658-oralbehandling.html> [sitert 12.11.2012]

Maritimt Magasin hjemmeside, *Nyskapende brønnbåt*, 24.05.2011

Tilgang: <http://maritimt.com/nyheter/2011/nyskapende-bronnbat.html> [sitert 12.11.2012]

Mattilsynets hjemmeside, *Om Mattilsynet*. Tilgang:

http://www.mattilsynet.no/om_mattilsynet [sitert 12.11.2011]

Statens legemiddelverks hjemmeside, ”*Behandling mot lakselus i oppdrettsanlegg*,
Tilgang: http://www.legemiddelverket.no/templates/InterPage___16410.aspx [sitert
12.11.2012]

Store norske leksikon, *Linjeakevitt*, Tilgang: <http://snl.no/linjeakevitt> [sitert 15.11.2012]

11.8 Personlige meddelelser

Falkanger, Thor. E-post. 01.11.2012

Romstad, Sturla. Mattilsynet. Telefonsamtale. 12.11.2012

Sørheim, Gudbrand. Oppdretternes Miljøservice. Telefonsamtale. 12.11.2012

Veland, Toril. Fraktfartøyenes Rederiforening. E-post. 12.11.2012

11.9 Informasjon fra bransjen

Avhandlingen er basert på informasjon gitt fra aktører i oppdrettsnæringen og brønnbåtneringen. Denne informasjon er gitt under forutsetning av at navn og bedrift ikke fremkommer av avhandlingen. Denne informasjonen er innhentet ved telefonsamtaler, e-post, intervjuer og besøk om bord i brønnbåt.