

UiO : **Det juridiske fakultet**

Nødrettslig erstatningsansvar i et sjørettslig perspektiv

Kandidatnummer: 724
Leveringsfrist: 25. april 2017
Antall ord: 17 917



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING.....	1
1.1	Oppgavens tema.....	1
1.2	Metode	2
1.3	Terminologi.....	3
1.4	Fremstillingen videre	3
2	BAKGRUNNEN FOR NØDRETTSANSVARET OG FORHOLDET TIL TILGRESENDE REGLER	5
2.1	Innledning	5
2.2	Om nødrettsbestemmelsens bakgrunn og grunnlag	5
2.2.1	Historikk og forholdet til strafferetten.....	5
2.2.2	Hensyn og formål	5
2.2.3	Nødverge	7
2.3	Nødrettsansvaret som ansvarsgrunnlag.....	7
2.3.1	Deliktsansvar og kontraktsansvar	7
2.3.2	Subjektive ansvarsgrunnlag	8
2.3.3	Objektive ansvarsgrunnlag	9
2.4	Felleshavari og redningsomkostninger i sjøforsikring.....	9
3	INNHALDET I DET NØDRETTLIGE ERSTATNINGSANSVARET.....	12
3.1	Innledning	12
3.2	Hva ligger det i en «lovlig» skadevoldende handling?	12
3.3	Handlingen må være «voldt for å avverge» faren.....	16
3.3.1	Innledning	16
3.3.2	Den valgte handlingen må innebære et offer.....	16
3.3.3	Skadevolderens valg må være motivert av både et rednings- og et avvergesmotiv	22
3.3.4	Ofringshandlingen må være bevisst	23
3.3.5	Må ofringshandlingen foretas samtidig som faren truer?	29
3.3.6	Sammenfatning	30
3.4	Begrepet «fare»	31
3.4.1	Innledning	31
3.4.2	Hva må det være fare for?	31
3.4.3	Reell versus innbilt fare.....	33

3.4.4	Må faren være avverget for at ansvar kan pålegges?.....	34
3.5	Kan skadelidte medvirke til egen skade på nødrettsansvarsgrunnlag?	35
3.6	Grensedragningen mot nødverge	37
3.7	Sammenfatning	41
4	REDERENS ANSVAR FOR SINE HJELPERES NØDRETTSHANDLINGER..	42
4.1	Innledning	42
4.2	Omfatter rederansvaret skade voldt av sine hjelpere på nødrettsgrunnlag?.....	42
4.3	Kan rederen være «skadevolder» i skadeserstatningsloven § 1-4?.....	46
4.3.1	Innledning	46
4.3.2	Hvem er «skadevolder» i skadeserstatningsloven § 1-4?.....	46
4.3.3	Kan rederen bli ansvarlig etter skadeserstatningsloven § 1-4s begrep «skadevolder»?	49
4.4	Sammenfatning	50
5	AVSLUTNING	51
	KILDELISTE	52
	Litteratur	52
	Lover og forskrifter	54
	Internasjonalt regelverk	55
	Forarbeider	55
	Rettspraksis	57

1 Innledning

1.1 Oppgavens tema

Ansvar for nødrettshandlinger er et objektivt ansvarsgrunnlag som er lovfestet i skadeserstatningsloven § 1-4.¹ Bestemmelsen pålegger skadevolder erstatningsplikt for skade som lovlig er voldt for å avverge truende fare. For at dette ansvarsgrunnlaget skal komme til anvendelse må den skadevoldende handling være lovlig, det vil si verken medføre straff eller anses erstatningsrettslig uforsvarlig. Foreligger en lovlig skadevoldende handling, pålegges erstatningsplikt hvis ansvarsgrunnlagets andre vilkår er oppfylt: skadevolder må bevisst ha ofret skadelidtes gode på bekostning av et annet. I tillegg må de øvrige vilkårene for erstatningsplikt – økonomisk tap og adekvat årsakssammenheng – være tilfredsstillt.

Nødrettsansvaret bygger dels på ekspropriasjonshensyn og dels på berikelsesbetraktninger. Skadevolder oppnår en fordel ved å redde sitt gode. Fordelen består i at skadevolders gode blir reddet fra den truende fare, og oppnås ved å ofre skadelidtes gode. Den berikelse eller overvekt av verdi skadevolder oppnår, bør skadevolderen dele med skadelidte ved å erstatte skadelidtes tap.²

Nødrettsansvaret gjelder generelt for alle typer nødssituasjoner. Rettspraksis om nødrettsansvar omhandler i hovedsak skade voldt av skip i storm eller drift, slik at det kan se ut til at nødrettsansvaret er særlig praktisk til sjøs.³ Det er av denne grunn interessant å se nærmere på ansvarsgrunnlagets anvendelse i sjøfarten. Tema for oppgaven er derfor nødrettsansvaret belyst fra et sjørettslig perspektiv.

I oppgaven vil det redegjøres for hvorvidt nødrettsansvar medfører noen særlige problemstillinger i forhold til sjørettslige regler, og da særlig rederansvaret. I tillegg vil det redegjøres for sammenhengen mellom nødrettsansvaret og tilgrensede regler om fellehavari og forsikringsdekning av redningsomkostninger i sjøforsikring.

Skadeserstatningsloven § 1-4 gjelder både nødretts- og nødvergehandlinger. Nødverge kan begrunne unntak fra erstatningsansvar for nødrettshandlinger. Oppgaven vil fokusere på nødrett, men nødverge og grensedragningen mellom nødverge og nødrett vil bli omtalt.

¹ Lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (skadeserstatningsloven).

² Nygaard (1974) s. 252–253.

³ Nygaard (1974) s. 261.

I tillegg til skadeserstatningsloven § 1-4 finnes flere bestemmelser med elementer av nødrett. Oppgavens tema er den generelle nødrettsbestemmelsen i norsk *erstatningsrett* og det avgrenses derfor mot andre bestemmelser.⁴ Forholdet til straffeloven 2005 § 17 og § 18 vil likevel bli nevnt.⁵ Videre vil oppgaven fokusere på ansvarsgrunnlaget, både materielt og personelt. Øvrige vilkår for erstatningsansvar, adekvat årsakssammenheng og økonomisk tap, vil derfor kun bli berørt overfladisk.

1.2 Metode

Skadeserstatningsloven § 1-4 er utgangspunktet for nødrettsansvaret. Tre forhold må påpekes om denne bestemmelsen fra et metodeperspektiv. For det første er bestemmelsen i stor grad en videreføring av tidligere rett, hvilket innebærer at eldre rettspraksis og teori er relevant for fastleggelsen av det nærmere innholdet i bestemmelsen. Dette kan tilsi at ordlydens relative vekt reduseres i noen grad, slik at lovteksten tillegges mindre vekt i tilfeller der ordlyden ikke harmonerer godt med eldre rettspraksis. For det andre er forarbeiderne svært knappe. Foruten én kommentar om nødverge og forhold til skade voldt på tredjeperson, inneholder forarbeidene utelukkende kommentarer knyttet til språk og systematikk. Fravær av grundige forarbeider kan tilsi at ordlyden bør tillegges større vekt av hensyn til lovgivers vilje, og medfører at rettspraksis og teori får større betydning. For det tredje påpekes det at ettersom skadeserstatningsloven § 1-4 har et helt generelt utformet anvendelsesområde, så vil sjørettslige spesialregler ofte måtte anses som *lex specialis*, slik at nødrettsansvarsregelen ikke alltid kommer til anvendelse.

Det finnes lite rettspraksis og få høyesterettsdommer om nødrettsansvar. Av disse gjelder flertallet skader voldt av skip. I tillegg er de fleste avgjørelsene avsagt rundt 1950-tallet eller tidligere. Rettspraksis er derfor litt ensidig, og det kan stilles spørsmål ved om rettsstilstanden som uttrykkes i rettspraksis kan anses som gjeldende rett i dag.⁶ Alder kan ha betydning for en avgjørelses vekt, men hvor mye er omdiskutert. Tidsfaktoren avhenger også av rettsområdet og vekten må derfor vurderes konkret.⁷ Alderen til høyesterettsdommer om nødrettsansvaret tilsier at de må brukes med en viss forsiktighet. Rettspraksis er likevel den viktigste kilden for innholdet i nødrettsbestemmelsen. For underrettspraksis må nevnes at den rettskildemessige

⁴ Lov av 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold § 17, lov av 14. juni 2002 nr. 20 om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig stoff og om brannvesenets redningsoppgaver § 5, lov av 15. juni 2001 nr. 79 om miljøvern på Svalbard § 33, lov av 2. juli 1999 nr. 63 om pasient- og brukerrettigheter § 4-9, lov av 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 34 og lov av 20. juli 1893 nr. 2 om Stranding og Vrag § 5.

⁵ Lov av 20. mai 2005 nr. 28 om straff (straffeloven 2005).

⁶ Nygaard (1974) s. 261.

⁷ Eckhoff (2001) s. 183.

vekt er betydelig lavere og avgjørelsene vil i hovedsak bli brukt som illustrasjon. Underrettspraksis kan ha en viss betydning for andre underrettsdomstoler, men har som utgangspunkt begrenset prejudikatverdi.⁸ Rettsavgjørelser vil bli omtalt ved henvisning til skipsnavn.

Nødrettsansvaret er lite behandlet i nyere norsk litteratur. Nils Nygaards artikkel: «Ansvar for naudhandling i norsk erstatningsrett», publisert i Tidsskrift for rettsvitenskap s. 245–289, 1974, regnes fortsatt som den grundigste rettsvitenskapelige analyse av nødrettsansvaret i norsk erstatningsrett⁹ og det finnes ingen tilsvarende verker i nyere tid.¹⁰ Juridisk litteratur vekt er omdiskutert og tilhører et av rettskildelærens vanskeligste spørsmål.¹¹ Erstatningsretten er imidlertid et rettsområde hvor rettsteori tradisjonelt har hatt stor betydning, som følge av ufullstendig og generelt uformet lovgivning og en stor mengde konkret begrunnet rettspraksis fra ulike livsområder. Rettsteorien har bidratt til å systematisere retten.¹² Nygaards fremstilling oppsummerer og systematiserer rettspraksis om nødrettsansvaret frem til 1974, og det har kommet få nye rettsavgjørelser i etterkant. Fremstillingen vil også kunne få større vekt siden forarbeidene er knappe. Selv om det generelt må utvises en viss forsiktighet med å trekke slutninger om nødrettsansvaret utelukkende på grunnlag av uttalelser i litteraturen, vil Nygaards artikkel være sentral, og særlig for innholdet i den såkalte «ofringsdisposisjonen».

1.3 Terminologi

Begrepet «nødhandlinger» vil bli brukt som fellesbetegnelse for både nødrettshandlinger og nødvergehandlinger.

I tilknytning til skadevolder og den skadevoldende handling vil begrepet «bevisst» bli benyttet som et pedagogisk hjelpebegrep. Begrepet vil bli brukt for å illustrere at skadevolder, for å oppfylle vilkår for ansvar, må ha tatt et valg og vært klar over dette valget. Hvilke nærmere krav som stilles til skadevolders forståelse av sitt valg og følgen av valget vil bli redegjort for i punkt 3.3.4.1.

1.4 Fremstillingen videre

I kapittel 2 vil det kort sies noe om nødrettsansvarets bakgrunn og plassering i det juridiske landskapet. Både forholdet til strafferettslige regler og forholdet til det alminnelige culpaan-

⁸ Boe (2012) s. 257 flg.

⁹ Koch (2013) s. 7.

¹⁰ Av annen litteratur kan nevnes Bull (1972) og Øvergaard (1951). Også Ussing (1914) fra dansk rett. I nyere tid finnes Hagstrøm/Stenvik (2015), Koch (2013) og Engstrøm (2010).

¹¹ Boe (2012) s. 337.

¹² Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 28.

svaret vil bli kommentert. Etersom oppgaven har et sjørettslig perspektiv, vil det også kort redegjøres for forholdet til utvalgte spesielle sjørettslige ansvarsregler, samt hvordan reglene om fellehavari og redningsomkostninger forholder seg til nødrettsansvaret.

I kapittel 3 vil det redegjøres for det nærmere innholdet i nødrettsansvaret, herunder hvilke vilkår som må være oppfylt for at regelen skal komme til anvendelse. Flere aspekter av nødrettsansvaret vil bli drøftet, men med hovedfokus på ofringsdisposisjonen og hvorvidt skadevolder bevisst må ha ofret skadelidtes gode for at erstatningsansvar skal kunne pålegges. Her vil det trekkes visse paralleller til tilsvarende eller liknende vilkår i fellehavarireglene og regler om redningsomkostninger, og forholdet til nødverge vil også bli omtalt.

Etter fastleggelsen av de nærmere vilkårene for å konstatere nødrettsansvar, vil kapittel 4 fokusere på skadevolder – ansvarssubjektet. Fra et sjørettslig perspektiv vil hovedspørsmålet være på hvilket grunnlag rederen kan bli ansvarlig for sine hjelperes nødrettshandlinger.

2 Bakgrunnen for nødrettsansvaret og forholdet til tilgrensende regler

2.1 Innledning

Dette kapitlet tar kort for seg nødrettsansvarets historiske bakgrunn, det legislative grunnlaget regelen bygger på og forholdet til andre ansvarsgrunnlag og regler i sjøretten. Formålet med kapitlet er å gi et oversiktsbilde av nødrettsansvaret som danner grunnlag for den videre redegjørelse av vilkår for ansvar med særlig sikte på sjøretten i kapittel 3.

2.2 Om nødrettsbestemmelsens bakgrunn og grunnlag

2.2.1 Historikk og forholdet til strafferetten

Nødrettsansvar har lange tradisjoner i norsk rett. Våre tidligste lovbøker, Magnus Lagabøtes landslov VII, inneholdt bestemmelser om at den som i nød tilegner seg en annen manns gods er straffri, men må betale vederlag.¹³ Regelen ble senere plassert i NL 6-17-27¹⁴, i kriminalloven av 1842, kapittel 26, § 6¹⁵ og senere i straffelovens ikrafttredelseslov av 1902 § 24,¹⁶ før den fikk sin nåværende plassering i skadeserstatningsloven § 1-4.

Nødrettsansvaret er tradisjonelt knyttet til strafferetten. Nødrett og nødverge er straffritaksgrunner etter straffeloven 2005 § 17 og § 18. Skadevolderen slipper straff hvis handlingen er begått i nødrett eller nødverge, men må til gjengjeld betale erstatning. Rettsvirkningen ved nødrettsansvar er at skadevolderen blir ansvarlig for *skaden* som er påført som følge av den straffrie nødhandlingen og må betale erstatning. Rettspraksis anvender likevel nødrettsansvar i rent sivilrettslige saker hvor straffeansvar ikke er aktuelt, fordi ingen straffebestemmelse rammer forholdet, som ofte er uaktsomt skadeverk.

2.2.2 Hensyn og formål

Et sentralt hensyn bak nødrettsansvaret er erstatning for tilegnelse av tredjemanns gode.¹⁷ Hensynet har paralleller til ekspropriasjonstanken.¹⁸ Hvis en interesse er større enn en annen, fortrenger den største interessen den mindre, men mot vederlag.¹⁹ Rettspraksis bekrefter at

¹³ Nygaard (1974) s. 248.

¹⁴ Nygaard (1974) s. 249.

¹⁵ Den norske Straffelov, Lov angaaende Forbrydelser af 20 de August 1842 (kriminalloven).

¹⁶ Lov av 22. mai 1902 nr. 11 om den almindelige borgelige Straffelovs ikrafttræden (straffelovens ikrafttredelseslov).

¹⁷ Nygaard (1974) s. 250–251.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Se blant annet Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 106, Engstrøm (2010) s. 53, Nygaard (1974) s. 251 og Øvergaard (1951) s. 233.

dette er et bærende hensyn bak nødrettsansvaret: I Rt. 1916 s. 666 «Andø» uttalte Høyesterett at «man ikke har adgang til uten videre at ofre en mands eiendom, blot fordi man derved tjener større eller høiere interesser» og dersom dette blir gjort «maa der ialfald ytes erstatning» (s. 668).

Overvekten av godet som blir berget, gir en fordel for skadevolderen. Når skadevolder får en slik fordel, på bekostning av skadelidte, bør skadevolder erstatte skadelidtes tap.²⁰ Men ekspropriasjonstanken vil ikke alltid strekke til som begrunnelse. Nødrettsansvar kan også pålegges der det ofrede gode representerer en høyere verdi enn det godet som blir reddet.²¹ Hvis et skip kaster anker for å unngå grunnstøting og ankeret skader en kabel på sjøbunnen, er det nærliggende å anta at verdien av kabelen og skaden som forvoldes, for eksempel strømbrydd med påfølgende driftsstans, vil kunne representere en større verdi enn skipet i skadefri tilstand.²² En avveining av verdier medfører flere problemer, tap av menneskeliv kan ikke utelukkes, men det opereres likevel ikke med fastsettelse av verdi av et menneskeliv. I en akutt nødssituasjon er det i tillegg upraktisk om skadevolder må ta stilling til de involverte eiendørs verdi. En begrunnelse av nødrettsansvaret basert på det bergedes verdi medfører ingen god regel. Ekspropriasjonstanken må dermed suppleres med andre legislative grunnlag.²³

Et annet grunnlag for nødrettsansvaret kan være berikelsesbetraktninger. Fordelen skadevolder har oppnådd på bekostning av skadelidte kan også ses som en berikelse. I ovennevnte avgjørelse Rt. 1916 s. 666 ble seilskipet «Republik» solidarisk ansvarlig med skadevolder «Andø» overfor den skadelidte lasteieren. Det var tre parter involvert: «Andø» som den handlende, «Republik» som den berikede og lasteieren som skadelidte. Høyesterett uttalte at lasten ble kastet over bord for å redde «Republik» og at handlingen «foretoges utelukkende i «Republik»s interesse og er ogsaa i sin fulde utstrækning kommet denne tilgode» (s. 669). Nygaard nevner problemstillingen og spør hvem som skal erstatte skaden, skadevolderen eller er det den som oppnår fordelen?²⁴ Kapittel 4 vil komme nærmere inn på denne problemstillingen.

Generelt i norsk erstatningsrett er særlig to hensyn bærende ved ileggelse av erstatningsansvar: prevensjonshensynet og gjenopprettingshensynet.²⁵ Prevensjonshensynet er av mindre

²⁰ Nygaard (1974) s. 252–253.

²¹ Ibid.

²² Nygaard (1974) s. 253.

²³ Nygaard (2007) s. 491.

²⁴ Nygaard (1974) s. 269.

²⁵ Koch (2013) s. 12, Lødrup (2009) s. 107.

betydning fordi skadevolder i liten grad kan forhindre at en nødssituasjon oppstår. Derimot er gjenopprettingshensynet et av hovedhensynene bak nødrettsregelen.²⁶ Hensynet til at skaden som er påført skadelidte skal gjenoprettes, eller at skadelidte ikke skal måtte tåle et offer av sitt gode uten erstatning, er et av hovedhensynene bak nødrettsregelen, noe som samsvarer godt med andre erstatningsregler i norsk rett.²⁷

2.2.3 Nødverge

Nødverge er et unntak fra hovedregelen om erstatningsansvar ved nødhandlinger, som fremgår av skadeserstatningsloven § 1-4 annet punktum. Dersom skaden er påført personen eller gjenstanden faren truet fra, pålegges ikke skadevolder erstatningsansvar overfor skadelidte. Nødrett og nødverge bygger på forskjellige hensyn. I motsetning til ekspropriasjons- og berikelsesbetraktninger bygger nødverge på en rett til å forsvare seg mot et rettsstridig angrep. En skadelidt som selv har utløst den skadevoldende handling har ikke noe rimelig krav på erstatning. Den nærmere grensdraging mot nødverge er likevel ikke helt ukomplisert i sivile saker, hvor det ikke foreligger noen fysiske integritetskrenkelse. Punkt 3.6 vil redegjøre nærmere om dette.

2.3 Nødrettsansvaret som ansvarsgrunnlag

Det er ikke tvilsomt at nødrettsansvaret får anvendelse på sjørettens område. Rettspraksis viser at ansvarsgrunnlaget har praktisk betydning til sjøs.²⁸ Nødrettsansvaret er et generelt ansvarsgrunnlag fastsatt i skadeserstatningsloven § 1-4. Andre ansvarsgrunnlag i sjøretten vil som et utgangspunkt ved motstrid gå foran nødrettsansvaret etter *lex specialis*-betraktninger. Nødrettsansvaret er et objektivt ansvarsgrunnlag og skadevolders skyld er uten betydning for erstatningsplikten. Grunnlaget har likevel linjer til skyldansvar og andre objektive ansvarsgrunnlag i sjøretten.

2.3.1 Deliktsansvar og kontraktsansvar

Nødrettsansvaret er et deliktansvarsgrunnlag. Sjøretten er et rettsområde preget av mange aktører og deres rettsforhold er som oftest kontraktsregulert. Rettspraksis viser at nødrettsansvaret kan gis anvendelse overfor rederens kontraktsparter når kontrakten ikke regulerer den oppståtte situasjon, særlig hvor retten finner at en felleshavarihandling ikke foreligger.²⁹ Nødrettsansvar overfor kontraktsparter kan være aktuelt hvor oppstått skade ikke har tilknytning

²⁶ Koch (2013) s. 12.

²⁷ Koch (2013) s. 12 og Nygaard (1974) s. 254.

²⁸ Nygaard (1974) s. 261 og Selvig (1970) s. 225, note 1.

²⁹ Dette var forholdet i Rt. 1916 s. 666 «Andø» og vil bli redegjort for senere i oppgaven.

til kontraktens oppfyllelse.³⁰ Det er nødrettsansvaret som deliktsansvar oppgaven vil redegjøre for, men rettspraksis hvor ansvarsgrunnlaget anvendes i kontraktsforhold vil også brukes.

2.3.2 Subjektive ansvarsgrunnlag

Nødrettsansvarets objektive karakter medfører at skadevolders skyld er uten betydning for erstatningsplikten. Nødrettsansvarets nærmere grenser mot ansvarsgrunnlag som bygger på skyld, primært culpaansvaret, kan likevel være utfordrende å trekke.³¹ For nødrettsansvarets anvendelse forutsettes det at skadevolder ikke anses å ha opptrådt uaktsomt, skadevolderen «frifinnes» i culpavurderingen.³² Dette følger av vilkåret i skadeserstatningsloven § 1-4 som forutsetter at handlingen må være «lovlig», det vil si forsvarlig på grunnlag av nødssituasjonen.³³ En frifinnelse innebærer at culpaansvar ikke er aktuelt. For nødrettsansvaret er frifinnelsen som sådan uten betydning siden skadevolder blir objektivt ansvarlig. Men frifinnelse medfører ingen automatikk for nødrettsansvar. Culpaansvaret og nødrettsansvaret er to forskjellige regelsett som bygger på selvstendige vilkår.³⁴ Rettspraksis krever en ny vurdering om nødrettsansvar kan pålegges etter at handlingen er konstatert forsvarlig.³⁵ Det er især to fordeler for skadevolder ved å bli idømt erstatningsansvar etter nødrettsregelen fremfor etter culpa-regelen: Skadevolder unngår stigmatiseringen ved å bli ansett å ha opptrådt uforsvarlig og det stilles strengere krav til den skadevoldende handling før erstatningsplikt kan pålegges.

Sjøretten har lang tradisjon for skyldregulering av kollisjonsansvar og rederens prinsipal- eller «husbonds»-ansvar.³⁶ Nødrettsansvaret har praktisk betydning ved kollisjon og rettspraksis viser at nødrettsansvaret både kan supplere ansvarsgrunnlaget og være gjenstand for ansvarsfordeling etter analogi av sjøloven § 161 annet ledd. Bestemmelsen om ansvarsfordeling krever i utgangspunktet utvist skyld, og ansvaret fordeles etter graden av skyld hos de ulike involverte. Rettspraksis har imidlertid anvendt bestemmelsen analogisk hvor én skadevolder ble holdt ansvarlig på skyldgrunnlag og én på nødrettsansvarsgrunnlag.³⁷ Rettspraksis pålegger også rederen ansvar for sine hjelperes nødrettshandlinger, uten å klargjøre om ansvaret hjemles i sjøloven § 151 eller skadeserstatningsloven § 1-4. Rederansvaret har derfor også betydning for nødrettsansvaret.

³⁰ Nygaard (2007) s. 7.

³¹ Nygaard (1974) s. 255.

³² Nygaard (1974) s. 256.

³³ Vilkåret vil bli ytterligere redegjort for i 3.2.

³⁴ Nygaard (1974) s. 256–257.

³⁵ Se særlig ND.1955.374 «Kong Sigurd» som vil bli redegjort for i 3.2.

³⁶ For sammenstøt se lov av 15. april 1687 Kong Christian Den Femtis Norske Lov (NL) 4-3-3,8 og lov av 24. mars 1860 om sjøfarten (sjøfartsloven) § 80, se også Selvig (1970) s. 225.

³⁷ Dette var forholdet i ND.1953.213 «Njård II». Se mer i 3.5.

2.3.3 Objektive ansvarsgrunnlag

Lovfestet objektivt ansvarsgrunnlag var tidligere ikke vanlig i sjøretten, men i senere tid har det pågått en rettsutvikling internasjonalt hvor reder i stadig økende grad pålegges objektivt ansvar for skade som skipsfarten volder, særlig hva gjelder oljeforurensning og annen miljøpåvirkning.³⁸ Regler for objektivt ansvar for oljesøl er lovfestet i sjøloven kapittel 10 og vil antageligvis ikke komme i konflikt med nødrettsansvaret, men nødrettsansvaret kan komme inn i en regressomgang. Skipets eier blir objektivt ansvarlig for forurensningsskade fra oljesøl, men kan kreve regress fra andre ansvarlige, for eksempel på nødrettsansvarsgrunnlag, dersom skaden som medførte oljesøl var voldt fra en annen skadevolder for å avverge truende fare.³⁹

I tillegg til de ulike lovfestede objektive ansvarsgrunnlagene har rettspraksis utviklet et ulovfestet objektivt ansvar innenfor sjøretten. Det hersker en viss usikkerhet om ansvarsformens plass innen sjøretten, men det må antas at teknisk svik er en nødvendig forutsetning for ansvarsgrunnlagets anvendelse.⁴⁰ Når det gjelder forholdet mellom nødrettsansvaret og ulovfestet objektivt ansvar innen sjøretten, så viser rettspraksis at disse to ansvarsgrunnlagene ofte påberopes samtidig. Både i ND.1952.320 «Sokrates» og i ND.1948.337 «Sirius» var begge ansvarsgrunnlag anført. Nødrettsansvar vil antageligvis kunne pålegges dersom den truende faren oppsto som følge av en teknisk svikt, såfremt de øvrige vilkårene er oppfylt.⁴¹ For ulovfestet objektivt ansvar er det uttalt i rettspraksis at den tekniske svikten må være årsaken til skaden.⁴² Ingen avgjørelser pålegger nødrettsansvar hvor ulovfestet objektivt ansvar også var påberopt, men ulovfestet objektivt ansvar er pålagt hvor nødrettsansvaret var anført.⁴³

2.4 Fellehavari og redningsomkostninger i sjøforsikring

Fellehavariene bygger på York-Antwerpen-reglene som er et internasjonalt regelsett utarbeidet av den private organisasjonen Comité Maritime International. Reglene har jevnlig blitt revidert, senest i 1994, 2004 og 2016. 1994-reglene er inntatt i sjøloven kapittel 17 om fellehavari § 461, og kommer til deklarasjonsmessig til anvendelse mellom reder og lasteier.⁴⁴

³⁸ Falkanger/Bull (2016) s. 185 og 186–188, Selvig (1970) s. 225.

³⁹ Se lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) § 193 tredje ledd jfr. skadeserstatningsloven § 5-3 nr. 2.

⁴⁰ Tre avgjørelser påla ulovfestet objektivt ansvar med teknisk svikt som forutsetning, se ND.1921.401 «Neptun», ND.1952.320 «Sokrates» og ND.1969.389 «Ladogales». Se også Falkanger/Bull (2016) s. 151.

⁴¹ Se ND.1948.337 «Sirius» hvor den ofringsdisposisjonen manglet.

⁴² Se ND.1948.337 «Sirius».

⁴³ Dette var tilfellet i ND.1952.320 «Sokrates».

⁴⁴ Se forskrift av 24. januar 1997 nr. 36 om kunngjøring av York-Antwerpen reglene 1994 (York-Antwerpen-reglene), Falkanger/Bull (2016) s. 499.

Bestemte versjoner av reglene inntas regelmessig i transportavtaler som certepartier og konnossementer.

Felleshavariinstituttet bygger på det fellesskapet som oppstår mellom skip, last og frakt til sjøs.⁴⁵ Utsettes skip og last for en fare underveis på reisen, kan rederen og hans mannskap foreta ekstraordinære tiltak for å berge skip og last, og de tap og utgifter som derved oppstår, kan rederen kreve at lasteieren bidrar til å dekke. Utgifter og tap fordeles mellom interessentene etter den verdi deres eiendeler representerer.⁴⁶ Typiske eksempler på slike nødtiltak – felleshavarihandlinger – som rederen kan treffe er overbordkasting av last, strandsetting av skipet på tredjepersons eiendom, å søke nødhavn, be om bistand fra en berger med videre.

Sammenhengen mellom nødrettsansvar og felleshavarieregler er at erstatningsansvar som rederen ilegges på nødrettsansvarsgrunnlag kan kreves fordelt i felleshavarioppgjøret.

De sjøforsikringsrettslige regler om redningsomkostninger henger tett sammen med reglene om nødrettsansvar og felleshavari. Omkostninger, tap eller erstatningsansvar som reder pådrar seg som en følge av tiltak for å unngå et havari eller begrense skadene av det, erstattes av rederens assurandører.⁴⁷ Reglene finnes i forsikringsavtaleloven av 1989 § 6-4, jfr. § 4-10⁴⁸ og i Nordisk sjøforsikringsplan 2013, § 4-7 til § 4-12.⁴⁹ Redningsomkostningsreglene i sjøforsikringsretten er komplisert oppbygget, da assurandøren dels dekker slike kostnader og tap etter reglene om felleshavari, jfr. sjøforsikringsplanen § 4-8 til § 4-11, og dels etter de såkalte partikulære regler i sjøforsikringsplanens § 4-7 og § 4-12, som bygger på de tradisjonelle forsikringsrettslige reglene i forsikringsavtaleloven.

Sammenhengen med reglene om nødrettsansvar viser seg ved at rederens nødrettslige erstatningsansvar gjennomgående vil være forsikringsdekket som en redningsomkostning dersom nødrettshandlingen er foretatt for å redde en forsikret interesse.⁵⁰

Et eksempel kan illustrere reglenes sammenheng: Hvis skipet kaster anker for å redde skip og last fra grunnstøting, og derved skader en kabel på sjøbunnen, kan reder bli ansvarlig overfor kabeleier etter reglene om nødrettsansvar. Erstatningsansvaret kan han fordele mellom seg og

⁴⁵ Falkanger/Bull (2016) s. 499.

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ Falkanger/Bull (2016) s. 543.

⁴⁸ Lov 16. juni om forsikringsavtaler av 1989 (forsikringsavtaleloven), se Falkanger/Bull (2016) s. 544.

⁴⁹ Nordisk sjøforsikringsplan av 2013, versjon 2016 (sjøforsikringsplanen).

⁵⁰ Nygaard (1974) s. 247–248.

lasteeieren etter felleshavarireglene, ved at lasteeieren må betale ham et felleshavaribidrag. Reder og lasteeier vil så få sine respektive andeler av felleshavarioppgjøret dekket etter regler om redningsomkostninger i henholdsvis sjøforsikringsplanen og standardregler om vareforsikring.

Regelsettene retter seg mot forskjellige parter og regulerer ulike partskonstellasjoner: (i) forholdet mellom skadevolder og skadelidte utenfor kontrakt, (ii) mellom reder og lasteeier i kontrakt og (iii) mellom reder eller lasteeiere og disses assurandører, men regelsettene griper inn i hverandre og kommer til anvendelse i de samme situasjoner, men på ulike tidspunkter i havarioppgjøret. Oppgaven tar ikke sikte på noen nærmere analyse av felleshavari og redningsomkostninger, men på grunn av den viktige praktiske sammenhengen mellom regelsettene vil det knyttes noen kommentarer til regelsettene hvor likhetene viser seg i innholdet i de materielle vilkår.

3 Innholdet i det nødrettslige erstatningsansvaret

3.1 Innledning

Dette kapitlet vil redegjøre for vilkår for nødrettsansvarets anvendelse, særlig belyst med sjørettslig rettspraksis. Hvor det er naturlig vil enkelte likhetstrekk til fellehavari og redningsomkostninger i sjøforsikringsretten påpekes.

Bestemmelsen om nødrettsansvar er hjemlet i skadeserstatningslovens § 1-4 og lyder:

§ 1-4.(ansvar for nødhandlinger.)

Skadevolder plikter å erstatte skade han lovlig har voldt for å avverge truende fare. Dette gjelder likevel ikke når skaden er voldt på person eller gjenstand som faren truet fra, med mindre skadevolderen selv er skyld i faren.

Hovedregelen om nødrettsansvar fremgår av første punktum. Vilkåret «lovlig» drøftes i 3.2, mens «voldt for å avverge» undersøkes i 3.3. Begrepet «fare» vil gjennomgås i 3.4 før det knyttes noen kommentarer til «skade» og skadelidtes medvirkning i 3.5. Systematikken er valgt etter modell fra rettspraksis hvor det først konstateres hvorvidt handlingen er «lovlig», før den neste ansvarsbetingelsen «voldt for å avverge» drøftes. Gjennomgangen av vilkåret «lovlig» vil utbrodere noe mer nødrettsansvarets forhold til culpaansvar og strafferetten. Ansvarsbetingelsen «voldt for å avverge» vies størst plass i oppgaven, hvor en nærmere analyse av skadevolders bevisste valg foretas.

Unntak for nødverge fremgår av annet punkt. Punkt 3.6 vil si noe om forskjellene mellom nødrett og nødverge.

3.2 Hva ligger det i en «lovlig» skadevoldende handling?

Nødrettsansvar kan pålegges når den skadevoldende handling var «lovlig». Ut fra en alminnelig språklig forståelse tilsier begrepet «lovlig» at handling ikke må være forbudt, således at den ikke medfører straffeansvar.⁵¹

Skadeserstatningsloven § 1-4 kom tidligere til uttrykk i straffelovens ikrafttredelseslov § 24. Det er fra motivene til straffelovens ikrafttredelseslov uttalt at erstatningsrettslige spørsmål som ikke er begrenset til straffbare forhold ikke kunne høre hjemme i straffeloven 1902.⁵²

⁵¹ Engstrøm (2010) s. 54 legger en slik ordlydsforståelse til grunn.

⁵² Motiver fra kommisjonen (1885) s. 54–55.

Den nye bestemmelsen ble derfor flyttet fra kriminalloven og plassert i straffelovens ikrafttredelseslov § 24.⁵³ Bestemmelsen i § 24 benyttet begrepet «rætmessig». Uttrykket må ses i sammenheng med straffeloven 1902 § 47 om nødrett og § 48 om nødverge,⁵⁴ slik vilkåret «lovlig» også knyttes til straffeloven 2005 § 17 og § 18 i dag. Skadevolder blir ikke straffet for den skade han volder i en nødrettssituasjon, men må betale erstatning. Basert på ordlyd og forarbeider betyr vilkåret «lovlig» at den skadevoldende handling ikke må være *straffbar*. Er det foretatt en straffbar handling kommer ikke skadeserstatningsloven § 1-4 til anvendelse, med mindre fritaksgrunn foreligger.⁵⁵

Norsk erstatningsrettslig litteratur om vilkåret viser stort sett til strafferettslige vurderinger.⁵⁶ Men i flere høyesterettsavgjørelser om nødrettsansvar er ikke straffeansvar aktuelt.⁵⁷ Nødrettsansvar er aktuelt dersom skadevolder ikke har opptrådt uaktsomt. Vilket «lovlig» må dermed også bety at handlingen er *erstatningsrettslig* forsvarlig.⁵⁸

Dette fremgår i ND.1955.374. Saken gjaldt skipskollisjon mellom flere skip. Saken for Høyesterett var mellom «Tankar» og «Kong Sigurd». Skipene lå ankret nært hverandre. Det blåste opp til storm og «Kong Sigurd» brakk babord ankerkjetting. For å unngå å drive på land, begynte mannskapet innhiving av anker for å søke ankerplass lenger ut i fjorden. Høyesterett vurderte to nødrettshandlinger. Den første nødrettshandlingen gjaldt innhiving av anker for å unngå å komme for nær grunn. Påstanden var at «Kong Sigurd» berget seg selv ved å utsette øvrige ankerliggende for risiko for skade. Handlingen blir kommentert i 3.3.4. Den andre nødrettshandlingen var om «Kong Sigurd» ved å manøvrere til babord for å komme ut mellom «Tankar» og et annet skip, ofret «Tankar» for å redde seg selv. Høyesterett mente et offer ikke var foretatt og nødrettsansvar ble ikke pålagt. Imidlertid var vilkåret «lovlig» oppfylt. Avgjørelsen illustrerer nødrettsansvarets anvendelse når den skadevoldende handling er forsvarlig. Hvis handlingen er uforsvarlig vil skyldansvar kunne pålegges. Høyesterett vurderte først om «Kong Sigurd» kunne bli ansvarlig på skyldgrunnlag og sa seg enig i lagmannsretten:

⁵³ Oth. prp. nr. 24 (1898-1899) s. 56.

⁵⁴ Lov av 22. mai 1902 nr. 10 Almindelig borgerlig Straffelov (straffeloven 1902), se oth. prp. nr. 24 (1898-1899) s. 56.

⁵⁵ Koch (2013) s. 18 og Engstrøm (2010) s. 54.

⁵⁶ Se for eksempel Engstrøm (2010) s. 54 og Øvergaard (1951) s. 233.

⁵⁷ Se for eksempel ND.1955.374 «Kong Sigurd».

⁵⁸ Koch (2013) s. 19, Nygaard (1974) s. 257.

«Lagmannsretten (...) har funnet at det ikke kan rettes noen bebreidelse mot «Kong Sigurd» i forbindelse med de manøvrer det her gjelder (...) og at kollisjonen således ikke skyldes noen uaktsomhet som kan begrunne ansvar for «Kong Sigurd» (s. 378–379).

Retten vurderte så nødrettsansvaret og «Kong Sigurd»s handlingsalternativer og uttalte:

«Lagmannsretten har funnet at alternativ 2 under de foreliggende omstendigheter bød den eneste forsvarlige utvei (...) og denne vurderingen er jeg enig i.» (s. 380).

Selv om handlingen var forsvarlig, manglet «Kong Sigurd» ofringsdisposisjonen og nødrettsansvar ble ikke pålagt. Ofringsdisposisjonen blir redegjort for i 3.3.

Nygaard påpeker en sammenheng mellom alminnelig skyldansvar og nødrettsansvar, at nødrettsansvaret kan gi grunnlag for frifinnelse for uaktsomhet.⁵⁹ Culpaansvaret bygger på gjerningspersonens skyld, han har ikke opptrådt forsvarlig på det kritiske tidspunktet.⁶⁰ Skadevolderen burde handlet annerledes. Nødrettsansvaret kommer inn som et moment som tilsier at det «culparettsleg sett ikkje er rimeleg å krevja at han skulle handla annleis».⁶¹ Fordi det forelå en nødssituasjon, frifinnes skadevolderen for sin uaktsomme handling; den voldte skaden. Nygaard forklarer handlingsalternativet slik at gjerningspersonen ofte står overfor to valg ved en akutt situasjon for skade: Enten kan gjerningspersonen hindre den akutte skaden å oppstå ved heller å volde skade i en annen relasjon, eller gjerningspersonen kan la den akutte situasjonen inntreffe.⁶² Vurderingen er om valget av den skadevoldende handling var rimelig, i stedet for å handle på den andre måten: la den akutte risikoen gå sin gang.⁶³ Dersom det var culparettslig rimelig at skadevolderen valgte skaden, og ikke den akutte situasjonen, må skadevolderen frifinnes.⁶⁴ Han har dermed handlet «lovlig». Av hensyn til skadelidte vil erstatning likevel kunne bli pålagt, men som oppgaven vil vise, krever rettspraksis at skadevolder har foretatt et bevisst valg.

⁵⁹ Nygaard (1974) s. 257.

⁶⁰ Ibid.

⁶¹ Ibid.

⁶² Ibid.

⁶³ Ibid.

⁶⁴ Ibid.

Vilkåret «lovlig» innebærer etter dette at den skadevoldende handling verken må være straffbar eller erstatningsrettslig uforsvarlig. Nødrettsansvar pålegges dersom de øvrige vilkår er oppfylt.

Forholdet mellom nødrettsansvaret og strafferetten er ikke helt klarlagt og flere spørsmål melder seg. Erstatningsrettslig litteratur om nødrettsansvaret legger stort sett til grunn at vilkåret «lovlig» betyr strafferettslig lovlig.⁶⁵ Det kan problematiseres om dette er riktig. Innebærer vilkåret «lovlig» at handlingen *må* være strafferettslig lovlig for å pålegge nødrettsansvar? Nygaard nevner et eksempel som kan tjene som illustrasjon: A og B ligger på båthvelvet som kun tåler én av dem. A tar seg til rette for å berge sitt liv. Forutsatt at A har handlet forsettlig, må A antageligvis straffes. Nødssituasjonen A befant seg i gjør ikke handlingen lovlig strafferettslig sett, forholdet er verken nødrett eller nødverge. Men dersom Bs familie søker erstatning for tap av forsørger, er det nærliggende at nødrettsansvaret kommer til anvendelse. Begrunnet i en nødssituasjon må det sies å være erstatningsrettslig forsvarelig at A «ofret» B for å redde seg selv.⁶⁶ Dersom eksemplet kan legges til grunn, kan det også illustrere nødrettsansvarets betydning og nødvendighet ved siden av alminnelig culpaansvar. A blir straffet og handlingen var dermed ulovlig. Men erstatningsansvar på skyldgrunnlag kan ikke pålegges da handlingen ikke var uforsvarlig. Dermed oppstår det et behov for å pålegge erstatningsansvar også for forsvarelige handlinger.

Det kan også problematiseres *hvilke nødhandlinger* som må foreligge for skadeserstatningsloven § 1-4s anvendelse. Innebærer begrepet «lovlig» at nødhandlingen som begrunner bruken av bestemmelsen må være en nødhandling etter straffeloven 2005 § 17 og § 18? Eller kan *andre* nødrettsbestemmelser og også helt sivilrettslige «nødssituasjoner» begrunne bestemmelsens anvendelse? Rettspraksis om nødrettsansvaret legger til grunn at skadeserstatningsloven § 1-4 kan anvendes på enhver nødssituasjon, uavhengig av om nødssituasjonen medførte straffefritak etter straffeloven 2005 § 17 og § 18. Både i Rt. 1925 s. 808 «Proteus», ND.1952.320 «Sokrates» og Rt. 1916 s. 666 «Andø» ble nødrettsbestemmelsen anvendt uten at straffeansvar var aktuelt. På den annen side har Høyesterett uttalt i Rt. 2012 s. 5 som gjaldt erstatning etter legemsbeskadigelse, at skadeserstatningslovens § 1-4 «sentrale anvendelsesområde er skadeforvoldelse som følge av nødretts- og nødvergehandlinger» (avsnitt 27). Uttalelsen ble avsagt i forbindelse med tolkning av vilkåret «lovlig» og sikter ikke nødvendigvis *bare* til nødrett- og nødvergebestemmelsene i straffeloven 2005 § 17 og § 18, selv om avgjørelsen gjaldt straffritaksgrunn. Flertallet av høyesterettsavgjørelsene om nødrettsansvar er

⁶⁵ Se særlig Engstrøm (2010) s. 54.

⁶⁶ Nygaard (1974) s. 254.

ikke knyttet til strafferett. Det er skadevolders forsvarlige opptreden i en sivilrettslig nødssituasjon som begrunner erstatningsansvaret. Skadeserstatningsloven § 1-4 har en ren sivilrettslig betydning og kan få anvendelse i enhver nødssituasjon forutsatt at øvrige vilkår er oppfylt.

Gjennomgangen har vist at vilkåret «lovlig» betyr at den skadevoldende handling må være lovlig eller forsvarlig. Rettspraksis fra straffelovens ikrafttredelseslov § 24 viser at selv om skadevoldere frifinnes for skyldansvar begrunnet i en nødssituasjon, blir det ikke automatisk nødrettsansvar. For å pålegge ansvar må det foretas en ny selvstendig vurdering av de øvrige vilkår etter skadeserstatningsloven § 1-4. Neste punkt drøfter skadeserstatningsloven § 1-4 vilkår om skaden er «voldt for å avverge truende fare». Det skal her belyses om den skadevoldende handling må innebære et offer og om offerhandlingen må være bevisst.

3.3 Handlingen må være «voldt for å avverge» faren

3.3.1 Innledning

Nødrettsansvar kan pålegges dersom den lovlige skaden ble «voldt for å avverge» faren. Ut fra begrepet «voldt» kan det fastslås at skaden må ha årsakssammenheng med nødssituasjonen. Hva som ligger i uttrykket «voldt for å avverge» faren gir ikke ordlyden noen forklaring på foruten det åpenbare: en fare må hindres og i dette forsøket oppstår et tap for skadelidte. Forarbeidene til både skadeserstatningsloven § 1-4 og straffelovens ikrafttredelseslov § 24 er tause når det gjelder det materielle innholdet av nødrettsbestemmelsen.⁶⁷ Rettspraksis og teori blir de viktigste kildene.

I punkt 3.3.2 til 3.3.4 gjennomgås rettspraksis om vilkåret «voldt for å avverge» faren. Redegjørelsen vil bli oppdelt etter særlig tre kriterier som er utviklet i rettsteorien for at vilkåret skal være oppfylt: Skadevolders valg må innebære et offer, valget må være motivert av både et rednings- og et avvergelsesmotiv og ofringshandlingen må være bevisst.⁶⁸ De fleste avgjørelser om nødrettsansvar er inne på alle kriteriene. I redegjørelsen vil kun de avgjørelsene som best illustrerer det aktuelle kriteriet som drøftes bli trukket frem.

3.3.2 Den valgte handlingen må innebære et offer

For at nødrettsansvar skal pålegges må handlingen skadevolderen foretar innebære et offer av skadelidtes gode.⁶⁹ Dette bekreftes i rettspraksis.

⁶⁷ Verken Innst. O. VIII (1967-1968), Ot.prp. nr. 48 (1965-1966), Oth.prp.no.24 (1898-1899) eller motiver fra kommisjonen (1885) sier noe om dette vilkåret.

⁶⁸ Det er først og fremst Nygaard (1974) som har spaltet opp vilkåret i kriterier.

⁶⁹ Nygaard (1974) blant annet på s. 254 og 261.

I Rt. 1916 s. 666 kom «Andø» utfor storm i urent farvann. «Andø» hadde seilskipet «Republik» på slep. For å hindre havari av «Republik» og for å kunne gjennomføre slepet valgte «Andø» å kaste dekkslasten over bord. Høyesterett påla nødrettsansvar overfor eier av dekkslasten for både «Andø» og «Republik». Høyesterett påpekte at «Andø» kun hadde to muligheter: kaste lasten eller overlate seilskipet til sin skjebne. Begge alternativer var gjennomførbare. «Andø»s fører måtte «ofre det mindre verdifulde, de paa «Andø»s dæk indtastede sildetønder, for at beskytte det mere verdifulde, galeas «Republik», mot den truende fare» (på s. 668).

Lasten ble kastet over bord. Høyesterett viste til straffelovens ikrafttredelseslov § 24 og uttalte at bestemmelsen kom til anvendelse på tilfellet:

«Her uttales, at skade, der retmæssig er voldt til avvergelse av en truende fare, blir at erstatte. Denne § synes mig direkte at omfatte det tilfælde, vi her har for os, idet dækslasten er blit ofret for at avverge den fare, der truet galeasen «Republikk».» (på s. 668–669).

Et annet eksempel på at Høyesterett oppstiller et offer som vilkår for nødrettsansvar finnes i ND.1955.374 «Kong Sigurd». Høyesterett vurderte to nødrettshandlinger. Spørsmålet i forbindelse med den andre nødrettshandlingen var om «Kong Sigurd», ved å manøvrere til babord for å komme mellom «Tankar» og et annet skip, hadde ofret «Tankar» for å redde seg selv. Høyesterett kom til at ofringsdisposisjonen manglet. Retten viste til lagmannsrettens bevisvurdering og fant sannsynlig at «Kong Sigurd» hadde tre alternativer: i) å fortsette med fart fremover og styrbord, hvor skipet antageligvis ville kollidert med «Tankar», ii) å styre babord for å prøve å komme mellom «Tankar» og «Skarv», som også ble gjort, eller iii) å stoppe maskinen eller gå bakover, hvor «Kong Sigurd» ville risikert å kollidere med «Skarv» eller grunnstøte. Lagmannsretten la til grunn at alternativ ii var den eneste forsvarlige utvei. Høyesterett sa seg enig i dette, og uttalte:

«Når da situasjonen var slik som jeg har beskrevet, er det etter min mening ikke naturlig å oppfatte forholdet på den måte at føreren ved å velge alternativ 2 ofret «Tankar»s interesser for å redde «Kong Sigurd».» (s. 380)

Høyesterett kom til at ansvar etter straffelovens ikrafttredelseslov § 24 ikke kunne pålegges siden ofringsmotivet manglet. Siden handlingen var forsvarlig, ble heller ikke «Kong Sigurd» ansvarlig på skyldgrunnlag.

Et tredje eksempel er inntatt i ND.1948.337. Skipet «Sirius» lå fortøyd ved kai. Vindretningen endret seg og det blåste opp til storm. «Sirius» forsøkte gjentatte ganger å komme seg fra kaien, men vindens styrke og retning førte til at skipet ble «limet» fast i kaien. Resultatet ble skader på både kaien og skipet. Høyesterett kom til at ansvar verken kunne pålegges etter skyldansvar, nødrettsansvar eller etter reglene om ulovfestet objektivt ansvar. Høyesterett uttalte seg særlig om straffelovens ikrafttredelseslov § 24. Førstvoterende redegjorde først for de alternativene «Sirius» hadde, som var i) å kaste loss akterut og gå forover på springet, noe som mislyktes idet akterenden ble drevet inn mot kai, ii) gi opp alle fortøyninger og gå rett forover eller akterover, noe skipet ikke kunne gjøre uten å bli ødelagt, eller iii) bli liggende ved kaien, som «Sirius» valgte. Retten uttalte at dette valget ikke kunne karakteriseres som at «Sirius» foretok noe offer:

«Når «Sirius» under disse omstendigheter ble liggende ved kaien – hvorved skipet unngikk å bli vrak, men kaien led skade – kan jeg ikke se det slik at «Sirius» her ofret kaien for å redde seg selv. (...) Det foreligger da ikke en nødshandling av den art som [straffelovens ikrafttredelseslov § 24 jfr. straffeloven 1902 § 47] tar sikte på.» (s. 339–340).

Det forhold at «Sirius» *unnlot* å ofre seg selv kunne heller ikke karakteriseres som en nødrettshandling. Om en unnlåtelse kan oppfylle ofringsdisposisjonen er Nygaard inne på i sin artikkel.⁷⁰ I en annen avgjørelse førte en unnlåtelse til at ofringshandlingen var oppfylt: I Rt. 1925 s 808 lå skipet «Proteus» for anker, men begynte å drive på grunn av en orkan. Skipet drev over strømkabler, med begge ankrene ute. Kablene ble revet opp og skadet. «Proteus» var klar over at kablene lå der de lå, men valgte ikke å ta opp ankrene for å unngå grunnstøting. Høyesterett påla nødrettsansvar og mente ofringsdisposisjonen var oppfylt. Hva begrunner forskjellen mellom resultatene for unnlåtelsen i «Proteus» og unnlåtelsen i «Sirius»? Svaret knytter seg til kravet om skadevolders bevissthet, som vil bli redegjort for i 3.3.4. Hvis skadevolder unnlater å foreta en handling som medfører at godet blir reddet og skaden voldt, var unnlåtelsen bevisst for å redde et gode, eller et resultat av skadevolders manglende forståelse for andre valgmuligheter? Sistnevnte kan vanskelig være en nødrettshandling.⁷¹ I «Sirius» fremgår det ikke om «Sirius» var klar over sine handlingsalternativ og dermed kan det ikke legges til grunn at et offer var foretatt.

⁷⁰ Nygaard (1974) s. 276–278.

⁷¹ Nygaard (1974) s. 276.

Gjennomgangen av disse avgjørelser viser at Høyesterett oppstiller et offerkriterium for at nødrettsansvar skal kunne pålegges. For å *avverge* faren mener Høyesterett det må foretas et offer. Offeret kommer til uttrykk i ordlyden ved at skaden må være *voldt for å avverge* faren som truer.

Det er Nygaard som benevner vilkåret om offer som «ofringsdisposisjonen». I sin artikkel oppstiller Nygaard ofringsdisposisjonen som grunnkriteriet for ansvar etter nødrettsregelen.⁷² Nygaard oppstiller så en rekke underkriterier som inngår i ofringsdisposisjonen.⁷³ Et av disse er at gjerningspersonen må kunne velge mellom minst to alternativer. Med alternativer forstås to praktiske eller teknisk gjennomførbare alternativer. Hvis det ikke foreligger alternativer, har skadevolderen ingen valg. Dermed kan ikke gjerningspersonen ha handlet «for å» avverge faren.⁷⁴ Nygaard hevder handlingsalternativets karakter er av betydning for nødrettsansvaret. For culpaansvar vil det ikke skilles mellom handlingsalternativ som var ugjennomførbare og handlingsalternativ som var uforsvarlige. Spørsmålet er om skadevolder burde handlet annerledes. Hvis skadevolder velger å redde *sitt* gode, er alternativet å redde det *andre* gode, som innebærer å la den truende faren gå sin gang «på godt og vondt».⁷⁵ Er det ikke «culparettsleg rimeleg» at skadevolder skulle ha valgt å redde det andre godet, må skadevolder frifinnes.⁷⁶ Men for nødrettsansvaret har skillet større betydning. Hvis skadevolder ikke hadde et praktisk eller teknisk gjennomførbart alternativ vil ikke vilkåret om å velge og således ofre noe, være oppfylt.

Nygaards begrunner sin uttalelse med faktum slik det forelå i både «Kong Sigurd» og «Sirius». I begge avgjørelsene lister retten opp skadevolders handlingsalternativer.

I ND.1955.374 «Kong Sigurd» gjennomgikk Høyesterett valgalternativene som forelå og konkluderer:

«Lagmannsretten har funnet at alternativ 2 under de foreliggende omstendigheter bød på den eneste forsvarlige utvei – jfr. bemerkningene om at føreren «i virkeligheten ikke hadde noen valg» - og denne vurderingen er jeg enig i.» (s. 380).

I ND.1948.337 «Sirius» uttalte Høyesterett om ett av valgalternativene:

⁷² Nygaard (1974) s. 263.

⁷³ Ibid.

⁷⁴ Nygaard (1974) s. 263–265.

⁷⁵ Nygaard (1974) s. 257.

⁷⁶ Ibid.

«Den utvei å gi opp alle fortøyninger og gå rett forover eller aktover, kunne skipet ikke bruke, da det i så fall etter all sannsynlighet ville bli ødelagt.» (s. 339).

Høyesterett uttaler i begge dommene at den valgte handling var den eneste *forsvarlige*. Poenget i tilknytning til handlingsalternativer er rettens betegnelse av et *uaktuelt* alternativ, som likevel fullt ut må kunne karakteriseres som et alternativ som kan medføre nødrettsansvar, forutsatt at de øvrige vilkårene er oppfylt.⁷⁷

3.3.2.1 Enkelte paralleller til reglene om fellehavari

Nødrettsansvaret har noen likhetstrekk med enkelte vilkår i fellehavariinstituttet. Parallellene kan kanskje gi rettskildeverdi til nødrett ved fastleggelse av enkelte vilkårs innhold hvor sammenhengen er særlig nær. Av interesse for offerkriteriet er York-Antwerpen-reglene, regel A som lyder:

«En fellehavarihandling foreligger når og bare når det av hensyn til den felles sikkerhet forsettlig og med fornuft foretas en ekstraordinær oppofrelse eller pådras en ekstraordinær utgift i den hensikt å redde eiendeler innen et sjøfelleskap fra fare.»

Med «sjøfelleskap» menes det fellesskapet som består mellom skip, last og frakt, men kan også inkludere taubåt og slep.⁷⁸ Det er særlig kravet om en forsettlig oppofrelse som har likhetstrekk med nødrettsansvarets ofringsdisposisjon. Inneholder kravet om oppofrelse et offer på samme måte som det kreves etter nødrettsansvaret? Fastleggelsen av innholdet i vilkåret «oppofrelse» kan kanskje ha rettskildeverdi for nødrettsansvarets begrep «voldt for å avverge».

I en dom inntatt i Rt. 1918 II s. 109 ble skipet «Vega» stanset av en tysk undervannsbåt, som krevde at «Vega» kastet lasten over bord, da den ble ansett som kontrabande. Lasten ble kastet. Lasteieren krevde bidrag fra rederiet i medhold av reglene om fellehavari. Høyesterett frifant rederiet med begrunnelsen om at kasting av lasten ikke var en oppofrelse og at varenes egen beskaffenhet hadde medført tapet for lasteieren. Høyesterett tiltrådte byrettens begrunnelse som uttalte at en oppofrelse som reglene om fellehavari krever ikke hadde skjedd og at «[v]arene maa ansees som tapte eller værdiløse for eieren, idet der ingen utsigt var til at redde

⁷⁷ Nygaard (1974) s. 265.

⁷⁸ Se York-Antwerpen-reglene regel B, også Falkanger/Bull (2016) s. 499.

dem, hvorledes skibsføreren end hadde forholdt sig. Skibet vilde være sænket, hvis varene ikke var kastet, og tapet vilde for eieren bli det samme». (på s. 112).

Avgjørelsens begrunnelse har blitt kritisert i teorien blant annet fordi ofringshandlingen å kaste dekkslasten ikke var antatt å være et valgalternativ, men en tvangshandling.⁷⁹ For at en offerhandling skal foreligge, må skadevolder ha hatt minst to handlingsalternativer. Nygaard hevder det forelå to valg i avgjørelsen, kaste lasten eller la skipet bli senket, og at det er tilstrekkelig for at et offer foreligger.⁸⁰ Hvis Høyesteretts begrunnelse legges til grunn, at «Vega» ikke hadde noen valg, ville antageligvis nødrettsansvar heller ikke vært oppfylt i samme situasjon, det er også her krav om minst to valgalternativ. Avgjørelsen illustrerer parallellene mellom felleshavariinstituttet og nødrettsansvaret ved innholdet i ofringshandlingen.

To andre avgjørelser gir også et visst grunnlag for at vilkåret «oppofrelse» i felleshavariretten er beslektet med vilkåret «voldt for å avverge» i nødrettsansvaret.

I Rt. 1969 s. 115 brakk snurpelinen til ringnoten tilhørende M/S «Polarfart». Det ble arbeidet med å berge noten, men fartøyet måtte la noten gå da det hadde kommet for nært grunn. Notene var forsikret ved varepolise og assurandøren svarte erstatning kun dersom skadeårsaken var fisketyngde og/eller storm. Høyesterett kom til at skadeårsaken var fisketyngde. I forbindelse med assurandørens subsidiære anførsel om at det dreide seg om felleshavari og at slik skade ikke var dekket under forsikringen uttalte førstvoterende: «Jeg er endelig enig med de tidligere retter i at det ikke foreligger felleshavari (...) i dette tilfelle.» (på s. 119). Høyesterett påpekte at noten måtte anses som tapt selv om assistanse hadde blitt gitt og videre at noten måtte være ansett som tapt før fartøyet nærmet seg grunnen. Høyesterett uttalte: «Det er således ikke treffende når det gjøres gjeldende at noten er ofret for å redde Polarfart fra en fare.» (på s. 119). Den siste uttalelsen er omtrent identisk med de uttalelsene Høyesterett har kommet med i rettspraksis etter nødrettsansvaret, det må foreligge et offer for at ansvar kan pålegges.

I voldgiftsdommen inntatt i ND.1969.1. Hurtigruta M/S «Midnatsol» kom ut for hardt vær ved anløp og opphold ved Rørvik. Ved avgang fra kaien og under innhiving av anker ble kjettingfiskeren bøyd og innhiving av anker måtte stoppes. Det var etter oppstått situasjon ikke mulig å ankre. For å unngå grunnstøting valgte kapteinen å gå sydover mens kjettingfiskeren ble demontert. Mannskapet klarte til slutt å få opp ankeret og oppdaget at det hadde fisket opp

⁷⁹ Nygaard (1974) s. 266–267, Selmer (1958) s. 75–76.

⁸⁰ Nygaard (1974) s. 266–267.

en kabel, tilhørende Telegrafverket. Rederiets P&I- og kaskoassurandør dekket kostnadene for kabelen, men var uenige om fordelingen av ansvaret seg i mellom. Voldgiftsdommer Knut S. Selmer mente forholdet kunne subsumeres både som ulovfestet objektivt ansvar og etter straffelovens ikrafttredelseslov § 24 og fellehavari. For de to sistnevnte uttalte dommeren:

«Beslutningen om å gå sørover i leden med ankeret i sjøen var en ekstraordinær, men forsvarlig, foranstaltning for å bringe skip og last i sikkerhet. Fremgangsmåten skapte en markert fare for skade på sjøkabler, og faren realiserte seg på en helt påregnelig måte. Hjemmel for skipets erstatningsplikt finnes derfor også i strl.ikrl. § 24 (...) og ansvaret representerte under denne synsvinkel en oppofrelse som var erstatningsmessig i fellehavari.» (s. 4).

Falkanger/Bull skriver at kravet om forsettlig oppofrelse innebærer at «den oppståtte fare må møtes med bevisste og ekstraordinære tiltak for at det skal foreligge fellehavari».⁸¹ Nygaard uttaler at det ved fellehavari også ligger et ofringskriterium til grunn.⁸²

Etter dette kan det slutes at begrepet «oppofrelse» har innholdsmessige likheter med nødrettsansvarets begrep «voldt for å». Rettspraksis viser at fellehavariinstituttet har noen felles grunnelementer med nødrettsansvaret. Rettspraksis og teori om begrepet «oppofrelse» i fellehavarietten kan dermed kanskje ha rettskildemessig relevans for nødrettsansvarets vilkår «voldt for å».

3.3.3 Skadevolderens valg må være motivert av både et rednings- og et avvergesmotiv

Tilbake til nødrettsansvaret er det etter gjennomgangen av vilkåret «voldt for å» klart at skadevolderen må foreta et valg, og valget må innebære et offer av skadelidtes gode på bekostning av det skadevolderen ønsker å redde. Skadevolder vil i en nødssituasjon ofte stå overfor to valg. Må valget skadevolderen tar være preget både av et motiv om å redde et gode og et motiv om å ofre et gode? Inneværende punkt vil knytte noen kommentarer til hvilket motiv skadevolderen må handle ut fra.

Skadeserstatningslovens § 1-4s ordlyd oppstiller vilkåret «voldt for å avverge faren». Oftringshandlingen har etter rettspraksis støtte i bestemmelsens ordlyd «voldt for å». Ut fra res-

⁸¹ Falkanger/Bull (2016) s. 501.

⁸² Nygaard (1974) s. 260.

ten av ordlyden kan det problematiseres om skadevolder må ha hatt et *motiv* for ofringshandlingen: avvergelsen av faren som truer godet.⁸³

Høyesterett har i flere tilfeller ikke pålagt nødrettsansvar fordi ofringsmotivet har manglet, selv om ønsket om å redde var til stede. Et godt eksempel er inntatt i Rt. 1964 s. 272 som illustrerer forskjellen på redningsmotivet og ofringsmotivet. Avgjørelsen er en av få høyesterettsavgjørelser om nødrettsansvar utenfor sjørettens område. En dame om bord i en trikk falt og skadet seg da føreren av trikken måtte bråbremse fordi en jente brått løp ut foran trikken. I vurdering av om straffelovens ikrafttredelseslov § 24 kom til anvendelse fant førstvoterende det «klart» at bestemmelsen ikke kunne anvendes og uttaler:

«Sporvognsførere må ofte bråstoppe i bytrafikken, men uhell av den grunn er forholdsvise meget sjeldne. Det vil derfor være uriktig å si at føreren i dette tilfelle bevisst eller ubevisst valgte mellom to skadetilføyelser og foretok en oppofrelse av den art som omhandles i ikrafttredelsesloven § 24.» (s. 275).

Nygaard analyserer avgjørelsen og mener det er grunnlag for å si at den vanlige motivasjonen for slike bråstopp er å redde noen fra å bli påkjørt. En ofringsmotivasjon er ikke vanlig og det var heller ikke påvist i den nevnte avgjørelse.⁸⁴ Rettspraksis gir grunnlag for å si at selv om redningsmotivet foreligger, blir ansvar ikke pålagt dersom ofringsmotivet mangler. Nygaard hevder på bakgrunn av dette at et vilkår for nødrettsansvaret er at skadevolders valg både hadde et redningsmotiv og et ofringsmotiv og kaller handling ut fra disse to motiv sammen som en rettslig disposisjon.⁸⁵ Ofringsmotivet ligger i skadeserstatningsloven § 1-4s ordlyd «voldt», mens redningsmotivet ligger i «for å avverge».

Den skadevoldende handling må dermed innebære et offer skadevolder har foretatt ut fra et motiv om både å ofre og redde. Neste punkt vil se nærmere på innholdet i skadevolders valg om å ofre.

3.3.4 Ofringshandlingen må være bevisst

For at et valg om å ofre noe skal foreligge, må skadevolder være bevisst ved sitt valg. Det er en nær sammenheng mellom skadevolders motiv og det nærmere innhold i det bevisste valget.

⁸³ Nygaard (1974) s. 272.

⁸⁴ Nygaard (1974) s. 273.

⁸⁵ Se mer i Nygaard (1974) s. 272 flg.

I dette punktet gjennomgås rettspraksis som illustrerer at skadevolders valg må være bevisst. Det nærmere innhold i skadevolders bevisste valg vil bli analysert i 3.3.4.1.

I ND.1955.374 «Kong Sigurd» var det to nødrettshandlinger som ble vurdert av retten. Den første nødrettshandlingen gjaldt det forhold hvor «Kong Sigurd» valgte å hive inn ankeret for å prøve å komme seg til en bedre ankerplass. Anførselen var at «Kong Sigurd» ved å hive inn anker for å prøve å redde seg selv fra grunnstøting skapte en nærliggende fare for kollisjon med de andre skipene som lå ankret. Førstvoterende uttalte:

«Hva angår den prinsipale anførsel, kan jeg ikke finne det godtgjort at man ombord på «Kong Sigurd» hadde noen tanke på at man ved å gå i gang med å hive inn på ankeret utsatte de øvrige ankerliggere i området, «Tankar» innbefattet, for noen særlig risiko.» (s. 377).

Retten la til grunn at «Kong Sigurd» antok at manøvreringen kunne gjennomføres uten skade.

Et annet eksempel er den nevnte Rt. 1925 s 808 hvor «Proteus» drev over en strømkabel, med begge ankrene ute. «Proteus» var klar over at kablene lå der de lå, men valgte ikke å ta opp ankrene for å unngå grunnstøting. Førstvoterende påpekte at «Proteus» bevisst foretok et valg: å redde skipet fra grunnstøting på bekostning av kablet, og uttalte:

«Her maa føreren, som var vidende om kabelleiets beliggenhet hat den fulde forstaaelse av, at dette sandsynligvis vilde beskadiges, hvis skibet fortsatte at drive nedover sundet over kabelleiet med ankerne i bunden. Men naar han (...) undlater i tide at hive ind ankerne i skibets interesse for derved at avverge skibet fra den truende fare at drive mot land, saa pligtes den skade som (...) voldes paa kablerne at erstattes.» (s. 809–810).

Avgjørelsen har likhetstrekk med ND.1969.1 «Midnatsol».

Et ytterligere eksempel er inntatt i ND.1952.320. M/S «Sokrates», lastet med kyr og hester, kolliderte med en kai som følge av feil i maskineriet. Det ble antatt av lagmannsretten at «Sokrates» valgte å kjøre rett på kaien for å redde skip og last, siden en skarp sving kunne medføre helling med fare for panikk hos dyrene. Det var på det rene at uaktsomhet ikke forelå. Rederiet ble pålagt ansvar etter reglene om ulovfestet objektivi ansvar. Lagmannsretten kom til at nødrettsansvar kunne pålegges, men Høyesterett var ikke enig og uttalte:

«[Straffelovens ikrafttredelseslov § 24] forutsetter at den som volder skade for å avverge en truende fare, på forhånd har vurdert situasjonen og at han har handlet ut fra denne vurderingen. De i denne sak foreliggende opplysninger om det som foregikk umiddelbart før ulykken, gir imidlertid etter min mening ikke holdepunkter for å anta at [føreren av skipet] overhodet har hatt anledning til å foreta noen vurdering av situasjonen. Noe offer med det for øye å redde skip og last kan [føreren] derfor ikke antas å ha gjort ved å manøvrere som han gjorde, og bestemmelsen (...) får derfor ikke anvendelse» (s. 1173).

Fra nyere rettspraksis finnes et eksempel fra Gulating lagmannsrett utenfor sjørettens område, LG.1999.792. En dag i mars 1997 var det sterk nedbør i Stryn-området, som førte til store vannmengder. Kommunen bestemte å lage en voll for å lede vannet bort fra eiendommene som lå nedenfor. Vannet medførte imidlertid skade på andre eiendommer. Lagmannsretten påla kommunen ansvar etter skadeserstatningsloven § 1-4:

«Slik lagmannsretten vurderer saka, blei det då føreteke eit medvite val om å leia vatnet vidare nedover Setrevegen fordi skadepotensialet der var monaleg mindre.»⁸⁶

Gjennomgangen av rettspraksis gir grunnlag for å konstatere at skadevolders valg om å handle eller unnlate å handle må være bevisst. Et nærliggende spørsmål er hva som ligger i kravet til bevissthet, herunder hvilke krav til kunnskap om skadefølgen det må stilles til skadevolder for at nødrettsansvaret kan pålegges. I neste punkt vil innholdet i kravet bli forsøkt klarlagt. Spørsmålet er om det er riktig å karakterisere kravet til bevissthet som et krav om forsett slik begrepet brukes i strafferettslæren, og i så fall, hva skadevolders forsett må omfatte.

3.3.4.1 Er kravet om bevissthet et krav om forsett?

Verken i ordlyden i skadeserstatningsloven § 1-4 eller den tidligere straffelovens ikrafttredelseslov § 24 inneholder noe krav til forsett, med unntak for at handlingen antageligvis må være foretatt med motiv for å «avverge truende fare».⁸⁷ Det nærmere innhold i hva skadevolder må ha forstått er ikke avklart. Rettspraksis er forbeholden med å bruke begrepet «forsett» i avgjørelsene om nødrettsansvaret. Ved fastleggelsen av vilkårets innhold er det gått «konkret til

⁸⁶ LG.1999.792.

⁸⁷ Bull (1972) s. 59.

verks».⁸⁸ I det følgende vil Høyesteretts rettspraksis om kravet til bevissthet analyseres noe nærmere.

I ND.1955.374 «Kong Sigurd» uttalte Høyesterett at de ombordværende på «Kong Sigurd» ikke «hadde noen tanke» om at innhiving av anker utsatte de øvrige skipene for noen risiko (s. 377). Dette minner om uaktsomhet, skadevolder hadde ikke tenkt over følgen handlingen kunne innebære. Det kan kanskje sluttet at dommen oppstiller en regel om at uaktsomhet ikke er tilstrekkelig for å oppfylle kravet om bevissthet.⁸⁹

I Rt. 1925 s 808 «Proteus» sa Høyesterett at føreren «som var vidende om kabelleiets beligenhet [måtte] hat den fulde forstaaelse av, at dette sandynligvis vilde beskadiges, hvis skibet fortsatte at drive» (s. 809–810). Ifølge Bull vitner uttalelsen om at Høyesterett legger til grunn et krav om forsett i henhold til *skaden* som ville oppstå.⁹⁰ Bull mener imidlertid at dette ikke kan legges sikkert til grunn. Høyesterett bevisvurdering førte ikke til en drøftelse om hvorvidt et slikt krav til forsett var et vilkår for ansvar.⁹¹ Øvergaard mener «Proteus» oppstiller en regel om at skadevolder kun må ha innsett at sin handling setter et annet gode i fare, for å så likevel velge å handle for at ansvar kan pålegges.⁹² Nygaard mener rettsregelen etter «Proteus» er at «[n]år gjerningsmannen er merksam på fåren for slik skade som den som skjedde, men handlar som han gjer likevel - uansett fåren - er ofringsmotivet innfridd».⁹³

Et annet eksempel finnes i ND.1955.18: Skipet D/S «Consul Bratt» mistet styringen i en elvestrøm. For å hindre sammenstøt med en kai, kastet losen ut anker. Det viste seg senere at ankeret hadde revet opp en sterkstrømledning, som medførte et strømbrudd med påfølgende driftsstans for et verksted som eneste mottaker av strøm fra kabelen. Det ble fra rederiets side anført at verkstedet tap ikke kunne omfattes, selv om skadeforvoldelsen overfor kabelen ble ansett forsettlig, var det ikke tilfellet for verkstedets tap. Høyesterett uttalte følgende:

«Som tidligere nevnt er det ikke omtvistet at ordren om å la ankeret gå ut var en nødrettshandling. Jeg finner da som nærmere begrunnet av byretten og lagmannsretten at handlingen må medføre erstatningsplikt for rederiet. Selv om losen ikke visste om forskipet var over kabelen, må jeg etter opplysningene i saken legge til

⁸⁸ Bull (1972) s. 62.

⁸⁹ Nygaard (1974) s. 282 og Bull (1972) s. 63.

⁹⁰ Bull (1972) s. 60 og 63.

⁹¹ Bull (1972) s. 60.

⁹² Øvergaard (1951) s. 236.

⁹³ Nygaard (1974) s. 281.

grunn at han var klar over at fartøyet var i kabelfeltet. Hvor nær faren for kabelen har fremstillet seg for ham, kan man ikke vite, men dette kan ikke være avgjørende. Når han under de foreliggende forhold har funnet det nødvendig å sette seg utover forbudet mot ankring, må dette medføre [a]t erstatningsregelen i ikrafttredelseslovens § 24 kommer til anvendelse. Jeg viser her til høyesterettsdom i N.D. 1925 449 flg. (Rt-1925-808 flg.)». (s. 183).

Bull har analysert dommen nærmere og mener den gir til dels sprikende resultater.⁹⁴ Som sitatet viser tiltrådte Høyesterett underrettene begrunnelse. Problemet er at byretten kom til at losen måtte være klar over at skipet var i faresonen for kabelen da ankeret ble droppet og at dette måtte være tilstrekkelig for ansvar etter nødrettsbestemmelsen.⁹⁵ Lagmannsretten var enig i byretten, men la til grunn et forsett basert på *dolus eventualis*: Retten uttaler at losen måtte ha forstått at det var en «viss mulighet for at kabelen kunne bli skadet» og retten antok at «skipet ved anledningen var i en så kritisk situasjon at losen ville beordret øyeblikkelig ankring selv om det i øyeblikket hadde stått for ham som overveiende sannsynlig at det ville forårsake kabelbrudd». ⁹⁶ Spørsmålet er da hva Høyesterett legger til grunn når retten er enig med begge underrettene.

Uansett synes det som at både «Proteus» og «Consul Bratt» oppstiller et krav om forsett, uten at det nærmere innhold i kravet er klart. Bull mener rettspraksis gir uttrykk for at skadevolderen må ha forstått at hans handling innebærer en fare for skade, men at det ikke kan kreves at skadevolderen «må ha fremkalt skaden forsettlig, forat et nødrettsansvar skal tiltre»⁹⁷ og mener dermed at begrepet bevisst uaktsomhet kanskje passer best. Nygaard er uenig med Bull og konkluderer med at det er mer nærliggende å kalle kravet til bevissthet som et krav til forsett enn uaktsomhet.⁹⁸ Engstrøm er enig med Nygaard og skriver at det i ofringsmotivet ligger et slags «ofringsforsett».⁹⁹

Rettspraksis gir ikke noe grunnlag for å trekke en klar regel om hva skadevolders bevisste valg må innebære. Det er også uenighet i teorien angående hva som ligger i kravet om be-

⁹⁴ Se Bull (1972) s. 62–63.

⁹⁵ Fra byrettens premisser inntatt i ND.1955.181.

⁹⁶ Fra lagmannsrettens premisser inntatt i ND.1955.181.

⁹⁷ Bull (1972) s. 64.

⁹⁸ Nygaard (1974) s. 281.

⁹⁹ Engstrøm (2010) s. 55.

vissthet. Det som rettsteorien virker å være enige om er at uaktsomhet ikke er tilstrekkelig for nødrettsansvar, slik Høyesterett uttalte seg om det i «Kong Sigurd».¹⁰⁰

3.3.4.2 *Forsettkravet i felleshavari og redningsomkostninger*

For fastleggelsen av vilkåret om skadevolders bevissthet, kan det være av interesse å se hvordan felleshavariretten og regler for redningsomkostninger i sjøforsikringsretten tolker sine tilsvarende vilkår. I felleshavariretten krever York-Antwerpen-reglens Regel A at oppofrelsen er foretatt «forsettlig». Ut fra ordlyden «forsettlig» kan det utledes at det må foreligge et bestemt valg.¹⁰¹ Dette vilkåret må antageligvis forstås på samme måte som nødrettsansvarets krav om en bevisst handling, således at skadevolderen må ha innsett at sin handling innebærer en fare for skade.¹⁰² Fra engelsk litteratur om felleshavari uttaler Rose at «[a] general average act must be intentional: it must be both made or incurred with the sole object of preserving from peril the interests involved and a result of the master's free choice».¹⁰³

I sjøforsikringsplanen § 4-7s ordlyd fremgår det ikke noe krav til forsett. Men bestemmelsen krever at tiltakene må være foretatt med et motiv: «av hensyn til farer som forsikringen omfatter». Tidligere utgaver av bestemmelsen inneholdt ordlyden «for å avverge» og heller ikke denne ordlyden krevde uttrykkelig forsett.¹⁰⁴

Fra motivene til sjøforsikringsplanen uttales det følgende om planens § 4-7 og kravet til forsett:

«Only losses which the assured has suffered as a result of an intentional act by the assured or others will be recoverable (...). However, at any rate for particular measures to avert or minimise loss, it must be sufficient that the intent comprises the actual action that caused the damage. It is thus not necessary that the person in question realized that the act entailed a risk of damage, nor that the intent comprised all or parts of the loss that occurred»¹⁰⁵.

Det har tidligere vært en diskusjon både i teori og voldgiftspraksis hvilke subjektive vilkår det skulle stilles til forsettkravet, herunder om det skulle oppstilles et alminnelig strafferettslig

¹⁰⁰ Nygaard (1974) s. 282, Bull (1972) s. 63.

¹⁰¹ Selmer (1958) s. 73.

¹⁰² Bull (1972) s. 65.

¹⁰³ Rose (2005) s. 42.

¹⁰⁴ Bull (1972) s. 52.

¹⁰⁵ Motiver til Nordisk sjøforsikringsplan, til § 4-7.

forsettskrav som omfattet *alle skadefølger* for å få forsikringsdekning for erstatningsansvaret for disse skadene. Etter ND.1978.139 «Stolt Condor» og ND.1981.329 M/S «Lindtind» er det nå avklart at dette ikke er nødvendig. Det kreves at selve handlingen er bevisst eller forsettlig foretatt, og det kreves deretter kun alminnelig erstatningsrettslig adekvat årsakssammenheng for at skadefølger dekkes.¹⁰⁶

Visse likheter mellom regelsettene viser seg dermed i kravet om bevissthet. Det kreves for både nødrettsansvaret, felleshavari og for å få dette dekket som redningsomkostninger at handlingen må være foretatt bevisst.

Gjennomgangen har hittil fokusert på ofringsdisposisjonen og dets nærmere innhold. Rettspraksis har vist at innholdet i skadevolders ofringshandling ikke er helt avklart. Nødrettsansvaret reiser ytterligere problemstillinger rundt den tidsmessige nærheten mellom de to begivenheter, det som ofres og det som berges.

3.3.5 Må ofringshandlingen foretas samtidig som faren truer?

Gjennomgangen av ofringsdisposisjonen har vist at skadevolder bevisst må ha foretatt et offer for at nødrettsansvar kan pålegges. I de dommene hvor nødrettsansvar blir pålagt blir valget om å ofre foretatt i det faren truer. I Rt. 1916 s. 666 foretok «Andø» valget om å kaste dekklasten i det uværet truet slepet «Republik». I Rt. 1925 s. 808 «Proteus» og i ND.1955.181 «Consul Bratt» var faren for grunnstøting årsaken til at valget om å ankre eller ikke hive inn ankeret ble tatt. Felles for alle disse avgjørelsene er at Høyesterett fant ofringsdisposisjonen å foreligge. Spørsmålet som tas opp i nærværende punkt er om ofringshandlingen må foretas *samtidig* som faren truer. Kan det innfortolkes et tidsmoment i ofringsdisposisjonen? Hvis svaret er bekreftende oppstår spørsmålet om hva dette vil bety for skadevolders bevisste offer, nærmere bestemt om skadevolder må ha forståelse for at skade kan skje på et senere tidspunkt enn redningen foregår.

Særlig én avgjørelse illustrerer tidsmomentet. I tingrettsdommen inntatt i ND.1953.213 fikk seilbåten «Njård II» nedsatt sitt krav på erstatning for medvirkning via nødrettsansvar. Seilbåten «Njård II» lå ankret i Fønnesstrømmen da den ble pårent av rutedampskipet «Firda». «Njård II» hadde ankret da den holdt på å grunnstøte for tredje gang som følge av trangt løp og sterk strøm. Flere fartøy passerte båten mens den lå ankret. «Firda» kom etter hvert til syne. «Firda» forsøkte å seile forbi «Njård II». Forsøket var ikke vellykket: I det «Firda» omtrent lå parallelt med «Njård II» skar seilbåten plutselig ut på grunn av strømmen slik at den

¹⁰⁶ Wilhelmsen/Bull (2017) s. 194.

kom foran baugen på «Firda». Konsekvensene var at «Njård II» ble skadet og sank. Retten fordelte ansvaret mellom de to. «Firda» ble pålagt en ansvarsbrøk på 2/3 for uaktsomhet, «Njård II» måtte bære det resterende selv på grunn av medvirkning i form av nødrettsansvar.

Som faktum illustrerer hadde «Njård II» allerede ankret da «Firda» passerte. Dette fremgår av saksfremstillingen hvor det uttales at «[d]er passerte flere fartøyer på styrbord side av «Njård II», mens den lå slik – deriblant Fylkesbåtanes rute-dampskip «Fanaråken», som passerte på sydgående i kl 3,45-tiden. (...). Omkring kl. 4,50 hørte man en rekke korte støt fra en dampfløyte, og «Firda» kom til syne» (s. 215). For uttalelsens vekt er det verdt å nevne at et tidsmoment som grense for nødrettsansvaret ikke ble problematisert i dommen. Det må derfor utvises forsiktighet med å tillegge dette faktum for tung vekt som grunnlag for problemstillingen. Avgjørelsen anvendes kun som illustrasjon. I saken var det faren for å grunnstøte som førte til valget om å ankre. Først *senere* kom «Firda» seilende forbi, hvorpå kollisjonen fant sted. Om «Njård II» i det hele tatt kan sies å oppfylle ofringsdisposisjonen om å redde seg selv fra grunnstøting på bekostning av «Firda» kan problematiseres. Retten gikk ikke inn på problemstilling om skadevolders ofringsdisposisjon var oppfylt. Nødrettsansvar ble imidlertid pålagt. Faktumet åpner for spørsmål om avvergelsehandlingen må foretas samtidig som offerhandlingen.

Ut fra den gjennomgatte rettspraksis om skadevolders bevissthet har Høyesterett i flere avgjørelser uttalt at skadevolderen må ha hatt en forståelse om valget som tas kan medføre skade på noe annet. Skadevolder må likevel velge å gjennomføre handlingen. Ut fra dette kan det stilles spørsmål om «Njård II» i det valget om å ankre ble tatt, tenkte tanken på at handlingen kunne medføre skade for andre på et *senere* tidspunkt. I så fall, om «Njård II» uansett ville valgt å ankre. Dersom dette faktum kan legges til grunn, ville ofringsdisposisjonen i større grad vært oppfylt. En slik tankegang kan begrunne en regel om at avvergelsehandlingen ikke må foretas *samtidig* som ofringshandlingen, så lenge skadevolderen er innforstått med sannsynligheten for fremtidig skade. Det er imidlertid ingenting i faktum fra «Njård II» som gir støtte at «Njård II»s hadde en tanke om fremtidig skade. Det var nok først og fremst tanken på å redde seg selv som var i «Njård II»s bevissthet.

Spørsmålet om ofringshandlingen må foretas samtidig som avvergelsehandlingen, er ikke problematisert verken i praksis fra høyesterett eller i juridisk litteratur.

3.3.6 Sammenfatning

Gjennomgangen av vilkåret «voldt for å avverge» har vist at innholdet i den såkalte ofringshandlingen ikke er helt klarlagt. Rettspraksis gir en viss veiledning i grunnvilkår for ofringsdisposisjonen, således at det må være foretatt et bevisst offer. Det nærmere innholdet i vilkå-

ret er uklart, herunder om det oppstilles et krav til forsett og hva dette forsettet i så fall må omfatte. Det er også uvisst om det kan tillegges et tidsmoment i disposisjonen som setter grenser for nærheten den truende faren må ha til offerhandlingen.

Etter gjennomgangen av ofringsdisposisjonen og dens tilknytning til den truende faren, går oppgaven over til å se på innholdet i vilkåret «fare».

3.4 Begrepet «fare»

3.4.1 Innledning

Skadeerstatningsloven § 1-4 oppstiller vilkår om at skaden må være voldt for å avverge «fare». Ved fastsettelsen av begrepets innhold melder flere spørsmål seg. Hva ligger i begrepet «fare»? Vil vilkåret være oppfylt selv om det viser seg at faren ikke var reell? Og krever bestemmelsen at faren må være avverget for at erstatning skal være aktuelt? I de følgende punkter vil disse spørsmål bli forsøkt belyst.

Begrepet «fare» er også brukt i felleshavariretten. Fremstillingen av vilkåret «fare» etter nødrettsansvaret vil naturlig trekke noen linjer til disse regler.

3.4.2 Hva må det være fare for?

Det første spørsmålet er *hva* det må være fare for. Ut fra rettspraksis kan det konstateres at faren som truer er fare for fysiske skader. I samtlige dommer hvor nødrettsansvar er påberopt har faren vært potensielle fysiske skader, enten det er grunnstøting, kollisjon, havari, skade på dyr eller mennesker.¹⁰⁷ Det kan ut fra denne rettspraksisen sluttet at faren som truer er en fare for fysisk skade.

Krever vilkår for nødrettsansvar at faren som truer må være fare for fysisk skade? Det kan ikke utelukkes fra ordlyden i skadeserstatningsloven § 1-4 alene at «fare» ikke også kan bety annen type fare, for eksempel, fare for driftsstans,¹⁰⁸ fare for konkurs eller andre økonomiske tap som ikke gjelder rent fysiske skade.

En slik forståelse av farebegrepet har støtte i en høyesterettsavgjørelse inntatt i Rt. 1919 s. 140 som gjelder utenfor sjørettens område. Dommen gjaldt et blikktrykkeri som etter inngått avtale om levering av et parti blikkesker til en fabrikk, fikk meddelelse fra engelske myndigheter om at dersom partiet ble levert fabrikk, ville bikktrykkeriet ikke få lisensen på blikk fra

¹⁰⁷ I «Sokrates» var lasten kyr og hester. I Rt. 1964 s. 272 var skaden påført et menneske.

¹⁰⁸ I «Consul Bratt» var driftsstans skaden. Faren som truet var grunnstøting.

England, som ville innebære at trykkeriet ikke lenger ville få råmateriale for sin virksomhet. Blikktrykkeriet nektet derfor å levere til fabrikk, som krevde erstatning for mislighold. Blikktrykkeriet ble frifunnet. Det var flere dissenser i dommen og dommerne bygde på forskjellige grunnlag, herunder force majeure som oppfyllelsesfritak. En dommer, ekstraordinær assessor, skiftamtmand Urbye, bygde imidlertid sitt grunnlag på straffelovens ikrafttredelseslov § 24 og uttalte:

«Jeg finder, at [blikktrykkeriet] under de foreliggende omstændigheder maa være berettiget til at undlate at opfylde kontrakten, selv om derved paaføres A/S Fosna Canning Co. skade, (...). Jeg antar videre, at bliktrykkeriet ikke kunde avverge denne skade paa anden maate end ved at la være at opfylde kontrakten. Jeg anser med andre ord bliktrykkeriets undladelse av at opfylde kontrakten som en i nøds-tilstand foretat retmæssig handling. Hvis det opfyldte kontrakten, vilde det nemlig risikere, at det ikke længere erholdt raamaterialier til sin virksomhet» (s. 146–147).

Uttalelsen er et eksempel på nødrettsansvarets mulige anvendelse i kontrakt. Ytringen kan gi støtte for at begrepet «fare» også kan bety annen type fare enn fysisk skade på gjenstand, for eksempel fare for at virksomheten ikke lenger ville kunne bestå. Faren som medførte at nødrettsbestemmelsen kunne få anvendelse var i følge Urbyes trusselen om ikke å få lisens fra engelske myndigheter og dermed ikke få råmateriale til virksomheten. Blikktrykkeriet ofret riktig kontraktsoppfyllelse begrunnet i at oppfyllelse ville innebære trussel mot egen virksomhets eksistens. Ved ikke å oppfylle kontrakten, reddet trykkeriet sin virksomhet. Votumets rettskildemessige vekt kan diskuteres, og er ment kun som en illustrasjon for at begrepet «fare» kan være noe videre enn slik det ofte kommer til anvendelse i praksis.¹⁰⁹

Felleshavari har også et vilkår om «fare». Som tidligere påpekt, har felleshavariinstituttet en del paralleller til nødrettsansvar. En forskjell viser seg i forbindelse med vilkåret om fare. For felleshavari må faren være *felles* både for godet som blir ofret og for godet som blir reddet.¹¹⁰ Dette er ikke tilfelle for nødrettsansvaret. Avgjørelsen inntatt i Rt. 1916 s. 666 «Andø» illustrerer at vilkåret om felles fare skiller felleshavari fra nødrettsansvar. Førstvoterende kom til at tilfellet om å kaste dekkslasten for å redde «Repulik» ikke var en sjøulykke siden «Andø»

¹⁰⁹ Spørsmålet kom opp i en tilsvarende sak inntatt i Rt. 1923 s. 40, hvor en kontraktsoppfyllelse ville medføre fare for å havne på den engelske svartelisten. Straffelovens ikrafttredelseslov § 24 ble påberopt, hvor førstvoterende uttalte: «Det er efter min mening et aapent spørmaal, om denne lovs erstatningsregler overhodet gjælder for erstatning ex contractu» (s. 43). Bestemmelsen fikk ikke anvendelse i den konkrete sak.

¹¹⁰ Falkanger/Bull (2016) s. 501, Rose (2005) s. 28 og Nygaard (1974) s. 271.

ikke mistet lasten. Dermed kunne spørsmål om fellehavari være aktuelt. Retten uttalte: «[Det] reiser sig ganske naturlig det spørsmål, om der ikke her foreligger et tilfælde av grosehavari. Jeg antar imidlertid ikke dette. Ofringen av dækslasten skedde ikke for at avverge en fælles fare; nogen saadan truet ikke «Andø»» (på s. 668). Faren truet fra «Republik» og kasting av lasten ble foretatt for å redde den. Faren i seg selv truet verken lasten eller «Andø». Høyesterett kom til at ansvar ble pålagt etter nødrettsbestemmelsen.

3.4.3 Reell versus innbilt fare

Ordlyden i skadeserstatningsloven § 1-4 oppstiller kun vilkår om «fare». Det er verken i ordlyden eller i forarbeidene presisert hvorvidt faren må være reell. Må det objektivt sett foreligge en fare, eller vil skadevolders subjektive oppfatning av faren være tilstrekkelig for at vilkåret er oppfylt? Av betydning for nødrettsansvaret kan det tenkes at anker blir kastet for å unngå maskinhavari og senere grunnstøting. Anker påførte skade på kabel. Senere viste det seg at maskinen fungerte fint og det forelå således ingen reell fare. Vil det faktum at faren ikke var reell medføre at erstatningsansvar ikke kan pålegges?

Høyesterett har avklart spørsmålet i Rt. 2012 s. 5. Saken gjaldt legemsbeskadigelse og skadevolderen ble frifunnet for straffeansvar, og spørsmålet var om han måtte svare erstatning. Utgangspunktet for vurderingen var en *nødvergesituasjon*, men Høyesterett uttalte seg også om nødrettshandlinger generelt. Det springende punkt i saken var at faren som truet skadevolderen ikke var reell, men at skadevolderen i handlingsøyeblikket hadde innbilt seg faren. Førstvoterende uttalte generelt om nødrettsbestemmelsen:

«[b]estemmelsen i § 1-4 første punktum må etter min mening forstås slik at skadevolderen er objektivt ansvarlig for alle nødhandlinger som fører til skade, uavhengig av om avvergehandlingen rettet seg mot en virkelig eller innbilt fare. Ordlyden kan riktignok trekke i retning av at den som forårsaker skaden må ha vært i en reell faresituasjon. Men intet tyder på at lovgiveren har ment å gjøre det erstatningsrettslige vernet svakere etter tap som følge av tiltak rettet mot en innbilt fare enn hvor behovet for å handle var reelt» (avsnitt 28).

Høyesterett kom imidlertid til at innbilt fare ikke kan føre til fritak for erstatning etter *nødvergeregelen* i skadeserstatningsloven § 1-4 annet punktum (avsnitt 37). I motsetning til nødverge, behøver således faren ikke å være reell for at *nødrettsansvar* kan pålegges. Det at skadevolder kan være i villfarelse vedrørende faren kan begrunne hvorfor ansvar for nødrettshandlinger er et objektivt ansvar: skadevolderens subjektive oppfatning av realiteten er uten betydning for ansvar. En begrunnelse for en slik forståelse av begrepet er skadelidtes rett til erstatning. Selv om skaden viser seg å være innbilt, vil skadelidte likevel ha blitt påført en skade.

Som i eksemplet med maskinhavari og kabel ovenfor, er tredjepersons skade like full oppstått selv om faren var reell eller ikke. Av hensyn til skadelidte er det mest nærliggende at skadevolder fullt ut blir ansvarlig ved en innbilt fare. Disse hensyn gjør seg ikke gjeldende ved nødverge, siden faren truer fra skadelidte. Nødverge og forskjellen fra nødrett vil bli ytterligere omtalt i 3.6.

Fra et sjørettslig perspektiv kan det påpekes at nødrettsansvarets begrep om «fare» står i motsetning til fellehavariinstituttets farebegrep. Faren må her være reell.¹¹¹ I engelsk rettspraksis er dette fastsatt ved tolkning av Regel A i York-Antwerpen-reglene i saken *Vlassopoulos v. British & Foreign Marine Insurance Co* hvor begrepet «fare» ble problematisert. Dommeren uttalte:

«It is sufficient to say that the ship must be in danger, or that the act must be done in order to preserve her from peril. It means, of course, that the peril must be real and not imaginary, that it must be substantial and not merely slight or nugatory. In short, it must be a real danger».

Terminologisk uttales ofte kravet om en reell fare med at det reddede må ha en viss *verdi*.¹¹² Dette kommer blant annet til uttrykk i avgjørelsen Rt. 1969 s. 115 hvor «Polarfart» prøvde å berge noten og retten kom til at fellehavari ikke forelå. Lagmannsrettens uttalte at noten ville blitt verdiløs som bergingsobjekt. Høyesterett var enig med lagmannsrettens vurdering og anså det som «klart» at noten måtte anses tapt før «Polarfart» nærmet seg grunnen hvor en eventuell oppofrelse ville vært aktuelt. Rose uttrykker dette ved å si «[t]here is no general average loss if there is a sacrifice of something which has no value».¹¹³

3.4.4 Må faren være avverget for at ansvar kan pålegges?

Etter at begrepet «fare» er drøftet, tar dette punktet for seg et tilnærmet spørsmål. Under punkt 3.3.3 ble det påpekt at ofringsdisposisjonen krever et avvergelsesmotiv og et ofringsmotiv. En viktig motivasjon bak offerhandlingen er ønsket om å redde godet fra den truende faren. Spørsmålet som skal drøftes i dette punktet er om nødrettsansvaret krever at godet blir reddet, må faren være avverget for at ansvar kan pålegges?

¹¹¹ Hudson/Harvey (2010) s. 32–33.

¹¹² Rose (2005) s. 40.

¹¹³ Ibid.

Skadeserstatningsloven § 1-4 betinger at skaden er voldt «for å avverge» faren. Ordlyden krever at handlingen er foretatt «for å» avverge faren, men oppstiller ingen vilkår om vellykket resultat.

Spørsmålet er ikke satt på spissen i høyesterettspraksis. I dommene hvor ansvar blir pålagt har også faren blitt avverget. I de to kabel-dommene, «Proteus» og «Consul Bratt» unngikk skipene å grunnstøte ved å kaste ut anker som skadet kablene. I «Andø» ble «Republik» reddet ved å kaste dekkslasten.

Både ekspropriasjons- og berikelsesbetraktninger kan tilsi at faren må være avverget, de bygger på skadevolderens oppnådde fordel. Om faren ikke blir avverget, vil heller ikke skadevolder ha mottatt en fordel.¹¹⁴ Men ofrings- eller gjenoppretningshensynet tilsier at skadelidtes skade skal gjenopprettes. Nygaard tar manglende vilkår om vellykket resultat til inntekt for at nødrettsansvaret bygger på et bredere legislativt grunnlag enn ekspropriasjonstanken alene.¹¹⁵ Øvergaard synes også å legge til grunn at «[h]andlingen medfører erstatningsplikt for den skadegjørende, selv om den ikke når sitt mål: å redde noens person eller gods».¹¹⁶ Ussing gir uttrykk for den samme forståelsen og uttaler: «Hertil kommer yderligere, at der ofte er en betydelig Chance for, at handlingen vil slaa fejl, og at der altsaa ikke engang vil blive opnaaet en til Risikoen (...) svarende Fordel ved den. Alligevel bør man formentlig fastholde, at der ikke bør tages Hensyn til disse Forskelligheder, og at der Altsaa som Hovedregel bør betales erstatning».¹¹⁷

I påvente av motsatt resultat fra Høyesterett, må det kunne legges til grunn at gjeldende rett ikke krever noe vellykket resultat for at ansvar skal pålegges.

Etter å ha sett på vilkåret «fare», er de fleste vilkår for nødrettsansvar gjennomgått. Neste punkt vil kort knytte noen kommentarer til skadebegrepet og skadelidtes medvirkning, før punkt 3.6 ser på forskjellen mellom nødrett og nødverge.

3.5 Kan skadelidte medvirke til egen skade på nødrettsansvarsgrunnlag?

Med skadeserstatningsloven § 1-4s begrep «skade» forstås en ødeleggelse som fordrer en økonomisk utgift for at den skadede gjenstand skal kunne bli slik den var før skaden inntrådte. Som nevnt innledningsvis i oppgaven vil ikke spørsmål om årsakssammenheng og tap bli ana-

¹¹⁴ Nygaard (1974) s. 271.

¹¹⁵ Nygaard (1974) s. 271–272.

¹¹⁶ Øvergaard (1951) s. 236.

¹¹⁷ Ussing (1914) s. 145.

lysert nærmere for nødrettsansvaret. I dette punkt skal det kun knyttes noen kommentarer til begrepet «skade» og skadelidtes medvirkning.

Skadeserstatningsloven § 1-4 oppstiller som vilkår at skadevolderen må erstatte «skade han lovlig har voldt». Det er naturlig å forstå ordlyden dithen at skaden må ha oppstått på noen *andre* enn skadevolder. Kan nødrettsansvaret tjene som grunnlag for medvirkning til *egen* skade?

Skadeserstatningsloven § 5-1 omhandler skadelidtes medvirkning. Skadelidtes erstatning kan settes ned eller bortfalle dersom den «skadelidte» medvirket ved «egen skyld». Lovens § 5-1 nr. 3 gjør et unntak for utgangspunktet om «skyld» på skadelidtes side for bestemmelsens anvendelse. Skadeserstatningsloven § 5-1 første ledd gjelder «tilsvarende» ved «medvirkning av andre (...) forhold som den direkte skadelidte (...) hefter for». Skadeserstatningslovens forarbeider ser ut til å ha hatt objektivt bedriftsansvar i tankene og uttaler at:

«Dersom skaden rammer en innretning som selv medfører en typisk og stadig risiko for skade, er det hevdet at dette forhold kan få betydning for skadelidtes erstatningskrav. Særlig gjelder dette når skadelidte ville ha objektivt ansvar for skade som innretningen forholdet måtte volde. Det er uklart hvor langt et slikt objektivt medvirkningsansvar kan gjøres gjeldende i norsk erstatningsrett.»¹¹⁸

Spørsmålet er om et objektivt medvirkningsansvar kan være nødrettsansvaret. Rettspraksis synes å legge det til grunn.

I den tidligere nevnte ND.1953.213 «Njård II» påla Bergen byrett nødrettsansvar hvor den eneste skadelidte var skadevolderen selv. Ansvar ble pålagt i form av medvirkning. Seilbåten «Njård II» ble pårent av rutedampskipet «Firda» etter at «Njård II» hadde ankret for å unngå å drive på land. Spørsmålet for byretten var om den fare som «Njård II» hadde skapt ved sin nødrettshandling kunne gi grunnlag for en ansvarsfordeling etter analogi fra sjøloven 1893 § 220 annet ledd¹¹⁹ og reglen om skadelidtes medvirkning fra straffelovens ikrafttredelseslov § 25.¹²⁰ Retten fant at «Firda» hadde opptrådt uaktsomt og påla ansvar etter reglene om sammenstøt. «Njård II» fikk nedsatt sin erstatning for å ha medvirket til skaden ved en nødrettshandling.

¹¹⁸ Ot.prp. nr. 75 (1983–1984) s. 65–66.

¹¹⁹ Lov 20. juli 1893 om sjøfarten (sjøloven 1893). Tilsvarende i dag sjøloven § 161 annet ledd.

¹²⁰ I dag skadeserstatningsloven § 5-1.

Byretten påpekte at situasjonen er spesiell og uttalte følgende:

«I det foreliggende tilfelle er det riktignok den særegenhet, at det fartøy som har foretatt nødshandlingen, ikke har voldt skade på det annet fartøy, men selv er blitt den eneste skadelidende, og at der fra det annet fartøys side foreligger uaktsomhet, som er en medvirkende årsak til skaden.» (s. 222).

Slik retten anvendte straffelovens ikrafttredelseslov § 24 ble «Njård II» erstatningskrav nedsett som følge av egen medvirkning til skaden på nødrettsansvarsgrunnlag.

Fra avgjørelsen kan det trekkes den slutning at nødrettsansvar kan tjene som grunnlag for medvirkning til egen skade, på lik linje med egen skyld eller objektivt bedriftsansvar etter skadeserstatningsloven § 5-1 nr. 3. Avgjørelsen er en tingrettsdom, som begrenser dens rettskildemessige vekt. I situasjon som den foreliggende taler rettferdighetshensyn for at «Njård II» selv måtte bære noe av ansvaret. Ved å anvende nødrettsansvaret som grunnlag for skadelidtes egen medvirkning kom byretten til et godt resultat i den konkrete sak.

Vilkårene for å pålegge nødrettsansvar er nå i hovedsak gjennomgått. Skadeserstatningsloven § 1-4 inneholder også et unntak for nødrettsansvar. I neste punkt vil det sies noe om forskjellen mellom nødrett og nødverge.

3.6 Grensedragningen mot nødverge

Begrepet «nødhandlinger» brukes om både nødretts- og nødvergehandlinger. Nødverge er «forsvar mot et rettsstridig angrep».¹²¹ Etter skadeserstatningsloven § 1-4 første punktum plikter skadevolderen å betale erstatning til skadelidte for skade voldt for å avverge truende fare. Unntaket om nødverge fremgår i annet punktum: dersom skaden er voldt på den gjenstand eller person som den truende faren kommer fra, plikter ikke skadevolderen å betale erstatning, med mindre skadevolderen selv er skyld i faren. Skadevolderen blir med andre ord erstatningsansvarlig ved nødrett, eller ved nødverge dersom skadevolder selv er skyld i at faren har oppstått. Om skadevolder selv er skyld i faren må foretas etter en selvstendig, alminnelig «erstatningsrettslig skyldvurdering for å avgjøre hvem som skal bære skaden».¹²²

¹²¹ Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 106.

¹²² Koch (2013) s. 15.

Foruten dette, fritar nødverge for ansvar. Imidlertid uttales det i forarbeidene til straffelovens ikrafttredelseslov § 24 at skadevolder som påfører tredjemann skade i en nødvergesituasjon likevel blir erstatningsansvarlig overfor tredjemanns tap, selv om han går fri for skaden voldt på personen eller gjenstanden faren truer fra. Dette begrunnes med at regelen ikke bør være annerledes enn annen nødtilstand.¹²³ Skadevolder kan søke regress fra skadelidte.¹²⁴ Som punkt 3.4.3 var innom, vil skadevolder heller ikke fritas for ansvar dersom den truende faren ikke var reell.

Strafferettslig stiller nødrett og nødverge likt: begge utgjør fritaksgrunn for straffeansvar. Men erstatningsrettslig er det grunn til forskjellsbehandling. Nødrett og nødverge er basert på forskjellige regimer og bygger på forskjellige legislative grunnlag.¹²⁵ Ifølge Koch er forskjellen at nødrett er basert på rett mot rett, mens nødverge gjelder rett mot urett. Høyesterett uttalte seg om skadeserstatningsloven § 1-4 og nødverge i Rt. 2012 s. 5 og påpekte forskjellen mellom nødrett og nødverge. Om nødrett uttalte førstvoterende at «et sentralt hensyn bak [skadeserstatningsloven § 1-4] [er] å sikre skadelidte vederlag som et motstykke til å godta nødhandlinger som lovlige» (avsnitt 28). Mens nødvergeregulens legislative grunnlag er «at den skadelidte som selv har utløst den skadevoldende avvergehandling, ikke har noe rimelig krav på erstatning» (avsnitt 32). Avgjørelsen illustrerer Kochs poeng. Skadevolder har «rett» til å skade en annens eiendom, det er ansett for å være lovlig begrunnet i en nødssituasjon. Handlingen er rettmessig. Skadelidte har likevel «rett» til å få erstattet sitt tap. Nødverge gjelder den situasjon hvor skadevolder er utsatt for et rettsstridig angrep, det er således en «urett» som blir begått. Skadevolder vil i denne situasjonen ha rett til å forsvare seg. Uretten ved et angrep svares med en rett til å forsvare seg. Hagstrøm/Stenvik hevder nødrett bygger på en «ren interesseavveining» etter ekspropriasjonstankegangen, og at ingen er å bebreide i en nødrettssituasjon, mens skadelidte er å bebreide i en nødvergesituasjon.¹²⁶ Ved nødrett skader skadevolderen en annens eiendom i egen interesse på grunn av en nødssituasjon. Ingen er å bebreide, men gjenopprettingshensyn taler for at skadevolder bør bære tapet. Mens ved nødverge er angriperen og skadelidte å bebreide.¹²⁷ I en strafferettslig kontekst er situasjonen ofte slik, men i et sivilrettslig oppgjør er begrepet bebreidelse ikke helt treffende. Selv om faren truer fra skadelidte, er det ikke nødvendigvis skadelidte å bebreide for den *oppståtte* nødssituasjonen. Et eksempel er ND.1989.397 «Bjørn Eskil» som vil bli gjennomgått nedenfor.

¹²³ Oth.Prp. No. 24 (1898-1899) s. 56.

¹²⁴ Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 106.

¹²⁵ Koch (2013) s. 13.

¹²⁶ Hagstrøm/Stenvik (2015) s. 106.

¹²⁷ Ibid.

To avgjørelser illustrerer forskjellene mellom nødrett og nødverge på sjørettens område: Den første avgjørelsen gjaldt nødrett. I Rt. 1916 s. 666 hadde «Andø» hadde seilskipet «Republik» på slep. For å hindre havari av «Republik» og for å kunne gjennomføre slepet valgte «Andø» å kaste dekkslasten over bord. Høyesterett kom til at «Andø» og «Republik» ble solidarisk ansvarlige overfor lasteieren med grunnlag i straffelovens ikrafttredelseslov § 24. For «Andø»s tilfelle var det dissens 3-4. Dissensen og hvem som er skadevolder vil bli redegjort for i kapittel 4. Retten subsumerte forholdet som nødrett etter straffelovens ikrafttredelseslov § 24 første punktum. Om forholdet til nødverge som fremgikk av annet punktum uttalte først-voterende:

«[d]et har under procedyren været gjort gjældende, at faren truet fra dækslastens side, og at derfor i medhold av nævnte § 24, 2det punktum, erstatning skulde bortfalde. Jeg er ikke enig heri. Dækslasten var en hindring for med held at opta kampen med en truende fare, men faren skrev sig ikke fra den.» (på s. 669).

Hadde faren truet fra dekkslasten som ble ofret, kunne det vært et tilfelle av nødverge, skaden ville i så fall vært voldt på gjenstanden som faren truet seg fra, eller eventuelt subsumert under sjøloven § 291 om farlig gods. Om hva som var årsak til faren som truet, uværet eller selve slepet er noe uklart. Det fremgår imidlertid av byrettens bemerkninger at

«begge parter er enige om, at «Andø», hvis dampbaaten ikke hadde hat slæp, uten vanskelighet vilde ha kunnet bjerge sig i havn med rum- og dækslast, saaledes at kastning av sidsnævnte isaafald kunde ha været undgaat, maa retten følgelig gaa ut fra at faren ikke truet fra dækslasten, men fra slæpet» (s. 673).

Den andre avgjørelsen gjaldt nødverge og er fra ND.1989.397 Eidsivating lagmannsrett. Slepebåten «Bjørn Eskil» var på vei fra Norge til Spania med bulkcarrieren «Alppi» på slep. Under reisen blåste det opp til sterk storm og «Bjørn Eskil» klarte ikke å fortsette slepet uten fare for at båten selv ville gå ned med «Alppi» eller grunnstøte. Det ble fra «Bjørn Eskil» besluttet å la slepet gå for å redde seg selv. «Alppi» ble dratt mot land og senere erklært totalvrak. Lagmannsretten kom først til at reglene om fellehavari, nærmere bestemt regel B i York-Antwerpen-reglene, ikke kom til anvendelse på forholdet, før retten vurderte skadeserstatningsloven § 1-4 og konkluderte med at faren som truet kom fra «Alppi» og ikke uværet i seg selv. Retten uttalte det ikke eksplisitt, men det fremgår av rettens resultat at «Bjørn Eskil»s nødhandling var foretatt i nødverge. Retten uttalte:

«Den felles fare var uværet, men det alene representerte ikke noe direkte fare for «Bjørn Eskil». Alene kunne slepebåten greid seg i uværet, men ikke forbundet

med «Alppi» gjennom slepelinen. Dermed ble «Alppi» i den aktuelle situasjonen en direkte årsak til faren mot «Bjørn Eskil». Den umiddelbare fare truet fra «Alppi» selv. Slik situasjonen da var, hadde man ingen andre valgmuligheter for å unngå havari av begge skip. Man valgte bevisst å ofre «Alppi» for å redde seg selv. Skadevolderen må da være uten erstatningsansvar, idet det ikke kan sies at «Bjørn Eskil» selv var skyld i faren. Den fare som været isolert sett representerte, kan «Bjørn Eskil» selvfølgelig ikke klandres for.» (s. 409).

Det heller ikke var godtgjort at «Bjørn Eskil» burde forstått at været kom til å utvikle seg til en faresituasjon.

Det kan stilles spørsmål om resultatet i «Bjørn Eskil» fortsatt vil stå seg i dag. I Rt. 2012 s. 5 uttalte Høyesterett følgende om nødverge:

«Når en skadevolder etter annet punktum regulært fritas for erstatningsansvar, er det fordi den skadelidte selv har utløst den skadegjørende handling og derfor ikke har noe rimelig krav på erstatning. Det er etter alt å dømme bare *denne normalsituasjonen* lovgiveren har hatt i tankene. Slår dette ikke til - det forelå intet angrep fra skadelidte - er det liten grunn til at en skadevolder skal slippe å gjøre opp for den skade han har voldt på en sakesløs person. Denne tolkingen følger her også av den naturlige lese måte av ordlyden i bestemmelsen; har skadelidte vært *passiv*, har ikke «faren truet fra» ham.» (avsnitt 33 og 34, mine uthevninger).

I følge Høyesterett fritar dermed nødverge kun i en normalsituasjon hvor det forelå et angrep fra skadelidte og ikke når skadelidte har vært passiv. I «Bjørn Eskil» kan det vanskelig sies at «Alppi» angrep «Bjørn Eskil», «Alppi» ble passivt slepet og et aktivt angrep var ikke foretatt.

Avgjørelsene Rt. 1916 s. 666 «Andø» og ND.1989.397 «Bjørn Eskil» har relativt likt faktum og illustrerer derfor forskjellen mellom nødrett og nødverge. Ved nødrett blir en annen gjenstand enn den som faren truer fra skadet og erstatning blir tilkjent eieren av den skadede gjenstanden. Dette var forholdet i «Andø». Ved nødverge er skaden påført gjenstanden som også representerer faren. Skadelidte er ikke like beskyttelsesverdig ved nødverge. Risikoen ved nødvergesituasjonen er realisert av skadelidte selv.¹²⁸ I «Bjørn Eskil» var det slepet med «Alppi» som representerte faren og som også ble skadet. Faktum illustrerer også at det ikke er

¹²⁸ Koch (2013) s. 7.

helt treffende å begrunne nødverge med at skadelidte selv er å bebreide: Det kan ikke sies at «Alppi» var å bebreide for uværet som oppsto.

Det kan problematiseres hvorfor resultatet i de to avgjørelsene var ulike. Uværet som medførte at «Bjørn Eskil» måtte la slepet gå, var ikke realisert av «Alppi», selv om «Alppi» i og for seg realiserte risikoen ved å la seg bli slept. Men denne risikoen var i så måte også til stedet for «Republik». Ville «Andø» sluppet erstatningsansvar dersom den hadde gitt slipp på slepet begrunnet i nødverge, i stedet for å ha kastet dekkslasten? Et slikt resultat måtte betinge at «Andø» selv var i fare og at faren truet fra slepet «Republik». I følge byretten var partene i saken enige om at det var «Republik» som representerte faren og ikke dekkslasten. Fra et slikt synspunkt kan det sies at «Andø» blir straffet for å ha reddet «Republik», mens skipet antageligvis kunne sluppet ansvar ved å la slepet gå, slik det ble gjort av «Bjørn Eskil». «Andø»-avgjørelsen har imidlertid et litt annet perspektiv: det var «Republik» som var i fare, ikke «Andø». «Andø» reddet «Republik» fra havari på bekostning av dekkslasten. Det er også av betydning at «Republik» ble solidarisk ansvarlig med «Andø» overfor lasteeieren.

3.7 Sammenfatning

Vilkår for nødrettsansvar krever en lovlig skadevoldende handling, som skadevolderen bevisst har foretatt med motiv om å redde et gode fra en truende fare på bekostning av et annet. Rettspraksis har illustrert at et offer må være foretatt for at den bevisste handling kan føre til nødrettsansvar. Nødverge kan medføre fritak for erstatningsansvar dersom skaden er voldt på person eller gjenstand som faren truet fra og skadevolder er uten skyld.

Både nødrettsansvaret, reglene om fellehavari og redningsomkostninger har en rekke likheter i de materielle vilkårenes innhold og særlig i tilknytning til ofringshandlingen. Regelsettene har en nær sammenheng og kan kanskje ha en viss rettskildeverdi for fastleggelsen av innholdet i enkelte vilkår etter nødrettsansvaret.

Etter at vilkår for nødrettsansvar er gjennomgått, vil neste kapittel fokusere på ansvarssubjektet. Kapittel 4 vil si noe om hvem «skadevolder» i skadeserstatningsloven § 1-4 kan være og vil ta for seg på hvilket grunnlag rederen kan bli ansvarlig for sine hjelperes nødrettshandlinger.

4 Rederens ansvar for sine hjelperes nødrettshandlinger

4.1 Innledning

Det hersker ingen tvil om at nødrettsansvar gjelder i sjøfartsforhold. Basert på rettspraksis har ansvarsgrunnlaget praktisk betydning.¹²⁹ I de avgjørelser hvor Høyesterett har pålagt ansvar er det rederiet som har blitt den ansvarlige, selv om for eksempel losen har utført den skadevoldende handling.¹³⁰ Rederen er det sentrale ansvarssubjektet i sjøretten. Rederen er «skipsfartsnæringens driftsherre».¹³¹ Enten rederen er en person eller et selskap, er det rederen som igangsetter og leder virksomheten og bærer risikoen økonomisk sett.¹³²

Rederen svarer for egenfeil og feil begått av de som rederen identifiseres med, herunder selskapets organer. I tillegg svarer rederen i stor utstrekning for sine hjelpere i medhold av sjøloven § 151. I dette kapittelet blir rederansvarets forhold til nødrettsansvaret drøftet. Fremstillingen vil begrenses til spørsmålet om på hvilket *grunnlag* rederen blir ansvarlig for sine hjelperes nødrettshandlinger. Punkt 4.2 ser på sjøloven § 151, og problemstillingen er om rederen kan bli ansvarlig for sine hjelpere på nødrettsgrunnlag til tross for at ordlyden betinger skyld. Punkt 4.3 vil drøfte om rederens ansvar for sine hjelperes nødrettshandlinger kan søkes i skadeserstatningsloven § 1-4s begrep «skadevolder».

4.2 Omfatter rederansvaret skade voldt av sine hjelpere på nødrettsgrunnlag?

Prinsipalansvaret fremgår av sjøloven § 151 som er en spesialregulering av det generelle arbeidsgiveransvaret i skadeserstatningsloven § 2-1. Arbeidsgiveransvaret bygger på den tankegang at «den som setter folk i arbeid og har den økonomiske interesse i virksomheten, også bør bære risikoen for de skader arbeidstakerne måtte volde».¹³³ Ansvaret omtales som et «objektivt rederansvar» siden rederen selv ikke må ha utvist skyld for å bli ansvarlig. Det er imidlertid krav om utvist «feil eller forsømmelse» fra noen rederen svarer for etter sjøloven § 151s ordlyd. Vilkåret «lovlig» i skadeserstatningsloven § 1-4 viser til en alminnelig aktsomhetsvurdering hvor forsvarlig opptreden må konstateres for å pålegge nødrettsansvaret.¹³⁴ Dersom handlingen er uforsvarlig, hefter skadevolderen personlig,¹³⁵ og det vil rederen også gjøre etter sjøloven § 151. Er handlingen imidlertid forsvarlig, må skadevolder likevel betale erstat-

¹²⁹ Selvig (1977b) s. 1 (fotnote nr. 1).

¹³⁰ Dette var tilfellet i ND.1955.181 «Consul Bratt».

¹³¹ Brækhus (1968) s. 294.

¹³² Ibid.

¹³³ Knoph (2014) s. 326.

¹³⁴ Som nevnt i punkt 3.2 må handlingen heller ikke medføre straffeansvar.

¹³⁵ Nygaard (1974) s. 256.

ning dersom de øvrige vilkårene i skadeserstatningsloven § 1-4 er oppfylt.¹³⁶ Kan rederen bli ansvarlig for sine hjelperes pådratte nødrettsansvar på tross av sjøloven § 151s krav om utvist skyld?

Ordlyden i sjøloven § 151 første ledd lyder:

§ 151. Rederens ansvar for andre

Rederen svarer for skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skipsfører, mannskap, los, slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste.

Den videre drøftelse vil forutsette at rederens hjelperer har utført skaden «i tjeneste» av enten de nevnte stillinger eller omfattes av «andre som utfører arbeid i skipets tjeneste», at det har oppstått en «skade» som er «forårsaket» av noen rederen er ansvarlig for. Av interesse for problemstillingen er kun vilkåret «feil eller forsømmelse».

Ordlyden tilsier at alminnelig uaktsomhet eller forsett må foreligge fra hjelperens side for at rederen skal bli ansvarlig. Dette samsvarer med ordlyden i arbeidsgiveransvaret slik det kommer til uttrykk i skadeserstatningslovens § 2-1, og innebærer at tema også er aktuelt for denne bestemmelsen. Forarbeidene til sjøloven § 151 slik den var nedfelt i sjøloven 1893 § 8¹³⁷ bekrefter at uttrykket «feil eller forsømmelse» betyr uaktsomhet og forsett.¹³⁸ Brækhus påpeker at uttrykket «feil» sikter til en uaktsom handling, mens forsømmelser tilsiktes uaktsomme unnlater.¹³⁹ Hjelperen må selv ha opptrådt på en måte som betinger ansvar.¹⁴⁰ Ut fra ordlyden alene samsvarer vilkåret «feil eller forsømmelse» dårlig med vilkåret «lovlig» etter nødrettsansvaret. Dette vilkåret forutsetter at skadevolder *ikke* har opptrådt uaktsomt. Basert på ordlydene alene kan det sluttes at rederens hjelperer må ha opptrådt uaktsomt eller uforsvarlig for at rederen skal bli ansvarlig.

¹³⁶ Nygaard (1974) s. 256.

¹³⁷ Rederansvarets innhold fremstår i dag med mindre justeringer slik den var inntatt etter sjøloven 1893 § 8, se Brækhus (1993) s. 15.

¹³⁸ Ot. prp. nr.13 (1929) s. 21 (s. 3 i innstillingen), Oth.Prp. Nr. 27 (1892) s. 10 og motiver fra sjølovskommisjonen (1882) s. 23.

¹³⁹ Brækhus (1968) s. 310.

¹⁴⁰ Brækhus (1968) s. 311.

Fra forarbeidene til gjennomføringen av konvensjonen om rederansvar¹⁴¹ i 1929 er det i innstillingen fra de norske delegater to uttalelser av betydning for vilkåret «feil eller forsømmelse»:

«Meningen er den samme, nemlig rettstridige handlinger og undlatelser, som kan tilregnes vedkommende som forsetlige eller uaktsomme og derfor medfører erstatningsansvar».¹⁴²

Bruk av ordet rettsstridig underbygger at et ansvarsgrunnlag som forutsetter at handlingen ikke er rettsstridig, slik straffelovens ikrafttredelseslov § 24 benyttet begrepet, ikke kan medføre ansvar etter rederansvaret.

Men utelukker rederansvaret ansvar på objektivt grunnlag? Den andre uttalelsen av betydning fra innstillingen til de norske delegater sier noe om dette:

«Konvensjonen inneholder ingen bestemmelse eller forutsetning om at ansvar skulle kunne opstå uten skyld, og om enn sådant ansvar er pålagt av Høyesterett i et enkelt tilfelle, finnes det riktigst ikke å ta op nogen bestemmelse derom i loven. At ansvaret i tilfelle måtte bli begrenset, synes selvsagt.»¹⁴³

Jantzen mener bestemmelsen om rederansvar krever utvist skyld og at objektivt ansvar må være utelukket.¹⁴⁴ I Knophs oversikt over Norges rett uttales det at arbeidsgiveren etter skadeserstatningsloven § 2-1 ikke svarer for en skadevolder som volder en skade ved hendelig uhell, men dersom «skadelidte kan påberope seg reglene om det objektive bedriftsansvar» kan arbeidsgiver likevel hefte.¹⁴⁵ Tilsvarende må antageligvis gjelde for rederen. Selvig skriver at sjøloven § 151 ikke sier

«uttrykkelig at rederen er ansvarsfri når culpa ikke foreligger, men det har vært hevdet at regelen må forstås slik. Dette er imidlertid ikke holdbart. For det *første* finnes det spesialregler om objektivt ansvar. For det *annet* (...) er § [151] ikke til

¹⁴¹ Brusselkonvensjonen 1924. Senere erstattet av Londonkonvensjonen 1976.

¹⁴² Ot. prp. nr.13 (1929) s. 21 (s. 3 i innstillingen).

¹⁴³ Ot. prp. nr.13 (1929) s. 21 (s. 3 i innstillingen). Selvig (1977b) s. 3 note 5 hevder uttalelsen viser til ND.1921.401 «Neptun» hvor reder ble pålagt ulovfestet objektivt ansvar.

¹⁴⁴ Jantzen (1930) s. 28.

¹⁴⁵ Knoph (2014) s. 327.

hinder for at ulovfestet objektivt bedriftsansvar også anerkjennes i sjøfartsforhold». ¹⁴⁶

Med spesialregler må her forstås sjølovens kapittel 10 om oljesøl, men også nødrettsansvar. ¹⁴⁷ Drøftelsen i teorien går i det vesentligste ut på om rederen kan bli ansvarlig etter det ulovfestede objektive ansvaret. Selvig konkluderer med at

«[H]verken sjøl. [§ 151] eller andre culpa-regler - unntatt sjøl. § 221 - i prinsippet er til hinder for at det statueres objektivt ansvar i særlige tilfelle.» ¹⁴⁸

Selvig mener et objektivt ansvar for rederen i enkelte tilfeller må kunne komme supplerende til anvendelse av sjøloven § 151. Dersom rederen kan bli ansvarlig etter det ulovfestede objektive ansvaret, må tilsvarende resultat kunne bli tilfelle for nødrettsansvaret. I tillegg er nødrettsansvaret et lovfestet ansvarsgrunnlag som ikke innehar de mange usikkerhetsmomenter som det ulovfestede objektive ansvaret inneholder. ¹⁴⁹ Det faller utenfor oppgaven å se mer på det ulovfestede objektive ansvaret, men ut fra Selvigs uttalelse kan det sluttet at rederen vil kunne bli ansvarlig på nødrettsansvarsgrunnlag etter sjøloven § 151.

Praktiske hensyn og lovens systematikk rundt rederansvaret tilsier også at rederen bør bli ansvarlig etter sjøloven § 151 for sine hjelpere på nødrettsgrunnlag. Hvis en hjelper blir pålagt et objektivt ansvar, er det nærliggende at rederen er den som blir ansvarlig. Rederen må også anses som det primære ansvarssubjekt i sjøretten. Han er «sjøfartsnæringens driftsherre». ¹⁵⁰ Rederen er også den som setter «virksomheten i gang, leder den og bærer den økonomiske risiko». ¹⁵¹ Det er derfor nærliggende at rederens objektive nødrettsansvar vil få betydning for de sikkerhetstiltak som iverksettes. ¹⁵² Det er også i rederens interesse arbeidet er utført. I tillegg er det av betydning at rederen kan tegne ansvarsforsikring som dekker hjelperes feil. Det er heller ikke tvilsomt at rederen som utgangspunkt kan begrense sitt nødrettsansvar. Lovens system er at rederen er ansvarssubjektet og de fleste reelle hensyn taler for at rederen må bære det endelige ansvaret.

¹⁴⁶ Selvig (1977a) s. 414.

¹⁴⁷ Selvig viser selv til nødrettsansvaret som et objektivt grunnlag som får anvendelse i sjøretten.

¹⁴⁸ Selvig (1977b) s. 3.

¹⁴⁹ Selvig (1977b) s. 30.

¹⁵⁰ Brækhus (1968) s. 294.

¹⁵¹ Ibid.

¹⁵² Knoph (2014) s. 327.

Dersom rederen ikke blir ansvarlig, vil spørsmål oppstå om hvem som må bære ansvaret. Skadeserstatningsloven § 2-3 annet ledd annet punktum åpner for regresskrav oppover mot arbeidsgiver. Hvem som må bære det endelige ansvaret vil antageligvis bli det samme uavhengig av hvem kravet først er rettet mot. Det må antas at tilsvarende kan anvendes etter sjøloven § 151.

Tilbake til ordlyden i sjøloven § 151 krever bestemmelsen uttrykkelig at feil eller forsømmelse foreligger. Som gjennomgått vil rederen ut fra ordlyden i bestemmelsen ikke hefte for et objektivt nødrettsansvar, selv om teori og reelle hensyn tilsier at rederen likevel blir den ansvarlige. Men nødrettsansvar er et *eget ansvarsgrunnlag* fastsatt i annen lov. Hvem som blir den endelige bærer av ansvaret kan derfor også søkes i en tolkning av skadeserstatningslovens § 1-4s begrep «skadevolder».

4.3 Kan rederen være «skadevolder» i skadeserstatningsloven § 1-4?

4.3.1 Innledning

For å fastlegge om rederen kan bli ansvarlig som «skadevolder» etter nødrettsansvarets bestemmelse, må det først redegjøres for hvem «skadevolder» i relasjon til skadeserstatningsloven § 1-4 er.

4.3.2 Hvem er «skadevolder» i skadeserstatningsloven § 1-4?

Skadevolderbegrepet er en del av et større kompleks, hvor spørsmål om årsakssammenheng og type skade er av betydning. I nødrettssammenheng vil den påførte skaden ofte være voldt av rederens ansatte og skadevolderen er derfor i utgangspunktet kjent. Skaden vil som regel være tings- eller personskade, og årsakssammenheng er sjeldent drøftet.¹⁵³ Hvem som er skadevolderen er ofte ikke tvilsomt. Årsakssammenheng og skade vil derfor ikke bli ytterligere problematisert i tilknytning til skadevolderbegrepet.

Skadeserstatningsloven § 1-4 pålegger «skadevolder» erstatningsplikt. Skadevolderen er ansvarssubjektet og den som etter ordlyden foretar den skadevoldende handling. Straffelovens ikrafttredelseslov § 24 benyttet begrepet «den skadegjørende» som bekrefter ordlydstolkningen. Men ut fra blant annet ekspropriasjonstanken som nødrettsansvaret bygger på, kan det stilles spørsmål om dette er riktig forståelse. Er den erstatningsansvarlig den som *utfører* den skadevoldende handling, eller den som oppnår *fordelen* ofringen av et gode på bekostning av

¹⁵³ Se imidlertid «Consul Bratt» hvor spørsmål var om skadevolders nødrettshandling også omfattet verkstedets driftstap.

et annet representerer?¹⁵⁴ To høyesterettsavgjørelser om nødrettsansvar er inne på problemstillingen: Rt. 1888 s. 712 og Rt. 1916 s. 666 «Andø».

Rt. 1888 s. 712 ble avsagt før straffelovens ikrafttredelseslov, men er av betydning. Forarbeidene gir uttrykk for at nødrettsbestemmelsen ikke var ny og videreførte gjeldende rett.¹⁵⁵ Avgjørelsen gjelder utenfor sjørettens rettsområde. Et hus ble nedrevet etter ordre fra branndirektøren for å hindre ytterligere spredning av brann. Skadelidte krevde erstatning fra kommunen basert på blant annet nødrettsansvar, og anførte «at Bygningerne qv. bleve nedrevne for at redde den Del af Byen, som ligger nedenfor Torvet» (på s. 714). Høyesterett påla ikke erstatning. Begrunnelsen var for det første at huset antageligvis ville blitt brent opp uansett. Skadelidte hadde dermed ikke godtgjort et lidt tap (s. 716). For det andre mente Høyesterett at det ikke var kommunen som ga ordre om å rive ned huset, men branndirektøren. Branndirektøren kunne ikke «rettsgyldig» forplikte kommunen (s. 717).

Skadelidte gjorde også gjeldende at nedrivningen var skjedd i kommunens interesse og at erstatning burde pålegges etter analogi fra Grunnlovens bestemmelse om ekspropriasjon. Høyesterett gikk ikke inn på ekspropriasjonsbestemmelsen, men uttalte følgende om kommunen:

«Kommunen var ikke her den, der var nærmest interesseret i Ildens Standsning; det var Brandforsikringsindretningen eller vedkommende Eiere af de Huse, som truedes af Ilden, som var umiddelbart interesserede i at dennes videre Udbredelse blev hindret.» (s. 717).

Det andre avgjørelsen er den tidligere nevnte Rt. 1916 s. 666 «Andø» hvor dekkslasten ble kastet over bord for å redde «Republik». Flertallet kom til at både rederne av «Andø» og «Republik» måtte holdes ansvarlig. For «Andø»s tilfelle uttalte førstvoterende:

«I [straffelovens ikrafttredelseslov § 24] heter det endvidere, at det er «den skadegjørende», der skal erstatte skaden; in casu blir dette dampskibet «Andø», da det er dettes fører, som i egenskap av saadan besluttet og lot utføre kastningen av dækslasten» (s. 669).

¹⁵⁴ Nygaard (1974) s. 269.

¹⁵⁵ Se motiver fra kommisjonen (1885) s. 55 som uttaler at en del regler om skadeserstatning inntatt i kriminalloven kapittel 26 kunne bortfalle uten savn da de var så selvsagte og uttrykk for gjeldende rett. Hvilke regler dette var, fremgår ikke eksplisitt av motivene, men det må antas at dette blant annet innebar nødrettsansvaret, da motivene ikke foreslo ny bestemmelse som svarte til nødrettsansvar i kriminalloven kapittel 26 § 6.

Men Høyesterett bygde også på regelens grunnlag. Den som har mottatt en fordel eller en berikelse på bekostning av en annen, skal betale. Retten kom til at også «Republik» måtte bli ansvarlig overfor lasteieren og uttalte:

«Jeg finder videre, at ogsaa «Republik»s rederi maa holdes ansvarlig for det tap, [lasteieren] har lidt ved den omhandlede kastning. Denne foretoges utelukkende i «Republik»s interesse og er ogsaa i sin fulde utstrækning kommet denne tilgode. Jeg antar da, at det stemmer med almindelige retsgrundsætninger, at der gives den skadelidende direkte søksmaalsret mot den, i hvis interesse opofrelsen er skedd, selv om det ikke er denne sidste, der er den egentlig skadegjørende i paragraffens (§ 24) forstand. Den, i hvis interesse den skadegjørende handling er foretat, pligter, forekommer det mig, definitivt at genoprette denne.» (s. 669).

Høyesterett var enstemmig om «Republik»s ansvar, men for «Andø»s tilfelle ble avgjørelsen avsagt med 4/3 dissens. Mindretallet mente «Andø» måtte frifinnes.

Nygaard hevder mindretallet gir uttrykk for gjeldende rett. Den som får sitt gode reddet må bære ansvaret alene.¹⁵⁶ Platou sier det samme, men løser det med at den skadegjørende må søke «[r]egres hos den, han har hjulpet.»¹⁵⁷ Ussing etter dansk rett tar opp spørsmålet for *negotiorum gestio*, men mener forholdet for praktiske spørsmål faller sammen med begrepet nødrett. Han mener «den interesserede (*dominus*) [må] hæfte i sidste Instans. Vanskeligheden er alene, om man skal paalægge den handlende (*gestor*) Ansvar enten ved Siden at *dominus* eller endog alene, idet man kun giver den skadelidende et indirekte Krav mod *dominus*».¹⁵⁸ Ussing mener svaret etter en interesseavveining er at den handlede må gå fri for ansvar.¹⁵⁹

I både Rt. 1888 s. 712 og Rt. 1916 s. 666 «Andø» ga retten uttrykk for at den som oppnår *fordelen*, eller hvis interesse handlingen er foretat, bør pålegges ansvar eller bli solidarisk ansvarlig. Begge avgjørelsene er gamle og det kan stilles spørsmål om hvor sterk prejudikatverdi dommene vil ha i dag.

Juridisk teori synes å følge mindretallets syn i «Andø». Den som oppnår fordelene er den som til slutt bør bære ansvaret. Øvergaard mener ordlyden tilsier at den skadegjørende må svare

¹⁵⁶ Nygaard (1974) s. 289.

¹⁵⁷ Platou (1914) s. 629.

¹⁵⁸ Ussing (1914) s. 195–196.

¹⁵⁹ Ussing (1914) s. 196.

erstatning, men at det ikke strider i mot loven å la den som har oppnådd fordelene bli ansvarlig.¹⁶⁰ Øvergaard hevder uttalelsene fra Høyesterett i Rt. 1888 s. 712 viser at det kan være tvil om hvem som til slutt er interessert i en nødrettsforanstaltning og at bruken av ordet «skadevolder» kan være valgt av lovtekniske grunner.¹⁶¹

Rettferdighetshensyn taler for at den som har mottatt fordelene av nødrettshandlingen bør være den ansvarlige. Hvis skadevolder heroisk har foretatt en handling som redder en annens interesse, men mot skade på eget eller andres gode, vil det være urimelig at skadevolder skal dekke skadene. Skadelidte får erstatning, skadevolder må betale, mens tredjeperson får en tilfeldig fordel, en uberettiget berikelse.

Hvem som er «skadevolder» etter skadeserstatningslovens § 1-4 er ikke helt avklart og det gjenstår å se hva Høyesterett velger å gjøre om spørsmålet kommer opp igjen. Særlig på sjørettens område kan begrepet skape tvil. Rettsteorien mener skadevolder er den som har oppnådd fordelene, men ordlyden taler for at skadevolder er den handlende. En løsning basert på solidaransvar er derfor nærliggende.

4.3.3 Kan rederen bli ansvarlig etter skadeserstatningsloven § 1-4s begrep «skadevolder»?

Et mulig grunnlag for rederens nødrettsansvar er skadeserstatningslovens § 1-4s skadevolderbegrep. Rederiet kan for det første selv foreta den skadegjørende handling. I mindre rederier kan rederen, eieren og befrakteren være samme person og fysisk være om bord. Mer praktisk kan rederen kan også gi sine hjelpere ordre. En kaptein kan for eksempler kontakte reder pr. telefon i en vanskelig situasjon og få ordre om å foreta nødrettshandlingen. I slike situasjoner vil det være naturlig å kalle rederen selv for skadevolder. For det annet og forutsatt at forrige avsnitts konklusjon gir uttrykk for gjeldende rett, må det også kunne legges til grunn at rederiet ofte er den som oppnår *fordelen* av nødrettshandlingen, rederens hjelpere utfører den skadevoldende handling i rederiets interesse.

Både i Rt. 1916 s. 666 «Andø», Rt. 1925 s. 808 «Proteus og ND.1955.181 «Consul Bratt» ble nødrettsansvar pålagt. I samtlige avgjørelser var det rederiet som ble pålagt ansvaret, men spørsmålet om rederen ble den ansvarlige var ikke bestridt.

¹⁶⁰ Øvergaard (1951) s. 235.

¹⁶¹ Øvergaard (1951) s. 236.

Sistnevnte avgjørelse «Consul Bratt» kan illustrere. I saken ble anker kastet på tross av forståelse for at skipet var over et kabelfelt. Den skadevoldende handling ble beordret av losen. Høyesterett konkluderte med at «[r]ederiet vil dermed bli ansvarlig for skade på kabelen» (s. 183) uten å problematisere rederansvaret anvendelse. Det må legges til grunn at rederiet var den som oppnådde fordelene ved nødrettshandlingen. Rederiet anførte for Høyesterett «at ankeringen fant sted for å avverge at skipet drev mot land» og Høyesterett uttalte at det ikke var omtvistet at handlingen var en nødrettshandling (s. 182).

Siden spørsmål om rederiet skulle bli den ansvarlige ikke kom opp, uttalte Høyesterett seg heller ikke noe om det. Avgjørelsen gir derfor ikke noen klare svar på hva som er grunnlaget for rederiets ansvar. Det må utvises forsiktighet med å trekke slutninger ut fra noe Høyesterett *ikke* uttaler seg om, men det kan stilles spørsmål om hvorfor Høyesterett mente rederiet burde bli den erstatningsansvarlige, og i så fall på hvilket grunnlag.

4.4 Sammenfatning

Om grunnlaget for rederens ansvar for sine hjelperes nødrettshandlinger er rederansvaret i sjøloven § 151 eller begrepet «skadevolder» etter skadeserstatningsloven § 1-4 er etter dette noe uklart. Spørsmålet er ikke blitt satt på spissen i de høyesterettsavgjørelser som foreligger. Uavhengig av hva som er *grunnlaget* for rederens ansvar, er det ingen tvil ut fra rettspraksis at rederen som utgangspunkt er *ansvarssubjektet* i avgjørelser som pålegger nødrettsansvar.

5 Avslutning

Oppgaven har belyst nødrettsansvaret i sjøretten. Rettspraksis viser at ansvarsgrunnlaget har praktisk betydning på sjørettens område, og at ansvarsgrunnlaget er nær forbundet med andre sjørettslige regler som fellehavari og forsikringsdekning av redningsomkostninger i sjøforsikring. Oppgaven har redegjort for nødrettsansvarets innhold de lege lata og har vist at deler av ansvarsgrunnlaget ikke er helt avklart. Dette gjelder særlig det nærmere innhold i ofringsdisposisjonen, men også skadevolderbegrepet.

Kildeliste

Litteratur

Fotnote

Boe (2012).

Brækhus (1993).

Brækhus (1968).

Bull (1972).

Eckhoff (2001).

Engstrøm (2010).

Falkanger/Bull (2016).

Hagstrøm/Stenvik (2015).

Jantzen (1930).

Knoph (2014).

Koch (2013).

Lødrup (2009).

Norsk litteratur

Boe, Erik Magnus, *Rettskildelære under debatt*, Universitetsforlaget, 2012.

Brækhus, Sjur, *De nordiske sjølover. Et tilbakeblikk ved 100 års jubiléet*, MarIus nr. 200, 1993, s. 1-21.

Brækhus, Sjur, *Juridiske arbeider fra sjø og land*, Universitetsforlaget, 1968.

Bull, Hans Jacob, *Forsettkravet ved partikulære redningsforanstaltninger i sjøforsikringsretten*, Arkiv for Sjørett, bind 12, 1972-1975, Universitetsforlaget.

Eckhoff, Torstein, *Rettskildelære*, 5. utgave ved Jan. E. Helgesen, Universitetsforlaget, 2001.

Engstrøm, Bjørn, *Skadeserstatningsloven med kommentarer*, 2010, første utgave, Gyldendal akademisk.

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull, *Sjørett*, 8. utgave, 2016, Sjørettsfondet akademisk.

Hagstrøm, Viggo og Are Stenvik, *Erstatningsrett*, 2. opplag, Universitetsforlaget, 2015.

Jantzen, Johannes, *Rederansvar og sjøpant*, 1930, Grøndahl og søns forlag.

Knoph, Ragnar, *Knophs oversikt over Norges rett*, utgitt av flere, herunder Kåre Lilleholt, 14. utgave, 2014.

Koch, Sören, *Nødverge i erstatningsretten – en analyse med utgangspunkt i Rt. 2012 s. 5*, 2013, Tidsskrift for erstatningsrett, forsikringsrett og velferdsrett (TFE), s. 6-25, hentet fra Lovdata.no.

Lødrup, Peter, *Lærebok i erstatningsrett*, 6. utgave, andre opplag, med bistand av Morten

- Kjelland, Gyldedal akademisk, 2009 (andre opplag 2011).
- Nygaard (2007). Nygaard, Nils, *Skade og ansvar*, 6. utgave, 2007, Universitetsforlaget Bergen.
- Nygaard (1974). Nygaard, Nils, *ansvar for naudhandling i norsk erstatningsrett*, tidsskrift for rettsvitenskap (TfR), 1974 s. 244–289.
- Platou (1914). Platou, Dr. Oscar, *Forelæsninger over udvalgte emner af privatrettens almindelige del*, Kristiania, 1914.
- Selmer (1958). Selmer, Knut S, *The survival of general average. A necessity or an Anachronism?*, Oslo, 1958.
- Selvig (1977a). Selvig, Erling, *Bedriftsansvar i sjøfartsforhold 1. Rederansvaret i lovgivningen*, publisert i Tidsskrift for Rettsvitenskap 1977 s. 413-437. Hentet fra Lovdata.no.
- Selvig (1977b). Selvig, Erling, *Rederansvaret § 3. Objektivt rederansvar*, MarLus 1977 n. 20 s. 1–32, 1977. Hentet fra Lovdata.no.
- Selvig (1970). Selvig, Erling, *Mot objektivt rederansvar? Det objektive bedriftsansvars anvendelse i sjøfartsforhold*, Tidsskrift for rettsvitenskap 1970 s. 225-253, hentet fra lovdata.no.
- Wilhelmsen/Bull (2017). Wilhelmsen, Trine-Lise og Bull, Hans Jacob, *Handbook in hull insurance*, andre utgave, Gyldendal, 2017.
- Øvergaard (1951). Øvergaard, J, *Norsk erstatningsrett*, annen utgave, Olaf Norlis Forlag, Oslo, 1951.

Fotnote

Hudson/Harvey (2010).

Rose (2005).

Utenlandsk Litteratur

Hudson, N. Geoffrey og Michael D. Harvey, *The York-Antwerp Rules. The principles and practice of general average adjustment*, tredje utgave, CMI, Lloyd's list, London 2010.

Rose, F.D., *General Average; Law and Practice*, andre utgave, London, 2005.

Ussing (1914).

Ussing, Henry, *Skyld og skade*, Bør erstatningspligt udenfor kontraktsforhold være betinget af culpa? København, 1914.

Lover og forskrifter

Fotnote

Brann- og eksplosjonsvernloven.

Lov

Lov av 14. juni 2002 nr. 20 om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig stoff og om brannvesenets redningsoppgaver (brann- og eksplosjonsvernloven).

NL.

Lov av 15. april 1687 Kong Christian Den Femtis Norske Lov (NL).

Forsikringsavtaleloven.

Lov 16. juni om forsikringsavtaler av 1989 (forsikringsavtaleloven).

Kriminalloven.

Den norske Straffelov, Lov angaaende Forbrydelser af 20de August 1842. *Opphevet*, (Kriminalloven). Elektronisk tilgjengelig via historisk institutt ved Universitetet i Bergens hjemmesider:

<http://www.hist.uib.no/krim/1874/>

Naturmangfoldloven.

Lov av 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven).

Pasient- og brukerrettighetsloven.

Lov av 2. juli 1999 nr. 63 om pasient- og brukerrettigheter (pasient- og brukerrettighetsloven).

Sjøfartsloven.

Lov 24. mars 1860 om sjøfarten, *opphevet*, (Sjøfartsloven).

Sjøloven 1893.

Lov 20. juli 1893 om sjøfarten, *opphevet* (sjøloven 1893).

Sjøloven.

Lov 24. juni 1994 om sjøfarten (sjøloven).

Skadeserstatningsloven.

Lov av 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (skadeserstatningsloven).

Småbåtloven.

Lov av 26. Juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven).

Straffeloven 1902.

Lov av 22. mai 1902 nr. 10 Almindelig borgerlig Straffelov, *opphevet*, (Straffeloven 1902).

Straffeloven 2005.

Lov av 20. mai 2005 nr. 28 om straff (Straffe-

Straffelovens ikrafttredelseslov.

Svalbardmiljøloven.

Vrakloven.

Fotnote

York-Antwerpen-reglene 1994.

Internasjonalt regelverk

Fotnote

Londonkonvensjonen 1976.

Brusselkonvensjonen 1924.

Fotnote

Nordisk sjøforsikringsplan (2013).

Motiver til Nordisk sjøforsikringsplan (2013).

Forarbeider

Fotnote

Ot.prp. nr. 75 (1983–1984).

loven 2005).

Lov av 22. mai 1902 nr. 11 om den almindelige borgelige Straffelovs ikrafttræden (Straffelovens ikrafttredelseslov).

Lov av 15. juni 2001 nr. 79 om miljøvern på Svalbard (Svalbardmiljøloven).

Lov av 20. juli 1893 nr. 2 om Stranding og Vrag (vrakloven).

Forskrift

Forskrift av 24. januar 1997 nr. 36 om kunngjøring av York-Antwerpen reglene 1994 (York-Antwerpen-reglene).

Konvensjon

Convention on limitation of liability on maritime claims, IMO, London, 1976.

The International Convention for the Unification of certain Rules relating to the Limitation of Liability of the Owners of Sea-going Vessels, Brussel, 1924.

Regelverk

Nordisk Sjøforsikringsplan av 2013, versjon 2016, oversatt fra engelsk til norsk, studentutgave, Nordisk institutt for sjørett.

Motiver til sjøforsikringsplanen hentet fra www.nordicplan.org

Forarbeid

Ot.prp.nr.75 (1983-1984), Om lov om endringer i erstatningslovgivningen (ansvar for dyr, regress, lemping m m og endringer i

- Innst. O. VIII (1967-1968). bilansvarlova), hentet fra lovdata.no.
Innstilling fra justiskomiteen om lov om skadeserstatning i visse forhold, 22. april 1968, hentet fra lovdata.no.
- Ot.prp. nr.48 (1965-1966). Ot.prp. nr. 48 (1965-1966), *Om lov om skadeserstatning i visse forhold*, hentet fra lovdata.no.
- Ot. prp. nr.13 (1929). Innstilling fra den norske delegerte til Justis- og Politidepartementet, *om gjennomførelse av de internasjonale konvensjoner og begrensning av reders ansvar, om panterettigheter i skib og om immunitet for statskib*, 1927, inntatt i Ot. prp. nr. 13 (1929) s. 19. Hentet fra Stortinget.no.
- Oht.prp. nr.24 (1898-1899). Ot.prp. nr.24 (1898-1899) *med straffelovkommissionens udkast til: a) almindelig borgerlig Straffelov, I. Udkast til lov. II. Motiver. b) Lov om den almindelige borgerlige Straffelovs ikrafttræden, med motiver. c) Lov indeholdende forandringer i straffeprocessloven af 1 juli 1887, med motiver*. Hentet fra Stortinget.no.
- Oth.Prp. Nr. 27 (1892). Oth.Prp. Nr. 27, *Ang. Udfærdigelse af en Sjølov og en Strandingslov*, hentet fra Stortinget.no.
- Motiver fra kommisjonen (1885). *Utkast til lov om den almindelige borgerlige Straffelovs Ikrafttræden med motiver*, utarbeidet af den ved kgl. Resolution af 14de November 1885 nedsatte Kommissjon, Hentet fra Stortinget.no, inngår i ot.prp.24 (1898-1899).
- Motiver fra sjølovskommisjonen (1882). Udkast til Sjølov, utarbeidet af de norsk-svensk-danske Sjølovskommissioner, Norske motiver, Indstilling fra den ved kongelig Resolution af 9de December 1882, hentet fra Stortinget.no.

Rettspraksis

Avgjørelse

Rt. 2012 s. 5.

Rt. 1969 s. 115.

Rt. 1964 s. 272.

Rt. 1923 s. 40.

Rt. 1919 s. 140.

Rt. 1918 II 109.

Rt. 1916 s. 666 «Andø».

Rt. 1888 s. 712.

ND 1989 s. 397 (LE 1988 323) «Bjørn Eskil».

ND 1981 s. 329 «Lintind».

ND 1978 s. 139 «Stolt Condor».

ND 1969 s. 389 (Rt. 1969 s. 1308) «Ladogales».

ND 1969 s. 1 «Midnatsol».

ND 1955 s. 374 (Rt. 1955 s. 1055) «Kong Sigurd».

ND 1955 s. 181 (Rt. 1955 s. 872) «Consul Bratt».

ND 1953 s. 213 «Njård II».

ND 1952 s. 320 (Rt. 1952 s. 1170) «Sokrates».

ND 1948 s. 337 (Rt. 1948 s. 1044) «Sirius».

ND 1925 s. 449 (Rt. 1925 s. 808) «Proteus».

ND 1921 s. 401 (Rt. 1921 s. 519) «Neptun».

LG 1999 792.

Vlassopoulos v British and Foreign Marine Insurance Company (1928). King's Bench Division, 20 July 1928, hentet fra westlaw.uk.co.