



NORGES HØYESTERETT

Den 14. desember 2004 avsa Høyesterett dom i

HR-2004-02061-A, (sak nr. 2004/951), sivil sak, anke,

Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA (advokat Geir Gustavsson – til prøve)

mot

Sira Tank KS

If Skadeforsikring NUF

Norske Shell AS

(advokat Erik Blaker)

S T E M M E G I V N I N G :

- (1) Dommer **Bruzelius**: Saken gjelder krav på bergelønn for berging av skip. Det sentrale spørsmål er om M/T "Norsk Viking" 4. april 2000 i Hjeltefjorden var "i fare", slik at eierne av skipet og lasten om bord plikter å betale bergelønn til M/T "Senja".
- (2) "Norsk Viking" er en kysttanker på 2 596 dwt som eies av Sira Tank KS, Haugesund. Fartøyet, som hadde lastet bensin og kerosin på Mongstad, var på vei sørover i Hjeltefjorden da det fikk maskinproblemer. "Senja" er en kysttanker på 1 950 dwt som eies av Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA. Fartøyet var på vei nordover Hjeltefjorden etter å ha lastet gassolje i Skålevik utenfor Bergen.
- (3) Fartøyene passerte hverandre ca. kl. 08.25 utenfor Bukkhillaren i Hjeltefjorden. "Norsk Viking" anropte "Senja" før passeringen og opplyste at fartøyet hadde maskinproblemer, og ga beskjed om at "Senja" kunne passere foran. "Norsk Viking" hadde da lagt seg babord i leia. "Senja" tilbød assistanse, men dette ble avslått som unødvendig da situasjonen i maskinen foreløpig ikke var helt avklart.
- (4) Klokken 08.30 ga maskinisten om bord i "Norsk Viking" beskjed til broen om å redusere farten helt på grunn av oljelekkasje på giret, hvorefter hovedmaskinen ble stoppet kl. 08.35. Klokken 08.40 fikk broen informasjon om at skaden var lokalisert.
- (5) "Senja" ble anropt kl. 08.40 med anmodning om assistanse. Skipet snudde og var oppe ved siden av "Norsk Viking" ca. kl. 09.00. "Norsk Viking" hadde da begynt å drifte mot

land. Det ble satt over to trosser som ble festet om bord i "Senja". Fartøyene drev nærmere land mens slepet ble strammet opp. "Norsk Viking" ble så trukket nordover Hjeltefjorden. Lekkasjen var reparert ca. en time senere, og hovedmotoren ble startet kl. 10.55. "Senja" lot slepet gå kl. 11.45, hvorefter "Norsk Viking" gikk til Ågotnes for egen maskin, men med en tilkalt slepebåt i stand by.

- (6) "Senja"s rederi fremsatte umiddelbart krav på bergelønn overfor "Norsk Viking"s rederi og Norske Shell AS – som eide lasten om bord – angitt til ni prosent av det bergedes verdi. Kravet ble bestridt, men det ble tilbudt en rimelig godtgjørelse for bistanden. Ved stevning 22. januar 2001 reiste Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA søksmål mot Sira Tank KS, If Skadeforsikring NUF – som var skipets kaskoassurandør og som hadde stilt garanti for rett betaling av fartøyets andel av en eventuell bergelønn – og Norske Shell AS med krav om bergelønn oppad begrenset til henholdsvis 1 800 000 kroner og 1 800 000 kroner med tillegg av morarente. Påstanden ble senere endret til henholdsvis 1 634 400 og 426 806,66 kroner. Subsidiært ble det i stevningen krevet godtgjørelse for bistanden med 100 000 kroner, et krav motpartene aksepterte.

- (7) Haugesund byrett – satt med fagkyndige meddommere – avsa 10. oktober 2001 dom med slik slutning:

- "1. Sira Tank KS og If Skadeforsikring NUF dømmes til in solidum å betale Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA bergelønn med kr. 275.000,00 – kronertohundreogsyttifemtusen 00/100 – med tillegg av lovens morarente fra 22.07.00 og til betaling skjer.**
- 2. Norske Shell AS dømmes til å betale Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA bergelønn kr. 75.000,00 – kronersyttifemtusen 00/100 – med tillegg av lovens morarente fra 22.07.00 og frem til betaling skjer.**
- 3. Sira Tank KS, If Skadeforsikring NUF og Norske Shell AS dømmes til in solidum å erstatte Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA saksomkostninger med kr. 249.615,00 – kronertohundreogførtinitusensekshundreogfemten 00/100.**
- 4. Oppfyllelsesfrist for samtlige beløp er 2 – to – uker fra dommens forkynnelse."**

- (8) Byretten mente at retten til bergelønn skal vurderes ut fra "hvordan situasjonen fortonte seg for de personer som var involvert der og da og ikke vurdert i ettertid etter at det er foretatt eksakte beregninger ...om hvor lang tid maskinen kunne vært kjørt uten skade på giret", og kom på dette grunnlag til at "Norsk Viking" hadde vært i fare.

- (9) Sira Tank KS, If Skadeforsikringsselskap NUF og Norske Shell AS påanket dommen til Gulating lagmannsrett. Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA erklærte aksessorisk motanke med hensyn til bergelønnens størrelse. Lagmannsretten – satt med fagkyndige meddommere – avsa 22. april 2004 dom med slik domsslutning:

- "1. Sira Tank KS, If Skadeforsikring NUF og Norske Shell AS frifinnes mot innen 2 – to – uker fra dommens forkynnelse å betale til Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA kr. 100.000 – kronerett hundredretusen – for assistanse 04.04.2000.**
- 2. Innen 2 – to – uker fra dommens forkynnelse betaler Troms Fylkes Dampskibsselskap til Sira Tank KS, If Skadeforsikring NUF og**

Norske Shell AS saksomkostninger for byrett og lagmannsrett med kr. 355.196 – kronertrehundreogfemtifemthundreogtittiseks – med tillegg av rente etter forsinkelsesrenteloven § 3, første ledd, første punktum fra forfall til betaling skjer.”

- (10) Lagmannsretten mente at spørsmålet om det foreligger fare, må vurderes objektivt, og at de involverte personers oppfatning på bergingstidspunktet er å anse som et bevismoment og ikke som det avgjørende vurderingstemaet i relasjon til spørsmålet om fare. Etter rettens syn forelå det objektivt sett ikke fare for ”Norsk Viking”. Retten pekte på at det ikke var ført bevis for at mannskapet på ”Norsk Viking” trodde fartøyet var i fare, selv om man om bord på ”Senja” hadde oppfattet situasjonen som dramatisk.
- (11) Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA har påanket lagmannsrettens dom til Høyesterett. I anken er angitt at den både retter seg mot lagmannsrettens rettsanvendelse og dens bevisbedømmelse. Under ankeforhandlingen er dette presisert til å gjelde rettens subsumpsjon og bevisbedømmelse.
- (12) For Høyesterett er det avgitt forklaring av syv vitner og én partsrepresentant. To av vitnene har forklart seg ved rettslig bevisopptak, og ett ved privat bevisopptak. De øvrige har avgitt skriftlige forklaringer. Samtlige forklarte seg også for lagmannsretten.
- (13) For Høyesterett er det fremlagt en del nytt materiale, men saken står i det vesentlige i samme stilling som for de tidligere instanser.
- (14) *Den ankende part, Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA, har i korte trekk anført:*
- (15) Lagmannsrettens vurderinger bygger på uriktig faktum for så vidt gjelder hvor nær land fartøyene var da slepet kom i gang, og hvor lenge ”Norsk Viking” kunne gå med lekkasjen uten utbedring. Lagmannsretten har videre vurdert spørsmålet om det forelå fare, i et for snevert perspektiv.
- (16) Selv om lagmannsrettens fremstilling av vilkårene for rett til bergelønn er riktig, er rettens subsumpsjon uriktig, og den har lagt til grunn et for strengt objektivt farekrav. I farevurderingen må det legges avgjørende vekt på hvordan situasjonen på bergingstidspunktet fortonet seg for de involverte. Lagmannsretten har uriktig vektlagt at det i ettertid viste seg at det fantes alternativer til berging, uten samtidig å trekke inn betydningen av at ”Norsk Viking” faktisk valgte å anmode ”Senja” om assistanse.
- (17) Det ble kl. 08.30 utløst en såkalt nivåalarm om bord i ”Norsk Viking” på grunn av lavt oljenivå på giret. Skaden var ikke lokalisert da ”Senja” ble anmodet om å komme til assistanse, og det er usikkert om den var lokalisert før slepet ble etablert. Da slepet ble stramt og tauingen tok til, var ”Norsk Viking” bare 0,15 nm fra land, ca. 10–15 minutter fra å grunnstøte. Det blåste liten til stiv kuling fra nord. Skipet var i fare i bergingsreglenes forstand, noe som bekreftes av valget av bergingsalternativet.
- (18) ”Senja” var fullastet med olje, og det var i strid med certepartiet å påta seg et slepeoppdrag. Dette viser at det dreide seg om berging, som må anses tilnærmet avtalt.
- (19) Situasjonen fremsto som dramatisk for folkene om bord på ”Senja”, og dette må ses som et speilbilde av hvordan situasjonen ble oppfattet av mannskapet på ”Norsk Viking”. Den

omstendighet at rederiet tilkalte en slepebåt – og ikke avbestilte den når lekkasjen var reparert – bekrefter at det forelå en reell fare.

- (20) Mulige handlingsalternativer kan bare tillegges vekt dersom mannskapet kjente til dem, og de må ha foreligget da skipsføreren anmodet om assistanse, dvs. kl. 08.40. Det var ikke et reelt alternativ for ”Norsk Viking” å gå for egen maskin til Ågotnes. Selv om det hadde vært mulig å starte opp hovedmaskinen, råder det usikkerhet om hvor mye olje som var igjen på giret, og hvor lenge skipet kunne gå uten at giret fikk et totalhavari. Beregninger foretatt av leverandøren av giret viser at hovedmaskinen bare kunne ha gått i 7–8 minutter. Da kunne man ikke ha nådd frem til Ågotnes uten å fylle på olje, noe som ville ha vært hasardiøst.
- (21) Det ville ha vært vanskelig å begrense lekkasjen med maskinen i gang, samtidig som det var en forutsetning for å finne hullet at maskinen var i gang.
- (22) Høyesteretts avgjørelse i Rt. 1996 side 907 er ikke avgjørende for vår sak. Der kjente man fasit – at fartøyet ikke hadde vært i fare – da saken ble avgjort av Høyesterett. Rettstidende 1999 side 74 angir vurderingstemaet riktig. Avgjørelsen har fått tilslutning i teorien.
- (23) Reelle hensyn, særlig oppmuntringshensynet, taler også for å anse vilkårene for bergelønn oppfylt. Tvil med hensyn til om det foreligger fare, skal komme bergeren til gode. Arten av fare og faregraden er nå tatt inn i oppregningen av omstendigheter som skal vektlegges ved utmålingen av bergelønn, jf. § 446.
- (24) Det er fast praksis for at bergeren tilkjennes saksomkostninger.
- (25) Dersom skipet ikke var i fare, godtas 100 000 kroner som et passende vederlag for bistanden. Det kreves morarenter av beløpet. Hjelperen bør dessuten ikke pålegges å betale motpartens saksomkostninger. Unntaksregelen i tvistemålsloven § 172 annet ledd bør gis anvendelse.
- (26) Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA har nedlagt slik påstand:

”Prinsipalt:

Mot Sira Tank KS v/Sira Tank AS og If Skadeforsikring NUF:

- 1. Sira Tank KS og If Skadeforsikring NUF dømmes in solidum til å betale Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA et beløp fastsatt etter rettens skjønn oppad begrenset til NOK 1.634.400 innen 2 – to – uker etter dommens forkynnelser med tillegg av renter etter forsinkelsesrenteloven § 3, første ledd, første punktum fra dagen etter forfall til betaling skjer.
- 2. Sira Tank KS og If Skadeforsikring NUF erstatter Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA sakens omkostninger for byretten, lagmannsretten og Høyesterett innen 2 – to – uker etter dommens forkynnelser med tillegg av renter etter forsinkelsesrenteloven § 3, første ledd, første punktum fra dagen etter forfall til betaling skjer.

Mot Norske Shell AS:

- 1. Norske Shell AS dømmes til å betale Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA et beløp fastsatt etter rettens skjønn oppad begrenset til NOK 424.800,- innen 2 –

to – uker etter dommens forkynnelse med tillegg av renter etter forsinkelsesrenteloven § 3, første ledd, første punktum fra dagen etter forfall til betaling skjer.

Mot alle ankemotpartene:

- 1. Sira Tank KS, If Skadeforsikring NUF og Norske Shell AS erstatter Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA sakens omkostninger for byretten, lagmannsretten og Høyesterett innen 2 – to – uker etter dommens forkynnelse med tillegg av renter etter forsinkelsesrenteloven § 3, første ledd, første punktum fra dagen etter forfall til betaling skjer.**

Subsidiært:

- 1. Sira Tank KS, If Skadeforsikring NUF og Norske Shell AS frifinnes mot innen 2 – to – uker fra dommens forkynnelse å betale til Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA kr 100.000 – kronerett hundredtusen – for assistanse 04.04.2000 med tillegg av rente etter forsinkelsesrenteloven § 3, første ledd, første punktum fra forfall til betaling skjer.**
- 2. Hver av partene bærer egne omkostninger for byrett, lagmannsrett og Høyesterett.”**

- (27) *Ankemotpartene, Sira Tank KS, If Skadeforsikring NUF og Norske Shell AS, har i korte trekk anført:*
- (28) Lagmannsrettens lovforståelse er riktig, og dens vurdering av bevisene i saken tiltres. Lagmannsretten hadde, som byretten, fagkyndige meddommere, og i begge instanser var konklusjonen at ”Norsk Viking” objektivt sett ikke var i fare. Høyesterett bør vise tilbakeholdenhet med å overprøve bevisvurderingen, jf. Rt. 1986 side 105, særlig når saken bevismessig står i samme stilling som for lagmannsretten. Lagmannsretten har vært kjent med skipstypen, hva slags last fartøyene hadde, og hvor nær land ”Norsk Viking” var da slepet kom i gang.
- (29) ”Norsk Viking” hadde et problem i tilknytning til giret, ikke hovedmotoren. Stoppen av denne var kontrollert, og motoren kunne når som helst ha vært startet opp igjen, slik den ble startet opp for å lokalisere lekkasjen. Skipet kunne ha fortsatt til Ågotnes for egen maskin. Beregninger som er foretatt av ankemotpartene, bekrefter at det var nok olje på giret til at skipet uten problemer kunne ha gått dit. De beregninger som den ankende part har lagt frem, bygger på uriktige forutsetninger. Lagmannsrettens uttalelse om at skipet kunne seile i 50–100 timer, er imidlertid ikke riktig.
- (30) Lekkasjen var lett tilgjengelig, og for skipets erfarne fagfolk med tilgang til et fullstendig verksted om bord var det ikke vanskelig å skifte ut røret. Utstrømningen av olje kunne begrenses ved bruk av fille eller lignende. I ettertid har det vist seg at røret kunne ha vært fjernet uten at det hadde skadet giret.
- (31) Hullet var lokalisert da ”Senja” kom frem kl. 09.00. I den noe uklare situasjonen som forelå, valgte ”Norsk Viking” assistanse for å kunne skifte det skadete røret før oppstart av motoren av forsiktighetshensyn. Lagmannsretten har riktig lagt til grunn at mannskapet på ”Norsk Viking” ikke mente at skipet på noe tidspunkt var i fare.
- (32) Det forhold at mannskapet på ”Senja” oppfattet situasjonen som dramatisk, og misforsto de opplysninger som ble gitt, innebærer ikke at ”Norsk Viking” var i fare objektivt sett.

- (33) Det ble ikke inngått avtale om berging, og retten til bergelønn må avgjøres på grunnlag av sjølovens bestemmelser. Høyesteretts avgjørelse i Rt. 1996 side 907 er et prejudikat. Uttalelsene i Rt. 1999 side 74 om bevisvurderingen endrer ikke den rettslige normen som ble etablert i 1996. Denne avgjørelsen ble truffet etter en omfattende gjennomgåelse av utenlandsk rettspraksis, norsk og utenlandsk litteratur og reelle hensyn. Av hensyn til sjøsikkerheten er det ønskelig å få slått fast at skip kan be om assistanse uten å risikere å måtte betale bergelønn.
- (34) Mener Høyesterett at ”Norsk Viking” var i fare, aksepteres den bergelønn som byretten fastsatte. Det er ikke støtte i rettspraksis for et høyere beløp.
- (35) Det aksepteres å betale rente av det beløpet som er tilbudt for assistanse.
- (36) Sira Tank KS, If Skadeforsikring NUF og Norske Shell AS har nedlagt slik påstand:
- ”1. Lagmannsrettens domsslutning stadfestes.**
- 2. Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA dømmes til å betale Sira Tank KS, IF Skadeforsikring NUF og Norske Shell AS saksomkostninger for Høyesterett med tillegg av renter etter forsinkelsesrenteloven § 3, 1. ledd, 1. punktum fra forfall til betaling skjer.”**
- (37) *Mitt syn på saken:*
- (38) Jeg er kommet til samme resultat som lagmannsretten og kan i det vesentlige slutte meg til den begrunnelse lagmannsretten har gitt.
- (39) Jeg bemerker innledningsvis at det ikke er inngått avtale mellom partene om berging, og at spørsmålet om det foreligger rett til bergelønn, derfor må avgjøres etter sjøloven av 1994 § 441 bokstav a, hvor berging defineres som ”enhver handling som har til formål å yte hjelp til et skip eller annen gjenstand som er forulykket eller i fare i hvilket som helst farvann”. Spørsmålet i vår sak er om ”Norsk Viking” var i fare i bestemmelsens forstand.
- (40) Etter en lovendring i 1964 var det et vilkår også etter sjøloven av 1893 at skipet var ”forulykket eller i fare” for at det skulle foreligge rett til bergelønn. Hensikten med 1964-endringen var å sikre at de norske lovreglene om berging var i samsvar med Brusselkonvensjonen om berging av 1910, som Norge da var tilsluttet, jf. redegjørelsen for bakgrunnen til endringsloven i Rt. 1999 side 74 på side 79. Norge har senere ratifisert Brusselkonvensjonen om berging av 1989, som imidlertid ikke endrer vilkårene for rett til bergelønn og gjennomføringsloven av 2. august 1996 nr. 61 er uten spesiell interesse i vår sammenheng. Vilkåret om at skipet må ha vært ”forulykket eller i fare” for at det skal foreligge rett til bergelønn, har således stått uendret i norsk rett siden lovendringen i 1964.
- (41) Høyesterett har behandlet spørsmålet om det foreligger ”fare” i bergingsreglenes forstand, i to nyere avgjørelser. I Rt. 1996 side 907 var spørsmålet om det er avgjørende for retten til bergelønn om det objektivt sett forelå fare, eller om det er nok at alminnelige, kyndige personer der og da med rimelighet burde oppfattet situasjonen slik at det forelå fare. Høyesteretts flertall kom til at et skip som ikke objektivt sett er i fare, ikke kan være gjenstand for berging. Spørsmålet kom opp på ny i Rt. 1999 side 74, men den saken gjaldt i første rekke bevisbedømmelsen. Førstvoterende bekrefter at farevurderingen skal være

objektiv, og understreker at det ikke er tilstrekkelig at mannskapet eller den som foretar bergingen, tror at det foreligger fare. Det heter så:

”Selv om farevurderingen er objektiv, må imidlertid spørsmålet om det foreligger fare, vurderes ut fra situasjonen slik den forelå på bergingstidspunktet. Dette medfører for det første at om en risiko som forelå på dette tidspunkt, senere viser seg ikke å inntre, er dette ikke til hinder for at det kan foreligge en bergingssituasjon. For det andre må spørsmålet om det foreligger fare, vurderes på grunnlag av den kompetanse og de ferdigheter som mannskapet om bord har. I tillegg kommer at det ved bevisvurderingen bl a må legges vekt på hvordan mannskapet om bord og den som foretok bergingen, faktisk vurderte situasjonen.”

- (42) I likhet med førstvoterende i sakene fra 1996 og 1999 legger jeg til grunn at det bare er skip som objektivt sett er i fare, som kan være gjenstand for berging. Det jeg har gjengitt fra førstvoterendes votum i saken fra 1999, fremstår for meg som en presisering og utdyping av bevistemaet ved vurderingen av om faren var reell, og ikke som en endring av den rettslige norm. Lagmannsretten har også bygget på dette, og den ankende part har ikke angrepet lagmannsrettens generelle lovforståelse.
- (43) Den ankende part har gjort gjeldende at lagmannsretten bygget på en for snever bevisvurdering, og jeg går derfor over til å drøfte situasjonen for ”Norsk Viking” da ”Senja” kom frem til skipet, og slepet ble etablert.
- (44) ”Norsk Viking” var som nevnt på vei sørover i Hjeltefjorden – et trangt farvann. Det blåste stiv kuling fra nord. Da lekkasjen ble oppdaget, befant fartøyet seg ca. 2,5 nm fra Ågotnes havn – antatt seilingstid 15 minutter.
- (45) I skipets maskindagbok er notert:

”Alarm på Volda Gear – oljelekkasje – hvm st ca 08.35. Fylte ca 170 l olje på gir og leitet etter lekkasjen. Fant den ikke før Hvm ble startet igjen. Et kobberør hadde lagt mot et annet og slitt hull. Montert nytt rør og prøvd – OK – Skiftet oljefilter. Hvm ig kl 10.55”

- (46) Dekksdagboken inneholder følgende:

**”Hydraulikklekkasje på skipets gear.
Kl 0830 Beskjed fra maskin om å red. farten helt grunnet oljelekkasje på gearet.
Anropte ”Senja” som kom fra sør, med info om problemet skipet hadde, og at de kunne passere skipet foran. Skipet lagt i bb.sving mot vind og for en bedre pos. i leia. M/T ”Senja” spurte om skipet trengte deres assistanse. Dette ble besvart med at det foreløpig ikke var nødvendig da situasjonen i maskinen ikke var avklart på dette tidspunkt.
Kl 0835 Maskinen ble stoppet. Dette ut fra vurdering om at problemet lot seg løse på kort tid.
Kl 0840 Broen informert om at skaden var lokalisert, men reparasjonstiden var usikker.
Anropte ”Senja” for assistanse. (...) Vind N 6-7 Sjø 3-4. Dette ut fra at M/T ”Senja” allerede hadde tilbudt sin assistanse, sterk N-lig vind at skipet var begynt å drifte Sw mot land og at skipet var i en meget gunstig pos. for assistanse, og at problemet i maskinen lot seg reparere innen rimelig tid. Alternativet var å gå for egen maskin med sakte fart til Ågotnes for ankring da med den risikofaktor om at skipets gear tålte denne belastningen.
Kl 0900 M/T ”Senja” opp langs siden. (...)
Kl 0905 To trosser fast på ”Senja”. Beg. å slepe skipet ut i leia i Nordl. retning.”**

- (47) Notatene i "Senja"s dekkdagbok bekrefter disse opplysninger for så vidt gjelder tidspunkter for oppkalling, når skipet var fremme ved "Norsk Viking", og når slepet ble etablert. Det fremgår at avstanden fra land var 0,15 nm da man begynte å stramme opp slepet, at dette var stabilt kl. 09.15, og at man da begynte å slepe nordover. Det er videre notert at da "Norsk Viking" anmodet om assistanse kl. 08.40, ble det bedt "om en rask assistanse, er fullastet".
- (48) Det fremgår som nevnt av "Norsk Viking"s dekkdagbok at broen ble informert kl. 08.40 om at skaden var lokalisert. Den ankende part har anført at dette ikke innebærer annet enn at lekkasjen var lokalisert til giret, men at man da ikke visste hvor hullet var. – Jeg nevner at det var en alarm som varslet om lavt oljenivå på giret. Det var også klart at det forelå en lekkasje da det sprutet ut finfordelt oljetåke og lå et tynt oljelag på gulvet. Maskinisten anmodet kl. 08.30 broen om å redusere farten for å få ned trykket på giret, hvoretter maskinen ble stanset kl. 08.35. Det var imidlertid ikke mulig å lokalisere skadestedet, og det ble derfor fylt olje på giret i håp om å lokalisere lekkasjen. Da man heller ikke da fant lekkasjestedet, ble hovedmotoren startet opp. Lekkasjen ble da lokalisert til et kobberør som går mellom en elektrisk forpumpe og girhuset. Som nevnt ble det notert i dekkdagboken at skaden var lokalisert kl. 08.40, mens noe tilsvarende ikke fremgår av maskindagboken. Etter min vurdering taler opplysningen i dekkdagboken for at skadestedet var lokalisert allerede kl. 08.40, og under enhver omstendighet har skadestedet vært lokalisert da "Senja" kom frem til "Norsk Viking". Det kan ikke ha tatt lang tid for erfarne maskinister å finne frem til hullet, selv om man tar hensyn til fyllingen av olje. Jeg viser i denne sammenheng til at det ikke er notert i "Senja"s dekkdagbok at "Norsk Viking"s hovedmotor ble startet opp etter at "Senja" hadde kommet frem.
- (49) Lagmannsretten kom etter å ha hørt de direkte involverte til at det ikke forelå noen objektiv fare for "Norsk Viking". Mye taler for at dette også var byrettens syn. Lagmannsretten peker samtidig på at mannskapet på "Senja" oppfattet situasjonen som dramatisk. Det følger imidlertid av Rt. 1996 side 907 at det er den objektive situasjon for "Norsk Viking" som er avgjørende. Jeg bemerker at vår sak på dette punkt har større likhet med Rt. 1996 side 907 enn Rt. 1999 side 74. Jeg kan heller ikke se at det i vurderingen av om det forelå en objektiv fare for "Norsk Viking", kan tillegges vekt at "Senja", som var lastet med olje, etter certepartiet ikke hadde anledning til å yte assistanse ved å ta på seg et ordinært slepeoppdrag.
- (50) Jeg tilføyer at skip, særlig i trange farvann, av hensyn til sjøsikkerheten må kunne anmode om assistanse uten at dette skal gi det assisterende skipet krav på bergelønn.
- (51) Jeg er enig med den ankende part i at det er feilaktig når lagmannsretten har uttalt at "Norsk Viking" kunne gå med lekkasjen "så lenge som i 50–100 timer uten utbedring av noe slag". Jeg kan imidlertid ikke se at dette har hatt betydning for lagmannsrettens vurdering av at skipet uten problemer kunne ha fortsatt for egen maskin til Ågotnes.
- (52) Den ankende part har fremlagt tekniske beregninger – utført av girleverandøren – av restoljemengder og seilingstid uten tiltak. Tilsvarende beregninger er fremlagt av ankemotpartene. Den ankende part har med støtte i sine beregninger gjort gjeldende at "Norsk Viking" ikke kunne ha fortsatt i mer enn 7–8 minutter uten tiltak, mens ankemotparten med støtte i sine beregninger har anført at fartøyet også uten tiltak ville kunne ha nådd frem til Ågotnes uten problemer. Jeg finner det vanskelig å tillegge beregningene særlig vekt, da det fremstår som åpenbart for meg at "Norsk Viking" om

nødvendig ville ha startet hovedmotoren, og at man da ville ha sørget for å minke lekkasjen ved bruk av fille eller lignende.

- (53) Anken fører etter dette ikke frem. Det er enighet om at ankemotpartene, slik som fastsatt av lagmannsretten, skal betale den ankende part 100 000 kroner i godtgjørelse for assistanse. Den ankende part har nedlagt påstand om at det i tillegg skal betales forsinkelsesrente av beløpet. Renten løper fra 22. juli 2000.
- (54) Jeg er enig i lagmannsrettens saksomkostningsavgjørelse, og jeg finner at ankemotpartene også må tilkjennes saksomkostninger for Høyesterett, jf. tvistemålsloven § 180 første ledd. Omkostningene settes – i samsvar med inngitt omkostningsoppgave – til 150 480 kroner, hvorav 125 000 kroner er salær.
- (55) Jeg stemmer for denne

D O M :

1. Lagmannsrettens dom stadfestes, dog slik at det av beløpet i domsslutningen punkt 1 skal betales alminnelig forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra 22. juli 2000 til betaling skjer.
2. I saksomkostninger for Høyesterett betaler Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA til Sira Tank KS, If Skadeforsikring NUF og Norske Shell AS til sammen 150 480 – etthundreogfemtitusenfrehundreogåtti – kroner med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra forfall til betaling skjer.
3. Oppfyllelsesfristen er 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

- | | | |
|------|--------------------------|--|
| (56) | Dommer Tjomsland: | Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende. |
| (57) | Dommer Coward: | Likeså. |
| (58) | Dommer Mitsem: | Likeså. |
| (59) | Dommer Gjølstad: | Likeså. |

(60) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Lagmannsrettens dom stadfestes, dog slik at det av beløpet i domsslutningen punkt 1 skal betales alminnelig forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra 22. juli 2000 til betaling skjer.
2. I saksomkostninger for Høyesterett betaler Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA til Sira Tank KS, If Skadeforsikring NUF og Norske Shell AS til sammen 150 480 – etthundreogfemtitusenfirehundreogåtti – kroner med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra forfall til betaling skjer.
3. Oppfyllelsesfristen er 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.