



NORGES HØYESTERETT

Den 23. mars 2004 avsa Høyesterett dom i

HR-2004-00588-A, (sak nr. 2003/1542)), sivil sak, anke,

Fjord Line AS

(advokat Bjørn Flåm – til prøve)

mot

If Skadeforsikring NUF

(advokat Gustav Johan Selmer)

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

- (1) Dommer **Flock**: Saken gjelder tolkningen av sjøloven § 280 første ledd - begrensningen av transportørens ansvar knyttet til "bruttovekten av det gods som er skadet".
- (2) Senhøsten 1999 ble to semi-trailere skadet under overfart fra Egersund til Hanstholm i Danmark med MS "Lygra", eiet av rederiet Fjord Line AS. Under urolig vær slet det ene kjøretøyet surringen og tippet over, slik at det traff det annet som var plassert ved siden av. Begge tilhengerne ble kondemnert og erstattet av If Skadeforsikring NUF med til sammen kr 638 000. Forsikringsselskapet krevet regress for hele dette beløpet hos Fjord Line AS, jf. skadeserstatningsloven § 4-3 jf. sjøloven § 275. Under henvisning til ansvarsbegrensningsregelen i sjøloven § 280 erkjente rederiet bare ansvar for kr 422 193.
- (3) I tvisten om regresskravet avsa Bergen byrett 25. september 2001 dom med slik domsslutning:
 - "1. Fjord Line AS dømmes til å betale If Skadeforsikring NUF kr. 422.193,- – kroner firehundreogtjuetotusenettthundreognittitre 00/100 med tillegg av alminnelig forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3, 1. ledd 1. punktum, for tiden 12% p.a., fra 01. januar 2001 til betaling skjer.
 2. Hver av partene bærer egne saksomkostninger."
- (4) If Skadeforsikring NUF anket dommen til Gulating lagmannsrett, som 28. oktober 2003 avsa dom med slik domsslutning:

"1. Fjord Line AS dømmes til å betale If skadeforsikring NUF kr. 215.807 med tillegg av 12 % rente fra 1. januar 2001 til betaling skjer.

2. Partene bærer egne saksomkostninger."

(5) Domsbeløpet kom i tillegg til de kr 422 193 som Fjord Line AS, ved ansvarsassurandøren Assuranceforeningen Skuld, på dette tidspunkt allerede hadde utbetalt. Lagmannsrettens dom ble avsagt under dissens i det én dommer kom til samme resultat som byretten.

(6) Fjord Line AS har anket lagmannsrettens dom til Høyesterett. Saken står for Høyesterett i samme stilling som for de tidligere retter. Når det gjelder det nærmere saksforhold, viser jeg til dommene fra byretten og lagmannsretten.

(7) Den ankende part – Fjord Line AS – har i hovedtrekk gjort gjeldende:

(8) Lagmannsretten – flertallet – har kommet til at ansvarsbegrensningsbeløpet skal beregnes ut fra vekten av hele kjøretøyet – både trekkvogn og tilhenger. Det synes da som om man uriktig har trukket inn den alternative beregningsmåten i § 280 første ledd første alternativ, som knytter ansvarsbegrensningen til "hvert kollo eller annen enhet av godset".

(9) Det riktige vil imidlertid være å beregne ansvarsgrensen bare ut fra vekten av det godset som er skadet, altså tilhengerne. Disse har en selvstendig karakter og funksjon, de fraktes i de fleste tilfeller alene – uten trekkvogn – på Fjord Line AS' skip, de er trafikkregistrert som egne enheter, og de kan ha en annen eier enn trekkvognen, hvilket er tilfelle for de aktuelle kjøretøyene.

(10) Fjord Line AS har nedlagt slik påstand:

"1. Fjord Line AS frifinnes.

2. Fjord Line AS tilkjennes saksomkostninger for byretten, lagmannsretten og Norges Høyesterett, med tillegg av den til enhver tid høyeste lovlige rente etter lov om forsinket betaling § 3, fra forfall til betaling skjer."

(11) Ankemotparten – If Skadeforsikring NUF – har i hovedtrekk anført:

(12) Begrensningsreglene i sjøloven § 280 første ledd må knyttes opp mot en enhet. Enheten i kiloregelen i annet alternativ er den samme som i kolloregelen i første alternativ. Lagmannsrettens flertall har derfor korrekt under henvisning til sjøloven § 281 fremhevet at det var semi-trailerens samlede vekt og lengde som ble angitt i de dokumenter som ble utstedt i forbindelse med transporten, og at denne enheten var bestemmende for størrelsen på den frakt som ble betalt. Den riktige enheten – skipningsenheten – må således være det samlede kjøretøy, og begrensningen i transportørens ansvar må følgelig beregnes ut fra den samlede vekten av trekkvogn med tilkoblet tilhenger. Høyesteretts dom i Rt. 1970 side 280 støtter dette syn.

(13) Det kan ikke ha betydning at tilhengerne også kan bli fraktet alene, uten trekkvogn. Det avgjørende må være hvorledes den aktuelle forsendelsen skjedde.

(14) En slik tolkning av kiloregelen er logisk. Bestemmelsen blir da enkel å praktisere. Motpartens tolkning vil i praksis kunne føre til betydelige problemer. Mange enheter som

sendes er sammensatt av flere mer eller mindre fastmonterte komponenter. Kjøretøyer for frakt av last, med eller uten henger, illustrerer dette.

- (15) Lovens utgangspunkt er fullt ansvar for transportøren. Reelle hensyn støtter derfor den fortolkning av kilobegrensningsregelen i § 280 som i minst mulig grad begrenser dette ansvaret.
- (16) If Skadeforsikring NUF har nedlagt slik påstand:
- "1. **Gulating lagmannsretts domsslutning punkt 1 stadfestes.**
 2. **If Skadeforsikring NUF tilkjennes sakens omkostninger for Bergen byrett, Gulating lagmannsrett og for Høyesterett, med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum, fra utløpet av oppfyllelsesfristen til betaling skjer."**
- (17) Jeg er kommet til at anken må tas til følge.
- (18) Innledningsvis bemerkes at en transportør ved stykkgodstransport til sjøs i utgangspunktet er ansvarlig for tap som følge av at gods kommer til skade, med mindre han godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller av noen han svarer for, jf. sjøloven § 275. I den foreliggende sak har Fjord Line AS erkjent ansvar for skadene på semi-trailerne.
- (19) Sjøloven § 280 fastsetter økonomiske grenser for transportørens ansvar. Første ledd første og annet punktum i denne paragrafen lyder slik:
- "Transportørens ansvar skal ikke overstige 667 SDR for hvert kollo eller annen enhet av godset eller 2 SDR for hvert kilogram av bruttovekten av det gods som er tapt, skadet eller forsinket. Den ansvarsgrænse som gir det høyeste ansvar, skal anvendes."**
- (20) De to semi-trailerne som ble skadet, hadde hver en totalvekt på 17 945 kilo, fordelt på 8 655 kilo på hver trekkvogn og 9 290 kilo på hver tilhenger. SDR er en spesiell trekkrettighet fastsatt av Det internasjonale valutafond, jf. sjøloven § 505. Den kurs som er benyttet i saken er kr 11,3798. Når ansvarsbegrensningen bare knyttes til vekten av tilhengerne, slik Fjord Line AS gjør gjeldende, blir det samlede ansvar for skadene på de to tilhengerne begrenset til kr 422 193, jf. slutningen i byrettens dom. Begrenses ansvaret derimot ut fra den samlede vekt av trekkvogn og tilhenger, vil ansvarsbegrensningen være høyere enn den samlede skade som ble påført tilhengerne.
- (21) Sjøloven § 280 angir to forskjellige måter for beregning av begrensningsbeløpet. Det er den regel som gir det høyeste beløp som skal anvendes. Kolloregelen i første alternativ, som etter den kurs som jeg nettopp har nevnt fører til en ansvarsbegrensning på noe over kr 7 000 pr. "kollo eller annen enhet av godset", vil for eksempel være aktuell der lasten består av et vareparti med et større antall små enheter. Den vil selvfølgelig være uaktuell i et tilfelle som det foreliggende, hvor skaden har rammet kjøretøyer.
- (22) Begge disse regler om ansvarsbegrensning har sin bakgrunn i internasjonale konvensjoner. Opprinnelig hadde sjøloven bare en regel som svarte til det første alternativ, og da med bakgrunn i en tilsvarende bestemmelse i de såkalte Haag-reglene. Fra mange hold fremkom etter hvert krav om at man burde gå over til å begrense transportørens ansvar ut fra godsets vekt. De opprinnelige reglene ble ved revisjon av

sjøloven i 1973 endret i overensstemmelse med en forutgående endring i Haag-reglene, de såkalte Visby-reglene, og da slik at kilobegrensningsregelen ble innført som et alternativ til den opprinnelige regelen. Ved dette ble ansvarsgrensene i mange tilfeller hevet, i det det samtidig ble bestemt at det var det alternativ som ga det høyeste ansvar som skulle anvendes. Jeg kan ikke se at denne historiske bakgrunnen – som har vært fremhevet under prosedyren for Høyesterett – kan gi noen nevneverdig veiledning når den foreliggende tvist skal avgjøres. Hvorledes ansvaret i dette tilfellet skal begrenses ved anvendelse av kiloregelen, må bero på en nærmere fortolkning av regelen, slik den kommer til uttrykk i sjøloven § 280.

- (23) If Skadeforsikring har til støtte for sitt syn trukket frem bestemmelsen i § 281 om ansvarsgrensen ved enhetslastet gods. Bestemmelsen fremhever betydningen av den angivelse som er gitt i transportdokumentet når det er spørsmål om hva som skal anses som en kollo eller en enhet ved anvendelsen av § 280. Etter sin ordlyd gjelder denne bestemmelsen i § 281 den første alternative begrensningen i § 280, og jeg kan ikke se at den gir noen veiledning for kilobegrensningen i annet alternativ. At selve transportinnretningen etter § 281 tredje punktum i utgangspunktet skal anses som "en særskilt enhet", gir heller ingen veiledning når kilobegrensningsregelen skal anvendes i den foreliggende sak.
- (24) Slik § 280 lyder er det bruttovekten av det "gods som er skadet" som skal legges til grunn når ansvarets øvre grense skal fastsettes. I vår sak har skaden rammet tilhengerne. Denne delen av kjøretøyene kan vanskelig anses som en integrert del av hele kjøretøyet. Den kunne anvendes i kombinasjon med andre trekkvogner og hadde sin selvstendige økonomiske verdi. Den omstendighet at tilhengeren på skadetidspunktet var fysisk forbundet med trekkvognen, kan da ikke lede til at man i forhold til kiloregelen i § 280 naturlig kan si at hele semi-traileren er skadet. Det er opplyst at tilhengerne ofte ble transportert alene, uten at de var koblet til en trekkvogn. Hvis de under en slik transport hadde blitt skadet, hadde kilobegrensningen nødvendigvis blitt knyttet til vekten av tilhengeren. At grensen for transportørens ansvar skulle bli vesentlig høyere i et tilfelle hvor hengeren i skadeøyeblikket var festet til en trekkvogn, fremstår for meg som tilfeldig.
- (25) Dersom også trekkvognen ble skadet, slik det i beskjedne grad er skjedd i dette tilfelle, vil det følgelig være en separat ansvarsbegrensning for denne skaden, beregnet ut fra vekten på denne delen av kjøretøyet.
- (26) Etter dette frifinnes Fjord Line AS.
- (27) Saken gjelder et spørsmål av prinsipiell interesse for begge parter som Høyesterett ikke tidligere har behandlet. Jeg er kommet til at saksomkostninger heller ikke bør tilkjennes for noen instans.
- (28) Jeg stemmer for denne

D O M :

- 1. Fjord Line AS frifinnes.
- 2. Saksomkostninger tilkjennes ikke for noen instans.

- (29) Dommer **Stabel:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (30) Dommer **Bruzelius:** Likeså.
- (31) Dommer **Coward:** Likeså.
- (32) Dommer **Gjølstad:** Likeså.
- (33) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Fjord Line AS frifinnes.
2. Saksomkostninger tilkjennes ikke for noen instans.

Riktig utskrift bekreftes: