



NOREGS HØGSTERETT

Den 3. mars 2005 sa Høgsterett dom i

HR-2005-00327-A, (sak nr. 2004/1256), sivil sak, anke,

DnB NOR Bank ASA

(advokat Erik Keiserud)

mot

Securitas AS

(advokat Morten Garman – til prøve)

R Ø Y S T I N G :

- (1) Dommar **Utgård**: Saka gjeld spørsmålet om ansvar for tap oppstått ved ran av verditransport.
- (2) Ankepart er DnB NOR Bank ASA, som etter fusjon gjennomført 4. desember 2003 også omfattar Den norske Bank ASA – DnB. Selskapa blir frå no ofte omtala under eitt som banken. Ankemotparten Securitas AS er eit vaktsselskap, jf. lov 5. januar 2001 nr. 1 om vaktvirksomhet, som avløyste lov 13. mai 1988 nr. 29 med same namn.
- (3) DnB gjorde i 1980- og 1990-åra ei rad avtalar med Securitas om transport av kontantar. Det gjaldt transport av kontantar både frå banken sine egne filialar og frå banken sine næringslivskundar. Transporten gjekk dels til Noregs Bank, både i og utanfor Oslo, og dels til DnB sin eigen teljesentral i Oslo. Saka no gjeld transport frå denne teljesentralen til Noregs Bank.
- (4) Teljesentralen låg først i Kongensgate, men vart frå 24. februar 1997 flytta til Lørenfaret. I samband med dette gjorde DnB og Securitas i april 1997 ein avtale om transport av overskotslikviditet frå Lørenfaret til Noregs Bank. Det vart der sagt at kvar transport var forsikra for opp til 36 millionar kroner på måndag og 24 millionar kroner på tysdag til fredag. Vidare vart det vist til ”Særskilte vilkår 8.0”. I punkt 4.3 i vilkåra heitte det:

”SECURITAS A/S’ forsikring og ansvar trer i kraft idet øyeblikk SECURITAS kvitterer for forsendelsen, og opphører idet kunden eller kundens representant kvitterer for mottatt forsendelse”.

- (5) I avtalen var det også vist til Securitas sine generelle kontraktsvilkår 1.0, som ikkje omtalar risikoovergangen. Både i dei særskilte og i dei generelle vilkåra var det uttala at alle avvik skulle ”fremgå skriftlig”.
- (6) Transportane skjedde opphavleg på dagtid, men frå mars 1997 vart det også starta kveldstransportar i tida mellom klokka 20.00 og 21.30 frå Lørenfaret til Noregs Bank. Sjølve teljesentralen låg oppe i etasjane. Pengane vart pakka i særskilte bagar og tekne ned i ei såkalla verdigarasje i underetasjen der bagane vart henta av Securitas sine vektarar. Ved dagtransportane fekk vektarane overlevert bagane frå banken sine tilsette, og kvitterte då samtidig for mottakinga. Etter at det vart innført kveldstransportar, vart verdibagane låste inne i verdiskap som også inneheldt ein følgjesetel i to eksemplar. Dersom verdibagane var fordelte på to verdiskap, vart følgjesetelen lagt i skap nummer to. Når vektarane frå Securitas seinare kom til verdigarasjen, opna dei verdiskapa, tok ut verdibagane, kontrollerte følgjesetelen og bar bagane inn i transportbilen. Vektarane skulle leggje det eine eksemplaret av følgjesetelen tilbake i verdiskapet i kvittert stand.
- (7) Inn til verdigarasjen var det først ein port. Når denne var opna, var det mogeleg å køyre inn i ei sluse. Etter at den første porten var stengd, kunne ein ny port opnast inn til sjølve verdigarasjen. Portane var forsterka industriportar.
- (8) Tysdag 28. desember 1999 vart teljesentralen rana. To tilsette i DnB sin teljesentral hadde før stengetid deponert 30 450 000 kroner i to pengeskap i verdigarasjen. Verdiane var delte på to skap grunna interne reglar i banken som ikkje tillet plassering av meir enn 20 millionar kroner i eitt skap. Det er uklart kor mykje som vart plassert i kvart av skapa. Heller ikkje er det avklara om Securitas hadde fått melding om at det skulle transporterast verdiar ut over den aktuelle forsikringssummen på 24 millionar kroner, slik at Securitas måtte nytte to bilar eller eventuelt køyre to gonger.
- (9) Ransdagen kom to verditransportørar til verdigarasjen med ein pansra verditransportbil. Transportleiaren gjekk ut av bilen og opna det eine verdiskapet. Han såg fire verdivesker, men ingen følgjesetel, og gjekk då vidare til det andre skapet for å opne dette. Den andre vektaren starta samtidig å ta ut veskene frå det første skapet. Veskene vart plasserte på golvet mellom skapet og bilen. Følgjesetlane låg i skap to, og kvitteringsprosedyren var dermed ikkje starta.
- (10) Før opninga av det andre skapet hørde vektarane eit brak. I det ein bil køyrde gjennom den første av dei to garasjeportane, trykte transportleiaren på ransalarmen han var utstyrt med. Bilen rusa, og køyrde deretter gjennom den andre garasjeporten. Ranarane fyrte av fleire skot, og gav ordre om at vektarane skulle leggje seg ned på golvet. Ein av ransmennene skreik at skap to skulle opnast, og vektaren som hadde opna skap ein, reiste seg og gjekk til skap to og opna det. Ranarane tok med seg alle verdibagane og forsvann i ein fluktbil som stod på utsida av bygningen.
- (11) Når det gjeld innhaldet i ulike avtalar om verditransport som partane har hatt og dei nærare omstenda ved inngåinga av den konkrete avtalen, viser eg til dei tidlegare dommane i saka. Det same gjer eg når det gjeld detaljane omkring sjølve ranet.
- (12) Ikkje noko av pengane er kome til rette. Det er heller ikkje nokon som er sikta for ranet.

- (13) DnB sette i brev av 3. januar 2000 til Securitas fram krav om inndekning av ransbeløpet. I brev av 18. januar 2000 avviste advokat Morten Garman kravet på vegner av Securitas under tilvising til punkt 4.3 i dei særskilte vilkåra. I telefaks av 21. same månad uttala han at tidspunktet for risikoovergangen var avtaleregulert, og at tidspunktet ikkje var knytt til opning av skap. Det er uomtvista at Securitas var inne på ansvarsreglane i vegfraktlova i dei etterfølgjande drøftingane mellom partane, men at dette ikkje vart gjort skriftleg.
- (14) I stemninga av 14. januar 2002 bygde banken dels på forståinga av avtalen og dels på reglane i vegfraktlova. I tilsvaret påsto Securitas seg frifunne, prinsipalt ut frå ei forståing av kontrakten og subsidiært ut frå reglane i vegfraktlova. Under hovudforhandlinga viste banken berre til kontrakten, og gjorde gjeldande at vegfraktlova ikkje gjaldt. Det går fram av tingrettsdommen at forelding etter vegfraktlova, der foreldingsfristen er eitt år, først "ble påberopt som siste punkt i prosedyren uten at det etter rettens mening var tatt opp på en tydelig måte tidligere i saken".
- (15) Oslo tingrett gav 10. januar 2003 dom med slik domsslutning:
- ”1. **Securitas AS frifinnes.**
2. **Den Norske Bank ASA dømmes til å betale sakens omkostninger med kr. 464.798,- – kroner fire hundre og seksti fire tusen syv hundre og nitti åtte – med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra 2 – to – uker etter dommens forkynnelse til betaling skjer.”**
- (16) Tingretten la til grunn at pengetransport ikkje fall inn under vegfraktlova, og at kravet såleis ikkje var forelda etter reglane i denne lova. Securitas vart likevel frifunne i det retten kom til at kontrakten mellom partane måtte forståast etter sin ordlyd, og at Securitas då ikkje hadde teke over ansvaret for pengeveskene.
- (17) Banken anka til Borgarting lagmannsrett, som gav dom 1. juni 2004 med slik domsslutning:
- ”1. **Tingrettens dom, domsslutningen punkt 1, stadfestes.**
2. **Hver av partene bærer sine saksomkostninger for tingretten.**
3. **I saksomkostninger for lagmannsretten betaler DnB NOR Bank ASA 740 725 – sjuhundreogførtitusensjuhundreogtjuefem – kroner til Securitas AS senest to uker forkynnelsen av denne dommen, med tillegg av renter etter den rentesatsen som gjelder til enhver tid etter lov om renter ved forsinket betaling § 3 første ledd første punktum, for tiden 9,25 prosent per år, fra forfall til beløpet betales.”**
- (18) Lagmannsretten bygde på at pengetransporten gjekk inn under vegfraktlova, og at eit mogleg krav etter dette var forelda etter reglane i denne lova. Sjølv om det ikkje var avgjerande for resultatet i saka, uttala lagmannsretten seg også om forståinga av avtalen mellom partane. Retten kom då til at det ikkje var dokumentert noka felles, eintydig oppfatning av tidspunktet for ansvarsovergang som avveik frå ordlyden i kontrakten, slik at søksmålet heller ikkje ville ha ført fram ut frå avtalegrunnlaget.
- (19) DnB NOR har anka lagmannsrettsdommen til Høgsterett. Anken gjeld lovbruk og bevisvurdering. Det er lagt fram for Høgsterett skriftlege fråsegner, dels supplerte med bevisopptak, om avtalesituasjonen mellom partane, og då i særleg grad om bakgrunnen

for og situasjonen ved den konkrete avtaleinngåinga. Dei som har gitt desse fråsegnene, møtte som vitne i lagmannsretten. Det er også lagt fram ein del nye dokument.

- (20) *Ankeparten, DnB NOR Bank ASA*, har særleg halde fram:
- (21) Vegfraktlova kjem ikkje til bruk fordi avtalen mellom banken og Securitas om verditransport primært gjaldt tenester som fell utanom vegfraktlova. Synsmåten er ikkje at "befordring" skal tolkast innskrenkande, men at ein avtale om verditransport gjeld andre tenester enn frakting av gods. Dette er ikkje i strid med den internasjonale vegfraktkonvensjonen – CMR. Det synest verken å vere praksis eller oppfatningar i vårt land eller internasjonalt som tyder på at verditransportar fell inn under denne konvensjonen.
- (22) Det var såleis ukjent innan verditransportbransjen at vegfraktlova skulle gjelde verditransportar, før dette vart tema i saka no. Slik transport er ikkje primært ein avtale om transport av pengar frå ein stad til ein annan, men ein avtale om sikring av at varer blir frakta trygt. Det er nok så at også anna transport må skje sikkert, men her er det tale om ei spesiell form for sikring, nemleg mot strafflagde handlingar utanfrå. Det er også berre spesielle selskap som kan utføre slik transport, jf. vaktverksemdlova.
- (23) Bruken av vegfraktlova høver heller ikkje på slik transport. Av tryggingsomsyn bør verdien ikkje gå fram av fraktbrevet. I dette tilfellet er det dessutan brukt ein følgjesetel som ikkje fyller krava i vegfraktlova til fraktbrev. Vegfraktlova har krav til fraktbrevet for at fraktføraren skal ha ansvar for verdiar utanom lovsette og låge minsteverdiar. Dette passar ikkje her, i og med at eit vaktsselskap som Securitas skal ta på seg eit totalt rettsleg ansvar for verditransporten, utan avgrensingar i ansvaret av noko slag.
- (24) Subsidiært blir det gjort gjeldande at vegfraktlova ikkje kjem til bruk fordi pengar ikkje er "gods" etter lova, men er eit bytemiddel.
- (25) Dersom vegfraktlova skulle kome til bruk, er eittårsfristen for forelding etter lova fråviken. Banken har lagt til grunn at spørsmålet om forelding skulle løysast etter dei vanlege reglane i foreldingslova, og det er godteke av Securitas gjennom konkludent åtferd.
- (26) Dersom vegfraktlova kjem til bruk, og kravet ikkje er forelda, har Securitas gjennom avtalen teke på seg eit strengare ansvar enn det som følgjer av vegfraktlova § 27 og § 28.
- (27) Spørsmålet om ansvar må løysast etter avtalen mellom partane. Særskilte vilkår 8.0 punkt 4.3 vart laga for og gjaldt der pengane vart overleverte mot kvittering. Situasjonen ved henting frå låst skap utan nokon frå banken til stades, var ikkje regulert i denne avtalen. Kvittering som ansvarsovergang passar ikkje her. Det var dessutan ei felles forståing hos partane om at risikoen/ansvaret gjekk over på Securitas straks verdiskapet vart opna. På dette punktet hadde dei tilsette i banken og i Securitas som var med på avtaleinngåinga, den same oppfatninga.
- (28) Ansvaret for Securitas omfattar også situasjonar der vektarar frå Securitas blir tvungne til opning av verdiskap.
- (29) Det er ikkje i noko tilfelle grunnlag for ansvarsreduksjon ut frå banken sitt eige tilhøve.

(30) DnB NOR Bank ASA har sett fram slik påstand:

- ”1. **Securitas AS dømmes til å betale til DnB NOR Bank ASA kr. 30.450.000,- med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra 3. februar 2000 frem til betaling skjer.**
2. **Securitas AS dømmes til å betale til DnB NOR Bank ASA sakens omkostninger for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer.”**

(31) *Ankemotparten, Securitas AS*, har særleg halde fram:

(32) Vegfraktlova er gitt til gjennomføring av den internasjonale vegfraktkonvensjonen, CMR. Lova må derfor tolkast i samsvar med konvensjonen. Om eit land har ei eiga lov som regulerer verditransportar, kan ikkje endre dette. Ei slik lov inneheld dessutan offentlegrettslege reglar, som regulerer andre tilhøve enn dei som er omhandla i vegfraktlova.

(33) Også ein verditransport gjeld frakting – ”befordring”. Det avgjerande er at det er tale om frakting av gods frå ein stad til ein annan. Kva som er gods, er prinsipielt eit anna spørsmål. Men også pengar, eller her rettare bagar med pengar i, er gods. Reglane i lova inneheld dei reglane lovgivaren har funne mest tenlege, og det er derfor lite interessant å vurdere om andre reglar ville vore betre for verditransportar.

(34) Når verditransportar går inn under vegfraktlova, er det ein konsekvens av dette at også foreldingsreglane gjeld. Før forelding skjedde 28. januar 2001, er det ikkje spor av åtferd frå Securitas si side som kan utløyse forelding. Det er det heller ikkje etter at kravet vart forelda.

(35) Kvitteringstidspunktet er i alle tilfelle skjeringstidspunkt for overgang av ansvar og forsikringsplikt. Dette går klart fram av avtalen.

(36) Dersom det skulle bli ansvar, må dette i tilfelle reduserast på grunn av banken sitt eige tilhøve. Anlegget var mangelfullt sikra, og det var også uheldig at det var lagt til rette for at begge verdiskapa kunne opnast samtidig. Dette må føre til ansvarsdeling, jf. vegfraktlova § 30 og skadebotlova § 5-1.

(37) Securitas AS har sett fram slik påstand:

- ”1. **Lagmannsrettens dom, slutningens punkt 1 stadfestes.**
2. **DnB NOR Bank ASA (org. nr. 984 851 006) dømmes til å betale Securitas AS sakens omkostninger for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer.”**

(38) *Eg er komen til at anken ikkje fører fram.* Som lagmannsretten byggjer eg dette på at den aktuelle verditransporten var omfatta av vegfraktlova, og at kravet med det var forelda.

(39) Hovudspørsmålet i saka er om vegfraktlova gjeld for verditransportar. Banken gjer gjeldande at han ikkje har kjøpt ei transportteneste, men ei sikringsteneste frå eit vaktelskap. Eg skal ut frå dette sjå nærare på verkeområdet for vegfraktlova.

- (40) Lov av 20. desember 1974 nr. 68 om vegfraktavtaler gjeld etter ordlyden i § 1

”avtaler om godsbefordring med kjøretøy på veg når befordringen utføres mot vederlag og etter fraktavtalen skal skje mellom steder i riket (innenriks befordring) eller til eller fra riket eller mellom fremmede stater hvorav minst den ene har sluttet seg til Genevekonvensjonen 19 mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbe­fordring på veg (internasjonal befordring).”

- (41) Ved denne lova vart det teke sikte på å gjennomføre den nemnde konvensjonen i norsk rett. Konvensjonen er utferda i to likeverdige versjonar på engelsk og fransk, med titlane ”Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road ” og ”Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route”, og med forkorting CMR. Av fortalen i konvensjonen går det fram at siktemålet er å standardisere innhaldet i kontraktar som gjeld internasjonal vegfrakt. At internasjonal rettseinskap er eit mål, går også fram av norske lovførearbeid. Eg nøyer meg her med å vise til side 6 i Innstilling I om lovgiving vedrørende fraktavtaler om godsbe­fordring med kjøretøy på veg, som kom i 1964. Ved tolkinga av den norske lova må det såleis leggjast særleg vekt på samsvar med konvensjonen, og det blir liten plass for særnorske omsyn.
- (42) Den noverande norske vegfraktlova gjeld for både innanriks og internasjonal transport. Lova avløyste ei tidlegare lov av 31. januar 1969 nr. 3 som berre gjaldt internasjonal transport. Som eg skal kome attende til, er det berre for internasjonal transport at CMR stiller krav til norsk lovgiving, og derfor kan nokre av føresegnene i vegfraktlova fråvikast for innanriks frakting.
- (43) Etter vegfraktlova § 1 gjeld lova for avtalar om ”godsbe­fordring”, med andre ord for ”befordring” eller frakting av gods. Dei autentiske engelske og franske konvensjonstekstane talar om ”every contract for the carriage” og ”à tout contrat de transport”. Begge språkversjonane har ein ordlyd som framhevar at konvensjonane gjeld unntaksfritt for alle slike kontraktar. Ordlydane i seg sjølve peikar også mot transport eller frakting som det avgjerande kriteriet. I Malcolm A. Clarke, International Carriage of Goods by Road: CMR, tredje utgåve 1997, heiter det på side 56: “International carriage is identified by reference to the movement of the goods”. Dette er omtala på same måte i Johan Georg Helm, Frachtrecht II CMR, 2002, der det på side 22 er nytta avgrensinga ”die Verpflichtung zur Ausführung einer Beförderung (Ortsveränderung)”. Sjølve framføringa av godset – eller prosessen med å flytte godset frå ein stad til ein annan – blir såleis nytta som avgrenskingskriterium.
- (44) Vegfraktlova gjeld for transport av gods, jf. uttrykksmåten ”godsbe­fordring” i § 1. Også på dette punktet vil eg sjå på kva som ligg i CMR. I den engelske konvensjonsteksten er nytta ordet ”goods” og i den franske ”marchandises”. FN sin økonomiske kommisjon for Europa (ECE) gav i 1975 ut Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). Det heiter der i punkt 25:

“The term “marchandises” in the French text should not be interpreted narrowly as meaning goods which are carried from one place to another for the purpose of sale. If that had been the author’s intention, the exceptions provided for in article 1, paragraph 4, would not have been necessary, since the operations mentioned in the paragraph do

not involve goods in the sense which has just been indicated. The term should rather be construed as meaning tangible movable goods in general. ...”

- (45) Ei slik gjennomgåande brei forståing har allmenn oppslutning i teorien. I den siste utgåva av Clarke si bok, frå 2003, er det uttala på side 26:
- ”In the interests of uniformity resort to any national notion of ”goods” is best avoided, and the CMR applied to everything that is in fact carried by road, except those things specifically excluded by Article 1.4.”**
- (46) Frå norsk teori viser eg til Jan-Fredrik Rafen i Karnov, 2002, side 1090 og til Hans Jacob Bull, Innføring i veifraktrett, 2000, side 32. Av tysk teori viser eg til Fritz Fremuth/Karl-Heinz Thume, Frachtrecht, 1997 side 190 og Helm, Frachtrecht II, side 23.
- (47) Helm har same staden spesifisert kva gjenstandar som går inn under omgrepet gods, til å gjelde mellom anna verdisaker og pengar. Dette er også framheva av Franz Fischer i ein artikkel om Der ”Güter”-Begriff der CMR i tidsskriftet Transportrecht, 1995 side 328.
- (48) Eg har til no gitt uttrykk for mitt allmenne syn på kva som går inn under vegfraktlova som frakting av gods. Spørsmålet er så meir konkret om verditransportar som går inn under lovgivinga om vaktverksemd, går inn under vegfraktlova. Eg viser her til lov nr. 29 av 13. mai 1988 om vaktvirksomhet § 1 første ledd bokstav c, som var den lova som gjaldt i 1999. Etter Ot.prp. nr. 84 for 1986–87 side 12 er det slik at med ”verditransporter forstås først og fremst transporter av pengar, verdipapirer og edelmetaller for å unngå røveri, overfall og liknende”.
- (49) Sjølve eksistensen av vaktverksemdlova kan etter mitt syn ikkje ha verknader for forståinga av vegfraktlova. CMR må forståast likt i alle konvensjonsstatane, og innhaldet kan då ikkje variere etter om statane har slike lover eller ikkje, og eventuelt også ut frå kva innhald desse lovene har. Det er heller ikkje noko i lovteksten eller førearbeida til vaktverksemdlova som tilseier at vegfraktlova ikkje skal gjelde for verditransportar. Dei to lovene varetek også ulike omsyn – vegfraktlova privatrettslege og vaktverksemdlova offentlegrettslege.
- (50) Spørsmålet er likevel om verditransport er av så særleg slag at den fell utanom vegfraktlova. Som eg har gjort greie for, er frakting eit vidt omgrep, og også verdisaker og pengar går inn under godsomgrepet. Desse allmenne utgangspunkta talar etter mitt syn sterkt for at det ikkje er noko unntak der det er tale om ein verditransport. Som Fischer skriv i sin artikkel i Transportrecht, gjeld CMR også for særleg verdfulle gjenstandar, som pengar, verdipapir, gull, smykke og kunstgjenstandar, og også for til dømes elektronisk utstyr, som ofte kan ha stor verdi. Slikt gods krev særleg omsorgsfull transport gjennom spesialiserte transporttenester. For eigen del legg eg til at det også elles vil kunne vere krav til spesialiserte transporttenester. Eitt døme er ved farleg gods, der ikkje minst omsynet til skaderisiko for personar og miljø gjer at det må stillast særlege krav. Det er såleis eit nokså vidt felt med til dels spesialiserte transporttenester, der det også vil kunne vere spørsmål om offentlege godkjenningar av transportørane.
- (51) Ved transport vil det i alle tilfelle vere nødvendig at fraktføraren viser omsorg for godset. Det krevst sikker transport i trafikken, vern mot strafflagde handlingar frå utanforståande og sikring mot skader på miljøet. Eg kan for min del ikkje sjå at slike særlege omsyn i noko tilfelle kan ha slik vekt at det plasserer transporten utanfor vegfraktlova.

- (52) Det er gjort gjeldande at ingen i vaktbransjen tenkte seg at verditransportar gjekk inn under vegfraktlova, før saka her kom opp. Det kan godt vere at det var slik, og ut frå det som er opplyst i saka verkar det også sannsynleg at så var tilfelle. Slik manglande kunnskap kan likevel ikkje føre til ei endring i innhaldet i den aktuelle lova.
- (53) Banken har gjort gjeldande at ansvarsreglane i vegfraktlova ikkje passar for verditransport. Ved internasjonale transportar er reglane i vegfraktlova stort sett ufråvikelege, jf. § 5. Ho stiller då krav om fraktbrev, jf. vegfraktlova § 5, og til innhaldet i det, jf. § 10. Med mindre avsendaren har oppgjeve verdien av godset i fraktbrevet, kan avsendaren ikkje krevje skadebot frå fraktføraren ut over visse minsteverdiar, jf. vegfraktlova § 33, jf. § 35. Det er også slik at det då ikkje vil kunne avtalast eit heilt generelt og unntaksfritt ansvar for fraktføraren. Også ved innanriks transport meiner banken reglane om fraktbrev kan skape problem, sjølv om det ikkje her er ufråvikelege reglar om fraktbrev, jf. § 7.
- (54) For min del kan eg ikkje sjå at dette kan gi grunnlag for innskrenka verkeområde for vegfraktlova. Ei slik innskrenking måtte eventuelt ha vore gjort også for andre typar verdfullt gods, til dømes edelmetall og kunstverk. Det er her tale om tekniske ansvars- og forsikringsspørsmål, som banken ikkje på nokon måte har godtgjort ikkje kan løysast i praksis.
- (55) Etter dette er mitt syn, slik eg har nemnt tidlegare, at vegfraktlova gjaldt for den aktuelle transporten.
- (56) Etter vegfraktlova § 41 blir krav i høve transport som går inn under lova, forelda etter eitt år, med mindre kravet blir grunna på forsett eller grov aktløyse. Det er ikkje hevda at det låg føre forsett eller grov aktløyse. Ved totaltap er det då etter § 41 andre ledd bokstav b ein foreldingsfrist på eitt år, rekna frå den trettiande dagen etter utgangen av avtala utleveringsfrist.
- (57) Banken har gjort gjeldande at Securitas ved konkludent åtferd godtok at dei alminnelege foreldingsfristane skulle gjelde. Eg kan ikkje sjå at det er faktisk dekning for ein slik påstand. Utgangspunktet for foreldingsfristen var 28. januar 2000. På foreldingstidspunktet eitt år etter det hadde vegfraktlova berre så vidt vore nemnd i samtalan mellom partane. Søksmål vart reist 14. januar 2002. Ingen av partane synest å ha sett foreldingsspørsmålet før under hovudforhandlinga i tingretten, heller ikkje banken som i stemninga hadde bygd på vegfraktlova.
- (58) Eit mogleg krav frå banken mot Securitas er etter dette under alle omstende forelda. Det er då ikkje nødvendig for meg å gå inn på dei andre spørsmåla i saka.
- (59) Anken har vore fányttas, og i samsvar med tvistemålslova § 180 første ledd må DnB NOR Bank ASA påleggjast å betale sakskostnadene for Høgsterett. Eg er einig med lagmannsretten i avgjerda av sakskostnadene for dei tidlegare rettane. Nødvendige sakskostnader for Høgsterett blir i samsvar med sakskostnadsoppgåve sette til 366 157 kroner. Av dette er 360 000 kroner salær og resten utlegg.
- (60) Eg røystrar for slik

D O M :

1. Lagmannsrettsdommen blir stadfesta.
2. I sakskostnader for Høgsterett betaler DnB NOR Bank ASA til Securitas AS 366 157 – trehundreogsekstisekstuseneitthundreogfemtisju – kroner innan 2 – to – veker frå forkynninga av denne dommen med tillegg av den alminnelege forseinkingsrenta etter forseinkingsrentelova § 3 første ledd første punktum frå utgangen av oppfylingsfristen til betaling skjer.

- (61) Dommer **Oftedal Broch**: Jeg er kommet til samme resultat som førstvoterende, men ikke uten atskillig tvil. Tvilen knytter seg til hvorvidt vegfraktloven får anvendelse på verditransporter.
- (62) I vår sak særkjennes pengetransporten av at transportøren i tillegg til transportoppdraget – og i motsetning til andre typer transportoppdrag – også påtar seg *risikoen* for det som transporteres. Dette står sentralt i hvordan Securitas omtaler sitt transporttilbud. Det heter således i en presentasjonsbrosjyre:

”Securitas' verditransport sikrer deg og dine verdier mot ran.

...

Securitas A/S har totalansvar for verdiene fra kunde til levering. Når uhellet er ute er det av største viktighet at verdiene er dekket totalt av forsikringen. Securitas A/S har en ”Allrisk” forsikring som dekker alle våre verdihåndteringstjenester. Forsikringen dekker alle aspekter av tjenesten uten noen ”liten skrift”, der avvik kan gi avkorting av erstatningen.”

- (63) En forespørsel som DnB rettet om omfanget av sin egen forsikringsdekning, frembragte følgende svar om Lloyd's oppfatning, som med hensyn til omfanget av vaktsselskapets ansvar synes å samsvare med det Securitas har gitt uttrykk for:

”As soon as the security company arrive on site with the intention of collecting the monies, the care and control element is removed from our policy and would be covered under theirs. When they have retrieved the money they also invoke custody.”

- (64) Men denne form for risikoovertakelse er uforenlig med vegfraktloven, som tvert imot i §§ 28 og 29 fastsetter begrensninger i det ansvar som fraktføreren har anledning til å påta seg. Særlig problematisk er ansvarsfriheten etter § 28 for ”forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av”. Et typetilfelle på hva som omfattes av dette unntaket, vil være ran, med andre ord nettopp det som Securitas fremhever at selskapet overtar ansvaret for.
- (65) Nå kommer ikke problemet på spissen ved verditransporter innenlands, der loven i § 5 annet ledd åpner for at transportøren kan påta seg mer omfattende plikter enn det som følger av lovens øvrige regler. Det er derimot ikke tilfellet ved internasjonale transporter, der loven – og CMR – ikke tillater avvikende kontraktsvilkår.
- (66) Dersom lovens regler på bakgrunn av det jeg nå har fremhevet, viser seg å være uegnet for internasjonale verditransporter, kan dette være et argument for å forstå lovens uttrykk ”godsbeholdning” i § 1 slik at det ikke omfatter ”verditransport der transportøren også

overtar risikoen for varen”. Dette kunne da oppfattes som en kombinert tjeneste som ikke ble regulert av loven.

- (67) Men her må det selvsagt tas hensyn til at vegfraktloven gjennomfører CMR, og må fortolkes på denne bakgrunn, jf. hva førstvoterende sier om dette. En tolkning som unntar de verditransporter jeg har omtalt, ut fra deres ”kombinerte karakter”, må derfor kunne forankres i en tilsvarende konvensjonsoppfatning. CMR er fra 1956 og trådte i kraft 2. juli 1961. Den har nå virket mellom europeiske stater i mer enn 40 år. Det må legges til grunn at transport av penger i prinsippet faller inn under konvensjonen, jf. den teori førstvoterende har vist til. Partene i vår sak har ikke fremlagt noe materiale som viser at det har vært diskusjon om ansvarsreglene for pengetransporter mellom europeiske stater, til tross for at slike transportert må ha forekommet i meget stort omfang. Jeg finner da at det ikke er grunnlag for å ha noe avvikende syn når det gjelder spørsmålet om verditransporter faller inn under CMR, og dermed også vegfraktloven. Når dette er situasjonen, tiltrer jeg også førstvoterendes syn på foreldelsesspørsmålet, og er enig i hans resultat.
- (68) Dommer **Flock:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende, dommer Utgård.
- (69) Dommer **Coward:** Likeså
- (70) Justitiarius **Schei:** Likeså.
- (71) Etter røystinga sa Høgsterett slik

D O M :

1. Lagmannsrettsdommen blir stadfesta.
2. I sakskostnader for Høgsterett betaler DnB NOR Bank ASA til Securitas AS 366 157 – trehundreogsekstisekstuseneitthundreogfemtisju – kroner innan 2 – to – veker frå forkynninga av denne dommen med tillegg av den alminnelege forseinkingsrenta etter forseinkingsrentelova § 3 første ledd første punktum frå utgangen av oppfylingsfristen til betaling skjer.

Rett utskrift: