



NORGES HØYESTERETT

Den 26. september 2011 avsa Høyesterett dom i

HR-2011-01797-A, (sak nr. 2011/72), sivil sak, anke over dom,

NEMI Forsikring AS
Sjova-Almennar Tryggingar HF

(advokat Jon Andersen – til prøve)

mot

Nes Hf

(advokat Oddbjørn Slinning – til prøve)

STEMMEGIVNING :

- (1) Dommer **Kallerud**: Saken gjelder krav om erstatning fra vareassurandører etter grunnstøtning og reiser spørsmål om forståelsen og anvendelsen av ansvarsbestemmelsene i sjøloven § 347, jf. § 275 og § 276.
- (2) Lasteskipet MV Sunna, som var disponert av det islandske rederiet Nes Hf i henhold til et "bareboat-certeparti", grunnstøtte natt til 2. januar 2007 i Pentlandstredet mellom Skottland og Orknøyene. Skipet var på vei fra Island med 1900 tonn ferrosilisium fra Icelandic Alloys Ltd til Elkem AS i England. MV Sunna var hjemmehørende i Oslo og registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS).
- (3) Det fulgte av regelverket som gjaldt da skipet gikk på grunn, at det ved seiling i mørket skulle være en utkikk på broen i tillegg til vakthavende offiser, jf. forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip § 7, underpunkt 2.3, gitt i medhold av dagjeldende § 506 i sjøloven. Det samme fremgikk av avtaleverket som gjaldt for transporten. Det er på det rene at styrmannen likevel, etter en praksis fastsatt av kapteinen, gjennomgående var alene på sin faste vakt fra 24.00 til 06.00.

- (4) Den manglende utkikk ble, sammen med enkelte andre feil, påtalt ved en havnestatskontroll i Nederland 2. november 2006. Manglene ble tatt opp i en telefonsamtale samme dag mellom kapteinen og en representant for rederiet. Etter at skipet kom tilbake til Island 24. november samme år, ble det holdt et møte hvor den tekniske direktøren i rederiet, kapteinen og styrmannen deltok. Rederiet utstedte en "Non-Conformity and Finding Note" hvor den manglende utkikk i mørket ble påtalt. Kapteinen undertegnet på dokumentet, som også ble distribuert til rederiets øvrige skip.
- (5) Det er erkjent at kapteinen og styrmannen etter havnestatskontrollen i Nederland uriktig anførte i dekkdagboken at det var egen utkikk på plass ved styrmannens nattevakter. Om dekkdagboken også ble forfalsket før havnestatskontrollen i november, er ikke klarlagt.
- (6) Den direkte foranledning til grunnstøtningen var at styrmannen noe etter klokken 03.00 om natten falt i søvn. I tråd med praksis var han alene på broen. Mens styrmannen sov – antakelig i omlag en time – førte strømmen skipet ut av den kurs han hadde satt på skipets autopilot. Det var ikke alarmer i bruk som kunne varslet om kursavviket, noe som heller ikke var påbudt. Cirka klokken 04.30 var skipet omlag 2,5 nautiske mil ute av kurs og grunnstøtte ved øya Swona.
- (7) Det ble tilkalt bergingsfartøy, og skipet ble ført inn til Lyness på Orknøyene. Skadene var for omfattende til at det kunne fullføre transporten, og lasten måtte føres over til et annet skip.
- (8) Lastesenderen hadde tegnet forsikring hos Sjøva-Almennar Tryggingar HF. Lastemottakeren hadde forsikringsdekning hos NEMI Forsikring AS. Begge forsikringene var i kraft da skipet grunnstøtte. Selskapene har dekket lasteierinteressenes tap med i alt 4 279 888 norske kroner, fordelt med en halvdel på hver.
- (9) Forsikringsselskapene tok ut stevning mot rederiet med krav om erstatning for de utbetalte beløp. Rederiet reiste motsøksmål med krav om dekning av det gjenstående beløp etter fellehavarioppgjør med 865 577 norske kroner. Partene er enige om beløpenes størrelse. De er også enige om at dersom forsikringsselskapene gis medhold, faller rederiets motkrav bort, og om at selskapenes krav bortfaller hvis rederiet vinner frem.
- (10) Oslo tingrett ga i dom 6. juni 2009 forsikringsselskapene medhold. Tingretten kom til at rederiet hadde misligholdt sine forpliktelser ved ikke å ha satt i verk tilstrekkelige tiltak for å forebygge grunnstøtningen. Rederiet ble derfor holdt ansvarlig for egne feil og forsømmelser etter hovedregelen i sjøloven § 275, og det var da etter tingrettens oppfatning ikke aktuelt med ansvarsfritak etter § 276.
- (11) Tingrettens dom har slik domsslutning:
- ”1. Nes Hf dømmes til å betale erstatning til Nemi Forsikring ASA med 2 139 944 – tomillionerettihundreogtrettinitusenognihundreogførtifire – kroner med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra 18. november 2007 frem til betaling skjer.
 2. Nes Hf dømmes til å betale erstatning til Sjøva-Almennar Tryggingar HF med 2 139 944 – tomillionerettihundreogtrettinitusenognihundreogførtifire – kroner med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra 18. november 2007 frem til

betaling skjer.

3. **Nemi Forsikring ASA og Sjova-Almennar Tryggingar HF frifinnes for kravet fra Nes Hf.**
 4. **Nes Hf dømmes til å betale sakskostnader til Nemi Forsikring ASA og Sjova-Almennar Tryggingar HF med 312 625 – trehundreogtolvtusensekshundreogtjuefem – kroner innen to uker fra dommens forkynnelse.”**
- (12) Rederiet påanket tingrettens dom til Borgarting lagmannsrett, som kom til at rederiet ikke kunne bebreides for tapet. Kapteinens og styrmannens feil falt etter lagmannsrettens oppfatning inn under unntaket fra transportørens ansvar for feil og forsømmelse i navigeringen, og skipet var etter rettens oppfatning sjødyktig ved reisen begynnelsen, jf. sjøloven § 276.
- (13) Lagmannsrettens dom 15. november 2010 har slik domsslutning:
- ”1. **Nes Hf frifinnes.**
 2. **NEMI Forsikring AS og Sjova-Almennar Tryggingar HF betaler en for begge og begge for en til Nes Hf 865 577, 86 – åttehundreogsekstifemtusenfemhundreogstottisju 86/100 – kroner med tillegg av rente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra 12. mars 2008.**
 3. **I sakskostnader for tingretten betaler NEMI Forsikring AS og Sjova-Almennar Tryggingar HF en for begge og begge for en til Nes Hf 170 149 – etthundreogstottitusenettihundreogfortini – kroner.**
 4. **I sakskostnader for lagmannsretten betaler NEMI Forsikring AS og Sjova-Almennar Tryggingar HF en for begge og begge for en til Nes Hf 253 220 – tohundreogfemtittretusentohundreogtjue – kroner.**
 5. **Oppfyllelsesfristen for punkt 2, 3 og 4 ovenfor er 2 – to – uker fra dommen er forkynt.”**
- (14) NEMI Forsikring AS og Sjova-Almennar Tryggingar HF erklærte anke over lagmannsrettens dom i både hoved- og motsøksmålet. Anken gjelder lovanvendelsen, og i noen grad bevisvurderingen.
- (15) Anken ble tillatt fremmet ved Høyesteretts ankeutvalgs beslutning 31. mars 2011.
- (16) Det er kommet til to nye skriftlige forklaringer og noen nye dokumenter for Høyesterett. Saken står i det vesentlige i samme stilling som for de tidligere instanser.
- (17) De ankende parter – *NEMI Forsikring AS og Sjova-Almennar Tryggingar HF* – har i korte trekk gjort gjeldende:
- (18) Selv om den direkte årsak til ulykken var en navigasjonsfeil som faller inn under fritaksregelen i sjøloven § 276 første ledd nr. 1, er rederiet likevel ansvarlig for tapet fordi skipet ikke var sjødyktig ved reisen begynnelsen, jf. sjøloven § 276 annet ledd. Skipet var usjødyktig da det forlot Island fordi kapteinen på forhånd hadde bestemt at det ikke skulle være særskilt utkikk ved seiling i mørket. Det var ikke sannsynlig at denne feilen ville bli rettet underveis. Hele reisen må vurderes under ett. Det er derfor ikke

avgjørende om skipet isolert sett var sjødyktig på dagtid. Rederiet svarer for kapteinen, og må bære ansvaret for hans feil, jf. sjøloven § 276 annet ledd.

(19) Ansvar følger også direkte av hovedregelen i sjøloven § 275 fordi tapet skyldes rederiets egne feil og forsømmelser. Rederiet, som her må identifiseres med sin tekniske direktør, opptrådte uaktsomt når det ikke sørget for at den alvorlige feil som ble avdekket ved havnestatskontrollen i Nederland, ble rettet opp. Det er årsakssammenheng mellom rederiets manglende oppfølging og grunnstøtningen.

(20) NEMI Forsikring AS og Sjøva-Tryggingar HF har lagt ned slik påstand:

- ”1. Nes Hf dømmes til å betale erstatning til NEMI Forsikring AS med kr 2 139 944 – tomillionerethundreogtrettititusenognihundreogførtifire – kroner med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra 18. november 2007 frem til betaling skjer.
2. Nes Hf dømmes til å betale erstatning til Sjøva-Almennar Tryggingar HF med kr 2 139 944 – tomillionerethundreog trettititusenognihundreogførtifire – kroner med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra 18. november 2007 frem til betaling skjer.
3. NEMI forsikring AS og Sjøva-Almennar Tryggingar HF frifinnes for kravet fra Nes Hf.
4. Nes Hf dømmes til å betale NEMI Forsikring AS og Sjøva-Almennar Tryggingar HF sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett.”

(21) Ankemotparten – *Nes Hf* – har i korte trekk gjort gjeldende:

(22) Både den direkte feil som førte til grunnstøtningen – at styrmannen sovnet – og kapteinens beslutning om ikke alltid å benytte egen utkikk ved seiling i mørket, er nautiske feil som rederen ikke svarer for, jf. sjøloven § 276 første ledd nr. 1. Selv om kapteinen skulle ha bestemt seg for å fravike bestemmelsene om egen utkikk ved seiling i mørket allerede før skipet la fra kai, er det like fullt en del av hans sjømannsmessige ledelse av skipet, som faller utenfor kommersielle feil som transportøren svarer for.

(23) Bestemmelsen i sjøloven § 276 annet ledd, som pålegger transportøren ansvar for sjøudyktighet ved reisen begynnelsen, kommer ikke til anvendelse. Det samme forhold kan ikke både utgjøre en nautisk feil etter § 276 første ledd og medføre opprinnelig sjøudyktighet. I tilfelle må det kreves en annen, medvirkende årsak til ulykken. Det ville føre til uthuling av unntaket for nautiske feil om samme feil, begått av samme person, også kunne føre til ansvar etter regelen om opprinnelig sjøudyktighet.

(24) Det var uansett ingen feil ved skipet som gjorde det sjødyktig. MV Sunna hadde moderne navigasjonsutstyr, var i god teknisk stand og alle papirer var i orden. Det var ett mannskapsmedlem mer enn påkrevd ombord, og mannskapet var både formelt og reelt godt kvalifiserte.

(25) Skulle skipet likevel – på grunn av vaktordningen – anses sjødyktig ved reisen begynnelsen, kunne dette enkelt rettes underveis.

(26) Eventuell sjøudyktighet skyldes ikke at transportøren har utvist manglende omhu. Rederiets bestemmelser om vaktordningen ombord var i tråd med gjeldende regelverk, og

rederiets representant gjorde de tiltak som med rimelighet kunne forventes etter at havnestatskontrollen avdekket at kapteinen ikke fulgte bestemmelsene. Rederiet identifiseres ikke her med kapteinen.

(27) Rederiet har ikke opptrådt uaktsomt, og det er derfor ikke grunnlag for ansvar etter sjøloven § 275. Det er heller ikke årsakssammenheng mellom eventuelle egenfeil begått av rederiet og tapet som følge av grunnstøtningen.

(28) Nes Hf har lagt ned slik påstand:

”1. Anken forkastes.

2. NEMI forsikring AS og Sjøva-Almennar Tryggingar Hf dømmes en for begge og begge for en til å betale Nes Hf sine saksomkostninger for Høyesterett.”

(29) *Mitt syn på saken.*

(30) Partene har avtalt at norsk rett kommer til anvendelse, og det er enighet om at rederiet Nes Hfs transportøransvar reguleres av sjøloven § 347, jf. § 275 og § 276.

(31) Hovedregelen om transportørens ansvar fremgår av sjøloven § 275:

”Transportøren er ansvarlig for tap som følge av at gods går tapt eller kommer til skade mens det er i transportørens varetekt om bord eller i land, med mindre transportøren godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportøren svarer for.”

(32) I sjøloven § 276 er det fastsatt begrensninger i ansvaret:

”Transportøren er ikke ansvarlig dersom transportøren godtgjør at tapet er en følge av:
1) feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet utvist av dets fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste, eller
2) brann som ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv.

Transportøren er likevel ansvarlig for tap som følge av sjødyktighet som skyldes at transportøren selv eller noen transportøren svarer for, ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisen begynnelsen. Bevisbyrden for at tilbørlig omhu er utvist, påhviler transportøren.”

(33) Bestemmelsene er tilpasset den internasjonale konnossementskonvensjonen fra 1924 med endringsprotokoll fra 1968, de såkalte Haag-Visby-reglene.

(34) Hovedregelen i § 275 fastsetter et ordinært uaktsomhets- og arbeidsgiveransvar, men med omvendt bevisbyrde. Ansvarsbegrensningene i § 276 er særegne for sjøtransport i utenriksfart. De kom inn som en kompensasjon for at transportørene under forhandlingene om Haag-Visby-reglene måtte akseptere bevisbyrderregelen i § 275, se Norsk Lovkommentar – sjøloven, note 500.

(35) Det er på det rene at § 275 både omfatter tap som følge av transportørens egne feil og feil begått av noen transportøren svarer for, for eksempel kaptein og styrmann på rederiets skip. Det er også klart at § 275 har videre rekkevidde enn § 276 første ledd. Hovedregelen

omfatter alle typer uaktsomme handlinger eller forsømmelser som fører til tap som angitt i bestemmelsen, mens fritaksbestemmelsen bare gjelder nautiske feil og brann.

- (36) Unntakene i § 276 første ledd gjelder utelukkende nautiske feil og brann *som ikke skyldes transportørens egne feil*. I bestemmelsen om brann følger dette direkte av ordlyden, jf. også Rt. 1976 side 1002 (Høegh Heron). Det samme må gjelde for nautiske feil, jf. Thor Falkanger og Hans Jacob Bull: Sjørett (7. utgave) side 262, 267 og 270 og Fredrik Sejersted: Haagreglene (konnossementskonvensjonen) (3. utgave) side 64.
- (37) Etter § 276 annet ledd er transportøren likevel ansvarlig for tap som følge av sjøudyktighet ved reisens begynnelse. Bestemmelsens rekkevidde kan være noe usikker. Men det er i alle fall klart at den utgjør et "unntak fra unntaket" idet transportøren holdes ansvarlig for opprinnelig sjøudyktighet, selv om det er begått nautiske feil som faller inn under første ledd.
- (38) *Jeg går så over til bedømmelsen av vår sak.*
- (39) Det er ingen tvil om at Nes Hf i utgangspunktet hefter for kapteinen og styrmannen, og at rederiet kan holdes ansvarlig for tap som følge av deres feil og forsømmelser etter *hovedregelen i § 275*. Begge de to ansatte har gjort seg skyldige i alvorlige feil og forsømmelser: Styrmannen ved å ikke holde seg våken på vakt, kapteinen ved å organisere vaktholdet ombord i strid med regler som skal ivareta både skipets, mannskapets og omgivelsenes sikkerhet.
- (40) Det første spørsmål som reiser seg er om transportøren likevel kan fri seg fra ansvar på grunn av unntaket for *nautiske feil i § 276 første ledd nr. 1*.
- (41) Den umiddelbare foranledning til grunnstøtningen – at styrmannen sovnet på vakt – må utvilsomt karakteriseres som en slik feil. Derimot kan det reises spørsmål om kapteinens regelstridige beslutning om at styrmannen gjennomgående skulle gå sine faste nattevakter alene, kan anses som en "feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet". Slik jeg bedømmer saken, er det ikke nødvendig å ta stilling til dette fordi skipet – som jeg senere kommer til – på grunn av kapteinens disposisjoner etter min mening ikke var sjødyktig da det påbegynte reisen.
- (42) Uavhengig av om det foreligger nautiske feil, hefter transportøren for feil begått av noen transportøren svarer for, og som har ledet til *sjøudyktighet* ved reisens begynnelse, jf. § 276 annet ledd, jf. Thor Falkanger og Hans Jacob Bull: Sjørett (7. utgave) side 262. Jeg velger – som partene – å knytte den videre drøftelse til dette spørsmålet.
- (43) Det er etter min mening klart at rederiet ikke kan holdes ansvarlig for styrmannens feil etter regelen om opprinnelig sjøudyktighet, noe som heller ikke er anført.
- (44) Vurderingen av sjøudyktighet knyttet til at skipet, som en gjennomgående ordning, seilte uten tilstrekkelig bemanning på broen, er noe vanskeligere.
- (45) Uttrykket "sjøudyktighet" er ikke nærmere definert i gjeldende lov. Om et skip er sjødyktig må avgjøres etter et konkret skjønn hvor ikke enhver bagatellmessig feil tas i betraktning, jf. Rt. 1975 side 61 (Sunny Lady). Det er på det rene at ikke bare mangler knyttet til selve skipet og dets beskaffenhet kommer i betraktning. Også svikt hos

mannskapet kan føre til at skipet ikke er sjødyktig, jf. Rt. 1993 side 965 (Faste Jarl) hvor rederiet ble holdt ansvarlig fordi skipet var usjødyktig på grunn av styrmannens beruselse. Om det sentrale vurderingstemaet heter det i dommen:

”Mannskapet må være i stand til å gjennomføre reisen uten at skip og/eller last utsettes for større fare enn det man må regne med ved godsbefordring til sjøs.”

- (46) Begge parter har gitt uttrykk for at MV Sunna ikke var sjødyktig de nettene styrmannen hadde vakt alene. Det er jeg enig i. Det kan ikke være tvil om at lasten da ble utsatt for betydelig høyere risiko enn eierne hadde grunn til å regne med.
- (47) Spørsmålet er så om det dreier seg om en *opprinnelig* sjødyktighet.
- (48) Etter sjøloven § 131 skal kapteinen før reisen begynner sørge for at skipet er i sjødyktig stand, og han skal underveis gjøre det som står i hans makt for å opprettholde denne tilstanden. Når det på forhånd – på grunn av kapteinens disponering av mannskapet – er klart at skipet gjennomgående ikke vil være sjødyktig om nettene, foreligger det etter mitt skjønn også opprinnelig sjødyktighet. Reisen må i et slikt tilfelle bedømmes under ett, og det er uten betydning om det ikke var noen feil med bemanningen på broen i det øyeblikk skipet la fra kai. En forstandig reder ville – om han hadde vært kjent med forholdet – ikke latt skipet påbegynne reisen med en vaktordning som utsetter lasten for en vesentlig forhøyet risiko.
- (49) Det er ikke opplyst noe som gjorde det sannsynlig at kapteinen under reisen ville legge om sin praksis. Den teoretiske mulighet for at han ville omdisponere mannskapene underveis slik at skipet ble sjødyktig, legger jeg ikke vekt på.
- (50) Jeg må etter dette konkludere med at MV Sunna ikke var sjødyktig ved avreise fra Island.
- (51) Ansvar for opprinnelig sjødyktighet faller bort dersom transportøren selv, og de han svarer for, har utvist *tilbørlig omhu* med å sørge for at skipet var sjødyktig.
- (52) Det er uten videre klart at kapteinen ikke har vist tilbørlig omhu for skipets sjødyktighet. Nes Hf identifiseres også her med sin kaptein, slik at hans feil regnes som rederiets feil, se Thor Falkanger og Hans Jacob Bull: *Sjørett* (7. utgave) side 266 flg. og Rt. 1993 side 965 (Faste Jarl). Når kapteinens disposisjoner har ført til at skipet var usjødyktig da det påbegynte reisen, er det som nevnt uten betydning om hans forhold også kunne ses som en nautisk feil som faller inn under § 276 første ledd. Jeg finner det etter dette klart at rederiet ikke kan fri seg fra ansvar på dette grunnlaget.
- (53) Siden transportøren må svare for kapteinens feil, er det ikke nødvendig å ta stilling til om rederiet selv har begått erstatningsbetingende feil.
- (54) Det er etter mitt syn klart at det er årsakssammenheng mellom kapteinens forsømmelse og det tap som oppsto ved grunnstøtningen.
- (55) Jeg er etter dette kommet til at Nes Hf må holdes ansvarlig for forsikringsselskapenes tap. Partene er som nevnt enige om erstatningsbeløpets størrelse og rentespørsmålet. Rederiets motkrav faller bort når de ankede parter gis medhold i hovedkravet.

- (56) De ankende parter har vunnet saken fullstendig og bør tilkjennes sakskostnader for alle instanser i tråd med hovedregelen i tvisteloven § 20-2. Det er krevd omkostninger med i alt 926 250 kroner, inkludert merverdiavgift. Jeg legger oppgaven til grunn. I tillegg kommer rettsgebyr for Høyesterett med 23 220 kroner.
- (57) Jeg stemmer for denne

D O M :

1. Nes Hf betaler til NEMI Forsikring AS 2 139 944 – tomillionerethundreogtrettinitusenihundreogførtifire – kroner med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra 18. november 2007 til betaling skjer.
 2. Nes Hf betaler til Sjøva-Almennar Tryggingar HF 2 139 944 – tomillionerethundreogtrettinitusenihundreogførtifire – kroner med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra 18. november 2007 til betaling skjer.
 3. NEMI Forsikring AS og Sjøva-Almennar Tryggingar HF frifinnes for kravet fra Nes Hf.
 4. I sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett betaler Nes Hf til NEMI Forsikring AS og Sjøva-Almennar Tryggingar HF i fellesskap 949 470 – nihundreogførtinitusenfirehundreogsytti – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.
- (58) Dommer **Falkanger:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (59) Dommer **Stabel:** Likeså.
- (60) Dommer **Tønder:** Likeså.
- (61) Dommer **Tjomsland:** Likeså.

(62) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Nes Hf betaler til NEMI Forsikring AS 2 139 944 – tomillionerethundreogtrettinitusenihundreogførtifire – kroner med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra 18. november 2007 til betaling skjer.
2. Nes Hf betaler til Sjøva-Almennar Tryggingar HF 2 139 944 – tomillionerethundreogtrettinitusenihundreogførtifire – kroner med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra 18. november 2007 til betaling skjer.
3. NEMI Forsikring AS og Sjøva-Almennar Tryggingar HF frifinnes for kravet fra Nes Hf.
4. I sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett betaler Nes Hf til NEMI Forsikring AS og Sjøva-Almennar Tryggingar HF i fellesskap 949 470 – nihundreogførtinitusenfirehundreogsytti – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

Riktig utskrift bekreftes: