



NORGES HØYESTERETT

Den 14. mai 2019 avsa Høyesterett bestående av dommerne Indreberg, Webster, Falch og Bergh og kst. dommer Lindsetmo dom i

HR-2019-912-A, (sak nr. 18-154904SIV-HRET), sivil sak, anke over dom:

I.

Kuehne + Nagel AS

(advokat Yngve von Ahnen)

mot

Axa Corporate Solutions

Nexans Norway AS

CNA Insurance Company Ltd

(advokat Trond Hatland)

II.

Gjensidige Forsikring ASA

Pentagon Freight Services AS

(advokat Frithjof Herlofsen)

mot

Kuehne + Nagel AS

(advokat Yngve von Ahnen)

STEMMEGIVNING :

- (1) Dommer **Falch**: Saken gjelder krav om erstatning for skade på gods under en transport som dels skjedde på vei og dels på skip. Spørsmålet er om ansvarsreglene i vegfraktloven eller i sjøloven får anvendelse.
- (2) *Hendelsesforløpet*
- (3) Nexans Norway AS (heretter «Nexans») skulle i november 2014 transportere en kabel, laget for fjernstyring av undersjøiske farkoster, fra sitt produksjonssted i Rognan i

Nordland til kjøper i Wallsend utenfor Newcastle i England. Kabelen var noe over 3,3 kilometer lang og viklet på en ståltrommel. Samlet vekt var knapt 20 tonn.

- (4) Den første delen av transporten – fra Rognan til Risavika ved Tananger i Rogaland – ble utført på vei av en transportør Nexans hadde engasjert særskilt. Denne delen av transporten er uten betydning for løsningen av tvisten.
- (5) Nexans engasjerte 10. november 2014 Kuehne + Nagel AS (heretter «KN») til å utføre den videre transporten frem til kjøperen i England. Selskapene har hatt et samarbeid siden 2004, som var formalisert i en rammeavtale fra 2014. Kabeltrommelen ankom KNs terminal ved havneområdet i Risavika 13. november 2014.
- (6) KN engasjerte Pentagon Freight Services AS (heretter «Pentagon») som undertransportør. Pentagon, som den gang opererte under navnet Aquatran AS, engasjerte tre undertransportører til å gjennomføre selve transporten.
- (7) På KNs terminal ble kabeltrommelen lastet over på en åpen tilhenger. Den 15. november 2014 kjørte en trekkvognfører fra Kåre K. Lode AS tilhengeren frem til Sea-Cargo AS' (heretter «Sea-Cargo») kai i Risavika. Strekningen er omkring to kilometer og følger i det vesentligste offentlig vei.
- (8) Tilhengeren med kabeltrommelen ble deretter trukket om bord i Sea-Cargos skip MV Norrland av rederiets folk. Skipet forlot havna 15. november kl. 19.50 med kurs for Immingham på Englands østkyst. Distansen er 380 nautiske mil, og normal seilingstid er omkring 20 timer.
- (9) Ved ankomst Immingham var meningen at tilhengeren med kabeltrommelen skulle hentes av et engelsk trekkvognselskap som skulle trekke hengeren frem til kjøperen i Wallsend. Dette er en strekning på omkring 260 kilometer.
- (10) Omkring to timer etter avgang møtte MV Norrland kraftig vind og bølger, som medførte skipskrengninger på opp mot 35 grader. Skipperen registrerte rundt kl. 22.00 at kabeltrommelen hadde løsnet fra tilhengeren og falt over en tilhenger som sto ved siden av, og som var lastet med vinduer. Skipet ankom Immingham etter omkring 31 timers fart. Partene er enige om at kabelen ble totalskadet.
- (11) Nexans reklamerte 25. november 2014 overfor KN og tok forbehold om å kreve erstatning for skaden på kabelen. Partene ble ikke enige.
- (12) *Prosesshistorien*
- (13) Kabeleieren Nexans og dets vareassurandør Axa Corporate Solutions (heretter «Axa») saksøkte 17. februar 2016 transportøren KN for Oslo tingrett og krevde erstatning for tapet av kabelen samt dekning av visse kostnader. Nexans og Axa gjorde gjeldende at ansvarsreglene i vegfraktloven får anvendelse og at de hadde krav på dekning av sitt fulle tap fordi det var utvist grov uaktsomhet.
- (14) I tilsvaret gjorde KN gjeldende at ansvarsreglene i sjøloven får anvendelse og at det ikke var utvist grov uaktsomhet. KN påsto seg frifunnet mot å betale et lavere beløp enn krevd.

- (15) KN anla også regressøksmål mot sin undertransportør Pentagon og dets ansvarsforsikrer Gjensidige Forsikring ASA (heretter «Gjensidige»), med krav om dekning av den erstatningen KN måtte bli idømt i hovedsøksmålet. Pentagon og Gjensidige påsto seg frifunnet mot å betale KN den erstatningen KN hadde akseptert. Sakene ble forent til felles behandling.
- (16) Oslo tingrett kom i dom 3. januar 2017 til at ansvarsreglene i vegfraktloven får anvendelse, herunder at unntaket i vegfraktloven § 4 andre ledd ikke får anvendelse. Tingretten satte videre ansvarsbegrensningen i vegfraktloven til side fordi det var utvist grov uaktsomhet. Nexans og Axa fikk derfor dom for sine krav slik de var krevd, med noen justeringer. I regressøksmålet fikk KN dom for at Pentagon og Gjensidige dekker det beløpet KN ble dømt til å betale i hovedsøksmålet. Sakskostnader ble tilkjent de vinnende parter.
- (17) KN anket dommen i hovedsøksmålet, og Pentagon og Gjensidige anket dommen i regressøksmålet, til Borgarting lagmannsrett. Lagmannsretten tillot CNA Insurance Company (heretter «CNA») – Axas co-assurandør – å tre inn som ankemotpart i hovedsøksmålet. Lagmannsretten avsa 25. juni 2018 dom med denne domsslutningen:

«I hovedsøksmålet:

1. **I tingrettens dom, domsslutningen punkt 1, gjøres den endring at Kuehne + Nagel AS betaler erstatning til Nexans Norway AS, AXA Corporate Solutions og CNA Insurance Company Ltd, med tillegg av 5 % rente på beløpet i slutningen bokstav a), regnet fra 23. mars 2015. Beløpet betales innen to uker fra forkynnelse av dommen.**
2. **Kuehne + Nagel AS betaler erstatning til AXA Corporate Solutions og CNA Insurance Company Ltd. med 56 382 – femtisekstusentrehundreogåttito – kroner, med tillegg av 5 % rente fra 21. juni 2017 og til betaling skjer. Beløpet betales innen to uker fra forkynnelse av dommen.**
3. **I sakskostnader for tingretten betaler Kuehne + Nagel AS til Nexans Norway AS, AXA Corporate Solutions og CNA Insurance Company Ltd. i fellesskap 1 200 000 – enmilliontohundretusen – kroner innen to uker fra forkynnelse av dommen.**
4. **I sakskostnader for lagmannsretten betaler Kuehne + Nagel AS til Nexans Norway AS, AXA Corporate Solutions og CNA Insurance Company Ltd. i fellesskap 825 894 – åttehundreogtjuefemtusenåttehundreogtjue – kroner innen to uker fra forkynnelse av dommen.**

I regressøksmålet:

1. **I tingrettens dom, domsslutningen punkt 1 bokstav a) i regressøksmålet, gjøres den endring beløpet betales med tillegg av 5 % rente fra 23. mars 2015.**
2. **Pentagon Freight Services AS og Gjensidige Forsikring ASA betaler én for begge begge for én erstatning til Kuehne + Nagel AS med 56 382 – femtisekstusentrehundreogåttito – kroner, med tillegg av 5 % rente fra 21. juni 2017 og til betaling skjer.**
3. **Pentagon Freight Services AS og Gjensidige Forsikring ASA betaler én for begge begge for én erstatning til Kuehne + Nagel AS for idømt sakskostnadsansvar for tingretten og lagmannsretten med 2 025 894 – tomillionerogtjuefemtusenåttehundreogtjue – kroner med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall og til betaling skjer.**
4. **Pentagon Freight Services AS og Gjensidige Forsikring ASA betaler én for begge begge for én erstatning med 886 635–**

åttehundreogåttisekstusensekshundreogtrettifem – kroner til Kuehne + Nagel AS for pådratte sakskostnader for tingretten og lagmannsretten i hovedsøksmålet med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall og til betaling skjer.

5. **Anken over tingrettens dom, domsslutningen punkt 4 i regressøksmålet forkastes.**
 6. **I sakskostnader for tingretten og lagmannsretten betaler Pentagon Freight Services AS og Gjensidige Forsikring ASA én for begge begge for én 115 700 – etthundreogfemtentusensjuhundre – kroner til Kuehne + Nagel AS.**
 7. **Oppfyllelsesfristen for beløpene i slutningen punkt 1 – 6 er 2 – to – uker fra forkynnelse av dommen.»**
- (18) Lagmannsretten kom, som tingretten, til at ansvarsreglene i vegfraktloven skal brukes, herunder at unntaket i vegfraktloven § 4 andre ledd ikke får anvendelse. Også lagmannsretten kom til at ansvarsbegrensningen i vegfraktloven må settes til side fordi det var utvist grov uaktsomhet. Retten korrigerte selve utmålingen noe.
 - (19) KN har anket dommen i hovedsøksmålet, og Pentagon og Gjensidige har anket dommen i regressøksmålet, til Høyesterett. Det er gjort gjeldende at sjølovens – ikke vegfraktlovens – ansvarsregler får anvendelse. Denne delen av anken gjelder rettsanvendelsen. KN har videre anført at ansvarsbegrensningen i sjøloven ~~ikke~~* får anvendelse. Denne vurderingen krever bevisbedømmelse ut over den lagmannsretten gjorde.
 - (20) Nexans har i tilsvaret anført at lagmannsrettens dom er riktig. Subsidiært har Nexans gjort gjeldende at dersom sjøloven gis anvendelse, skal dens ansvarsbegrensning settes til side.
 - (21) Høyesteretts ankeutvalg tillot 8. november 2018 ankene fremmet for så vidt gjelder spørsmålet om vegfraktloven kommer til anvendelse og anvendelsen av vegfraktloven § 4 andre ledd. For øvrig ble ankene nektet fremmet. Det er i saksforberedende møte klargjort at dersom Høyesterett skulle komme til at sjølovens regler får anvendelse, vil det ligge an til opphevelse av lagmannsrettens dom. I så fall må lagmannsretten ta stilling til rekkevidden av sjølovens ansvarsregler.
 - (22) *Partenes anførsler og påstander*
 - (23) Den ankende part i hovedsøksmålet og ankemotpart i regressøksmålet – *Kuehne + Nagel AS* – har i hovedsak gjort gjeldende:
 - (24) Vegfraktloven kommer bare til anvendelse hvor transporten som helhet fremtrer som godsbefordring på vei, jf. lovens § 1. Det er ikke tilfelle her. For det første inneholder ikke KNs oppdrag noe element av veitransport i Norge. For det andre er det i rammeavtalen mellom Nexans og KN avtalt at sjøloven skal gjelde for sjøtransporten. Fraktbrevet som ble utstedt, er ikke avgjørende. Og for det tredje fremsto sjøtransporten som den dominerende del av transporten. Vegfraktloven kommer derfor ikke til anvendelse, med den følge at ansvaret reguleres av sjøloven.
 - (25) Dersom vegfraktloven i utgangspunktet skulle få anvendelse, reguleres ansvarsspørsmålet likevel av sjøloven på grunn av unntaksregelen i vegfraktloven § 4 andre ledd. Skaden skyldes ikke veifraktføreren, og skadehendelsen kunne bare inntreffe om bord på skipet.

(26) Kuehne + Nagel AS har fremsatt disse påstandene:

«I hovedsøksmålet

Prinsipalt:

1. Kuehne + Nagel AS frifinnes mot å betale erstatning til Nexans Norway AS, AXA Corporate Solutions og CNA Insurance Company Ltd lik SDR 39.929,20.
2. Nexans Norway AS, AXA Corporate Solutions og CNA Insurance Company Ltd dømmes til å betale sakskostnadene til Kuehne + Nagel AS for tingrett, lagmannsretten og Høyesterett, med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer.

Subsidiært:

1. Lagmannsrettens dom oppheves.
2. Nexans Norway AS, AXA Corporate Solutions og CNA Insurance Company Ltd dømmes til å betale sakskostnadene til Kuehne + Nagel AS for tingrett, lagmannsretten og Høyesterett, med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer.

I regressøksmålet

Prinsipalt:

1. Anken forkastes.
2. Pentagon Freight Services AS og Gjensidige Forsikring ASA dømmes i fellesskap til å betale de sakskostnader som Kuehne + Nagel AS måtte dømmes til å betale til Nexans Norway AS, AXA Corporate Solutions og/eller CNA Insurance Company Ltd i hovedsøksmålet, med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer.
3. Pentagon Freight Services AS og Gjensidige Forsikring ASA dømmes i fellesskap til å betale Kuehne + Nagel AS sine sakskostnader i hovedsøksmålet med tillegg av ankegebyr, såfremt ikke Nexans Norway AS, AXA Corporate Solutions og CNA Insurance Company Ltd – sammen eller hver for seg – dømmes til å betale Kuehne + Nagel AS disse, med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer.
4. For det tilfellet at anken vinner frem, dømmes Pentagon Freight Services AS og Gjensidige Forsikring ASA til å betale erstatning til Kuehne + Nagel AS på NOK 64 580, med tillegg av lovens forsinkelsesrenter fra forfall til betaling skjer.
5. Pentagon Freight Services AS og Gjensidige Forsikring ASA dømmes i fellesskap til å betale sakskostnadene til Kuehne + Nagel AS for tingrett, lagmannsrett og Høyesterett, med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer.

Subsidiært, under forutsetning av at lagmannsrettens dom i hovedsøksmålet oppheves:

1. Lagmannsrettens dom oppheves.
2. Pentagon Freight Services AS og Gjensidige Forsikring ASA dømmes i fellesskap til å betale de sakskostnader som Kuehne + Nagel AS måtte dømmes til å betale til Nexans Norway AS, AXA Corporate Solutions og/eller CNA Insurance Company Ltd i hovedsøksmålet, med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer.
3. Pentagon Freight Services AS og Gjensidige Forsikring ASA dømmes i fellesskap til å betale Kuehne + Nagel AS sine sakskostnader i hovedsøksmålet med tillegg av ankegebyr, såfremt ikke Nexans Norway AS, AXA Corporate Solutions og CNA Insurance Company Ltd – sammen eller hver for seg – dømmes til å betale Kuehne + Nagel AS disse, med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer.
4. Pentagon Freight Services AS og Gjensidige Forsikring ASA dømmes i fellesskap til å betale sakskostnadene til Kuehne + Nagel AS for tingrett, lagmannsrett og Høyesterett, med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer.»

- (27) De ankende parter i regressøksmålet – *Pentagon Freight Services AS og Gjensidige Forsikring ASA* – har sluttet seg til og utdypet KNs anførsler, og har fremsatt disse påstandene:

«Prinsipalt:

1. **Pentagon Freight AS og Gjensidige Forsikring ASA frifinnes mot å betale erstatning til Kuehne + Nagel AS lik SDR 39.929,20.**
2. **Kuehne + Nagel AS dømmes til å betale sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett.**

Subsidiært:

1. **Borgarting lagmannsretts dom i sak 17-044065ASD-BORG/2 av 25. juni 2018 i regressøksmålet mellom Pentagon Freight Services AS og Gjensidige Forsikring ASA – Kuehne + Nagel AS oppheves.**
2. **Kuehne + Nagel AS dømmes til å betale sakskostnadene for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett.»**

- (28) Ankemotpartene i hovedsøksmålet – *Nexans Norway AS, Axa Corporate Solutions og CNA Insurance Company Ltd* – har i hovedsak gjort gjeldende:

- (29) Lagmannsretten har korrekt kommet til at vegfraktloven gjelder, jf. lovens § 1. Avtalen gikk ut på frakt av gods på trailer, dør-til-dør. Avtaleforholdet er avspeilet i veifraktbrevet som ble utstedt, noe rammeavtalen uansett ikke endrer. Det forelå også veitransport i Norge, fra KNs terminal frem til Sea-Cargos kai, og transporten som helhet fremsto som godstransport på vei. Det er uten betydning at deler av transporten skjedde på sjø, jf. vegfraktloven § 4 første ledd.

- (30) Unntaket i vegfraktloven § 4 andre ledd får ikke anvendelse. Lagmannsretten har korrekt kommet til at skaden skyldes veifraktføreren, som ikke hadde sikret godset før tilhengeren med godset ble trukket om bord på skipet. Dessuten skyldes ikke skaden en hendelse som bare kunne oppstå om bord i skip. Påvirkning av sideveis krefter som medfører at lasten faller av tilhengeren, kan også skje under veitransport.

- (31) Nexans Norway AS, Axa Corporate Solutions og CNA Insurance Company Ltd har fremsatt disse påstandene:

- «1. **Anken forkastes.**
2. **Kuehne + Nagel AS betaler Nexans Norway AS, AXA Corporate Solutions S.A. og CNA Insurance Company Ltd. sine sakskostnader for tingrett, lagmannsrett og Høyesterett.»**

- (32) *Jeg er kommet til at lagmannsrettens dom må oppheves.*

- (33) Som lagmannsretten mener jeg vegfraktloven i utgangspunktet får anvendelse på den skade som her skjedde på kabelen. Jeg har imidlertid et annet syn enn lagmannsretten på anvendelsen av unntaksregelen i vegfraktloven § 4 andre ledd. Etter min mening leder den regelen til at transportørens – KNs – ansvar overfor vareeieren – Nexans – reguleres av sjøloven.

- (34) Innledningsvis nevner jeg at transportørens erstatningsansvar vil kunne bli forskjellig avhengig av om ansvarsreglene i vegfraktloven eller sjøloven får anvendelse. Jeg går ikke nærmere inn på forskjellene i reguleringen, ut over å peke på at ansvaret ikke er begrenset

på samme nivå i vegfraktloven § 32 og sjøloven § 280, og at reglene om ansvarsgjennombrudd i vegfraktloven § 38 og sjøloven § 283 er ulikt utformet.

- (35) *Kommer vegfraktloven til anvendelse i utgangspunktet?*
- (36) Vegfraktloven § 1 avgrenser lovens anvendelsesområde. Første ledd første punktum har denne ordlyden:
- «Denne lov gjelder 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 Geneve-konvensjonen 19 mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (internasjonal befordring).»**
- (37) Det hindrer ikke anvendelse av vegfraktloven at en del av transporten skjer med skip, jf. vegfraktloven § 4 første ledd. Forutsetningen er at godset ikke lastes av kjøretøyet under sjøreisen. Det skjedde ikke her, hvor tilhengeren med kabeltrommelen ble trukket ombord i MV Norrland. Den skulle så bli trukket av skipet ved ankomst, for videre veitransport til kjøper. Kjøretøybegrepet i lovens § 3 omfatter også tilhengere.
- (38) Jeg forstår vegfraktloven § 1 første ledd slik at en første forutsetning for at loven skal få anvendelse, er at det etter fraktavtalen skal skje en godsbefordring på vei i Norge, før godset forlater riket. Jeg viser her blant annet til Wilhelmsen, Rett i havn, 2006 side 38. Dette vilkåret mener jeg er oppfylt, fordi KNs terminal i Risavika hvor transporten startet, lå slik til at godset i praksis krevde veitransport – i det minste frem til en kai. Denne delen av KNs transportoppdrag ble utført ved hjelp av en undertransportør – Kåre K. Lode AS – som mot vederlag trakk tilhengeren med godset over en strekning på omkring to kilometer, i det vesentligste på offentlig vei.
- (39) Tilfellet skiller seg derfor fra situasjonen i Eidsivating lagmannsretts dom inntatt i ND-1984-292, aluminiumsbånd-dommen, som har vært fremhevet i rettslitteraturen. Der ble godset overtatt på en kaiterminal, hvor det ble stuet på en semitrailer, som så ble trukket omkring 300 meter langs kaia og ombord i skipet. Denne operasjonen ble samlet bedømt som en lasteoperasjon uten å ha karakter av godsbefordring med kjøretøy på vei.
- (40) Også i den andre enden – fra Immingham til Wallsend i England – var veitransport eneste mulighet. I KNs transportoppdrag var det derfor utvilsomt klare og nødvendige innslag av veitransport.
- (41) Men samtidig ble det – som ledd i utførelsen av oppdraget – lagt opp til sjøtransport mellom Norge og England. Sjøloven § 252 fastslår at lovens kapittel 13 om stykkgodstransport gjelder for «avtaler om sjøtransport» fra Norge.
- (42) Både vegfraktloven og deler av sjøloven gjennomfører internasjonale konvensjoner som Norge har sluttet seg til. Vegfraktloven gjennomfører «Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road», forkortet CMR-konvensjonen, som er omtalt i lovens § 1. Sjøloven gjennomfører Haag-Visby-reglene, som er omtalt i lovens § 251. For begge lovenes del gjelder at deres respektive ansvarsregler er ufravikelige, se vegfraktloven § 5 og sjøloven § 254.

- (43) Hvilken lov som får anvendelse, må bygge på hva slags transport partene har inngått avtale om. Har de inngått avtale om sjøtransport, får sjøloven anvendelse, og har de inngått avtale om veitransport, får vegfraktloven anvendelse.
- (44) Hva svaret blir i et tilfelle med kombinert transport som vi her står overfor – oppdraget gjennomføres dels på vei og dels på sjø – er ikke rett frem. Slik jeg ser det, må det da skje en *totalbedømmelse* av det avtalte oppdraget og måten dette utføres på.
- (45) Jeg viser her til forarbeidene til vegfraktloven, NUT 1971:2 «Innstilling II om lovgivning vedrørende Fraktavtaler om godsbefordring med kjøretøy på veg». Under omtalen av det som ble vegfraktloven § 4, heter det på side 12:
- «Komiteen vil også nevne at reglene i [CMR-]konvensjonens art. 2 – og Utk. § 4 – ikke kan komme til anvendelse i andre tilfelle enn hvor befordringen som helhet fremtrer som godsbefordring på veg, slik at avtalen mellom partene med rette kan sies å være en vegfraktavtale. Er således det dominerende befordringsavsnitt en sjøstrekning og er konnossement blitt utferdiget til bekreftelse av den inngåtte fraktavtale, kommer altså ikke bestemmelsene i Utk. § 4 til anvendelse i tilfelle hvor fraktføreren har påtatt seg å utføre også fortransport og/eller ettertransport til og/eller fra lastings- og lossingshavnen og det selv om godset også på sjøstrekningen befordres lastet på vegkjøretøyet; for sjøstrekningen gjelder følgelig reglene i den sjørettslige lovgivning direkte.»**
- (46) Dette peker i retning av at vegfraktloven får anvendelse på hele oppdraget dersom «befordringen som helhet fremtrer som godsbefordring på veg». I vurderingen vil både lengden på enkeltstrekningene, den nærmere sammensetning av transportmidlene, de transportdokumentene som er benyttet og omstendighetene ellers ha betydning.
- (47) Denne forarbeidsuttalelsen er fremhevet i rettslitteraturen som et utgangspunkt for den bedømmelsen som må gjøres. Jeg viser her til Bull, Innføring i veifraktrett, 2000 side 133 og Wilhelmsen, Rett i havn, 2006 side 40 til 42. Begge forfatterne viser også til enkelte norske og utenlandske rettsavgjørelser.
- (48) *Den konkrete avgjørelsen av hvilken lov som får anvendelse*
- (49) Jeg tar utgangspunkt i at Nexans bestilte én transport ved en kort e-post til KN 10. november 2014, hvor informasjon om godset og leveringssted fremgikk. Rammeavtalen partene hadde inngått, og som det da er naturlig å se hen til, ga KN rett til å benytte underleverandører og til å benytte ethvert «reasonable» transportmiddel, metode og rute. Det var derfor KN eller dets underleverandør Pentagon – ikke Nexans – som besluttet at skip skulle benyttes på deler av transporten, selv om denne beslutningen utvilsomt fremsto som svært nærliggende.
- (50) Rammeavtalen punkt 12 inneholder en regel som synes å innebære at KNs erstatningsansvar skal følge Haag-Visby-reglene, det vil si sjøloven, for enhver sjøtransport som skjer som ledd i et transportoppdrag. Det samme følger av § 23 i NSAB 2000, en standardavtale som er vedlagt rammeavtalen.
- (51) Denne ansvarsreguleringen kan etter min mening likevel ikke være avgjørende. Vegfraktloven og sjøloven inneholder som nevnt ufravikelige ansvarsregler, og ansvaret følger da det lovvalget jeg nå drøfter. Jeg er imidlertid enig i at rammeavtalens regulering kan gi en pekepinn til helhetsvurderingen, fordi den – isolert sett – trekker i retning av en form for oppdeling av oppdraget avhengig av det transportmidlet som benyttes.

- (52) Her foreligger det imidlertid konkrete omstendigheter som tilsier at dette likevel ikke står sentralt. Etter at KN mottok Nexans' bestilling, utstedte KN 14. november 2014 et fraktbrev, hvor det uttrykkelig fremgår at hele transporten «er undergitt» CMR-konvensjonen og den norske vegfraktloven. Det samme fremgikk av det fraktbrevet underleverandøren Pentagon tre dager tidligere hadde utstedt til KN. Transportørene la derfor, for dette konkrete oppdraget, ikke opp til noen oppdeling og særregulering av sjøtransporten slik rammeavtalen åpnet for.
- (53) KN har påpekt at dets fraktbrev er utstedt for tollformål, at det inneholder feil, at det ikke er undertegnet og at det først ble oversendt Nexans etter at skaden skjedde. Jeg kan ikke se at noe av dette røkter ved fraktbrevets sentrale betydning. Fraktbrev har betydning som bevis selv om det er mangelfullt, jf. vegfraktloven §§ 7 og 13. Og i den helhetsvurderingen som her skal skje, vil fraktbrevene gi en klar pekepinn på hva KN og Pentagon – som både planla, organiserte og gjennomførte transporten – anså som det dominerende element i transportoppdraget på avtaletiden.
- (54) Som jeg var inne på, var sjøtransporten den lengste etappen målt i distanse. Men heller ikke veitransporten var ubetydelig, og den var fordelt på to etapper. Når dette var situasjonen, og når godset på hele reisen skulle være lastet på den samme tilhengeren, mener jeg at det i helhetsvurderingen ikke kan veie tungt at det ene transportmidlet ble benyttet over en lengre strekning enn det andre.
- (55) På denne bakgrunn er jeg enig med lagmannsretten i at transportoppdraget, bedømt som helhet, fremtrer som godsbefordring på vei. Vegfraktloven kommer derfor som utgangspunkt til anvendelse.
- (56) *Vegfraktloven § 4 andre ledd*
- (57) Fra hovedregelen i vegfraktloven § 4 første ledd, som i utgangspunktet gir loven anvendelse på hele transporten, inneholder § 4 andre ledd dette unntaket:
- «Godtgjøres det at tap, skade eller forsinkelse som har skjedd under befordringen med det annet befordringsmiddel, ikke skyldes vegfraktføreren, men en hending som bare kunne inntreffe under og på grunn av befordringen med dette befordringsmiddel, bestemmes dog vegfraktførers ansvar etter de lovregler som gjelder for befordring av gods med det annet befordringsmiddel, for så vidt disse regler ikke kan fravikes ved avtale som medfører innskrenkning i fraktførers ansvar. Finnes ikke slike ufravikelige lovregler, bestemmes vegfraktførers ansvar etter denne lov.»**
- (58) Bestemmelsen gjennomfører CMR-konvensjonen artikkel 2 nr. 1 andre og tredje setning og må i utgangspunktet forstås på samme måte. Av forarbeidene til den tidligere vegfraktloven fremgår at konvensjonsunntaket i stor grad er et «kompromiss», og at dets «vesentlige formål er visstnok å hindre at det i skadetilfelle som nevnt pålegges vegfraktføreren et ansvar som avviker fra det regressansvar han ... kan gjøre gjeldende» mot sjøtransportøren, se Innstilling I «om lovgivning vedrørende fraktavtaler om godsbeholdning med kjøretøy på veg», 1961, side 15 og 16.
- (59) Det er i dette tilfellet klart at inngangsvilkåret er oppfylt. Godset – kabelen – ble skadet «under» sjøtransporten. Det er også klart at det siste vilkåret er oppfylt. Sjølovens ansvarsregler er, som jeg allerede har fastslått, ufravikelige.

- (60) Dette innebærer at sjølovens ansvarsregler skal anvendes dersom skaden «ikke skyldes vegfraktføreren, men en hendelse som bare kunne inntreffe under og på grunn av» sjøtransporten.
- (61) *Ikke skyldes veifraktføreren*
- (62) Det må være klart at «vegfraktføreren» omfatter KN og dets underfraktførere som var engasjert til å befordre godset på vei. Sea-Cargo, som var engasjert til å transportere godset på sjø, faller i denne sammenheng utenfor, se Bull, Innføring i veifrakttrett, 2000 side 138. Dessuten klargjør CMR-konvensjonens tekst – «caused by act or omission of the carrier by road» – at spørsmålet er om veifraktførerens handlinger eller unnlatelser var årsak til skaden. Det skal ikke gjøres noen skyldvurdering.
- (63) Som allerede nevnt, var hendelsesforløpet at skipet møtte kraftig vind og høye bølger som medførte at skipet krenget opp mot 35 grader. Skaden skjedde ved at kabeltrommelen skled av tilhengeren og veltet over på nabohengeren. Så langt er veifraktføreren ikke involvert i årsaksskjeden.
- (64) Lagmannsretten la imidlertid til grunn, og partene har også vært enige om, at kabeltrommelen var mangelfullt sikret, både for veitransport og for sjøtransport:
- (65) For veitransportens del fremgår det av forskrift nr. 92 av 25. januar 1990 § 3-3 nr. 2, slik den da lød, at lasten skal sikres slik at den blant annet tåler sideveis krefter lik halve godsets vekt. Lagmannsretten fant bevist at kabeltrommelen, før transporten til Sea-Cargos kai, var lagt på en krybbe som lå løst på en gummimatte på tilhengeren. Trommelen var sikret til tilhengeren med kjettinger gjennom senteråpningen, noe som sikret lasten i lengderetningen, det vil si mot kraftpåvirkning for- og bakover. Mot sideveis krefter var trommelen ikke særskilt sikret.
- (66) For sjøtransportens del fremgår det av sjøloven §§ 274 og 275 at sjøtransportøren har ansvar for godset blant annet ved lasting og under transporten. Etter § 256 skal sjøtransportøren i rimelig utstrekning undersøke om godset er pakket slik at det ikke kan komme til skade eller volde skade på person eller eiendom. Et unntak gjelder for gods i containere, men her sto kabeltrommelen på en åpen tilhenger.
- (67) Lagmannsretten fant bevist at selve tilhengeren ble festet til skipsdekket av skipets folk etter ombordkjøring, og at tilhengeren ikke kom i bevegelse under overfarten. Kabeltrommelen ble imidlertid ikke sikret bedre enn den allerede var, verken til tilhengeren eller til skipsdekket. Lagmannsretten fremhevet også, med henvisning til oppnevnte sakkyndige, at «kabeltrommelen på grunn av tyngden og det relativt høye gravitasjonspunktet også burde ha vært sikret direkte til skipsdekket». Det er videre vist til at de sakkyndige har anslått at trommelen, uten sideveis sikring, ville tippe ved en krenkning på omkring 26 grader eller mer.
- (68) Det er etter dette klart at veifraktførerens unnlatte sikring av godset for veifraktformål skapte risiko for skade også under sjøtransporten. Jeg mener imidlertid at eksistensen av denne risikoen ikke er tilstrekkelig for å konstatere at skaden er forårsaket av – «skyldes» – veifraktføreren:

- (69) Det er, basert på lagmannsrettens dom, ikke klart om skaden under sjøtransporten ville vært unngått hvis veifraktføreren hadde sikret lasten slik han var pålagt. Det jeg nettopp refererte fra de sakkyndiges uttalelse, kan tilsi at veifraktførerens sikring ville vært utilstrekkelig. Om KN med dette har ført tilstrekkelig bevis for at skaden ville oppstått uansett, tar lagmannsretten ikke standpunkt til.
- (70) For meg er det likevel, under enhver omstendighet, avgjørende at skaden på godset ikke kan sies å ha oppstått fordi den risiko veifraktføreren hadde skapt, realiserte seg. Det var – slik jeg ser det – sjøtransportørens etterfølgende unnlatelse som *utløste* skaden.
- (71) Sjøtransport utsetter godset for helt særegne risikoer, ulike de som oppstår ved veitransport. Det er sjøtransportøren som er sakkyndig på sjøtransport, og det er derfor hans oppgave – også i de tilfeller godset måtte bli levert helt usikret – å sørge for den sikring som trengs for dette formålet, dersom lasten først tas ombord. Dette illustreres ved at fullgod sjøtransportsikring i dette tilfellet ville krevd at kabeltrommelen ble sikret til skipsdekket. Slik sikring kunne bare sjøtransportøren bedømme behovet for – og utføre. Det var derfor den risiko sjøtransportøren ved sin unnlatelse skapte, som etter min mening her slo til og resulterte i at godset ble skadet.
- (72) Jeg kan ikke se at det har betydning at veifraktføreren ikke opplyste om den mangelfulle sikringen ved innlevering av godset. Kabeltrommelen, med sin skrøpelige sikring, sto på en åpen tilhenger. Jeg legger derfor til grunn at sikringsbehovet var godt synlig for sjøtransportøren.
- (73) Jeg er etter dette kommet til at skaden på godset ikke skyldes veifraktføreren.
- (74) *Hending som bare kunne inntreffe under og på grunn av sjøtransporten*
- (75) Ordlyden i CMR-konvensjonen artikkel 2 er at skaden må skyldes «some event which could only occurred in the course of and by reason of» sjøtransporten. Etter min mening må vegfraktloven § 4 andre ledd forstås slik at den skadevoldende hendelsen må ha skjedd ved at en spesiell risiko som er særegen for dette transportmidlet – skip – har materialisert seg. Jeg viser i den forbindelse til Bundesgerichtshofs (BGHs) dom 15. desember 2011 i sak I ZR 12/11, som i avsnitt 32 bygger på en slik forståelse av dette vilkåret i CMR-konvensjonen artikkel 2.
- (76) At skipet krenget på grunn av stor sjøgang, og at lasten dermed falt av tilhengeren, er etter min mening en slik hendelse. Den kunne bare inntreffe ved sjøtransport fordi en spesiell risiko som er særegen for slik transport, slo til. Som jeg var inne på, er denne risikoen av en slik karakter at den krever særskilte sikringstiltak som skiller seg fra dem som må gjøres ved veitransport.
- (77) Det er riktignok slik at en tilhenger med last også under veitransport kan utsettes for sideveis krefter, slik at lasten faller av og skades. Men årsaken til at dette skjer, og risikobildet ellers, er helt annerledes på vei. Der vil faren oppstå ved helt andre hendelser – typisk at kjøretøyet utsettes for sterk og direkte vind, for retningsendringer i for høy fart eller for mangler ved veibanen. Ved sjøtransport vil godset befinne seg på et parkert kjøretøy, og ved sjøgang vil godset risikere å forflytte seg eller falle av. Slike hendelser kan i ytterste konsekvens også påvirke skipets stabilitet.

- (78) Jeg er etter dette også kommet til at skaden på kabelen har oppstått ved en hendelse som bare kunne inntreffe under og på grunn av sjøtransport.
- (79) *Konklusjon*
- (80) Mitt syn er etter dette at KNs erstatningsansvar for den skade som oppsto på Nexans kabel under sjøtransporten, reguleres av sjølovens ansvarsregler, jf. vegfraktloven § 4 andre ledd.
- (81) Lagmannsretten har derfor bygget på feil lov når den avgjorde Nexans krav etter vegfraktlovens ansvarsregler. Slik saken er lagt opp for Høyesterett, har jeg ikke grunnlag for å ta stilling til hvilket ansvar KN har etter sjølovens regler. Lagmannsrettens dom må derfor oppheves, og det må – på grunn av sammenhengen – skje både for hovedsøksmålet og regressøksmålet del.
- (82) *Sakskostnader*
- (83) Opphevelsen av lagmannsrettens dom innebærer at også lagmannsrettens sakskostnadsavgjørelser oppheves. Konsekvensen er at kravene om dekning av sakskostnader pådratt i tingretten og lagmannsretten skal avgjøres i den nye avgjørelsen lagmannsretten treffer, jf. tvisteloven 20-8 tredje ledd. De kravene skal derfor ikke pådømmes her.
- (84) For Høyesterett har KN vunnet frem med sin subsidiære påstand i hovedsøksmålet og har i utgangspunktet krav på å få dekket sine sakskostnader her. Jeg mener imidlertid at tungtveiende grunner tilsier at Nexans, Axa og CNA fritas for å erstatte disse sakskostnadene, jf. tvisteloven § 20-2 tredje ledd. Anken har reist uavklarte og tvilsomme rettsspørsmål som det var god grunn til å få prøvd for Høyesterett.
- (85) Av samme grunn må KN fritas for å erstatte Pentagons og Gjensidiges sakskostnader for Høyesterett.
- (86) *Tidspunktet for domsavsigelse*
- (87) Etter tvisteloven § 19-4 femte ledd skal årsaken gjengis i dommen dersom domsavsigelsen skjer senere enn fire uker etter ankeforhandlingen. I dette tilfellet, hvor det er gått nesten to uker over tiden, skyldes overskridelsen påskeferien og ytterligere ferieavvikling blant dommerne.
- (88) Jeg stemmer for denne

D O M :

1. Lagmannsrettens dom oppheves.
2. Sakskostnader for Høyesterett tilkjennes ikke.
3. Avgjørelsen av sakskostnadene for tingretten og lagmannsretten utstår til lagmannsrettens nye avgjørelse.

- (89) Kst. dommer **Lindsetmo:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (90) Dommer **Bergh:** Likeså.
- (91) Dommer **Webster:** Likeså.
- (92) Dommer **Indreberg:** Likeså.
- (93) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Lagmannsrettens dom oppheves.
2. Sakskostnader for Høyesterett tilkjennes ikke.
3. Avgjørelsen av sakskostnadene for tingretten og lagmannsretten utstår til lagmannsrettens nye avgjørelse.

**Rettet i medhold av tvisteloven § 19-8 første ledd, 28. mai 2019.*

Hilde Indreberg
(sign.)