



UiT Norges arktiske universitet

Det juridiske fakultet

Ansvarsgrunnlag for autonome skip utenfor kontrakt

Henrik Høiem Lunde

Masteroppgave i rettsvitenskap - JUR-3902 - vår 2021



Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	1
1.1	Presentasjon av problemstilling.....	1
1.2	Rettslig plassering og metode	2
1.3	Problemstilling og veien videre.....	3
1.4	Avgrensning	4
2.	Rederansvaret i sjøloven § 151.	4
2.1	Innledning.....	4
2.2	Rederens identifikasjonskrets.....	6
2.3	«Andre som utfører arbeid i skipets tjeneste»	8
2.5	Management-selskaps rolle ved autonom skipsfart	11
2.6	Oppsummering av rederansvaret og veien videre	12
3.	Virksomhetsansvar	13
3.1	Innledning.....	13
3.2	Oppdragsgiveransvaret.....	14
3.2.1	Mucaster Castle	16
3.2.2	Rt. 2000 s. 253 (Asfalkant)	17
3.3	Virksomhetsansvar en culpa fiksjon	20
3.3.1	Rt. 1967 s. 597 (Asfaltklump-dommen).....	20
3.3.2	Rt. 1967 s. 697 (Lier-dommen).....	22
3.3.3	Oppsummering Rt. 1967 s. 597 (Asfaltklump) og Rt. 1967 s. 697 (Lier)	22
3.2.4	ND-1994-82 (ND-1995-163) Bravur	23
3.4	Oppsummering av virksomhetsansvar	24
4.	Ulovfestet objektivt ansvar.....	26
4.1	Innledning.....	26
4.2	Historisk bakteppe.....	27
4.3	Ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten.....	28

4.3.1 Rt. 1921 s. 519 (Neptun) og Rt. 1952 s. 1170 (Sokrates)	29
4.3.2 Rt. 1969 s. 1308 (Baltic)	30
4.3.3 Rt. 1971 s. 843 (Marna Hepsø)	31
4.3.4 Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug)	32
4.4 Læren om teknisk svikt	34
4.4.1 Rt. 1916 s. 9 (Styrestag)	34
4.4.2 Rt. 1962 s. 415 (tuberkolosesmitte)	35
4.4.3 Rt. 1970 s. 1452 (Dåsvand-dommen).....	36
4.4.4 Rt. 1965 s. 1061 (dørvrider-dommen).....	37
4.4.5 Rt. 2006 s. 690 (Lillestrøm-dommen).....	37
4.4.6 HR-2019-52-A (spinningsykkel).....	38
4.4.7 Oppsummering: teknisk svikt.....	38
4.5 Inngangsvilkårene	39
4.5.1 Ekstraordinær risiko	40
4.5.2 Typisk risiko.....	43
4.5.3 Stadig risiko.....	44
4.6 Interesseavveining/samlet helhetsvurdering	44
4.6.1 Interessehensynet	45
4.6.2 Pulveriseringshensynet.....	46
4.6.3 Prevensjonshensynet	47
4.6.4 Hensynet til konkret rimelighet.....	47
4.7 Oppsummering	48
5. Sammenfatning og konklusjon.....	50
Kilderegister	54
Lover	54
Forarbeider	54
Rettspraksis	54

Juridisk litteratur	56
Nettsider	57

1 Innledning¹

1.1 Presentasjon av problemstilling

Autonome skip er på full fart inn i norske farvann. Skipene skal blant annet bidra til å redusere lastetransport langs vei. De er helelektriske, de vil derfor bidra til å oppnå klimapolitiske målsetninger ved å begrense CO₂-utslipp.² Det er også anført at skipene vil være minst like trygge som den eksisterende sjøfarten, om ikke mer.

Det er antatt at de fleste ulykker med skip skjer på grunn av menneskelig svikt om bord.³ Autonome skip vil redusere denne risikoen da de vil gå uten bemanning og styres av avansert kunstig intelligens. Selv om de autonome skipene vil bidra til å trygge sjøfarten, kan det imidlertid ikke gis en garanti for at det ikke kan skje ulykker. Det antas at de ulykkene som autonome skip kan forårsake vil ha sin bakgrunn i teknisk svikt eller feil og forsømmelser utført av tekniske hjelpere, som for eksempel programmerer av kunstig intelligens.

Muligheten for autonom skipsfart har også introdusert nye aktører til sjøfartsindustrien. I Norge kan nevnes som eksempel, YARA international ASA og ASKO Maritime AS, som har bygget eller holder på å utvikle autonome skip for linjefart.⁴ NTNU bygger mindre passasjer ferger.⁵ I første fase av prosjektet vil skipene bli utstyrt med en bro med utstyr for navigering og manøvrering, broen skal etter utprøvningsfasen kunne løftes av. Det er planlagt at skipene skal gå med broen de to første årene de er i drift, som ledd i en utprøvningsfase. De vil i den fasen ha en eller annen form for besetning om bord. Skipene er tenkt å gå uten bemanning fra 2024.⁶ I denne fasen kan skipene styres fra land med fjernstyring, eller de kan styres av avansert kunstig intelligens om bord på skipet. Det er flere grader av autonomi og det er en glidende overgang mellom de ulike gradene.⁷ Fra tradisjonelle skip med avanserte autopiloter i den ene enden, til fullt ut autonome fartøy som navigerer og tar egne beslutninger. Oppgaven tar sikte på de fullt ut autonome fartøyene, altså de som går uten bemanning.

¹ Forsiden er brukt med tillatelse fra Asko Maritime AS ved daglig leder Kai Just Olsen.

² <https://asko.no/nyhetsarkiv/asko-og-norgesgruppen-etablerer-rederi/> Sist lest 13.05.2021.

³ Trond Solvang, «Man, machine, and culpa or finding a path toward strict liability», side 98-99.

⁴ <https://www.kongsberg.com/no/maritime/support/themes/autonomous-ship-project-key-facts-about-yara-birkeland/>

⁵ <https://www.ntnu.edu/autoferry>

⁶ <https://asko.no/nyhetsarkiv/asko-og-norgesgruppen-etablerer-rederi/>

⁷ Henrik Ringbom and Felix Collin, Terminology and concepts, side 7.

1.2 Rettslig plassering og metode

Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven), er det naturlige utgangspunkt for enhver drøftelse i sjøfartsforhold. Sjøloven § 151 regulerer rederens ansvar utenfor kontrakt.

Rederens prinsippalansvar har dype røtter tilbake til romerretten og germanske rettsforestillinger, om Herrens ansvar for slavens handlinger og om husbondens ansvar for sine hjelpere.⁸

Sjøloven er et resultat av ett felles nordisk samarbeid, rettspraksis fra de ulike landene vil derfor kunne påberopes som støtte for en bestemt tolkning.⁹ Oppgaven vil hovedsakelig forsøke å belyse problemstilling med et utgangspunkt i norsk rett, dette må begrunnes i at oppgavens omfang ikke tillater en bredere komparativ analyse av de internasjonale rettskildene. Internasjonale rettskilder vil i oppgaven bare benyttes som illustrasjon for å belyse visse argumentasjonslinjer. Det finnes ingen Høyesterettsavgjørelser som har tatt stilling til ansvarsgrunnlag for autonome skip.

Selv om det ikke eksisterer Høyesterettsavgjørelser som direkte omhandler ansvarsgrunnlag for autonome skip, vil oppgaven allikevel fremstille en del Høyesterettsavgjørelser for å belyse argumentasjonslinjer for diverse ansvarsgrunnlag, og hvilken overføringsverdi de kan ha på sjørettens område. Dette er avgjørelser både fra sjøretten spesielt og fra erstatningsretten generelt. Avgjørelser avsagt av Høyesterett er en autoritativ rettskilde, og må derfor tillegges stor rettskildemessig betydning.

Forarbeidene til sjølovens § 151,¹⁰ er sparsommelige, og nøyer seg med å konstatere at sjøloven «§ 151 svarer til sjøfartsloven 1893 § 233». Forarbeidene til sjøfartsloven § 233,¹¹ gir ingen videre veiledning for rederens identifikasjonskrets som denne oppgaven forsøker å belyse.

Juridisk litteratur har ikke en høy rettskildemessig status, men spiller en viktig rolle i forbindelse med dannelsen av argumentasjonslinjer. Juridisk litteratur vil spille en viktig rolle

⁸ Oscar Platou, «Forelæsninger over norsk søret» Christiania 1900, side 5.

⁹ Thor Falkanger, Hans Jacob Bull og Lasse Brautaset, «Scandinavian Maritime Law The Norwegian Perspective», Universitetsforlaget 2017, 4th edition, Side 35.

¹⁰ Ot.prp.nr.55 (1993-1994) Om lov om sjøfarten (sjøloven)

¹¹ Udkast til Sjølov: Norske Motiver. Idstilling fra den kongelig Resolution af 9de December 1882 nedsatte norske Kommission.

i denne oppgaven. Noe av litteraturen som er benyttet er av eldre årgang, men anses fremdeles som relevant på sjørettens område.¹²

1.3 Problemstilling og veien videre

Norge er ledende og foreløpig langt foran andre land i utviklingen og utprøvingen av autonome nyttefartøy. Det må derfor være rimelig at Norge også er ledende innenfor reguleringen av disse.¹³

Tradisjonell skipsfart baserer seg på skyldansvar. Hvor skipets eier eller rederen blir ansvarlig for skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skipsfører, mannskap, los slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste. Dette utgangspunktet regulerer ansvarsgrunnlaget for skip utenfor kontraktsforhold, og fremgår av sjøloven § 151.¹⁴

Rederen blir etter dette ansvarlig for feil eller forsømmelser fra hjelpere rederen identifiseres med. Autonom skipsfart introduserer noe nytt i denne forbindelsen da de feil som tenkes kan oppstå vil være grunnet teknisk svikt eller feil. Dette problemet blir ytterligere satt på spissen da sjøloven § 151 er et identifikasjonsansvar og fordrer at noen i rederens identifikasjonskrets har begått en feil eller forsømmelse i tjenesten, all den tid autonome skip er tiltenkt å gå uten bemanning. Videre er det antatt at tekniske hjelpere faller utenfor rederens identifikasjonskrets.

Formålet med oppgaven er å belyse noen av utfordringene som kan oppstå når autonome skip gjør skade på tredjeparts person eller eiendom. Oppgaven skal undersøke noen fremsatte ansvarsgrunnlag, for å nærmere undersøke hvilket ansvarsgrunnlag som gir skadelidte et adekvat vern.

I punkt 2 vil det derfor redegjøres for rederansvaret i sjøloven § 151, og rekkevidden av denne bestemmelsen. Punktet tar sikte på å synliggjøre rederens identifikasjonskrets, og hvordan et skyldbasert identifikasjonsansvar kan bli problematisk for de autonome skipene.

Avslutningsvis vil det i dette punktet gis et eksempel på hvordan nærmere fastsatte argumentasjonslinjer for identifikasjon kan brukes på en aktør i sjøfarten som vil være fremtredende for den autonome skipsfarten.

¹² Trond Solvang, «Man, machine, and culpa or finding a path toward strict liability», side 110.

¹³ Trond Solvang, «Man, machine, and culpa or finding a path toward strict liability», side 117.

¹⁴ Lov 24.06.1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) (sjøl).

I punkt 3, vil det redegjøres for virksomhetsansvar. Tanken er her å undersøke om ulike vinklinger av et virksomhetsansvar kan utvide kretsen av hjelpere rederen identifiseres med. På enkelte områder overlapper punkt 2 og punkt 3 hverandre, enkelte tema som kunne vært en naturlig del av punkt 2 utskytes derfor til punkt 3. Dette vil eksempelvis gjelde for anonyme og kumulative feil.

Det ulovfestede objektive ansvaret har i sjøretten en noe usikker plass, det vil derfor i punkt 4 redegjøres nærmere for dette. I punkt 5 vil det gis en sammenfatning og en konklusjon.

1.4 Avgrensning

Oppgaven skal ta for seg ansvarsgrunnlaget for autonome skip utenfor kontrakt, og avgrenses slik at adekvansspørsmål havner utenfor oppgavens rammer. Oppgaven avgrenses videre mot kollisjonstilfeller med andre skip. Innførselen av autonom skipsfart reiser en rekke interessante spørsmål og problemstillinger, som det dessverre ikke er tid eller plass til å behandle nærmere innenfor rammen av denne oppgaven. Som eksempel kan nevnes sammenstøt, jf. sjøl §§ 161 og 162, og ansvarsgrunnlag for autonome skip i kontrakt, typisk ved skade på last jf. § 275, og transportørens plikt til å ivareta lasteeierens interesser, jf. § 262. Videre skal nevnes at produktansvaret er holdt frem som et mulig ansvarsgrunnlag som kan regulere forholdet for autonome skip,^{15 16} men som det dessverre ikke er rom for å redegjøre nærmere for i denne oppgaven.

2. Rederansvaret i sjøloven § 151.

2.1 Innledning

Skyldansvaret eller culpa-ansvaret kan spores tilbake til romerretten og lex Aquilia, og ga den første regelen om at erstatning forutsetter utvist skyld.¹⁷ Ansvaret inneholder således prinsippille tanker om skyld og rettferdighet, reparasjon og prevensjon. Hovedregelen i norsk rett er dermed at den som forvolder en annen skade, alene står ansvarlig for sin skadeforvoldelse.¹⁸

¹⁵ Vibe Ulfbeck, «Autonomous ships and product liability under the EU directive», side 144-154.

¹⁶ Robert Veal, «Autonomous technology in shipping. An increased role for negligence product liability?», side 155-171.

¹⁷ Viggo Hagstrøm og Are Stenvik, «Erstatningsrett» Universitetsforlaget 2019, 2. utgave, side 127.

¹⁸ Bjarte Askeland, «Erstatningsrettslig identifikasjon J.W Cappelen's Forlag AS, Oslo 2002, side 19.

På slutten av 1800-tallet i takt med den industrielle utviklingen, vokser det frem nye problemstillinger hvor culpa-ansvaret ikke ga skadelidte tilstrekkelig trygghet.¹⁹ Bruken av ny teknologi førte til en forrykning av klassen skadevolder og skadelidte.²⁰ Culpa-ansvaret fordret utvist uaktsomhet av skadevolder, den nye teknologien og nye innretninger utsatte sien omgivelser på en risiko som ingen kunne skyldes. Skaden ble på den måten der den rammet, hos skadelidte.

En slik rettstilstand var uholdbar, og førte i Norge til et domstolskapt ulovfestet objektivt ansvar, samtidig som man tok i bruk husbondansvaret i NL 3-21-2.²¹ Husbondansvaret i NL 3-21-2 har senere blitt erstattet av skadeserstatningsloven § 2-1, om arbeidsgivers ansvar for arbeidstaker (arbeidsgiveransvaret).²² På sjørettens område ble NL 3-21-1 erstattet av rederansvaret i § 233 i sjøloven av 1893, som tilsvarer § 151 vi har i sjøloven i dag.²³ Sjølovens § 151 regnes som *lex specialis* til skadeserstatningsloven § 2-1.²⁴ Bestemmelsen kan derfor suppleres med den generelle regel i skadeserstatningsloven § 2-1.

Både arbeidsgiveransvaret og rederansvaret innførte på sine respektive områder et objektivt ansvar for rederen og arbeidsgiveren, for forsettlig eller uaktsom skadeforvoldelse av hjelpere disse identifiseres med. Hjelperen blir etter dette ansvarlig på alminnelig culpa-grunnlag, mens rederen/arbeidsgiveren hefter på objektivt grunnlag.²⁵ Skadelidt kan derfor velge å forholde seg til den culpøse hjelperen etter den alminnelige culpa-regelen, men dekningsmulighetene kan være beskjedne.²⁶ Mer interessant er det for skadelidte om han kan forholde seg til rederen/arbeidsgiveren, da dekningsmuligheten er langt større. Det er her snakk om å kanalisere ansvaret til prinsipalen.

Det er da tale om et identifikasjonsansvar, hvor rederen eller arbeidsgiveren identifiseres med sine hjelpere, såkalt aktiv identifikasjon.²⁷ Det er etter dette ikke nødvendig å peke ut en konkret hjelper som har opptrådt uaktsomt, da rederen/arbeidsgiveren hefter for såkalte

¹⁹ Hagstrøm og Stenvik, side 232.

²⁰ Hagstrøm og Stenvik, side 175.

²¹ Kong Christian Den femtis Norske Lov av 15. april 1687.

²² Lov 13 juni 1969 nr. 26 om Skadeserstatning (skadeserstatningsloven).

²³ Lov 24 juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven).

²⁴ Falkanger, Bull og Brautaset, side 191.

²⁵ Hagstrøm og Stenvik, side 231.

²⁶ Falkanger, Bull og Brautaset, side 190.

²⁷ Askeland, side 19.

anonyme feil.²⁸ Det er derfor tilstrekkelig at det er på det rene at noen som faller innenfor identifikasjonskretsen har opptrådt uaktsomt. Videre hefter prinsipalen for kumulative feil. Dette foreligger når flere feil opptrer sammen, men hvor hver enkelt feil isolert ikke er nok til å pålegge ansvar. På samme måte som under arbeidsgiveransvaret identifiseres rederen med sine hjelpere og rederen stilles som om disse feil og forsømmelser er hans egne.²⁹ Dette omtales i juridisk teori som rederens prinsipalansvar eller husbondansvar.³⁰

For å kartlegge hvilke hjelpere rederen identifiseres med, vil et alminnelig utgangspunkt for undersøkelsen starte i rederansvaret i sjøloven § 151, og rekkevidden av denne bestemmelsen.

2.2 Rederens identifikasjonskrets

Som nevnt tidligere byr innførsel av autonom skipsfart på en rekke nye utfordringer i sjøfarten. Spørsmålet i fortsettelsen blir derfor om nåværende rederansvar i sjøloven § 151, dekker utfordringene autonom skipsfart byr på. Bestemmelsen lyder som følger:

«Rederen svarer for skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skipsfører, mannskap, los, slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste».

Ansvaret bygger på at det må ha oppstått en «skade», skade må ha rammet en erstatningsrettslig vernet interesse, integritetskrenkelsen må ha ført til at skadelidt lider et økonomisk tap. Videre må det være årsakssammenheng mellom den oppståtte skaden og den erstatningsbetingende uaktsomme handling må være, «forårsaket ved feil eller forsømmelse». At skaden må være oppstått som følge av feil eller forsømmelse, utelukker hendelser uten skyld, for eksempel teknisk svikt i maskineri.

For at rederen skal holdes ansvarlig er det videre et krav om at den uaktsomme hjelperen tilhører en krets rederen identifiseres med. Den utviste feil eller forsømmelse må være begått i rederen eller skipets «tjeneste».

Ordlyden operer her med to former for tjeneste. Den første gruppen som inneholder oppramsingen skipsfører, mannskap, los, og slepebåt benytter ordlyden «tjenesten», mens andre som utfører arbeid benytter seg av ordlyden «tjeneste».

²⁸ Falkanger, Bull og Brautaset, side 191

²⁹ Sjur Brækhus, «Juridiske arbeider fra sjø og land», universitetsforlaget, Oslo 1968, s. 273.

³⁰ Falkanger, Bull og Brautaset, side 191. «respondent superior».

Dette kan man forstå som at bestemmelsen ikke fordrer at det er et formelt ansettelsesforhold for at rederen skal bli ansvarlig.³¹ Noen av rederens hjelpere vil ha et ansettelsesforhold til rederiet og vil på den måte utføre handlinger i «*tjenesten*», andre kan være selvstendige oppdragstakere som «*utfører arbeid i skipets tjeneste*», for eksempel stevedorefirmaet som besørger lasting på skipet. Gjør de en feil slik at tredjemann kommer til skade vil rederen bli ansvarlig. Rederansvaret går her lenger i kretsen av hjelpere som identifiseres med rederen enn arbeidsgiveransvaret, som setter grensen ved selvstendige oppdragstakere.³²

Videre kan i «*tjenesten*» og i «*skipets tjeneste*» forstås som at det er et krav om tilknytning mellom den uaktsomme erstatningsbetingende handlingen utført av en person rederen svarer for og til denne personens virke på skipet. Dette er på samme måte som i skadeserstatningsloven § 2-1, for at arbeidsgiveren skal kunne bli ansvarlig må det være en viss sammenheng mellom den oppståtte skade og arbeidet som utføres av den skadevoldende bedrift. Det må derfor være både en saklig og en tidsmessig grense for omfanget av ansvaret.³³

Handlingen må være begått mens tjenesteforholdet består og handlingen må stå i en viss saklig sammenheng med det arbeide hjelperen skal utføre for rederen.³⁴ For eksempel kan ikke rederen bli ansvarlig når styrmannen slår ned dørvakten på et utested. Det kreves at den personen rederen svarer for har utført en uaktsom handling eller unnlattelse på det aktuelle skadevoldende skip, og ikke på et av rederens andre skip.

Vurderingstema synes å være at rederen er nærmest å «*bære risikoen for de påregnelige konsekvenser av å bruke hjelpere*».³⁵ Illustrerende er Rt. 1972 s. 815 (alkejakt-dommen). Saksforholdet var her at skipssjefen på kanonbåten Trygg drev alkejakt med hagle fra broen. Et skudd gikk av og traff leverandørrepresentanten for ildledersystemet båten var ute og testet. Om vådeskuddet var forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten uttalte Høyesterett:

³¹ Falkanger, Bull og Brautaset, side 200.

³² Ot.prp.nr.48 (1965-1966) side 79.

³³ Hagstrøm og Stenvik, side 243.

³⁴ Falkanger, Bull og Brautaset, side 191.

³⁵ Falkanger, Bull og Brautaset, side 203, «*The attitude today appears to be that a shipowner should bear the risk for the foreseeable consequences of fusing assistants*».

*«Han var i funksjon som skipssjef, og førte kommandoen. Under dette jaktet han på alker. Dette var riktignok ikke i tjenestens interesse, det var en privat fornøyelse han nyttet anledningen og sin stilling som skipssjef til. Men jakten står i sammenheng med funksjonen som skipssjef. Sett fra marineledelses synspunkt var det ikke upåregnelig at det ble drevet alkejakt fra marinefartøy».*³⁶

Kort oppsummert så hefter rederen for det første for hjelpere han selv har ansatt, for det andre for selvstendige oppdragstakere som utfører arbeid i skipet tjeneste.³⁷ Ved å inkludere selvstendige oppdragstakere i gruppen av hjelpere rederen svarer for, utvides rederansvaret i forhold til arbeidsgiveransvaret, som avgrenses ved selvstendige oppdragstakere.³⁸ Dette er drøftet i juridisk litteratur og det er usikkerhet knyttet til eksistensen av et oppdragsgiveransvar ved siden av arbeidsgiveransvaret.^{39 40}

Autonome skip er planlagt å gå uten bemanning, flere av hjelperne i oppramsingen i bestemmelsen vil for den moderne skipsfarten bli overflødige. Disse vil derfor ikke kunne begå feil eller forsømmelser i tjenesten. De hendelser som kan tenkes å oppstå på denne skipstypen må anses å være av mer teknisk karakter, utført av tekniske hjelpere, eller ved teknisk svikt. For å kunne fastslå rekkevidden av rederansvaret og hvilke hjelpere rederen identifiseres med, må man se nærmere på hvem som er *«andre som utfører arbeid i skipets tjeneste»*.

2.3 «Andre som utfører arbeid i skipets tjeneste»

Som skissert i forgående punkt hefter rederen både for feil begått av sine egne ansatte og for feil begått av eksterne oppdragstakere. Ordlyden i bestemmelsen gir ikke noe klart uttrykk hvor grensen for rederens identifikasjonskrets skal trekkes. På den ene siden kan man tenke seg at det ikke er noen grense, og at rederen derfor svarer for alle feil begått av selvstendige oppdragstakere. På den annen side kan dette føre for langt av sted og lett lede til urimelig resultat. Dette skal det i fortsettelsen redegjøres for.

³⁶ Rt. 1972 s. 815 (alkejakt-dommen), side 817.

³⁷ Brækhus, side 279.

³⁸ Ot.prp.nr.48 (1965-1966) s. 80.

³⁹ Hagstrøm og Stenvik, side. 271.

⁴⁰ Askeland, side 144-177.

Forarbeidene⁴¹ til sjøloven gir ingen veiledning for kretsen av hjelpere rederen identifiseres med, og nøyer seg kun med å konstatere at § 151 svarer til sjøfartsloven 1893 § 233.

Forarbeidene til sjøloven av 1893,⁴² gir heller ingen veiledning for rekkevidden av ansvaret. Men nøyer seg med å si at rederen også svarer for påtvungne hjelpere, som for eksempel tvangslos og stuere. At rederen også svarer for hjelpere som er påtvungne ble også besvart bekreftende i Irma-Mignon-saken.⁴³ Dette er ikke særlig belysende for autonome skip, som ikke kommer til å benytte seg av slike hjelpere.

Illustrerende er imidlertid Rt. 1984 s. 866. Saksforholdet var i denne avgjørelsen at en 30 fot lystbåt som lå fortøyd i Bodø havn, under uvær drev og støtte sammen med et sjøfly som lå fortøyd. Det var Havnevesenet som hadde sørget for å legge ut forankringen, som var fremskaffet av lystbåteieren. Denne bestod i en murblokk på 950 kg med kjetting. Spørsmålet i saken var om eieren av lystbåten kunne holdes ansvarlig etter sjøloven 1893, § 233. Dette fordret at Havnevesenets arbeid var utført i «skipets tjeneste».

Om den aktuelle hjelperen utfører arbeid i skipets tjeneste beror på en skjønnsmessig vurdering. I avgjørelsen ble det fremhevet at det var i eierens interesse å få anordnet fast fortøyning til båten. Arbeidet knyttet seg til et bestemt fartøy. Arbeidet var en adekvat del av Havnevesenets arbeidsoppgaver, som eieren hadde betalt for å utføre oppdraget. Til slutt utgjorde arbeidet en naturlig del av redervirksomheten. Disse momentene trakk i retning av at lystbåtens eier ble identifisert med havnevesenet som selvstendig oppdragstaker, og at eieren ble ansvarlig etter ansvarsregelen i sjøloven.

Fra juridisk teori⁴⁴ kan det oppstilles tre vurderingskriterier som kan brukes som støtte til argumentasjon som trekker i retning av om rederen identifiseres med en nærmere bestemt gruppe hjelpere eller ikke. For det første må arbeidet som utføres ha tilknytning til et nærmere bestemt skip, og det er dette skipet som må ha forvoldt skade på tredjemann. Det kan derfor ikke dreie seg om et av rederens andre skip.⁴⁵ For det andre må arbeidet som gjøres, utføres i skipets eller rederens interesse.⁴⁶ For det tredje må arbeidet inngå som ledd i den typiske

⁴¹ Ot.prp.nr.55 (1993-1994), side 19.

⁴² Udkast til Sjølov: Norske Motiver. Indstilling fra den kongelig Resolution af 9de December 1882 nedsatte norske Kommission (heretter Udkast til Sjølov).

⁴³ Rt-1923-II-58.

⁴⁴ Brækhus, side 278-294.

⁴⁵ Brækhus, side 283.

⁴⁶ Brækhus, side. 284.

redervirksomheten.⁴⁷ Disse punktene kan ikke tjene som selvstendig grunnlag for hvilke grupper hjelpere rederen hefter for, men kan inngå som en del av en skjønnsmessig vurdering.

Som tidligere nevnt spiller det ingen rolle om det foreligger ett formelt ansettelsesforhold eller ikke, også selvstendige oppdragstakere omfattes av bestemmelsen. Det er derfor likegyldig om eller hvordan disse hjelperne avlønnes eller ikke, også uanmodet hjelp rammes av bestemmelsen. Dette kan eksemplifiseres ved at en tilskuer hjelper til med trossene som fortøyer skipet til havnen, personen gjør en feil med fortøyningen som fører til skade på tredjemann.⁴⁸ Om rederen har valgt sine egne hjelpere eller om disse er påtvunget er også uten betydning for rederens ansvar. Dette vil for eksempel være tilfellet hvor rederens medkontrahent har fastslått at et nærmere bestemt stevedorefirmaet skal forestå lasting og lossing.⁴⁹

Rederen kan etter dette måte svare for en lang rekke av hjelpere, blant annet mannskap ansatt av rederiet, og for personer om bord som ikke er ansatt av rederiet, for eksempel frisør, baransatte, restaurantdrift om bord. Laste og lossearbeidere som utfører arbeid mens skipet er i havn. Ekspeditører, agenter og meglere, slepebåter, isbrytere og bergere. Alle disse hjelperne kan falle innenfor rederens ansvarsområde i sjøloven § 151.⁵⁰

Hvilken type hjelpere rederen identifiseres med vil også avhenge av hvilken type skip man står overfor. Ulike typer skip vil benytte seg av ulike typer hjelpere. Identifikasjon mellom reder og hjelper vil derfor måtte bero på en nærmere skjønnsmessig vurdering av ovennevnte argumentasjonslinjer.

En gruppe hjelpere som er antatt å falle utenfor rederansvaret, men som for autonome skip vil være en fremtreden gruppe, er tekniske hjelpere. Tekniske hjelpere vil for eksempel være verksted som reparerer skipet, klassifiseringsselskap som godkjenner det, eller firmaet som leverer spesialutstyr og teknologi. Begrunnelsen for at disse hjelperne er antatt å falle utenfor den kretsen hjelpere rederen svarer for er at denne typen arbeid faller utenfor rederiets felt av ekspertise, og er arbeidsoppgaver som faller utenfor den typiske rederivirksomheten.

⁴⁷ Brækhus, side 285.

⁴⁸ Brækhus, side 280.

⁴⁹ Brækhus, side 280.

⁵⁰ Falkanger, Bull og Brautaset, side 206-207.

2.5 Management-selskaps rolle ved autonom skipsfart

Innledningsvis ble det nevnt at autonome skip åpner dørene for nye aktører til sjøfartsindustrien. Det vil for disse aktørene være aktuelt å leie inn ekspertise fra profesjonelle management selskap. Managementselskapets rolle vil variere ut fra den konkrete avtale med det konkrete rederi, og oppgavene kan være av større eller mindre karakter. For de autonome skips vedkommende vil det i fjernstyringsfasen være snakk om full nautisk ledelse som delegeres fra rederiet til managementselskapet. Rederen på sin side beholder den kommersielle ledelsen. Rederen betaler for de utgifter som påløper driften av skipet, og manager skal ha vederlag for sitt arbeid.⁵¹ Avtalen mellom manager og reder kan være utførlig og kan inneholde klausuler om å holde manager skadesløs.⁵² Ved slik delegasjon av oppgaver, skjer det imidlertid ingen delegering av rederverdigheten, managementselskapet blir således ikke reder.⁵³ Managementselskapet kan imidlertid bli ansvarlig for egen uaktsomhet etter det alminnelige culpa-ansvaret.⁵⁴

Spørsmålet etter dette er om managementselskapet er en hjelper rederen identifisere med. Det mest sannsynlige i dette scenarioet er at avtalen mellom partene blir utgangspunktet for vurderingen. Skulle det ikke derimot ikke foreligge en slik avtale, må man legge til grunn en vurdering av om managementselskapet er å anse som andre som utfører arbeid i skipets tjeneste, jf. sjøloven § 151. Ved å anvende argumentasjonslinjene for identifikasjon, som trukket frem av rettspraksis og juridisk teori, vil man kunne besvare dette spørsmålet.

For det første må arbeidet som utføres ha tilknytning til et nærmere bestemt skip, og det er dette skipet som må ha forvoldt skade på tredjemann. Det kan derfor ikke dreie seg om et av rederens andre skip. Avtalen mellom partene vil inneholde opplysninger for hvilke skip managementselskapet drifter. Skaden som har oppstått må knytte seg til feil, eller forsømmelsen ved driften av det skadevoldende skip. Har rederen overlatt den nautiske ledelsen til managementselskapet for det aktuelle skadevoldende skip og det foreligger uaktsomhet ved den nautiske ledelse fra selskapet side, kan dette spørsmålet besvares bekreftende.

⁵¹ Falkanger, Bull og Brautaset, side 181.

⁵² Falkanger, Bull og Brautaset, side 181.

⁵³ Falkanger, Bull og Brautaset, side 181

⁵⁴ Falkanger, Bull og Brautaset, side 182.

For det andre må arbeidet som gjøres, utføres i skipets eller rederens interesse. Delegering av den nautiske ledelsen av skipet vil åpenbart være i rederens interesse. Det samme må sies å gjelde for oppfølging av vedlikehold og reparasjoner. Nye aktører i den autonome skipsfarten kan ha manglende infrastruktur og «know how», til å drifte et slikt skip, det er derfor beleilig å sette denne del av driften til andre som innehar denne ekspertisen. Dette kriteriet må etter dette også kunne sies å besvares bekreftende.

For det tredje må arbeidet inngå som ledd i den typiske redervirksomheten. Den nautiske ledelsen av skipet samt andre oppgaver knyttet til driften av skipet, som for eksempel avgjøre når skipet skal på service og føre tilsyn med den tekniske driften av skipet må i sin alminnelighet kunne sies å inngå som ledd i den typiske redervirksomheten. Dette spørsmålet må i så fall også besvares bekreftende.

Disse momentene trekker alle i retning av at managementselskapet er å regne som en selvstendig oppdragstaker som tilhører gruppen av hjelpere som rederen svarer for. På den annen side kan det med tiden argumenteres for at den nautiske ledelsen og tekniske driften av et autonomt skip faller utenfor ekspertisefeltet for den typiske redervirksomheten. Dette er en av hovedgrunnene til at oppgaven ble satt bort i utgangspunktet.

2.6 Oppsummering av rederansvaret og veien videre

Røsæg⁵⁵ tar til orde for at man aldri helt kan fjerne menneskelig involvering selv ved autonom skipsfart. Det er for eksempel et menneske som har programmert algoritmene som styrer handling og beslutningsprosessene til skipet. Programmereren som jobber for teknologileverandøren og klassifiseringsselskapet som har godkjent dette, faller i kategorien av tekniske hjelpere og således utenfor kretsen av personer rederen identifiseres med.

Det er på det rene at rederen ikke svarer for feil ved skipet som hefter ved skipet før han får det i besittelse.⁵⁶ Feilene som ligger ved skipet ved levering kan både være anonyme og kumulative feil utført av en helper som faller utenfor rekkevidden av rederansvaret. Disse feilene vil vanskelig kunne oppdages før skipet settes i drift, og det kan være vanskelig å oppdage dem før ulykken inntreffer.

⁵⁵ Erik Røsæg, «Diabolus ex machina: When autonomous ship does the unexpected», side 127.

⁵⁶ Trond Solvang, «Man, machine, and culpa». Sitat fra The muncaster castle – the house of Lords, s. 108

Rederansvaret dekker heller ikke hendelser som omtales som teknisk svikt, dette er typiske hendelser som ingen kan lastes for. Rederansvaret fordrer at det har vært utvist feil eller forsømmelse av noen i kretsen rederen identifiseres med.

I Danmark og Sverige er problemet med teknisk svikt som fører til skade forsøkt løst med et utvidet virksomhetsansvar, eller en culpa-fiksjon, med et hevet krav om «due diligence», eller et skjerpet krav til aktsomhet. Man skjerper med dette culpa vurderingen. Tanken bak dette er at rederen er nærmest å undersøke skipet før det settes i drift. Det er rederen eller hjelperne den identifiseres med som er nærmest å avdekke feilen, man vil da kunne konstatere uaktsomhet i at de ikke oppdaget dette.

En slik vurdering vil ha sammenheng med tolkning av skadeserstatningsloven § 2-1, «*om de krav skadelidte med rimelighet kan stille til virksomheten*». Det vil i fortsettelsen ses nærmere på en slik modell under virksomhetsansvar i punkt 3. Bakgrunnen for en slik undersøkelse er å finne frem til ansvarsgrunnlaget som gir skadelidte et adekvat vern.

3. Virksomhetsansvar⁵⁷

3.1 Innledning

I punkt 2 ble det redegjort for at rederens ansvar er todelt. For det første blir rederen ansvarlig for hjelperes feil og forsømmelser i «*tjenesten*», og for det andre blir rederen ansvarlig for hjelperes feil og forsømmelser i skipets «*tjeneste*». Det avgjørende for rederens ansvar er derfor skadevolders tilknytning til det aktuelle skip,⁵⁸ og skadevolders arbeid må være typisk for redervirksomheten.

Rederen har for den første gruppen et såkalt arbeidsherreansvar, noen av disse hjelperne har et ansettelsesforhold til rederen. Andre følger av oppramsingen, for eksempel slepebåt og los.

Disse utfører arbeid i rederens tjeneste.

⁵⁷ Temaet er presentert av Erik Røsæg i Henrik Ringbom, Erik Røsæg og Trond Solvang, «Autonomous ships and the law», «Diabolus ex machina», side 125. Det er imidlertid ikke helt enkelt å vite hva Røsæg legger i dette begrepet, dette er også fremholdt av Solvang i, Trond Solvang, «Shipowners' vicarious liability under English and Norwegian law, With an eye to technical failure of autonomus ships» side 119-123. Det vil derfor i fortsettelsen tas utgangspunkt i Selvigs virksomhetsansvar, og at det er denne modellen som prøves mot auto ships. Erling Selvig, «*Det såkalte husbondsansvar*», «studier i ulike typer av ansvar for hjelpere herunder rederansvaret efter sjøl § 8», Universitetsforlaget 1968.

⁵⁸ Erling Selvig, «*Det såkalte husbondsansvar*», «studier i ulike typer av ansvar for hjelpere herunder rederansvaret efter sjøl § 8», Universitetsforlaget 1968, side 64.

For det andre blir rederen ansvarlig for andre som utfører arbeid i skipets «*tjeneste*». Det er denne kategorien vi finner de selvstendige oppdragstakerne. For disse hjelperen har rederen et såkalt driftsherreansvar.⁵⁹

Skader som følger av teknisk svikt og tekniske hjelpere er antatt å falle utenfor rederens ansvar, da dette er arbeid som ikke er typisk for redervirksomheten. Det avgjørende er derfor om arbeidet som utføres kan sies å være «*typisk for redervirksomheten*».⁶⁰ Hva som er typisk for redervirksomheten vil bero på den konkrete skipstypen man står overfor.⁶¹ For autonome skip vil dette typisk være typisk tekniske hjelpere.

Spørsmålet i fortsettelsen er om rederens prinsipalansvar kan utvides til å gjelde alle typer selvstendige oppdragstakere ved hjelp av virksomhetsansvarsmodellen, såkalt oppdragsgiveransvar. Virksomhetsansvar kjenner vi best fra arbeidsgiveransvaret skadeserstatningsloven § 2-1.⁶² ⁶³ Det er tidligere redegjort for at rederansvaret er *lex specialis* til arbeidsgiveransvaret, den kan derfor tolkes i samsvar med sine rettslige forbilder.⁶⁴

Oppdragsgiveransvaret går ut på at enkelte plikter i visse tilfeller ikke med ansvarsbefriende virkning kan settes bort til selvstendige oppdragstakere,⁶⁵ såkalte *none-delegable duties*. Eksistensen av et slikt ansvar synes usikker i norsk rett,⁶⁶ men har oppslutning i svensk, dansk og anglo-amerikansk rett.⁶⁷ I disse landene har et slikt ansvar vært knyttet til plikter til å treffe sikringstiltak, enten gjennom lovgivning eller forskrift.⁶⁸

3.2 Oppdragsgiveransvaret

Spørsmålet om oppdragsgiveransvar er hovedsakelig knyttet til skadeserstatningsloven § 2-1, som setter rekkevidden av arbeidsgiveransvaret ved selvstendige oppdragstakere. Av forarbeidene til bestemmelsen fremgår det at:⁶⁹

⁵⁹ Selvig, side 15-16.

⁶⁰ Falkanger, Bull og Brautaset, side 207.

⁶¹ Selvig, side 66.

⁶² Hagstrøm og Stenvik, side 232.

⁶³ Lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (skadeserstatningsloven).

⁶⁴ Falkanger, Bull og Brautaset, side 191.

⁶⁵ Hagstrøm og Stenvik, side 272.

⁶⁶ Selvig, side 53-54, Hagstrøm og Stenvik, side 272 og Askeland, side 145.

⁶⁷ Selvig, side 53.

⁶⁸ Selvig, side 53.

⁶⁹ Ot.prp.nr.48 (1965-1966) side 80.

«Utenfor arbeidstakerbegrepet faller dog de selvstendige oppdragstakere. Disse utfører arbeid eller verv for arbeidsgiverne, men ikke i hans tjeneste».

Hovedregelen etter norsk rett, må etter dette sies å være ikke-identifikasjon, mellom oppdragsgiver og selvstendig oppdragstaker.⁷⁰ Om eksistensen av et oppdragsgiveransvar sier forarbeidene:⁷¹

«Et mulig ansvar for det offentlige eller en privat arbeidsgiver for skade voldt ved uforsvarlig atferd av en selvstendig oppdragstaker eller hans folk, kan derfor ikke bygges på det lovutkast som her settes fram. Hvorvidt det kan tenkes særlige tilfelle hvor forholdene ligger slik an at domstolene på annet grunnlag vil holde det offentlige/arbeidsgiveren ansvarlig for slik skade, finner man ikke grunn til å gå nærmere inn på i denne sammenheng».

Innstilling II side 25 sier om et mulig oppdragsgiveransvar følgende:⁷²

«Hovedinnvendingen er at ordningen trolig neppe vil gi tilstrekkelig klare linjer med hensyn til hvem arbeidsgiveren blir ansvarlig for. De kriterier det er tale om når det gjelder å avgjøre hvilke medhjelpere som omfattes av ansvaret synes nokså skjønnsbetonte. En må gå ut fra at det i atskillige tilfelle vil bli prosess om hvorvidt det er tale om et arbeid som er et naturlig ledd i oppdragsgiverens ervervsvirksomhet. I betraktning av den usikkerhet regelen vil kunne by på i så henseende, har utvalget ikke funnet å kunne sette fram et forslag om å lovfeste den. Et annet spørsmål er hvorvidt domstolene i større eller mindre grad vil kunne tenkes å praktisere den på ulovfestet grunnlag».

Det er således knyttet usikkerhet til eksistensen av et slikt oppdragsgivernansvar, usikkerheten er blant annet knyttet til hvor grensens for et slikt ansvar skal trekkes. Den videre utviklingen av et slikt ansvarsgrunnlag er overlatt domstolene ved Høyesterett.

Askeland mener at et slikt ansvar beror på en konkret vurdering hvor momenter som at skaden har tilknytning til oppdragstakers virksomhet, virksomheten er igangsatt av

⁷⁰ Askeland, side 144.

⁷¹ Ot.prp.nr.48 (1965-1966) side 42.

⁷² NUT 1964:3 Innstilling om lov om Det offentliges og andre arbeidsgiveres erstatningsansvar m.m. Innstilling II

oppdragsgiver, det er oppdragsgiver som hovedsakelig har den økonomiske interessen av at tiltaket er iverksatt, og at virksomheten eller innretningen innebærer en viss risiko.⁷³

Askeland trekker frem Rt. 1967 s. 597 og Rt. 1967 s. 697 som eksempler på avgjørelser, hvor det kunne vært argumentert for et ulovfestet oppdragstakeransvar.⁷⁴ Hagstrøm og Stenvik er kritiske til dette synspunktet.⁷⁵ Imidlertid peker disse dommene på et interessant punkt, nemlig at ved å fingere culpa kan typetilfellet løses gjennom ansvarsgrunnlaget, henholdsvis skadeserstatningsloven § 2-1 og sjøloven § 151. Dette vil omtales nærmere under punkt 3.3.

3.2.1 Mucaster Castle⁷⁶

The Muncaster Castle – the House of Lords reiser et interessant spørsmål, om man ved bruk av enterprise liability-modellen kan utvide kretsen av hjelpere rederen svarer for, såkalt ulovfestet oppdragsgiveransvar. Dette reiser igjen nye spørsmål, som hva med feil som ligger latent ved skipet når eier overtar det. Feilen har da oppstått før eieren har fått skipet i besittelse.⁷⁷

Saken dreide seg om skade på gods som følge av vanninntrenging i skipet. Hadde saken blitt reist i Norge, ville avgjørelsen gått etter sjølovens bestemmelse om transportørens ansvar for vareeiers økonomiske tap ved skade på last i sjøloven § 275. Avgjørelsen har således ikke en direkte overføringsverdi på forhold utenfor kontrakt. Avgjørelsen gir imidlertid inntrykk av at personkretsen rederen svarer for kan utvides.

Årsaken til vanninntrengingen var mest sannsynlig at en inspeksjonsluke ikke var skrudd ordentlig igjen. Under overfarten hadde skruen løsnet og vann trengt inn gjennom luken. Inspeksjonslukene hadde før overfarten blitt inspisert og festet på nytt. Inspeksjonen ble foretatt av en ansatt ved et verksted.

⁷³ Askeland, side 150-177.

⁷⁴ Askeland, side 154.

⁷⁵ Hagstrøm og Stenvik, side 272.

⁷⁶ Riverstone Meat Co Pty v Lancashire Shipping Co (1961) Lloyd's Rep 57, referert til som Muncaster Castle. Saken ble reist for the High Court i 1958, avgjørelsen ble anket til the Court of Appeal, og videre til the House of Lords som avsa avgjørelse i 1960.

⁷⁷ Trond Solvang, «Shipowners' vicarious liability under English and Norwegian law, With an eye to technical failure of autonomous ships» side 69. Marius No. 541, Solvang drøfter gjeldene problemstilling fra et engelsk og norsk perspektiv, hvor det ulovfestete oppdragsgiveransvaret etter engelsk rett var resultatet i saken The Muncaster Castle – the House of Lords. En slik tilnærming vil by på problemer i norsk rett, som også Solvang poengterer. Imidlertid tar ikke en slik tilnærming høyde for løsningen i Skandinavisk rett, som for eksempel Bravur.

Om rederen svarte for feil som var begått av verkstedets ansatt, ble i det House of Lords besvart bekreftende. Det er usikkert om dette kunne blitt resultatet etter norsk rett.⁷⁸ Sjur Brækhus⁷⁹ uttaler følgende om en slik utvidelse av hjelpere rederen svarer for:

«Redderen må i en rekke tilfelle benytte tekniske eksperter av forskjellig slag: Det mekaniske verksted som bygger eller reparerer skipet, klassifiseringsselskapet som kontrollerer det, de firmaer som leverer, installerer og kontrollerer spesialutstyr som radiostasjon, ekkolodd, radar o.l. En feil begått av en av disse hjelpere kan meget vel tenkes å føre til at tredjemann lider skade. Verkstedets folk forsømmer f.eks. å feste en bolt forsvarlig slik at den etter noen tid rystes løs, hvorved reverseringsmaskineriet svikter og en kollisjon blir følgen. Kan reder i tilfelle pålegges ansvar etter sjøl. §8? Svaret må utvilsomt bli benektende».

Det kan stilles spørsmål ved om dette kan besvares kategorisk benektende, all den tid det typiske arbeid for redervirksomheten vil variere ut fra hvilken type skip man står overfor. Det er for eksempel forskjell på hva som er typisk arbeid ved et rederi som driver passasjer transport, og et lasteskip, og disse vil igjen skille seg fra et autonomt skip.

Saken tjener imidlertid som illustrasjon til hvordan man ved virksomhetsansvaret kunne utvidet kretsen av hjelpere rederen svarer for. Engelsk rett har gjennom avgjørelser av The House of Lords utviklet ansvaret under en forståelse av at oppdragsgiveren blir ansvarlig for oppdragstakerens culpa. Tanken er at oppdragsgiveren har en plikt til å ikke volde skade, denne plikten blir brutt når oppdragsgiver delegerer sine oppgaver og plikten deretter blir brutt av oppdragstakers feil eller forsømmelser.⁸⁰ Dette utgjør såkalte ikke-delegerbare plikter eller none delegable duties.

3.2.2 Rt. 2000 s. 253 (Asfalkant)

Saksforholdet i Rt. 2000 s. 253 (Asfalkant),⁸¹ var at en motorsyklist omkom som følge av vanskelige kjøreforhold på ny asfaltert vei. Vegvesenet ble ansvarlig som følge av at det ikke var satt opp skilt som varslet om de vanskelige kjøreforholdene. Annenvoterende som talsmann for Høyesteretts flertall utalte at hvilken aktsomhetsnorm som skal oppstilles, er

⁷⁸ Falkanger, Bull og Brautaset, side 353.

⁷⁹ Brækhus, side 293.

⁸⁰ Askeland, side 148.

⁸¹ Dissens 2-3, annenvoterende dommer Skoghøy som dannet votumet for flertallet i saken.

hvilke «*krav skadelidte med rimelighet kan stille til virksomheten eller tjenesten*»,⁸² jf. skadeserstatningsloven § 2-1, første ledd første punktum.

Avgjørelsen kan synes å bygge videre på avgjørelsene i Rt. 1967 s. 597 og Rt. 1967 s. 697. Dette er imidlertid ikke helt treffende da Høyesterett ikke gikk nærmere inn på hvem som burde sørget for skiltingen. Avgjørelsen skiller seg også fra de to forgående avgjørelser ved at oppdragstakeren(e) i Asfaltkant var av en helt annen karakter i de mer beskjedne entreprenører i Rt. 1967 s. 597 og Rt. 1967 s. 697.⁸³ Det kunne derfor ikke bygge på en videreføring av uaktsomt valg av hjelper.

Avgjørelsen er interessant da den tar opp anonyme og kumulative feil.⁸⁴ Selv om arbeidsgiver og reder også blir ansvarlig for anonyme og kumulative feil, er det fremdeles et krav om at feilen kan spores tilbake til prinsipalens identifikasjonskrets. Fra bestemmelsens forarbeid fremgår det at «*Det er ikke meningen med det foreslåtte ansvar for «anonyme» og «kumulerte» feil å innføre noe ansvar på objektivt grunnlag*».⁸⁵ Det kan derfor spørres om resultatet i avgjørelsen hadde blitt annerledes om Høyesterett fant at det var den profesjonelle oppdragstakerens oppgave å sørge for skilting. Dette ble det imidlertid ikke tatt stilling til, da Staten hadde akseptert at den heftet for feil begått oppdragstakerens. På den annen side kan Høyesteretts valg om å ikke ta stilling til dette spørsmålet tyde på eksistensen av et ulovfestet oppdragsgiveransvar, all den tid Høyesterett ikke er bundet av partenes anførsler om rettsspørsmål.⁸⁶

Læren om anonyme og kumulerte feil kan før til at man havner i et grenseskille mellom et identifikasjonsbasert skyld-ansvar og objektivt ansvar. Når man snakker om kumulerte anonyme feil synes et skyldbasert identifikasjonsansvar å bli illusorisk.

Identifikasjonsansvaret fordrer at feilen kan spores tilbake til noen i denne kretsen. Noen i identifikasjonskretsen må også ha utført en feil eller forsømmelse i tjenesten, en uaktsom handling. På den ene siden kan man tenke seg tilfellet hvor det faktisk ikke er mulig å identifisere årsaken til ulykken. Når man ikke vet hvilken feil som har vært utløsende årsak er

⁸² Rt. 2000 s. 253, side 265.

⁸³ Askeland, side 154. «*I begge sakene var oppdragstakerne nærmest å sammenligne med amatører i forhold til den oppgaven de skulle utføre*».

⁸⁴ Rt. 2000 s. 253, side 267.

⁸⁵ Ot.prp.nr.48 (1965-1966), side 79.

⁸⁶ Hagstrøm og Stenvik, side 272.

det også vanskelig å identifisere hjelperen(e). Å utlede et oppdragsgiveransvar ut fra et identifikasjonsbasert ansvar kan uthule lovgivers intensjon under et prinsipalansvar.

Rettstilstanden for et ulovfestet oppdragsgiveransvar må etter dette synes usikker. Hvis man aksepterer et ulovfestet oppdragsgiveransvar i norsk rett gjennom en utvidende tolkning av skadeserstatningsloven § 2-1, blir spørsmålet hvilken overføringsverdi dette får i sjøretten. Sjøloven § 151 kan suppleres med de alminnelige regler i skadeserstatningsloven § 2-1.⁸⁷ Det vil imidlertid synes kunstig å utvide rederens identifikasjonskrets gjennom analogisk anvendelse av skadeserstatningsloven § 2-1, for å oppnå et ulovfestet oppdragsgiveransvar. Det kan fremstå som lovgiver har vært klar over debatten rundt de selvstendige oppdragstakeres stilling ved utformingen av rederansvaret i sjøloven § 151, all den tid rederen i en viss utstrekning blir ansvarlig for selvstendige oppdragstakere, så lenge de utfører arbeid som inngår i den typiske redervirksomheten. Selvig synes også skeptisk til en slik analogi:⁸⁸

«I Sjøfartsforhold vil derfor rederens ansvar som driftsherre i alt vesentlig bestemmes i og med fortolkning av sjøl. § 8».

Tanken er at en analogi av skadeserstatningsloven § 2-1 i retning av et ulovfestet oppdragsgiveransvar først og fremst kommer til anvendelse på livsområder som ikke har et slikt ansvar lovfestet.

*«Dette erstatningsrettslige forhold må man selvsagt ta hensyn til ved fortolkning av NL 3-21-2, som må foretas særlig med henblikk på virksomheter hvor et slikt behov for utvidet ansvar ikke foreligger. De nevnte forhold taler mot uten videre å legge en analogi fra NL 3-21-2 til grunn ved fortolkning av sjøl. § 8».*⁸⁹

Dette forhold trekker i retning av at dersom det skulle åpnes for et ulovfestet oppdragsgiveransvar i norsk rett, vil dette ikke uten videre kunne legges til grunn for en forståelse av sjøloven § 151, all den tid rederen i en viss utstrekning allerede blir ansvarlig for selvstendige oppdragstakere.

⁸⁷ Falkanger, Bull og Brautaset, side. 191.

⁸⁸ Selvig, side 67.

⁸⁹ Selvig, side 67.

Det er etter dette vanskelig å si hvilken rolle et oppdragsgiveransvar generelt har i norsk rett, og det er igjen vanskeligere å si hvilken plass det har i sjøretten. Imidlertid kan en oppdragsgiver bli ansvarlig for uaktsomt valg av hjelper, såkalt culpa in eligendo.

3.3 Virksomhetsansvar en culpa fiksjon

Med bakgrunn i et ulovfestet oppdragsgiveransvar usikre stilling i norsk rett generelt, og den mer usikre stillingen det vil ha i sjøretten, blir spørsmålet om man ved hjelp av andre erstatningsrettslige teknikker kan sørge for at skadelidte får et adekvat vern. Spørsmålet er om man gjennom fingering av skyld-spørsmålet, eller ved en forlengelse av culpa in eligendo, kan komme frem til at typetilfellet kan løses gjennom ansvarsgrunnlaget.

3.3.1 Rt. 1967 s. 597 (Asfaltklump-dommen)

Saksforholdet i Rt. 1967 s. 597 (Asfaltklump-dommen), var at en entreprenør under oppdrag fra kommunen skulle utføre reparasjonsarbeid på en kommunal skole. Ansatt hos entreprenøren kastet en asfaltklump ut av et vindu i 4. etasje, en 6 år gammel gutt ble truffet i hode av klumpen og kom til skade. Kommunen ble holdt ansvarlig etter skyld-ansvaret. Avtalen mellom partene var i utgangspunktet at fjerning av massen skulle foregå etter normal fremgangsmåte. Dette innebar at massen skulle fraktes ut gjennom trapperommene. Kommunenes bygningssjef hadde imidlertid samtykket til fjerning av massene ved å kaste det ut av vinduet i 4. etasje, så sant nærmere sikkerhetstiltak ble iverksatt. Disse innebar at det skulle settes opp sperringer og at det skulle være vakthold, det skulle settes opp avvisere, varselskilt og gis varselrop før man kastet masse ut av vinduet. Byretten som Høyesterett støttet seg til utalte om de nevnte sikringstiltakene ikke var tilfredsstillende.⁹⁰

«Sperringen var ikke tilstrekkelig høy, det var lett å velte den enkelte lem og det var åpen adgang inn på det sperrede området, minst to steder. Det var ikke satt opp avvisere og varselskilt. Det var heller ikke ordnet med vakthold under utkastingen og det ble ikke gitt varselrop».

På side 598 uttaler førstvoterende Hiorthøy hovedregelen om at ansvar for selvstendige oppdragstakere er ikke-identifikasjon.

⁹⁰ Rt. 1967 s. 597 side 602.

«Jeg er således enig i at det som alminnelig regel må antas at ansvaret for skade som voldes tredjemann under utførelsen av en entreprise påhviler entreprenøren, og at dette ansvaret ikke uten videre overføres på oppdragsgiver ved at han gir spesielle anvisninger med hensyn til fremgangsmåte under arbeidet».

Videre i avsnittet påpeker førstvoterende at det på *«dette område ennå ikke festnet seg noen bestemt rettsoppfatning som kan få betydning for avgjørelsen av den foreliggende sak».*

Førstvoterende konstaterte at kommunens samtykke til en slik fremgangsmåte, som nevnt over, uten de fremsatte forbehold (sikringstiltakene), i seg selv ville vært ansvarsbetingende. Det ble videre drøftet at det var uaktsomt av kommunene ved bygningssjefen, manglende tilsyn med overholdelsen av sikringstiltakene.

*«Spørsmålet blir om de gitte pålegg var tilstrekkelige, og om bygningssjefen uten å foreta seg ytterligere kunne slå seg til ro med at de ville bli fulgt. Jeg antar at begge spørsmål bør besvares benektende, men legger som byretten hovedvekt på den manglende kontroll fra bygningssjefens side. I betraktning av at han var behjelpelig med å skaffe sperringsmateriell som kommunen rådet over, og særlig på bakgrunn av han spesielle kvalifikasjoner og stilling i kommunen, synes det å kunne kreves at han også forvisset seg om at betryggende avsperring virkelig ble foretatt».*⁹¹

*«...og at et forsterket oppsyn fra kommunen som oppdragsgiver derfor var særlig på sin plass».*⁹²

Det var i denne avgjørelsen ikke rom for å pålegge et ulovfestet oppdragstakeransvar, selv om Høyesterett ikke utelukker dette. Høyesterett fant heller ut at typetilfellet kunne løses etter skyldansvaret, gjennom en fingering av skyldvurderingen, såkalt culpa-fiksjon. Kommunen ved bygningssjefen ble ilagt et «skjerpet ansvar», hvor bygningssjefens manglende tilsyn med gjennomføring av sikringstiltakene ble ansett som uaktsomt fra kommunen som oppdragsgiver.

⁹¹ Rt. 1967 s. 597 side 599.

⁹² Rt. 1967 s. 597 side 599-600.

3.3.2 Rt. 1967 s. 697 (Lier-dommen)

Saksforholdet i Rt. 1967 s. 697 (Lier-dommen) var at en selvstendig oppdragstaker var leid inn av kommunene for å kvitte seg med privetmasse fra en av kommunens leiegårder.

Oppdragstakeren tømte privetmassen i en bekk, som førte til at bekken ble forurenset. Dette førte til skade på tredjemanns virksomhet.⁹³

Høyesterett tok ikke stilling til om kommunen var ansvarlig etter husbondansvaret N.L. 3-21-2,⁹⁴ da de fant at kommunen var ansvarlig på subjektivt grunnlag. Ved å ikke drøfte husbondansvaret, unngikk Høyesterett spørsmålet om et mulig ulovfestet oppdragsgiveransvar.

Høyesterett støttet herredsrettens begrunnelse om at manglende kontroll med oppdragstakerens utføring av arbeidet, var ansvarsbetingende for kommunen på subjektivt grunnlag.⁹⁵ Kommunen hadde en «sterk oppfordring» til å gjøre oppdragstakeren kjent med helseforskriftene, og «presisere at de måtte følges», videre at det som vilkår for betalingen at oppdragstakeren legitimerte at massen var tømt slik som foreskrevet i forskriften.⁹⁶

3.3.3 Oppsummering Rt. 1967 s. 597 (Asfaltklump) og Rt. 1967 s. 697 (Lier)

De nevnte avgjørelser kan etter dette ikke tas til inntekt for et ulovfestet oppdragsgiveransvar.⁹⁷ Begge avgjørelsene ble løst gjennom skyld-ansvaret, og ikke gjennom daværende arbeidsgiveransvar i N.L. 3-21-2. Kommunens folk hadde i begge avgjørelsene unnlatt å foreta seg noe for å sikre at oppdragstakeren utførte arbeidet på en forsvarlig måte.⁹⁸ Dette konstituerte et uaktsomt forhold fra kommunens side. Ved å tillegge virksomhetsleder en slik skjerpet aktsomhetsplikt ved delegering av arbeidsoppgaver til selvstendige oppdragstakere, nærmer man seg det som kalles en culpa-fiksjon.

Det fremstår heller ikke helt klart hvilke momenter som skal inngå i en slik aktsomhetsvurdering. Begge oppgavene bød sine omgivelser på en viss risiko, de var igangsatt av kommunen, i kommunens interesse, og skaden oppstod i forbindelse med

⁹³ Dissens 4-1, mindretallet dommer Thrap anså ansvarsspørsmålet på samme måte som førstvoterende, dissensen gikk i hovedsak ut på erstatningens størrelse. Side 704.

⁹⁴ Kong Christian Den Femtis Norske Lov, fra 1969 kjent som arbeidsgiveransvaret i skl § 2-1.

⁹⁵ Rt. 1967 s. 697, side 700.

⁹⁶ Rt. 1967 s. 697, side 700.

⁹⁷ Selvig, side 47. Se også Hagstrøm og Stenvik Side 272.

⁹⁸ Selvig, side 47.

oppdragsgivers utførelse av arbeidet. Det kan imidlertid også virke som at oppdragstakerens status (størrelse) hadde betydning for et skjerpet ansvar for kommunen. Selvig mener at dette synspunktet er en videreføring av culpa in eligendo,⁹⁹ uaktsomt valg av hjelpere. På den annen side kan Høyesteretts moment om at virksomheten byr sine omgivelser på en viss risiko, trekke i retning av at man nærmer seg det anglo-amerikanske utgangspunktet for non-delegable duties for «inherantly dangerous activities».¹⁰⁰

3.2.4 ND-1994-82 (ND-1995-163) Bravur

Saksforholdet i Bravur,¹⁰¹ som gikk for Dansk Høyesterett var at kysttankeren M/T Bravur støtte mot havneanlegg, og påførte dette betydelige skader. Årsaken til ulykken var at styremaskineriet sviktet, som følge av brudd på en bolt. Ingen kunne lastes for ulykken, men rederiet ble pålagt et «skærpet»-ansvar. Skipet var bygget i 1975, og kjøpt av eieren i 1988, skipet ble i forbindelse med kjøpet ikke grundig inspisert, en slik inspeksjon kunne ha avdekket det forhold at det ble brukt uoriginale deler i styremaskineriet. Høyesterett uttalte:¹⁰²

«Højesteret finder, at appellanten burde have foranlediget foretaget undersøgelser af skibet, som kunne have afdækket en så væsentlig konstruktionsfejl som den foreliggende. Ved at undlade dette har appellanten pådraget sig et erstatningsansvar for den skete skade».

Det var etter dette uaktsom av rederen å ikke ha foranlediget en undersøkelse som kunne ha avdekket feilen som lå ved skipet. Som i ovennevnte Rt.1967 s. 597 og Rt. 1967 s. 697, nærmer man seg ved slik tilnærming en culpa-fiksjon. Man kan tenke seg en slik modell i norsk rett, imidlertid blir det synlig at hva som inngår i rederens felt av ekspertise vil sette en grense for et slikt ansvar. Går man forbi denne grensen er det i realiteten et objektivt ansvar. Sjøloven må tolkes i lys av skadeserstatningsloven § 2-1, forarbeidene er klare på at bestemmelsen ikke tar sikte på å innføre et objektivt ansvar.

Etter dette må rederens ansvar bero på arten av arbeidet. Er det et arbeid som er typisk for redervirksomheten, blir rederen ansvarlig.¹⁰³ For autonome skips vedkommende blir spørsmålet om hvilke kunnskaper rederen har til å foranledige undersøkelse av autonom

⁹⁹ Selvig, side 50.

¹⁰⁰ Selvig, side 50, jf. Hagstrøm og Stenvik, side 273.

¹⁰¹ ND-1994-82 (ND-1995-163).

¹⁰² ND-1995-163.

¹⁰³ Falkanger, Bull og Brautaset, side 207.

teknologi for å avdekke feil. Innsikt i avansert teknologi kan neppe sies å være typisk for redervirksomheten. På den annen side skal arten av arbeidet vurderes ut fra hva slags skip man har med å gjøre. Autonome skip kjennetegnes ved at det er styrt av avansert teknologi, og dette er typisk for disse skipene. Dette kan trekke i retning av at dette er kvaliteter som bør tillegges redervirksomheten.

Spørsmålet vil også bli hvor langt man kan trekke analogi fra skadeserstatningsloven § 2-1, all den tid rederansvaret allerede inneholder ansvar for selvstendige oppdragstakere som utfører arbeid i skipets tjeneste.

3.4 Oppsummering av virksomhetsansvar

I punkt 2, ble det redegjort for at sjølovens § 151 må anses som *lex specialis* til skadeserstatningsloven § 2-1. Rederansvaret i sjøloven har allerede åpnet for at selvstendige oppdragstakere kan falle inn under dette ansvaret, dermed at feil eller forsømmelser utført av slike hjelpere som leder til skade, er tap som kan veltes over på rederen. Vilkåret er at de selvstendige oppdragstakerne kan anses «*andre som utfører arbeid i skipets tjeneste*», jf. sjøl § 151.

Arbeidet må videre vurderes ut fra hva som kan sies å være typisk arbeid ved det aktuelle skip, og typisk for redervirksomheten. Rekkevidden er antatt trukket ved teknisk svikt og tekniske hjelpere, med begrunnelsen at dette må anses som oppgaver som ligger utenfor rederiets felt av ekspertise. Det kan stilles spørsmål om en slik grense blir noe kunstig for autonome skip. Feil og forsømmelser fra tekniske hjelpere vil være typisk for denne skipstypen. Utstrakt bruk tekniske hjelpere vil også være typisk for autonome skip. Det kan argumenteres for at for autonome skips tilfelle at slike arbeidsoppgaver er typiske for redervirksomhet som driver innen autonom skipsfart. På den annen side kan dette lett føre for langt av sted, da det også for vanlige skip må sies å være typisk at de fra tid til annen har opphold ved verft for å få utført reparasjoner.

Det faktum at sjøloven 151 allerede har utvidet rekkevidden av hjelpere rederen svarer for, i motsetning til skadeserstatningsloven 2-1, tyder på at lovgiver har hatt tanken rundt diskusjonen om et oppdragsgiveransvar i skadeserstatningsloven § 2-1 når de lagde sjøloven § 151. Det synes derfor unaturlig at man skal kunne utvide denne gruppen av hjelpere på denne bakgrunn.

Culpa-fiksjon er ikke så utbredt i Norge som i andre land, dette skyldes i stor grad at det ikke har vært nødvendig, all den tid det ulovfestete objektive ansvaret fanger opp de typetilfellene. På den andre siden er det som vist over heller ikke et ukjent fenomen. Læren om anonyme og kumulative feil, hvor flere feil sammenlagt betinger erstatningsansvar, men hvor den enkelte feil isolert sett ikke oppfyller vilkåret om uaktsomhet, må i visse tilfeller sies å være en culpa-fiksjon.¹⁰⁴

Et poeng som må synligjøres er at i de ovennevnte dommene faller culpa-fiksjonen innenfor den aktiviteten virksomheten eller innretningen er ment å gjøre. Tanken om en slik culpa-fiksjon på sjørettens område kan derfor problematiseres ved at en del aktiviteter knyttet til sjøfarten ikke ligger innenfor rederens felt av ekspertise.¹⁰⁵ For eksempel kan det stilles spørsmål ved hvilken forventning man har til at rederen skal føre tilsyn med implementeringen av autonom teknologi i skipet. Hvordan kan rederen med enkle undersøkelser avdekke feil i programvareoppdateringer. Hvilken mulighet har rederen til å avdekke feil og mangler i teknologien, og hvilken forventning kan rederen ha til denne, når standarden for hvordan kunstig intelligens skal fungere ikke er definert.¹⁰⁶ Det kan synes at dersom man trekker culpa-fiksjonen til disse lengder at man nærmer seg et ulovfestet objektivt bedriftsansvar.

På denne bakgrunn kan det sies at læren om Res Ipsa Loquitur¹⁰⁷ fra engelsk og angloamerikansk rett ikke ville ført frem i norsk sjørett, da den ikke ville bestått Prima Facie testen,¹⁰⁸ da rederen eller eieren til sitt forsvar kunne anført at den feilen som har oppstått og ført til skade, ligger utenfor dens felt av ekspertise og hjelpere rederen svarer for.

¹⁰⁴ Trond Solvang, «Shipowners' vicarious liability under English and Norwegian law, With an eye to technical failure of autonomus ships» side 88. Marius No. 541

¹⁰⁵ Trond Solvang, «Shipowners' vicarious liability under English and Norwegian law, With an eye to technical failure of autonomus ships» side 89. Marius No. 541

¹⁰⁶ Erik Røsæg, «Diabolus ex machina», side 135.

¹⁰⁷ Res Ipsa Loquitur (the thing speaks for itself) er et angloamerikansk erstatningsrettslig prinsipp hvor skadelidte for å oppfylle bevisbyrden om uaktsomhet viser til at skaden normalt ikke ville skjedd uten utvist uaktsomhet fra skadevolder, at gjenstanden som forårsaket skaden var under skadevolders kontroll og at det ikke finnes annen sannsynlig forklaring.

¹⁰⁸ Prima Facie testen benyttes for å kunne bevise Res Ipsa Loquitur og består av tre vilkår som må være oppfylt. For det første må hendelsen være av et slag som vanligvis ikke kan skje uten utvist uaktsomhet. For det andre må hendelsen ha oppstått i forbindelse med en virksomhet eller innretning som er fullt ut i skadevolders kontroll. For det tredje må ikke skadelidte ha medvirket til årsaken.

4. Ulovfestet objektivt ansvar

4.1 Innledning

Som nevnt under punkt 2, tar ikke nåværende rederansvaret høyde for teknisk svikt og tekniske hjelpere i skipsfarten. Spørsmålet i fortsettelsen blir derfor om det ulovfestede objektive ansvaret kan løse opp i denne problematikken. Dette er ikke spesielt for den autonome skipsfarten, men generelt for sjøfarten. Den autonome sjøfarten setter denne problemstillingen på spissen da man kan anta at alle skader på tredjemenn som slike skip gjør, vil ha sin bakgrunn i en form for teknisk svikt.

Det ulovfestede objektive ansvaret reiser på sjørettens område særlig to problemstillinger, som er diskutert både i juridisk teori¹⁰⁹ og rettspraksis.¹¹⁰ Det første er om det i det hele tatt kan sies å eksistere et alminnelig ulovfestet objektivt ansvar ved siden av de lovfestede ansvarsreglene. For det andre om eksistensen av et slikt ansvar er betinget av læren om teknisk svikt. Dette bringer oss over på det tredje spørsmålet, er læren om teknisk svikt i det ulovfestede objektive ansvaret en lære som er forlatt i rettspraksis.¹¹¹

I lys av den pågående debatten om det kan sies å eksistere et ulovfestet objektivt ansvar ved siden av det alminnelige rederansvaret, bærer avgjørelsene fra Høyesterett preg av forsiktighet, både i begrunnelse og resultat. Dette for å snevre inn rammene for et eventuelt ulovfestet objektivt ansvar på sjørettens område, og på den måte begrense prejudikatsverdien av avgjørelsene. Som vi skal se i fortsettelsen er noen av avgjørelsene avsagt i en tid hvor læren om teknisk svikt er under utvikling, mens den siste avgjørelsen er avsagt i en periode hvor det antas at man dreide vekk fra læren om teknisk svikt.¹¹² Ut fra avgjørelsene tegnes et bilde hvor det kan fremstå som at et alminnelig ulovfestet objektivt ansvar ikke eksisterer i sjøretten, men hvor det åpnes for ulovfestet objektivt ansvar for teknisk svikt.

¹⁰⁹ Falkanger, Bull og Brautaset, side 193.

¹¹⁰ ND-1973-348 (Rt-1973-1364 «Uthaug» «Ubåt-dommen»), side 1370

¹¹¹ Westgård tar i sin avhandling til ordet for at læren om teknisk svikt fortsatt er i behold i det moderne rettsliv, dette marker et oppgjør med Hagstrøm og Stenviks syn på saken, som mener at læren om teknisk svikt som selvstendig vilkår under det ulovfestede objektive ansvaret synes forlatt i det moderne rettsliv. Arne Moss Westgård, «objektivt rederansvar for teknisk svikt. Fra dampskip til autonome fartøyer. Læren om teknisk svikt fra et sjørettslig perspektiv». Marius 527, 2019. Viggo Hagstrøm og Are Stenvik, Erstatningsrett, 2. utgave Universitetsforlaget, 2019, side 228.

¹¹² Hagstrøm og Stenvik, side 225.

4.2 Historisk bakteppe

Det ulovfestede objektive ansvaret utvikles sammen med arbeidsgiveransvaret i norsk rettspraksis på slutten av 1800-tallet, som en konsekvens av den teknologiske utviklingen og industrialiseringen av samfunnet. Den nye teknologien bød på farer som tidligere ikke var kjent i samfunnet, og man så at culpa-ansvaret ikke ga tilstrekkelig beskyttelse for skadelidte. Det var derfor et behov for et ansvarsgrunnlag som ga de skadelidte et adekvat vern.¹¹³

I starten konstruerte Høyesterett culpa-fiksjoner for at typetilfellet skulle falle innenfor ansvarsgrunnlaget. Dette innebar at man fortsatte å bruke culpa-ansvaret som ansvarsgrunnlag, men at ansvaret ble lagt på strekk.¹¹⁴ Culpa-ansvaret ble på den måten ispedd naborettslige betraktninger og reelle hensyn. Det ulovfestede objektive ansvaret ble skrittvis utviklet gjennom rettspraksis på slutten av 1800-tallet og utover 1900-tallet. Ansvarsgrunnlaget er således utviklet av og forankret i rettspraksis. Rekkevidden og rammene for ansvaret må derfor søkes i rettspraksis.

Resultatmessig vil ikke slike culpa-fiksjoner nødvendigvis vært annerledes resultatet hvor man hadde benyttet seg av det ulovfestede objektive ansvaret som ansvarsgrunnlag.¹¹⁵ Men som fremstillingen i fortsettelsen vil vise kan dette synes å forutsette at læren om teknisk svikt under det ulovfestede objektive ansvaret fortsatt må være i behold, som fremholdt av Westgård.¹¹⁶ Ulempene ved såkalt fingert culpa er at det skaper en usikker rettstilstand, og dårligere forutberegnelighet for partene.

Et av de første tilfellene i retning av ulovfestet objektivt ansvar som også omhandler skip er Rt. 1874 s. 145. Saken dreide seg om et dampdrevet skip som trafikkerte en elv. Bølgene som skipet lagde, gjorde skader på tilstøtende landområder. Eiereren av dampskipet ble holdt ansvarlig på objektivt grunnlag. Avgjørelsen viser at rettferdighetsbetraktninger ble lagt avgjørende vekt, nemlig at den som tar i bruk ny teknologi også er den som er nærmest til å bære konsekvensene av skadene teknologien påfører andre.^{117 118}

¹¹³ Hagstrøm og Stenvik, side 175-176.

¹¹⁴ Hagstrøm og Stenvik, side 176.

¹¹⁵ Falkanger, Bull og Brautaset, side 193. (petitavsnitt).

¹¹⁶ Arne Moss Westgård, «objektivt rederansvar for teknisk svikt. Fra dampskip til autonome fartøyer. Læren om teknisk svikt fra et sjørettslig perspektiv». Marius 527, 2019.

¹¹⁷ Hagstrøm og Stenvik, side 176.

¹¹⁸ Rt. 1874 s. 145, side 162.

Avgjørelsen kan likevel ikke tas til inntekt som et prejudikat for et alminnelig ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten. Situasjonen i ovennevnte sak er såpass spesiell i forhold til skipsfarten for øvrig, og de skadene det i dette tilfellet var snakk om er ikke like de skadene som kan oppstå på åpent hav.¹¹⁹ Prejudikatsverdien av denne avgjørelsen er derfor begrenset til å gjelde skade på tilstøtende landområder ved innlands sjøtrafikk på elver.

Gjennombruddet for det ulovfestede objektive ansvaret kom i Rt. 1875 s. 330 (Nitroglyserinfabrikk). Ankende part hadde anført at fabrikkens eier var den som var nærmest å bære skaden som eksplosjonen av fabrikkens påførte naboeiendommene. Høyesterett ga ankende part medhold i dette.¹²⁰

Avgjørelsen belyser argumentasjonslinjer som senere kommer til å fungere som inngangsvilkårene for det ulovfestede objektive ansvaret vi kjenner i dag, blant annet ekstraordinær risiko, sannsynlighet for at skade skal inntre og de mulige skaders omfang, samt interesseavveiningen.¹²¹

Det ulovfestede objektive ansvaret ble slått fast i Høyesterettsavgjørelse i Rt. 1905 s. 715. Saken gjaldt skader voldt ved vanninntrenging som følge av sprekk i en hovedvannledning. Avgjørelsen marker eksistensen og er det klare prejudikat for ulovfestede objektivt ansvar i norsk rett. Avgjørelsen tar også skrittet videre i utviklingen av ansvarsområde, fra farlig bedrift som i nitroglyserinfabrikk, til farlig innretning.¹²²

Tanken bak disse resultatene er at den som driver en farlig virksomhet eller har en farlig innretning, må regne med at faren virksomheten utgjør kan materialisere seg fra tid til annen. Rettferdighetsbetraktninger trekker i retning av at den som har iverksatt en slik bedrift eller innretning er den som er nærmest å erstatte skadene denne påfører en tredjemann som tilfeldig rammes. Avgjørelsene tar også et oppgjør med culpa-ansvarets bevisbyrde for skadelidte.

4.3 Ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten

På sjørettens område har man som allerede omtalt under punkt 2 et ansvarsgrunnlag i form av et skyldansvar, med objektivt ansvar for skipets reder. Rederen svarer for både anonyme og

¹¹⁹ Trond Solvang «Shipowners' vicarious liability under English and Norwegian law With an eye to technical failure of autonomous ships» Marius No. 541, side 71.

¹²⁰ Rt. 1875 s. 330, side 331.

¹²¹ Rt. 1875 s. 330, side 331.

¹²² Hagstrøm og Stenvik, side 178.

kumulative feil som kan spores tilbake til noen han svarer for. Ansvarsgrunnlaget inneholder allerede objektive elementer, men som vist over fanger ansvaret ikke opp skader som oppstår som følge av teknisk svikt og tekniske hjelpere. Høyesterettspraksis på dette område i sjøretten er ikke mangfoldig, men det skal allikevel i fortsettelsen presenteres noen avgjørelser som omhandler det ulovfestede objektive ansvaret i sjøretten.

4.3.1 Rt. 1921 s. 519 (Neptun) og Rt. 1952 s. 1170 (Sokrates)

Høyesterett har ved to tilfeller med teknisk svikt, ilagt objektivt ansvar for rederen. Dette er i saken Neptun¹²³ og Sokrates¹²⁴. Begge tilfellen gjelder teknisk svikt som førte til skade på tredjemanns eiendom.

Saksforholdet i Neptun var at en svikt i skipets reverseringsmaskineri, førte til sammenstøt med landfast installasjon i form av en jernbanebro. Høyesteretts flertall stadfestet byrettens kjennelse. Byretten uttalte at sakens faktiske forhold kunne inntreffe ved «*enhver maskin*», og at en slik virksomhet ikke kunne drives uten en viss risiko for at noe i maskinen kunne gå galt. Videre at dette kunne skje uten at noen kan lastes for hendelsen. Det var dermed snakk om en bedriftsulykke av en «*særlig typisk art*», og at rederen dermed var «*nærmest til at bære den skade som forvoldes ved at maskineriet ikke fungerer tilfredsstillende*».¹²⁵

Sokrates var et parallelt tilfelle, hvor teknisk svikt i reverseringsmaskineriet førte til at skipet rente på en kai. Heller ikke her kunne noen lastes for skaden som oppstod. Høyesteretts flertall kom til at foreliggende sak, og avgjørelsen i Neptun var «*analoge*»,¹²⁶ og rederen ble ansvarlig etter det ulovfestede objektive ansvaret. Vedrørende spørsmålet om hvilken plass et slikt objektivt ansvar hadde ved siden av rederansvaret, viste førstvoterende til Knophs uttalelser i Norsk Sjørett.¹²⁷ Dette som argumentasjon til støtte for Neptuns prejudikatverdi i sjøretten.¹²⁸

Annenvoterende kom til samme resultat som førstvoterende, men med en annen begrunnelse. Etter dommer Soelseths syn bygde ansvarsgrunnlaget på en culpa-fiksjon hvor man tillegger

¹²³ Rt. 1921 s. 519 (ND 1921.401).

¹²⁴ Rt. 1952 s. 1170 (ND 1952. 320).

¹²⁵ Rt. 1921 s. 519, side 521.

¹²⁶ Rt. 1952 s. 1170, side 1172.

¹²⁷ Ragnar Knoph, «*Norsk sjørett*», Oslo 1931, side 126.

¹²⁸ Ragnar Knoph, «*Norsk sjørett*», Oslo 1931, side 126. «*Hvor langt denne dom bærer er ikke lett å si. Men det synes klart at når objektivt ansvar engang er innført i sjøretten, lar det sig ikke kaste ut igjen*».

rederen som ansvarssubjekt en utvidet vedlikeholdsplikt for teknisk utstyr på skipet. En slik culpa-fiksjon er tilsvarende som det opereres med i Sverige og Danmark¹²⁹. Man antok at manglende ettersyn med bolten som hadde løsnet litt etter litt, tilhørte maskinistens ansvarsområde. Maskinisten hadde med sitt manglende ettersyn og manglende oppdagelse av svikten opptrådt uaktsomt. Maskinisten om bord er i rederens tjeneste, han er knyttet til det aktuelle skipet, og slikt tilsyn måtte ligge innenfor rederiets felt av ekspertise, og er derfor en hjelper rederen identifiseres med.

En slik løsning kan vanskelig tenkes gjennomført i dag, all den tid mer avansert teknologi implementeres i skipsfarten. Tanken er at dette faller utenfor det som må sies å være rederens felt av ekspertise. Vanskeligere blir denne argumentasjonslinjen når skipene går ubemannet.

4.3.2 Rt. 1969 s. 1308 (Baltic)

Den neste avgjørelsen om objektivt ansvar på sjørettens område kom i Rt. 1969 s. 1308 (Baltic-dommen). Saksforholdet var her at en ansatt Tofte Cellulosefabrik omkom om bord på et utenlandsk skip under lossing av kubb. Ulykken skjedde som følge av at babord lossebom plutselig steilet og slo over til styrbord, slik at heis med kubb på ca. et tonn ble slengt mot styrbord lukearm. Dette førte til at den ansatte ble klemt mellom heisen og lukearmen. Om årsaken til ulykken uttaler Høyesterett:¹³⁰

«Jeg ser det slik at det losseutstyret skipet stillet til disposisjon for Toftes lossegjeng i den foreliggende situasjon var beheftet med en avgjørende svakhet. Forutsetningen for forsvarlig lossing med koblede bommer er at bommene er sikret mot å slå inn eller steile, og denne forutsetningen var ikke til stede. Dermed var faren for at der skulle inntre en ulykke klar og påtakelig».

Om ansvarsspørsmålet uttales det i samme avsnitt:

«Men når teknisk utstyr er stillet til disposisjon under slike omstendigheter, antar jeg at det etter norsk rett foreligger ansvar uten hensyn til om noen enkeltperson kan overføres skyld eller ikke».

¹²⁹ For eksempel i ND 1995.163 DH Bravur.

¹³⁰ Rt. 1969 s. 1308, side 1312.

Det dreide seg således om teknisk svikt som ingen kunne bebreides for som årsak til ulykken. Høyesterett fant støtte for sitt syn i Rt. 1936 s. 345 og Rt. 1969 s. 109. I Rt. 1936 s. 345 sluttet Høyesterett seg til byrettens avgjørelse, som fant det unødvendig å drøfte skyldspørsmålet «idet man mener at kunne fastslaa at kranen maa ansees som en farlig bedrift, og at derfor objektivt ansvar foreligger». Dette synspunktet ble videreført i Rt. 1969 s. 109, hvor Høyesterett uttalte på side 114:

«Det må imidlertid anses på det rene at uhell forekommer og at man i bransjen alltid ordner seg med ansvarsforsikring. Man må gardere seg og ikke minst av den grunn at det kan bli særdeles store skadevirkninger når uhell inntreffer. Ut fra dette legger retten til grunn at bruken av disse løftekranene er så vidt risikobetont at det erfaringsmessig hender uhell fra tid til annen og dette var noe som saksøkte måtte regne med. Han gjør næring av kranservice og må være erstatningsansvarlig etter de regler som gjelder for skadegjørende bedrift».

Avgjørelsen i Baltic ble løst etter regelen om farlig bedrift. Denne regelen er nærmere det alminnelige ulovfestede objektive ansvaret vi kjenner i dag, enn læren om teknisk svikt. Avgjørelsen må sies å ha begrenset rekkevidde for sjøretten, da avgjørelsen i all hovedsak dreier seg om kranens skadevoldende egenskaper, dette på samme måte som ovennevnte Rt. 1874 s. 145. Interessant er det allikevel at det åpnes for objektivt ansvar ved siden av rederansvaret.

4.3.3 Rt. 1971 s. 843 (Marna Hepsø)

Neste avgjørelse i rekken er Rt. 1971 s. 843 (Marna Hepsø). Saksforholdet var her at skipet M/S Marna Hepsø under manøvrering støtte mot båter som var fortøyd ved en kai, sammenstøtet påførte de fortøyde skip skade. Årsaken til ulykken var svikt i reverseringsmaskineriet, det forelå ikke feil eller forsømmelse fra noen av besetningen. Høyesterett fant at daværende sjøfartslov § 221 ved kollisjonstilfeller utelukket objektivt ansvar, og at derfor hvert av skipene måtte bære sine respektive tap.

Avgjørelsen danner paradokset at skip som kolliderer som følge av teknisk svikt må løses forskjellig avhengig av hva de kolliderer med. Saksforholdet har mange likhetstrekk med Neptun og Sokrates, ved at det dreier seg om teknisk svikt i reverseringsmaskineri, og påfølgende kollisjon med stillestående objekter. Dette skaper da den anstrengte konstellasjonen at dersom et skip som følge av teknisk svikt kolliderer med landfast installasjon, løses dette etter reglene om objektivt ansvar. Mens tilsvarende tilfellet, men hvor

skipet kolliderer med stillestående skip, løses etter kollisjonsbestemmelsen i sjøloven.¹³¹ Sistnevnte tilfellet er avhengig av utvist skyld for at tapet skal veltes over på skadevolder.

4.3.4 Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug)

I saken Uthaug¹³² kom høyesterett til motsatt resultat av Neptun og Sokrates. Saksforholdet var at en ubåt som i neddykket tilstand kjørte på og gjorde skader på en trål. Det var også i denne saken i likhet med de to tidligere nevnte dommen svikt i teknisk utsyr som førte til skaden, nærmere bestemt at hydrofonutstyret ikke oppdaget trålen. Høyesterett kunne ikke finne uaktsomhet utvist hos mannskapet som opererte hydrofonutstyret. Om det objektive ansvaret uttalte Høyesterett:

«Erstatningsansvar på objektivt grunnlag har hatt liten plass i sjøretten. I tilfelle som ikke har spesiell lovhjemmel, er slikt ansvar bare blitt fastslått av domstolene i meget spesielle tilfelle, som alle ligger fjernt fra det forhold som her behandles. Jeg kan heller ikke se at Baltic-dommen, som har vært påberopt, har brakt dette i en prinsipielt ny stilling»

Hva førstvoterende mener med dette fremstår som noe uklart, og er heller ikke videre begrunnet. Det fremstår merkelig sett i lys av at det ulovfestede objektive ansvaret er uavhengig av hvilket livsområde det anvendes på, så lenge inngangsvilkårene er oppfylt og interesseavveiningen tilsier at det er rimelig at erstatning ytes. Det er jo nettopp dette som er rammene for og rekkevidden av ansvaret.

Solvang¹³³ mener en begrunnelse for dette synet kan være at sjørettens kollisjonsregler er lovfestede og skyld-baserte, og at skipskollisjoner utgjør en betydelig andel av ulykkene til sjøs. Solvang sier videre at hvis dette er tilfellet oppstår paradokset med at disse reglene ble til før 1910, hvor teknisk svikt som bakgrunn for kollisjon, knapt kunne tenkes som årsak, i det minste ikke i samme grad som nå.

En annen begrunnelse for førstvoterendes syn i saken kan være dreiningen av utviklingen av det objektive ansvaret fra midten 1900-tallet. I tiden før 1970-tallet, da Høyesterett fortsatte utviklingen av det objektive ansvaret tjente teknisk svikt som en sentral begrunnelse for å

¹³¹ Trond Solvang, «Man, machine, and culpa», side 115.

¹³² ND-1973-348 (Rt-1973-1364 «Uthaug» «Ubåt-dommen».

¹³³ Trond Solvang, «Man, machine, and culpa», side 116.

ilegge objektivt ansvar.¹³⁴ Teknisk svikt ble i lys av dette ansett som en nødvendig forutsetning og et selvstendig inngangsvilkår for objektivt ansvar. Denne utviklingen førte til en utvisking av rammen for det objektive ansvaret. Utover 60-tallet tok rettspraksis ett oppgjør med den tidligere praksis med objektivt ansvar for teknisk svikt.¹³⁵ Denne dreiningen kan delvis forklare begrunnelsen til førstvoterende i Uthaug saken, og de forskjellige resultatet i Sokrates og Uthaug. Sokrates ble avsagt i tiden før 1960 og Uthaug i tiden etter.

Annenvoterende dommer Leivestad sine uttalelser i Uthaug saken er interessant. Han inntar til dels samme synspunkt som førstvoterende og uttaler at:

«Objektivt ansvar har liten plass i sjøretten, som vesentlig bygger på culpaansvar. Ukjent er det imidlertid ikke i vår rettspraksis, og jeg antar at det ikke i gjeldene rett er noe som utelukker objektivt ansvar for skadetilfellet av den foreliggende art.»

Annenvoterende går så videre og sier at det dreide seg om en «særpreget risiko» for ubåter og at det ville oppfattes som «urimelig at tapet skulle bli hos den skaden rammet». Her ser vi innslag av de alminnelige inngangsvilkåret for objektivt ansvar og påfølgende interesseavveining. Dommen endte med at skadelidte måtte bære eget tap og at staten ble frikjent for ansvar, dissens 3-2. Man kan etter dette ikke si at avgjørelsen i Uthaug utelukker objektivt ansvar på sjørettens område.

Spørsmålet i fortsettelsen er om et ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten fordrer at læren om teknisk svikt fortsatt er i hevd i det moderne rettsliv. Avgjørelsen reiser videre et interessant spørsmål om hva som kan sies å ligge i ordlyden «teknisk svikt». Hagstrøm og Stenvik definerer teknisk svikt som at en ting i normaltilstand funksjonerer som den skal, men plutselig og uventet ikke gjør det, og dermed volder skade.¹³⁶ I denne avgjørelsen var det således ikke en svikt i hydrofonutstyret, denne funksjonerte som den skulle. Avgjørende var den manglende forståelsen for hva hydrofonutstyret kunne oppdage. Det kan dermed argumenteres for at det i dette tilfellet ikke dreide seg om en teknisk svikt. En slik forståelse av hva som inngår i ordlyden teknisk svikt vil markere svakheten ved et ulovfestet objektivt ansvar ved autonome skip. Dette vil bli tatt opp senere.

¹³⁴ Hagstrøm og Stenvik, side 223.

¹³⁵ For eksempel Rt. 1962 s. 429, Rt 1965 s. 1061, Rt. 1970 s. 1427.

¹³⁶ Hagstrøm og Stenvik, side 224.

4.4 Læren om teknisk svikt

Med bakgrunn i at det ulovfestede objektive ansvaret nettopp er ulovfestet, har det vært og er fortsatt, Høyesterett sin oppgave å sørge for rettsutviklingen på området. Det er på samme måte Høyesteretts oppgave å sette rammer for sin rettskapende virksomhet. En måte å gjøre dette på var å oppstille teknisk svikt som en forutsetning for et objektivt ansvar. På denne måten unngikk Høyesterett innpass for det alminnelige ulovfestede objektive ansvaret på det aktuelle livsområde, og knyttet i stedet ansvaret opp mot teknisk svikt på det konkrete typetilfellet. Man unngikk på den måten kollisjonstilfeller med det lovbaserte ansvarsregelen i sjøloven og et domstolskapt ulovfestet objektivt ansvar.

4.4.1 Rt. 1916 s. 9 (Styrestag)

Den første avgjørelsen knyttet til læren om teknisk svikt kom i Rt. 1916 s. 9 (Styrestagdommen). Saksforholdet var at en bil som følge av svikt i styreanordningen kjørte inn i et butikkvindu. Eieren av bilen ble holdt ansvarlig på objektivt grunnlag som følge av svikten. Dommen er kort begrunnet, og Høyesterett uttaler på side 10 at:

«Det maa ansees konstanteret, at grunden til den indtrufne begivenhet først og fremst er at søke i den omstændighed, at automobilens styreapparat som følge av svakhed ved materialet gik i stykker. Men naar der under saadanne omstændigheder sker ulykke ved benyttelsen, finder man, hvor det gjælder et befordringsmiddel som en automobil, at eieren maa være nærmest til at bære den skade, som forvoldes ved at maskineriet ikke fungerer tilfredsstillende».

Avgjørelsen ble fulgt opp i Neptun.¹³⁷ Høyesteretts flertall (dissens 6-1) stadfestet byrettens kjennelse, som uttalte at:

«Jeg finder at maatte gi citantskapet medhold i dette sidste. Set fra indstevntes eget standpunkt er nemlig forholdet det, at noget har slaat klik, at maskinen som følge derav er blit sat ut av maskinistens kontrol med skadelige følger som i kjendelsen nævnt, og et slikt uheld kan indtræffe med enhver maskin, og at indstevntes virksomhet saaledes ikke kan drives, uten under en viss vaagnad for at noget i maskinen kan gaa galt og ha skadelige følger, utenat uagtsomhet eller forsømmelse kan lægges nogen speciel person tillast. Men da finder jeg at

¹³⁷ Rt. 1921 s. 519 (ND 1921.401).

*maatte være enig med citantskapet i, at vi har i denne sak med en virkelig bedriftsulykke at gjøre, en bedriftsulykke av en i mine øine endog særlig typisk art. Og indstevnte maa da efter almindelige retsregler, og efter den forstaaelse jeg har av de forskjellige høiesteretsdommer i denne materie, «være nærmest til at bære den skade som forvoldes ved at maskineriet ikke fungerer tilfredsstillende».*¹³⁸

Begge avgjørelsene er klare på at det er ingen som kan skyldes det inntrufne, men at eieren av innretningen som har voldt skade er nærmest å bære risikoen for den inntrådte skade. Videre at virksomhet med tekniske innretninger ikke kan drives uten en viss risiko for at noe kan gå galt, som fører til skade. Slike skader må anses typiske for virksomheten. Man ser i disse avgjørelsene konturene av de alminnelige vilkårene for ulovfestet objektivt ansvar.

Om avgjørelsen kan tas til inntekt for læren om teknisk svikt synes etter dette noe uklart. Det er snakk om en innretning (skipet) som utgjør en del av eierens virksomhet. Innretningen har lidd av en teknisk svikt som ingen kan lastes. Det kan argumenteres for at innretningen som lider av teknisk svikt, utgjør en typisk og stadig risiko som gjør at eierens virksomhet byr på en ekstraordinær risiko. Avgjørelsen trekker i retning at det heller er snakk om ansvar for farlig bedrift.

Ved å knytte ansvaret opp mot den inntrufne tekniske svikt som var utløsende årsak til den oppståtte skade, sørget man for strenge rammer det objektive ansvaret kunne operere innenfor på det aktuelle livsområde. Rettsutviklingen førte imidlertid over tid til en utvidelse av begrepet og at rammene og konturene av ansvarets rekkevidde ble utvisket og mer uklar.¹³⁹

4.4.2 Rt. 1962 s. 415 (tuberkulosesmitte III)

Eksempler på at rammene for teknisk svikt ble mer uklare finner vi blant annet i, Rt. 1962 s. 415 (tuberkulosesmitte III), saken dreide seg om syv vernepliktige som under tjeneste i marinen fikk påvist tuberkulosesmitte. Seks av de vernepliktige fikk erstatning som følge av uaktsomhet fra forsvarers side. Staten ble frifunnet for erstatningsansvar for den siste vernepliktige, da det ikke kunne påvises uaktsomhet. Det kunne heller ikke være tale om erstatning på objektivt grunnlag. Det var i saken anført at det måtte foreligge ansvar for Staten

¹³⁸ Rt. 1921 s. 519, side 521.

¹³⁹ Hagstrøm og Stenvik, side 224, petit avsnitt.

på ulovfestet objektivt grunnlag og at dette grunnlaget måtte bygge på læren om teknisk svikt. Førstvoterende utaler på side 421:

«Anførselen om at objektivt ansvar i likhet med reglene for farlig bedrift i dette tilfelle kan bygges på det som i saken er kalt en «teknisk» svikt i forsvarsmyndighetenes sikringstiltak, kan ikke føre frem».

Det ble her drøftet om det kunne foreligge teknisk svikt ved forsvarsmyndighetenes sikringstiltak mot smitte. Ansvar på objektivt grunnlag førte i denne saken ikke frem. Det fremstår som uklart om man anså læren om teknisk svikt å dekke typetilfellet. På den annen side kan anførselen om teknisk svikt tyde på at man allerede var i ferd med å bevege seg et langt steg bort fra det som lå i begrepet teknisk svikt i avgjørelsene styrestag og Neptun. I de avgjørelsene var det henholdsvis svikt i styreanordning og reverseringsmaskineri, altså mer maskinelle deler. Interessant er det at man i alle tilfeller ikke kan snakke om et objektivt ansvar for manglende sikringstiltak. En slik vurdering ville ligget tett opp mot skadeserstatningsloven § 2-1 og *«de krav skadelidte med rimelighet kan stille til virksomheten eller tjenesten»*. En slik vurdering vil ligge tett opp mot det som kalles virksomhetsansvar, som ble redegjort for i punkt 3.

4.4.3 Rt. 1970 s. 1452 (Dåsvand-dommen)

Videre ble det i Rt. 1970 s. 1452, fremholdt av Høyesteretts flertall at feilen ved innføringer av blanke ledninger til husvegg led av *«teknisk og sikkerhetsmessig ufullkommenhet»*.¹⁴⁰ Flertallet fremholdt at de var enige med Aust-Agder Kraftverk i at det ikke var anledning for å *«statuere et alminnelig objektivt ansvar for driften av lavspenning»*. Ansvarsgrunnlaget ble i denne saken hvor man anså at det ikke var rom for et objektivt ansvar, løst etter læren om teknisk svikt. For det første ser man i denne avgjørelsen at læren om teknisk svikt var avgjørende for om det kunne sies å eksistere et ansvarsgrunnlag for typetilfellet. For det andre viser avgjørelsen hvordan begrepet «teknisk svikt» gikk bort fra det læren var tiltenkt å fange opp. Premisset bruker ordlyden *«teknisk og sikkerhetsmessig ufullkommenhet»*. Kritikken dommen har fått i ettertid bygger i stor grad på denne begrepsbruken.

«Med disse dommene har begrepet fått et videre omfang og er samtidig blitt atskillig mindre klar. Svikt og ufullkommenhet står nærmest i motsetningsforhold til hverandre. Med svikt

¹⁴⁰ Rt. 1970 s. 1452, side 1455.

*siktes det til at innretninger i normaltilstand funksjonerer tilfredsstillende, men at den plutselig og uventet ikke funksjonerer, og dermed volder skade. Ufullkommenhet er derimot typisk en innretning som ikke engang normalt kan anses tilfredsstillende».*¹⁴¹

4.4.4 Rt. 1965 s. 1061 (dørvrider-dommen)

Det er også tilfeller i rettspraksis hvor man har forsøkt å kombinere læren om teknisk svikt med de alminnelige vilkårene for objektivt ansvar. Som eksempel kan nevnes Rt. 1965 s. 1061 (dørvrider-dommen). I saken ble det konstatert at det forelå en teknisk svikt ved dørvrideren, men at faren denne svikten utgjorde allikevel ikke oversteg dagliglivets risiko. Saksforholdet var at en dame som gjestet en ferielandsby, idet hun skulle åpne en dør, falt ned fra 150 cm trapperepos uten rekkverk og kom alvorlig til skade.

I spørsmålet om det kunne sies å foreligge et objektivt ansvar med utgangspunkt i teknisk svikt ved dørvrideren, støttet Høyesterett seg til herredsrettens uttalelser om dette.¹⁴²

Herredsretten uttalte at løse dørhåndtak ikke var «*typisk og særegne for denne bedriften. Nevnte faremuligheter skiller seg ikke i vesentlig grad ut fra hva gjestene også i det øvrige møter under andre dagligdagse forhold*».¹⁴³ Dagliglivets risiko er jo nettopp ett vurderingstema under inngangsvilkåret for ekstraordinær risiko. Denne rettsutviklingen har ført til et anstrengt forhold rundt læren om teknisk svikt. På den annen side kan avgjørelsen trekke i retning av at teknisk svikt alene ikke kan tjene som inngangsvilkår for objektivt ansvar. Faren for teknisk svikt øker risikoen for skade, er det som gjør at virksomheten eller innretningen oppfyller vilkåret til ekstraordinær risiko under de alminnelige inngangsvilkårene for objektivt ansvar.

4.4.5 Rt. 2006 s. 690 (Lillestrøm-dommen)

Saksforholdet i Rt. 2006 s. 690 var en kollisjon mellom to godstog ved Lillestrøm. Ulykken skjedde som følge av teknisk svikt i bremsene. Høyesterett sluttet seg til lagmannsrettens vurdering. Lagmannsretten fant det klart «*at ulykken er et resultat av en stadig, typisk og ekstraordinær risiko ved transporten av propan*».¹⁴⁴

¹⁴¹ Hagstrøm og Stenvik, side 224, petit avsnitt.

¹⁴² Rt. 1965 s. 1061, side 1063.

¹⁴³ Rt. 1965 s. 1061, side 1066.

¹⁴⁴ Rt. 2006 s. 690, avsnitt 50

Læren om teknisk svikt blir ikke nevnt i denne avgjørelsen. Om dette kan tas til inntekt for at læren om teknisk svikt er forlatt er usikkert, da premissene i avgjørelsen hovedsakelig dreier seg om lasten godstogene fraktet (propan) og ikke godstogenes farlige egenskaper, herunder at svikt i bremsene var en risiko som oppfylte vilkårene om ekstraordinær, stadig og typisk risiko ved godstoget. I dette tilfellet var det brannen som oppstod etter lekkasje i propantankene som førte til økonomisk tap for private som måtte evakuere område, næringsdrivende og krav fra Rælingen og Skedsmo kommune. Avgjørelsen har i så henseende visse likhetstrekk med ovennevnte Rt. 1969 s. 1308 Baltic, ved at det fokuseres på aktiviteten virksomheten bedriver og ikke virksomheten i seg selv. I Baltic var det lastekranene som oppfylte vilkåret om ekstraordinær risiko. I Lillestrøm-avgjørelsen var det frakten av propan. Dette kan tenkes som et effektivt virkemiddel for å begrense rekkevidden av et objektivt ansvar på det aktuelle livsområde. Det gir imidlertid ikke veiledning på hvordan typetilfeller som ovennevnte Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug) skal løses. Uthaug må sies å ligge ett opp mot typetilfellene som autonome skip også kan havne i.

4.4.6 HR-2019-52-A (spinningsykkel)

I HR-2019-52-A var saksforholdet at seteboltet på en spinningsykkel ved et treningssenter brakk. Dette førte til at kvinnen som satt på sykkelen falt av sykkelen og skadet seg. Heller ikke i denne saken ble læren om teknisk svikt nevnt, dette selv om det var en teknisk svikt ved materialtretthet i stebolten som førte til skaden. Forholde ble vurdert under de alminnelige vilkårene for ulovfestet objektivt ansvar. Kravet førte ikke frem da typetilfellet ikke oppfylte vilkåret om ekstraordinær, stadig og typisk risiko. Heller ikke rimelighetshensyn tilsa at tapet skulle veltes over på skadevolder.

4.4.7 Oppsummering: teknisk svikt

Læren om teknisk svikt byr på en del spørsmål og problemer. For det første om hva som ligger i begrepet teknisk svikt. Det kan skilles mellom tilfellet i de ovennevnte saker hvor innretningen i normaltilstand fungerer som den skal, men hvor svikten opptrer plutselig og uventet.

For det andre tilfeller hvor feilen ligger latent ved det tekniske produktet når det blir tatt i bruk.¹⁴⁵ Forskjellen blir her at teknisk svikt kan inntre selv om det i utgangspunktet ikke er

¹⁴⁵ Hagstrøm og Stenvik, side 224, petit avsnitt.

noe galt med produktet, i det andre tilfellet er produktet levert mangelfullt fra starten og vil aldri fungere normalt. Et produkt som ikke i normaltilstand engang vil fungere som forventet, kan det heller ikke sies at det foreligger en teknisk svikt ved.

For det tredje vil læren om teknisk svikt ikke fange opp tilfeller hvor manglende forståelse av teknologiens rekkevidde er utslagsgivende for den inntrådte skade. Det har i disse tilfellene hverken vært svikt eller ufullkommenhet i teknologien, men manglende forståelse for teknologiens kapasitet som har ført til den skadevoldende hendelsen, det kan derfor ikke sies å foreligge en teknisk svikt.

Dommene inntatt i Rt. 2006 s. 690 (Lillestrøm-dommen) og HR-2019-52-A (spinningsykkel) reiser spørsmålet om læren om teknisk svikt i det hele tatt kan sies å lenger eksistere i norsk rett.¹⁴⁶ Begge sakene dreier seg om skade oppstått som følge av teknisk svikt og begge sakene er vurdert etter de alminnelige vilkårene for det ulovfestede objektive ansvaret.

Det er etter dette usikkert hvilken plass læren om teknisk svikt har som et selvstendig inngangsvilkår for objektivt ansvar i norsk rett. Teknisk svikt kan fortsatt medføre ansvar etter de alminnelige vilkårene for det ulovfestede objektive ansvaret. Den tekniske svikten kan være det som gjør en gjenstand eller innretning farlig, og som medfører at vilkåret om ekstraordinær risiko blir oppfylt. Typetilfeller som har teknisk svikt som utgangspunkt for en skadevoldende hendelse må derfor vurderes etter det alminnelige vilkårene for ulovfestet objektivt ansvar. Det må derfor vurderes etter om det foreligger en ekstraordinær risiko, at risikoen er stadig og typisk for innretningen og en samlet interesseavveining må tilsi at erstatningsansvaret veltes over på skadevolder. Det vil derfor i fortsettelsen ses nærmere på vilkårene for det alminnelige ulovfestede objektive ansvaret.

4.5 Inngangsvilkårene

Inngangsvilkårene er i litteratur¹⁴⁷ og rettspraksis¹⁴⁸ oppsummert som at det må foreligge en ekstraordinær risiko, at risikoen må være typisk for virksomheten og at det må være en stadig risiko. Momentene henger tett sammen, og vurderingen kan «*gli over i hverandre*».¹⁴⁹ Det er

¹⁴⁶ Hagstrøm og Stenvik mener at avgjørelsene i Lillestrøm og spinningsykkel tyder på at læren teknisk svikt er «forsvunnet fra det praktiske rettsliv», side 228.

¹⁴⁷ Hagstrøm og Stenvik, side 182-212.

¹⁴⁸ HR-2019-52-A, avsnitt 35 og 36.

¹⁴⁹ HR-2019-52-A, avsnitt 35.

særlig spørsmålet om risikoen er ekstraordinær som har stått sentralt i nyere rettspraksis.¹⁵⁰ Det ulovfestede objektive ansvaret inneholder en todeling av inngangsvilkår og en interesseavveining.^{151 152} Dersom inngangsvilkårene er oppfylt, skal det gjøres en helhetsvurdering av hvem som er nærmest å bære den økonomiske risikoen.¹⁵³

Som redegjort for over i læren om teknisk svikt, er det i dag uklart hvilken rolle denne læren har i det moderne rettsliv. Dette utelukker imidlertid ikke at teknisk svikt, og den utvidede bruken av avansert teknologi kan være det som gjør en innretning farlig, og på den måten oppfylle vilkåret om ekstraordinær risiko. Dette fordrer som sagt at man antar at det rommet et objektivt ansvar har i sjøretten retter seg mot teknisk svikt.

Selv om man da fraviker læren om teknisk svikt ved å bruke de alminnelige vilkårene for ulovfestet objektivt ansvar, utvider man ikke nødvendigvis rekkevidden av et slikt ansvar. Rekkevidden av ansvaret vil være avhengig av typetilfellet, og knytte seg opp til vurdering av inngangsvilkårene. Argumenterer man derfor for at den oppståtte tekniske svikt utgjør en ekstraordinær risiko, vil man fortsatt kunne opprettholde en stram ramme for ansvars rekkevidde. I fortsettelsen vil vilkårene for det alminnelige ulovfestede objektive ansvaret presenteres.

4.5.1 Ekstraordinær risiko

Ekstraordinær risiko er gjennom rettspraksis det mest utbredte formuleringen for det første inngangsvilkåret i det objektive ansvaret. Det må altså foreligge en risiko utover det vanlige.¹⁵⁴ Dette kom til uttrykk allerede i de første rettsavgjørelsene.¹⁵⁵ En ekstraordinær risiko er i rettspraksis definert som en risiko som vesentlig er større enn dagliglivets risiko.¹⁵⁶

Risikoen må være knyttet til den skadevoldende virksomhet eller innretning,¹⁵⁷ og man spør om risikoen ved virksomheten eller innretningen er vesentlig større en dagliglivets risiko. For

¹⁵⁰ HR-2019-52-A, avsnitt 35.

¹⁵¹ Hagstrøm og Stenvik, side 181.

¹⁵² Rt. 2009 s. 1237 (Nordsjødykker), avsnitt 62.

¹⁵³ HR-2019-52-A, avsnitt 36.

¹⁵⁴ Hagstrøm og Stenvik, side 182.

¹⁵⁵ Rt. 1875 s. 330 (Nitroglyserinfabrikk).

¹⁵⁶ HR-2019-52-A, avsnitt 35.

¹⁵⁷ HR-2019-52-A, avsnitt 35. og Hagstrøm og Stenvik, side 183.

å kunne finne ut om den oppståtte skade overstiger det som må antas å være dagliglivets risiko, må man gjøre om skadebegrepet til en målbar enhet.

Dette gjør man som fremholdt i Rt. 1991 s. 1303 (gulvluke),¹⁵⁸ ved at man vurderer sannsynlighet for at skade skal inntre og de mulige skaders omfang. Produktet av dette er risikoens skadeevne.¹⁵⁹

Sannsynlighet for skade kan måles ut fra statistiske opplysninger.¹⁶⁰ Ved fravær av statistikk, må domstolen fastlegge sannsynligheten etter en konkret helhetsvurdering av de faktiske forhold.¹⁶¹ De mulige skaders omfang er de skadene som generelt kan oppstå i tilknytning til virksomheten eller innretningen, ikke de skadene som oppstod i det konkrete typetilfellet.¹⁶²

Momentene operer sammen og individuelt, for å fastslå risikoens skadeevne. Dersom den ene siden er overrepresentert kan dette alene føre til at risikoen må anses som ekstraordinær. Eksempler på dette i rettspraksis er Rt. 1875 s. 330 (nitroglyserinfabrikk), Rt. 1939 s. 766 (gesims), og Rt. 1932 s. 416 (høyspent/lavspent). I disse sakene var de mulige skaders omfang det «*bærende argument for ansvar*».¹⁶³ Videre viser disse avgjørelsene at sannsynlighet for at skade skulle inntre var lav, men de mulige skaders omfang høy. Avgjørelsen i HR-2019-52-A (spinningsyssel), viser at når både sannsynlighet for skade og de mulige skaders omfang er lav, kan det ikke bli snakk om ansvar på objektivt grunnlag. Dersom sannsynligheten for skade er høy, kan dette tale for at virksomheten eller innretningen som frembyr denne risikoen, blir underlagt særlig regulering, eller forbudt.¹⁶⁴

Bruker man ovennevnte momenter på den moderne sjøfarten hvor de autonome skipene er i ferd med å gjøre sitt inntog, ser man at det allerede kan sies å foreligge en viss statistisk base for vurderingen av sannsynlighet for at skade vil inntre. Henter man inn eksempler fra

¹⁵⁸ Rt. 1991 s. 1303 (gulvluke), Side 1306.

¹⁵⁹ Hr-2019-52-A, avsnitt 35.

¹⁶⁰ Hr-2019-52-A, avsnitt 39 og 40.

¹⁶¹ Rt. 1972 s. 965 (mønepanne), side 968 og 969.

¹⁶² Hagstrøm og Stenvik, side 190.

¹⁶³ Hagstrøm og Stenvik, side 190.

¹⁶⁴ Hagstrøm og Stenvik, side 188.

tilstøtende livsområder blir dette bilde klarere. De klareste eksemplene på dette er Neptun,¹⁶⁵ Sokrates¹⁶⁶, Uthaug,¹⁶⁷ Boeing 737 Max ulykkene i 2018 og 2019, og Uber ulykken i 2018.

Boeing 737 Max ulykken¹⁶⁸ i 2018 og 2019, hvor 346 mennesker mistet livet. Kort fortalt dreide det seg om en feil i en sensor på den nye flytypen. Sensoren ga uriktig informasjon til styringsenheten i flyet (MCAS). MCAS utløste en rekke alarmer i cockpit. Informasjonen MCAS mottok gikk ut på at flyet var i ferd med å steile, men dette var ikke tilfellet. Styringsenheten MCAS skulle håndtere problemet og posisjonerte derfor nesen på flyet nedover for å motvirke steilen. Dette resulterte i at flyene styrtet. Det er flere momenter enn dette som var faktorer i det gitte hendelsesforløpet, men svikt i sensoren var det utløsende faktor. Andre momenter er manglende opplæring av pilotene i det nye styringssystemene, som førte til manglende forståelse hos pilotene om hvordan de skulle tolke alarmene i cockpit. Ulykken har på den måten visse likhetstrekk med ovennevnte sak i Utahug, hvor manglende forståelse for teknologiens begrensninger førte til kollisjon med trål.

Uberulykken¹⁶⁹ i 2018, skjedde som ledd i testingen av selvkjørende biler. Svikt i sensor førte til at teknologien systemet brukte, ikke klarte å skille et menneske som krysset veien fra et menneske som trillet en sykkel over veien, noe som førte til at bilen kjørte på fotgjengeren. Fotgjengeren døde senere av skadene hun pådro seg. Bilen hadde en testperson om bord som satt i fører sete, men som av uklare årsaker ikke greide å reagere i tide.

Sannsynligheten for at skade skal inntre kan etter dette sies å være til stede om noe i varierende grad. De mulige skaders omfang på den andre siden må etter dette sies å være godt innenfor begrepet ekstraordinær risiko. Da det både kan være snakk om tingskader, og alvorlige personskader.

Spørsmålet blir så om disse typer risiko klart overstiger dagliglivets risiko all den tid sjøfarten gjennom alle tider har vært forbundet med en viss form for risiko. Det kan godt tenkes at det er vedrørende dette spørsmålet flertallet i Uthaug ikke ville åpne for objektivt ansvar på sjørettens område. Nettopp fordi dette vil være en vanskelig målbar størrelse innenfor sjøfart. Det kan spørres om hvilken forventning en fisketråler har til at trålen skal komme opp

¹⁶⁵ Rt. 1921 s. 519 (ND 1921.401).

¹⁶⁶ Rt. 1952 s. 1170 (ND 1952. 320).

¹⁶⁷ ND-1973-348 (Rt-1973-1364 «Uthaug» «Ubåt-dommen»).

¹⁶⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/Boeing_737_MAX_groundings (sist lest 15.03.2021).

¹⁶⁹ https://en.wikipedia.org/wiki/Death_of_Elaine_Herzberg (sist lest 15.03.2021).

uskadet. På den annen side må det vel sies å ligge utenfor den dagligdagse risiko å få en ubåt i trålen. Et sentralt moment her vil være at en skadelidt ikke trenger å forholde seg til den spesielle risikoen som foreligger ved et livsområde, det avgjørende er om den risikoen som generelt eksistere i samfunnet er overskredet.¹⁷⁰

Det er derfor ikke bakgrunnen for ulykken som er viktig under dette stadiet i vurderingen, men om sannsynligheten for at skade skal inntre og mulige skaders omfang fører til at risikoen overstiger det som antas å generelt eksistere i samfunnet. Man må i tilfeller med skip hvor ulykken inntre som følge av teknisk svikt ikke tillegge den utløsende årsak ulykken avgjørende vekt. Man må i stedet se på den utvidede bruken av teknologi i skipsfarten, som det som gjør at skipet frembyr en risiko som klart overstiger dagliglivets risiko, og således utgjør en ekstraordinær risiko. Teknologien og risikoen skip vil utgjøre som følge av svikt i denne, må derfor være det som gjør en ellers ufarlig innretning farlig. Den utløsende faktor teknisk svikt representerer blir da det som gjør innretningen farlig og fører til at vilkåret om at ekstraordinær risiko er oppfylt.

4.5.2 Typisk risiko

Det andre inngangsvilkåret for objektivt ansvar har i rettspraksis vært fremholdt som at risikoen må være typisk for virksomheten eller innretningen.¹⁷¹ Det er ikke tilstrekkelig at virksomheten eller innretningen byr sine omgivelser på en ekstraordinær risiko. Skaden som oppstår, må også være typisk for den særpregene risikoen.¹⁷² Det må altså foreligge en årsakssammenheng mellom den ekstraordinære risiko og den typiske risiko.¹⁷³

Mindretallsvotumet i Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug) tok dette opp på side 1371.

«En ubåt under vannet er således utsatt for en særegen fare for sammenstøt med gjenstander i sjøen som den slett ikke eller vanskelig kan observere. Den skiller seg for så vidt helt klart fra vanlige overflatefartøyer. Denne særegne risiko, som er karakteristisk for ubåter, og som kan sies å skyldes tekniske ufullkommenheter eller begrensninger ved dem, antar jeg at det må være riktig at disse må bære selv».

¹⁷⁰ Hagstrøm og Stenvik, side 193.

¹⁷¹ Rt. 2009 s. 1237 (nordsjødykker), avsnitt 62. HR-2019-52-A (spinnings sykkel), avsnitt 35.

¹⁷² Hagstrøm og Stenvik, side 203.

¹⁷³ Hagstrøm og Stenvik, side 203.

Illustrerende er også avgjørelsen i Rt.1875 s. 330 (nitroglyserinfabrikk). Ved fremstilling av dynamitt bød virksomheten sine omgivelser på farer som de ellers ikke ville hatt.

Eksplosjonen og påfølgende skadeforvoldelse på naboeiendommene var typisk for den ekstraordinære risikoen.

Det faktum at moderne skipsfart utsetter sine omgivelser på en ekstraordinær risiko er på det rene. Når skade skjer som følge av denne risikoen må det sies å være typisk for den moderne skipsfarten. Man kan se at dersom teknisk svikt i materiale eller i teknologi oppstår vil påfølgende hendelsesforløp som leder til skaden være typisk for denne bedriften.

4.5.3 Stadig risiko

Hva som ligger i begrepet stadig risiko, og at det med dette menes at risikoen har vært vedvarende, er i seg selv ikke selvforklarende. En god oppsummering av hva som kan sies å ligge i disse begrepene gir Rt. 1948 s. 719 (stagbolt) på side 721:

«at skadesituasjonene ikke må ha karakter av sporadisk, innbyrdes uavhengige enkeltfenomener, men må fremtre som erfaringsmessig uunngåelige konsekvenser av en stadig virksomhet eller innretning».

Dette vilkåret er nært tilknyttet vilkåret om ekstraordinær risiko med tanke på sannsynligheten for at skade skal inntre. Er det en enkelthendelse, tyder jo nettopp dette på at sannsynligheten for at skade skal inntre som lav. Det er også nær sammenheng mellom dette vilkåret og vilkåret om at skaden som har oppstått er typisk for virksomheten eller innretningen. Skade som har oppstått som uavhengige enkeltfenomener kan derfor heller ikke være å anse som typiske for virksomheten, de kan heller derfor ikke være stadig.

Overført på sjøfarten må jo skader som følge av sammenstøt grunnet teknisk svikt være en del av risikobildet ved sjøfarten. Dette må anses å utgjøre en stadig og vedvarende risiko den moderne sjøfarten utsetter sine omgivelser på. Kollisjonsregelen i sjøloven §§ 161 og 162, tyder på at dette er en del av risikobildet ved sjøfarten. Kollisjonsreglene tar bare sikte på sammenstøt mellom skip, og havner derfor på siden av hva denne oppgaven er tiltenkt å belyse.

4.6 Interesseavveining/samlet helhetsvurdering

Når man har besvart inngangsvilkårene bekreftende, kan man gå videre til helhetsvurderingen. Hvor rimelighetshensyn vil danne argumentasjonen for hvem som er

nærmest å bære risikoen for den oppståtte skaden. I Rt. 2003 s. 1546 (røykedommen) oppsummerer førstvoterende i avsnitt 65.

«Spørsmålet om en skadevolder skal pålegges et objektivt erstatningsansvar, er ikke alene avhengig av en nærmere bedømmelse av ulike sider ved den skaderisiko som skadevolderens virksomhet eller hans produkter skaper. Det må skje en helhetsvurdering, hvor både hensynet til partene i den aktuelle sak og mer overordnede interesser av samfunnsmessig karakter trekkes inn».

Denne vurderingen er oppsummert i tre kategorier som skal gi momenter til vurderingen. De mest sentrale momentene er interessehensynet, pulveriseringshensynet og hensynet til konkret rimelighet.¹⁷⁴ I de foregående punktene er det redegjort for hvilke vilkår som må være til stede for at det skal være tale om objektivt ansvar, i det følgende er det momenter som skal trekke i retning av risikoen plasseres hos skadevolder.

4.6.1 Interessehensynet

Allerede i de tidligste rettsavgjørelsene om det objektive ansvar var interessehensynet fremtredende. For eksempel i ovennevnte Rt. 1874 s. 145, hvor Høyesterett uttalte at dampskip som trafikkerte elven:

«er noget ganske Nyt, og naar Benyttelsen af en ssaadan ny Befordrings- Indretning, der hidtil har været ukjendt i Vasdarget, medfører Skade paa de tilstødende Eiendomme, saa mener jeg, at det vilde være unaturligt og ubilligt at lade det gaa du over de uskyldige Eiere af disse, istedetfor at lægge Ansaret paa dem, som har truffet den nye Foranstaltning, hvorfra Skaden hidrører».

Tanken er at den som har fordelene av virksomheten, eller som setter virksomheten i gang, også er den som er nærmest å bære risikoen for skadene virksomheten eller innretningen påfører andre.¹⁷⁵ Motsatt tilfellet blir det dersom virksomheten er igangsatt av skadelidte, tanken er da at tapet blir der skaden rammet.¹⁷⁶

¹⁷⁴ Rt. 2001 s. 1646 (selmer), side 1656-1657.

¹⁷⁵ Hagstrøm og Stenvik, side 217.

¹⁷⁶ Hagstrøm og Stenvik, side 219.

En virksomhet som sjøfarten som innebærer en stadig risiko for skade på tredjemenn, og er forbundet med høy fortjeneste. Denne næringen er også akseptert og nødvendig for storsamfunnet. Det vil derfor fremstå som rimelig at eieren av en slik virksomhet også bærer det økonomiske tap den påfører andre all den tid eieren også høster fortjenesten av denne. På den annen side vil storsamfunnet også ha interesse i at virksomheten pågår.

4.6.2 Pulveriseringshensynet

Med pulveriseringshensynet kan man forstå som hvilken mulighet man har for å spre tapet. I den sammenheng er det rimelig at tapet blir hos den som har muligheten til å spre tapet. Foreligger det en slik mulighet hos skadevolder er dette et moment som trekker i retning av at det er rimelig at skadevolder bærer tapet.

I Rt. 2003 s. 1546 (røykedommen) uttaler Høyesterett dette om pulveriseringshensynet:

*«Et objektivt ansvar vil i slike tilfeller gi skadevolder mulighet for å fordele – pulverisere – ansvaret på mange hender. En slik forsikrings- eller pulveriseringstanke har i mange tilfeller vært med på å begrunne et objektivt ansvar».*¹⁷⁷

Pulveriseringshensynet glir på denne måten også over i interessehensynet, da den som har økonomisk fordel av virksomheten kan spre utgiften utover driftsomkostningene. I saken over vil driftsomkostningen bli spredt utover sluttbrukeren, kundene.

Dette argumentet kan være med å trekke i retning av at objektivt ansvar har en rolle å spille i den moderne sjøfarten med autonome skip. Det kan tenkes mulig å spre tapet utover sluttbrukeren. Et annet moment er muligheten til å spre tapet gjennom forsikring av skipene. I denne forbindelse er det ikke viktig om skipet var forsikret, men hvilken mulighet man har til å tegne forsikring, eller eventuell manglende mulighet.¹⁷⁸ Mindretallet i den nevnte Uthaug saken var inne på denne betraktingen. I dette tilfellet dreide det seg om fiskebåt sin manglende mulighet for forsikring, etter å ha fått trålen ødelagt av en ubåt.

Hvem som har anledning til å forsikre seg, eller om manglende mulighet for dette, er ikke avgjørende. Dette vil utelukkende tjene som argumenter i den ene eller andre retningen. I

¹⁷⁷ Rt. 2003 s. 1546 (røykedommen), avsnitt 66. I dette tilfellet talte pulveriseringshensynet mot objektivt ansvar, avsnitt 67.

¹⁷⁸ Hagstrøm og Stenvik, side 220.

sjøfarten kan det også tenkes at både skadevolder og skadelidte har muligheten til å forsikre seg. Dette kan derfor ikke være et bærende argument.

En mulig løsning kan være at det må foreligge tilfredsstillende forsikringsmuligheter før de autonome skipene settes i drift.¹⁷⁹ På den annen side kan erstatningssummene i sjøfarten bli så store at ingen forsikringsselskap vil gå med på dette, men igjen så utelukker ikke nødvendigvis objektivt ansvar at begrensningsreglene i sjøloven kommer til anvendelse.

4.6.3 Prevensjonshensynet

Prevensjonshensynet går ut på at ved å velte tapet over på skadevolder, skal ha en effekt i form av at skadevolder kan redusere risikoen ved innretningen eller bedriften gjennom målrettede tiltak for å redusere risiko og skade.¹⁸⁰ Hvor stor vekt dette hensynet vil ha for den autonome sjøfarten fremstår som usikkert. Da det allerede eksisterer tiltak gjennom for eksempel klassifiseringsselskapene. Svakheten ved dette momentet blir påfallende ved at det vanskelig kan tenkes at det kan treffes forebyggende tiltak ved utviklingen av ny teknologi. Det kan også være at denne risikoen er akseptert av samfunnet.¹⁸¹ Man kan for eksempel si at alle vet at det foreligger en risiko for teknisk svikt ved fly og skip, men at dette er en risiko samfunnet aksepterer.

4.6.4 Hensynet til konkret rimelighet

Som tidligere nevnt er en del av bakgrunnen for det objektive ansvaret forankret i rimelighetsbetraktninger. De vokste frem i en tid hvor det vanlige culpa-ansvaret ikke dekket forholdet, men hensynet til konkret rimelighet tilsa ett annet resultat. En måte å kunne besvare dette spørsmålet på er om det er naturlig og rimelig at den konkrete skadelidte må bære tapet, for den skaden han er blitt påført. Mindretallet i Uthaug fremholdt at:

*«for den som får fiskeredskap ødelagt av en ubåt, kan skaden være følbart. Han kan intet gjøre for å beskytte seg mot den fare ubåter slik representerer, og jeg antar at han normalt ikke praktisk vil kunne dekke seg ved forsikring. For ham vil det fremtre som urimelig at han ikke skulle ha krav på erstatning».*¹⁸²

¹⁷⁹ Erik Røsæg, «Diabolus ex machina», side 137.

¹⁸⁰ Hagstrøm og Stenvik, side 221.

¹⁸¹ Hagstrøm og Stenvik, side 222.

¹⁸² Rt. 1973 s. 1364, side 1371.

Det kan synes urimelig at en skadelidt som har fått skade påført av et skip med besetning hvor det kan påvises uaktsomhet, har krav på erstatning, mens i tilfellet hvor oppgavene er delegert fra mannskap til teknologi at man ikke skal ha det, med den begrunnelsen at det ikke kan påvises uaktsomhet hos en hjelper rederen svarer for.

4.7 Oppsummering

En innvending som har vært mot å ha et ulovfestet objektivt ansvar på sjørettens område, er hvilken rekkevidde et slikt ansvar ville hatt. Dette all den tid lovgiver har fastslått at det er det alminnelige rederansvaret som gjelder på sjørettens område, jf. sjøloven § 151. Hadde man åpnet for et alminnelig ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten, ville ikke bestemmelsen fastsatt av lovgiver hatt noen selvstendig betydning. Det kan derfor stilles spørsmål til hvilken plass et slik ulovfestet ansvar har i sjøretten.

Læren om teknisk svikt synes å ha vært forutsetningen for et objektivt ansvar i sjøretten. Det er imidlertid usikkert hvilken plass denne læren har i norsk rett. Dette kan synes å utelukke et ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten. På den annen side kan det som Knoph¹⁸³ utalte i etterkant av avgjørelsen i Rt. 1921 s. 519 (Neptun):

*«Hvor langt denne dom bærer er ikke lett å si. Men det synes klart at når det objektive ansvaret engang er innført i sjøretten, lar det sig ikke kaste ut igjen».*¹⁸⁴

Rettspraksis i de ovennevnte sjørettavgjørelser gir ikke noe klart svar på hvilken plass et slikt ansvar har i sjøretten, samtidig utelukkes det ikke. Det som imidlertid fremstår som sikkert er at det ikke kan være snakk om et alminnelig ulovfestet objektivt ansvar.

Ved å trekke opp linjene for et ulovfestet objektivt ansvar, etter de alminnelige vilkårene om stadig, typisk og ekstraordinær risiko, kan den tekniske svikten være det som gjør at en ellers ufarlig virksomhet eller innretning, frembyr en fare som vesentlig overstiger dagliglivets.¹⁸⁵ Dermed vil vilkåret om ekstraordinær risiko være oppfylt. Når teknisk svikt tjener for å oppfylle vilkåret om ekstraordinær risiko vil man heller ikke utvide ansvaret på sjørettens område. Avgjørelsen i Rt. 1972 s. 965 (mønepanne) kan tjene som eksempel. Avgjørelsen kan

¹⁸³ Ragnar Knoph «Norsk Sjørett», Oslo 1931.

¹⁸⁴ Ragnar Knoph «Norsk Sjørett», Oslo 1931, side 126.

¹⁸⁵ Hagstrøm og Stenvik, side 227.

ikke tas til inntekt for ett alminnelige gårdeieransvar, eller huseieransvar,¹⁸⁶ rekkevidden av ansvarsgrunnlaget blir derfor ikke lenger enn den konkrete avgjørelsen. Typetilfellet må i hvert tilfelle vurderes under de alminnelige vilkårene om ekstraordinær, stadig og typisk risiko, og etter den konkrete vurdering skal det være rimelig at tapet blir veltet fra skadelidt til skadevolder.

Teknisk svikt vil på den måten utgjøre rammen for at vilkåret om ekstraordinær risiko er oppfylt. Man vil da ha et ansvarsgrunnlag som kan opptre ved siden av rederansvaret, og fange opp typetilfellene med teknisk svikt. Rederansvaret vil da fange opp feil ved uaktsomme handlinger, og det ulovfestede objektive ansvaret for skader oppstått som følge av teknisk svikt som ingen kan skyldes.

Et problem som gjør seg gjeldende uavhengig av om man benytter seg av læren om teknisk svikt, eller inngangsvilkårene for det alminnelige ulovfestede ansvaret, er hvordan man skal tolke begrepet teknisk svikt. Forutsetningen for teknisk svikt er at noe ved teknologien svikter. Altså at det i normaltilstand funksjonerer tilfredsstillende, men at det plutselig og uventet ikke gjør det, og dette fører til skade. Faren for teknisk svikt er det som gjør innretningen eller virksomheten byr sine omgivelser på en risiko som vesentlig overstiger dagliglivets.

Svakheten er at ansvarsgrunnlaget ikke tar høyde for manglende forståelse av teknologiens rekkevidde. I et slik tilfelle er det ikke noe i veien med teknologien, den fungerer som normalt. Det kan heller ikke være snakk om noen ufullkommenhet ved produktet, da er jo nettopp tilfellet at den ikke ville funksjonert normalt i utgangspunktet. Vår forståelse, eller manglende forståelse av avansert teknologi og teknologiens læringsmønster og rekkevidden av dette, etterlater et tomrom som ikke fanges opp av ansvarsgrunnlaget. Tar man avgjørelsen i Utahug¹⁸⁷ som eksempel, blir det i lys av dette vanskelig å si om denne saken ville fått ett annet resultat. På den annen side kan det argumenteres for at bruken av avansert teknologi er det som gjør at innretningen eller virksomheten utvikler en risiko som oppfyller ansvarsgrunnlaget.¹⁸⁸ Men dette kan lett føre for langt av sted, all den tid det er teknologien som skal gjøre sjøfarten tryggere.

¹⁸⁶ Hagstrøm og Stenvik, side 188.

¹⁸⁷ Rt. 1973 s. 1364.

¹⁸⁸ Hagstrøm og Stenvik, side 227.

Det ulovfestede objektive ansvaret er som nevnt ikke utbredt utenfor Norge. Et spørsmål som kan stilles i den forbindelse er hvordan man skal regulere internasjonale skipsfart. Eller hvordan disse utfordringene blir løst i internasjonalt farvann. Dette problemet er ikke søkt løst i denne oppgaven, da den i hovedsak tar sikte på å undersøke hvilket ansvarsgrunnlag som gjør seg gjeldene i norsk rett.

En avgjørelse som reiser et interessant spørsmål for den autonome skipsfarten, men som bare skal gjengis kort er avgjørelsen i Rt. 1983 s. 1052 (Gol Bygg dommen). Saksforholdet var her at sprengstofflager eksploderte og gjorde skade på eiendommen lageret var plassert på og naboeiendommen. Skadelidte reise sak mot både eieren av lagerbygningen som også var produsent av sprengstoffet (Dyno Industrier) og forhandleren som hadde fått lagerbygningen til sin disposisjon og hadde kjøpt sprengstoffet i fast regning (Gol Bygg A/S). Eksplosjonen oppstod som følge av en påsatt brann utført av en sinnsforvirret ansatt av forhandleren, som hadde tilgang på lagernøkkelen. Høyesteretts flertall (dissens 3-2) kom til at Dyno Industrier og Gol Bygg A/S etter det ulovfestede objektive ansvaret måtte holdes solidarisk ansvarlig for skadeforvoldelsen. Dette reiser spørsmålet om samme resultat gjør seg gjelde hvor den nautiske ledelse er delegert til managementselskap, eller om det samme kan gjøres gjeldene for noen av de andre hjelperne som faller utenfor rederens identifikasjonskrets.

5. Sammenfatning og konklusjon

Den overordnede målsetningen med oppgaven har ikke vært å løse problemstillingen rundt autonome skip og ansvarsgrunnlag, snarere har det vært å undersøke fremsatte ansvarsgrunnlag og hvilket grunnlag som vil gi den skadelidte et adekvat vern.

Som oppgaven viser er det mye som tyder på at de fremsatte ansvarsgrunnlag i et så henseende bare i noen tilfeller vil gi et skadelidt et adekvat vern. Dette er ikke nødvendigvis noe nytt i sjøfarten, da det kan pekes på en del typetilfeller som vil falle utenfor det alminnelige rederansvaret i sjølovens § 151, men autonome skip vil sette det skyldbaserte identifikasjonsansvaret i sjøloven § 151 på større prøver.

I punkt 2 ble det redegjort for rekkevidden av rederansvaret i sjøloven § 151. Grensen for hjelpere rederen identifiseres med er antatt trukket ved teknisk svikt og tekniske hjelpere. Det fremstår imidlertid usikkert om man kan besvare dette spørsmålet kategorisk i den ene eller andre retningen. Rederens identifikasjonskrets må vurderes konkret ut fra nærmere fastsatte argumentasjonslinjer for identifikasjon. Arbeidet som utføres av hjelperen må være typisk for

det konkrete skip, og for at rederen skal bli ansvarlig må arbeidet som utføres også være typisk for redervirksomheten. Det kan stilles spørsmål ved om innførselen av autonome skip medfører en endring av hva som kan sies å være typisk arbeid for redervirksomheten. På en side åpner en slik tankegang for at arbeid utført av tekniske hjelpere kan falle innenfor rederens ansvarsområde. På den annen side løser ikke dette problemstillingen vedrørende teknisk svikt som ingen kan lastes.

Virksomhetsansvaret i punkt 3, tar sikte på å løse denne problemstillingen ved fingere culpa-normen, eller at man tar til orde for et ulovfestet oppdragsgiveransvar. Tanken for en fiksjon av culpa-normen er at rederen får et forhøyet ansvar for vedlikeholds/tilsyn, eller et skjerpet ansvar. Alt som skjer med skipet slik at det ikke fungerer som det skal, og dette fører til skade på tredjemann, kan tillegges rederens uaktsomhet, som ved vedlikehold eller tilsyn kunne forhindre skade. Rederen blir således ansvarlig etter den alminnelige skyldregelen.

I norsk rettspraksis kan et slikt synspunkt fremstå som en videreføring av uaktsomt valg av hjelper. Det kan stilles spørsmål hvor langt en slik tanke rekker hvis det ikke er noe å laste rederen for valget av hjelper, for eksempel hvor hjelperen driver ekspertisevirksomhet innenfor avansert kunstig intelligens, og hvor rederen ikke har et insentiv til å føre tilsyn med hjelperens utføring av arbeidet. Man skal ikke langt ut i en slik tankerekke før skyldvurderingen er en ren fiksjon, og man er nærmere et objektivt ansvar i virkeligheten. Denne ansvarsformen har større utbredelse i Dansk, Svenske og anglo-amerikansk rett. I norsk rett fanger det ulovfestede objektive ansvaret opp typetilfeller uavhengig av utvist skyld, og at et slikt typetilfelle er nærmere å subsumeres under dette ansvarsgrunnlaget.

Oppdragsgiveransvaret har en usikker plass i norsk rett. Rt. 2000 s. 253 (asfaltkant), er den avgjørelsen som trekker mest i retning av et slikt ansvar, og utledes av skadeserstatningsloven § 2-1. Sjøloven § 151 regnes som spesialloven til skadeserstatningsloven § 2-1 og kan derfor tolkes i lys av sine rettslige forbilder. Prinsipalen blir ansvarlig for både anonyme og kumulative feil. Når skaden springer ut av prinsipalens virksomhet, aktiviteten er i igangsatt av prinsipalen og det er i prinsipalens interesse arbeidet utføres, kan det argumenteres for at læren om anonyme og kumulative feil trekker i retning av at prinsipalen blir ansvarlig.

Det ligger en viss motstrid i læren om anonyme feil og et identifikasjonsansvar, all den tid anonyme feil er begrunnet med at man ikke vet hvem som har utført feilen og et identifikasjonsansvar fordrer at den uaktsomme hjelper identifiseres. Når man tillegger de

kumulerte feil betydning, blir grensene for identifikasjonsansvaret enda mer utydelig. Det kan derfor tas til orde for at ansvar i disse tilfellen beror på ovennevnte argumentasjonslinjer. I tilfellet man snakker om kumulerte anonyme feil kan et identifikasjonsansvar i virkeligheten bli illusorisk. Tanken med virksomhetsansvaret blir i dette henseende at man retter blikket bort fra den aktuelle feilen og hvem som har utført den, til heller å se på aktiviteten som utføres.¹⁸⁹ Ovennevnte argumentasjonslinjer vil da føre til at prinsipalen blir ansvarlig. Det kan spørres hvor holdbart et slikt synspunkt er, da man i virkeligheten nærmer seg et objektivt ansvar. Forarbeidene til skadeserstatningsloven § 2-1 er klare på at når arbeidsgiveren blir ansvarlig for anonyme og kumulative feil har det ikke vært meningen å innføre et objektivt ansvar.¹⁹⁰

Det kan også spørres hvor langt en slik analogi av skadeserstatningsloven § 2-1 kan ha overføringsverdi for sjøloven § 151. Sjøloven § 151 åpner for at rederen blir ansvarlig for selvstendige oppdragstakere, så lenge nærmere bestemte argumentasjonslinjer for identifikasjon er oppfylt. Når lovgiver har trukket opp argumentasjonslinjer for identifikasjon av selvstendige oppdragstakere, vil det uthule lovgivers intensjon å gå bort fra disse.

I punkt 4, ble det ulovfestede objektive ansvaret introdusert. Det er usikkert hvilken plass dette ansvaret har på sjørettens område. Det er antatt at den plassen et objektivt ansvar har i sjøretten er forbehold læren om teknisk svikt. Det er uenighet i juridisk litteratur om eksistensen av læren om teknisk svikt.¹⁹¹

Oppgaven tar til orde for at rommet et ulovfestet objektivt ansvar har i sjøretten nødvendigvis ikke er avhengige av læren om teknisk svikt som et selvstendig inngangsvilkår. Den risiko en teknisk svikt utgjør, kan være det som gjør en virksomhet eller innretning farlig, og oppfyller inngangsvilkåret om ekstraordinær risiko. Imidlertid kan en nærmere definisjon av ordet «teknisk svikt», danne rammene for et slikt ansvar. Teknisk svikt fordrer at noe i normaltilstand fungerer, men plutselig og uventet ikke gjør det. Dette kan vanskelig sies å fange opp typetilfeller hvor man ikke forstår rekkevidden av avansert teknologi. Teknologien har i de tilfellene fungert tilfredsstillende. Illustrerende er eksempelet hvor skipet befinner seg i en situasjon hvor det må velge mellom to onder. Enten kolliderer med kaia med masse

¹⁸⁹ Erik Røsæg, «Diabolus ex machina», side 135.

¹⁹⁰ Ot.prp.nr.48 (1965-1966), side 79.

¹⁹¹ Arne Moss Westgård, «objektivt rederansvar for teknisk svikt. Fra dampskip til autonome fartøyer. Læren om teknisk svikt fra et sjørettslig perspektiv». Marius 527, 2019. Hagstrøm og Stenvik, side 223-228.

mennesker, eller kolliderer med jernbanebroen. Den kunstige intelligensen er eksempelvis programmert til å velge alternativet som sparer flest menneskeliv og kolliderer derfor med jernbanebroen. Det kan i et slikt tilfellet neppe være snakk om teknisk svikt, teknologien har i dette tilfellet funksjonert normalt.

Det kan neppe tenkes at man på subjektivt eller objektivt grunnlag blir ansvarlig for å eie et autonomt skip, all den tid det regnes som et tryggere alternativ enn tradisjonelle skip. Det oppnår klimapolitiske målsetninger, og reduserer tungtransport på vei, og må derfor sies å være ønskelig av storsamfunnet. På sikt kan de autonome skipene også få ned kostnaden på frakt.

Konklusjonen må etter dette sies at de fremsatte ansvarsgrunnlagene på det mest karakteristiske punktet for autonome skip, manglende forståelse for rekkevidden av kunstig intelligens, ikke gir skadelidte et adekvat vern. Problemene ville også blitt fremtredende i en adekvans vurdering. I et slikt tilfellet ville det nok vært mest hensiktsmessig at lovgiver regulerer typetilfellet, med lovpålagt objektivt ansvar for rederen.

Kilderegister

Lover

Kong Christian Den femtis Norske Lov av 15. april 1687.

Lov 13. juni 1969 nr. 26 om Skadeserstatning (skadeserstatningsloven)

Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

Forarbeider

Udkast til Søløy: Norske Motiver. Indstilling fra den kongelig Resolution af 9de December 1882 nedsatte norske Kommission

Ot.prp.nr.48 (1965-1966) Om lov om skadeserstatning i visse forhold

Ot.prp.nr.55 (1993-1994) Om lov om sjøfarten (sjøloven)

NUT 1964:3 Innstilling om lov om Det offentliges og andre arbeidsgiveres erstatningsansvar m.m. Innstilling II

Rettspraksis

Rt. 1874 s. 145

Rt. 1875 s. 330 (Nitroglyserinfabrikk)

Rt. 1905 s. 715 (vannledning)

Rt. 1916 s. 9 (styrestag)

Rt. 1921 s. 519 (Neptun)

Rt. 1932 s. 416 (høyspent/lavspent)

Rt. 1936 s. 345

Rt. 1939 s. 766 (gesims)

Rt. 1948 s. 719 (stagbolt)

Rt. 1952 s. 1170 (Sokrates)

Rt. 1962 s. 415 (tuberkulosesmitte III)

Rt. 1965 s. 1061 (dørvrider-dommen/ferielandsby)

Rt. 1967 s. 597 (Asfaltklump)

Rt. 1967 s. 697 (Lier)

Rt. 1969 s. 109

Rt. 1969 s. 1308 (Baltic)

Rt. 1970 s. 1452 (Dåsvand-dommen)

Rt. 1971 s. 843 (Marna Hepsø)

Rt. 1972 s. 815 (alkejakt-dommen)

Rt. 1972 s. 965 (mønepanne)

Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug)

Rt. 1983 s. 1052 (Gol Bygg)

Rt. 1984 s. 866

Rt. 1991 s. 1303 (gulvluke)

Rt. 2000 s. 253 (Asfaltkant)

Rt. 2001 s. 1646 (selmer)

Rt. 2003 s. 1546 (røykedommen)

Rt. 2006 s. 690 (Lillestrøm-dommen)

Rt. 2009 s. 1237 (nordsjødykker)

HR-2019-52-A (spinningsykkel)

Riverstone Meat co Pty v Lancashire Shipping Co (1961) Lloyd's Rep 57

ND-1994-82 (ND-1995-163) (Bravur)

Juridisk litteratur

Platou, Oscar, *Forelæsninger over norsk sjørett*, annen utgave, H. Aschehoug & CO, 1929, Oslo

Knoph, Ragnar, *Norsk sjørett*, Trykt som manuskript, Nationaltrykkeriet, Oslo 1931

Brækhus, Sjur, *Juridiske arbeider fra SJØ OG LAND, rederens husbondansvar*, Universitetsforlaget 1968, Oslo

Selvig, Erling, *Det såkalte husbondsansvar, Studier i ulike typer av ansvar for hjelpere, herunder rederansvaret etter sjøl. §8*, Universitetsforlaget 1968, Oslo

Askeland, Bjarte, *Erstatningsrettslig identifikasjon*, J.W. Cappelens Forlag AS, 2002, Oslo

Hagstrøm, Viggo og Stenvik, Are, *Erstatningsrett*, 2. utgave, Universitetsforlaget, 2019, Oslo

Falkanger, Thor, Bull, Hans Jacob og Brautaset, Lasse, *Scandinavian Maritime Law, The Norwegian Perspective, 4th ed*, Universitetsforlaget, 2017, Oslo

Ringbom, Henrik, Røsæg, Erik og Solvang, Trond, *Autonomous ships and the law*, Routledge, 2021, London og New York

Solvang, Trond, *Man, machine, and culpa, Or finding a path toward strict liability*, inntatt i *Autonomous ships and the law*, Routledge, 2021, London og New York, Side 98-124

Røsæg, Erik, *Diabolus ex machina, When an autonomous ship does the unexpected*, inntatt i *Autonomous ships and the law*, Routledge, 2021, London og New York, Side 125-143

Ulfbeck, Vibe, *Autonomous ships and product liability under the EU directive*, inntatt i *Autonomous ships and the law*, Routledge, 2021, London og New York, Side 144-154

Veal, Robert, *Autonomous technology in shipping, An increased role for negligence product liability*, inntatt i *Autonomous ships and the law*, Routledge, 2021, London og New York, Side 155-171

Ringbom, Henrik og Collin Felix, *Terminologi and concepts*, inntatt i *Autonomous ships and the law*, Routledge, 2021, London og New York, Side 7-20

Arne Moss Westgård, «objektivt rederansvar for teknisk svikt. Fra dampskip til autonome fartøyer. Læren om teknisk svikt fra et sjørettslig perspektiv». Marius 527, 2019.

Trond Solvang «Shipowners' vicarious liability under English and Norwegian law With an eye to technical failure of autonomous ships» Marius No. 541, 2021

Nettsider

Boeing 737 max ulykken – sist lest 15.03.2021

https://en.wikipedia.org/wiki/Boeing_737_MAX_groundings

Uber ulykken – sist lest 15.03.2021

https://en.wikipedia.org/wiki/Death_of_Elaine_Herzberg

Yara Birkeland – sist lest 15.05.2021

<https://www.kongsberg.com/no/maritime/support/themes/autonomous-ship-project-key-facts-about-yara-birkeland/>

Asko – sist lest 15.05.2021

<https://asko.no/nyhetsarkiv/asko-og-norgesgruppen-etablerer-rederi/>

NTNU – sist lest 15.05.2021

<https://www.ntnu.edu/autoferry>

