



UiT Norges arktiske universitet

Det juridiske fakultet

Fordeling av bergelønn ved berging i sjøfarten

Med fokus på skipsfører og mannskapets rett til andel av bergelønn

Simon Schjelderup Reinsnes

Liten masteroppgave i rettsvitenskap, JUR-3902, desember 2019

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	1
1.1	Oppgavens tema.....	1
1.2	Rettskilder og hensyn.....	2
1.2.1	Presentasjon av rettskildene.....	2
1.2.2	Særlige hensyn i bergingsretten.....	4
1.3	Begrepsavklaringer og terminologi	4
1.4	Den videre fremstilling	5
2	Vilkårene for rett til bergelønn og utmålingsreglene.....	6
2.1	Innledning.....	6
2.2	Vilkårene for rett til bergelønn	6
2.2.1	Hva kan utgjøre bergingsobjektet?.....	6
2.2.2	Kravet om at det som berges må være «forulykket eller i fare».....	7
2.2.3	Kravet om at bergingen må ha ført til et nyttig resultat	8
2.3	Utmåling av bergelønn.....	9
2.3.1	Utgangspunktene.....	9
2.3.2	Nærmere om de enkelte momentene.....	10
3	Fordelingen mellom flere bergere	13
3.1	Innledning.....	13
3.2	Anvendelsesområdet til sjøl. § 448.....	13
3.3	Fordelingen etter sjøl. § 448.....	14
3.3.1	Generelt om fordelingen.....	14
3.3.2	Betydningen av bergernes innsats ved fordelingen.....	15
3.3.3	Betydningen av at en berger er profesjonell og bidrar med særlig utstyr	16
3.3.4	Samlet vurdering.....	17
4	Fordelingen internt på et skip.....	18
4.1	Innledning.....	18
4.2	Oversikt over sjøl. § 451	18
4.3	Anvendelsesområdet for sjøl. § 451.....	19
4.3.1	Generelt om anvendelsesområdet	19
4.3.2	Kravet om norskregistrering.....	19
4.3.3	Kravet om at skipet må ha berget noe på reisen	21
4.4	Rederiets andel av bergelønnen	22
4.4.1	Generelt om rederiets andel av bergelønnen	22
4.4.2	Begrunnelsen for rederiets krav	22
4.4.3	Nærmere om hvilke utgifter som skal dekkes forlodds.....	23
4.5	Fordelingen mellom skipsføreren og mannskapet.....	26

4.6	Fordelingen av mannskapets andel.....	27
4.6.1	Generelt om fordelingen mellom mannskapet.....	27
4.6.2	Hvem er omfattet av det egentlig skipsmannskap?.....	27
4.6.3	Hva innebærer en fordeling etter den enkeltes hyre?.....	28
4.6.4	Losens andel	29
4.7	Særregler for enkelte skip	29
4.7.1	Fiske- og fangstskip	29
4.7.2	Statsskip som brukes til offentligrettslige formål	31
4.8	Adgangen til å fravike fordelingsreglene.....	32
4.9	Retten til andel av særlig vederlag etter sjøl. § 451.....	33
4.10	Forhåndsavtaler som begrenser andelsretten.....	35
4.10.1	Det generelle utgangspunktet.....	35
4.10.2	Unntak for skip som skal drive bergingsvirksomhet.....	36
4.10.3	Unntak for et bestemt bergingsforetak	40
4.10.4	Unntak for fiske- og fangstskip.....	41
4.11	Fordelingsprosedyren.....	41
4.11.1	Generelt om fordelingsprosedyren.....	41
4.11.2	Rederens ansvar for å gi underretning og legge en plan	42
4.11.3	Innsigelser mot rederens fordelingsplan.....	43
4.11.4	Følgene av at det inngis innsigelser	46
5	Kompetansen til å fremme bergelønnskrav	49
5.1	Innledning.....	49
5.2	Utgangspunktet er at det er skipets reder som kan fremme kravet.....	49
5.3	Mannskapets krav dersom rederen ikke fremmer det.....	50
	Kildeliste.....	55
	Lover:	55
	Internasjonale Konvensjoner:	55
	Forarbeider:.....	55
	Rettspraksis:.....	56
	Juridisk litteratur:	57

1 Innledning

1.1 Oppgavens tema

Skipsfarten har gjennom alle år vært en fareutsatt virksomhet. Skip utsettes for sterke naturkrefter, og ulykker kan inntreffe. I tillegg kan det være vanskelig å få fullstendig oversikt over det farvann man navigerer i, med påfølgende risiko for grunnstøting. Dersom ulykker oppstår vil det skadeutsatte skip ofte ha behov for bistand. Et virkemiddel for å bistå under ulykker er bergelønnsinstituttet. Det er imidlertid ikke enhver form for bistand på sjøen som gir rett til bergelønn. Dette henger langt på vei sammen med at bergelønnen som regel er mer lukrativ enn vanlig betaling for tilsvarende arbeid.¹ For å få rett på bergelønn kreves det normalt sett at det foreligger verdier som kan berger, at det bergede objekt er forulykket eller i fare, og at bergingen har ført til et nyttig resultat, jf. sjølovens §§ 441 litra a og 445 første ledd første punktum.² Bergerne arbeider da i hovedsak på «no cure no pay»-basis. Dette innebærer at bergelønn bare kan kreves såfremt bergingen lykkes.

Tema for denne oppgaven er hvordan bergelønnen skal fordeles etter fordelingsreglene i sjølovens kapittel 16. En forutsetning for oppgaven er følgelig at det foreligger en rett til bergelønn.

I sjøloven oppstilles det to sett fordelingsregler. Det ene gjelder for fordelingen mellom flere bergere, mens det andre gjelder for fordelingen internt på et skip, jf. sjøl. §§ 448 og 451. Med en fordeling mellom flere bergere siktes det i hovedsak til situasjonen hvor flere bergere har selvstendige krav på bergelønn. I disse tilfellene legger sjøloven opp til en skjønnsmessig fordeling mellom bergerne, jf. sjøl. § 448. Med en intern fordeling på et skip siktes det videre til en fordeling mellom det bergende skips rederi, skipsfører og øvrige medlemmer av mannskapet. For denne fordelingen gir sjøl. § 451 faste fordelingsregler.

I denne oppgaven er det særlig regelen i sjøl. § 451 som vil bli undergitt en inngående fremstilling.

¹ NOU 1994:23 s. 8 og Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob, *Sjørett*, 8. utgave Oslo 2016 s. 479. Heretter Falkanger og Bull (2016).

² Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven). Heretter sjøloven eller sjøl.

1.2 Rettskilder og hensyn

1.2.1 Presentasjon av rettskildene

Skipsfart er en internasjonal næring og sjøretten bærer preg av et internasjonal regelsamarbeid. Dette gjelder også for bergingsretten. Da en fremstilling av reglene om fordelingen av bergelønnen nødvendigvis gjør bruk av rettskilder som i noen grad fraviker den tradisjonelle metodelære, er det hensiktsmessig å gi en presentasjon av rettskildene.

Sjøloven utgjør det primære rettsgrunnlaget for de fleste bergingsspørsmål. Sjølovens bergingsregler bygger direkte på den Internasjonale Bergingskonvensjonen av 1989.³ Konvensjonen ble ratifisert av Norge etter at sjølovens bergingsregler ble harmonisert med konvensjonsbestemmelsene.⁴ Bergingskonvensjonen er derav ikke inkorporert i norsk rett ved lov, men transformert til norsk rett ved lovvedtak. Bergingskonvensjonen får dermed karakter av å være forarbeid til lovvedtaket.⁵ Ved tolkning av sjølovens bergingsregler vil bergingskonvensjonen utgjøre en sentral kilde som må tillegges stor vekt.

Gjennom sjøl. § 443 første ledd første punktum åpnes det for at sjølovens bergingsregler kan fravikes ved avtale. I praksis er det også vanlig at det inngås avtaler mellom en berger og havaristen forut for en berging. Ved slike tilfeller vil ofte standardkontrakter benyttes.⁶ Eksistensen av avtalefriheten leder også til at bergerne seg i mellom kan inngå avtaler om fordelingen av bergelønnen. Det samme gjelder fordelingen internt på et skip. Følgelig vil ikke sjølovens fordelingsregler alltid bli benyttet i praksis. For fordelingen internt på et skip må det imidlertid gjøres en presisering. Etter sjøl. § 451 tredje ledd følger det nemlig at det som hovedregel ikke kan inngås forhåndsavtaler om at skipsføreren eller øvrige medlemmer av mannskapet skal ha en mindre andel av bergelønnen enn hva som følger av loven. Andelsretten etter sjøl. § 451 er følgelig gjort preseptorisk til fordel for skipsføreren og øvrige andelsberettigede ombord på et bergende skip.

³ Den internasjonale bergingskonvensjonen, London 28. april 1989. Heretter bergingskonvensjonen.

⁴ Lov av 2. august 1996 nr. 61.

⁵ Skoghøy, Jens Edvin A., *Retts og rettsanvendelse*, Oslo 2018 s. 83. Heretter Skoghøy (2018).

⁶ En meget benyttet standardkontrakt er internasjonalt er «Lloyd's Open form of Salvage Agreement», se nærmere om dette i NOU 1994:23 s. 8 og Falkanger og Bull (2016) s. 487.

En annen lov som vil få betydning for fremstillingen er sjøloven av 1893.⁷ Sjølovens av 1893 bygde i sin tid på bergingskonvensjonen av 1910.⁸ Bakgrunnen for at det ble utformet en ny bergingskonvensjon var at man ønsket å belønne bergere som har forhindre eller begrenset miljøskader, selv om det ikke for øvrig ble berget noe.⁹ Utover disse endringene er dagens bergingsregler langt på vei videreført fra sjøloven av 1893. Dette gjelder særlig for fordelingsreglene som har vært tilnærmet uendret siden lovendringen i 1964.¹⁰ Sjøloven av 1893 med tilhørende forarbeider vil dermed langt på vei gi uttrykk for hva som er gjeldende rett. De aktuelle forarbeidene er inntatt i Innst. II (1961) og Ot.prp.nr.13 (1963-1964).

Det foreligger lite rettspraksis vedrørende fordelingsreglene etter dagens sjølov, men det finnes enkelte avgjørelser etter sjøloven av 1893. Ettersom reglene i dagens sjølov langt på vei er like som reglene i sjøloven av 1893, vil det være relevant å se hen til også disse avgjørelsene for løsningen av rettslige spørsmål.

Sjøloven er et resultat av et fellesnordisk samarbeid.¹¹ Siden 1900 har det eksistert en fellesnordisk domssamling - Nordisk Domme i Sjøfartsanliggender (ND).¹² De fleste avgjørelser som det vil bli henvist til i oppgaven er inntatt i ND. Siden sjøloven er et resultat av et fellesnordisk samarbeid vil det også være relevant å se hen til rettspraksis fra øvrige nordiske land. Dette gjelder særlig praksis fra Sverige og Danmark, da disse landene har tilnærmet like fordelingsregler som Norge.

Endelig vil det ses hen til juridisk litteratur ved løsningen av konkrete rettsspørsmål. Juridisk litteratur er ikke en autorativ rettskilde, men gir kunnskap om primærkildene. Hvilken vekt som må legges på den enkelte forfatters standpunkter vil dermed variere med argumentasjonens overbevisningskraft.¹³

⁷ Lov 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten (**Opphevet**). Heretter sjøloven av 1893.

⁸ Overenskomst om istandbringelse av visse ensartede regler angående bistand og bergning til sjøs, Brüssel 23. september 1910 (**Opphevet**).

⁹ NOU 1994:23 s. 7.

¹⁰ Endret ved lov 12. juni 1964 nr. 4.

¹¹ Falkanger og Bull (2016) s. 4.

¹² Falkanger og Bull (2016) s. 12-13.

¹³ Skoghøy (2018) s. 216.

1.2.2 Særlige hensyn i bergingsretten

Bergingsreglene må videre ses i lys av enkelte hensyn. Et bærende hensyn i bergingsretten er oppmuntringshensynet.¹⁴

Oppmuntringshensynet har fått klare uttrykk gjennom reglene om utmåling av bergelønnen hvor det fremgår at «*bergelønnen skal fastsettes med sikte på å oppmuntre til berging*», jf. sjøl. § 446 første ledd første punktum. Noe som også da er naturlig sett i sammenheng med at størrelsen på bergelønnen vil få betydning for om bergelønnen virker oppmuntrende for bergerne.

Selv om hensynet i første rekke kan ses igjen i utmålingsreglene, er hensynet også med på å begrunne øvrige bergningsregler, herunder fordelingsreglene. Ved at flere får del av belønningen vil dette kunne oppmuntre til at den enkelte yter sitt beste for å lykkes med bergingen. Det vil av disse grunner være viktig å se fordelingsreglene i sammenheng med særlig oppmuntringshensynet underveis.

1.3 Begrepsavklaringer og terminologi

I sjøretten brukes en del begreper som er særegne for rettsområdet. For å unngå uklarheter er det hensiktsmessig å gi en presentasjon av enkelte begreper og redegjøre for hvordan disse vil bli brukt.

Det er særlig begrepene reder og rederi som må presenteres nærmere. Disse begrepene anvendes ikke i bergingskonvensjonen. I bergingskonvensjonen benyttes bare begrepet «owner», se bl.a. art. 15 nr. 1. Med «owner» siktes da enten til eieren av det bergende skip eller eieren av det bergede skip. I norsk sjørett brukes også begrepet «reder». Med «reder» menes ofte skipets eier, men i første rekke siktes det til skipets driftsherre. Begrunnelsen for dette er at skipets reder ikke behøver å være skipets eier. Rederen kan f.eks. ha leiet skipet på bareboat-certeparti.¹⁵ I et slik tilfelle vil eieren være en annen en skipets reder. Med skipets driftsherre forstås at det er rederen som står for den daglige drift av skipet. Vanligvis innebærer dette at det er rederen som sørger for skipets bemanning og utrustning. Videre er

¹⁴ Se bl.a. Falkanger og Bull (2016) s. 479 og Thorbjørnsen, Kristian, *No cure - no pay og andre hovedemner i bjergningsretten*, Oslo 1951 s. 12.

¹⁵ Bernhardt, Petter J., *Sjørett. 1: Skip og rederi, havari og berging, skipsføreren, mannskapsrett*, 2. opplag Bergen 1992 s. 25. Heretter Bernhardt (1992).

det også rederen som bestemmer hvordan skipet skal utnyttes, for eksempel til fiske- eller fangst, stykkgodstransport e.l.¹⁶

For å betegne rederens virksomhet brukes gjerne begrepet «rederi». Med «rederi» siktes gjerne til den eller de personer eller sammenslutninger som eier skipet, med sterk glidning over til den eller de personer eller sammenslutninger som driver skipet. Rederivirksomheten kan være organisert enten som et enkeltmannsforetak, som et partrederi, kommandittselskap eller aksjeselskap.¹⁷

Dersom ikke annet fremgår av sammenhengen vil begrepet reder bli anvendt for å beskrive den som eier og driver skipet. Rederen vil dermed være skipets driftsherre og eier, eventuelt sammen med flere redere. Videre vil begrepet rederi bli anvendt som uttrykk for rederens virksomhet.

Et annet begrep som også bør presenteres er begrepet «havarist». Denne avhandlingen vil det i første rekke ta for seg tilfellene hvor det bergede objekt er et skip. For å skille mellom det bergende skip og det bergede skip, vil begrepet «havarist» bli benyttet for det bergede skip.

1.4 Den videre fremstilling

Oppgaven er delt opp i fem kapitler. Selv om det er fordelingen av bergelønnen som utgjøre oppgavens hovedtema, vil jeg i kapittel 2 ta for meg enkelte øvrige regler i bergingsretten. Begrunnelsen for dette er at fordelingsreglene bør ses i sammenheng med disse reglene.

I kapittel 3 vil jeg redegjøre for fordelingen mellom flere bergere etter sjøl. § 448. Dette kapitlet vil ikke begis stor plass, og vil i første rekke knytte seg til en vurdering av den rettspraksis som foreligger på område. I kapittel 4 vil jeg deretter ta for meg fordelingen internt på et bergende skip etter sjøl. § 451. I samsvar med at fremstilling særlig skal omhandle denne bestemmelsen vil dette kapitlet utgjør den største delen av oppgaven. Til sist vil jeg i kapittel 5 ta for meg hvem som har kompetansen til å fremme bergelønnskrevet mot eieren av de bergede verdier. Begrunnelsen for at dette behandles er at spørsmålet vil få direkte betydning for skipsføreren og mannskapets rett på andel av bergelønnen.

¹⁶ Falkanger og Bull (2016) s. 127.

¹⁷ Falkanger og Bull (2016) s. 126-127.

2 Vilkårene for rett til bergelønn og utmålingsreglene

2.1 Innledning

I dette kapittelet vil det bli redegjort for vilkårene for retten til bergelønn og utmålingsreglene. Dette er regler som fordelingsreglene bør ses i kontekst med. Da reglene ikke direkte omhandler oppgavens hovedtema, vil fremstillingen være av overordnet karakter.¹⁸

2.2 Vilkårene for rett til bergelønn

2.2.1 Hva kan utgjøre bergingsobjektet?

I sjøl. § 441 defineres fire sentrale begreper for sjølovens kapittel 16; berging, skip, gjenstand og miljøskade. Bestemmelsen svarer til bergingskonvensjonens art. 1.¹⁹ Etter sjøl. § 441 litra a defineres berging som *«enhver handling som har til formål å yte hjelp til et skip eller annen gjenstand som er forulykket eller i fare i hvilket som helst farvann»*

Slik begrepet berging er definert i sjøloven er det «skip eller annen gjenstand som er forulykket eller i fare» som kan utgjøre bergingsobjektet. Begrepet «skip» er definert som ethvert skip eller fartøy, samt annen innretning som kan navigeres, jf. sjøl. § 441 litra b. Følgelig er begrepet gitt et meget vidt meningsinnhold. Dette har vist seg i praksis hvor bergingsreglene har blitt anvendt på alt fra fritidsbåter til flytekraner, for å nevne noen.²⁰ Begrepet «annen gjenstand» er videre definert som enhver gjenstand som ikke er permanent festet til kystlinjen, jf. sjøl. § 441 litra c. Gjennom begrepet annen gjenstand vil da stort sett et hvert løsøre være omfattet. Unntaket for gjenstander som er permanent festet til kystlinjen er eksemplifisert med en flytebrygge som har slitt seg.²¹

Selv om det ikke fremgår av sjøl. § 441 litra a kan også menneskeliv berges. Men berging av menneskeliv gir ikke i seg selv rett til bergelønn, jf. sjøl. § 445 annet ledd annet punktum. For

¹⁸ For en mer inngående fremstilling se bl.a. Falkanger og Bull (2016) kapittel 19, og Brækhus, Sjur, *Berging*, Oslo 1967 s. 6-83. Heretter Brækhus (1967).

¹⁹ NOU 1994:23 s. 15.

²⁰ Se f.eks. ND 1979 s. 325 og ND 1931 s. 41.

²¹ NOU 1994:23 s. 16. Se også Sjøl. § 442 (4) som oppstiller et unntak for faste innretninger og rørledninger for petroleumsvirksomhet eller skip eller gjenstand som er omfattet av lov 9 juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 14.

å få rett på bergelønn ved berging av menneskeliv kreves det at det samtidig er berget materielle verdier. I tillegg vil også forhindring eller begrensning av miljøskader kunne gi rett til andel av bergelønn. Denne retten er ikke begrenset av at det samtidig berges materielle verdier da forhindring eller begrensning av miljøskader vil kunne gi rett til særlig vederlag, jf. sjøl. § 449. Særlig vederlag kan dog bare gis samtidig som bergelønn dersom bergelønnen ikke gir full dekning for bergernes omkostninger, jf. sjøl. § 449 annet ledd annet punktum.

2.2.2 Kravet om at det som berges må være «forulykket eller i fare»

Slik det fremgår bergingsdefinisjonen i sjøl. § 441 litra a oppstilles det også et krav om at skip eller annen gjenstand er «forulykket eller i fare». Alternativet «forulykket» følger ikke av bergingskonvensjonens art. 1, men ble inntatt i sjøloven da konvensjonen heller ikke var til hinder for dette.²² Med alternativet «forulykket» siktes det til de tilfeller hvor et havari av større omfang allerede har inntruffet.²³ For eksempel må et skip anses forulykket dersom det er sunket til havets bunn etter en kollisjon. Da et forulykket skip gjerne også er i fare, samt at sjøloven opererer med «forulykket» og «i fare» som alternative vilkår for berging, vil alternativet «forulykket» få liten selvstendig betydning.²⁴

Av størst betydning er dermed alternativet «i fare». Med «i fare» siktes det til at det må foreligge fysiske farer av noe omfang for skipet eller gjenstanden.²⁵ Er det fare for totaltap vil det foreligge en klar bergesituasjon. For eksempel at skipet har sprunget lekk etter en kollisjon og vil synke dersom det ikke får assistanse. Har skipet derimot f.eks. fryst inne og derav står i fare for å påføres tidstap, er ikke vilkåret oppfylt med mindre også skipet er i fare. Det avgrenses dermed mot fare for tidstap eller erstatningsansvar selvstendig.²⁶

I praksis har vurderingen av om det foreligger en faresituasjon vist seg å være vanskelig. Dette har resultert i at Høyesterett har behandlet spørsmålet om hvordan vilkåret «i fare» skal forstås ved tre anledninger i nyere tid.²⁷

²² NOU 1994:23 s. 15.

²³ NOU 1994:23 s. 8.

²⁴ Falkanger og Bull (2016) s. 486.

²⁵ NOU 1994:23 s. 8.

²⁶ Ibid.

²⁷ ND 1996 s. 238 (Loran), ND 1999 s. 269 (Los 102) og ND 2004 s. 383 (Norsk Viking).

Etter praksis fra Høyesterett kan det utledes at i kravet om at et skip eller annen gjenstand må være «i fare» ligger at det må foreligge en reell risiko for at det bergede objekt vil påføres betydelige skader eller gå tapt. Denne risikoen må være større enn de alminnelige farer som til stadighet truer skipsfarten. Faren trenger imidlertid ikke å være overhengende og det kreves heller ikke at det foreligger sannsynlighetsovervekt for at skaden vil inntre, men det vil ikke være tilstrekkelig med rene teoretiske muligheter.²⁸

Selve vurderingen av om det foreligger en fare er en objektiv vurdering ut fra situasjonen slik den forelå på bergingstidspunktet. Da det er bergingstidspunktet som er avgjørende innebærer dette at hvis det forelå en reell fare på dette tidspunktet, men som senere skulle vise seg å ikke inntre, er ikke dette til hinder for at det kan foreligge en bergesituasjon. En annen følge av at vurderingen er objektiv er at det ikke vil være tilstrekkelig at f.eks. havaristens mannskap tror det foreligger en faresituasjon dersom man i ettertid kan fastslå med sikkerhet at det ikke forelå en faresituasjon. Mannskapets vurderinger av den aktuelle situasjonen, samt deres kunnskap og ferdigheter vil dog utgjøre viktige bevismomenter ved vurderingen av om det forelå en objektiv fare.²⁹

2.2.3 Kravet om at bergingen må ha ført til et nyttig resultat

Retten til bergelønn er videre betinget av at bergingen har vært vellykket. Dette vilkåret kommer til uttrykk gjennom sjøl. § 445 første ledd første punktum som sier at bergeren bare har rett til bergelønn hvis bergingen har ført til et «nyttig resultat». Bestemmelsen gir uttrykk for det alminnelige «no cure no pay»-prinsippet som er et sentralt prinsipp i bergingsretten.³⁰ Har ikke bergingen ledet til et nyttig resultat skal det følgelig ikke tilkjennes noe bergelønn. Retten til særlig vederlag for forhindring eller begrensning av miljøskader etter sjøl. § 449 er imidlertid ikke betinget av et nyttig resultat, jf. sjøl. § 445 tredje ledd.

Med «nyttig resultat» siktes det til at det må ha blitt berget noe med økonomisk verdi.³¹ Har en berger f.eks. lykkes med å berge et skip, men kostnadene forbundet med reparasjonene er høyere enn skipets verdi, er ikke vilkåret oppfylt.

²⁸ ND 1999 s. 269 (Los 102) og Brækhus (1967) s. 11.

²⁹ ND 1999 s. 269.

³⁰ NOU 1994:23 s. 20.

³¹ NOU 1994:23 s. 30.

For at en berging skal anses å ha ledet til et nyttig resultat, oppstilles det videre også et vilkår om at det som berges er bragt definitivt ut av fare. Dette kravet betegnes gjerne som et krav om den bergede gjenstand må være bragt i sikkerhet.³² Hvorvidt den bergede gjenstand er bragt i sikkerhet vil avhenge av hva som er skjedd med den aktuelle gjenstanden.³³ For eksempel vil det ikke være tilstrekkelig å foreta en avtrekking av et grunnstøtt skip hvis skipet fortsatt vil kunne forlise som følge av at det tar inn vann. På den andre siden vil det være tilstrekkelig hvis bergeren sleper skipet til et verksted hvor det kan få reparert sine skader. Havaristen er da bragt definitivt ut av fare. Har skipet da en økonomisk verdi, vil det foreligge et nyttig resultat.

For at det skal være oppnådd et nyttig resultat er det ikke nødvendig at bergingen i sin helhet er utført av samme berger. Et eksempel på dette er at selv om en berger har blitt nødt til å oppgi slepet av et skip, vil ikke dette forhindre ham fra å kunne kreve bergelønn dersom en annen berger har overtatt slepet og ført skipet i sikkerhet. Bergeren vil da kunne få bergelønn for medvirkning til et nyttig resultat.³⁴ Forutsetningen må imidlertid være at medvirkningen har hatt betydning for at skipet ble berget. Dersom skipet uansett hadde blitt berget vil det generelt ikke kunne betales bergelønn for medvirkning. Illustrerende er ND 2005 s. 217 hvor en berger ble tilkjent bergelønn for medvirkning til et nyttig resultat til tross for at slepet brakk ved tre anledninger innen kort tid etter at slep var etablert. Bergeren hadde følgelig ikke lyktes med å slepe havaristen noe særlig før en redningsskøyte ankom i siste liten og fikk bragt havaristen i sikkerhet. Begrunnelsen for at bergeren likevel ble tilkjent bergelønn var at retten fant det bevist at bergerens innsats var avgjørende for at havaristen ikke allerede hadde havarert da redningsskøyten kom til stedet.

2.3 Utmåling av bergelønn

2.3.1 Utgangspunktene

Et spørsmål i forlengelsen av om vilkårene for bergelønn er tilstede er bergelønnens størrelse. Ved utmålingen av bergelønnen er utgangspunktet at bergelønnen, uten tillegg for renter og saksomkostninger, aldri kan settes høyere enn det bergedes verdi, jf. sjøl. § 445 første ledd

³² Se bl.a. ND 1994 s. 327 (M/S Narvik) og Falkanger og Bull (2016) s. 486.

³³ Falkanger og Bull (2016) s. 486.

³⁴ Se bl.a. ND 2005 s. 217 (Sørboen) og Falkanger og Bull (2016) s. 487.

annet punktum. I praksis innebærer dette at bergelønnen kan settes til alt fra 0-100 % av de bergede verdier. Hvor stor bergelønnen skal være i det enkelte tilfellet, vil bero på en konkret skjønnsmessig vurdering ut fra utmålingsregelen inntatt i sjøl. § 446. Bestemmelsen er utformet i samsvar med bergingskonvensjonens art. 13. I bestemmelsen litra a til j oppstilles en rekke momenter som «skal» tillegges vekt. De ulike momentene er ikke opplistet i en bestemt prioritetsrekkefølge, og det er holdt åpent hvorvidt oppregningen er uttømmende.³⁵

Siden momentene i sjøl. § 446 har direkte betydning for fordelingen av bergelønnen mellom flere bergere etter sjøl. § 448, vil det i det følgende gis en kort redegjørelse for hva som ligger i de enkelte momentene.

2.3.2 Nærmere om de enkelte momentene

Det første momentet som skal tillegges vekt er «det bergedes verdi», jf. sjøl. § 446 litra a. Det er dette momentet som danner utgangspunktet for hvor mye bergerne faktisk kan tilkjennes i bergelønn, jf. sjøl. § 445 første ledd annet punktum. Med «det bergedes verdi» siktes det til den faktiske verdien umiddelbart etter at en berging er avsluttet.³⁶ For skip betyr dette at man må finne frem til markedsverdien og videre gjøre fradrag for eventuelle reparasjonskostnader. Hvorvidt skipet har høy verdi for eieren er ikke relevant.³⁷ Det å skulle finne markedsverdien til et skip vil i praksis kunne by på problemer. Dette gjelder særlig dersom det aktuelle skipet er et spesialfartøy, slik som f.eks. et krigsskip. I slike tilfeller vil det ikke alltid være enkelte å finne markedsverdien til skipet. Kan ikke markedsverdien oppdrives, vil det naturlige være å se hen til hva det koster å gjenskaffe fartøyet, og heller trekke fra for verdiforringelser knyttet til bruk og eventuell teknisk foreldelse.³⁸ Er det gjenstander som er berget vil det også være markedsprisen som vil utgjøre utgangspunktet, eventuelt med gjenanskaffelsesverdien som en subsidiær måte for å få fastsatt verdien.

Et annet moment som skal tillegges vekt er bergernes dyktighet og innsats ved utføringen av bergingen, og dyktigheten og innsatsen for å forhindre eller begrense miljøskader, jf. sjøl. § 446 litra b og c. Disse momentene er rene vurderinger av bergingssituasjonen og kvaliteten på

³⁵ NOU 1994:23 s. 20 og Falkanger og Bull (2016) s. 490

³⁶ NOU 1994:23 s. 20-21.

³⁷ I norsk rett antas det at det ikke har betydning om et skip eksempelvis er på et god certeparti og dermed har høyere verdi for eieren, jf. f.eks. ND 1954 s. 664 «Sunlong».

³⁸ Falkanger og Bull (2016) s. 490.

det arbeidet som er utført.³⁹ Desto høyere kvalitet som er utvist, desto høyere bør bergelønnen være. Et ytterligere moment som skal tillegges vekt er i hvilken grad bergingen har lyktes, jf. sjøl. § 446 litra d. Ved dette momentet legges det opp til en begunstigelse av den berger som lykkes i stor grad kontra den som ikke gjør det. Et eksempel på dette kan være bergeren som lykkes med å berge både skipet og lasten, kontra den bergeren som bare lykkes med å berge lasten, mens skipet sank. Dette momentet skal vurderes objektivt. Dette innebærer at selv om ikke bergeren kan bebreides for at bergingen ikke har lyktes i større grad, vil det være et minus om bergingsgraden er lav.⁴⁰

Etter sjøl. § 446 litra e skal det videre legges vekt på arten av faren og faregraden. Dette innebærer at dersom havaristens stilling er meget utsatt, bør bergelønnen bli større. Med andre ord skal den berger som tar risiko premieres hvis bergingen lykkes. En slik premiering kan sies å være begrunnet av oppmuntringsprinsippet. Ved å gi en ekstra begunstigelse til bergere som utfører bergingsaksjoner i tilfeller hvor utsiktene til å motta bergelønn er dårligere, er reglene med på å oppmuntre til berging.

Et annet moment som skal tillegges vekt er hvilke omkostninger bergeren har hatt. Dette gjelder tiden som er brukt, samt utgifter og eventuelle tap bergeren er påført, jf. sjøl. § 446 litra f. Utgangspunktet vil her være at bergelønnen skal gi full dekning til slike utgifter.⁴¹ Et annet moment som også skal tillegges vekt er risikoen for at bergeren pådrar seg erstatningsansvar, samt annen risiko som bergerne eller deres utstyr ble utsatt for, jf. sjøl. § 446 litra h. Med dette siktes det i første rekke til risikoen for at bergeren pådrar seg erstatningsansvar overfor en utenforstående tredjepart. Et eksempel på ansvar overfor tredjemann vil være dersom bergeren kolliderer med en annen berger og dermed må betale erstatning for skadene. Men litra h omfatter også risikoen for havari hos bergeren selv og risikoen for å ikke lykkes med bergingen selv om det er brukt store summer på forsøket, jf. ordlyden «samt annen risiko som bergerne eller deres utstyr blir utsatt for».⁴² Hvor raskt

³⁹ Ibid.

⁴⁰ NOU 1994:23 s. 21 og Brækhus (1967) s. 69-70.

⁴¹ Se ND 1982 s. 204 hvor det var berget verdier for kr 1,5 millioner og bergelønnen ble satt til kr 1,2 millioner bl.a. som følge av at bergeren var påført utgifter på kr 1 million.

⁴² Se Falkanger og Bull (2016) s. 491.

hjelpen ble ytet, er videre et moment som skal få vekt. Har bergeren kommet raskt til unnsetning, skal dette normalt sett premieres, jf. sjøl. § 446 lita g.

Endelig skal det etter litra i og j legges vekt på at skip og annet utstyr har vært brukt eller holdt tilgjengelig under bergingen (i), og graden av beredskap og effektivitet ved bergernes utstyr, samt verdien av utstyret (j). I forarbeidene er det fremhevet at dette er momenter som «særlig vil ha betydning» i forhold til profesjonelle bergere.⁴³ Med «profesjonelle bergere» forstås da bergere som driver med berging som virksomhet, og av denne grunnen har særlig kyndighet og utstyr for å utføre bergingsaksjoner.⁴⁴ Begrunnelsen for at disse momentene særlig da får betydning for profesjonelle bergere er at det i første rekke er slike bergere som vil ha slikt utstyr og beredskap som gjør det rimelig å gi en ekstra premiering.

⁴³ NOU 1994:23 s. 21.

⁴⁴ Se bl.a. Brækhus, Sjur & Rein, Axel, *Håndbok i kaskoforsikring: på grunnlag av norsk sjøforsikringsplan av 1964*, Oslo 1993 s. 363. Heretter Brækhus & Rein (1993).

3 Fordelingen mellom flere bergere

3.1 Innledning

Er en berging utført av flere bergere sammen, skal bergelønnen fordeles mellom dem. Ved fordelingen mellom flere bergere er det sjøl. § 448 som regulerer hva den enkelte har krav på i bergelønn. Bestemmelsen har følgende ordlyd:

«Ved fordelingen mellom flere bergere skal hensyn tas til de forhold som er nevnt i § 446.»

Bestemmelsen svarer innholdsmessig fullt ut til bergingskonvensjonens art. 15 nr. 1.⁴⁵ Etter bestemmelsen er det altså de samme kriteriene som anvendes ved utmålingen av bergelønnen som danner grunnlaget for fordelingen. Da bestemmelsen bare gir anvisning på en fordeling mellom «flere bergere», vil det i etterfølgende punkt ses nærmere på hva som ligger i dette. Etter at dette er gjort vil det bli sett nærmere på selve fordelingen.

3.2 Anvendelsesområdet til sjøl. § 448

Bestemmelsen inntatt i sjøl. § 448 gjelder, som nevnt, for fordelingen mellom «flere bergere». Med en fordeling mellom «flere bergere» må, som utgangspunkt, forstås de de tilfeller hvor flere bergere har selvstendige krav på bergelønn. Veiledende for om man står overfor flere bergere er å se hen til definisjonen av berging i sjøl. § 441 litra a. Flere bergere foreligger når man har minst to subjekter som på selvstendig grunnlag utfører handlinger som oppfyller vilkårene i bokstav § 441 litra a. Eksempler på tilfeller hvor bestemmelsen vil kunne anvendes er dersom en berging er utført av to selvstendige skip, eller dersom bergingen er utført av ett skip og en eller flere selvstendige enkeltpersoner.⁴⁶ Er en berging derimot utført av ett selvstendig skip, må bergingen anses utført av ett subjekt. Det enkelte medlem av mannskapet er ikke å anse som en selvstendig berger. Dette henger sammen med at mannskapet i slike tilfeller opptrer på vegne av skipets reder og er underlagt rederens instruksjonsmyndighet. Følgelig er det skipets rederi som har krav på bergelønn, hvoretter en eventuell fordeling mellom skipets rederi og mannskap må gjøres etter sjøl. § 451.

⁴⁵ NOU 1994:23 s. 21.

⁴⁶ Innst. II (1961) s. 11.

Bestemmelsen i sjøl. § 446 er imidlertid ikke bare begrenset til de tilfeller hvor man står overfor selvstendige bergere. I enkelte tilfeller kan det også bli aktuelt å anvende bestemmelsen for å fordele bergelønnen mellom to skip eid av samme rederi, jf. sjøl. § 442 annet ledd annet punktum.⁴⁷ Begrunnelsen for dette er at rederiet kan ha behov for å fastsette bergelønnen særskilt for hvert enkelt skip. For ett av skipene eller begge skal bergelønnen f.eks. fordeles internt mellom rederiet og skipets besetning etter sjøl. § 451. I et slikt tilfelle vil fordelingen internt avhenge av hva hvert enkelt skip har rett på i bergelønn for det utførte arbeid. Prosessuelt sett vil nok en slik fordeling kunne by på problemer da rederiet ikke kan anlegge sak mot seg selv. Men dersom det oppstår tvist mellom rederiet og havaristen, eller mellom rederiet og mannskapet, vil rederiet kunne få fordelt bergelønnen mellom skipene.

3.3 Fordelingen etter sjøl. § 448

3.3.1 Generelt om fordelingen

Med anvendelsesområdet for sjøl. § 448 nærmere klarlagt, er spørsmålet i det følgende hvordan bergelønnen da skal fordeles mellom flere bergere etter § 448. Etter sjøl. § 448 legges det opp til en fordeling etter de samme kriterier som anvendes for å utmåle bergelønnens størrelse. Slik fremstillingen i punkt 2.3 da har vist, inneholder sjøl. § 446 en rekke skjønnsmessige momenter. En fordeling mellom flere bergere vil da også måtte bli skjønnsmessig i det enkelte tilfelle.

Selv om fordelingen vil bli skjønnsmessig i hvert enkelt tilfelle, er det likevel enkelte momenter som normalt sett vil ha større betydning enn andre. Ved fordelingen vil det bl.a. ikke være relevant å se hen til det bergedes verdi, jf. sjøl. § 446 litra a. Dette henger sammen med at verdien av det bergede vil være konstant. Ved fordelingen må domstolene da heller se på hvem av bergerne som har ytet størst innsats for å berge verdiene. Følgelig vil man på basis av enkelte momenter kunne si noe om hva som må bli utfallet ved en fordeling mellom flere bergere. For å illustrere at enkelte momenter gjerne har større betydning enn andre vil det i det følgende ses hen til noen dommer hvor det har blitt foretatt en fordeling mellom flere bergere.

⁴⁷ Brækhus (1967) s. 93.

3.3.2 Betydningen av bergernes innsats ved fordelingen

Den enkelte bergers innsats ved berging er et moment som generelt sett vil få stor betydning for fordelingen mellom flere bergere etter sjøl. § 448. Ut fra rettspraksis er dette et moment som domstolene alltid ser ut til å legge vekt på. Er innsatsen lik, vil det naturlige utgangspunktet være at fordelingen blir lik. Illustrerende er dommen inntatt i ND 2004 s. 546 (Nesejenta).

I Nesejenta-dommen kom lagmannsretten til at bergelønnen skulle fordeles likt mellom to selvstendig bergende skip for slep av fiskebåten «Nesejenta». Nesejenta hadde fått problemer med giret og deretter kommet i driv mot land. I begrunnelsen for at bergelønnen skulle fordeles likt mellom bergerne la lagmannsretten vekt på at bergernes innsats ved bergingen var lik da bergerne hadde bidratt med å slepe Nesejenta i hver sin omgang. Siden oppdraget heller ikke var særlig krevende, var det naturlig å foreta en likedeling. Verdt å bemerke er at det bare var den ene bergeren som ble tildelt kr 200 000. Begrunnelsen for dette var at den andre bergeren hadde inngått forlik med havaristens rederi. Uttalelsene er likefullt illustrerende for betydningen av bergernes innsats.

Står fordelingen derimot mellom et skip og enkeltpersoner, vil utgangspunktet være at den parten som stiller med sitt skip, vil måtte tildeles den klart største andelen av bergelønnen. Dette henger sammen med at det sjeldent vil la seg gjøre å utføre en berging uten et skip. Til tross for dette vil imidlertid innsatsen til enkeltpersoner kunne tilsi at også disse må gis en stor andel av bergelønnen. Illustrerende er dommen inntatt i ND 1981 s. 293 (Heidi Anita).

I Heidi Anita-saken kom byretten til at bergelønnen måtte fordeles mellom et bergende skip og et medlem i besetningen til det havarerende skip. Saksforholdet var i korte trekk at et fiskefartøyet «Heidi Anita» hadde gått på grunn. Som følge av dette hadde besetningen forlatt skipet i en flåte. Heidi Anita kom seg deretter løs og drev mot land. Det bergende skipet «Kjell Otto» fikk først plukket opp besetningen på havet før Heidi Anita deretter ble berget fra forlis. Selve bergingen ble utført ved hjelp av et besetningsmedlem fra Heidi Anita. Besetningsmedlemmet hoppet frivillig ombord på Heidi Anita slik at man fikk bragt sleperen ombord. Videre foresto besetningsmedlemmet senere også med manøvreringen av Heidi Anita under innslepingen. Byretten kom til at bergelønnen måtte fordeles med kr 45 000 til besetningsmedlemmet og kr 90 000 kr til det bergende skip Kjell Otto.

Heidi Anita-dommen illustrerer igjen at bergernes innsats har stor betydning for fordelingen. Selv om det er klart at Kjell Otto måtte tilkjennes den største andel av bergelønnen ved sitt bidrag i form av skip og utstyr, fikk likevel besetningsmedlemmet en vesentlig andel. Dette siden innsatsen var særlig stor og innebar en relativt stor risiko for besetningsmedlemmet.

3.3.3 Betydningen av at en berger er profesjonell og bidrar med særlig utstyr

Det finnes også eksempler i rettspraksis hvor den ene bergeren har blitt tildelt mer i bergelønn enn den andre på grunn av at bergeren må karakteriseres som profesjonell og derav har bidratt med særlig betydningsfullt utstyr for bergingen. Illustrerende er dommen inntatt i RG. 1978 s. 405. I denne saken hadde byretten først kommet til at bergelønnen skulle fordeles likt mellom to selvstendige bergende skip. Dette begrunnet byretten med at innsatsen til bergerne hadde vært lik. Bergelønnen ble derfor fordelt med kr 350 000 til hver berger. Den ene bergeren anket deretter avgjørelsen alene både på det grunnlag at den samlede bergelønnen var satt for lavt, og fordi bergeren mente fordelingen mellom bergerne var feil. I den påfølgende behandlingen hos Lagmannsretten ble resultatet at bergelønnen både måtte forhøyes til kr 800 000 totalt, og at den ankende part måtte tilkjennes kr 100 000 mer enn den andre bergeren ved fordelingen. I begrunnelsen for resultatet la Lagmannsretten til grunn at det måtte legges større vekt på den innsatsen den ankende part hadde ytet alene under bergingen, samt at denne bergeren måtte anses som en profesjonell berger. Av denne grunnen burde byretten både ha utmålt en høyere samlet bergelønn, samt gitt den profesjonelle bergeren en større andel.⁴⁸

Denne dommen illustrerer at dersom den ene parten er profesjonell og derav bidrar med særlig utstyr for bergingen, vil dette generelt tilsi at denne parten må tilkjennes en større andel av bergelønnen, med mindre f.eks. innsatsen til den andre bergeren skulle tilsi en annen fordeling. En annen dom som illustrerer dette er inntatt i Rt. 1948 s. 691. I den saken ble den samlede bergelønnen for to selvstendige slepebåter satt til kr 51 000 hvoretter byretten fastsatte bergelønnen til kr 28 800 for den ene og kr 22 220 for den andre. Som begrunnelse for at den ene slepebåten ble tilkjent en større andel enn den andre ble det lagt vekt på at den ene bergeren bidro med større maskinkraft.

⁴⁸ RG. 1978 s. 405 på s. 424.

3.3.4 Samlet vurdering

Utover de dommene som i det foregående gjennomgått er det noe sparsomt med rettslige avgjørelser hvor det blir foretatt en fordeling mellom flere bergere. På basis av de avgjørelsene som er gjennomgått vil det imidlertid kunne trekkes enkelte slutninger rundt spørsmålet om hvilke momenter som vil ha særlig betydning. Ut fra rettspraksis er det da særlig bergernes innsats som vil ha betydning ved fordelingen mellom flere bergere. Innsatsen synes å utgjøre det naturlige utgangspunktet for vurdering. Er innsatsen lik, tilsier dette at bergelønnen skal fordeles likt, mens at fordelingen generelt vil bli ulik dersom den ene har ytet større innsats enn den andre. Det andre momentet som kan trekkes frem er bergernes bidrag i form av særlig utstyr og hvorvidt en av bergerne kan klassifiseres som profesjonell. Ut fra rettspraksis er dette momenter som gjerne leder til at en berger skal tilkjennes en større andel enn den andre. Dette henger langt på vei sammen med at den bergeren som stiller med særlig utstyr kan sies å gjøre bergingen mulig, samt at han bør premieres for å stille med slikt utstyr. Til sist illustrerer også Heidi Anita-dommen at dersom en part utsettes for en særlig stor risiko ved bergingen, bør dette momentet tillegges vekt ved fordelingen.

4 Fordelingen internt på et skip

4.1 Innledning

For det tilfellet at et skip på reisen har berget noe, følger det av sjøl. § 451 at bergelønnen skal fordeles mellom det bergende skips rederi og øvrige deltakere ombord på skipet. Tilsvarende regel følger ikke av bergingskonvensjonen. Grunnen til dette er at bergingskonvensjonen i art. 15 nr. 2 overlater de interne fordelingsspørsmålene til nasjonal rett.

Gjennom sjøl. § 451 gis det faste fordelingsregler, noe som i det enkelte tilfellet kan lede til enkelte urimeligheter sammenlignet med at fordelingen hadde vært skjønnsmessig i det enkelte tilfellet. Da lovgiver likevel falt på dette valget var dette bl.a. begrunnet med at man gjennom slike regler ville unngå tvister mellom de impliserte på bergersiden om fordelingen.⁴⁹

I de påfølgende deler av dette kapittelet vil det gis en nærmere fremstilling av sjøl. § 451. Da bestemmelsen er relativt omfattende er det hensiktsmessig å starte med en generell oversikt over bestemmelsens ulike deler. Etter at det er gitt en generell oversikt vil det deretter søkes å fremstille de enkelte delene av bestemmelsen i en kronologisk rekkefølge etter dens utforming.

4.2 Oversikt over sjøl. § 451

Fordelingsreglene i sjøl. § 451 er delt opp i fem ledd hvor selve fordelingen er regulert i første og annet ledd. Etter første og annet ledd nr. 1 følger det at dersom et norskregistrert skip har berget noe på reisen skal bergelønnen, etter fradrag for enkelte forhåndsprioriterte utgifter (nettobergelønnen), som hovedregel fordeles slik at rederiet får 9/15, skipsføreren 2/15, og det egentlige skipsmannskapet 4/15. Mannskapets anpart skal fordeles etter den enkeltes hyre. Hvis skipet har los ombord inngår losen som en del av mannskapet.

Da en fordeling av mannskapets andel etter den enkeltes hyre ikke vil være like rimelig i ethvert tilfelle, følger det også enkelte særregler for fordelingen av nettobergelønnen. Disse er plassert i bestemmelsens annet ledd nr. 2 og 3, og gjelder henholdsvis for berging utført av fiske- eller fangstskip og statsskip som brukes til offentligrettslige formål.

⁴⁹ Ot.prp.nr.13 (1963-64) s. Og Innst. II (1961) s. 11.

For det tilfellet at helt spesielle grunner tilsier en annen fordeling åpner sjøl. § 451 annet ledd nr. 4 for at fordelingsreglene inntatt annet ledd nr. 1 til 3 kan fravikes. Skulle fordelingen i det enkelte tilfelle bli særlig urimelig åpnes det gjennom annet ledd nr. 4 for at det kan fortas en annen fordeling av nettobergelønnen dersom helt spesielle grunner taler for en annen fordeling.

I tillegg til fordelingsreglene i første og annet ledd gis det i sjøl. § 451 tredje ledd regler om adgangen til å inngå forhåndsavtale om at skipsføreren eller øvrige medlemmer av mannskapet skal ha en mindre andel av bergelønnen. I bestemmelsens fjerde ledd gis videre regler om fordelingsprosedyren. Til sist, i bestemmelsen femte ledd, oppstilles en regel som regulerer hvilken lovgivning som gjelder dersom det bergende skip ikke er norskregistrert.

4.3 Anvendelsesområdet for sjøl. § 451

4.3.1 Generelt om anvendelsesområdet

Fordelingsregelen i sjøl. § 451 kommer ikke til anvendelse i ethvert tilfelle hvor en berging er utført av skip. Dette følger allerede av første ledd som anvisning på at sjøl. § 451 bare gjelder for tilfeller hvor et «norskregistrert skip ha berget noe på reisen». I det følgende vil det derfor redegjøres nærmere for hva som ligger i disse vilkårene.

4.3.2 Kravet om norskregistrering

Vilkåret om norskregistrering må ses i sammenheng med bergingskonvensjonens art. 15 nr. 2. Gjennom artikkelens første punktum overlates den interne fordelingen av bergelønnen til den enkelte stat å regulere ved sin lovgivning. Dette kommer til uttrykk gjennom ordlyden «shall be determined by the law of the flag of that vessel». Vilkåret om norskregistrering er et direkte utslag av dette.⁵⁰

I praksis innebærer vilkåret om norskregistrering at sjøl. § 451 bare kan anvendes i de tilfeller det bergende skip er norskregistrert. Er det bergende skip registrert i en annen stat er følgene

⁵⁰ NOU 1994:23 s. 23 og Falkanger og Bull (2016) s. 495.

av vilkåret at norsk domstoler må anvende fremmed rett (rettsreglene i den stat hvor skipet er registrert) for å fordele bergelønnen, jf. sjøl. § 451 femte ledd.⁵¹

Med disse utgangspunktene klarlagt vil det ses videre på hva som kreves for at et skip skal anses som norskregistrert. Dette er i praksis relativt uproblematisk. Med «norskregistrert» må forstås at det bergende skip må være registrert i et norsk skipsregister. I Norge opereres det med to skipsregistre, norsk ordinært register (NOR) og norsk internasjonalt skipsregister (NIS). En registrering i ett av disse registrene vil være tilfredsstillende.⁵²

Etter gjeldende rett er det bare anledning til å være registrert i ett lands register om gangen. Dermed vil det være enkelt å vurdere hvorvidt regelen i sjøl. § 451 kommer til anvendelse. Interessant i denne sammenhengen er at det i disse dager er fremmet forslag om regler som også gir adgang til dobbelt-registrering eller såkalt bareboat-registrering.⁵³ Blir disse reglene innført innebærer dette at et skip som allerede er registrert i en stat (primærstaten), på grunnlag av et bareboat-certeparti, samtidig vil kunne registreres midlertidig i en annen stat (bareboat-staten). Skipet vil i så fall få bareboat-statens nasjonalitet og gis rett til å seile under denne statens flagg i en begrenset periode (forslag om ti år av gangen). Samtidig mister skipet retten til å seile under primærstatens flagg.⁵⁴ Blir reglene innført kan det stilles spørsmål om det vil være registreringen i skipsregisteret til primærstaten eller bareboat-staten som må legges til grunn for spørsmålet om et skip er norskregistrert.

Hva som blir løsningen på dette spørsmålet kan synes noe uklar. I realitet står man i disse tilfeller overfor et skip som er registrert i to skipsregistre. På den andre siden vil nok den naturlige løsningen være å se hen til skipets flagg i disse tilfellene. Årsaken til dette er at bergingskonvensjonens art. 15 nr. 2 legger fordelingsspørsmålene til «the law of the flag of that wessel». Følgelig vil en slik løsning være i samsvar med hva som følger av bergingskonvensjonen. I så fall vil det da være bareboat-statens lovgivning som kommer til

⁵¹ NOU 1994:23 s. 23 og Solvang, Trond, *Norsk lovkommentar fra rettsdata*, fotnote 1033. Sist hovedrevidert 18.08.2015. Sist sjekket 15.12.2019.

⁵² Se nærmere om reglene for registrering i sjøl. kap. 2.

⁵³ Se Prop. 32 L (2019-2020) Endringer i sjøloven og NIS-loven (bareboatregistrering og overtredelsesgebyr). Fremmet i statsråd 06.12.2019.

⁵⁴ Prop. 32 L (2019-2020) s. 5.

anvendelse siden en bareboat-registrering innebærer at flaggjurisdiksjonen overføres fra primærstaten til bareboat-staten.⁵⁵

4.3.3 Kravet om at skipet må ha berget noe på reisen

Videre følger det av sjøl. § 451 første ledd at bestemmelsen bare kommer til anvendelse i de tilfeller hvor bergingen er utført «på reisen».

Er en berging ikke utført «på reisen» vil da resultatet bli at sjøl. § 451 ikke kan anvendes for å fordele bergelønnen mellom de involverte.

Uttrykket «på reisen» gir anvisning på at bestemmelsen bare kan anvendes dersom et skip har avviket fra sin normale rute for å utføre en tilfeldig berging. For eksempel dersom et frakteskip er på vei til en destinasjon, men legger om sin reiseplan for å berge et skip i fare. I et slikt tilfelle vil det da kunne sies at bergingen har funnet sted «på reisen». Etter ordlyden synes det da å legges opp til at det bare er i de tilfeller en berging er av tilfeldig karakter at mannskapets andel er angitt av en lovbestemt brøk.

I den juridiske litteratur har det blitt lagt til grunn at uttrykket «på reisen» er ment å omfatte flere tilfeller enn bare de tilfellene hvor et skip faktisk er under forflytning. Det kan i denne forbindelse særlig vises til Brækhus som uttaler at det med uttrykket «på reisen» er ment at *«skibet skal være i regulær drift, slik at bergningen innebærer en tilfeldig fravikelse fra skibets normale beskjeftigelse»*.⁵⁶ Dette eksemplifiserer Brækhus ved å vise til at et skip derfor vil være «på reisen» selv om at det ligger til kai og laster og loser på tidspunktet det besluttes å utføre en berging. Utenfor faller derimot det opplagte skip som i all hast bemannes med et tilfeldig mannskap for å foreta en berging.⁵⁷ Solvang henviser også til Brækhus sin forståelse av begrepet i lovkommentaren til sjøl. § 451 første ledd.⁵⁸

Etter Brækhus sin tolkning av «på reisen» legges det dermed opp til en vides mulig tolkning av begrepet «på reisen». En slik forståelse av uttrykket synes også å ha gode grunner for seg. For et skip som ligger i havn mens det gjennomfører lasting eller lossing vil skipet være i

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ Brækhus (1967) s. 95.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Solvang, Trond, *Norsk lovkommentar fra rettsdata*, fotnote 1034. Sist hovedrevidert 18.08.2015. Sist sjekket 16.12.2019.

regulær drift. Mannskapet som utfører lossingen er under skipets instruksmyndighet og har ikke et valg om å delta på bergingsoppdraget. De arbeidsoppgaver som utføres er av en helt annen karakter enn berging. Bergelønnen vil da være en kompensasjon for den risikoøkning mannskapet utsettes for. I det tilfellet lossesituasjonen er over, og skipet venter på nye oppdrag vil forholdet kunne stille seg noe annerledes. I et slik tilfelle vil det ofte oppstå et driftsopphold. Dersom en bergesituasjon da oppstår og mannskapet tar hyre for å delta i bergingen har de akseptert denne risikoen. Det alminnelige arbeidsvederlag vil være en kompensasjon nettopp for å delta i bergingen. Rederiet tar her risikoen for at bergingen blir vellykket. Skulle den ikke bli det må han normalt fremdeles betale arbeiderne. Det vil nok likevel være mulig å ta hyre på «no cure no pay». I alt synes spørsmålet om mannskapets andel av bergelønnen for berging utenfor reisen å være et spørsmål underlagt total avtalefrihet.

4.4 Rederiets andel av bergelønnen

4.4.1 Generelt om rederiets andel av bergelønnen

Ved fordelingen etter sjøl. § 451 er det bergende skips rederi som er tillagt den klart største andelen av bergelønnen. Rederiet har både krav på å få dekke enkelte utgifter forlods og krav på en andel av nettobergelønnen. Etter hovedregelen utgjør denne andelen «3/5» (9/15), jf. sjøl. § 451 annet ledd nr. 1.

De utgiftene som skal dekkes forlods knytter seg videre til skade som ved bergingen er påført skip, last eller annen eiendom ombord, samt utlegg til brensel og til hyre og kost til skipsfører og mannskap som er påløpt i anledning av bergingen.

4.4.2 Begrunnelsen for rederiets krav

Ved en berging medvirker ikke skipets reder (rederifunksjonærene) personlig. Personlig er det i første rekke skipets fører, med sin generelle ledelse av skipet, og mannskapet med sitt arbeid som medvirker. Av denne grunnen kan det synes noe urimelig at rederiet har krav på en så stor andel av bergelønnen. Da rederiet til tross for sin manglende personlige medvirkning er tildelt en så stor andel, er dette likevel godt begrunnet.

Selv om det ikke medvirkes personlig fra rederiets side, er det langt på vei skipets reder som gjør en berging mulig. Det er rederen som stiller skip til disposisjon og ofte også annet utstyr som er nødvendig for utføre en berging. For eksempel vil det bli vanskelig å utføre avtrekking

eller sleping av en havarist uten et skip. På en slik måte kan det sies at selv om rederiet ikke medvirker personlig, medvirker rederiet i form av kapitalinnsats.⁵⁹ Denne innsatsen utgjør som oftest en nødvendig forutsetning for bergingen. Gjennom årene kan denne innsatsen sies å bare bli større og større. Dette siden skipene og utstyret som anvendes gjerne bare blir mer og mer verdt.

Videre må rederiet krav på bergelønn ses i sammenheng med den risiko som tas. Ved å stille sitt skip og utstyr til disposisjon tar rederen stor risiko. Lykkes ikke bergingen er det rederiet som må bære kostnadene forbundet med den mislykkede bergingen. Oppstår det skader på andre skip, eget skip eller lignende, er også dette utgifter som rederiet må dekke. Potensielt sett står rederiet da i fare for å tape store summer. Denne risikoen er det rimelig å kompensere i form av en stor andel av bergelønnen.

Til sist må rederiets krav ses i sammenheng med oppmuntringshensynet. Det er et overordnet siktemål med bergingsretten at reglene skal virke oppmuntrende for bergerne.⁶⁰ Dersom rederiene ser at risikoen forbundet med en berging er stor, samtidig som at gevinsten som kan oppnås er liten, vil nok en rekke rederi vegre seg for å berge. For at bergingsreglene skal stimulere til berging, er det dermed viktig at de som risikerer mest, ser seg tjent med å berge.⁶¹

4.4.3 Nærmere om hvilke utgifter som skal dekkes forlods

Etter at det i det forutgående er sett nærmere på hva som er begrunnelsen for rederiets krav på andel av bergelønnen, er spørsmålet for det følgende hva rederiet skal ha dekket forlods.

Den første utgiftsposten som er omfattet av rederiet krav på forlods dekning er «skade» som ved bergingen måtte være påført «skip, last eller annen eiendom», jf. sjøl. § 451 første ledd. I det bestemmelsen omfatter både skip, last og annen eiendom ombord, innebærer dette at alt løsbare i tillegg til det bergende skip er omfattet.

⁵⁹ Innst. II (1961) s. 15 og Brækhus (1967) s. 96.

⁶⁰ Ot.prp.nr.13 (1963-64) s. 23.

⁶¹ Ot.prp.nr.13 (1963-64) s. 23.

Med «skade» på skip, last eller annen eiendom ombord siktes det til direkte (fysiske) skader.⁶² Et eksempel på en skade på skip vil da være kunne være en skade på skroget som følge av kollisjon med havaristen. Oppstår en slik skade skal rederiet ha reparasjonskostnadene dekt forlods. Da det bare er direkte skader som er omfattet, medfører dette videre at indirekte eller avledede tap slikt som tidstap eller erstatningsansvar overfor tredjemann ikke er omfattet. Slike tap må rederen dekke av sin andel av nettobergelønnen.⁶³ I praksis innebærer dette at dersom en ser for seg at det bergende skip f.eks. er på tidscerteparti og det påføres skader som gjør det nødvendig med reparasjoner, vil rederiet få dekt reparasjonskostnadene, men ikke de eventuelle kostnader forbundet med eventuelle forsinkelser. Det samme gjelder dersom en ser for seg at bergeren kolliderer med en tredjemann slik at tredjemann får et erstatningskrav for utbedring av skader.

Med skape-begrepet nærmere klarlagt, er spørsmålet videre hva som er omfattet av de «utlegg» som rederiet skal ha dekket forlods.

Etter sjøl. § 451 første ledd følger det at rederiet skal ha dekket «utlegg til brensel og til hyre og kost til skipsfører og mannskap i anledning bergingen». Denne opplistingen er ment å forstås uttømmende. I praksis medfører dette at eventuelle andre utlegg som rederiet måtte ha, må dekkes av deres andel av nettobergelønnen. Et eksempel på en slik utgift kan være ekstra havneutgifter som følge av bergingen.⁶⁴ Når det gjelder utleggene er det også presisert i forarbeidene at regelen bare gjelder i de tilfellene bergingen har ledet til merutgifter. Lykkes bergeren f.eks. med å spare inn tid slik at har gått med mindre kostnader til hyre og kost, skal dette tas med i beregningen.⁶⁵

Da opplistingen av hvilke utlegg som skal dekkes forlods er uttømmende, er det hensiktsmessig å se kort på hva som ligger i de enkelte utleggene som skal dekkes forlods.

Utlegg til brensel er ikke spesielt problematisk. Dette innebærer en dekning av drivstoffet som brukes ved bergingen. Utlegg til «hyre» bør derimot presiseres nærmere. En dekning av hyre innebærer generelt sett en dekning av lønnsutgiftene til skipsføreren og mannskapet

⁶² Innst. II (1961) s. 15.

⁶³ Ot.prp.nr.13 (1963-64) s. 23 og Innst. II (1961) s. 15.

⁶⁴ Innst. II (1961) s. 15.

⁶⁵ Ibid.

ombord på skipet. En dekning av utlegg til hyre innebærer generelt da en dekning av de kostnader som knytter seg til rederens funksjon som arbeidsgiver overfor mannskapet. I forarbeidene er videre presisert at en dekning av hyre også gjelder overtidsbetaling og eventuelle andre utgifter, som sosiale utgifter (trygdepremier etc.).⁶⁶ Begrepet «hyre» er følgelig ment å tolkes i vid forstand.

En dekning av «kost» må til sist forstås at rederen skal ha dekket utgifter til proviant for skipsfører og øvrig besetning. Kost vil da typisk være mat og drikke til de ombordværende på skipet.

Felles for de tap og utlegg som rederiet kan få dekket forlods er at sjøl. § 451 første ledd bare omfatter tap og utlegg «ved» og «i anledning» bergingen. Har f.eks. skipet blitt påført skader før bergingen startet, vil ikke disse skadene være omfattet. Noe som også synes å være rimelig da slike skader ikke har noe med bergingen å gjøre. Interessant i denne forbindelse er da å stille spørsmålet om hvilket tidspunkt en berging skal anses startet og avsluttet.

Det foreligger ingen rettspraksis rundt spørsmålet om når en berging skal anses å ha startet. Likevel synes det naturlig å være at det må tas utgangspunkt i tidspunktet hvor skipets reder eller fører, ved sine handlinger, viser at det bergende skip skal utføre en berging. Slike handlinger vil f.eks. kunne være at skipet endrer kurs mot havaristen. Begrunnelsen for dette er at det først vil være fra dette tidspunktet at skipet utfører arbeid som kan sies å være i anledning bergingen.

For spørsmålet om når en berging skal anses avsluttet vil det naturlige være å se hen til det tidspunkt når havaristen er bragt i sikkerhet da dette normalt sett slutt punktet for en bergingsaksjon. Dette standpunktet er også i overenstemmelse med rettspraksis.⁶⁷ For de tilfeller det bergende skip ikke utfører hele oppdraget, f.eks. der skipet har måtte oppgi slepet

⁶⁶ Ibid.

⁶⁷ Se f.eks. ND 1994 s. 324 (M/S Narvik) hvor det ble hevdet at et bergingsoppdrag var slutført ved ankomst kai, og at resterende slep frem til verkstedet derfor måtte anses som et ordinært slepeoppdrag med godtgjørelse deretter. Lagmannsretten var ikke enig i dette og uttalte at oppdraget først var avsluttet i det skipet var bragt i sikkerhet. Dette var da ved ankomst til verkstedet da skipet måtte anses å fortsatt være i fare ved ankomst til kaien.

av havaristen og oppdraget har blitt sluttført av en annen berger, vil bergingen derimot måtte anses avsluttet ved oppgivelsen.⁶⁸

4.5 Fordelingen mellom skipsføreren og mannskapet

Etter at rederiet har fått sin andel av bergelønnen og nettobergelønnen, skal skipsføreren som hovedregel ha 2/15 av nettobergelønnen, jf. sjøl. § 451 annet ledd nr. 2 første punktum.

Sammenlignet med mannskapets andel på 4/15, er skipsføreren totale andel normalt sett mindre. Da mannskapet gjerne består av langt flere vil skipsføreren i praksis få vesentlig mer enn det enkelte medlem av mannskapet. For det tilfellet at det er få andelsberettigede hos mannskapet, følger det av sjøl. § 451 annet ledd nr. 1 fjerde punktum at skipsføreren part likevel alltid skal utgjøre minst det dobbelte av den høyest avlønnede sjømanns andel.

Gjennom denne regelen er dermed skipsføreren sikret å alltid få vesentlig mer enn det enkelte medlem av mannskapet.

At skipsføreren er tildelt en større andel enn det enkelte medlem av mannskapet er i første rekke begrunnet i skipsføreren funksjon og rolle. Det er skipsføreren som har den høyeste myndigheten ombord på et skip. Som en del av denne myndigheten ligger det til skipsføreren å ta en rekke avgjørelser underveis. I moderne tid kan det fremholdes at dette ansvaret har blitt vesentlig mindre. Dette siden dagens teknologi har gjort det enklere å kommunisere med skipets reder. Følgelig vil de fleste avgjørelser bli tatt i samråd med rederen. Uavhengig av dette vil skipsføreren jevnt over uansett måtte ta en rekke selvstendig vurderinger og avgjørelser.⁶⁹

Videre må skipsføreren andel av nettobergelønnen ses i sammenheng med den risiko som skipsføreren tar. En feil fra skipsføreren side vil kunne utsette ham for et tungt personlig ansvar. Dette gjelder i form av kritikk utenfra, men også eventuelt erstatningsansvar. Følgelig bør skipsføreren andel av nettobergelønnen svare til risikoen ham påtar seg.⁷⁰ Mot dette standpunktet kan fremholdes at enkelte av besetningens medlemmer i enkelte tilfeller vil påta seg en vel så stor risiko knyttet til personlig helse. Dette kan f.eks. være dersom deler av

⁶⁸ Se fremstillingen av vilkåret om et nyttig resultat i punkt 2.2.3 ovenfor.

⁶⁹ Innst. II (1961) s. 16.

⁷⁰ Ibid.

besetningen må ta seg over i et havarerende skip som er i ferden med å kandre. Likevel synes regelen å være godt begrunnet, og ble grundig vurdert av sjølovkomitéen i Innst. II.⁷¹

4.6 Fordelingen av mannskapets andel

4.6.1 Generelt om fordelingen mellom mannskapet

Etter sjøl. § 451 annet ledd nr. 1 er det bare det «egentlige skipsmannskapet» som har rett på en andel av nettobergelønnen. Andelen skal deretter fordeles mellom dem i forhold til den enkeltes hyre. Har skipet også los ombord deltar losen i fordelingen. Losen har krav på en andel som svarer til høyeste styrmanns hyre, jf. sjøl. § 451 annet ledd nr. 1 siste punktum.

Etter bestemmelsen legges det dermed opp til en fordeling innad blant mannskapet hvor det i hovedsak trekkes et skille mellom de personene som kan klassifiseres som medlem av det «egentlige» og det «uegentlige» skipsmannskapet. I det følgende vil det derfor ses gjennomgå nærmere hvem som er omfattet av uttrykket «egentlig skipsmannskap».

4.6.2 Hvem er omfattet av det egentlig skipsmannskap?

Med uttrykket «egentlig skipsmannskap» siktes det til de personene som enten direkte eller indirekte utfører slikt arbeid som er nødvendig for holde skipet i drift.⁷² Innenfor denne gruppen mannskap faller da f.eks. styrmenn, matroser, maskinbetjening og byssepersonell da deres arbeid er nødvendig for at skipet skal holdes i drift.⁷³

Begrunnelsen for at det bare er det egentlig skipsmannskapet som er tilkjent en andel av nettobergelønnen er at det i første rekke vil være medlemmene av det egentlige mannskapet som vil utføre arbeidet ved en berging, samt at en fordeling mellom alle ombordværende i enkelte tilfeller kan lede til at det blir veldig mange å fordele på.⁷⁴ For å begrense fordelingen noe, er det dermed naturlig å gi bergelønnen til den delen av mannskapet som i første rekke vil delta ved en berging. Skillet kan følgelig sies å være begrunnet i hensynet til en rimelig fordeling.

⁷¹ Innst. II (1961) s. 16-17.

⁷² Innst. II (1961) s. 17.

⁷³ Innst. II (1961) s. 17.

⁷⁴ Ot.prp.nr.13 (1963-64) s. 23.

For å anses som en del av det «egentlige skipsmannskapet» kreves det ikke at man er ansatt av skipets reder. Det er tilstrekkelig at vedkommende er ansatt i skipets eller rederiets tjeneste, og at vedkommendes arbeid trengs for å holde skipet i drift.⁷⁵ Begrunnelsen for dette er at skipet kan ha mannskap ombord som utfører slik arbeid som er nødvendig for å holde skipet som sådan i drift uten at vedkommende er ansatt av rederiet, f.eks. en reparatør som er hyret av forsikringselskapet for å utbedre en mangel ved det elektriske anlegget på skipet. Følgelig vil det være mer naturlig å bare se hen til hvorvidt vedkommende utfører slikt arbeid som er nødvendig for å holde skipet i drift

Den gruppen mannskap som da faller utenfor, er de som klassifiseres som «uegentlig skipsmannskap». Under denne gruppen faller f.eks. lugarbetjening og kioskarbeideren på et passasjerskipet.⁷⁶

4.6.3 Hva innebærer en fordeling etter den enkeltes hyre?

En fordeling etter den enkeltes hyre vil i hovedsak innebære en fordeling etter den enkeltes lønn. I det mannskapets andel av nettobergelønnen skal fordeles «i forhold til» den enkeltes hyre innebærer dette at det skal foretas en forholdsmessig fordeling ut fra lønnen til den enkelte. Det mannskapsmedlemmet med høyest lønn, vil dermed få størst andel etc. Ved at fordelingen skjer etter den enkeltes hyre, vil dette innebære at fordelingen blir mekanisk. Det er følgelig ikke av interesse hvilken innsats den enkelte har utvist ved den aktuelle bergingen.

Hvorvidt eventuelle overtidstillegg og øvrige godtgjørelser skal regnes med ved en fordeling etter den enkeltes hyre, er noe usikkert etter ordlyden. Av forarbeidene kan det imidlertid utledes at det med «hyren» siktes til månedshyren til den enkelte. Følgelig vil eventuelle tillegg slik som overtidstillegg eller annen godtgjørelse for tapte fridager e.l. ikke inngå.⁷⁷ Begrepet «hyre» må dermed tolkes på en annen måte ved fordelingen av mannskapets andel sammenlignet med hyre-begrepet som blir anvendt i forhold til rederens forlodsdekning av utlegg etter første ledd.

⁷⁵ Ot.prp.nr.13 (1963-64) s. 24.

⁷⁶ Ot.prp.nr.13 (1963-64) s. 24.

⁷⁷ Innst. II (1961) s. 17.

4.6.4 Losens andel

Slik det allerede er nevnt ovenfor, skal los ombord på det bergende skip også ha en andel av de 4/15 som tilkommer det egentlig skipsmannskapet etter sjøl. § 451 annet ledd nr. 1. Har det bergende skip dermed los ombord skal losen i så fall få en andel som svarer til høyeste styrmanns hyre, jf. sjøl. § 451 annet ledd nr. 1. siste punktum.

En los er en person som har til oppgave å rettlede et fartøy, særlig dersom skipet er i ukjent farvann. I så måte kan en los betegnes som en navigator som gjerne har særlig kompetanse om områder skipet skal ferdes. Før lovendringen i 1964 var ikke losers ansett som en del av det egentlig skipsmannskapet. Dette gjaldt særlig statslosene, da disse ikke hadde noe fast tjenesteforhold til rederiet, men heller ytet losveiledning ved enkelte anledninger. Rutelosene ble imidlertid ansett å være en del av det egentlige skipsmannskapet da disse var fast ansatt i rederiene. For å unngå tvilen rundt spørsmålet om losene skulle ha del av bergelønnen, ble det inntatt i siste punktum i sjøl. § 451 annet ledd nr. 1 at losen skal ha del av mannskapets bergelønnsandel. Begrunnelsen ligger i at losens innsats i mange tilfeller vil kunne være avgjørende for utfallet av en berging, og knytter seg til drift av skipet.⁷⁸ Følgelig er det rimelig å gi losen del av bergelønnen.

I det losens andel skal svare til høyeste styrmanns hyre, har følgelig losen krav på like stor andel av bergelønnen som den beste betalte av de øvrige andelsberettigede skipspersonene.

4.7 Særregler for enkelte skip

4.7.1 Fiske- og fangstskip

Selv om at det i sin alminnelighet vil være sjøl. § 451 annet ledd nr. 1 som regulerer fordelingen av nettobergelønnen mellom reder, skipsfører og mannskapet, passer ikke regelen like godt i alle tilfeller. Dette henger både sammen med at bestemmelsen trekker et skille mellom egentlig og uegentlig skipsmannskap, og at mannskapets andel skal fordeles etter hyren til den enkelte. En slik sontring passer imidlertid ikke like godt for ethvert skip. Fiske- og fangstskip er et av dem. Begrunnelsen for dette er at mannskapet ombord på slike skip dels er forhyrt på lottbasis og dels forhyrt med fast lønn. Med en forhyring på lottbasis menes at mannskapet får betalt prosentvis ut fra fangsten (lott). En fordeling etter hyre, slik regelen i

⁷⁸ Innst. II (1961) s. 20.

sjøl. § 451 annet ledd nr. 1 legger opp til, vil dermed medføre at personer forhyrt på lottbasis ikke vil få andel av nettobergelønnen. For å bøte på dette problemet oppstilles det en særregel i sjøl. § 451 annet ledd nr. 2 som gjelder for de tilfeller en berging er utført av et «fiske- eller fangstskip i bruk som sådan».⁷⁹

I grunntrekkene er bestemmelsen lik hovedregelen i nr. 1. Med dette menes da at rederiet som utgangspunkt skal ha 9/15 av nettobergelønnen, skipsføreren 2/15 og mannskapet 4/15. Til forskjell fra hovedregelen følger det imidlertid av særregelen at mannskapets andel av nettobergelønnen skal fordeles «likt mellom mannskapets medlemmer, herunder også los». Det sondres dermed ikke mellom egentlig eller uegentlig skipsmannskap og fordelingen gjøres ikke etter hyre. Enhver ombord har dermed krav på en andel av nettobergelønnen og andelene deles likt.

En annen forskjell fra hovedregelen i nr. 1 er at notbasen skal ha en «ekstra mannskapsandel», jf. sjøl. § 451 annet ledd nr. 2 annet punktum.⁸⁰ Dette innebærer at notbasen har krav på like mye som to øvrige medlemmer av mannskapet. Den ekstra mannskapsandelen skal ikke trekkes av mannskapets 4/15, men heller rederens 9/15. Dette henger sammen med at notbasens ekstra andel normalt sett skal trekkes fra rederiets andel av fangstutbyttet.⁸¹

Skipsføreren vil også etter særregelen ha krav på minst to mannskapsandeler. Dette kommer til uttrykk i andre punktum i sjøl. § 451 annet ledd nr. 2. Skulle imidlertid skipsførerens andel overstige 2/15, vil det overstigende bli belastet rederiets andel på 9/15. Ikke mannskapets andel på 4/15.⁸² Etter særregelen for fiske- og fangstskip vil dermed mannskapets andel på 4/15 være fast. Bruken av særregelen vil dermed være på rederiets bekostning.

Når det kommer til anvendelsen av særregelen i sjøl. § 451 (2) nr. 2, fremkommer det at den bare kan anvendes når bergingen er utført av et fiske- eller fangstskip «i bruk som sådant». Det er dermed både et krav om at det faktisk er et fiske- eller fangstskip som har utført bergingen, og et krav om at det aktuelle skipet brukes til fiske eller fangst. Følgelig vil et

⁷⁹ Innst. II s. 21 og Brækhus (1967) s. 99.

⁸⁰ Notbasen er et medlem av mannskapet som normalt sett har krav på ekstralott. Denne ekstralotten går normalt sett av rederiets andel, jf. bl.a. Innst. II s. 24.

⁸¹ Innst. II s. 24 og Brækhus (1967) s. 99.

⁸² Innst. II (1961) s. 24.

fiske- eller fangstskip som brukes til f.eks. å frakte tømmer falle utenfor. I forarbeidene er det presisert at det med dette kravet siktes til at bergingen må ha funnet sted i tidsrommet fra fartøyet startet på en fiske- eller fangsttur og til turen er avsluttet.⁸³ Er en berging utført på vei til fangststedet eller på veien hjem, vil regelen dermed komme til anvendelse.

Til sist gjelder ikke bestemmelsen dersom skipet brukes til pelagisk hvalfangst, jf. sjøl. § 451 annet ledd nr. 2 tredje punktum. Begrunnelsen for dette er at lottprinsippet ikke gjelder for slike skip.⁸⁴ Dermed vil det være hovedregelen i sjøl. § 451 annet ledd nr. 1 som må anvendes for slike skip.

4.7.2 Statsskip som brukes til offentligrettslige formål

Videre er det i tillegg til særregelen i nr. 2 oppstilt en egen særregel som gjelder for de tilfeller en berging er utført av et «statsskip som brukes til formål av offentligrettslig art», jf. sjøl. § 451 annet ledd nr. 3. Begrunnelsen for at det oppstilles en egen regel for slike skip, er at en fordeling etter hyre også i disse tilfeller vil kunne lede til en rekke urimelig fordelinger. Brækhus illustrerer dette godt ved å se hen til berging utført av krigsskip. På et slikt skip vil gjerne noe av mannskapet stå regulært tjenesteforhold til staten med vanlig lønn, mens andre er utskrevet til militærtjeneste og betalt med en beskjeden soldatlønn.⁸⁵ En fordeling etter hyre vil dermed være lite egnet som fordelingsgrunnlag.

Av denne bestemmelsen følger at dersom en berging er utført av et «statsskip som brukes til formål av offentligrettslig art», skal staten ha 3/5 av bergelønnen, mens resten fordeles mellom de «ombordværende» etter regler fastsatt av Kongen, jf. sjøl. § 451 annet ledd nr. 3 annet punktum.⁸⁶ Det skilles dermed ikke mellom egentlig og uegentlig skipsmannskap da bestemmelsen heller benytter begrepet «ombordværende». Med begrepet «ombordværende» tar bestemmelsen da sikte på å omfatte enhver ombord. På en slik måte legges det ikke noen restriksjoner på hvem ombord som kan få en andel. Dette er det opp til Kongen å fastsette nærmere.⁸⁷ Slike regler følger bl.a. av kgl. res. av 12. juni 1964.

⁸³ Ibid.

⁸⁴ Ibid.

⁸⁵ Brækhus (1967) s. 99.

⁸⁶ Se sjøl. § 442 annet ledd annet punktum som gir reglene i kap. 16 anvendelse for statsskip.

⁸⁷ Innst. II (1961) s. 25.

Med «statsskip» siktes det til statlig eide skip. Men da slike skip kan brukes til en del forskjellige ting, ligger det en presisering i at de må brukes til formål av offentligrettslig art. I uttrykket «brukes til formål av offentligrettslig art» ligger i første rekke at det aktuelle skipet må brukes til å utføre oppgaver som etter sin art tilkommer det offentlige å utføre. Utnyttes et statlig eid skip til f.eks. generell certepartifart, vil det ikke være omfattet. I et slik tilfelle vil det ikke være noen grunn til å ikke la hovedregelen i sjøl. § 451 annet ledd nr. 1 komme til anvendelse. Som typiske eksempler på skip som derimot må anses å være omfattet nevner forarbeidene krigsskip, kystvakten, fiskerioppsynsskip og fartøyer tilhørende politiet eller tollene.⁸⁸

4.8 Adgangen til å fravike fordelingsreglene

Når «helt spesielle grunner» taler for en annen fordeling kan fordelingsreglene i sjøl. § 451 annet ledd nr. 1 til 3 fravikes. Dette følger av sjøl. § 451 annet ledd nr. 4 som oppstiller en egen unntaksbestemmelse. Gjennom denne bestemmelsen åpnes det således for at de faste fordelingsreglene i enkelte tilfeller kan fravikes. Formålet med unntaket er å bøte på de mest urimelige utslagene av en ren mekanisk fordelingsregel.⁸⁹

Etter bestemmelsen oppstilles det imidlertid strenge krav for å fravike øvrige fordelingsregler for nettobergelønnen. Det er bare når «helt spesielle grunner» taler for en annen fordeling at unntaket kan anvendes. Etter ordlyden legges det følgelig opp til en høy terskel.

I forarbeidene ble det fremholdt at bestemmelsen bare var ment å kunne anvendes i rene unntakstilfeller.⁹⁰ Følgelig er ikke unntaket ment å få noen særlig innvirkning på fordelingen av nettobergelønnen. I praksis leder nok den høye terskelen til at regelen får liten praktisk betydning for fordelingen av nettobergelønnen.

Når det kommer til hvilke tilfeller bestemmelsen kan anvendes følger enkelte presiseringer av forarbeidene. For det første kan bestemmelsen anvendes for å gi noen en ekstra påskjønnelse. Dette eksemplifiseres med at det kan være rimelig å gi et frivillig livbåtmannskap som under farefulle omstendigheter har unnsatt et nødstedt skip, en andel forlods.⁹¹ For det andre åpnes

⁸⁸ Innst. II (1961) s. 24-25.

⁸⁹ Innst. II (1961) s. 12.

⁹⁰ Innst. II (1961) s. 11-12

⁹¹ Innst. II (1961) s. 12.

det også for å frata en andelsberettiget dens andel. For at dette skal bli aktuelt må det imidlertid kreves at vedkommende har opptrådt på en slik måte han åpenbart ikke fortjener en andel av nettobergelønnen. Som eksempel vises det da til et tilfelle hvor noen f.eks. har nektet å adlyde en direkte ordre.⁹²

I juridisk litteratur har Brækhus tatt til ordet for at det må kreves en grov forsømmelse fra en person for at det skal bli aktuelt å frata ham sin andel av nettobergelønnen. Som eksempel bruker da Brækhus et tilfelle hvor skipsføreren har ligget overstadig beruset i sin lugar slik at første styrmann har måttet lede bergingsaksjonen.⁹³ Etter Brækhus sitt syn vil det i første rekke være aktuelt å anvende unntaksbestemmelsen for å gi noen en ekstra påskjønnelse.⁹⁴

Brækhus sitt standpunkt synes også å ha gode grunner for seg. Det vil sjeldent forekomme tilfeller der det vil være rimelig å frata noen deres andel av bergelønnen. Det må i så fall kreves en grov forsømmelse fra vedkommendes side.

Når det kommer til hvem sin andel av bergelønnen som vil kunne bli berørt av at sjøl. § 451 annet ledd nr. 4 blir anvendt, oppstilles det ingen begrensninger.⁹⁵ Følgelig kan både rederens, skipsføreren og det egentlige skipsmannskapet andel av nettobergelønnen bli beskåret ved anvendelsen av sjøl. § 451 annet ledd nr. 4. Det krav rederiet har på forlodds dekning for skader og utlegg vil imidlertid ikke kunne berøres da dette ikke er en del av nettobergelønnen, jf. formuleringen «unntak fra fordelingsreglene i nr. 1, 2 og 3» i sjøl. § 451 annet ledd nr. 4.

4.9 Retten til andel av særlig vederlag etter sjøl. § 451

Et spørsmål som i praksis synes å være noe uklart er om retten til andel av nettobergelønnen etter sjøl. § 451 annet ledd også omfatter en rett til en andel av særlig vederlag etter sjøl. § 449.

Generelt trekker sjøloven et skille mellom bergelønn og særlig vederlag. Dette kommer bl.a. til uttrykk ved at det generelt sett bare gis rett til særlig vederlag dersom en berging ikke har vært vellykket. Ved en vellykket berging vil det derimot bare kunne tilkjennes en rett til

⁹² Ibid.

⁹³ Brækhus (1967) s. 100.

⁹⁴ Brækhus (1967) s. 100.

⁹⁵ Innst. II (1961) s. 12.

særlig vederlag hvis bergelønnen blir lavere enn bergerens omkostninger, jf. sjøl. § 449 første ledd annet punktum.⁹⁶

Etter sjøl. § 451 er det bergelønnen, eller nærmere bestemt nettobergelønnen, som skal fordeles. Særlig vederlag er ikke nevnt i lovteksten. Da loven generelt trekker et skille mellom bergelønn og særlig vederlag, tilsier dette at særlig vederlag ikke er omfattet av sjøl. § 451.

Til støtte for en slik forståelse kommer også forarbeidene til sjøl. § 451. I NOU 1994:23 ble det ikke inntatt noen regel som gir skipsføreren og mannskapet rett til andel av særlig vederlag etter sjøl. § 451. Selv om departementet uttalte i Ot.prp.nr.34 (1995-96) at det ikke er noen særlig grunn til at særlig vederlag ikke skal fordeles, ble det heller ikke der tatt inn noe forslag om at også særlig vederlag skal være omfattet. Dette hadde imidlertid i første rekke sammenheng med at høringsinstansene ikke hadde fått uttale seg om spørsmålet da komiteen ikke hadde diskutert spørsmålet i NOU 1994:23.⁹⁷

Etter både loven og forarbeidene synes det dermed klart at sjøl. § 451 ikke omfatter en rett til andel av særlig vederlag. Noe som imidlertid gjør spørsmålet uklart er at departementet samtidig vedtok å innta en foreldelsesregel i sjøl. § 501 første ledd nr. 2 som har følgende ordlyd:

«fordring på andel av bergelønn eller særlig vederlag etter sjøl. § 451 annet ledd foreldes ett år fra den dag underretning ble sendt etter sjøl. § 451 fjerde ledd.».

Etter ordlyden «eller særlig vederlag etter sjøl. § 451 annet ledd» synes det dermed å forutsettes at sjøl. § 451 også omfatter særlig vederlag. Dette forslaget ble vedtatt uten noen nærmere kommentarer. Utformingen av denne bestemmelsen synes da å trekke klart i retning av at sjøl. § 451 er ment å oppfatte en rett til særlig vederlag. Dersom dette ikke var lovgivers hensikt har det hvert fall ikke fått klart uttrykk i lovgivningen.

I juridisk litteratur er det noen delte meninger om dette spørsmålet. Falkanger og Bull har uttalt at spørsmålet synes uklart. Begrunnelsen for dette er nettopp utformingen av sjøl. § 501

⁹⁶ Solvang, Trond, *norsk lovkommentar fra rettsdata*, fotnote 1019. Sist hovedrevidert 18.08.2015. Sist sjekket 16.12.2019.

⁹⁷ Ot.prp.nr.34 (1995-96) s. 12.

første ledd nr. 2.⁹⁸ Solvang konkluderer i sin lovkommentar med at bestemmelsen ikke er ment å omfatte særlig vederlag. Som begrunnelse vises Solvang til uttalelsene til departementet.⁹⁹

Etter dette står man følgelig igjen med enkelte motstridende kilder. I tillegg til at ordlyden i sjøl. § 501 første ledd nr. 2 synes å forutsette at særlig vederlag er omfattet av sjøl. § 451, trekker generelle rimelighetsbetraktninger og oppmuntringshensynet i samme retning. Det er ingen særlig grunn til at særlig vederlag ikke skal være omfattet. På den andre siden må det nok legges stor vekt på at departementet uttrykkelig at uttalt at sjøl. § 451 ikke omfatter særlig vederlag. Dersom dette videre ses i sammenheng med at loven generelt trekker et skille mellom bergelønn og særlig vederlag, bør nok sjøl. § 451 tolkes dithen at særlig vederlag ikke er omfattet.

I praksis vil heller ikke spørsmålet få særlig stor betydning. Begrunnelsen for dette er at første ledd i sjøl. § 451 gir rederiet krav på forlods dekning for en rekke av sine utgifter. Dette medfører at det i første rekke bare vil være de tilfeller hvor det gis påslag etter sjøl. § 449 annet ledd utover bergerens omkostninger at det vil komme noe til fordeling på skipsføreren og mannskapet.

4.10 Forhåndsavtaler som begrenser andelsretten

4.10.1 Det generelle utgangspunktet

Det kan som hovedregelen ikke inngås gyldige forhåndsavtaler om at skipsføreren eller mannskapet skal ha en mindre andel av bergelønnen enn hva som følger av sjøl. § 451. Dette kommer til uttrykk i sjøl. § 451 tredje ledd første punktum. Gjennom denne regelen gjøres dermed retten til andel av nettobergelønnen preseptorisk til fordel for skipsføreren og øvrige andelsberettigede i mannskapet.

Formålet med regelen er å forhindre at skipsføreren og øvrige andelsberettigede får begrenset sin rett til andel av nettobergelønnen utover hva som er rimelig. Hadde det vært fri adgang til å inngå forhåndsavtaler ville nok slike avtaler blitt inngått i stor utstrekning. For eksempel

⁹⁸ Falkanger og Bull (2016) s. 495.

⁹⁹ Solvang, *norsk lovkommentar fra rettsdata*, fotnote 1032. Sist hovedrevidert 18.02.15, siste sjekket 14.12.2019.

ved typiske standardklausuler ved forhyringsavtalene. I realiteten ville nok andelskravet vært meget begrenset i praksis. Videre kan det også sies at regelen er med på å verne de andelsberettigede mot et eventuelt «press» fra rederen ved forhyring.¹⁰⁰

Regelen gjelder imidlertid bare for forhåndsavtaler. Dette innebærer at rederen og øvrige andelsberettigede i mannskapet fritt kan avtale en annen fordeling etter at en eventuell bergelønn er opptjent.¹⁰¹ Dette følger ikke direkte av sjøl. § 451 tredje ledd første punktum, men er en naturlig følge av at formålet bak regelen er å verne mot eventuelle begrensinger som gjøres på forhånd.¹⁰²

En ubetinget regel om at skipsføreren og mannskapet skal ha en andel av nettobergelønnen vil imidlertid ikke alltid være like rimelig. Av denne grunnen åpner sjøl. § 451 tredje ledd første og annet punktum for at det kan gjøres unntak i tre tilfeller. For det første gjøres det unntak for de tilfeller hvor noen er forhyrt på skip som skal drive bergingsvirksomhet og er særlig utrustet for dette. For det andre gjøres det unntak for de tilfeller hvor fraskrivelsen er skjedd i forbindelse med forhyringen og gjelder et bestemt bergingsforetak. For det tredje gjøres det unntak for fiske- eller fangstskip såfremt at avvikende ordning er fastsatt ved tariffavtale. I det følgende vil det redegjøres nærmere for de enkelte unntakene.

4.10.2 Unntak for skip som skal drive bergingsvirksomhet

4.10.2.1 Generelt om unntaket

Det første unntaket fra hovedregelen om at skipsføreren og mannskapet ikke kan fraskrive seg sin rett til andel av bergelønnen, gjelder for de tilfellene hvor skipsfører eller medlem av mannskap er forhyrt på skip som «skal drive bergingsvirksomhet og er særlig utrustet for dette», jf. sjøl. § 451 tredje ledd første punktum.

Med uttrykket «skal drive bergingsvirksomhet og er særlig utrustet for dette» har man i første rekke tatt sikte på de tilfeller hvor noen er forhyrt for å drive med profesjonell berging. At det gjøres unntak for disse tilfellene kan for det første ses i sammenheng med rimeligheten av å gi mannskapet en andel av bergelønn i disse tilfellene. I de tilfeller noen er forhyrt for å drive

¹⁰⁰ Wetterstein (1988) s. 14.

¹⁰¹ Se bl.a. Falkanger og Bull (2016) s. 496 og Brækhus (1967) s. 95.

¹⁰² Se også sjøl. § 443 (1) som legger opp til at sjøloven regler skal kunne fravikes ved avtale.

med berging, vil det være mindre rimelig å både gi hyre og bergelønn. Dette siden berging er det man er forhyrt til å utføre. For det andre må unntaket ses i sammenheng med hensynet til å sikre at enkelte kan drive med profesjonell berging.¹⁰³ Gjennom dette unntaket får dermed bergings-virksomhetene muligheten til å engasjere skipspersonell uten at det også må gis en andel av bergelønnen.

Hva som nærmere ligger i kravet om at forhyringen gjelder på et skip som «skal drive bergingsvirksomhet og er særlig utrustet for dette» må nyanseres nærmere.

Det generelle utgangspunktet må være at dersom noen er forhyrt på et skip som driver utelukkende med berging, og skipet er godt utrustet for forskjellige typer bergingsoppdrag, er man innenfor dette unntaket.

I praksis vil det imidlertid gjerne være slik at virksomhetene kombineres. Med dette menes da at virksomhetene gjerne utfører flere typer arbeid. Det er f.eks. ikke uvanlig at enkelte skip brukes til både bergingsoppdrag, slepeoppdrag og forsyningsvirksomhet (supply). Grunnen til dette er at det økonomisk sett vil være enklere å drifte virksomhetene hvis man har flere inntektskilder. Bergelønn er som kjent en meget usikker inntektskilde og skipene som brukes til berging er ofte også godt egnet til å utføre andre typer oppdrag.¹⁰⁴

Spørsmålet som da oppstår er hvorvidt virksomheter som både driver med berging og annet type arbeid også er omfattet av unntaket.

I Edda Salvator-saken inntatt i Rt. 1980 s. 1357 kom Høyesterett til at også virksomheter som ikke utelukkende driver med berging vil være omfattet av unntaket. Etter Høyesterett sitt syn måtte det også tillates at virksomheter kombineres med annen virksomhet av «omfattende karakter».¹⁰⁵ Dette standpunktet begrunnet Høyesterett med at det ikke lengre er økonomisk grunnlag for å basere virksomheter utelukkende på berging. Følgelig måtte lovens ordlyd tolkes i lys utviklingen på område.¹⁰⁶

¹⁰³ Se Brækhus & Rein (1993) s. 363 og Wetterstein (1988) s. 14.

¹⁰⁴ Se fremstillingen i punkt 2.2 om vilkårene og særlig da «no cure no pay»-prinsippet.

¹⁰⁵ Rt. 1980 s. 1357 på s. 1360.

¹⁰⁶ Ibid.

Ut fra dommen i Edda Salvator-saken åpnes det dermed for at forhyring på skip som driver annen omfattende virksomhet i tillegg til bergingsvirksomhet også er omfattet av unntaket.¹⁰⁷ Høyesterett sitt standpunkt synes å ha gode grunner for seg. I dagens marked vil det sjeldent være økonomisk grunnlag for å basere en virksomhet utelukkende på berging. Selv om en bergelønn vil kunne være stor, vil bergerne sjeldent vite sikkert når neste inntjening kommer. Resultatet av at bare rene bergingsvirksomhetene hadde vært omfattet, ville da blitt at de fleste virksomheter som også livnærer seg på å utføre berging ville falt utenfor. Ordlyden «skal drive bergingsvirksomhet» kan heller ikke sies å stenge for det resultat som Høyesterett kom til. Etter ordlyden oppstilles det bare et krav om at virksomheten også skal drive med berging.

I den juridiske litteratur har imidlertid Wetterstein tatt til ordet for at det bør oppstilles et krav om at den aktuelle virksomheten driver med berging i hvert fall for en betydelig del for å omfattes av unntaket. Begrunnelsen for dette er at man ellers vil kunne stå i fare for å kringkaste besetningens rett til andel av bergelønnen.¹⁰⁸

I utgangspunktet kan det standpunkt som Wetterstein har tatt til ordet for være fornuftig. Det vil i første rekke være i de tilfeller hvor en virksomhet driver med berging i hvert fall for en betydelig del at det er rimelig å tillate at skipsføreren og øvrige medlemmer av mannskapet fraskriver seg sin rett til andel av bergelønn.

Det vil likevel ikke kunne oppstilles et slikt krav som det Wetterstein har tatt til ordet for. Begrunnelsen for dette er for det første at det ikke kan utledes et slikt krav av lovens ordlyd. Etter ordlyden kreves det bare at forhyringen gjelder på et skip som «skal drive bergingsvirksomhet». For det andre vil det heller ikke la seg gjøre å oppstille et slikt krav ut fra det marked som bergingsvirksomhetene opererer i. Antallet bergingsoppdrag vil alltid variere da det er avhengig av at andre skip støter på uforutsette problemer. Det ene året kan en virksomhet ha mange bergingsoppdrag, mens virksomheten det neste året ikke har noen. Dette innebærer likevel ikke at virksomheten ikke kan være omfattet av unntaket. Følgelig vil det

¹⁰⁷ Se også ND 1995 s. 68 hvor den høyeste domstolen i Finland kom til samme resultat i en lignende sak basert på de konklusjoner Høyesterett kom til i Edda Salvator-saken.

¹⁰⁸ Wetterstein, Peter, *Rätten till bärgarlön – Särskilt med beaktande av besättningens rätt till andel i bärgarlön*, Marius nr. 150, Oslo 1988 s. 16. Heretter forkortet til Wetterstein (1988).

være lite hensiktsmessig å oppstille noen grense for hvor mye berging som må utføres da markedet for å drive med bergingsvirksomhet er så usikkert.

4.10.2.2 Hva kreves for at en forhåndsavtale skal anses inngått?

Et annet spørsmål som i denne forbindelse må undersøkes nærmere er hva som kreves for at en forhåndsavtale om fraskrivelse på andel av bergelønn skal anses inngått.

Utgangspunktet vil her være enkelt. Er det eksplisitt avtalt at vedkommende ikke skal ha en andel av bergelønnen, vil dette være tilstrekkelig. En slik avtale kan inngås både muntlig og skriftlig da det ikke oppstilles noen formkrav etter sjøl. § 451.¹⁰⁹ Hvorvidt mer implisitte fraskrivelse er tilstrekkelig er derimot noe mer usikkert. Dette spørsmålet er imidlertid også behandlet av Høyesterett i den ovennevnte Edda Salvator-saken.

I Edda Salvator-saken kom Høyesterett til at utgangspunktet er at det må anses underforstått ved forhyring at skipsføreren og mannskapet ikke skal ha en andel av en eventuell bergelønn dersom forhyringen gjelder på et fartøy som er nevnt i ett av unntakene. Dette standpunktet begrunnet Høyesterett med at langvarig og konsekvent praksis tilsa dette, samt at lovens ordlyd ikke var til hinder for en slik forståelse.

I Edda Salvator-saken oppstilte følgelig Høyesterett et omvendt utgangspunkt. Dersom noen er forhyrt på et fartøy som er omfattet av et av unntakene fra hovedregelen om at fører og mannskapet ikke med gyldighet kan fraskrive seg sin rett til andel av bergelønnen, vil utgangspunktet være at det anses underforstått ved forhyring at det ikke skal mottas andel av bergelønnen.

Sett i lys av alminnelige avtalerettslige prinsipper er det enkelte betenkeligheter med en slik regel. En forhåndsavtale om fraskrivelse av retten til andel av bergelønnen er et inngrep i en rett den presumptivt svakere parten i kontraktsforholdet har etter lovens utgangspunkt. Etter alminnelige avtalerettslige prinsipper vil det normale da være at et eventuelt avkall på en slik rett kommer klart til uttrykk i avtalens ordlyd. Generelt kan det ikke sies at sjøretten har tradisjon for å fravike alminnelige retningslinjer for avtaletolkning.

¹⁰⁹ Jf. prinsippet om formfrihet i Kong Christian Den Femtis Norske Lov 15. april 1687 (NL) 5-1-1.

Da Høyesterett likevel oppstilte et slikt utgangspunkt ble dette, som nevnt, begrunnet med at langvarig og konsekvent praksis tilsa en slik regel, og at lovens ordlyd heller ikke var til hinder for dette. Til tross for at regelen kan sies å være noe stridende mot alminnelige avtalerettslige prinsipper, synes regelen jevnt over å være godt begrunnet. Dette siden det i disse tilfellene vanskelig kan sies å komme overraskende på et medlem av mannskapet at det ikke skal mottas både hyre og en andel av en eventuell bergelønn dersom forhyringen gjelder på et skip som skal drive bergingsvirksomhet og er særlig utrustet for dette, eller dersom forhyringen gjelder for et bestemt bergingsforetak, slik neste unntak gjelder. Dersom dette skulle vært tilfelle ville det da heller vært naturlig at dette ble presisert i avtalen. Den regel som Høyesterett da oppstilte kan følgelig sies å være både hensiktsmessig og rimelig for akkurat disse tilfellene. Det kan i denne forbindelse også vises til Klæstad som la samme standpunkt til grunn tilbake i 1917.¹¹⁰

4.10.3 Unntak for et bestemt bergingsforetak

Det andre unntaket som gjøres fra hovedregelen om at skipsføreren og mannskapet ikke kan fraskrive seg sin rett til andel av bergelønnen, gjelder hvor fraskrivelsen finner sted i forbindelse med forhyringen og gjelder et bestemt bergingsforetak, jf. sjøl. § 451 tredje ledd første punktum.

Gjennom dette unntaket åpnes det dermed også for å gjøre unntak for de tilfeller hvor noen er forhyrt for å utføre et bestemt oppdrag om berging. Et eksempel hvor dette unntaket vil kunne bli anvendt i praksis er hvor en berger er i ferd med å reise ut til en havarist som har grunnstøtt, og man har behov for å engasjere noen midlertidig for hjelpe til med utførelsen av oppdraget. For eksempel at en dykker engasjeres for få undersøkt skadeomfanget under havaristen.

I kravet om at fraskrivelsen må gjelde et «bestemt bergingsforetak» ligger videre at fraskrivelsen ikke kan være generell. Den må gjelde for et bestemt oppdrag om berging. Til gjengjeld oppstilles det ikke noe krav til at forhyringen gjelder på et skip som er særlig utrustet for berging, slik det første unntaket krever. Dette henger sammen med at dette unntaket bare er for et bestemt oppdrag og ikke bare er myntet på profesjonelle bergere.

¹¹⁰ Klæstad, Helge, *Om bergning av skib – efter norsk og engelsk sjøret*, 1917 s. 135-136.

At det også gjøres unntak for fraskrivelse som gjøres ved forhyring og som gjelder bare for et bestemt bergingsforetak, kan sies å være begrunnet i mange av de samme hensynene som det første unntaket. Det bør være adgang til å engasjere en besetning som skal utføre bergingsoppdrag innenfor rammen av vanlige lønnsvilkår for slikt arbeid uten at det behøves å også gi andel av bergelønnen.

Når det kommer til hva som kreves for at en forhåndsavtale om fraskrivelse på andel av bergelønn skal anses inngått for dette unntaket, gjelder det samme utgangspunktet som ble utledet i Edda Salvator-saken. Dette siden Høyesterett oppstilte en generell regel som gjaldt for forhyring på ethvert skip som er omfattet av unntakene fra hovedregelen om at skipsføreren og mannskapet ikke kan fraskrive seg sine rett til andel av bergelønn ved forhåndsavtale.

4.10.4 Unntak for fiske- og fangstskip

For det tredje åpnes det i sjøl. § 451 tredje ledd annet punktum for å innta avvikende bestemmelser om fordelingen i tariffavtale dersom bergingen er utført av et fiske- eller fangstskip og bergelønnen skal fordeles etter særregelen i sjøl. § 451 annet ledd nr. 2.

Dette unntaket byr ikke i seg selv på noen særlig problemer. Er en berging utført av et fiske- eller fangstskip i bruk som sådan, og fordelingen skal skje etter sjøl. § 451 annet ledd nr. 2, er det adgang til å avtale en annen fordeling, såfremt at ordningen er fastlagt i tariffavtale.

Dette unntaket er ikke begrunnet noe nærmere i praksis.¹¹¹ Til tross for dette må begrunnelsen kunne sies å være at lovgiver ikke ønsket å stenge for andre reguleringer av hvordan bergelønnen skal fordeles for fiske- eller fangstskip, så lenge en annen fordeling er fastlagt i tariffavtale.

4.11 Fordelingsprosedyren

4.11.1 Generelt om fordelingsprosedyren

En fordeling av bergelønnen etter sjøl. § 451 vil gjerne kunne berøre mange parter. En følge av dette er at det vil kunne bli vanskelig å finne en fordeling som godtas av alle impliserte. I praksis vil prosessen også da kunne ta meget lang tid. For å gjøre prosessen med fordelingen

¹¹¹ Se bl.a. Innst. II (1961) s. 26 hvor forslaget ikke begrunnes nærmere.

enklere å gjennomføre i praksis, samt for å få avdekket eventuelle tvister på et tidlig stadium, oppstiller sjøl. § 451 fjerde ledd en egen regel om fremgangsmåten ved fordelingen. I det følgende skal det ses nærmere på denne regelen.

4.11.2 Rederens ansvar for å gi underretning og legge en plan

Ved fordelingen av bergelønnen er det rederen som innehar det overordnede ansvaret. Dette kommer til uttrykk i sjøl. § 451 fjerde ledd første punktum. Etter denne bestemmelsen følger det at så snart bergelønnen er fastsatt ved avtale eller endelig dom, skal rederen sende enhver andelsberettiget underretning om «bergelønnens størrelse med plan for fordelingen».

Etter bestemmelsen er det følgelig lagt til rederen å utforme en plan for fordelingen hvoretter de som skal ha en andel av bergelønnen skal gis underretning om hvordan fordelingen blir etter denne planen.¹¹² I praksis har rederen da altså et ansvar for å utform et forslag til hvordan bergelønnen skal fordeles etter sjøl. § 451 første og annet ledd. Et slikt forslag vil dermed måtte inneholde hvilke utgifter rederen skal ha dekket forlodds etter sjøl. § 451 første ledd og hvordan nettobergelønnen skal fordeles for øvrig.

Videre kan det utledes av forarbeidene at dersom rederen f.eks. ønsker å benytte seg av særregelen i sjøl. § 451 annet ledd nr. 4, må rederen både opplyse de andelsberettigede om dette ved underretningen og basere sin fordelingsplan med hensynet til dette. Er ikke dette gjort, er rederen bundet til å fordele bergelønnen etter en av de øvrige fordelingsreglene.¹¹³ Denne regelen må ses i sammenheng med at et av formålene med denne regelen er å få avdekket eventuelle uenigheter på et tidlig stadium. En anvendelse av særregelen i sjøl. § 451 annet ledd nr. 4 vil da typisk være noe som vil kunne lede til uenigheter hos de som får berørt sin andel av bergelønnen. Av denne grunnen er det naturlig at rederen pålegges å gjøre dette klart med en gang.

Videre følger det av regelen i sjøl. § 451 fjerde ledd første punktum at underretning skal gis til de «andelsberettigede». Det oppstilles dermed ikke noe krav om at enhver ombord på det bergende skip skal underrettes. Bare de som skal ha en andel av bergelønnen etter rederens plan er omfattet. En uheldig side ved denne regelen er at dette kan lede til at enkelte personer som faktisk skulle hatt en andel av bergelønnen ikke mottar underretning. Rederen kan f.eks.

¹¹² Innst. II (1961) s. 12.

¹¹³ Innst. II (1961) s. 12.

ha tolket begrepet «egentlige skipsmannskap» feil og dermed kommet til at noen som i realiteten er en del av det egentlig skipsmannskapet skal anses som uegentlig skipsmannskap.

Til tross for at regelen kan lede til enkelte uheldige følger, kan det likevel ikke utledes at rederen har noen plikt til å underrette enhver ombord på det bergende skip.

Et spørsmål som videre kan problematiseres nærmere er når rederen skal gi sin underretning. Etter bestemmelsen i sjøl. § 451 fjerde ledd første punktum følger det nemlig ingen frist for dette. Utgangspunktet må dermed være at det ikke kan oppstilles noe konkret frist. Uavhengig av dette kan det likevel utledes enkelte utgangspunkter.

Etter sjøl. § 451 fjerde ledd første punktum er det først når bergelønnen er endelig fastsatt ved avtale eller endelig dom, at rederen skal gi sin underretning. Med dette siktes det da til det tidspunktet den samlede bergelønn er fastsatt overfor havaristsiden. Følgelig er det først etter dette tidspunkt at det kan kreves at rederen utformer sitt forslag og sender de andelsberettigede en underretning herom. Videre trekker formuleringen «så snart» i sjøl. § 451 fjerde ledd første punktum i retning av at rederen deretter må gi underretningen innen kort tid etter at den samlede bergelønnen er fastsatt utad. Rederen kan dermed ikke avvente med å gi underretning i all evighet.

Nøyaktig hvor lang tid rederen har til rådighet vil imidlertid ikke la seg gjøre å trekke opp generelt. Utformingen av underretningen vil kunne være tidkrevende da den kan berøre mange parter. Rederen må derfor meddeles en viss tid. I praksis vil det heller ikke være av særlig betydning å trekke opp en absolutt frist. Begrunnelsen for dette er at verken innsigelsesfristen eller foreldelsesfristen starter å løpe før underretningen er «sendt», jf. sjøl. §§ 451 fjerde ledd andre punktum og 501 første ledd nr. 2.

4.11.3 Innsigelser mot rederens fordelingsplan

Skulle en eller flere av de andelsberettigede være uenig i hvordan rederen har foreslått at bergelønnen skal fordeles, kan det fremsettes en innsigelse. Dette følger av sjøl. § 451 fjerde ledd annet punktum.

Av bestemmelsen følger både en adgang til å inngi innsigelser, hvilke innsigelser som kan gis og en frist for når en eventuell innsigelse må ha kommet frem til rederen. Etter ordlyden begrenses ikke adgangen til å gi innsigelser til en bestemt personkrets. Følgelig vil også andre interessenter kunne fremme innsigelser, slik som f.eks. et medlem av det uegentlige

skipsmannskapet som hever seg berettiget til en andel etter særregelen i sjøl. § 451 annet ledd nr. 4. Men dette betyr selvsagt ikke at rederen må ta i betraktning innsigelser fra hvem som helst. Selv om ordlyden ikke stenger for at andre ombord på skipet skal kunne fremme en innsigelse, vil ikke en helt utenforstående kunne gjøre gjeldende innsigelser med virkninger overfor rederen. Det naturlige vil være at det bare er skipsføreren og øvrig mannskap ombord på skipet som vil kunne fremme en innsigelse med virkning.

Med disse utgangspunktetene klarlagt, er det videre enkelte spørsmål som i det følgende vil undersøkes nærmere. Det første er hva det kan inngis innsigelser om.

Etter bestemmelsen i sjøl. § 451 fjerde ledd annet punktum er det «krav etter annet ledd nr 4 eller annen innsigelse» som kan fremmes. Krav etter annet ledd nr. 4 vil da typisk være at noen mener seg berettiget til en større andel av bergelønnen. Eksempelvis mener et medlem av mannskapet at han bør få en større andel på grunn av særlig innsats ved bergingen. I det sjøl. § 451 fjerde ledd annet punktum også nevner «annen innsigelse», er det ikke nødvendig å trekke opp en skarp grense. I forarbeidene er det fremholdt at innsigelsesadgangen gjelder for alt fra innsigelser om at rederen har trukket fra for meget forlods, til at det er begått regnefeil ved fordelingsplanen.¹¹⁴ Det legges følgelig opp til en meget vid mulighet til å inngi innsigelser. Dette er også en naturlig regel da det ikke er noen særlig god grunn til å begrense innsigelsesadgangen. Det naturlige vil heller være å avslå innsigelsens innhold.

Videre oppstilles det gjennom sjøl. § 451 fjerde ledd annet punktum en tidsfrist for når det kan inngis innsigelser med gyldighet. Denne regelen kan sies å være begrunnet i både rederens og øvrige andelsberettigedes behov for å få avklart forholdene innen rimelig tid. For at en innsigelse skal være gitt med gyldighet, følger det av sjøl. § 451 fjerde ledd annet punktum at innsigelsen må være «kommet frem til rederen innen tre måneder etter at underretning om fordelingen ble sendt». Har rederen ikke mottatt noen innsigelse innen fristen, innebærer dette at rederen kan foreta en fordeling i samsvar med den plan som de andelsberettigede er underrettet om. Rederen kan dermed se bort fra eventuelle innsigelser som kommer inn etter fristen.¹¹⁵

¹¹⁴ Innst. II (1961) s. 12.

¹¹⁵ Innst. II (1961) s. 12.

Ut fra den tidsfrist som oppstilles starter dermed fristen å løpe fra det tidspunktet rederen sender sin underretning. Eventuelle innsigelser må dermed ha kommet frem til rederen innen tre måneder fra denne dagen. Bruken av uttrykket «kommet frem til rederen» innebærer at det ikke er tilstrekkelig at den som ønsker å inngi en innsigelse har postlagt sin innsigelse innen tre måneder. Innsigelsen må i et slikt tilfelle ha blitt levert i rederens postkasse innen tre måneder fra underretningen ble sendt. Med andre ord er forsendelsesrisikoen lagt til den som ønsker å inngi innsigelsen.

Hvordan den enkelte velger å inngi sin innsigelse er derimot ikke av avgjørende betydning. Etter bestemmelsen oppstilles ingen formkrav. Følgelig kan de andelsberettigede inngi innsigelsene både muntlig og skriftlig.¹¹⁶ Men skulle innsigelsen bli inngitt muntlig vil dette kunne lede til vanskelige bevissspørsmål ved etterfølgende tvister. Dette siden det vil kunne bli vanskelig å bevise at det faktisk ble inngitt en innsigelse og hva den eventuelt gikk ut på. Følgelig vil den enkelte være best tjent med å fremme en innsigelse skriftlig.

Et spørsmål som videre synes å være noe usikkert er om fristen på tre måneder for inngi innsigelser også gjelder for de som ikke har mottatt underretning fra rederen.

Etter ordlyden i sjøl. § 451 fjerde ledd annet punktum begrenses ikke fristen til å gjelde bare for noen. Dette taler dermed for at fristen er ment å gjelde for enhver. Likevel kan det ikke sies at ordlyden gir noe klart svar på spørsmålet.

I forarbeidene er ikke dette spørsmålet diskutert nærmere. Det eneste som blir er diskutert er hvorvidt foreldelsesfristen på ett år, hjemlet i nåværende § 501 første ledd nr. 2, også gjelder for de som ikke har mottatt underretning. I den forbindelse er det presisert at foreldelsesfristen også gjelder for de som ikke er tatt med i rederiets plan for fordeling og ikke har mottatt underretning. Begrunnelsen for dette er at fordelingen trolig uansett vil bli raskt kjent internt, samt at rederiet har et legitimt behov for å få en endelig avklaring rundt fordelingen.¹¹⁷

De samme argumentene gjør seg imidlertid ikke gjeldende på tilsvarende måte for fristen til å inngi innsigelser. Denne fristen er bare på tre måneder sammenlignet med foreldelsesfristen som er på ett år. Dersom dette ses i sammenheng med at det ikke er presisert i forarbeidene at

¹¹⁶ jf. prinsippet om formfrihet i NL-5-1-1.

¹¹⁷ Innst. II (1961) s. 13.

også tidsfristen gjelder for de som ikke har mottatt underretning, taler dette for fristen ikke er ment å gjelde for de som ikke har mottatt underretning fra rederen.

I juridisk litteratur har imidlertid Solvang tatt til ordet for at det må antas at fristen også gjelder for interessenter som ikke har mottatt underretning.¹¹⁸ Da Solvang ikke begrunner sitt standpunkt nærmere, samt at han heller ikke uttrykker seg bastant ved sitt standpunkt, jf. formuleringen «Fristen må antas å gjelde også for interessenter som ikke har mottatt underretning», er det begrenset hvilken vekt som kan tillegges uttalelsene.¹¹⁹

Etter dette står man følgelig igjen med enkelte kilder som trekker i ulik retning. På den ene siden taler lovens ordlyd for at fristen på tre måneder er ment å gjelde for enhver, men ordlyden kan likevel ikke sies å være helt klar. På den andre siden taler både forarbeidene og generelle rimelighetsbetraktninger for fristregelen ikke kan tolkes så strengt at fristen også gjelder for interessenter som ikke har mottatt underretning. Selv om spørsmålet synes å være noe uklart, synes da de beste grunner å tale for at fristregelen ikke kan tolkes så strengt at enhver vil være omfattet. For interessenter som ikke mottar underretning fra rederen bør regelen heller tolkes slik at fristen starter å løpe fra det tidspunkt vedkommende får kjennskap til rederens plan. På en slik måte unngås det at enkelte kan bli fratatt sin lovbestemte rett til andel av bergelønnen f.eks. på grunn av at rederen har tolket begrepet «egentlig skipsmannskap» feil og dermed ikke sendt vedkommende underretning. Selv om regelen vil kunne lede til at fordelingsprosessen tar lengre tid, vil ikke en slik regel være særlig urimelig overfor rederen. Foreldelsesfristen på ett år gjelder, som nevnt, for enhver, jf. sjøl. § 501 første ledd nr. 2. Følgelig vil ikke rederen måtte vente urimelig lenge på å få en endelig avklaring.

4.11.4 Følgene av at det inngis innsigelser

Hva som er følgene av at det blir fremsatt en innsigelse mot rederens plan innen fristen i sjøl. § 451 fjerde ledd annet punktum vil avhenge bl.a. hvem som inngitt innsigelsen, hva den går ut på og hvem som vil bli berørt av en eventuell endring av rederens plan. Er det f.eks. fremsatt en innsigelse fra en interessent om at rederen burde gitt ham en andel etter sjøl. § 451

¹¹⁸ Solvang, Trond, *Norsk lovkommentar fra rettsdata*, fotnote 1050. Sist hovedrevidert 18.08.2015. Sist sjekket 16.12.2019.

¹¹⁹ Ibid.

annet ledd nr. 4, vil rederen bare kunne ta innsigelsen til følge dersom en innvilgelse går utover egen andel av bergelønnen. Rederen har naturlig nok ikke kompetanse til å ta en innsigelse til følge dersom endringen vil berøre øvrige andelsberettigede. I et slikt tilfelle må rederen da innhente samtykke fra de som får sin andel berørt.¹²⁰

Går innsigelsen derimot ut på at rederen f.eks. har trukket fra for meget forlods, vil rederen selv kunne ta innsigelsen til følge da dette bare vil påvirke rederiets andel av bergelønnen. Er tilfellet det at innsigelsen går ut på at det er lagt til grunn feil hyre, eller øvrige feil som angår de øvrige andelsberettigede, kan rederen bare ta innsigelsen til følge hvis dette er tilfellet og ikke øvriges rett til andel av bergelønnen begrenses utover den rett de har.

En enighet om fordelingen vil likevel ikke alltid la seg oppnå. Oppstår det tvist om fordelingen vil det naturlige være at partene forsøker å løse problemene ved forhandlinger. Sjøloven inneholder imidlertid ingen absolutte regler om dette. Klarer ikke partene å finne en løsning vil saken måtte løses av domstolene i siste omgang.¹²¹ Et søksmål må i så fall anlegges innenfor den foreldelsesfristen som oppstilles i sjøl. § 501 første ledd nr. 2. Slik fremstillingen i forutgående punkt viste, gjelder denne fristen for enhver.¹²² Følgelig må et eventuelt søksmål anlegges innenfor foreldelsesfristen ved mindre fristen er avbrutt på annen måte. I forarbeidene er det presisert at det er de alminnelige regler i foreldelsesloven som gjelder for å avbryte foreldelsesfristen.¹²³ Dette innebærer bl.a. at foreldelsesfristen vil kunne avbrytes ved at rederen erkjenner forpliktelsen uttrykkelig eller ved sin handlemåte, jf. foreldelsesloven. § 14.

Skulle noen reise sak for å få løst spørsmål om bergelønnen skal fordeles, må et søksmål anlegges i samsvar de prosessregler som følger av sjøl. § 454. Etter denne bestemmelsen oppstilles det både regler om verneting og regler om objektiv kumulasjon i den utstrekning dette er forenelig med tvistelovens kumulasjonsregler hjemlet i tvisteloven § 15-6.¹²⁴ I tillegg

¹²⁰ Innst. II (1961) s. 13.

¹²¹ Innst. II (1961) s. 12.

¹²² Innst. II (1961) s. 13.

¹²³ Lov 18. mai 1979 nr. 18 om foreldelse av fordringer (foreldelsesloven) og Innst. II (1961) s. 13.

¹²⁴ Lov 17. juni 2005 nr. 90 om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven).

må enhver som får sin andel berørt av eventuell endring saksøkes under ett, jf. sjøl. § 454 annet ledd første punktum.

5 Kompetansen til å fremme bergelønnskrav

5.1 Innledning

Utgangspunktet er at den som har berget kan rette bergelønnskrevet mot eieren av de bergede verdier. For de tilfeller bergeren opererer alene og har hele kravet selv, vil bergeren selvsagt kunne fremme kravet. Vanskeligere blir det imidlertid når mange personer opererer under en felles juridisk enhet, slik som tilfellet er hvor bergelønnen skal fordeles etter sjøl. § 451. Spørsmålet som oppstår er hvem som har kompetanse til å kreve havaristen for bergelønn.

5.2 Utgangspunktet er at det er skipets reder som kan fremme kravet

Etter sjøl. § 451 fjerde ledd første punktum synes det forutsatt av ordlyden at kravet mot eieren av de bergede verdier skal fastsettes under ett for skipet, jf. formulering «så snart bergelønnen er fastsatt».¹²⁵ Etter en slik forståelse av bestemmelsen vil da kravet utad være et samlet krav. Bestemmelsen inneholder imidlertid ingen direkte regulering av hvem som har kompetanse til å fremme det samlede krav om bergelønn mot eieren av de bergede verdier. Direkte reguleres bare hvem som har ansvaret for å fordele bergelønnen innad blant de andelsberettigede – skipets reder.¹²⁶

Siden det er skipets reder som har ansvaret for å fordele bergelønnen internt synes loven da å forutsette at rederen også har kompetansen til å fremme det samlede krav utad. En slik regel virker også naturlig. Ved en fremsettelse av det samlede bergelønnskrevet vil skipets reder være den naturlig representant i kraft av å være skipets driftsherre. Hvorvidt flere kan ha kompetanse til å kreve eieren av de bergede verdier for bergelønn kan ikke utledes av ordlyden.

I dom inntatt i Rt. 1926 s. 7 (Braganza) tok Høyesterett stilling til om skipsføreren og mannskapet på et bergende skip kunne fremsette krav overfor havaristsiden for å få sin lovbestemte rett på andel av bergelønnen i et tilfelle hvor skipets rederi hadde inngått forlik med havaristens rederi. Selv om det bergende skips rederi hadde samtykket til at skipsføreren

¹²⁵ Etter sjøl. § 447 er det eieren av de bergede verdier som utpekes til skyldner for bergelønnen. I praksis vil imidlertid skyldneren gjerne være skipets kaskoassurandør.

¹²⁶ Se fremstillingen ovenfor i punkt 4.12.

og mannskapet kunne anlegge søksmål før forliket ble inngått, kom Høyesterett til at rederiets inngåelse av forlik innebar at skipsføreren og mannskapet krav var avskåret (dissens 4 mot 1). I begrunnelsen for resultatet la Høyesteretts flertall til grunn at sjøloven synes å forutsette at bergerne opptrer som et samlet bergingslag hvor det utmåles en samlet sum for skipet. Hvordan bergelønnen deretter skal fordeles vil være et internt spørsmål. Hvis retten til andel skulle vært ansett som et selvstendig krav, må dette igjen lede til at hver enkelt har et selvstendig krav, som det i siste omgang kan reises sak om for domstolene. En slik oppstyking av bergelønnskrevet mente Høyesterett var uforenlig med lovens forutsetning. I det skipets rederi måtte anses legitimert til å opptre på vegne av skipet, eller som bergingslaget naturlige representant med hensyn til fastsettelse av bergelønnen, ville da rederiets disposisjoner binde skipsføreren og mannskapet.

I Braganza-saken fastslo Høyesterett følgelig at ordningen hvor skipsføreren og mannskapet på et skip utfører en berging, opptrer disse som et samlet bergingslag hvor det skal fastsettes en samlet sum for arbeidet. Hvordan denne summen skal fordeles mellom rederiet, skipsføreren og mannskapet er et internt anliggende. Det legges følgelig ikke opp til at kravet kan stykkes opp og fremsettes overfor havristsiden. Den naturlige representanten utad er skipets reder. Ved sine disposisjoner utad binder rederen da de andelsberettigede på bergersiden.

Selv om dommen i Braganza-saken nå er gammel og gjaldt sjøloven av 1893, synes standpunktet som ble lagt til grunn å ha gode grunner for seg. Ut fra någjeldende sjøl. § 451 legges det fortsatt opp til en ordning hvor det skal fastsettes en samlet sum utad, hvor det i første rekke vil være skipets reder som har kompetanse til å fremme kravet. Ovenfor eieren av de bergede verdier vil det naturlige være at rederens disposisjoner binder øvrige andelsberettigede da det er et samlet krav. Rederens disposisjoner vil da ha frigjørende virkning overfor eieren av de bergede verdier.

5.3 Mannskapets krav dersom rederen ikke fremmer det

Et spørsmål som oppstår i forlengelsen av det som er lagt til grunn i forutgående punkt er hva som er følgene ovenfor mannskapet dersom skipets reder unnlater å fremme det samlede kravet. Vil skipsføreren og mannskapet også da være helt avskåret fra å fremme krav direkte overfor eieren av de bergede verdier, eller kan de ha en subsidiær rett til å fremme krav?

For dette spørsmålet må det først vises til nevnte Braganza. Denne dommen synes i utgangspunktet å kunne tas til inntekt for at det bare er rederen som vil kunne fremme et krav. Begrunnelsen for dette er at Høyesterett la til grunn at bergerne opptrer som et samlet bergingslag hvor det er rederen som innehar kompetansen til å fremme kravet utad. Av relevans i denne sammenheng er særlig følgende sitat i dommen:

*«Hvis besætningens bergelønsfordring her skulde opfattes som en selvstendig ret maatte ogsaa den enkelte mands fordring være et selvstendig krav, som han skulde kunne indtale ved domstolene uafhængig av de øvrige berettigede. En saadan opstykning av bergelønskravet antages ikke at være forenlig med den ovennævnte forudsætning i loven.»*¹²⁷

Med disse uttalelsene synes Høyesterett å stenge for at skipsføreren og mannskapet kan ha en subsidiær rett til å kreve eieren av de bergede verdier for deres lovbestemte andel av bergelønnen. Det må likevel stilles spørsmål ved vekten til uttalelsene i dommen. Dette siden dommen gjaldt et annet typetilfelle enn det som her skal vurderes. I Braganza-saken hadde ikke det bergende skips rederi unnlatt å fremme et krav, men inngått et forlik med havaristens rederi. Høyesteretts uttalelser gjelder derfor et annet tilfelle, og svarer ikke direkte på spørsmålet om skipsføreren og mannskapet vil kunne ha en rett til å fremme krav i de tilfeller rederiet unnlater å fremme et krav om bergelønn. Av denne grunnen kan det ikke legges for stor vekt på uttalelsene.

I de påfølgende forarbeidene som ble utarbeidet i forbindelse med lovendringen i 1964, kom Sjølovkomitéen med uttalelser som vil kunne få betydning for spørsmålet. Av komitéen ble det fremholdt at skipsføreren og mannskapet vil være bundet av rederens disposisjoner og kan ikke selv kreve noe av det bergende skip dersom egen reder har gitt avkall på bergelønn. De vil imidlertid i et slikt tilfelle kunne fremme krav om erstatning mot egen reder.¹²⁸

Uttalelsene i forarbeidene til sjøloven av 1893 trekker dermed klart i retning av at skipsføreren og mannskapet ikke vil kunne ha en subsidiær rett til å fremme krav mot eieren av de bergede verdier. De vil bare eventuelt kunne kreve egen reder for erstatning.

¹²⁷ Rt. 1926 s. 7 på s. 8.

¹²⁸ Innst. II (1961) s. 13 fotnote 6.

Det samme standpunkt ble også lagt til grunn av Brækhus i 1967. Brækhus begrunnet sitt standpunkt med å vise til Braganza-saken.¹²⁹ Men det er begrenset hvilken selvstendig vekt som kan tillegges Brækhus sine uttalelser da Brækhus ikke begrunner sitt standpunkt utover å vise til Braganza-saken. Braganza gjelder, som nevnt, et annet typetilfelle.

Etter vedtagelsen av sjøloven i 1994 er det bare Falkanger og Bull, samt Solvang i lovkommentaren som synes å ha tatt stilling til spørsmålet. Falkanger og Bull legger til grunn at den som har rett til andel av bergelønn etter § 451 annet ledd ikke selv kan reise krav mot eieren av de bergede verdier. Som begrunnelse for sitt standpunkt viser de til at dette er forutsatt av ordlyden i sjøl. § 451 fjerde ledd, samt at tilsvarende blir lagt til grunn i Braganza-saken.¹³⁰ Videre uttaler Falkanger og Bull at «*Er de berettigede misfornøyd med hvordan rederen har håndtert bergelønnskrevet, må de eventuelt reise erstatningskrav mot ham*».¹³¹ Solvang legger samme standpunkt til grunn uten noen nærmere begrunnelse.¹³²

Den oppfatning som er gitt uttrykk for i teorien i nyere tid er det grunn til å stille spørsmål ved. Falkanger og Bull begrunner, som nevnt, sitt standpunkt ved at sjøl. § 451 fjerde ledd første punktum synes å forutsette at det bare er skipets reder som kan fremme et krav. Ut fra ordlyden synes det klart nok å forutsettes av det bergende skips krav er et samlet krav som det tilkommer rederen å fremsette utad. Det kan imidlertid ikke utledes av denne ordlyden at skipsføreren og mannskapet ikke vil kunne fremme et krav dersom rederen unnlater å gjøre dette.

Til støtte for at bestemmelsen ikke kan tolkes slik kan det vises til sjøl. § 451 tredje ledd. Gjennom denne bestemmelsen, som oppstiller et utgangspunkt om at de andelsberettigede ikke kan fraskrive seg deres rett til andel av bergelønn ved forhåndsavtale, har lovgiver gitt uttrykk for at andelsretten etter sjøl. § 451 er en beskyttelsesverdig rett. En ordning hvor det utelukkende er skipets reder som kan fremme krav utad overfor eieren av de bergede verdier, harmonerer dårlig med dette. Selv om skipsføreren og mannskapet vil kunne kreve erstatning fra eget rederi, vil et slikt krav stå svakere. Et erstatningskrav mot egen reder vil være

¹²⁹ Brækhus (1967) s. 95-95

¹³⁰ Falkanger og Bull (2016) s. 496

¹³¹ Ibid.

¹³² Solvang, *norsk lovkommentar fra rettsdata*, fotnote 1032. Sist sjekket: 13.12.2018.

avhengig av at vilkårene for erstatning er oppfylt. Det er ikke vurdert verken i forarbeidene eller teorien hvilket ansvarsgrunnlag som gjelder. Hvis det er det alminnelige uaktsomhetsansvaret som gjelder, vil skipsføreren og mannskapets krav være avhengig av at det kan påvises at rederen har opptrådt uaktsomt ved sin unnlattelse av å fremme kravet. I tillegg til dette må det også fastslås at det forelå en berging som gir rett til bergelønn, hvis havaristen er uenig i dette. Hvis ikke foreligger det heller ikke noe tap.

Videre kommer at et krav mot egen reder ikke vil ha samme sikkerhet som et krav mot eieren av de bergede verdier. Kravet mot eieren av de bergede verdier er sikret ved sjøpant, jf. sjøl. § 51 første ledd nr. 5 og § 61 nr. 1. Et krav mot eget rederi vil ikke være sikret med sjøpant. Dette henger sammen med at det bare er bergelønnskrevet som er sikret med sjøpant. Ved å ikke tillatte skipsføreren og mannskapet å fremme et krav utad mot eieren av de bergede verdier i de tilfeller rederen unnlater å gjøre det, mister således de andelsberettigede sikkerheten for kravet.

Videre kan det vises til sjøl. § 442 annet ledd første punktum. Etter denne bestemmelsen følger det at sjølovens bergingsregler også gjelder i de tilfeller det bergende og bergede skip tilhører samme eier (søsterskipsbergning). Er det et søsterskip som er berget, vil rederiet generelt ikke ha noen grunn til å fremme bergelønnskrevet. Dette henger sammen med at kravet som oftest må rettes mot rederiet selv. Unntak kan tenktes dersom det også er berget last som tilhører noen andre, men i hovedsak vil man stå ovenfor et tilfelle hvor rederiet ikke fremmer kravet. Av interesse i denne sammenheng er at det i forarbeidene til bestemmelsen er uttalt at bestemmelsen har sin bakgrunn i kaskoforsikringspraksis, men «vil også ha betydning blant annet der det skal skje en fordeling av bergelønn mellom rederiet, skipsføreren og mannskapet, jf. utkastets § 451».¹³³ Forarbeidene trekker da i retning av at skipsføreren og mannskapet vil kunne ha rett på bergelønn ved berging av søsterskip, ikke erstatning. Siden skipets rederi i disse tilfellen gjerne ikke vil fremme et krav, tilsier dette at skipsføreren og mannskapet vil kunne ha en subsidiær rett til fremme krav om bergelønn ved berging av søsterskip. Da det ikke er noen spesiell grunn til å skulle skille mellom disse tilfellene, taler dette for at skipsføreren og mannskapet bør kunne ha en subsidiær rett til å fremme bergelønnskrevet også i de tilfeller skip tilhørende andre rederier er det bergede objekt.

¹³³ NOU 1994:23 s. 17.

Etter at de ulike kildene på området nå er gjennomgått står man følgelig igjen med en rekke kilder som trekker i noe ulik retning. På den ene siden tilsier enkelte uttalelser i Braganza-saken, forarbeidene inntatt i Innst. II og juridisk litteratur at mannskapet vil måtte nøye seg med et eventuelt erstatningskrav mot egen rederi også i de tilfeller skipets reder unnlater å fremme bergelønnskrevet. Kompetansen til å fremme kravet ligger dermed utelukkende til det bergende skips rederi, uavhengig av om rederiet velger å fremme kravet eller ikke. På den andre siden trekker både ordlyden i sjøl. § 451 fjerde ledd, samt uttalelsene i forarbeidene i retning av skipsføreren og mannskapet bør kunne ha en subsidiær rett i de tilfeller eget rederi unnlater å fremme et bergelønnskrev. Kildene trekker dermed ikke entydig i retning av hva som er gjeldende rett.

Etter min vurdering er det gode grunner for å tolke loven dithen at skipsføreren og mannskapet har en subsidiært rett til å fremme bergelønnskrevet direkte overfor eieren av de bergede verdier. Begrunnelsen for dette er at kildene ikke trekker entydig i retning av at skipsføreren og mannskapet ikke skal kunne ha en rett i de tilfeller skipets reder unnlater å fremsette det samlede krav overfor eieren av de bergede verdier. Følgelig synes det noe betenkelig at skipsføreren og mannskapets lovbestemte rett på andel av bergelønn skal plasseres i en så usikker stilling som det enkelte i den juridiske litteratur har lagt til grunn.

Kildeliste

Lover:

Norske lov (1687)	Kong Christian Den Femtis Norske Lov 15. april 1687 (Norske lov)
Sjøloven (1893)	Lov 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten (Sjøloven) (Opphevet)
Foreldelsesloven (1979)	Lov 18. mai 1979 nr. 18 om foreldelse av fordringer (foreldelsesloven)
Sjøloven (1994)	Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (Sjøloven)
Twisteloven (2005)	Lov 17. juni 2005 nr. 90 om mekling og rettergang i sivile tvister (twisteloven)

Internasjonale Konvensjoner:

Bergingskonvensjonen (1910)	Den internasjonale bergingskonvensjonen, London 28. april 1989.
Bergingskonvensjonen (1989)	Overenskomst om istandbringelse av visse ensartede regler angående bistand og bergning til sjøs, Brüssel 23. september 1910 (Opphevet)

Forarbeider:

Innst. II (1961)	Innst. II fra Sjølovskomiteén (1961), utkast med motiver til lov om endring av reglene om bergelønns fordeling
NOU 1994:23	NOU 1994:23 Berging
Ot.prp.nr.13 (1963-64)	Ot.prp.nr.34 (1963-64) Om lov om endringer i lov om sjøfarten av 20. juli 1893 m.m.
Ot.prp.nr.34 (1995-96)	Ot.prp.nr.34 (1995-1996) Om lov om endringer i sjøloven m.m.

Prop. 32 L (2019-2020)

Prop. 32 L (2019-2020) Endringer i sjøloven og
NIS-loven (bareboatregistrering og
overtredelsesgebyr)

Rettspraksis:

Nordisk Domme for sjøfarsanliggender:

ND 1931 s. 41

ND 1954 s. 664 (Sunlong)

ND 1979 s. 317

ND 1979 s. 325

ND 1981 s. 293 (Heidi Anita)

ND 1982 s. 204

ND 1994 s. 327 (M/S Narvik)

ND 1995 s. 68

ND 1996 s. 238 (Loran)

ND 1999 s. 269 (Los 102)

ND 2004 s. 383 (Norsk Viking)

ND 2004 s. 546 (Nesejenta)

ND 2005 s. 217 (Sørbøen)

ND 2008 s. 309

Høyesterett (publisert i Norske Retstidende):

Rt. 1926 s. 7 (Braganza)

Rt. 1948 s. 691

Rt. 1980 s. 1357 (Edda Salvator)

Underrettspraksis (publisert i Rettens Gang)

RG. 1978 s. 405

Juridisk litteratur:

- Klæstad, Helge (1917) *Om bergning av skib – efter norsk og engelsk sjøret, 1917*
- Brækhus, Sjur (1967) *Bergning, Oslo 1967*
- Wetterstein, Peter (1988) *Rätten till bärarlön – Särskilt med beaktande av besättningens rätt till andel i bärarlön, Marius nr. 150, Oslo 1988*
- Bernhardt, Petter J. (1992) *Sjørett. 1: Skip og rederi, havari og berging, skipsføreren, mannskapsrett, 2. opplag Bergen 1992*
- Brækhus, Sjur og Rein, Axel (1993) *Håndbok i kaskoforsikring: på grunnlag av norsk sjøforsikringsplan av 1964, Oslo 1993*
- Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob (2016) *Sjørett, 8 utgave, Oslo 2016*
- Skoghøy, Jens Edvin A. (2018) *Rett og rettsanvendelse, Oslo 2018*

Norsk lovkommentar hentet fra rettsdata.no:

Til Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten

Fotnote 1019 ved Solvang, Trond. Sist sjekket 16.12.2019 kl. 16.10

Fotnote 1032 ved Solvang, Trond. Sist sjekket 14.12.2019 kl. 16.10

Fotnote 1033 ved Solvang, Trond. Sist sjekket 15.12.2019 kl. 23.40

Fotnote 1034 ved Solvang, Trond. Sist sjekket 16.12.2019 kl. 19.00

Fotnote 1050 ved Solvang, Trond. Sist sjekket 16.12.2019 kl. 19.10

