



UiT Norges arktiske universitet

Det juridiske fakultet

Ansvar for autonome skip

En rettslig vurdering av ansvarsgrunnlag for autonome skip

Ida Wangsfjord

Masteroppgave i rettsvitenskap, JUR-3902, mai 2023

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	1
1.1	Problemstilling og aktualitet	1
1.2	Rettskildebildet og metode	2
1.3	Avgrensning og oppgavens struktur	3
2	Generelt om autonome skip.....	5
2.1	Definisjon	5
2.2	Begrepsavklaringer.....	6
2.3	Autonome skips skadevoldende egenskaper	6
3	Ansvarsgrunnlag i sjøretten	8
3.1	Innledning.....	8
3.2	Rederansvaret i sjøloven § 151	8
3.2.1	Sjøloven § 151.....	8
3.2.2	Oppsummering av rederansvaret.....	18
3.3	Sammenstøtansvaret i sjøloven § 161	19
3.3.1	Generelt om sjøloven § 161	19
3.3.2	Skyldvurderingen ved sammenstøt	21
3.3.3	Sammenstøtansvaret og autonome skip	22
3.4	Oppsummering av rederansvaret og sammenstøtansvaret	23
3.5	Veien videre- EUs forslag til regulering av ansvar for kunstig intelligens	24
4	Ulovfestet objektivt ansvar	26
4.1	Innledning og utviklingen av det ulovfestede objektive ansvaret.....	26
4.2	Vilkårene for ulovfestet objektivt ansvar	27
4.3	Hensyn bak ansvarsformen	28
4.4	Ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten.....	29
4.4.1	Læren om teknisk svikt	34
4.5	Kan skade voldt av autonomt skip omfattes av det ulovfestede objektive ansvaret? ..	37

4.6	Lovfesting av objektivt ansvar for autonome skip	41
4.7	Sammenstøtkonvensjonen og objektivt ansvar	42
4.8	Oppsummering og fremstillingen videre.....	45
5	Virksomhetsansvar.....	46
5.1	Arbeidsgiveransvaret.....	46
5.2	Ulovfestet oppdragsgiveransvar	47
5.3	Mer hensiktsmessig med en lovfestet utvidelse av rederens identifikasjonskrets?..	50
6	Internasjonale perspektiver og avsluttende bemerkninger	51
	Referanseliste	52
	Vedlegg 1	59

1 Innledning

1.1 Problemstilling og aktualitet

Norge er og har de siste 150 år vært en viktig skipsnasjon.¹ Med dagens teknologiske fremskritt har det blitt mulig for skip å seile uten mannskap ombord. Per nå seiler de autonome skipene Yara Birkeland og ASKO's lasteferger Marit og Therese i Oslofjorden.² Skipene seiler med bemanning i en uttestingsperiode, men er ventet for fremtiden å skulle seile ubemannet.³

Autonome skip må derfor ansees som fremtiden for norsk skipsfart. Norge har vært i front på verdensbasis i utviklingen av autonome skip.⁴ I 2016 åpnet Norge verdens første testområde for autonome og fjernstyrte fartøyer i Trondheimsfjorden.⁵ I dag er enda flere testområder åpnet.⁶ Norge var også initiativtaker til at International Maritime Organization (IMO) startet arbeidet med autonome skip i 2018.⁷

Regjeringen har gjennom tilrettelegging og økonomisk bistand gått inn for en autonomisering av skip.⁸ Dette fordi autonome skip er ventet å ha positive klima og miljøeffekter gjennom elektrifisering og redusert drivstofforbruk. Autonome skip er også ventet å forbedre sjøsikkerheten siden en stor andel ulykker til sjøs skyldes menneskelig svikt eller feil.⁹

Kystverket forventer en økning i bruk av autonome skip særlig innen offshore kabelinspeksjoner og for mindre passasjerferger.¹⁰ I tillegg er det forventet at ASKO vil ta i bruk flere autonome lasteskip, tilsvarende de som seiler i Oslofjorden. Autonome skip er derfor kommet for å bli i norske farvann.

¹ Norges rederiforbund, «vår historie», u.å. <https://www.rederi.no/om-oss/historie/> (Sist lest 26.04.2023).

² Mail 25.01.2023 fra Trond Langemyr i Kystverket. Se vedlegg 1.

³ Op.cit.

⁴ Meld.St.10 (2020-2021) s. 92.

⁵ Op.cit.

⁶ Op.cit.

⁷ Op.cit.

⁸ Regjeringen, «Handlingsplan for grønn skipsfart», 20.06.2019.

⁹ Kystverket, «Selvgående skip», u.å. <https://www.kystverket.no/om-kystverket/forskning-og-utvikling-fou/selvgaende-skip/> (Sist lest 26.04.2023).

¹⁰ Mail 25.01.2023 fra Trond Langemyr i Kystverket. Se vedlegg 1.

Temaet for avhandlingen er ansvarsgrunnlag for autonome skip. Problemstillingen som reises og behandles i avhandlingen er hvorvidt, og på hvilket grunnlag reder kan bli erstatningsansvarlig for skade voldt av et autonomt skip på tredjeperson eller eiendom.

1.2 Rettskildebildet og metode

Avhandlingens formål er å redegjøre for ansvarsgrunnlag for autonome skip i norsk rett. Med ny teknologisk utvikling oppstår nye rettslige spørsmål. Autonome skip reiser en rekke rettslige problemstillinger. Av den grunn vil det også drøftes mulige løsninger på den rettslige problematikken som har oppstått for autonome skip.

Sjøloven er utgangspunktet i norsk rett for drøftelser omkring sjørettslige spørsmål.¹¹ Ansvarsgrunnlag for autonome skip er ikke særregulert i norsk lovgivning, eller behandlet i norske domstoler. Avhandlingen vil derfor ta utgangspunkt i sjølovens bestemmelser om ansvar for konvensjonell skipsfart. Sjøloven regulerer ikke alene spørsmål om ansvar, derfor vil alminnelige erstatningsrettslige regler og praksis anvendes gjennomgående i oppgaven.

Sjøloven bygger delvis på internasjonale konvensjoner og annet internasjonalt samarbeid. Dette innebærer at domsavgjørelser og rettslige standpunkt fra andre land vil kunne ha en viss relevans. Det er likevel slik at avhandlingens fokus er en redegjørelse for norsk rett.

Avgjørelser fra Høyesterett vedrørende sjørettslige og erstatningsrettslige temaer vil bli behandlet for å belyse argumentasjonsmønstre. Som rettskilde har Høyesterettsavgjørelser stor rettskildemessig vekt.¹² Det er likevel slik at ansvar for autonome skip aldri har vært behandlet av Høyesterett hvilket vil ha betydning for avgjørelsens relevans og vekt for denne konkrete problemstilling.

Ansvar for autonome skip er behandlet i juridisk teori, men i liten grad sammenliknet med ansvarsgrunnlag for tradisjonelle skip.¹³ Rettskilder som direkte omhandler autonome skip er det derfor få av. Det innebærer at det i avhandlingen må trekkes slutninger ut i fra generelle regler innen sjøretten og erstatningsretten, og deretter vil reglenes anvendelse for autonome

¹¹ Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (heretter sjøloven eller sjøl.).

¹² Se bl.a. Skoghøy (2018) s. 40.

¹³ Se bl.a. Ringbom, Røsæg og Solvang (2021).

skip drøftes. En naturlig konsekvens av dette er at ansvarsreglenes formål og hensyn blir sentralt i det metodiske bildet.

Avhandlingen er en analyse av någjeldende rett, men ansvarsgrunnlag for autonome skip de lege ferenda vil også drøftes.

1.3 Avgrensning og oppgavens struktur

For det første må det avgrenses mot en inngående drøftelse av hva som faller inn under begrepet autonomt skip. Autonome skip vil defineres i avhandlingen, men en inngående drøftelse av begrepet vil bli for omfattende.

Det er mange nyanser som kan problematiseres mellom fjernstyrte skip og autonome skip. Avhandlingens objekt er autonome skip. Det vil derfor ikke være rom for en inngående drøftelse av forskjellene mellom autonome og fjernstyrte skip.

Ansvarsgrunnlag er et av tre vilkår for erstatning i norsk rett.¹⁴ De to øvrige vilkårene erstatningsrettslig relevant skade og krav om årsakssammenheng vil ikke behandles i avhandlingen.

Selv om avhandlingens kjerne er å redegjøre for ansvarsgrunnlag for autonome skip må det også her foretas noen avgrensninger. For det første vil ansvarsgrunnlag i kontrakt falle utenfor oppgavens ramme.¹⁵ Det kan også tenkes andre aktuelle ansvarsgrunnlag enn de som behandles i avhandlingen. Interessant i det henseende er hvorvidt ansvar for autonome skip kan foreligge etter produktansvarsloven.¹⁶ Grunnet avhandlingens omfang må det avgrenses mot produktansvaret.

I det følgende vil det i kapittel 2 redegjøres generelt for autonome skip ved å definere skipstypen, avklare sentrale begrep innen rettsområdet og ved å fremstille autonome skips forventede skadevoldende egenskaper.

¹⁴ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 17.

¹⁵ Det kan være trukket opp egne ansvarsregler i kontrakt mellom en med interesse i skipet (typisk panthaver) og reder innenfor den ramme loven setter, se Falkanger og Bull (2016) s. 157.

¹⁶ Lov 23. desember 1988 nr. 104 om produktansvar.

Se om dette Ulfbeck (2021) s. 144-154 og Veal (2021) s. 155-171.

I avhandlingens kapittel 3 vil det redegjøres for någjeldende regulering av ansvarsgrunnlag i sjøloven. Fokuset vil være på sjølovens generelle bestemmelser om rederansvar og sammenstøtansvar. Formålet med kapittelet er å redegjøre for bestemmelsenes anvendelse for autonome skip.

I kapittel 4 vil ulovfestet objektivt ansvar drøftes, for å undersøke i hvilken grad objektivt ansvar kan eller bør gjøres gjeldende som ansvarsgrunnlag for autonome skip.

Under kapittel 5 vil virksomhetsansvar redegjøres for. Formålet er å undersøke hvorvidt ansvarsformen kan fungere som et ansvarsgrunnlag for autonome skip.

Avslutningsvis vil det i kapittel 6 redegjøres kortfattet for konturer i internasjonal rett vedrørende regulering av ansvarsgrunnlag for autonome skip. Videre vil det knyttes noen avsluttende bemerkninger til veien videre.

2 Generelt om autonome skip

2.1 Definisjon

International Maritime Organization (IMO) definerer autonome skip som «a ship which to a varying degree, can operate independently of human interactions».¹⁷ Det som kjennetegner autonome skip er derfor at skipet opererer uavhengig av menneskelig befatning, i ulik grad.

Maritime Safety Committee (MSC) som er et underorgan av IMO presenterte i 2018 en firedeling av de ulike gradene av autonomi.¹⁸ Gradene er som følger:

1. *«Ships with automated processes and decision support: Seafarers are on board to operate and control shipboard systems and functions. Some operations may be automated.*
2. *Remotely controlled ships with seafarers on board: The ship is controlled and operated from another location, but seafarers are on board.*
3. *Remotely controlled ship without seafarers on board: The ship is controlled and operated from another location. There are no seafarers on board*
4. *Fully autonomous ships: The operating system of the ship is able to make decisions and determine actions by itself».*¹⁹

Norges forum for Autonome Skip (NFAS) har definert autonomi ut fra 5 ulike grader: (1) beslutningsstøtte, (2) selvstyrt, (3) periodisk ubemannet, (4) ubemannet og (5) fullt autonomt.²⁰

Avhandlingen vil hovedsakelig fokusere på IMOs kategori 4 og NFAS kategori nummer 5. Det vil altså være helautonome skip som seiler uten mannskap, eller fjernstyring som er objekt for denne avhandlingen.

¹⁷ Ringbom og Collin (2021) s. 7 med videre henvisning til IMO (2017).

¹⁸ IMO (2018).

¹⁹ Op.cit.

²⁰ Sjøfartsdirektoratet, «Føringer i forbindelse med bygging eller installering av automatisert funksjonalitet, med hensikt å kunne utføre ubemannet eller delvis ubemannet drift» (2020) vedlegg 1 med videre henvisning NFAS (2017) s. 11-12.

Imidlertid vil fjernstyrte skip vises til i deler av avhandlingen. Med fjernstyrte skip siktes det til IMOs kategori 3 og NFAS kategori 4. Fjernstyrte skip vil i avhandlingen innebære ubemannede skip, men hvor skipet kan fjernstyres fra et bemannet kontrollrom på land.

I avhandlingen brukes autonome, ubemannede og helautonome skip noe om hverandre. Alle betegnelsene er en referanse til helautonome skip som seiler uten mannskap, og uten fjernstyring.

2.2 Begrepsavklaringer

Det vil i oppgaven gjennomgående vises til både reder og rederi. Med reder siktes det til skipets driftsherre. Brækhus definerer reder som «den som setter virksomheten i gang, leder den og bærer den økonomiske risiko».²¹

I Skipssikkerhetsloven § 4 defineres rederi som den som er utpekt i skipets sikkerhetsstyringssertifikat som driftsansvarlig selskap.²² Av bestemmelsens annet ledd fremgår at hvor sikkerhetsstyringssertifikat ikke foreligger regnes skipets eier som rederiet. Som utgangspunkt vil avhandlingen dreie seg om skip av en slik art at rederi naturlig vil sikte til driftsansvarlig selskap.

2.3 Autonome skips skadevoldende egenskaper

Siden autonome skip er utrustet med ny teknologi som muliggjør at skipet driftes uten mannskap ombord er det ventet at nye rettslige problemstillinger oppstår. For å i tilstrekkelig grad belyse den rettslige problematikk vil det kort redegjøres for det som er ventet å være skadevoldende egenskaper hos autonome skip. Formålet er å belyse hva som er sentralt i risikobildet når man benytter seg av autonome skip.

Den tekniske utvikling som har funnet sted og resultert i bygging av autonome skip er ulike former for robotikk.²³ Utviklingen av kunstig intelligens sammenholdt med elektroniske styringssystemer har muliggjort at skip kan seile ubemannet.²⁴

²¹ Falkanger og Bull (2016) s. 127 med videre henvisning til Brækhus (1968) s. 294.

²² Lov 16. juli 2007 nr. 9 om skipssikkerhet.

²³ Solvang og Westgård (2021) s. 60.

²⁴ Op.cit.

Konsekvensen av dette er at menneskelige feil får mindre plass i risikobildet sammenliknet med tradisjonell skipsfart. Risiko for skade på autonome skip er knyttet til teknisk ufullkommenhet og teknisk svikt.²⁵ Imidlertid forsvinner ikke menneskelige feil helt fra risikobildet. Systemene som autonome skip er utrustet med er utviklet av mennesker, og i utviklingsprosessen kan menneskelig svikt forekomme.²⁶

Det kan være flere grunner til at autonome skip volder skade. Mest sentralt for helautonome skip er tilfeller av systemsvikt. Eksempelvis kan det tenkes at en sensor ikke fungerer slik den skal og at «backup-systemet» ikke fanger opp sensorfeilen slik at skipet støter på et annet skip og derav forårsaker skade.²⁷ Selv om det forventes at det vil stilles strenge sikkerhetskrav til autonome skips utforming vil det ikke være mulig å fullstendig forhindre risikoen for teknisk svikt.²⁸

Det kan være flere grunner til at systemet på autonome skip svikter. Her kan menneskelig involvering være en utløsende årsak til at et autonomt skip forårsaker skade. Som andre skip vil autonome skip behøve vedlikehold. Ved vedlikehold på autonome skips tekniske utstyr vil det kunne gjøres feil som senere medfører at skipet volder skade.

Til sist er en risiko ved å benytte seg av så omfattende teknologi at noe svikter uten at det i ettertid lar seg påvise hva som har sviktet og hvorfor.²⁹ Synspunktet bygger på at teknologi svikter fra tid til annen uavhengig av deres bruk.³⁰

Autonome skips risiko er direkte knyttet til skipets teknologi. Teknisk ufullkommenhet og teknisk svikt kan forekomme på grunnlag av ulike faktorer. Det er også et poeng at systemene som skal tas i bruk på autonome skip er så komplekse at en feil som blir begått enten i utviklingen av systemet eller ved vedlikehold ikke behøver å materialisere seg før etter en viss tid har gått. Dette kan innebære at det kan bli vanskelig i ettertid å påvise hvor feilen er begått og når.

²⁵ Op.cit.

²⁶ Wrobel, Montewka og Kujala (2017) s.163-165.

²⁷ Solvang (2021) s.102.

²⁸ Op.cit. s.103

²⁹ Røsæg (2021) s. 125.

³⁰ Op.cit.

3 Ansvarsgrunnlag i sjøretten

3.1 Innledning

Ved skadeforvoldelse er utgangspunktet i norsk rett at skade bæres av den skadelidte.³¹ For at tapet ved skade skal flyttes fra skadelidt til skadevolder krever norsk rett et ansvarsgrunnlag.³² Ansvarsgrunnlag er et av flere vilkår for erstatningsansvar i Norge.³³

Culpaansvaret er det alminnelige ansvarsgrunnlaget i norsk rett, og gjelder derfor som utgangspunkt ved all skadeforvoldelse og alle skadevoldere med mindre det finnes hjemmel for annet ansvarsgrunnlag.³⁴ Culpaansvaret knytter ansvar til forsettlig eller uaktsom skadeforvoldelse.³⁵ Culparegelens formål er todelt. For det første skal regelen virke avvergende mot at krenkelser finner sted. For det andre virker reglen gjenopprettende og reparerende ved at den krenkede får kompensasjon for den skade som har funnet sted.³⁶

Sjøloven del 3 særregulerer ansvarsgrunnlag i sjøretten. Fokuset for oppgaven vil være sjølovens alminnelige regel om rederansvar i sjøloven § 151 og sammenstøtansvaret i sjøloven § 161. Disse vil behandles i det følgende.

3.2 Rederansvaret i sjøloven § 151

3.2.1 Sjøloven § 151

Det følger av sjøl. § 151 at

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

Bestemmelsen fastsetter at det er reder som blir ansvar hvor det voldes skade ved driften av et skip. Reder blir ansvarlig for feil eller forsømmelser hos dens tjenestemenn. Bestemmelsen bygger på en identifikasjon mellom reder og hans tjenestemenn, og har av den grunn klare likhetstrekk til arbeidsgiveransvaret. Det er derfor antatt at rettspraksis i tilknytning til

³¹ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 17.

³² Op.cit.

³³ Se avhandlingens kapittel 1.3.

³⁴ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 77.

³⁵ Op.cit.

³⁶ Op.cit. s. 81.

skadeerstatningsloven³⁷ § 2-1 vil være av relevans for vurderingen av ansvar etter sjøl. § 151.³⁸

Et identifikasjonsansvar har vært rettslig regulert i Norge gjennom de gamle reglene om husbondansvaret slik de fremgikk av Christian Vs lovbøker siden 1680-årene.³⁹ Som påpekt av Brækhus er det et grunnprinsipp i alle lands sjørett at rederen hefter for sine folks feil og forsømmelser.⁴⁰

Rederen blir altså ansvarlig for dens tjenestemenns opptreden. Den skade som rederen svarer for er alminnelig erstatningsrettslig relevant skade som står i årsakssammenheng til den feil eller forsømmelse som foranlediget skaden. I tillegg er det antatt i juridisk teori at rederen hefter for anonyme feil.⁴¹ Dette innebærer at det ikke er nødvendig å peke ut en konkret tjenestemann hos reder som har utvist uaktsomhet, det er tilstrekkelig å påvise at feil eller forsømmelser er foretatt av noen i tjeneste hos reder. Det samme gjelder tilfeller hvor flere feil eller forsømmelser som ikke alene er erstatningsbetingende, men som samlet sett kvalifiserer som tilstrekkelig skyldbetingende, omfattes.⁴²

Rederansvaret som et identifikasjonsansvar bygger på flere betraktninger. I Rt. 1984 s. 866 (Bodø Havn) som omhandlet en lystbåt som under fortøyning i Bodø havn drev og støtte på et fortøyd sjøfly, uttaler Høyesterett følgende om rederansvarets formål:

*«Denne bestemmelse har på den ene side en preventiv funksjon, samtidig som den fremmer rimelige risikosynspunkter: at rederen er nærmere enn den uskyldig skadelidte til å bære tap som er forvoldt under «arbeid i skipets tjeneste»».*⁴³

³⁷ Lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning.

³⁸ Falkanger og Bull (2016) s. 157.

³⁹ Brækhus (1968) s. 286.

⁴⁰ Op.cit.

⁴¹ Falkanger, Bull og Brautaset (2017) side 191.

⁴² Såkalte kumulative feil. Se Solvang (2021a) s. 89.

⁴³ Rt. 1984 s. 866 på side 870.

Høyesterett fremhever her prevensjonshensynet og risikosynspunkter som begrunnelse for regelen om rederansvar. De samme hensynene er også i juridisk litteratur fremhevet som begrunnelse for rederansvaret.⁴⁴

Prevensjonshensynet bygger på skadeforbyggelse og tilsier at ansvar for skadeforvoldelse plasseres hos den som er nærmest til å forebygge eller forhindre at skade finner sted. Risikobetraktninger sikter til hvem det er rimelig at bærer risiko for skade. Rederansvaret bygger derfor på en tanke om at det er reder som bør være nærmest til å bære risikoen for hans tjenestemenss feil eller forsømmelser og videre at reder er nærmest til å forebygge eller forhindre at hans tjenestemenn opptrer culpøst.

Rederansvaret begrenses ved at det bare er feil eller forsømmelser rederen svarer for, og videre at personkretsen kun er de som er opplistet i bestemmelsen, samt andre som utfører arbeid i skipets tjeneste. Disse to vilkårene vil bli behandlet i det følgende.

3.2.1.1 Feil eller forsømmelser i tjenesten

For at reder skal bli ansvarlig etter sjøl. § 151 må det for det første foreligge skade som er forårsaket av «feil eller forsømmelse i tjenesten». Ordlyden taler i retning av at rederens tjenestemann må ha handlet klanderverdig i tjenesten.

Feil eller forsømmelser er en henvisning til uaktsomhetsnormen slik vi kjenner den fra culpaansvaret.⁴⁵ Det sentrale vurderingstema er derfor hvorvidt rederens tjenestemann har handlet uaktsom, eller uaktsomt forsømt en handleplikt.

Hvilke handlinger som i den konkrete situasjonen er uaktsomme kan by på tvil. Sentralt for vurderinger er om lov eller forskrift er brutt.⁴⁶ I sjøfartsforhold vil man ofte i vurderingen av uaktsomhet falle tilbake på en vurdering av godt sjømannskap.⁴⁷

⁴⁴ Brækhus (1968) s. 274.

⁴⁵ Se bl.a. Falkanger og Bull (2016) s. 156.

⁴⁶ Op.cit.

⁴⁷ Se bl.a. Forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene) og sjøloven § 132.

Rederansvaret krever utvist skyld hos rederens tjenestemenn for at reder skal bli erstatningsansvarlig. Autonome skip seiler uten mannskap hvilket innebærer at den uaktsomme handling vil skje i direkte tilknytning til skipets teknologiske systemer.⁴⁸

Et sentralt poeng her er at den komplekse teknologi autonome skip vil være utrustet med kan tenkes å svikte uten at det i ettertid kan påvises når og av hvem feilen er begått.⁴⁹ Et uaktsomhetskrav vil derfor ikke ta høyde for teknisk ufullkommenhet på autonome skip. Konsekvensen av dette er at ansvar for reder som utgangspunkt ikke foreligger hvor teknisk ufullkommenhet foreligger.

Risikobetraktninger som står som en sentral begrunnelse bak rederansvaret får ikke gjennomslag ved teknisk ufullkommenhet. Reder bør jo, i motsetning til skadelidt være nærmest til å bære risikoen for teknisk ufullkommenhet. Det er tross alt i rederens interesse at autonome skip driftes.

Ved teknisk svikt grunnet menneskelig feil i utviklingen av systemer, ved fjernstyring eller ved vedlikehold vil trolig uaktsomhet kunne påvises i mange tilfeller. Sentralt i det henseende er hvorvidt slike tekniske arbeidere omfattes av rederens identifikasjonskrets etter sjøl. § 151.

3.2.1.2 Rederens identifikasjonskrets

Etter sjøl § 151 identifiseres reder med «skipsfører, mannskap, los, slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste». For å fastlegge om tekniske arbeidere faller inn under rederansvaret må det klargjøres hvem som faller inn under passusen «andre som utfører arbeid i skipets tjeneste».⁵⁰

Ordlyden taler for at alle som utfører arbeid for skipet identifiseres med reder. Likevel kan oppramsingen av los og mannskap i første setning av bestemmelsen tale for at ikke enhver tilknytning til skipet vil medføre at rederansvaret kommer til anvendelse.

Det følger direkte av ordlyden at hjelperen må utføre «arbeid», og at arbeidet må utføres i «skipets tjeneste». I Rt. 1984 s. 866 (Bodø Havn) la Høyesterett avgjørende vekt på hvorvidt

⁴⁸ Se avhandlingens kapittel 2.3.

⁴⁹ Dette var tilfellet for Airbus A330-303 ulykken fra 2008 som er omtalt i Røsæg (2021) s. 125.

⁵⁰ Med tekniske arbeidere siktes det i avhandlingen til de som utfører arbeid på skipets tekniske systemer.

arbeidet inngikk som et «naturlig ledd i den maritime del av rederivirksomheten» ved vurderingen av «andre som utfører arbeid i skipets tjeneste».⁵¹

I juridisk teori er det trukket opp tre sentrale vurderingstemaer for hvorvidt identifikasjon foreligger.⁵² For det første er det et krav om at arbeidet som utføres er tilknyttet det aktuelle skipet som forårsaket skaden på tredjemann.⁵³ For det andre må arbeidet utføres i skipet eller rederens interesse. Til sist er det trukket om et krav om at arbeidet være en del av den typiske redervirksomhet, i likhet med premisset i Bodø Havn-dommen.⁵⁴

For at reder skal bli ansvarlig må den aktuelle tjenesteyteren utføre «arbeid». At det kun er arbeid som omfattes taler i retning av at en viss formalisering må være på plass. Det er likevel klart at det ikke kreves noe kontraktsforhold mellom tjenesteyter og reder for at rederansvaret skal komme til anvendelse.⁵⁵ Det er eksempelvis antatt i teorien at en tilfeldig person ansees å arbeide i skipets tjeneste når han bistår skipet ved å kaste fortøyningstrosse loss.⁵⁶

Tekniske arbeidere må anses å utføre arbeid. I mange tilfeller vil trolig reder være i kontraktsforhold med tjenesteyteren, og uansett vil rederen ved å benytte seg av eksterne hjelpere som regel yte vederlag.

Arbeidet som tjenestemannen utfører må videre være i rederens interesse. Det må klart være i rederens interesse at tekniske arbeidere enten utformer, vedlikeholder eller reparerer et autonomt skips tekniske systemer.

Arbeidet må videre være tilknyttet det skadevoldende skip. Ved vedlikehold eller reparasjon vil dette sjeldent være problematisk da vedlikeholdet trolig vil rette seg mot et spesifikt skip. Imidlertid kan feil ved utforming av systemer være problematisk. Ofte vil programvaren eller systemet utvikles på generelt grunnlag og ikke individualiseres til det enkelte skip. I slike tilfeller vil arbeidet som forårsaket skaden ikke være tilknyttet et bestemt skip. Dette

⁵¹ Rt. 1984 s. 866 på side 870.

⁵² Brækhus (1968) s. 278-294 og Falkanger og Bull (2016) s. 157-163.

⁵³ Brækhus (1968) s. 284.

⁵⁴ Rt. 1984 s. 866 på side 870.

⁵⁵ Falkanger og Bull (2016) s. 157.

⁵⁶ Brækhus (1968) s. 280.

momentet skaper derfor problematikk for tilfeller hvor det foreligger teknisk svikt grunnet systemutviklingsfeil.

Til sist må det tekniske arbeid være en naturlig del av rederivirksomheten.

3.2.1.3 Er teknisk arbeid en naturlig del av rederivirksomheten?

Hva som kan ansees som en naturlig del av rederivirksomhet er ikke klart. Brækhus legger i juridisk teori til grunn at teknisk hjelp ikke er en naturlig del av rederivirksomheten når han uttaler:

*«En feil begått av en av disse hjelpere kan meget vel tenkes å føre til at tredjemann lider skade. Verkstedets folk forsømmer f.eks. å feste en bolt forsvarlig slik at den etter noen tid rystes løs, hvorved reverseringsmaskineriet svikter og en kollisjon blir følgen. Kan reder i tilfelle pålegges ansvar etter sjøl. §8? Svaret må utvilsomt bli benektende».*⁵⁷

Brækhus argumenterer for at reder utvilsomt ikke kan bli ansvarlig hvor teknisk hjelper utviser uaktsomhet.⁵⁸ Dette begrunnes med at hjelpevirksomheten til tross for at den er nødvendig for skipets drift, ikke er en naturlig del av rederinæringen.⁵⁹ Sondringen til Brækhus virker å bygge på at redervirksomhet omhandler drift av skip og gjennomføringen av denne, og at utforming, bygging og vedlikehold eller reparasjon faller utenfor. Poenget virker å være at til tross for at teknisk bistand av ulik grad er nødvendig, faller det utenfor rederiets alminnelige driftsoppgaver og da ansvarsområder.

Rederivirksomhetens kjerne er å direkte eller indirekte være ansvarlig for driften av skip. Det kan av den grunn stilles spørsmål ved hvorvidt teknisk hjelp bør inngå som en naturlig del av rederinæringen. Skip er i større grad nå enn tidligere teknologisk utrustet. Når autonome skip for alvor melder sitt inntog i norske rederier, kan det tenkes at teknologisk vedlikehold bør inngår som en integrert del av rederinæringen.

Risikosynspunkter taler også i retning av at tekniske hjelpere bør omfattes av rederansvaret. Det er reder ved å benytte seg av autonome skip, som er ansvarlig for driften og da

⁵⁷ Op.cit. s. 293-294.

⁵⁸ Op.cit. s. 294.

⁵⁹ Op.cit. Se også Bredholt et al. (2012) s. 229.

vedlikeholdet av de tekniske systemene. Når mannskap nå er byttet ut med teknologi, og det er teknologien som representerer skaderisiko kan det argumenteres for at reder bør bære risikoen for teknisk svikt.

Et interessant synspunkt fra engelsk rett om verkstedarbeidere fremgikk i *The Muncaster Castle case*.⁶⁰ Saken omhandlet skade på gods grunnet vanninntrenging gjennom det som viste seg å være defekte inspeksjonsdeklser på skipets stormventiler. Denne feilen på inspeksjonsdekslene skyldte feilaktig stramming av muttere på stormventilene av en verkstedansatt på verkstedet rederen hadde valgt å benytte seg av for å gjennomføre standard klassifiseringsundersøkelser og vedlikeholdsarbeid på skipet. Skaden på godset var altså en følge av feil utført av en verkstedansatt.

Under ankeinstansens behandling av saken fant retten at vedlikeholdsarbeidet var av en slik spesialisert art at det ikke ville være rimelig å holde reder ansvarlig. Retten mente at siden vedlikeholdsarbeid var av en spesialisert art utenfor reders ordinære drift utførte rederen sin plikt til å opptre aktsomt nettopp ved å benytte seg av et kompetent verksted for vedlikeholdsarbeidet.

Synspunktet fra ankeinstansen har nære likhetstrekk til vurderingstemaet i norsk rett om hvorvidt arbeidet er en del av den naturlige rederivirksomhet. I likhet med Brækhus mente ankeinstansen at vedlikeholdsarbeidet på skipet i saken var så spesialisert at det ikke var en naturlig del av rederivirksomheten.

Saken ble anket videre til House of Lords som kom til motsatt resultat. Retten svarte her bekreftende på spørsmålet om rederansvar forelå for verkstedansatte, og begrunnet dette med at «due dilicenge with work of repara by whomsover it may be done» måtte være en del av rederens forpliktelser. Retten fant videre at kriteriet «a shipowners ordinary course of business» rettslig var lite anvendelig. Derimot mente retten at reder ikke ville bli ansvarlig for feil gjort under byggingen av skipet eller før skipet er i rederen besittelse.

Siden saken gjaldt skade på gods ville saken om den ble behandlet i norske domstoler blitt behandlet etter sjølovens bestemmelse om transportørens ansvar for vareeiers tap ved skade på last, hvilket innebærer at saken ikke har direkte overføringsverdi til tilfeller av

⁶⁰ *Riverstone Meat co Pty v. Lancashire Shipping Co* (1961).

skadeforvoldelse utenfor kontrakt.⁶¹ Avgjørelsen illustrerer likevel at engelsk rett har strukket kontraktsmedhjelperansvaret til å omfatte verkstedarbeideres feil.

Falkanger og Bull har tatt til orde for at man i skandinavisk rett «neppe ville kommet til samme resultat».⁶² Dette synspunktet har fått støtte av Riska.⁶³

Det er etter dette i norsk rett ingen klare holdepunkter for at tekniske arbeidere inngår som en del av den typiske redervirksomhet. Falkanger og Bull antar at «verkstedarbeid av noe omfang tør være et godt eksempel på arbeid som ikke kan påføre rederiet ansvar...» og legger til grunn at den tekniske hjelpers oppgaver etter omstendighetene vil gå utenfor rederiets spesialfelt.⁶⁴ Solvang argumenterer for samme løsning da han konkluderer med at tredjepersoner som lider skade på grunn av teknisk svikt ikke er beskyttet gjennom någjeldende regler om skyld som utgangspunkt ved rederansvar.⁶⁵ Det standpunkt som ble tatt av Brækhus virker derfor å være gjeldende også i dag.

Utgangspunktet må derfor være at tekniske hjelpere som hovedregel ikke identifiseres med reder.

De lege lata kan det likevel stilles spørsmål ved om de hensyn rederansvaret bygger på tilsier at tekniske arbeidere bør omfattes av rederansvaret. Som fremhevet av Askeland er et generelt spørsmål om «tiden og den tekniske og økonomiske utvikling har løpt fra» synspunktet om at driftsherren bare bør gjøre sitt arbeid på egen risiko.⁶⁶

3.2.1.4 Formålsbetraktninger som begrunnelse for identifikasjon

I Rt. 1984 s. 866 (Bodø Havn) legger Høyesterett avgjørende vekt på rederansvarets formål ved tolkningen av hva som faller inn under vilkåret «i skipets tjeneste» når de uttaler:

⁶¹ Se sjøloven § 275.

⁶² Falkanger og Bull (2016) s. 290.

⁶³ Riska (1967) s. 102.

⁶⁴ Falkanger og Bull (2016) s. 163.

⁶⁵ Solvang (2021) s. 107.

⁶⁶ Askeland (2014) s. 48.

«Ansvar for skade forvoldt av selvstendige oppdragsgivere må – ut fra bestemmelsens formål – antas å kunne ilegges også hvor eieren må bruke hjelpere som han ikke fritt kan velge». ⁶⁷

Spørsmålet er derfor om formålsbetraktninger kan tale for at rederens identifikasjonskrets bør utvides. Høyesterett har som påpekt i kapittel 3.2.1 fremhevet prevensjonshensynet og risikosynspunkter som begrunnelse for reglen om rederansvar.

Prevensjonshensynet⁶⁸ bygger på at den som best kan forhindre at skade volderes bør bære ansvaret for en eventuell skade. Som utgangspunkt vil det være skadevolder som er nærmest til å forhindre at skade skjer, da det er skadevolderen som bør være ansvarlig for egne handlinger. Under rederansvaret har lovgiver funnet at reder for visse tjenestemenn har en slik tilknytning til skadevolder at han bør bære ansvar for deres uaktsomhet. Ved at prinsipalen pålegges ansvar vil han ha et insentiv til å velge riktig mann på riktig plass og til å kontrollere og instruere ham. ⁶⁹

Prevensjonshensynet vil derfor bare begrunne at reder skal ansvarliggjøres hvor rederen ved å identifiseres med sine hjelpere opptrer *mer* aktsomt.

Rederen kan ved å velge sine aktører påvirke muligheten for at disse volder skade. Velger reder å benytte seg av et verksted som ikke har tilstrekkelig kompetanse til å vedlikeholde avanserte systemer, bør rederen ut fra prevensjonshensynet være nærmest til å bære risikoen for dette. ⁷⁰ Rederen kan ved å benytte seg av kompetente hjelpere som innehar de nødvendige kvalifikasjoner for å vedlikeholde autonome skip begrense risikoen for skade. Rederen kan også føre tilsyn med vedlikeholdet, samt etterkontrollere vedlikehold eller oppdateringer på det tekniske utstyret.

Likevel begrenses rederens kontrollmuligheter av de teknologiske systemene. Autonome skip vil være utrustet med kompleks teknologi som rederen selv ikke kan ventes å være kompetent

⁶⁷ Rt. 1984 s. 866 på side 870.

⁶⁸ Se nærmere redegjørelse av hensynet under kapittel 3.2.1.

⁶⁹ Askeland (2014) s. 46.

⁷⁰ Rederen kan også bli ansett som uaktsom ved å foreta et culpøst valg av verksted etter culpanormen.

på. Reder oppsøker hjelp nettopp fordi reder, eller hans ansatte ikke er ventet å ha den kompetanse som kreves.

At rederen kan begrense risiko ved å benytte seg av kompetent verksted følger allerede av culperegelen. Dersom rederen er uaktsom ved valg av verksted eller tjenestemenn, er det verken nødvendig eller preventivt at han identifiseres med sine tekniske hjelpere. Ved grov uaktsomhet vil reder i tillegg miste retten til ansvarsbegrensning i sjøl. § 174 og trolig tapsdekning.⁷¹

På bakgrunn av rederens begrensede mulighet til å påvirke risikoen for at tekniske hjelpere opptrer uaktsomt fremstår den preventive funksjonen av en utvidelse av identifikasjonskretsen som begrenset.

Den neste spørsmål er derfor om risikobetraktninger⁷² kan tale for at tekniske hjelpere bør omfattes av rederansvaret.

Bale fremholder at det i skipsfartsforhold ofte vil være «misforhold mellom den skadeevne arbeidet representerer og den økonomiske bæreevne lønnen gir».⁷³ Dersom en teknisk hjelper gjør feil under vedlikehold eller oppdatering av skipets systemer og det autonome skipet volder skade vil kostnadene ovenfor arbeideren trolig være enorme. Brækhus legger samme synspunkt til grunn da han uttaler at det må være «åpenbart urimelig å sette sjømannen på bar bakke på grunn av det ene feilgrep».⁷⁴

Det er reder som har den økonomiske interesse i driften av autonome skip. Det er også i rederens interesse at vedlikehold eller systemoppdateringene finner sted. Et poeng ved autonome skip er at det er reder som selv velger å benytte seg av autonome skip, og som derav bør bære risikoen av feil utført av tekniske hjelpere.

⁷¹ Ved grov uaktsomhet kan reder miste retten til tapsdekning hos ansvarsassurandører, se eksempelvis nordisk sjøforsikringsplan (2013) § 3-33.

⁷² Risikobetraktninger er redegjort for under kapittel 3.2.1.

⁷³ Bale (1991) s. 574.

⁷⁴ Brækhus (1968) s. 275. Brækhus henviser ikke direkte til tekniske hjelpere, men synspunktet har likevel overføringsverdi til denne sak. Uten rederansvaret ville erstatningskostnadene for skade ovenfor skipets tjenestemenn vært ruinerende.

Imidlertid vil den tekniske hjelperen i mange tilfeller hvor krav rettes mot han være omfattet av arbeidsgiveransvaret slik at verftet, eller den bedrift han arbeider for blir ansvarlig for hans uaktsomhet.⁷⁵ Hjelperen kan også tenkes omfattet av produktansvaret.⁷⁶ Imidlertid begrenses ansvaret ved det kun kommer til anvendelse på personskade eller forbrukertingskade, slik at skade på gjenstander som anvendes i næringsvirksomhet faller utenfor ansvaret.⁷⁷ Den tekniske arbeideren vil derfor i mange tilfeller identifiseres med sin overordnede.

Det er likevel rederen som i første instans er igangsetteren, og den som engasjerer den tekniske hjelpen. Det er også rederens interesse som arbeidet utføres i. Med den grad av teknologi som autonome skip vil ha er ikke lengre rederens viktigste hjelpere mannskapet ombord på skipet. Det er de tekniske arbeiderene som vedlikeholder og oppdaterer skipets systemer som reder i større grad blir avhengig av. At den tekniske hjelpen fra tid til annen begår feil, som rederen vanskelig selv kan etterkontrollere eller føre tilsyn med bør rederen være nærmest til å bære risikoen for.

Etter dette taler risikoehensyn for at tekniske hjelpere bør omfattes av rederens identifikasjonskrets. Hvorvidt risikohensynet alene kan begrunne en utvidelse av ansvarskretsen lar seg vanskelig avgjøre. Avgjørelsen i Rt. 1984 s. 866 (Bodø Havn) illustrerer likevel at Høyesterett ut fra rederansvarets formål har vært villig til å utvide rederens ansvarskrets.

3.2.2 Oppsummering av rederansvaret

Rederansvaret i sjøl. § 151 krever utvist skyld hos rederens tjenestemenn for ansvar. Kravet om utvist uaktsomhet stenger for at ansvar kan statueres i tilfeller hvor det tekniske svikter uten at det kan påvises hvorfor. I slike tilfeller vil skadelidte lide et urimelig tap uten mulighet til å søke dekning hos reder.

⁷⁵ Se skadeerstatningsloven § 2-1.

⁷⁶ Etter produktansvarsloven § 1-3 første ledd foreligger ansvar for den som tilvirker et produkt som produsent. Produsent av skipets systemer og skipets byggeverft kan antakeligvis omfattes av dette. Ansvaret er objektivt, slik at det ikke er nødvendig å påvise skyld.

⁷⁷ Produktansvarsloven § 2-3 første ledd.

Det har også vist seg utfordrende å statuere ansvar for reder ovenfor uaktsomhet begått i systemutviklingen, da utviklingsprosessen ofte er generell og ikke tilknyttet et individuelt skip.

Til sist fremstår det meget uklart hvorvidt tekniske arbeidere som oppdaterer eller vedlikeholder skipets systemer omfattes av rederens identifikasjonskrets. Selv om risikosynspunkter taler for at reder bør være ansvarlig ovenfor disse arbeiderne, taler de fleste rettslige kilder i retning av at tekniske arbeidere ikke er omfattet av rederansvaret.

Konsekvensen av dette er at rederens ansvarskrets rent faktisk vil minske ved å benytte seg av autonome skip. De personer som rent praktisk er forventet å kunne handle uaktsomt med direkte påvirkning på skipets skadevoldende egenskaper er ikke omfattet av rederansvaret. For skadelidte innebærer dette begrenset dekningsmuligheter, og en uklar rettstilstand.

Sjøloven § 151 statuerer det generelle rederansvaret i sjøretten. Sjølovens § 161 regulerer ansvar ved sammenstøt. Bestemmelsene må leses i sammenheng all den tid rederansvaret også kommer til anvendelse ved sammenstøt. I det følgende vil det redegjøres for sammenstøtansvaret i sjøloven § 161.

3.3 Sammenstøtansvaret i sjøloven § 161

3.3.1 Generelt om sjøloven § 161

Det følger av sjøl. § 161 første ledd at

«Når skade på skip, gods eller person er forårsaket av sammenstøt mellom skip, og skylden ligger på den ene siden alene, skal den skyldige erstatte skaden».

Bestemmelsen fastsetter et skyldansvar ovenfor den ansvarlige for sammenstøt. Når bestemmelsen krever skyld siktes det til det alminnelige culpaansvaret.⁷⁸ Det må derfor være utvist skyld enten ved uaktsom handling eller ved forsømmelse av handleplikt for at ansvar skal bli aktuelt.

⁷⁸ Rt. 2001 s. 353 på side 357.

I Rt. 1971 s. 843 (Marna Hepsø) støtte skipet M/S Marna Hepsø under manøvrering til kai mot båter som var fortøyd ved kaien. Årsaken var at reverseringsmaskineriet sviktet som følge av at en splint var falt ut. Høyesterett fant i saken at sjøfartsloven § 221, hvilket tilsvarer dagens sjølov § 161 utelukker objektivt ansvar når bestemmelsen sees i sammenheng med inkorporeringen av sammenstøtkonvensjonen i norsk rett.⁷⁹

Norge er dermed gjennom den internasjonale samesammenstøtkonvensjonen av 1910⁸⁰ bundet til å operere med et skyldkrav ved sammenstøt.

Sjøloven § 161 utpeker den «skyldige» som ansvarssubjekt ved sammenstøt. Leser man ordlyden isolert vil dette tale for at den som utviser uaktsomhet alene blir ansvarlig for skade. Spørsmålet er derfor hvorvidt rederen blir ansvarlig for den skyldige ved at han hefter for samme personkrets ved sammenstøt som etter sjøl. § 151.

Ordlyden i § 161 gir ingen henvisning til den alminnelige bestemmelsen om rederansvar i sjøl. § 151. Rederansvaret i sjøl. § 151 er plassert i sjølovens kapittel 7 om alminnelige regler om ansvar. Leser man sammenstøtansvaret i sammenheng med plasseringen av § 151 i kapitlet om alminnelige regler om ansvar, kan dette tale for at sjøl. § 151 angir identifikasjonskretsen til reder på generelt grunnlag i tilfeller hvor ansvar etter sjøloven gjøres gjeldende.

Imidlertid bygger sammenstøtansvaret på sammenstøtkonvensjonen, i motsetning til rederansvaret som bygget på norsk rettstradisjon. Formålet med sammenstøtskonvensjonen er å harmonisere medlemslandenes kollisjonsregler. Dersom sjøl. § 151 angir rederens identifikasjonskrets vil hvem som er ansvarlig under sammenstøt kunne variere ut i fra hvilket land sammenstøtet finner sted i.⁸¹

Spørsmålet virker imidlertid ikke å ha blitt problematisert i særlig stor grad i juridisk litteratur. Falkanger og Bull legger til grunn at «rederen vil bare pådra seg ansvar ovenfor det møtende skip såfremt han selv eller noen han svarer for etter sjøl. § 151 er skyld i

⁷⁹ Lov 20. juli 1839 nr.1 om Sjøfarten.

⁸⁰ Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels, 23. September 1910.

⁸¹ Eksempelvis vil en hjelper som omfattes av det norske rederansvaret, kunne tenkes å ikke være omfattet av andre lands rett.

konvensjonen». ⁸² Møller legger til grunn at sammenstøtkonvensjonen overlater rederens identifikasjonskrets til det enkelte lands lovgivning. ⁸³

Sjøloven § 161 om sammenstøtansvar må derfor leses i sammenheng med § 151 om rederansvar. Den identifikasjonskrets som § 151 fastsetter må være gjeldende også ved sammenstøt.

Sjøl. § 161 krever for det første at det foreligger skade på skip, gods eller person. Det er videre et krav om at skade på ovennevnt er en følge av sammenstøtet.

Et sammenstøt foreligger hvor det er «fysisk kontakt mellom to skip». ⁸⁴ Det er videre uten betydning hvorvidt skipene er «i fart, eller om det ene skipet er fortøyd». ⁸⁵ Også sammenstøt som skyldes vind eller strøm er omfattet. ⁸⁶

Siden sammenstøtansvaret forutsetter skyld, vil det i det følgende redegjøres for skyldvurderingen etter sjøl. § 161.

3.3.2 Skyldvurderingen ved sammenstøt

Sjøloven § 161 forutsetter utvist skyld for at ansvar skal være aktuelt. Etter sjøl. § 161 første ledd må «skylden ligge på den ene siden alene». Det følger av annet ledd at hvor skyld foreligger på begge sider skal enhver av de skyldige erstatte skaden «etter forholdet mellom de feil som er begått på hver side». Ut over dette gir ikke første eller andre ledd noe veiledning for skyldvurderingen.

I sjølovens § 161 siste ledd fremgår det at «ved bedømmelsen av spørsmålet om skyld skal retten ta i betraktning om det var tid til overlegninger eller ikke». Tidsmomentet som presiseres i bestemmelsens siste ledd, vil derfor stå sentralt i vurderingen av utvist skyld. Ut over dette vil en måtte se hen til culpanormen for å ta stilling til hvorvidt det er utvist skyld ved et sammenstøt. I denne vurderingen vil det sentrale være hvorvidt de handlinger eller

⁸² Falkanger og Bull (2016) s. 217.

⁸³ Møller (1914) s. 80.

⁸⁴ Falkanger og Bull (2016) s. 218

⁸⁵ Op.cit.

⁸⁶ Op.cit.

unnlater som fant sted før sammenstøtet og som står i årsakssammenheng til sammenstøtet er forsvarlige ut i fra hva en med rimelighet kan vente av en navigatør.⁸⁷

Et viktig moment i skyldvurderingen er hvorvidt handlingen eller unnlatelsen objektivt sett strider mot en rettslig handlenorm.⁸⁸ Høyesterett påpekte i Rt. 2001 s. 1172 at sjøveisreglene står sentralt i skyldvurderingen etter sjøl. § 161.⁸⁹ Etter sjøl. § 506 nr. 1 kan Kongen gi regler om hva som skal iakttas om bord for å trygge navigeringen og for å unngå at skip støter sammen. Slike regler er gitt i forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen (sjøveisreglene).⁹⁰

3.3.3 Sammenstøtansvaret og autonome skip

Som påpekt under kapittel 3.3.1 vil rederens identifikasjonskrets være den samme ved sammenstøt som etter sjøl. § 151.

Dette innebærer at tekniske arbeidere ikke er omfattet av sammenstøtansvaret. Eksempelvis vil en teknisk arbeider som gjør feil under oppdatering av systemene til skipet, hvorav feilen senere medfører at skipets sensorer feiltolker omgivelsene og støter på et annet skip, ikke være omfattet av sammenstøtansvaret.

Under rederansvaret ble det drøftet hvorvidt tekniske hjelpere bør omfattes av rederansvaret ut i fra formålsbetraktninger.⁹¹ For sammenstøtansvaret kan det stilles spørsmål ved om en bør være mer tilbakeholden med å utvide identifikasjonskretsen til rederen. Ansvar bygger på en konvensjon som etter Høyesteretts oppfatning stenger for objektivt ansvar. Ansvar til reder vil i prinsippet bli mer objektivt jo videre personkrets han svarer for. Utgangspunktet er likevel at det er opp til nasjonal rett å regulere kretsen av personer rederen skal svare for.

I tillegg møter man samme problemstilling som poengtert under punkt 3.2.2, nemlig at skyldkravet ikke tar høyde for teknisk ufullkommenhet. Dersom det foreligger feil i

⁸⁷ Op.cit. s. 224.

⁸⁸ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 77.

⁸⁹ Rt. 2001 s. 1172 på side 1179.

⁹⁰ Forskrift 15. desember 1975 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene). Se forøvrig LH-2000-179 som demonstrerer hvordan culpanormen fastsettes ut fra sjøveisreglene.

⁹¹ Se nærmere kapittel 3.2.1.4

systemene til skipet hvor uaktsomhet ikke lar seg påvise, og feilen resulterer i sammenstøt vil ikke sammenstøtansvaret komme til anvendelse.

Konsekvensen av skyldkravet er at ansvar for sammenstøt kan slå noe vilkårlig ut. Dersom et tradisjonelt skip støter på et autonomt skip fordi mannskapet om bord har gjort en feil vil skipet være ansvarlig etter § 161. Hvis derimot et autonomt skip støter på et tradisjonelt skip fordi en teknisk hjelper gjør feil i systemoppdateringen vil ikke ansvar etter § 161 kunne statueres.

I likhet med rederansvaret vil det trolig ikke være rimelig at reder går ansvarsfri, når det er han som igangsetter og er ansvarlig for driften av det autonome skipet.⁹² Det råder likevel stor usikkerhet til hvorvidt rederens identifikasjonskrets kan utvides til å omfatte tekniske arbeidere, særlig tatt i betraktning at sammenstøtansvaret bygger på en konvensjon som stenger for objektivt ansvar.

3.4 Oppsummering av rederansvaret og sammenstøtansvaret

Autonome skip vil reise komplikasjoner for rederansvaret og sammenstøtansvaret. Det som er antatt å være autonome skips skadevoldende egenskaper, vil i stor grad ikke omfattes av sjølovens regler om rederansvar og sammenstøtansvar. Teknisk ufullkommenhet må kunne antas å falle utenfor begge ansvarsreglene. Hvorvidt tekniske arbeidere er omfattet av rederens identifikasjonskrets fremstår uklart, men rettskildene virker å tale i retning av at de ikke omfattes.

Siden det har vist seg utfordrende å statuere ansvar for rederens identifikasjonskrets kan det stilles spørsmål ved om reder kan ansees uaktsom bare ved å benytte seg av autonome skip.

Collin drøfter problemstillingen, men konkluderer med at:

*«...I find it unlikely that blaming a shipowner could be possible, just because he or she has decided to use an unmanned ship instead of a manned one...I find it very unlikely that using an unmanned ship could generally be negligent risk-taking per se. If that were the case we should ask why unmanned operations should be allowed at all».*⁹³

⁹² Op.cit.

⁹³ Collin (2021) s. 93-94.

Når norske myndigheter går inn for autonomisering av skip, vil det som påpekt av Collin være betenkelig at reder bare ved å benytte autonomt skip utviser uaktsomhet.⁹⁴ Løsningen på problemstillingen knyttet til ansvar for autonome skip finnes trolig ikke her. Retthistorisk har norske domstoler med Høyesterett i spissen tatt i bruk et strengt objektivt ansvar for virksomheter som bedriver farlig virksomhet i stede for å «forby» virksomheten.⁹⁵

Siden rederansvaret og sammenstøtansvarets skyldkrav er problematisk for autonome skip, må det vurderes hvorvidt andre ansvarsgrunnlag kan være aktuelle. I 2020 kom EU med et direktivutkast for regulering av ansvar for kunstig intelligens. Det vil i det følgende redegjøres for dette.

3.5 Veien videre- EUs forslag til regulering av ansvar for kunstig intelligens

EU-parlamentet kom i 2020 med et direktivutkast som gjaldt regulering av ansvar for skade voldt av såkalte AI systemer.⁹⁶

I forslaget artikkel 6 fremgår det at EU anser spesifikke og koordinerte justeringer til ansvarsregler som nødvendig for å unngå situasjoner hvor skadelidt blir stående uten kompensasjon ved skade voldt av AI-systemer.

EU fremhever her behovet for å sikre den som lider skade på grunn av kunstig intelligens tilstrekkelig erstatningsrettslig vern. Som allerede fremhevet i avhandlingen reiser kunstig intelligens nye problemstillinger for rederansvaret og sammenstøtansvaret i sjøloven.

I forslaget artikkel 14 fremgår det at AI systemer som innebærer en «inherent high risk» og som opererer autonomt anbefales å ansvarsreguleres med «a common strict liability regime».

⁹⁴ Regjeringen, «Handlingsplan for grønn skipsfart», 20.06.2019, side 24.

⁹⁵ Se eksempelvis Rt. 1875 s. 330.

⁹⁶ Direktivutkast 2020/2014(INL).

Eu kommisjonen kom i april 2021 med et forordningsforslag til regulering av kunstig intelligens, hvor samme risikomodell legges til grunn. Forordningsforslaget sier dog ikke noe konkret om ansvarsmodell for High Risk systemer. Se COM/2021/206 final.

AI-systemer sikter til artificial intelligence (Kunstig intelligens).

EUs forslag er derfor at alle AI-systemer med såkalt «high risk» skal ansvarsreguleres med objektivt ansvar.

Kriteriene for høyrisiko-systemer er basert på antatt skadepotensiale og skadefrekvens.⁹⁷ Solvang og Westgård legger i juridisk teori til grunn at autonome skip «klart» må ansees som «high risk».⁹⁸

Direktivforslaget er ikke endelig vedtatt og har derfor liten autorativ vekt som rettskilde. Likevel foreslås objektivt ansvar som nødvendig for ansvarsreguleringen av såkalte «high risk systems». I likhet med EUs forslag tar også Solvang til orde for et objektivt ansvar for autonome skip i norsk rett.⁹⁹ Det vil derfor i det følgende redegjøres for det ulovfestede objektive ansvaret.

⁹⁷ Solvang og Westgård (2021) s. 64

⁹⁸ Op.cit.

⁹⁹ Solvang (2021) s. 111-119.

4 Ulovfestet objektivt ansvar

Det vil i det følgende redegjøres for hvorvidt og i hvilken grad objektivt ansvar kan foreligge for autonome skip. Utgangspunktet tas i det ulovfestede objektive ansvaret.

4.1 Innledning og utviklingen av det ulovfestede objektive ansvaret

Det ulovfestede objektive ansvar har vokst frem i rettspraksis. Ansvaret kom som en naturlig følge av industrialiseringen og den tekniske utviklingen i samfunnet på midten av 1800-tallet.¹⁰⁰ Nye tekniske innretninger og industri representerte et nytt og varig faremoment i samfunnet, som culpaansvaret ikke tok tilstrekkelig hensyn til.¹⁰¹

Selv om flere avgjørelser dannet grunnlaget for det som kan betegnes som starten på det ulovfestede objektive ansvaret ansees Rt. 1875 s. 330 (Nitroglyserinfabrikk) i juridisk teori som gjennombruddet.¹⁰²

Saken gjaldt en nitroglyserinfabrikk på Lysaker som plutselig eksploderte og påførte naboeiendommen betydelig skade. Høyesterett fant at fabrikken måtte erstatte skaden eksplosjonen hadde forvoldt på naboeiendommen uten hensyn til skyld. Det ble lagt vekt på at det er «rimelig» at den som anlegger og driver nitroglyseringfabrikk skal ta hensyn til den sannsynlighet for skade som en slik virksomhet representerte.¹⁰³ Avgjørelsen bygger på den tanke at det er den som utsetter omverden for den farlige virksomhet som er nærmest til å bære tapet når skade inntreffer.

Ansvarsformen ble endelig fastsatt i Rt. 1905 s. 715 som omhandlet vannskade grunnet sprukket hovedvannledning ved vannverket i Bergen. Høyesterett påla kommunen et objektivt ansvar. Ansvarsformen hadde forut for avgjørelsen vært gjeldende for farlig bedrift eller virksomhet, men i saken ble ansvarsformen utvidet til å omfatte såkalte farlige innretninger. Karakteristikken farlig bedrift var ikke lengre avgjørende for anvendelsen av ansvarsformen.

¹⁰⁰ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 175.

¹⁰¹ Op.cit s. 175.

¹⁰² Op.cit. s. 176.

¹⁰³ Rt. 1875 s. 330 på side 333.

Siden 1905 har ansvaret blitt videreutviklet gjennom langvarig rettspraksis. I dag beror det ulovfestede objektive ansvaret av visse faste vilkår med en tilhørende skjønnsmessig helhetsvurdering.¹⁰⁴ Vilkårene for å pålegge objektivt ansvar fremgikk slik i HR-2019-52-A:

*«Det må altså foreligge en risiko med visse særtrekk. Som det fremgår av sitatet [henvisning til Rt. 2009 s. 1237] har det i rettspraksis vært lagt vekt på om risikoen er stadig, typisk og ekstraordinær. Disse faktorene vil i praksis lett gli over i hverandre. I nyere høyesterettspraksis har særlig spørsmålet om risikoen er ekstraordinær, stått sentralt. Man spør om risikoen ved den skadevoldende virksomhet eller innretning er vesentlig større enn den man generelt møter i samfunnet – det man gjerne kaller dagliglivets risiko, jf. Rt-1991-1303 (gulvluke)».*¹⁰⁵

For å pålegge ansvar må risikoen være stadig, typisk og ekstraordinær. Videre må det som påpekt i ovennevnte avgjørelse foretas en helhetsvurdering av hvem som er nærmest til å bære den økonomiske risikoen.¹⁰⁶

4.2 Vilkårene for ulovfestet objektivt ansvar

Ulovfestet objektivt ansvar forutsetter at risikoen for skade er stadig, typisk og ekstraordinær. Dersom risikoen viser seg å være både stadig, typisk og ekstraordinær beror resultatet på en helhetsvurdering av hvem som er nærmest til å bære den økonomiske risikoen.

Risikoen er typisk når den er karakteristisk for den skadevoldende innretning eller virksomhet.¹⁰⁷ Det avgjørende er i følge Hagstrøm «om virksomheten eller innretningen etter sin art utsetter omgivelsene for en risiko som de normalt ikke blir utsatt for fra andre hold». Som eksempel kan nevnes nitrolgyserinfabrikkdommen¹⁰⁸ hvor virksomheten ved framstilling av dynamitt utsatte omgivelsene for farer de ellers ikke ville vært utsatt for. At fabrikkens eksploderte og dermed forvoldte skade på naboeiendom var en typisk følge av den risiko virksomheten framsatte.

¹⁰⁴ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 181.

¹⁰⁵ HR-2019-52-A avsnitt 35.

¹⁰⁶ Op.cit. avsnitt 36.

¹⁰⁷ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 201.

¹⁰⁸ Avgjørelsen er redegjort for under kapittel 4.1.

At risikoen må være stadig innebærer at den må være varig. Det er derfor ikke tilstrekkelig at risikoen presenterer seg i enkeltstående hendelser.¹⁰⁹ I Rt. 1948 s. 719 uttaler Høyesterett at det må være snakk om «erfaringsmessige uunngåelige konsekvenser av en stadig virksomhet eller innretning».¹¹⁰

Kravet om at risikoen må være ekstraordinær innebærer at risikoen må gå ut over det som er vanlig.¹¹¹ Den ekstraordinære risikoen må være direkte knyttet til virksomhet eller innretning.¹¹² For å vurdere hvorvidt risikoen er ekstraordinær står skadeevnen, altså risiko for skade og mulige skaders omfang sentralt.¹¹³ Den aktuelle risikoen ved virksomheten eller innretningen sammenliknes med dagliglivets risiko.¹¹⁴

De ovennevnte vilkårene er kumulative. Det er likevel ikke tilstrekkelig at risikoen er stadig, typisk og ekstraordinær. Det kreves i tillegg at virksomheten eller innretningen etter en helhetsvurdering er nærmes til å bære risikoen for skaden.¹¹⁵ I Rt. 2001 s. 1656 uttaler førstvoterende at helhetsvurderingen må skje med utgangspunkt i «de hensyn som begrunner det ulovfestede objektive ansvar, slik som risikoavveininger, pulveriserings- og forsikringshensyn samt rimelighetshensyn».¹¹⁶

De sentrale hensyn som begrunner ansvarsformen står også sentralt i vurderingen av hvorvidt ansvaret kommer til anvendelse. Disse vil redegjøres for i det følgende.

4.3 Hensyn bak ansvarsformen

Det ulovfestede objektive ansvaret ble skapt og bygger på en oppfatning om at den som ved sin virksomhet utsetter andre for en kontinuerlig risiko er nærmest til å bære de økonomiske kostnadene når risikoen materialiserer seg i en skade.¹¹⁷ Ansvaret bygger derfor på interessehensynet, hvilket innebærer at den fordelaktige bør bære ansvar for kostnader når

¹⁰⁹ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 205.

¹¹⁰ Rt. 1948 s. 719 på side 721.

¹¹¹ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 182.

¹¹² Op.cit. s. 183.

¹¹³ Se eksempelvis Rt. 2003 s. 1546 avsnitt 43.

¹¹⁴ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 186.

¹¹⁵ Op.cit. s. 212.

¹¹⁶ Rt. 2001 s. 1656 på side 1656 og 1657.

¹¹⁷ Se eksempelvis Rt. 2014 s. 656 avsnitt 34.

dens virksomhet volder skade. Motsetningsvis innebærer dette at hvor skadelidt nyter godt av en innretning eller virksomhet bør tapet bli hos han.

At den som driver risikofylt virksomhet må svare for skade virksomheten påfører fra tid til annen må også følge av alminnelige rettferdighetsbetraktninger.¹¹⁸ Ansvarsformen kom til som en følge av rimelighetsbetraktninger.¹¹⁹ Ansvarsspørsmålet beror derfor på en vurdering av hva som er rimelig i det konkrete tilfellet. Høyesterett la eksempelvis i Rt. 1975 s. 1081 vekt på hva som er «naturlig eller rimelig».

Videre vil et objektivt ansvar for virksomheten medføre at kostnadene ved skade kan pulveriseres eksempelvis gjennom driftsomkostninger.¹²⁰ Høyesterett beskriver hensynet slik i Rt. 2003 s. 1546:

*«Et objektivt ansvar vil i slike tilfeller gi skadevolder mulighet til å fordele – pulverisere – ansvaret på mange hender. En slik forsikrings- eller pulveriseringstanke har i mange tilfeller vært med på å begrunne et objektivt ansvar».*¹²¹

Til sist vil et objektivt ansvar kunne begrunnes i at det gir virksomheten et insentiv til å redusere eller forebygge skade.¹²² Ved at virksomheten ansvarliggjøres ved skade uten hensyn til skyld gir dette bedriften en tilskyndelse til å redusere risiko ved virksomheten.

De tradisjonelle vilkårene for objektivt ansvar som er presentert er det som kan betegnes som det generelle utgangspunktet for farlig virksomhet eller innretning. I det følgende vil det redegjøres for ansvarsformens utvikling i sjøretten.

4.4 Ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten

To Høyesterettsavgjørelser fra slutten av 1800-tallet som omhandlet sjørettslige forhold var sentrale for etableringen av det ulovfestede objektivt ansvar.¹²³ Avgjørelsene referert til som

¹¹⁸ Op.cit.

¹¹⁹ Se eksempelvis Rt. 1875 s. 330, som er redegjort for under kapittel 4.1.

¹²⁰ Se eksempelvis Rt. 2014 s. 656 avsnitt 34.

¹²¹ Rt. 2003 s. 1546 avsnitt 66.

¹²² Se bla. Rt. 2014 s. 656 avsnitt 34.

¹²³ Solvang (2017) s. 13.

bølgeslagsdommene¹²⁴ omhandlet bølgeskader på eiendeler langs elvebredden i Sauereelva grunnet dampskipss fart. I begge sakene ble rederiet pålagt ansvar på objektivt grunnlag, med grunnlag i risikoavveininger. Høyesterett fant i begge sakene at rederiet var nærmest til å bære kostnaden for de skader dampskipene hadde forvoldt.

Solvang påpeker at bølgeslagsdommene til tross for deres innflytelse på utviklingen av det ulovfestede objektive ansvaret, fikk begrenset innflytelse på den sjørettslige utviklingen.¹²⁵ Bølgeslagsfare var praktisk ved elvefart, men hadde minimalt med overføringsverdi til sjøfart. Virkningen av avgjørelsene ble derfor begrenset for sjøfarten.

I Rt. 1921 s. 519 (Neptun) skadet et dampskip en jernbanebro da reverseringsmekanismen på dampskipet sviktet ved et uhell. Høyesteretts flertall påla objektivt ansvar med henvisning til byrettens avgjørelse. Av byrettens begrunnelse het det at rederens virksomhet «ikke kan drives uten under en viss vaagnad for, at noget i maskinen kan gaa galt og ha skadelige følger» og videre at man derfor stod ovenfor «en virkelig bedriftsulykke ... av endog særlig typisk art» som rederen var nærmest til å bære konsekvensene av.¹²⁶

Byretten og deretter Høyesterett virker å bygge på risikobetraktninger ved ileggelse av ansvar. Svikten i reverseringsmekanismen var i følge retten en bedriftsulykke som var typisk for skipsfarten og som det var rimelig at rederen bar risikoen for. Avgjørelsen er fremholdt som markeringen av det objektive ansvarets inntog i norsk sjørett.¹²⁷

I Rt. 1952 s. 1170 (Sokrates) kom den andre sjørettslige saken hvor det objektive ansvaret kom til anvendelse. Sakens faktum var i likhet med Neptun at reverseringsmaskineriet sviktet slik at skipet støtte på og påførte en kai betydelig skade. Førstvoterende kom under henvisning til Neptun-saken til at det ulovfestede objektive ansvaret kom til anvendelse. Førstvoterende viste til at tilfellene «praktisk talt er analoge» og henviser til at forskjellene er så marginale at det ikke kan «betinge en annen avgjørelse i denne sak».¹²⁸ Til sist viser Høyesterett til det prinsipielle syn som fremgikk av Neptun avgjørelsen, og dens tilslutning av

¹²⁴ Rt. 1874 s. 145 og Rt. 1889 s. 642.

¹²⁵ Solvang (2017) s. 14.

¹²⁶ Se Rt. 1921 s. 519 på side 522.

¹²⁷ Solvang (2017) s. med videre henvisning til Knoph (1931) s. 126. Se også Selvig (1970) s. 227.

¹²⁸ Rt. 1952 s. 1170 på side 1173.

Knoph i juridisk teori.¹²⁹ Denne uttalelsen må tolkes som støtte til Neptuns prejudikatsverdi for ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten.

Rt. 1969 s. 1308 (Baltic) er den neste avgjørelse om objektivt ansvar i sjøretten. Saken gjaldt personskade som fant sted under lossing av kubb på et utenlandsk skip. En arbeider omkom ved at en lossebom plutselig steilet og slo over til motsatt side slik at en heis med kubb på ca. et tonn ble slengt mot en lukekarm, hvor arbeideren ble klemt.

Høyesterett fant at losseutstyret «i den foreliggende situasjon var beheftet med en avgjørende svakhet».¹³⁰ Det fremgår videre av Høyesteretts premisser at «når teknisk utstyr er stillet til disposisjon under slike omstendigheter, antar jeg at det etter norsk rett foreligger ansvar uten hensyn til om noen enkeltperson kan overføres skyld eller ikke».¹³¹

Høyesterett fant altså at årsaken til ulykken var en teknisk svikt som ingen kunne bebreides for. Risikoen for svakheten i losseutstyret var det rederen som var nærmest til å bære på objektivt grunnlag. Rent sjørettslig har dommen fått minimal vekt. Som påpekt av Trond Solvang er «uhell knyttet til krandrift er ikke noe særskilt sjørettslig, det kan like gjerne skje ved landbasert som ved skipsbasert utstyrt, som også henvist til i dommen».¹³² Imidlertid illustrerer avgjørelsen at Høyesterett har ansett teknisk svikt i utstyr som omfattet av det objektive ansvaret.

I Rt. 1971 s. 843 (Marna Hepsø) uttalte Høyesterett som nærmere redegjort for under kapittel 3.3.1 at det ikke er rom for objektivt ansvar ved kollisjonstilfeller.

Konsekvensen av at det objektive ansvaret ikke kommer til anvendelse i sammenstøtilfellet er at hvorvidt skipet treffer et annet skip eller en landfast installasjon er avgjørende for ansvar. En slik rettstilstand medfører en rekke vilkårlige utslag. Dette illustreres hvis man sammenholder Marna Hepsø-saken med eksempelvis Sokrates-saken. Dersom skipet støter inn i en kai på grunn av teknisk svikt foreligger objektivt ansvar. Hvis skipet derimot renner

¹²⁹ Rt. 1952 s. 1170 på side 1173.

¹³⁰ Rt. 1969 s. 1208 på side 1313.

¹³¹ Op.cit.

¹³² Solvang (2017) s. 16.

inn i et skip som ligger fortøyd ved kaien gjelder skyldkravet i sjøl. § 161 hvilket som utgangspunkt innebærer ansvarsfrihet ved tilfeller av ren teknisk svikt.

Den neste sjørettslige saken om ulovfestet objektivt ansvar kom i Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug). Faktum i saken var at en norsk ubåt kjørte inn i trålen til en nederlandsk tråler. Årsaken til sammenstøtet var at navigatørene i ubåten feilaktig trodde at ubåtens tekniske utstyr ville fange opp tråler. Høyesterett fant for det første at det ikke var grunnlag til å bebreide mannskapet om bord for at de ut fra «erfaringsmateriale man den gang bygde på regnet med at enhver bruk av trål fra et observert fartøy ville bli brakt til sikker kunnskap ...». ¹³³

Under spørsmålet om erstatningsansvar på objektivt grunnlag uttaler førstvoterende at

«Erstatningsansvar på objektivt grunnlag har hatt liten plass i sjøretten. I tilfelle som ikke har spesiell lovhjemmel, er slikt ansvar bare blitt fastslått av domstolene i meget spesielle tilfelle, som alle ligger fjernt fra det forhold som her behandles. Jeg kan heller ikke se at Baltic-dommen, som har vært påberopt, har brakt dette i en prinsipielt ny stilling». ¹³⁴

Førstvoterende legger her et snevert syn til grunn hva gjelder det objektive ansvarets plass i sjøretten. Neptun-og Sokrates sakene gjald begge tilfeller av svikt i reserveringsmekanismene, og Høyesterett virker restriktive til å pålegge ansvar på objektivt grunnlag ut over disse tilfeller.

Det fremgår videre av dommen at Høyesterett finner at «meget syntes å tale for at det hadde vært rimelig om erstatning her var ytet». ¹³⁵ Likevel finner førstvoterende at et «rettslig erstatningskrav i det foreliggende tilfelle, når skyld ikke finnes godtgjort, ville falle utenfor rammen av det jeg må anse som gjeldende rett». ¹³⁶

Førstvoterende virker å legge vekt på at sjøretten er dominert av skyldregler, og at å pålegge objektivt ansvar i et tilfelle hvor en ubåt støter på en tråler vil stå i motstrid til sjølovens

¹³³ Rt. 1973 s. 1364 på side 1369.

¹³⁴ Op.cit. på side 1371.

¹³⁵ Op.cit.

¹³⁶ Op.cit.

skyldregler. Solvang argumenterer for at begrunnelsen til flertallet for avgjørelsen «peker i hovedsak på at sjøretten er dominert av skyldregler, blant annet ved skipskollisjoner...». ¹³⁷

Imidlertid fant mindretallet at det var grunnlag for objektivt ansvar. Mindretallet sier seg enig i flertallets uttalelse om at objektivt ansvar har liten plass i sjøretten, da sjøretten i det vesentlige bygger på skyldansvar. Likevel finner mindretallet at det ulovfestet objektive ansvaret kommer til anvendelse da en ubåt under vann er utsatt for en «særegen fare for sammenstøt med gjenstander i sjøen som den slett ikke eller vanskelig kan observere». Videre fremgår det av mindretallets votum at:

«Denne særegne risiko, som er karakteristisk for ubåter, og som kan sies å skyldes tekniske ufullkommenheter eller begrensninger ved dem, antar jeg at det må være riktig at disse må bære selv. Etter min oppfatning ville det være urimelig om de skulle kunne avvise ansvar, og la tapene bli hos dem skadeforvoldelsen rammer». ¹³⁸

Mindretallet opprettholdt altså synspunktet om det objektive ansvars begrensede plass i sjøretten, og begrunnet sitt resultat i at ubåtdrift skiller seg markant fra ordinær skipsfart.

Gjennomgangen av ovennevnte avgjørelser illustrere flere sentrale poeng. For det første viser gjennomgangen at Høyesterett har vært restriktive med å pålegge objektivt ansvar på sjørettens område. Selvig har tatt samme standpunkt når han uttaler at «rettspraksis inntil 1969 viser at objektivt rederansvar kun forekommer i form av en særpreget og begrenset variant av et objektivt bedriftsansvar for teknisk svikt». ¹³⁹

Selvig legger til grunn at objektivt ansvar kun vil være anvendelig ved skade voldt med grunnlag i maskinuhell, slik at andre typer teknisk svikt eller teknisk ufullkommenhet ikke omfattes av ansvaret. ¹⁴⁰

Dette leder over i det andre sentrale poeng. Utviklingen av det ulovfestede objektive ansvaret i sjøretten har dreid seg om teknisk svikt med grunnlag i maskinuhell. ¹⁴¹ Selv om Baltic

¹³⁷ Solvang og Westgård (2021) s. 60.

¹³⁸ Rt. 1973 s. 1364 på side 1372.

¹³⁹ Selvig (1970) s. 231.

¹⁴⁰ Op.cit.

¹⁴¹ Både Rt. 1921 s. 519 og Rt. 1952 s. 1170 gjaldt svikt i reverseringsmekanismen.

avgjørelsen åpnet for objektivt ansvar ved skader som har oppstått under bruk av teknisk utstyr viser Uthaug-dommen at det ikke kan trekkes vidtgående slutninger fra avgjørelsen i Baltic-dommen. Objektivt rederansvar vil i følge Selvig kun bli «anerkjent i meget spesielle tilfeller».¹⁴²

Begrunnelsen bak at det ulovfestede objektive ansvaret har fått så begrenset anvendelse i sjøretten er i følge Selvig en følge av «... den hindring for objektivisering av rederansvaret som sjørettslig lovgivning har utgjort».¹⁴³ Lovgiver har tatt et valg i å lovfeste skyld som vilkår for ansvar under rederansvaret, og Høyesterett virker derfor å strekke seg langt for ikke å stadfeste ansvar ut over sjølovens regler.

Det er etter dette ikke klart hvor grensen for det objektive rederansvaret går. Ulovfestet objektivt rederansvar er anerkjent i tilfeller hvor skade er voldt på grunn svikt i skipets reverseringsmekanismer. Ut over dette lar seg vanskelig med sikkerhet fastlegge ansvarets omfang. Svikt i styremaskinene kan trolig betinge objektivt rederansvar.¹⁴⁴ Imidlertid vil ikke teknisk ufullkommenhet i navigasjonsutstyr være omfattet av ansvaret.¹⁴⁵ Ut over dette fremstår ansvarsformens eksistens meget uavklart i norsk sjørett rett.

Interessant i det henseende er læren om teknisk svikt som har vokst frem gjennom det ulovfestede objektive ansvaret. Det vil i det følgende kort redegjøres for læren om teknisk svikt på generelt grunnlag, før det drøftes hvorvidt læren fortsatt eksisterer i norsk sjørett.

4.4.1 Læren om teknisk svikt

Som ovenfor har illustrert har de sjørettslige avgjørelsene om ulovfestet objektivt ansvar hatt betydning for utviklingen av ansvarsformen i tilfeller hvor teknisk svikt har medført at gjenstander ikke har fungert slik de skal og derav forvoldt skade.

Hvorvidt læren fortsatt eksisterer og hvilken betydning den eventuelt har vil redegjøres for i det følgende. Først knyttes det noen bemerkninger til læren på generelt grunnlag, før lærens betydning i sjøretten behandles.

¹⁴² Selvig (1977) s. 419.

¹⁴³ Selvig (1970) s. 246.

¹⁴⁴ Se Rt. 1921 s. 519 og Rt. 1952 s. 1170.

¹⁴⁵ Se Rt. 1973 s. 1364.

4.4.1.1 Læren om teknisk svikt på generelt grunnlag

Den første avgjørelse hvor objektivt ansvar ble pålagt med grunnlag i teknisk svikt var Rt. 1916 s. 9. Styreanordningen på en bil sviktet og Høyesterett fant at eieren måtte være nærmest til å bære skaden når maskineriet på bilen ikke fungerte tilfredsstillende.¹⁴⁶ Ut over dette ble verken teknisk svikt eller dens betydning for det ulovfestede objektive ansvaret problematisert.

I flere avgjørelser etter 1916 ble objektivt ansvar pålagt grunnet teknisk svikt. Illustrerende i det henseende er Rt. 1964 s. 272. Sakens faktum var at en kvinne falt over ende i en sporvogn da vognen bråbremsset, og derav pådro seg skader. Førstvoterende uttalte følgende:

*«Det hevdes som nevnt ikke at uhellet skyldes teknisk svikt eller mangel, det spørres med andre ord om et 'rent' objektivt ansvar, og Høyesterett har ikke tidligere lagt et så vidtgående ansvar til grunn ved sine avgjørelser. I frifinnelsesdommer i Rt. 1909 side 586 og Rt. 1933 side 817 er resultatet bl.a. bygget på at det ikke var noen mangel ved sporvogsmateriellet, og i dommer i Rt. 1927 side 651 og Rt. 1948 side 1111, hvor Høyesterett kom til ansvar for sporveien, var begrunnelsen den at mangel ved materiellet (1927) eller en teknisk ufullkommenhet (1948) var årsak til uhellet. Så vidt skjønnes bygget man også i dom i Rt. 1926 side 899 på teknisk svikt».*¹⁴⁷

Uttalelsen til en enstemmig Høyesterett ovenfor bærer preg av at teknisk svikt alene var tilstrekkelig for at det ulovfestede objektive ansvaret skulle komme til anvendelse.

I følge Hagstrøm og Stenvik har rettspraksis fra midten av 1900-tallet vurdert objektivt ansvar etter stadig, typisk og ekstraordinær standardene, da det ikke ble ansett nødvendig eller tilstrekkelig å begrunne ansvaret med teknisk svikt.¹⁴⁸

Interessant i det henseende er HR-2019-52-A. Faktum i saken var at en kvinne pådro seg skade da hun falt av en spinningssykkel på et treningssenter. Fallet og den påfølgende skaden skyldes at setebolten på sykkel knakk som en følge av slitasje.

¹⁴⁶ Rt. 1916 s. 9 på side 10.

¹⁴⁷ Rt. 1964 s. 272 på side 273.

¹⁴⁸ Op.cit. s. 225.

Det var altså en teknisk svikt på sykkelen som medførte at skaden fant sted. Høyesterett nevner ikke læren om teknisk svikt, men behandler spørsmålet om ansvar etter de alminnelige vilkårene for ulovfestet objektivt ansvar. Avgjørelsen kan derfor tale for at læren om teknisk svikt som selvstendig grunnlag for objektivt ansvar er forlatt i norsk rett.

Betydningen av teknisk svikt som ansvarsgrunnlag er omdiskutert i juridisk teori. Flere teoretikere tar til orde for at det kan utledes en egen ansvarsform for teknisk svikt som en slags undergruppe av det objektive ansvaret.¹⁴⁹ Imidlertid fremholder Løderup at teknisk svikt ikke kan regnes som en egen ansvarsform, men heller som et utslagsgivende moment i helhetsvurderingen.¹⁵⁰ Hagstrøm og Stenvik legger samme syn til grunn, samtidig som de konkluderer med at de siste rester av læren om teknisk svikt syntes å være forsvunnet fra det praktiske liv.¹⁵¹

Hagstrøm og Stenvik påpeker likevel at teknisk svikt i mange tilfeller vil kunne styrke grunnlaget for ansvar.¹⁵² Dersom en innretning som ellers ikke overstiger dagliglivets risiko forårsaker skade på grunn av en uventet teknisk svikt vil dette ofte kunne utgjøre en ekstraordinær fare.

På generelt grunnlag på det derfor trekkes som slutning at teknisk svikt som selvstendig grunnlag for ulovfestet objektivt ansvar er forlatt i norsk rett. Hvorvidt det samme gjør seg gjeldende for sjøfartsforhold vil drøftes i det følgende.

4.4.1.2 Er læren om teknisk svikt forlatt også i sjøretten?

Solvang argumenterer for at et ulovfestet objektivt ansvar fortsatt gjelder for teknisk svikt i sjøretten.¹⁵³ Dette begrunnes med at Neptun-dommen og Sokrates-dommen som prejudikater fortsatt ikke er fraveket av Høyesterett. Som påpekt av Solvang:

¹⁴⁹ Nygaard (2007) s. 255, Kjønstad (2004) s. 114 og Selvig (1977) s. 6.

¹⁵⁰ Lødrup (2009) s. 307.

¹⁵¹ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 227.

¹⁵² Op.cit.

¹⁵³ Solvang (2017) s. 18.

«Ikke i noen senere saker har Høyesterett tatt avstand fra de to prejudikatene, og uttalelsene i Uthaug tyder på at man har dommene i tankene når man snakker om «den begrensede plass» ansvarsformen har i sjøretten».¹⁵⁴

Legger man Solvangs synspunkt til grunn vil det ulovfestet objektive ansvaret komme til anvendelse i tilfeller av teknisk svikt i sjøfartsforhold. Det som likevel fortsatt må anses som usikkert er hvordan et slikt ansvarsgrunnlag ville slått ut i dag, og videre hvilke tilfeller av teknisk svikt som vil omfattes av et slikt ansvar. Skip er i dag langt mer teknisk utrustet enn det som var tilfellet i 1921 og 1952. Rekkevidden av prejudikatene må derfor ansees som usikker.

Under punkt 4.4.1.1 ble det klarlagt at læren om teknisk svikt virker å være forlatt i norsk rett. Det kan derfor stilles spørsmål ved hvorfor læren skal bestå i sjøretten. Sokrates og Neptun avgjørelsene bygget begge på at rederen var nærmest til å bære konsekvensene av at skipenes reverseringsmekanisme feilet. Begrunnelsen bak avgjørelsene bygget i stor grad på det synspunkt at rederens virksomhet ikke kan drives uten en viss risiko for at noe i skipets maskin kan feile med skadelige følger. Avgjørelsene kan derfor ikke sies å bygge på hensyn eller begrunnelser som skiller seg markant fra teknisk svikt på andre områder. Det er inget særpreget risikoelement i direkte tilknytning for sjøfarten som fremholdes i avgjørelsene, og som dermed kan begrunnet at ansvaret skal bestå i sjøretten.

Eksistensen av teknisk svikt som grunnlag for det ulovfestede objektive ansvar i sjørett fremstår etter dette som meget usikkert. Av den grunn vil det i det følgende drøftes hvorvidt skade forvoldt av autonome skip kan omfattes av de generelle vilkår for ulovfestet objektive ansvar.

4.5 Kan skade voldt av autonomt skip omfattes av det ulovfestet objektive ansvaret?

Som redegjort for under punkt 4.2 må risikoen for skade i det konkrete tilfelle være stadig, typisk og ekstraordinær. Videre beror resultatet på en helhetsvurdering av hvem som er nærmest til å være den økonomiske risikoen for skade. Fremstillingen blir i det følgende noe forenklet og generell, da vilkårene for objektive ansvar må vurderes individuelt for den

¹⁵⁴ Op.cit.

enkelte situasjon. Utgangspunktet tas i autonome skips forventede skadevoldende egenskaper, hvorav disse vil holdes opp mot vilkårene for objektivt ansvar.¹⁵⁵

For at skade påført av autonome skip skal være ansvarsbetingende må risikoen for det første være ekstraordinær. Vurderingen av om det foreligger ekstraordinær risiko beror på en vurdering av risikoens skadeevne.¹⁵⁶ I tillegg legges det særlig vekt på om risikoen ved virksomheten eller innretningen er vesentlig større enn dagliglivets risiko.¹⁵⁷

Autonome skip er forventet å være mer sjøsikkert enn ordinære skip.¹⁵⁸ Imidlertid vil ikke sannsynlighet for skade elimineres fullstendig. Teknisk ufullkommenhet, og teknisk svikt vil fortsatt finne sted på autonome skip. Det vil dog trolig stille strenge sikkerhetskrav til driften av autonome skip. Sannsynlighet for skade er derfor tilstede, men autonome skip vil trolig ikke representere høy sannsynlighet for skade.

Imidlertid vil omfanget av en eventuell skade trolig være stor. Hvor et skip volder skade direkte på person eller eiendom vil det være fare for betydelig skade på ting eller person. At skadeomfanget er stort en naturlig konsekvens av skip er bevegelige og av en viss størrelse. For autonome skip blir risikoen for stort skadeomfang økt ved at det ikke er mennesker ombord. Ved konvensjonell skipsfart kan mannskapet ombord reagere på en farlig situasjon, og derav i mange tilfeller unngå den. Dersom systemfeil medfører at et autonomt skip befinner seg i en risikofylt situasjon, er det ingen ombord i skipet som kan overstyre systemene. Autonome skip vil trolig ha skadebegrensningsfunksjoner innebygget, men i tilfeller hvor systemet feiler og skadebegrensningsfunksjonen ikke slår inn vil omfanget av skade trolig være stor.

Poenget er at ved å sette lit til systemer og kunstig intelligens er det ingen garanti for at skipet hvor teknisk svikt eller teknisk ufullkommenhet oppstår foretar de nødvendige skadebegrensningshandlingene som den enkelte situasjon krever.

¹⁵⁵ Se avhandlingens kapittel 2.3 hvor det redegjøres for autonome skips skadevoldende egenskaper.

¹⁵⁶ Se Rt. 1991 s. 1303 på side 1306 hvor det fremgår at en vurdering av skadeevnen tar utgangspunkt i sannsynligheten for at skade inntreffer og de mulige skaders omfang.

¹⁵⁷ Se HR-2019-52-A som er nærmere redegjort for under kapittel 4.4.1.1.

¹⁵⁸ Kystverket, «Selvgående skip», u.å. <https://www.kystverket.no/om-kystverket/forskning-og-utvikling-fou/selvgaende-skip/> (Sist lest 26.04.2023).

At kunstig intelligens og robotikk skal styre skip, og ta valg i situasjoner hvor skadeforvoldelse er nært foreliggende må innebære en risiko for omgivelsene som overstiger det som kan regnes som dagliglivets risiko. Et slikt synspunkt har støtte hos Solvang som legger til grunn at autonome skip må ansees som en ekstraordinær risiko da han uttaler at det må anses «uncontroversal to submit that our today's risk profile of autonomous ships lie at the core of the rationale of the said doctrine of strict liability...».¹⁵⁹ Autonome skip vil etter dette måtte ansees å representere en ekstraordinær risiko.

At det foreligger en stadig risiko vil være en forutsetning for autonome skip. Risikoen for teknisk svikt eller teknisk ufullkommenhet er vedvarende såfremt skipet seiler.

Til sist må det foreligge en typisk risiko. Som redegjort for under avhandlingens kapittel 2.3 er den typiske risikoen ved autonome skip systemsvikt. Det må derfor antas at teknisk svikt og teknisk ufullkommenhet vil være typisk for helautonome skip. Det kreves i tillegg at skaden som oppstår er typisk for den særegne risikoen. Skadeforvoldelse på person eller eiendom må være typisk for teknisk svikt eller teknisk ufullkommenhet på autonome skip.

Avslutningsvis må det etter en skjønnsmessig helhetsvurdering være rimelig at reder svarer for skade som autonome skip forvolder. Som redegjort for under punkt 4.3 står pulveriserings-, interesse-, prevensjons- og rimelighetssyn sentralt.

Bruk av autonome skip er som utgangspunkt i rederens interesse, da det er rederen som sitter igjen med fortjenesten av driften. Likevel er det ventet at autonome skip skal benyttes til transport av mennesker på fergestrekninger i Norge.¹⁶⁰ Når det i tillegg er fremhevet at autonome skip vil være mer sjøsikre og miljøvennlige enn tradisjonelle skip kan driften av autonome skip også være i samfunnets interesse.¹⁶¹

For folk flest er det neppe avgjørende at fergen de benytter seg av er autonom. I tillegg kan skip i dag utformes slik at de seiler mer miljøvennlig uten at det er en nødvendig forutsetning at de er autonome. Samfunnsinteressen i bruk av autonome skip vil derfor være av noe begrenset art. Interessen i å drifte autonome skip må trolig være hos reder. Ut i fra

¹⁵⁹ Solvang (2021) s. 116.

¹⁶⁰ Se avhandlingens kapittel 1.1.

¹⁶¹ Op.cit.

interessehensynet er det derfor reder som bør være nærmest til å bære den økonomiske konsekvensen når autonome skip volder skade.

Når det gjelder muligheten for å spre taper er det på det rene at reder i større grad en skadelidt vil ha mulighet til å spre tapet. Ved teknisk svikt vil trolig rederiet kunne rette regresskrav mot verftet, verkstedet eller spre tapet gjennom forsikring av skipet.

Ved å introdusere så teknisk avanserte maskiner som autonome skip er i norske farvann vil prevensjonshensynet tale for at reder er nærmest til å bære risikoen. Likevel vil det trolig gjelde strenge krav og retningslinjer for driften av autonome skip. Ved teknisk svikt grunnet feil ved vedlikehold av systemene, kan det tenkes at reder ved rutinekontroll kan forebygge teknisk svikt. Imidlertid vil rederen i liten grad kunne treffe forebyggende tiltak mot utviklingen av ny teknologi. Det lar seg derfor vanskelig forebygge teknisk ufullkommenhet.

I autonome skips tilfelle er det rimelighetshensyn som i sterkest grad taler for anvendelse av ulovfestet objektivt ansvar. Skadelidt bør ikke være uten erstatningsrettslig vern, fordi reder velger å benytte seg av autonomt skip.

For det første faller teknisk ufullkommenhet utenfor rederens ansvar etter sjøloven. Når skipet fra tid til annen volder skade fordi systemene svikter, uten at det kan påvises hvorfor må det være rederen som er nærmest til å bære kostnadene av dette.

For det andre fremstår det urimelig at skadelidt skal nyte erstatningsrettslig vern hvor mannskapet på et tradisjonelt skip opptrer uaktsomt, mens reder ikke blir erstatningsansvarlig i tilfeller hvor teknologi styrer skipet. Rederen bør ikke ved å benytte seg av autonome skip, kunne unngå ansvar på bekostning av skadelidt.

Etter dette vil skade forvoldt av autonomt skip i mange tilfeller trolig være omfattet av det ulovfestede objektive ansvaret. Som påpekt lar det seg vanskelig avgjøre på generelt grunnlag da den individuelle sak selvsagt må vurderes konkret. Det er likevel klare holdepunkter for at skader man kan forvente påført av autonome skip vil falle inn under det ulovfestede objektive ansvaret.

Imidlertid utelukker sjøl. § 161 per nå objektivt ansvar i sammenstøttilfeller.¹⁶² Sammenstøt som konsekvens av teknisk svikt eller teknisk ufullkommenhet på autonome skip må ansees som sentralt i risikobildet. Det vil derfor fremstå vilkårlig og urimelig hvis ulovfestet objektivt ansvar kommer til anvendelse hvor skipet støter på en kai, men ikke hvor skipet støter på et annet skip som ligger fortøyd i havnen.

Samtidig har EU et ønske om å innføre objektivt ansvar for «high risk artificial intelligence».¹⁶³ Dermed oppstår spørsmålet om objektivt ansvar bør lovfestet for autonome skip. Solvang tar til orde for en slik løsning i juridisk litteratur.¹⁶⁴

I det følgende vil det med utgangspunkt i Solvangs «sketch to strict liability» redegjøres for en eventuell lovfesting av objektivt ansvar i norsk rett.¹⁶⁵

4.6 Lovfesting av objektivt ansvar for autonome skip

Solvang tar til orde for at en naturlig løsning for den problematikk autonome skip reiser for reder- og sammenstøtansvaret vil være å lovfeste objektivt ansvar i norsk rett.¹⁶⁶

En lovfesting av objektivt ansvar for autonome skip i norsk rett vil være i tråd med tendensene fra EU.¹⁶⁷ Ved en slik løsning vil skyldkravet i sjøl. § 151 og § 161 bestå for tradisjonelle skip, mens autonome skip blir underlagt et objektivt ansvar. Dette vil medføre at reder blir ansvarlig for teknisk svikt og teknisk ufullkommenhet på autonome skip.

Det problematiske ved en slik løsning er at reder blir underlagt strengere ansvarsregler ved å drifte autonome skip, i motsetning til tradisjonelle skip. Ved en slik løsning vil også definisjonen av autonomt skip være avgjørende for ansvarsform. Det kan på bakgrunn av dette tenkes grensetilfeller hvor det oppstår tvil ved hvorvidt et skip faller inn under definisjonen av autonomt skip eller ikke.

¹⁶² Se avhandlingens kapittel 3.3.1.

¹⁶³ Se avhandlingens kapittel 3.5.

¹⁶⁴ Solvang (2021) s. 111-119.

¹⁶⁵ Op.cit. s. 116

¹⁶⁶ Op.cit.

¹⁶⁷ Se avhandlingens kapittel 3.5 hvor det redegjøres nærmere for EUs forslag til ansvarsregulering av kunstig intelligens.

En annen løsning er å lovfeste objektivt ansvar på generelt grunnlag for teknisk svikt og teknisk ufullkommenhet i norsk sjørett. Solvang tar til orde for en slik løsning når det uttales:

*«Probably it would be wise to legislate in general terms, introducing a new liability rule to replace the current fault-based rule in the Maritime Code (1994)...».*¹⁶⁸

Ved en slik løsning vil alle skip uavhengig av om de er autonome eller ei, bli objektivt ansvarlig for skade skipet forvolder på grunn av teknisk svikt. Tradisjonelle skip som volder skade på grunn av svikt i teknologi eller maskineri, vil på lik linje med systemfeil eller teknisk svikt på autonome skip bli objektivt ansvarlig. Man unngår i et slikt tilfelle avgrensingsproblematikk da alle skip blir subjekt for samme ansvarsregel.

Ved å lovfeste objektivt ansvar på generelt grunnlag for teknisk svikt og teknisk ufullkommenhet vil skadelidt få et adekvat erstatningsrettslig vern. Rettstilstanden både for skadevolder og skadelidt vil fremstå mer tydelig og i tråd med tendensene fra EU. Løsningen fremstår av den grunn hensiktsmessig.

Norge er samtidig bundet av sammenstøtkonvensjonen til å operere med et skyldkrav for sammenstøt. Dersom et objektivt ansvar skal lovfestes på generelt grunnlag for teknisk svikt vil norsk rett stå i direkte motstrid til sammenstøtkonvensjonen. Det vil derfor i det følgende redegjøres for sammenstøtkonvensjonen og objektivt ansvar.

4.7 Sammenstøtkonvensjonen og objektivt ansvar

Som allerede slått fast under kapittel 3.3.1 stenger sammenstøtkonvensjonen for objektivt ansvar i sammenstøtstilfeller.¹⁶⁹ Dersom et objektivt ansvar enten lovfestes eller kommer til anvendelse for skade voldt av autonome skip vil norsk rett stå i direkte motstrid til våre internasjonale forpliktelser gjennom sammenstøtkonvensjonen.

Etter artikkel 3 i konvensjonen er den skyldige i sammenstøtet ansvarlig for å erstatte skadene dens skyld har påført den skadelidte.¹⁷⁰ I konvensjonens artikkel 4 fremgår at hvor to eller

¹⁶⁸ Solvang (2021) s. 118.

¹⁶⁹ Se Rt. 1971 s. 843 (Marna Hepsø).

¹⁷⁰ Sammenstøtkonvensjonen artikkel 3.

flere skip er skyldige i sammenstøtet blir ansvaret for erstatning fordelt etter grad av utvist skyld.¹⁷¹

Norge har derfor bundet seg til et krav om skyld i sammenstøttilfeller. Dersom et objektivt ansvar skal regulerer sammenstøt for autonome skip, oppstår det problematikk i forhold til sammenstøtskonvensjonen. Det første som kan stilles spørsmål ved er om autonome skip overhode kan sies å inngå i forpliktelsene etter sammenstøtskonvensjonen.

Det fremgår av sammenstøtskonvensjonen artikkel 1 at:

«Where a collision occurs between sea-going vessels or between sea-going vessels and vessels of inland navigation, the compensation due for damages caused to the vessels, or to any things or persons on board thereof, shall be settled in accordance with the following provisions, in whatever waters the collision takes place».

At autonome skip faller inn under passusen «sea-going vessels» må fremstå som klart. Det må imidlertid vurderes hvorvidt autonome skip likevel ikke omfattes av konvensjonen.

Ved eldre traktater skal ordlydens betydning ved traktatens tiltredelse tas utgangspunkt i.¹⁷² Autonome skip var trolig ikke i tankene hos medlemslandene ved inngåelse av traktaten i 1910. Formålet bak traktaten var å regulere kollisjon mellom tradisjonelle skip. At det ved traktatinngåelsen neppe var som formål å regulere sammenstøt ved autonome skip kan trekke i retning av at autonome skip ikke bør ansees omfattet av konvensjonen.

Imidlertid er det ved flere anledninger tatt til orde for en dynamisk tolkning av konvensjoner.¹⁷³ Selv om konvensjonen ikke direkte regulerer autonome skip må trolig autonome skip regnes som «sea-going vessel» i konvensjonens forstand. Formålet bak konvensjonen var nettopp å harmonisere sammenstøtsregler i sjøfartsforhold.

¹⁷¹ Op.cit. artikkel 4.

¹⁷² Ruud og Ulfstein (2018) s. 96.

¹⁷³ Op.cit.

En står derfor igjen med tre løsninger. Enten å endre konvensjonen, tre ut av konvensjonen eller å oppheve konvensjonen.

En konvensjon kan endres av konvensjonspartene.¹⁷⁴ Dette fordrer selvsagt enighet mellom konvensjonspartene. Norge er trolig ikke det eneste medlemslandet i konvensjonen som møter problematikk med skyldkravet. I Danmark som også er medlemsland av konvensjonen, er objektivt ansvar fremholdt som et aktuelt ansvarsgrunnlag for autonome skip.¹⁷⁵ I tillegg vil alle EU-landene som er medlem av konvensjonen møte problematikk dersom EU velger å lovfeste objektivt ansvar som ansvarsgrunnlag for autonome skip. Det kan derfor tenkes at det i framtiden vil være enighet blant medlemslandene for en endring av konvensjonen.

En annen løsning er å tre ut av konvensjonen. Dersom Norge velger å si opp konvensjonsforpliktelsen vil den fortsatt være gjeldende for øvrige medlemsland. I et slikt tilfelle vil Norge være fritt til å lovfeste objektivt ansvar. Øvrige medlemsland vil dog fortsatt operere med et skyldkrav i sammenstøtstilfeller, hvilket vil medføre en svekket harmonisering av sammenstøtsregler internasjonalt.

En siste løsning er å oppheve konvensjonen.¹⁷⁶ Sammenstøtkonvensjonen er fra 1910 og tar derfor ikke høyde for den tekniske utvikling som har funnet sted og vil finne sted i framtiden. Det er ikke bare i norsk rett konsekvensene av teknologi vil bli aktualisert i sjørettslige ansvarsregler.¹⁷⁷ Tar man videre i betraktning EUs intensiv til en objektivisering av ansvaret, kan en aktuell løsning være å oppheve konvensjonen.¹⁷⁸

¹⁷⁴ Op.cit. s. 101.

¹⁷⁵ Se Bundock (2011) kapittel E.6. for en oversikt over sammenstøtskonvensjonens medlemsland og Søfartsstyrelsen, «Analyse af reguleringsmæssige barrierer for anvendelse af autonome skibe», desember 2017.

¹⁷⁶ Solvang tar til orde for en slik løsning i Solvang (2021) s. 119.

¹⁷⁷ Søfartsstyrelsen, «Analyse af reguleringsmæssige barrierer for anvendelse af autonome skibe», desember 2017.

¹⁷⁸ For en fullstendig oversikt over medlemsland se Bundock (2011).

4.8 Oppsummering og fremstillingen videre

Det foreligger to prejudikater for ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten.¹⁷⁹ Rekkevidden av prejudikatene i dag fremstår som meget uavklart. Teknisk svikt kan av den grunn trolig ikke alene begrunne anvendelse av ulovfestet objektivt ansvar.

Skade voldt av autonome skip vil i mange tilfeller være omfattet av det domstolsskapte ulovfestede objektive ansvar. Imidlertid vil det trolig være mer hensiktsmessig med en generell lovfesting av objektivt ansvar ved tilfeller av teknisk svikt, i tråd med tendensene fra EU.

En lovfesting av objektivt ansvar fordrer endringer eller opphør av Norges forpliktelser etter sammenstøtskonvensjonen. Hvorvidt det er mest hensiktsmessig å endre eller å oppheve konvensjonen lar seg vanskelig avgjøre nå. Poenget er likevel at tiden trolig er inne for endringer hva gjelder sammenstøtkonvensjonen.

Et objektivt ansvar for skade voldt av autonome skip har vist å ivareta skadelidt tilstrekkelig, ved at reder ansvarliggjøres ved teknisk svikt eller teknisk ufullkommenhet. Det må derfor ansees som et aktuelt ansvarsgrunnlag for regulering av autonome skip for fremtiden.

Imidlertid kan det stilles spørsmål ved om problematikken autonome skip reiser for reder- og sammenstøtsansvaret kan løses på en mindre omfattende måte. Røsæg har i juridisk teori fremholdt virksomhetsansvaret som et aktuelt ansvarsgrunnlag for autonome skip.¹⁸⁰ Mer konkret kan det drøftes hvorvidt reder- og sammenstøtansvaret kan utvides til å omfatte teknisk svikt og teknisk ufullkommenhet ved virksomhetsansvaret.

¹⁷⁹ Rt. 1921 s. 519 og Rt. 1952 s. 1170 som er nærmere redegjort for under avhandlingens kapittel 4.4.

¹⁸⁰ Røsæg (2021) s. 125-140.

5 Virksomhetsansvar

Erik Røsæg har i juridisk teori tatt til orde for en regulering av autonome skip ved et virksomhetsansvar.¹⁸¹ Røsæg argumenterer for at en uten virksomhetsansvaret ikke adekvat vil kunne løse de rettslige problemstillinger som autonome skip reiser når han uttaler:

*«Indeed, in my view, the alternative to development of the rules of vicarious liability in the direction of the enterprise liability or otherwise making the basis of liability stricter (with less focus on the cause of the accident) would be to prohibit autonomous ships. However, the liability rules by the courts or the legislature would be an easy task, as the option of enterprise liability is already on the table».*¹⁸²

Røsæg går ikke ytterligere inn i hvordan ansvaret rent rettslig vil se ut. Utgangspunktet må derfor tas generelt i virksomhetsansvaret, og da i hvilken grad virksomhetsansvaret utvider kretsen av hjelpere som rederen svarer for.¹⁸³

Arbeidsgiveransvaret er i norsk rett antatt å være det allmenne virksomhetsansvaret.¹⁸⁴

5.1 Arbeidsgiveransvaret

Arbeidsgiveransvaret er lovfestet i skadeerstatningsloven § 2-1 hvor det fremgår at

«Arbeidsgiver svarer for skade som voldes forsettlig eller uaktsomt under arbeidstakers utføring av arbeid eller verv for arbeidsgiveren, idet hensyn tas til om de krav skadelidte med rimelighet kan stille til virksomheten eller tjenesten, er tilsidesatt».

Det sentrale spørsmål er hvem arbeidsgiver hefter for under arbeidsgiveransvaret. Tekniske arbeidere vil i forholdt til arbeidsgiver typisk være selvstendige oppdragstakere. Eksempelvis vil den tekniske arbeideren som oppdateres skipets systemer sjeldent være direkte arbeidstaker under reder. I de fleste tilfeller vil trolig tekniske arbeidere være eksterne arbeidere som engasjeres av reder.

¹⁸¹ Op.cit.

¹⁸² Op.cit. s. 136.

¹⁸³ Som allerede påpekt faller tekniske hjelpere utenfor rederens identifikasjonskrets.

¹⁸⁴ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 232.

I forarbeidende til skadeerstatningsloven § 2-1 fremgår at selvstendige oppdragsgivere faller utenfor arbeidstakerbegrepet i bestemmelsen.¹⁸⁵ Imidlertid fremgår det videre av forarbeidende at:

*«Et mulig ansvar for det offentlige eller en privat arbeidsgiver for skade voldt ved uforsvarlig atferd av en selvstendig oppdragstaker eller hans folk, kan derfor ikke bygges på det lovutkast som her settes fram. Hvorvidt det kan tenkes særlige tilfelle hvor forholdene ligger slik an at domstolene på annet grunnlag vil holde det offentlige/arbeidsgiveren ansvarlig for slik skade, finner man ikke grunn til å gå nærmere inn på i denne sammenheng».*¹⁸⁶

Selv om et oppdragsgiveransvar ikke omfattes arbeidsgiveransvaret i skadeerstatningsloven taler uttalelsen i forarbeidende for at det ikke er utelukket at et slikt ansvar kan eksistere, dog på annet grunnlag. Askeland tar i juridisk teori til orde for at det er et visst rom for å pålegge oppdragsgiveransvar på ulovfestet grunnlag.¹⁸⁷

5.2 Ulovfestet oppdragsgiveransvar

Askeland argumenterer for at det kan anvendes et ulovfestet oppdragsgiveransvar i norsk rett.¹⁸⁸ Eksistensens av et oppdragsgiveransvar på ulovfestet grunnlag beror i følge Askeland på en konkret vurdering hvor flere argumentasjonslinjer står sentralt.¹⁸⁹

Sentrale momenter i vurderingen er i følge Askeland om arbeidet utføres i oppdragsgivers interesse, om arbeidet som medfører skade følger av instruks fra prinsipalen, samt oppdragsgivers tilknytning til oppdragstakers gjøremål, middel og tilknytning til det skadde rettsgodets eksponering.¹⁹⁰

I Rt. 1967 s. 597 (Asfaltklump) stiller Høyesterett seg nokså avvisende til et ulovfestet oppdragsgiveransvar.

¹⁸⁵ Ot.prp. nr.48 (1965-1966) s. 80.

¹⁸⁶ Op.cit. s. 42.

¹⁸⁷ Askeland (2014) s. 120.

¹⁸⁸ Op.cit.

¹⁸⁹ Op.cit s. 123

¹⁹⁰ Op.cit.

I saken ble en 6 år gammel gutt skadet, da han ble truffet i hodet av en oppbrukt asfalt som ble kastet ut av et vindu i 4. etasje mot gaten. Asfalten ble kastet i forbindelse med reparasjonsarbeid som ble utført av et entreprenørfirma på en kommunal skole.

Kommunens bygningsjef hadde samtykket til at asfaltmassene kunne fjernes ved å kastes ut av vinduet i 4 etasje, så fremst nærmere sikkerhetstiltak ble iverksatt. Sikkerhetstiltakene innebar en rekke krav til sperringer, vakthold og varselskilt. De tiltak som ble iverksatt var i følge Høyesterett ikke tilfredsstillende. Kommunen ble ved bygningsjefen holdt erstatningsansvarlig for uaktsomhet bygningssjefens uaktsomhet.

Om ansvarsgrunnlag ble det i premissene fremholdt av førstvoterende at ansvaret for skade som voldes tredjemann under utførelsen av entrepriser, påhviler entreprenøren. Det ble videre fremholdt at entreprenørens ansvar ikke uten videre overføres på oppdragsgiveren ved at han gir spesielle anvisninger til fremgangsmåte.¹⁹¹ Førstvoterende fant heller ikke at huseieransvar eller de betraktninger som ble fremholdt om risikofordeling og interesseavveining kunne begrunne ansvar for kommunen.

Høyesterett fant at det på alminnelig grunnlag ikke er adgang til å overføre ansvar på oppdragsgiveren, selv hvor han har gitt spesielle instruksjoner til fremgangsmåte som viser seg å være avgjørende for skadeforvoldelsen. Dommen må av den grunn tolkes slik at Høyesterett stilte seg avvisende til et oppdragsgiveransvar på ulovfestet grunnlag. Askeland fremhever i juridisk teori skade som følge av instruks fra oppdragsgiver som et sentralt moment ved ulovfestet oppdragsgiveransvar, hvilket står i direkte motstrid til Høyesteretts uttalelser i denne sak.

I Rt. 2000 s. 253 (Asfaltkant) omkom en motorsyklist som en følge av vanskelige kjøreforhold på en nylig asfaltert vei.¹⁹² Flertallet anså det uaktsomt å ikke varsle om risikoen ved å sette opp midlertidige fareskilt. Vegvesenet hadde engasjert en privat entreprenør til å legge asfalt, men vegvesenets egne skiltoppsynsmann hadde vært på området og vurderte forholdene.

¹⁹¹ Rt. 1967 s. 597 på side 599.

¹⁹² Dissens 2-3, annenvoterende dommer Skoghøy dannet votum for flertallet i saken.

Høyesteretts flertall fant uten nærmere drøftelse at staten var ansvarlig for å ha unnlatt å sette opp fareskilt. Det ble ikke tatt stilling til hvorvidt skiltoppsynsmannen fra vegvesenet eller den private entreprenør var ansvarlig, men det ble uttalt følgende av flertallet:

*«Siden arbeidsgiveransvaret ikke bare omfatter feil fra identifiserte arbeidstakere, men også anonyme og kumulative feil, og staten har akseptert at den også hefter for feil som er begått av vegentreprenøren, finner jeg ikke grunn til å gå inn på hvem som burde ha sørget for at det ble satt opp skilt».*¹⁹³

Høyesteretts avgjørelse i saken kan hevdes å bygge på en regel om oppdragsgiveransvar. Ved kumulative og anonyme feil både under arbeidsgiveransvaret og rederansvaret er det et krav at feilen må være begått av en som omfattes av prinsipalens identifikasjonskrets. Dersom feilen viste seg å være begått av veientreprenøren ville Høyesterett prinsipielt stadfestet et oppdragsgiveransvar. Når Høyesterett pålegger ansvar ovenfor staten uten å direkte ta stilling til hvem staten faktisk hefter for, kan det også tyde på at Høyesterett åpner for et oppdragsgiveransvar, all den tid domstolene ikke er bundet av partenes anførsler om rettsspørsmål.¹⁹⁴

Det avgjørende må imidlertid være at Høyesterett ikke tar direkte stilling til spørsmålet om hvilken arbeiders uaktsomhet staten ble ansvarlig for, da staten hadde akseptert ansvar for vegentreprenøren. Avgjørelsen kan derfor ikke tas til høyde for at det er grunnlag for ulovfestet oppdragsgiveransvar i norsk rett.

Samme synspunkt er tatt av Hagstrøm og Stenvik som antar i juridisk teori at det ikke finnes holdepunkter for et generelt oppdragsgiveransvar i rettspraksis.¹⁹⁵

Eksistensen av et oppdragsgiveransvar på ulovfestet grunnlag fremstår etter dette som meget uavklart i norsk rett. Gjennomgangen av ovennevnt praksis trekker i retning av at det ikke eksisterer et oppdragsgiveransvar i norsk rett. Ytterligere svekket må oppdragsansvaret ansees å være for sjørettens vedkommende all den tid det ikke foreligger autorative kilder på eksistensen av et slikt ansvar.

¹⁹³ Rt. 2000 s. 253 på side 267.

¹⁹⁴ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 272.

¹⁹⁵ Op.cit.

5.3 Mer hensiktsmessig med en lovfestet utvidelse av rederens identifikasjonskrets?

For at skadelidt skal tilstrekkelig ivaretas hvor skade forvoldes av autonome skip, er det en forutsetning ved virksomhetsansvar at tekniske arbeidere og trolig systemutviklere omfattes av rederens identifikasjonskrets. Siden det råder sterk tvil om hvorvidt et oppdragsgiveransvar på ulovfestet grunnlag overhode eksisterer i norsk rett vil det være lite hensiktsmessig å drøfte hvorvidt rederens identifikasjonskrets kan utvides gjennom oppdragsgiveransvaret. Mer nærliggende i det henseende vil være en løsning hvor en utvidelse av rederens indentifikasjonskrets lovfestes.

For å løse problematikken autonome skip reiser kan lovgiver utvide rederens identifikasjonskrets til å omfatte feil og forsømmelser fra tekniske hjelpere. Ved en slik løsning vil man forholde seg til sammenstøtskonvensjonens skyldkrav, og unngår derfor å måtte endre eller oppheve konvensjonsforpliktelsene.

Rederen vil i et slikt tilfelle svare for feil eller forsømmelser begått av tekniske hjelpere. Det vil altså ved en slik løsning fortsatt eksistere et skyldkrav. Hvor en teknisk arbeider gjør feil under vedlikehold av tekniske systemer, eksempelvis i forbindelse med oppdatering av systemet vil reder måtte svare for dens feil.

Imidlertid vil en slik løsning være problematisk opp mot teknisk svikt, hvor det ikke kan påvises at feil er begått. Som redegjort for under kapittel 2.3 svikter tekniske systemer fra tid til annen uten at det kan påvises hvorfor. En lovfestet utvidelse av rederens identifikasjonskrets vil ikke ta høyde for dette, all den tid det i slike tilfeller ikke lar seg påvise uaktsomhet.

For det andre må det også her tas stilling til om lovfestingen skal gjelde på generelt grunnlag, eller kun for autonome skip. Det vil trolig fremstå urimelig om skadelidt ved skade forvoldt av autonome skip ivaretas ved teknisk svikt, mens skadelidt ved tradisjonelle skip ikke nyter samme erstatningsrettslige vern. Mest hensiktsmessig vil det derfor være å lovfeste en utvidelse av identifikasjonskrets på generelt grunnlag.

En utvidelse av identifikasjonskretsen til reder under sjølovens § 151 vil styrke skadelidtes vern for skade forvoldt av autonome skip. Likevel vil tilfeller av teknisk svikt hvor uaktsomhet ikke kan påvises falle utenfor en slik løsning.

6 Internasjonale perspektiver og avsluttende bemerkninger

Autonome skip er forventet å være fremtiden for skipsfarten, både internasjonalt og i Norge.¹⁹⁶ Internasjonalt foregår det omfattende arbeid for reguleringen av autonome skip. IMO presenterte i 2021 en analyse av skipssikkerhetskonsensjoner for å vurdere nødvendige steg i reguleringen av autonome skip.¹⁹⁷ EU arbeider som påpekt i kapittel 3.5 med verdens første regulering av kunstig intelligens. I tillegg har EU parlamentet ved direktivutkast for regulering av ansvar for skade voldt av kunstig intelligens, presentert det internasjonale arbeidet som går mest konkret til verks hva gjelder regulering av ansvar for autonome skip. Tendensene fra EU er en objektivisering av ansvar.

Avhandlingen har i kapittel 2 demonstrerer at rederansvaret og sammenstøtansvaret ikke tar høyde for autonome skips forventede skadevoldende egenskaper, all den tid skadelidt ikke er beskyttet mot teknisk ufullkommenhet eller tekniske arbeideres feil eller forsømmelser. Autonome skips inntog i det norske samfunnet fordrer derfor endringer i norsk rett. Per nå fremstår rettstilanden hva gjelder ansvarsgrunnlag for autonome skip som uavklart i norsk rett.

En lovfestet utvidelse av rederens identifikasjonskrets vil ivareta skadelidt i tilfeller hvor tekniske arbeidere opptrer uaktsomt ved vedlikehold av autonome skip. Samtidig tar ikke løsningen høyde for teknisk ufullkommenhet.

Et lovfestet objektivt ansvar vil ansvarliggjøre reder for tekniske arbeideres uaktsomhet og samtidig ivareta skadelidt hvor skade skyldes teknisk ufullkommenhet. Hvorvidt en lovfesting av objektivt ansvar blir løsningen i norsk rett for fremtiden lar seg vanskelig konkludere. Konturene fra EU kan likevel tale for at ansvarsregulering av autonome skip vil gå i retning av et objektivt ansvar.

¹⁹⁶ Se avhandlingens kapittel 1.

¹⁹⁷ IMO (2021).

Referanseliste

Lover

Lov 20. juli 1839 nr.1 om Sjøfarten. (Opphevet)

Lov 13 juni 1969 nr. 26 om skadeerstatning (skadeerstatningsloven)

Lov 23. desember 1988 nr. 104 om produktansvar (produktansvarsloven)

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

Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

Lovforarbeider, forskrift, rundskriv, stortingsmeldinger og standardkontrakter

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

Forskrift 15.desember 1975 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene)

Sjøfartsdirektoratet, «Føringer i forbindelse med bygging eller installering av automatisert funksjonalitet, med hensikt å kunne utføre ubemannet eller delvis ubemannet drift», 27. august 2020

Stortingsmelding nr. 10 (2020-2021) Grønnere og smartere- morgendagens maritime næring

Nordisk sjøforsikringsplan 2013

Rettspraksis

Høyesterettsavgjørelser

Rt. 1874 s. 145 (Bølgeslag I)

Rt. 1875 s. 330 (Nitroglyserinfabrikk)

Rt. 1889 s. 642 (Bølgeslag II)

Rt. 1905 s. 715

Rt. 1916 s. 9

Rt. 1921 s. 519 (Neptun)

Rt. 1948 s. 719

Rt. 1952 s. 1170 (Sokrates)

Rt. 1964 s. 272

Rt. 1967 s. 597 (Asfaltklump)

Rt. 1969 s. 1208 (Baltic)

Rt. 1971 s. 843 (Marna Hepsø)

Rt. 1973 s. 1364 (Uthaug)

Rt. 1975 s. 1081

Rt. 1984 s. 866 (Bodø Havn)

Rt. 1991 s. 1303

Rt. 2000 s. 253 (Asfaltkant)

Rt. 2001 s. 353

Rt. 2001 s. 1172

Rt. 2001 s. 1656

Rt. 2003 s. 1546

Rt. 2014 s. 656

HR-2019-52-A

Underrettspraksis

LH-2000-179 (Hålogaland lagmannsrett)

Utenlandske rettsavgjørelser

Riverstone Meat co Pty v Lancashire Shipping Co (1961) Lloyd's List Law Report 57

Internasjonale konvensjoner, direktiver og forordninger

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collisions Between Vessels, Brussel 23. September 1910

European Parliament resolution of 20 October 2020 with recommendations to the Commission on a civil liability regime for artificial intelligence (2020/2014(INL))

European Commission proposal of 21 April 2021 for a regulation of the European Parliament and the Council laying down harmonized rules on artificial intelligence (Artificial Intelligence Act) (COM(2021) 206 final)

Resolusjoner, uttalelser og rapporter fra nasjonale og internasjonale organisasjoner og myndigheter

- | | |
|-------------|---|
| IMO (2017) | International Maritime Organization, «Working report in 98 th session of IMO Maritime Safety Committee for the regulatory scoping exercise for the use of maritime autonomous surface ships (mass)», IMO Doc. MSC 98/23, 28. June 2017 |
| IMO (2018) | International Maritime Organization, “Working report in 99 th session of IMO Maritime Safety Committee”, IMO Doc. MSC 99/WP.9, 23. May 2018 |
| NFAS (2017) | Norsk Forum for Autonome Skip, «Defenitions for Autonomous Merchant Ships», 10.10.2017 |

- Søfartsstyrelsen (2017) Søfartsstyrelsen, «Analyse af reguleringsmæssige barrierer for anvendelse af autonome skibe», desember 2017
- Regjeringen (2019) Regjeringen, «Handlingsplan for grønn skipsfart», 20.06.2019
- IMO (2021) International Maritime Organization, «Outcome of the regulatory scoping exercise for the use of maritime autonomous surface ships (MASS)», IMO Doc. MSC.1/Circ.1638, 3. June 2021

Litteratur

- Askeland (2014) Askeland, Bjarthe, *Erstatningsrettslig identifikasjon*, Cappelen Akademisk, Ebok, 2014
- Bale (1991) Bale, Baard, «Funksjonsfordeling og ansvars plassering», *i Skipsfart og samarbeid: Maritime joint ventures i rettslig belysning*, Lars Olav Askheim et al., Oslo: Sjørettsfondet, 1991, s. 511-649
- Bredholt et al. (2012) Bredholt, Jørgen, Martens, Jesper, Mathias, Jens V. og Philip, Allan, *Søloven med kommentarer*, 4. utg., København: Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2012
- Brækhus (1968) Brækhus, Sjur, *Juridiske arbeider fra sjø og land*, Oslo: Universitetsforlaget, 1968
- Bundock (2011) Bundock, Michael, *Shipping Law Handbook*, 5th edition, Informa Law from Routledge, 2011

- Collin (2021) Collin, Felix, *Unmanned ships and fault as the basis of shipsowner's liability*, inntatt i *Autonomous ships and the law*, Routledge London and New York, 2021
- Falkanger og Bull (2016) Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob, *Sjørett*, 8. utg., Sjørettsfondet Akademisk, 2016
- Falkanger, Bull og Brautaset (2017) Falkanger, Thor, Bull, Hans Jacob og Brautaset, Lasse, *Scandinavian Maritime Law, The Norwegian Perspective*, 4th ed, Universitetsforlaget, 2017
- Hagstrøm og Stenvik (2019) Hagstrøm, Viggo og Stenvik, Are, *Erstatningsrett*, 2. utg., Universitetsforlaget, 2019
- Kjønstad (2004) Kjønstad, Asbjørn, «Ulovfestet objektivt ansvar», *Tidsskrift for erstatningsrett*, nr. 2-3, 2004, s. 99-122
- Knoph (1931) Knoph, Ragnar, *Norsk Sjørett*, 2. Utg. Oslo, 1931
- Løderup (2009) Lødrup, Peter, *Lærebok i erstatningsrett*, 6. utg., 2009
- Møller (1914) Møller, Axel. *Erstatningsansvaret ved skibssammenstød, første del: Erstatningsreglene*, København: G.E.C. Gads forlag, 1914
- Nygaard (2007) Nygaard, Nils, *Skade og ansvar*, 6. utg., 2007
- Ringbom og Felix (2021) Ringbom, Henrik og Collin Felix, *Terminologi and concepts*, inntatt i *Autonomous ships and the law*, Routledge London and New York, 2021
- Ringbom, Røsæg og Solvang (2021) Ringbom, Henrik, Røsæg Erik og Solvang, Trond, *Autonomous ships and the law*, Routledge London and New York, 2021
- Riska (1967) Riska, Olof, *Shipowner's Liability for Damage caused by the Negligence of an Independent Contractor Performing Work for the Ship*, Handelshögskolans i Göteborg skriftserie nr. 3, 1967

- Ruud og Ulfstein (2018) Ruud, Morten og Ulfstein, Geir, *Innføring i folkerett*, 5. utg., Universitetsforlaget, 2018
- Røsæg (2021) Røsæg, Erik, *Diabolus ex machina, When an autonomous ship does the unexpected*, inntatt i *Autonomous ships and the law*, Routledge London and New York, 2021
- Selvig (1970) Selvig, Erling, «Mot objektivt rederansvar? Det objektive bedriftsansvars anvendelse i sjøfartsforhold», *Tidsskrift for rettsvitenskap*, 1970, s. 225-253
- Selvig (1977) Selvig, Erling, «Rederansvaret. § 3. Objektivt rederansvar § 3. Objektivt ansvar», *MarIus* nr. 20, 1977, s. 1-32
- Skoghøy (2018) Skoghøy, Jens Edvin A, *Rett og rettsanvendelse*, Universitetsforlaget, 2018
- Solvang (2017) Solvang, Trond. «Rederorganisering og ansvar: Rettslige utviklingstrekk», *Det 27. Nordiske Sjørettsseminar: Artikkelsamling*, *MarIus* nr. 484, 2017
- Solvang (2021) Solvang, Trond, *Man, Machine, and culpa, Or finding a path toward strict liability*, inntatt i *Autonomous ships and the law*, Routledge London and New York, 2021
- Solvang (2021a) Solvang, Trond, «Shipowner's vicarious liability under English and Norwegian law, With an eye to technical failure of autonomous ships», *MarIus* no. 541, 2021, side 1-129
- Solvang og Westgård (2021) Solvang, Trond og Westgård, Arne Moss, «Fremtidig skade ved førerløse biler og skip», *Tidsskrift for erstatningsrett, forsikringsrett og trygderett*, Vol. 18, Utg. 2-3, 23.12.2021, side 58-64

- Ulfbeck (2021) Ulfbeck, Vibe, *Autonomous ships and product liability under the EU directive*, inntatt i *Autonomous ships and the law*, Routledge London and New York, 2021
- Veal (2021) Veal, Robert, *Autonomous technology in shipping: An increased role for negligence product liability?*, inntatt i *Autonomous ships and the law*, Routledge London and New York, 2021
- Wrobel, Montewka og Pentti (2017) Wrobel, Krzysztof, Montewka Jakub og Kujala Pentti, «Towards the assessment of potential impact of unmanned vessels on maritime transportation safety», *Reliability Engineering & System Safety*, 165, 2017, side 163-165

Nettsider

Kystverket, «Selvgående skip», u.å. <https://www.kystverket.no/om-kystverket/forskning-og-utvikling-fou/selvgaende-skip/> (sist lest 26.04.2023)

Norges rederiforbund, «vår historie», u.å. <https://www.rederi.no/om-oss/historie/> (sist lest 26.04.2023)

Personlig kommunikasjon

Trond Langemyr, seniorrådgiver i kystverket, Epost 25.01.2023. Se vedlegg 1.

Vedlegg 1



Til: post@kystverket.no

lø. 21.01.2023 12:15

Hei,

Jeg skriver for tiden masteroppgave i rettsvitenskap som omhandler ansvar for autonome skip ved kollisjon eller skade. I den anledning ønsker jeg gjerne en oversikt over nåværende status på autonome skip i norsk farvann:

Er det autonome skip som seiler i norske farvann per nå?
og hvor stor økning i autonomi av skip forventer dere i årene fremover? (hovedsaklig et 5-10 års perspektiv)

Håper dere har mulighet til å bistå meg ved å besvare ovennevnte spørsmål.

Med vennlig hilsen



Langemyr, Trond <trond.langemyr@kystverket.no>

on. 25.01.2023 11:13

Til: Du

Kopi: Ervik, Jon Leon

Hei,

Jeg har fått oversendt din henvendelse om autonome skip, og skal forsøke å svare deg så godt som mulig.

Per i dag er det Yara Birkeland og de to fartøyene til ASKO (Marit og Therese) i Oslofjorden som er de mest kjente autonome skipene som seiler i norske farvann. I tillegg har vi en mindre «passasjerferje»; MilliAmpere 2, som periodevis seiler i prøvedrift mellom Ravnkloa og Fosenkaia i Trondheim. Samtlige av disse skipene er konfigurert som autonome skip, men er fremdeles bemannet i uttestingsfasen.

Maritime Robotics har også en del autonome fartøyer som opererer autonomt (fjernstyrt) i norske farvann, men dette er fartøyer som er såpass små at de faller utenfor det meste av regelverket til Sjøfartsdirektoratet.

Hvordan fremtiden blir med autonome skip i norske farvann er vanskelig å spå. Det har også litt å si hva man skal definere som et autonomt skip – en diskusjon som ennå ikke er landet i IMO.

Det er god grunn til å anta at vi vil se en kraftig økning av bruken av autonome skip i forbindelse med rør- og kabelinspeksjoner offshore. Selskaper som Reach Subsea, Ocean Infinity og Fugro har mye spennende på gang, og samtlige har også fartøyer som er ferdigbygd eller under bygging. Vi forventer også en økende bruk av autonomi på mindre passasjerferjer (urban shuttles). Statens Vegvesen har også sagt at de skal tilrettelegge for autonome bil-/passasjerferjer på Lavik-Oppdal sambandet, og Asko vurderer om de kan ta i bruk tilsvarende løsninger som de har i Oslofjorden andre steder i landet.

Dette er dessverre alt jeg vet, men jeg vil samtidig anbefale deg å ta kontakt med Sjøfartsdirektoratet for mer info. De sitter tettere på dem som vil satse på autonome skip ettersom de må inn allerede i konstruksjonsfasen når det gjelder godkjenning av systemer. Kystverket kommer først inn når det nærmer seg å sette fartøyet i drift. Jeg vil derfor tro at de kan gi deg et bedre svar, med mindre at de er hindret til å gå ut åpent med det de vet.

Mvh

Trond Langemyr

seniorrådgiver

Stab for navigasjonsteknologi og maritime tjenester

KYSTVERKET

