

UiO : **Det juridiske fakultet**

Rederens ansvar for autonome skip i lys av Rt. 1973 s. 1364 Uthaug

Kandidatnummer: 549

Leveringsfrist: 25.04.2023

Antall ord: 16 805



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING.....	1
1.1	Tema og problemstilling	1
1.2	Metode og rettskilder	1
1.3	Sentrale begreper.....	2
1.4	Videre fremstilling	3
2	REDERENS ANSVAR VED KOLLISJONER.....	4
2.1	Innledning	4
2.2	Oversikt over rederens ansvar ved kollisjoner	4
2.3	Utviklingen av objektivt ansvar	6
2.4	Nærmere om rettsutviklingen før Uthaug	8
3	AUTONOME SKIP	12
3.1	Innledning	12
3.2	Autonome skip og kunstig intelligens.....	12
3.3	Endringer i faktiske forutsetninger og risiko knyttet til autonom skipsfart	13
4	OVERORDNET OM UTHAUG-DOMMEN	15
4.1	Innledning	15
4.2	Uthaug's saksforhold og resultat	15
4.3	Prejudikatvirkning.....	16
5	SKYLDANSVARET I UTHAUG OG VED AUTONOM SKIPSFART	17
5.1	Innledning	17
5.2	Analyse og vurdering av Høyesteretts argumentasjon i Uthaug.....	17
5.2.1	Innledning og vurderingstema	17
5.2.2	Aktsomhetsvurderingen	18
5.2.3	Oppsummering	20
5.3	Skyldansvarets anvendelighet ved autonom skipsfart	20
5.3.1	Innledning	20
5.3.2	Rederens ansvar for at skipet er trygt å bruke	21
5.3.3	Rederens ansvar for systemutvikleres handlinger	24
5.4	Oppsummering.....	31
6	DET OBJEKTIVE REDERANSVARET	33
6.1	Innledning	33

6.2	Dagens rettstilstand belyst av Uthaug	33
6.2.1	Innledning	33
6.2.2	Analyse av flertallets votum	33
6.2.3	Analyse av mindretallets votum	36
6.2.4	Oppsummering – Uthaug-dommens betydning og rekkevidde i dag	37
6.3	Objektivt ansvar for teknisk svikt ved autonom skipsfart.....	38
6.4	Betraktninger om fremtidig regulering	40
6.4.1	Innledning – mot objektivt ansvar?	40
6.4.2	Utforming av det objektive ansvar	41
6.4.3	Answarets rekkevidde, fritaksgrunner og skadefordeling	43
7	KILDEREGISTRE	45

1 Innledning

1.1 Tema og problemstilling

Temaet for avhandlingen er rederens ansvar for det autonome skip. Til forskjell fra konvensjonelle skip, som blir styrt av skipsfører og mannskap, er det grunn til å vente at fremtidens skip vil navigeres ved hjelp av kunstig intelligens. Allerede i 2022 ble Yara Birkeland, et autonomt frakteskip, sjøsatt og satt i kommersiell drift.¹ Autonome skip er ikke underlagt egne ansvarsregler og hensikten med fremstillingen er å undersøke hvorvidt gjeldende rettstilstand innebærer en tilfredsstillende regulering av skade voldt av autonome skip.

Fremstillingen vil ta utgangspunkt i en analyse av Rt. 1973 s. 1364 *Uthaug* for å identifisere og belyse utfordringer knyttet til å innpasse autonome skip i dagens regulering av rederansvaret. Ettersom økende automatisering i skipsfarten medfører at det menneskelige element blir stadig mer perifert, har det i juridisk teori blitt tatt til orde for at objektivt ansvar bør få større plass enn det tradisjonelt har hatt i sjøretten.² *Uthaug* er den siste dommen i rekken hvor objektivt rederansvar har vært behandlet av Høyesterett, og dommen er i juridisk teori oppfattet som en «autoritativ sammenfatning av rettstilstanden».³ Dommen vil derfor være et naturlig utgangspunkt for å klarlegge rekkevidden av objektivt ansvar i sjørettslig sammenheng.

Fremstillingens overordnede problemstilling er i hvilken grad skadelidte har erstatningsrettslig vern mot skade voldt av et autonomt skip etter gjeldende rett. Det vil tas utgangspunkt i premissene i *Uthaug*, og både vernet etter skyldansvaret og det objektive ansvar vil undersøkes. I forlengelse av funnene under hovedproblemstillingen vil oppgaven drøfte hvordan en fremtidig regulering av rederens ansvar for skade voldt av autonome skip kan se ut. Alle referanser vil være til lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) med mindre annet er angitt, og alle kursiveringer er foretatt av meg med samme forbehold.

1.2 Metode og rettskilder

Fremstillingen skal gi en rettsdogmatisk analyse av rederens ansvar for autonome skip. Det fordrer en redegjørelse av ansvarsreglene og karakteristiske trekk ved autonom skipsfart slik at anvendeligheten av gjeldende regler kan vurderes. Sjøloven og tilknyttet rettspraksis vil være sentrale rettskilder, og siden den norske sjøloven bygger på et fellesnordisk samarbeid vil også svenske og danske avgjørelser ha relevans. *Uthaug* er sentral, men også tidligere rettspraksis

¹ Yara.com (2023).

² Solvang og Westgård (2021) s. 59-60.

³ Selvig (1977) s. 420.

vil være relevant for å belyse det objektive ansvarets rammer i sjørettslig sammenheng. Etter som den Høyesterettspraksis som benyttes gjennomgående er kortfattet og av eldre dato har avgjørelsene vært gjenstand for ulike tolkninger i juridisk teori. Derfor vil også juridisk teori gi bidrag til å vurdere og klarlegge rettstilstanden.

Ved undersøkelse av skyldansvarets anvendelighet i forbindelse med autonom skipsfart, vil de skrevne atferdsnormer som er fastsatt i lov og forskrift spille en sentral rolle når det gjelder å definere innholdet i culpanormen. I fremstillingens avsluttende kapittel vil det knyttes noen bemerkninger til fremtidig regulering av ansvaret for autonome skip. Her vil analysen i større grad løsrive seg fra det norske regelverket, og internasjonale konvensjoner knyttet til sjørettslig erstatningsansvar og enkelte EU-rettslige kilder fremheves som mulige inspirasjonskilder.

1.3 Sentrale begreper

Innledningsvis er det grunn til å avklare enkelte begreper som vil være sentrale i fremstillingen. For det første er det hensiktsmessig å avklare ansvarssubjektet for fremstillingen. Rederens ansvar for skade påført tredjemann er et deliktansvar, og ansvarssubjektet vil derfor ikke være forhåndsdefinert i en kontrakt. I denne fremstillingen vil det av forenklingshensyn forutsettes at eieren av skipet og rederen er samme juridiske enhet, selv om dette ikke alltid vil være tilfellet i praksis. I fremtidige skadeoppgjør kan det videre bli aktuelt for skadelidte å rette sine erstatningskrav direkte mot skipsverft eller utstyrsleverandører til autonome skip, men dette er spørsmål som ligger utenfor kjernen av denne fremstillingen og som det derfor avgrenses mot å gå dypere inn på.

I det følgende vil det derfor gjennomgående henvises til rederen som ansvarssubjekt. I juridisk forstand er *rederen* definert som den som «setter virksomheten i gang, leder den og bærer den økonomiske risiko».⁴ Falkanger og Bull omtaler rederen som «skipsfartsnæringens driftsherre».⁵ Det er med andre ord rederen som sørger for skipets bemanning, utrustning og som setter skipet i kommersiell drift og det er rederen som bærer den økonomiske risiko ved driften.

I den videre fremstilling vil det sondres mellom menneskelig svikt og teknisk svikt. *Teknisk svikt* refererer til en situasjon der en teknisk gjenstand, system eller enhet ikke fungerer som forventet eller ikke leverer de ønskede resultatene på grunn av en eller flere feil eller mangler. Teknisk svikt kan være forårsaket av en rekke faktorer, for eksempel dårlig vedlikehold, feil i produksjon eller design, manglende kompatibilitet med andre systemer eller eksterne faktorer som værforhold eller andre miljømessige påvirkninger.

⁴ Brækhus (1954) s. 33.

⁵ Falkanger og Bull (2016) s. 127.

Menneskelig svikt refererer til feil som skyldes handlinger, beslutninger eller manglende handlinger fra en person. Dette kan være forårsaket av faktorer som tretthet, distraksjoner, misforståelser eller manglende trening og opplæring.⁶ Menneskelig svikt kan videre være årsaken til at en teknisk gjenstand ikke fungerer som forventet eller leverer de ønskede resultatene. For eksempel kan feil i vedlikehold eller installasjon av teknisk utstyr være forårsaket av menneskelige feil. I tillegg kan en feil i designet eller produksjonen av en teknisk gjenstand skyldes feilvurderinger eller misforståelser fra menneskelige designere eller produsenter. Videre kan menneskelige feil som feil bruk eller betjening av utstyr også føre til teknisk svikt.

Forskjellen mellom menneskelig svikt og teknisk svikt er at menneskelig svikt skyldes menneskelige faktorer, mens teknisk svikt skyldes problemer med teknisk utstyr eller systemer. Menneskelig svikt kan forebygges ved å gi riktig trening, opplæring og støtte til menneskelige aktører, mens teknisk svikt kan forebygges ved å ha systematiske vedlikeholdsprosedyrer og kvalitetskontroller for teknisk utstyr og systemer. Grensen mellom menneskelig og teknisk svikt er ikke skarp, og helt grunnleggende kan en teknisk svikt alltid føres tilbake til en menneskelig svikt fordi teknologien er utformet av mennesker. Likevel kan det være en utfordring å knytte menneskelig *skyld* til teknisk svikt.

1.4 Videre fremstilling

Som en opptakt til analysen av rederens ansvar for det autonome skip vil det i kapittel 2 gis en oversikt over de regler som omhandler rederens ansvar etter sjøloven. Deretter vil det gis en sammenfatning av hvordan det objektive ansvarsgrunnlaget kom til og dets rekkevidde i sjøretten. Kapittel 3 skal gi en karakteristikk av autonome skip og kunstig intelligens. Det sentrale vil være å peke på ulikheter mellom autonom og konvensjonell skipsfart, og hvordan autonome styringssystemer vil påvirke det risikobildet som tradisjonelt er forbundet med skipsfarten.

Kapittel 4 skal gi en introduksjon til *Uthaug*-dommen. Her vil saksforhold og resultat presenteres og dommens prejudikatverdi vurderes kort. Kapittel 5 og 6 utgjør fremstillingens hoveddeler. I kapittel 5 vil Høyesteretts argumentasjon tilknyttet skyldansvaret granskes, før det gis en analyse av skyldansvarets anvendelighet ved autonom skipsfart. I kapittel 6 rettes fokuset mot dommens behandling av det objektive ansvar og hvilken rettstilstand dommen statuerer. Deretter er spørsmålet hvilken betydning det sjørettslige objektive ansvar vil få for autonom skipsfart, før det avslutningsvis knyttes noen betraktninger til fremtidig regulering av ansvar for skade voldt av autonome skip.

⁶ Røsæg (2021) s. 127.

2 Rederens ansvar ved kollisjoner

2.1 Innledning

De rettslige problemstillingene i *Uthaug*-dommen gjaldt rederens ansvar for sammenstøt mellom en ubåt og en trål. Som grunnlag for analysen av dommen og dens relevans for autonom skipsfart vil det gis en oversikt over hvilke regler som gjelder for rederens ansvar ved kollisjoner. I punkt 2.2 vil det gis en oversikt over reglene som gjelder for kollisjoner mellom skip og sammenstøt med gjenstander som ikke er skip. Deretter behandles utviklingen av objektivt ansvar i henholdsvis alminnelig erstatningsrett i punkt 2.3 og hvordan utviklingen av objektivt ansvar har forløpet seg i sjøretten i punkt 2.4.

2.2 Oversikt over rederens ansvar ved kollisjoner

Kollisjonsreglene kan deles inn i to hovedgrupper, de regler som gjelder ved skipskollisjoner, og de som gjelder for kollisjoner med andre gjenstander. Typisk kan andre gjenstander være trål, bøyer, undervannskabler eller faste installasjoner som kaier og broer. Først vil det gis en kort oversikt over reglene for skipskollisjoner, deretter reglene for andre kollisjoner.

Rederens ansvar for skipskollisjoner er regulert i sjølovens kapittel 8. Det skip som er skyld i sammenstøtet, skal yte erstatning for skade på det uskyldige skipet, og dettes gods og personer jf. § 161. En naturlig språklig forståelse tilsier at et «sammenstøt» foreligger ved fysisk kontakt mellom to skip. Et sammenstøt kan inntreffe uavhengig av om skipene er i fart eller ligger til kai og det er uten betydning om det er maskineriet eller vær- og havforhold som driver skipets bevegelser.⁷ Sammenstøtsbegrepet omfatter dessuten uegentlige sammenstøt jf. § 163, det vil si at skipet gjør skade ved manøvrering eller liknende, uten at et sammenstøt faktisk finner sted.

Kapittel 8 angir dessuten regler for skyldfordeling ved skipskollisjonene. Når skylden er delt, deles også erstatningen for skaden etter det enkelte skips skyldgrad jf. § 161 annet ledd. Dersom sammenstøtet skyldes en ulykke, eller skyld ikke kan bevises, bærer hvert skip eget tap jf. § 162. Sjølovens kapittel 8 gir derimot ingen veiledning for spørsmålet om skyld er utvist. Ved spørsmål om rederen selv har utvist skyld, blir rettsanvenderen derfor nødt til å ta utgangspunkt i den alminnelige culpanormen. Ofte vil det ikke være rederen selv som har utvist skyld, etter som han ikke vil være direkte involvert i navigasjonen om bord. Det rettslige grunnlaget for rederens ansvar for sine hjelpere er § 151.

⁷ Falkanger og Bull (2016) s. 218.

Rederens prinsipalansvar er en generell ansvarsregel som er hjemlet i § 151, og den gjelder i alle situasjoner der noen som utfører arbeid i skipets tjeneste har forårsaket skade. Dette inkluderer også tilfeller der skipet har kollidert med noe annet enn et skip. For at rederen skal kunne holdes ansvarlig, må det imidlertid foreligge en feil fra den som utførte handlingen, som ville ha medført selvstendig ansvar for hjelperen. Videre må den som utførte handlingen være innenfor den personkretsen som rederen svarer for.

Som gjennomgangen viser, er rederens ansvar for kollisjonsskade dominert av skyldregler. I løpet av de siste 50 årene har sjøloven fått regler som innfører objektivt ansvar for den som gjør skade på miljøet.⁸ Sjølovens kapittel 10 pålegger eieren av et skip ansvar for skade eller tap ved forurensning voldt av olje og bunkersolje som har vært om bord på skipet.⁹ Videre er det utformet regler om objektivt ansvar for skade voldt ved transport av farlige og skadelige stoffer¹⁰ og for utgifter til fjerning av vrak,¹¹ men disse har ennå ikke trådt i kraft.

Ved siden av disse lovfestede reglene har det vært omdiskutert om det er rom for ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten.¹² Ettersom § 162 fastsetter at hvert skip skal bære sitt eget tap dersom det ikke foreligger indikasjoner om skyld, har det lenge vært hevdet at det ikke er rom for objektivt ansvar ved skipskollisjoner. Kapittel 8, som § 162 er en del av, bygger på sammenstøtskonvensjonen,¹³ og er derfor en del av Norges internasjonale forpliktelser. Dessuten argumenteres det med at sjøretten er et internasjonalt rettsområde, hvor internasjonal rettsenhet er et viktig hensyn. I Rt. 1971 s. 843 *Marna Hepsø* gjorde Høyesterett det klart at sjølovens §§ 161 og 162 utelukket objektivt ansvar i skipskollisjonene.¹⁴

Kollisjoner med andre gjenstander enn skip er ikke direkte regulert i sjøloven, men omfattes av reglene om prinsipalansvar. Det er først og fremst i disse kollisjonstilfellene at ulovfestet objektivt ansvar er aktuelt slik rettstilstanden er i dag. Som analysen vil vise, har imidlertid Høyesterett vært tilbakeholdne med å pålegge ansvar også i disse situasjonene.

⁸ Falkanger og Bull (2016) s. 185.

⁹ Sjølovens kapittel 10 bygger på 1992-Ansvarskonvensjonen og Bunkerskonvensjonen.

¹⁰ HNS-konvensjonen som endret ved protokoll av 2010. Ikke trådt i kraft.

¹¹ Vrakfjerningskonvensjonen. Konvensjonen har trådt i kraft og er tiltrådt av Norge, men de norske gjennomføringsreglene i sjøloven har ikke enda trådt i kraft.

¹² Falkanger og Bull (2016) s. 151.

¹³ Sammenstøtskonvensjonen art. 2.

¹⁴ Den gang §§ 220 og 221.

2.3 Utviklingen av objektivt ansvar

Skyldansvaret er det tradisjonelle rettsgrunnlaget for å pålegge skadevolder erstatningsansvar. Det innebærer at skyld er et vilkår for å pålegge skadevolder erstatningsplikt, med mindre det er hjemmel for ansvar etter et annet rettsgrunnlag. Før utviklingen av det objektive ansvarsgrunnlag, ville skadelidte derfor ikke få kompensert sitt økonomiske tap når skyld ikke kunne påvises hos skadevolder. I dette underkapittelet skal det belyses hvorfor økende industrialisering medførte en endring i synet på når erstatningsansvar kunne og burde pålegges, og det skal pekes på kjennetegn ved det objektive ansvarsgrunnlaget i alminnelig erstatningsrett.

I forkant av den industrielle revolusjon var erstatningsplikt betinget av at skadevolderen hadde handlet uaktsomt. I det før-industrielle samfunn var skadevolderen vanligvis en enkeltperson med liten skadeevne, og behovet for reparasjon var derfor mindre. Under slike samfunnsforhold var kravet om uaktsomhet som betingelse for ansvar en rettferdig måte å fordele risiko mellom skadevolder og skadelidt. Det tradisjonelle skyldansvaret passer derfor best i de skadesituasjoner der styrkeforholdet mellom partene er relativt likt.¹⁵

Som en følge av stadig økende industrialisering av samfunnet fra siste del av 1800-tallet og utover 1900-tallet oppstod det en ressurssterk «skadevolderklasse» bestående av industrieiere. Disse bedriftene representerte en betydelig risiko for skade på vanlige arbeidere og deres eiendom. Det var ikke lenger likhet mellom skadevolder og skadelidt, og samfunnsmedlemmene krevde trygghet fra den stadige risikoen for bedriftsuhell.¹⁶

For det første fremstod det urimelig i seg selv at en tilfeldig skadelidt skulle bære et tap forårsaket av en bedrift som bedriftseieren tjente gode penger på. For det andre har den som har skapt en slik risiko normalt evne til å bære tapet når risikoen først realiseres. Bedriftene kunne enkelt pulverisere tapet ved å transformere erstatningsansvaret til en driftsomkostning som til slutt ble båret av bedriftens kunder.¹⁷ I tillegg til disse rimelighetsbetraktningene er det et utbredt syn at objektivt ansvar vil virke preventivt fordi det vil gi bedriftseiere incentiv til å foreta forebyggende tiltak for å hindre fremtidige skadevoldelser. I forlengelse av trygghetstanken ble det et rettspolitisk mål å gi alle skadelidte erstatning for sitt tap.¹⁸ Med bakgrunn i disse forhold og hensyn utviklet Høyesterett læren om objektivt ansvar.

¹⁵ Lødrup (1966) s. 180.

¹⁶ Lødrup (1966) s. 181.

¹⁷ Lødrup (2009) s. 287-288.

¹⁸ Lødrup (2009) s. 287-288.

Første gang Høyesterett tydelig tok objektivt ansvar i bruk var i Rt. 1905 s. 716 *Vannledningsdommen*.¹⁹ Saken gjaldt et bakeri som var påført skade da hovedvannledningen i Bergen sprang lekk. Høyesterett la til grunn at det ikke var utvist uaktsomhet fra kommunens side da vannledningen ble lagt, og heller ikke på noe senere tidspunkt. Retten mente likevel at vannledningen skapte en stadig risiko for omgivelsene og at kommunen som bedriftsinnehaver måtte være nærmere å bære denne risikoen enn en tilfeldig tredjemann.

Siden *Vannledningsdommen* har det utviklet seg et mer eller mindre klart prøvingstema for når objektivt ansvar kan pålegges. Prøvingstemaet er oppsummert og klarere formulert av Høyesterett i nyere dommer, eksempelvis HR-2019-52-A *Spinning*. Retten viste til at rettspraksis har pålagt ansvar der risikoen er ansett som stadig, typisk og ekstraordinær. I tillegg må det foretas en interesseavveining av hvem som er nærmest til å bære den økonomiske risikoen.²⁰

Faktorene i risikovurderingen vil lett gli over i hverandre, men særlig har spørsmålet om risikoen for skaden er ekstraordinær vært fremhevet. Ved spørsmål om risikoen ved den skadevoldende innretning er ekstraordinær har det vært avgjørende om risikoen er vesentlig større enn den man møter i dagliglivet.²¹ I juridisk teori hersker det uenighet om stadig, typisk og ekstraordinær risiko er absolutte vilkår, eller kun faktorer som spiller inn i en helhetsvurdering.²² Jeg er tilbøyelig til å være enig med Lødrup, som legger til grunn at det ikke er grunnlag for å oppstille absolutte vilkår, ettersom flere dommer pålegger objektivt ansvar uten å drøfte de enkelte elementene i risikovurderingen. Regelen må ha rom for fleksibilitet ettersom ulovfestet objektivt ansvar skal vurderes på svært ulike livsområder.²³

Utviklingen av objektivt bedriftsansvar har med tiden fått betydning på de aller fleste livsområder på land. På sjørettens område er det derimot høyst usikkert i hvilken grad det finnes plass for objektivt ansvar uten særskilt lovhjemmel.²⁴ Den første dommen der Høyesterett påla objektivt ansvar i sjøfartsforhold var i 1921.²⁵ Det objektive ansvaret fikk altså fotfeste i sjøretten på et relativt tidlig tidspunkt. I løpet av de neste hundre årene har Høyesterett kun pålagt ansvar i tre saker,²⁶ og unnlatt å pålegge ansvar i syv.²⁷ Den siste av sakene der Høyesterett har

¹⁹ Lødrup (2009) s. 291.

²⁰ HR-2019-52-A avs. 35-36.

²¹ HR-2019-52-A avs. 35.

²² Lødrup (2009) s. 293-294.

²³ Lødrup (2009) s. 294.

²⁴ Falkanger og Bull (2016) s. 151.

²⁵ Rt.1921 s. 519 Neptun.

²⁶ Rt.1921 s. 519 Neptun, Rt.1952 s. 1170 Sokrates, Rt.1969 s. 1308 Baltic.

²⁷ Rt. 1927 s. 724, Rt. 1939 s. 720, Rt. 1948 s. 1044, Rt. 1948 s. 719, Rt. 1957 s. 875, Rt. 1958 s. 354, Rt. 1973 s. 1364. Norsk rettspraksis er utførlig drøftet i *Selvig*, TfR 1970 s. 232.47 og i *Selvig*, Objektivt rederansvar, MarLus no. 20 (1977).

behandlet spørsmålet om objektivt ansvar i sjøfartsforhold er som nevnt Rt. 1973 s. 1374 *Uthaug*. Siden 1973 har rettstilstanden ligget i bero, samtidig som den tekniske utviklingen har gått stadig raskere.

2.4 Nærmere om rettsutviklingen før Uthaug

Anvendelsen av en ulovfestet regel om objektivt ansvar har lenge vært et kontroversielt tema i sjøretten. Som analysen i dette underkapittelet vil vise, har det alltid vært uenighet om landjordens prejudikater kunne få anvendelse i sjørettslige tilfeller. Siktemålet med gjennomgangen av tidligere rettspraksis er å belyse den grunnleggende konflikten knyttet til spørsmål om objektivt rederansvar og hvilken betydning Uthaug-saken hadde for rettstilstanden.

Første gang Høyesterett påla ulovfestet objektivt ansvar i sjøfartsforhold var i Rt. 1921 s. 519 *Neptun*. Bakgrunnen for saken var at et dampskip kolliderte i en jernbanebro. Broen ble påført skader, og broens eier krevde derfor erstatning fra rederiet. Årsaken til sammenstøtet skal ha vært svikt i skipets reverseringsmekanisme. Det var derfor uomtvistet at mannskapet på dampskipet ikke hadde utvist noen skyld. Dermed måtte domstolen ta stilling til hvorvidt rederiet kunne pålegges ansvar på objektivt grunnlag. Flertallet i saken sluttet seg til byrettens begrunnelse:

«Set fra indstevntes eget standpunkt er nemlig forholdet det, at noget i maskinen har slaat klik, at maskinen som følge derav er blit sat ut av maskinistens kontrol med skadelige følger som i kjendelsen nævnt, og et slikt uheld kan indtræffe med enhver maskin, og at indstevntes virksomhet saaledes ikke kan drives, uten under en viss vaagnad for at noget i maskinen kan gaa galt og ha skadelige følger, utenat uagtsomhet eller forsømmelse kan lægges nogen speciel person tillast. [...] vi har i denne sak med en virkelig bedriftsulykke at gjøre, en bedriftsulykke av en i mine øine endog særlig typisk art. Og [rederen] maa da efter almindelige retsregler, og efter den forstaaelse jeg har av de forskjellige høiestere dommer i denne materie, 'være nærmest til at bære den skade som forvoldes ved at maskineriet ikke fungerer tilfredsstillende' [jf. Rt. 1916 s.9]».²⁸

I byrettens begrunnelse er det mulig å gjenkjenne flere faktorer som er relevante for å pålegge ulovfestet objektivt ansvar etter alminnelig erstatningsrett. Risikoen for svikt i maskineriet ble betraktet som en risiko som er «*særlig typisk*» for skipsfart, og det ble fremhevet at risikoen for teknisk svikt er *stadig*, da den kan inntreffe «*enhver maskin*». Dessuten foretar retten tydelig en interesseavveining av hvem som er nærmest til å bære risikoen. Byrettens syn er at rederivirksomheten ikke kan drives «*uten under en viss vaagnad for*» risiko for teknisk svikt.

²⁸ Rt. 1921 s. 519 s. 521.

Argumentet vitner om en trygghetstankegang, der den som setter i gang en virksomhet, også bør bære risikoen for at virksomheten forårsaker skade.

Høyesterett synes på den annen side ikke å ta stilling til om risikoen er ekstraordinær ved at den overstiger dagliglivets risiko. Hagstrøm og Stenviks synspunkt er at en teknisk svikt kan medføre at virksomheter som under normal drift ikke utgjør en risiko som overstiger dagliglivets, likevel kan innebære en ekstraordinær risiko for omgivelsene.²⁹ Dette synspunktet kan være med på å forklare hvorfor teknisk svikt har vært sentralt i Høyesteretts begrunnelse for å pålegge ansvar, og at fraværet at teknisk svikt står sentralt i avgjørelser som frifinner for ansvar.³⁰

Avgjørelsen i *Neptun*-saken ble avsagt under dissens. Til forskjell fra flertallet mente mindretallet at Rt. 1916 s. 9 *Styrestag* ikke kunne anvendes som prejudikat i saken. I *Styrestag* ble eieren av en bil som krasjet inn i et butikkvindu holdt ansvarlig på objektivt grunnlag for at bilens styreanordning sviktet. Mindretallet fant ikke grunn til å sidestille «et befordringsmiddel som en automobil» med et dampskip. Mindretallet ga ingen ytterligere begrunnelse for dette standpunktet, men direktøren for Nordisk skipsrederforening Johannes Jantzen stilte seg kritisk til Høyesteretts avgjørelse i forordet 1921-utgaven av Nordiske domme for sjøfartsanliggende. Han fremholdt at det klare utgangspunktet i sjøloven er culpaansvar, og at det ville være liten sammenheng i regelverket når det objektive ansvar uansett ikke kan få anvendelse ved skips-sammenstøt.³¹

Knoph mente at utfallet i *Neptun* var riktig, og at det ikke ville være naturlig å holde ulovfestet objektivt ansvar utenfor sjøretten ettersom skipets maskin hadde mange likhetstrekk med maskineriet i jernbaner og biler.³² Samtidig ga han uttrykk for at objektivt ansvar er fremmed for den sjørettslige tradisjon og at det ikke vil være lett å tilpasse ansvarsformen til gjeldende rettsregler.³³ Knoph fikk på mange måter rett i sin analyse. *Neptun* ble ikke stående alene som et feilskjær i Høyesteretts praksis, men samtidig vil den videre fremstilling belyse at domstolen har holdt tilbake for å drive rettsskapende virksomhet på sjørettens område. Jantzen og Knophs uttalelser knyttet til *Neptun*-saken viser at juridisk teori på begynnelsen av 1900-tallet oppfattet de lovfestede culpareglene som et sterkt argument mot å pålegge objektivt ansvar etter alminnelig erstatningsregler, også utenfor de tilfeller loven regulerer direkte.

Ved avgjørelsen i Rt. 1952 s. 1170 *Sokrates* ble objektivt ansvar for teknisk svikt sementert som et sikkert ansvarstilfelle i sjøretten. Skipet *Sokrates* kolliderte med en pelekai, med det

²⁹ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 227.

³⁰ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 223.

³¹ Jantzen (1921) s. V-VI.

³² Knoph (1931) s. 126.

³³ Knoph (1926) s. 131.

resultat at kaien og landgangen falt sammen. Årsaken til kollisjonen var at reverseringsanordningen klikket, med den følge at farten slett ikke ble avpasset for å legge til kai, men heller fikk ytterligere fart inn i kaien. Flertallet i saken mente at tilfellet hadde så store likhetstrekk med *Neptun*-saken at objektivt ansvar måtte pålegges også her. I begge saker førte svikt i reverseringsmaskineriet til skade på faste installasjoner. Det faktum at Sokrates kolliderte med en kai og ikke en jernbanebro, som i *Neptun*, kunne ikke begrunne et annet resultat. Følgelig anvendte Høyesterett *Neptun*-avgjørelsen analogisk.

Herredsrettens dom, som Høyesterett sluttet seg til, gir et bidrag for å forstå tanken bak å tillegge reder objektivt ansvar for kollisjon med faste installasjoner. Herredsretten fremhevet at rederen måtte være nærmest til å bære risikoen for skade ettersom «det er rederens fartøy som er i bevegelse og som forvolder skaden når kaien eller broen blir pårent».³⁴ Både kaieier og reder har en interesse i at skipet skal legge til, men det er en interesseavveining når det gjelder å fastslå hvem som skal bære tapet. Det er mest rimelig at rederen skal bære risikoen, siden det er hans skip som har forårsaket skaden ved å være i bevegelse.

Mindretallet kom til samme resultat som flertallet, men på grunnlag av skyldansvaret. Etter mindretallets syn var det sannsynlig at årsaken til at maskineriet klikket var at en bolt hadde løsnet, og gradvis sklidd ut, slik at reverseringsmaskineriet sluttet å virke. Mindretallet mente at maskinisten kunne bebreides for å ikke ha oppdaget at bolten hadde løsnet. Videre uttalte mindretallet i et obiter dictum at det var tvilsomt om det kunne pålegges ansvar på objektivt grunnlag, «således som de faktiske omstendigheter etter min mening ligger an i denne sak».³⁵ Noen ytterligere begrunnelse for dette syn ble ikke gitt.

I etterkant av *Neptun* og *Sokrates* har det blitt hevdet at disse dommene angir grensene for objektivt rederansvar i sjøretten.³⁶ *Neptun* etablerte objektivt ansvar i sjørettslige tilfeller, men med unntak av i *Sokrates* har Høyesterett har først og fremst anvendt dommen antitetisk i senere avgjørelser. For eksempel ble *Neptun* anvendt antitetisk i Rt. 1948 s. 1044 *Sirius*, der årsaken til sammenstøtet var sterk vind og ikke «forhold som vedrører selve driften av skipet».³⁷ Selvig hevdet at objektivt rederansvar bare forekom som en særpreget og snever variant av objektivt bedriftsansvar for teknisk svikt, og at det alminnelige bedriftsansvaret ikke var anvendelig på sjørettens område.³⁸ Dette synet ble utfordret i *Baltic*-saken.

³⁴ Rt. 1952 s. 1170 s. 1180.

³⁵ Rt. 1952 s. 1170 s. 1175.

³⁶ Selvig (1970) s. 251.

³⁷ Se lagmannsrettens dom, inntatt i Rt. 1948 s. 1044 s. 1050, som Høyesterett tiltrådte.

³⁸ Selvig (1970) s. 251.

I Rt. 1969 s. 1308 *Baltic* skjedde det en ulykke mens skipet lå fortøyd. Under lossing av kubb steilet plutselig lossebommen, og heisen med kubb ble slengt mot lukekarmen slik at en lossearbeider ble klemt i hjel.³⁹ Årsaken til uhellet var feilaktig rigging av de koblede bommer utført av skipsmannskapet. Høyesterett påla rederiet objektivt ansvar med følgende begrunnelse:

«Jeg ser det slik at det losseutstyr skipet stillet til disposisjon for Toftes lossegjeng i den foreliggende situasjon var beheftet med en avgjørende svakhet. Forutsetningen for forsvarlig lossing med koblede bommer er at bommene er sikret mot å slå inn eller steile, og denne forutsetning var ikke til stede. Dermed var faren for at der skulle inntre en ulykke klar og påtakelig. Men når et 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. Jeg finner støtte for mitt syn i dommer inntatt i Rt. 1936 s. 345 og i Rt. 1969 s. 109»⁴⁰

Selv om saksforholdet i *Baltic* var fundamentalt annerledes enn tilfellene i *Neptun* og *Sokrates*, var det påfallende at de tidligere prejudikatene ikke ble nevnt i Høyesteretts begrunnelse. Dommene var jo antatt å angi klare avgrensninger for rammene for objektivt ansvar i sjøretten, men de ble tilsynelatende tilsidesatt uten noen forklaring. I stedet presenterer Høyesterett Rt. 1936 s. 345 *Kullgrabb* og Rt. 1969 s. 109 *Løftekran* som støtte for sitt syn. Sakene gjaldt tilfeller der kraner og liknende innretninger førte til personskader, og lå derfor tettere opp til saksforholdet i *Baltic*.

I kjølvannet av *Baltic* ga Selvig uttrykk for at de rammer *Neptun* og *Sokrates* etablerte rundt det objektive ansvaret i sjøretten var blitt atskillig mer usikre. *Baltic* måtte etter Selvigs oppfatning gi uttrykk for en kursendring i høyesterettspraksis. Hvorvidt *Baltic* dannet nye ytterpunkter for objektivt ansvar i sjøfarten, eller om Høyesterett nå åpnet for en mer generell anvendelse av det alminnelige bedriftsansvaret også på sjørettens område var et spørsmål Selvig lot stå åpent.⁴¹

Etter at *Uthaug*-dommen kom kun få år senere, ble Selvig nødt til å moderere sin tolkning av *Baltic*. I en ny artikkel erkjente han at man nok ikke kunne trekke vidtgående slutninger fra *Baltic*.⁴² *Uthaug*-dommen gjorde det klart at ulovfestet objektivt ansvar i sjøretten fortsatt bare er reservert for meget spesielle tilfelle, og *Baltic* medførte derfor ingen kursendring.⁴³ Resultatet i *Baltic* kan nok heller forklares med at saksforholdet hadde større likhetstrekk med landjordsprejudikater, slik at de sjørettslige ansvarsrammene ikke hindret ansvarspåleggelse.

³⁹ Dommen omtales tidvis som *Ladogales* (skipet) fremfor *Baltic* (rederiet).

⁴⁰ Rt. 1969 s. 1308 s. 1311-1312.

⁴¹ Selvig (1970) s. 251.

⁴² Selvig (1977) s. 418.

⁴³ Rt. 1973 s. 1364 s. 1370.

3 Autonome skip

3.1 Innledning

Tradisjonelt har ansvaret for manøvrering og navigasjon av skipet ligget til mannskapets oppgaver. I løpet av det siste århundret har det foregått en gradvis utvikling av stadig mer komplekse teknologiske hjelpemidler som forenkler og supplerer besetningens driftsoppgaver. Derfor har mannskapets rolle gått fra å selv forestå navigasjon og manøvrering til i hovedsak å kontrollere at det høyautomatiserte navigasjonsutstyret utfører navigasjonen forsvarlig og eventuelt overstyre systemet i mer komplekse situasjoner. En videreføring av denne automatiseringsprosessen er at skipsfarten nå kan utføres ved hjelp av kunstig intelligens og uten fysisk mannskap. Hovedformålet med dette er underkapittelet er å identifisere hvilke følger det vil få for sjøfartens risikobilde at skipet driftes autonomt.

3.2 Autonome skip og kunstig intelligens

Autonome skip er et begrep som har blitt til over de seneste årene. IMO opererer med en skala med fire ulike autonomnivåer, der det høyeste nivået innebærer at skipets operasjonssystem er i stand til å fatte beslutninger og treffe tiltak uten menneskelig involvering.⁴⁴ Ettersom hensikten med denne fremstillingen er å tydeliggjøre utfordringene ved den teknologiske fremtiden vil denne definisjonen ligge til grunn for analysen. I praksis vil fremtidens skip navigere med ulik grad av bemanning og autonomi, og full-autonome skip vil sannsynligvis ha gjennomgått en stegvis overgang i likhet med Yara Birkeland.⁴⁵

For å sette datasystemet i stand til å navigere uten menneskelig inngripen benyttes *kunstig intelligens* (KI). Kunstig intelligens er en samlebetegnelse på ulike former for teknologi som etterligner intelligent oppførsel. Disse systemene kombinerer sensorer, dataanalyse, maskinlæring og andre KI-teknologier for å gi skipet evnen til å ta beslutninger og utføre oppgaver på egen hånd. Ved hjelp av denne teknologien skal datasystemet oppfatte forhold av betydning for navigasjonen, resonnerer ut fra den informasjon som foreligger og respondere slik at navigasjonen innrettes etter forholdene på en trygg måte.⁴⁶

For at systemet skal kunne oppfatte forhold som er av betydning for trygg navigasjon må det være tilknyttet et nettverk av sensorer som kan sikre tilgang på slike opplysninger. Disse sensorene samler inn data om skipets omgivelser, inkludert værforhold, andre skip, og geografisk

⁴⁴ IMO (2018).

⁴⁵ Yara.com (2023).

⁴⁶ Tørresen (2013) s. 8.

informasjon. Sensordataen sendes videre til en annen maskin om bord på skipet, som analyserer og tolker dataen. Basert på den innhentede dataen kan skipet identifisere farer og potensielle hindringer, planlegge ruter og ta beslutninger om manøvrering. For eksempel kan skipet bruke KI-teknologi for å planlegge den raskeste og mest effektive ruten fra et punkt A til et punkt B, og ta hensyn til faktorer som vær, sjøforhold og trafikk. Skipet kan også bruke KI-teknologi for å justere sin kurs og hastighet for å unngå hindringer og minimere risikoen for ulykker.

En form for kunstig intelligens som presumptivt vil benyttes i autonom skipsfart er maskinlæring. Maskinlæring innebærer utvikling av algoritmer som kan lære å utføre bestemte oppgaver, eksempelvis å gjenkjenne mønstre, tale, bilder og oversette tekst. Det kreves store mengder data for å trene algoritmene, og jo større mengder data det er tilgang på, og jo flere testrunder systemer gjennomgår, jo mer intelligent vil systemet fremstå.⁴⁷

3.3 Endringer i faktiske forutsetninger og risiko knyttet til autonom skipsfart

Fordelene knyttet til teknologiske fremskritt og autonom skipsfart er mange. Blant annet har det vært fremhevet at autonome skip og førerløse biler vil være miljøvennlige alternativer ettersom transportmidlene vil være batteridrevne, og at teknologien vil medføre effektivisert drift.⁴⁸

Det er videre en kjensgjerning at risikoprofilen ved autonom skipsfart vil være en annen enn ved konvensjonell skipsfart, grunnet det faktum at mennesker ikke lenger er direkte ansvarlig for navigasjonen. Dette får utvilsomt stor betydning ettersom menneskelig svikt utgjør den dominerende årsaken til skadeforvoldelse i dagens sjøtrafikk.⁴⁹ Samtidig kan det allerede i nåværende lovgivning antydes et krav til at autonom seilas beviselig må innebære tilsvarende eller lavere kollisjonsrisiko enn ved konvensjonell skipsfart.⁵⁰ Samlet tilsier dette at autonom skipsfart vil ha lavere kollisjonsrisiko enn tradisjonell skipsfart.

Selv om autonom skipsfart skulle vise seg å føre til at antall kollisjoner reduseres kan det ikke forventes at kollisjonsrisikoen vil forsvinne helt. Sannsynligvis vil teknologien aldri kunne forventes å bli fullstendig feilfri. Sensorer og annet teknisk utstyr er sårbare for teknisk svikt, og uansett hvor mange kontrollmekanismer som implementeres vil skipet fra tid til annen volde skade. I tillegg vil det alltid foreligge en risiko for at det autonome styringssystemet gjør noe uforventet, eksempelvis at det foretar en brå kursendring som fører til sammenstøt.⁵¹

⁴⁷ Tidemann og Elster (2019).

⁴⁸ Se Solvang og Westgård (2021) s. 59 samt Yara.com.

⁴⁹ Collin (2021) s. 85.

⁵⁰ Prop.86 L (2018-2019) s. 162.

⁵¹ Collin (2021) s. 85.

En generell utfordring ved overgangen til autonom skipsfart er at komplekse datasystemer tar over menneskets tidligere rolle som skipsfører. Dermed vil færre feil kunne tilskrives menneskelig svikt, som etter dagens sjølov er vilkår for ansvar. Menneskelige assistenter vil fortsatt beholde ansvar for vedlikehold av de ulike systemene og at disse er i god stand og holder et høyt nivå av sikkerhet. Likevel vil det kunne oppstå tilfeller der kontrollen er forsvarlig, men hvor det likevel går galt for teknologien.

4 Overordnet om Uthaug-dommen

4.1 Innledning

Til nå har fremstillingen omhandlet rederens ansvar ved kollisjoner, og fulgt utviklingen av objektivt ansvar i alminnelig erstatningsrett og for sjørettens vedkommende. I tillegg har fremveksten av autonome skip og risikoen knyttet til disse vært kartlagt. Den videre fremstillingen vil ta utgangspunkt i Høyesteretts premisser i *Uthaug* og drøfte hvordan dette vil få anvendelse på autonom seilas. Først vi det gis en oversikt over saksforholdet og resultatet i *Uthaug*, og dommens prejudikatvirkning her i kapittel 4, før det skal foretas en dypere behandling av Høyesteretts argumentasjon knyttet til henholdsvis skyldansvaret i kapittel 5 og objektivt ansvar i kapittel 6.

4.2 Uthaug's saksforhold og resultat

Bakgrunnen for *Uthaug*-saken var at en neddykket ubåt kjørte inn i og skadet en trål som ble slept etter et fiskefartøy. Trålerens eier krevde skadene erstattet av ubåtens rederi, den norske stat. Erstatning ble krevet på grunnlag av uaktsomhet hos marinemyndighetene, uaktsomhet hos ubåtens besetning og til slutt på grunnlag av at staten måtte svare for skaden på objektivt grunnlag. Anførselen om uaktsomhet hos marinemyndighetene ble frafalt før behandlingen i Høyesterett og derfor ikke behandlet.

I tilknytning til spørsmålet om besetningen hadde utvist uaktsomhet ble det lagt til grunn at årsaken til skaden var at trålen ikke ble plukket opp av ubåtens navigasjonsutstyr, slik at kursen ikke ble justert. Ubåtnavigatøren baserte navigasjonen på en forutsetning om at utstyret ville fange opp lydekko fra nedsunkne tråler, men dette viste seg i ettertid å være feil. Spørsmålet for Høyesterett var derfor om denne feilslutningen var uaktsom. Flertallet på tre dommere mente det ikke var noe å bebreide mannskapet ettersom den klare oppfatningen i sjøforsvaret var at støy fra trål ville bli fanget opp. Mindretallet på to dommere mente derimot at ubåten tok en unødig sjanse ved å ikke foreta det enkle sikkerhetstiltak det ville være å justere kursen.

Dernest behandlet Høyesterett spørsmålet om staten måtte svare for skaden på objektivt grunnlag. Også her var flertall og mindretall delt i sine oppfatninger. Uenigheten knyttet seg i hovedsak til hvorvidt det var anledning til å pålegge objektivt ansvar etter gjeldende rett.

Resultatet i saken ble at tråleren ikke fikk erstatning, verken på uaktsomhetsgrunnlag eller på objektivt grunnlag. Det var imidlertid skarp dissens i saken, og to av fem dommere mente at eieren av trålen burde få erstatning, både på grunnlag av uaktsomhet og objektivt ansvar. Den skarpe dissensen illustrerer at sakens spørsmål er komplekse. Dommen belyser

aktsomhetsnormens elastiske og skjønnspregede natur og det objektive ansvarets kontroversielle stilling i sjørettslig sammenheng.

4.3 Prejudikatvirkning

Skyldansvaret og culpanormen er behandlet i en rekke saker i Høyesterett, og på grunn av dette har *Uthaug*-dommen begrenset prejudikatverdi når det gjelder anvendelsen av skyldansvaret. Ulovfestet objektivt ansvar har i mindre grad blitt behandlet i sjørettslig sammenheng, og *Uthaug*-dommen er den siste i rekken av saker hvor disse spørsmålene har blitt diskutert. Selv om dommen er avsagt under dissens og er av eldre dato, noe som normalt kan svekke dommens prejudikatverdi, antas *Uthaug* likevel å ha tungtveiende rettskildemessig verdi. Dette skyldes at det er få autoritative rettskilder når det gjelder objektivt rederansvar. Derfor har den delen av premissene som omhandler objektivt ansvar fortsatt tungtveiende rettskildemessig verdi.

I sin artikkel «*Bedriftsansvaret i sjøfartsforhold*» legger Selvig til grunn at *Uthaug* må oppfattes som «en autoritativ sammenfatning av rettsstilstanden» for objektivt ansvar i sjøretten.⁵² Til tross for at votumet er kort, gir dommen flere prinsipielle avklaringer. Både flertallet og mindretallet enes om at erstatningsansvar på objektivt grunnlag har «liten plass i sjøretten».⁵³ Selv om mindretallet kommer til at objektivt ansvar bør pålegges i *Uthaug*, trekkes det også i mindretallets votum en snever ramme for det ulovfestede objektive rederansvar.

Uthaug-saken har bidratt til å klargjøre rekkevidden av *Baltic*-dommen. I etterkant av *Baltic* var det knyttet betydelig usikkerhet til hvordan avgjørelsen skulle forstås og om den markerte en kursendring i Høyesteretts tilnærming til objektivt ansvar i sjøretten.⁵⁴ I *Uthaug*-saken tok Høyesterett et klart standpunkt ved å definere *Baltic* som et snevert unntak heller enn en ny hovedregel, og svekket dermed *Baltics* betydning for rettsutviklingen betydelig.

Det er ikke mulig å fastslå nøyaktige rammer for det objektive rederansvaret ut fra *Uthaug*. Det eneste som kan fastslås med sikkerhet er at objektivt rederansvar er anerkjent i visse tilfeller hvor skade oppstår på grunn av svikt, svakhet etter ufullkommenhet ved skipets tekniske utstyr. Selvig argumenterer for at objektivt rederansvar kan omfatte andre situasjoner utover de som allerede er anerkjent, men det er fortsatt uklart hvilke situasjoner dette gjelder.⁵⁵

⁵² Selvig (1977) s. 420.

⁵³ Rt. 1973 s. 1364 flertallet på s. 1370 og mindretallet på s. 1371

⁵⁴ Se punkt 2.4.

⁵⁵ Selvig (1977) s. 421.

5 Skyldansvaret i Uthaug og ved autonom skipsfart

5.1 Innledning

Kapittel 5 er todelt. Først vil det i punkt 5.2 gis en analyse av Høyesteretts vurdering av spørsmålet om Uthaugs mannskap kunne bebreides for kollisjonen med trålen. Hovedhensikten er å gi et tydelig bilde av skyldansvarets anvendelsesområde og grenser. Fra punkt 5.3 flyttes fokuset over til skyldansvarets anvendelighet for autonom skipsfart. Formålet med analysen er å undersøke i hvilken grad skyldregelen er anvendelig der slike skip volder skade, og vurdere hvorvidt den gir skadelidte betryggende erstatningsrettslig vern.

5.2 Analyse og vurdering av Høyesteretts argumentasjon i Uthaug

5.2.1 Innledning og vurderingstema

I punkt 4.3 ble det påpekt at *Uthaug*-saken har størst relevans ved spørsmål om ulovfestet objektivt rederansvar. Votumet som ble avsagt i tilknytning til skyldspørsmålet er likevel egnet til å belyse hvilke kollisjonstilfeller skyldregelen fanger opp, og grensene for regelens rekkevidde i norsk rett. Derfor vil en analyse og vurdering av argumentasjonen i *Uthaug*-saken bidra til å klargjøre grensene for skyldregelen. Premissene i saken har også overføringsverdi til autonom skipsfart, ettersom kollisjonsårsaken var knyttet til bruk av teknisk utstyr. Analysen av argumentasjonen i *Uthaug*-saken kan derfor bidra til en dypere forståelse av skyldregelens grenser og anvendelighet i likeartede tilfeller.

Førstvoterende innleder sitt votum med å oppstille det sentrale vurderingstemaet i saken, som var «om det var forsvarlig av besetningen å regne med som sikkert at ubåten's sonarsystem ville registrere eventuell bruk av trål og formidle lyden av den til ubåten på en måte som utelukket misforståelser og forvekslinger».⁵⁶ Høyesterett nevner ikke eksplisitt det rettslige grunnlaget for kravet, men det fremgår av byrettens dom at kravet har grunnlag i dagjeldende § 8 i lov om sjøfarten av 20. juli 1893, som hadde samme innhold som dagens § 151.

Vurderingstemaet flertallet oppstiller er en konkretisering av culpanormens utgangspunkt. Etter culpa-regelen kan skadevolder pålegges erstatningsansvar dersom han kan klandres eller bebreides for sin opptreden. Vurderingen av hvorvidt skadevolder kan bebreides må vurderes på bakgrunn av om skadevolders opptreden var forsvarlig ut fra hva man «rimeligvis bør kunne forvente av en innsiktsfull og normalt forstandig person som opptrer på det aktuelle området».⁵⁷

⁵⁶ Rt. 1973 s. 1364 s. 1367.

⁵⁷ Lødrup (2009) s. 131. Opprinnelig kursivering

5.2.2 Aktsomhetsvurderingen

Ved vurderingen av om mannskapets opptreden var forsvarlig er det naturlig å ta utgangspunkt i skrevne atferdsnormer i lov og forskrift der dette finnes, og ellers anerkjente sedvaner.⁵⁸ Førstvoterende tok utgangspunkt i det erfaringsgrunnlag Sjøforsvaret bygget på i forkant av kollisjonen. På tidspunktet for kollisjonen tilsa erfaringsgrunnlaget at det var «meget stor tillit til utstyrets evne til å registrere støy», til tross for at forskningen i hovedsak dreide seg om utstyrets evne til å identifisere ubåter og ikke andre gjenstander. På denne bakgrunn konkluderte førstvoterende at mannskapet ikke kunne bebreides for å ha navigert i tillit til at utstyret ville identifisere trål.⁵⁹

Både flertall og mindretall synes å være enige om at mannskapet handlet i tråd med det som av Sjøforsvaret var ansett som vanlig praksis og god skikk.⁶⁰ Det er ved spørsmålet om mannskapet burde foretatt ytterligere sikkerhetstiltak at Høyesterett deler seg.

Avgjørende for flertallet var at det ikke fremstod tilstrekkelig sannsynliggjort for mannskapet at fartøyet foran ubåten slepte trål, og at man ut fra datidens opplysninger ikke hadde grunn til å tvile på opplysningene fra sonaren.⁶¹ Dommer Leivestad, som representant for mindretallet, ga uttrykk for tvil, men var likevel «tilbøyelig» til å synes mannskapet hadde utvist uaktsomhet. Avgjørende for mindretallet var at det erfaringsmessig var mange fiskefartøyer i området og at mannskapet hadde overveid om de hadde plukket opp lyd av trål. Selv om mannskapet i tillit til utstyret antok at fartøyet forut for ubåten ikke slepte trål, mente mindretallet at de likevel tok en unødig sjanse ved å ikke justere kursen. Et slikt handlingsalternativ ville være enkelt og medført at kollisjonen ble unngått. Mannskapet hadde derfor utvist uaktsomhet etter mindretallets syn.⁶²

Et sentralt moment i aktsomhetsvurderingen er skadevolders mulighet til å unngå skaden. Her er de rettslige utgangspunktene klare. Kunne skaden ikke vært unngått, kan det heller ikke bli tale om noe skyldansvar. På den annen side bør det medføre skyldansvar dersom skaden enkelt kunne vært unngått.⁶³ Saksforholdet i *Uthaug*-saken befinner seg et sted mellom disse utgangspunktene. Skaden kunne vært unngått ved at kursen ble justert som en forsiktighetsregel, men det omstridte spørsmålet er om det er rimelig å kreve dette av mannskapet. Flertallet la avgjørende vekt på at mannskapet hadde innrettet seg i tråd med vanlig praksis og god skikk i

⁵⁸ Falkanger og Bull (2016) s. 224-225.

⁵⁹ Rt. 1973 s. 1364 s. 1368-1369.

⁶⁰ Rt. 1973 s. 1364 flertallet på s. 1369 og mindretallet på s. 1370.

⁶¹ Rt. 1973 s. 1364 s. 1368.

⁶² Rt. 1973 s. 1364 s. 1370.

⁶³ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 110-111.

Sjøforsvaret, mens mindretallet mente at man likevel kan forvente at mannskapet endret kursen *i tilfelle* det skulle dreie seg om en trål.

Skadevolder har utvist skyld dersom han på handlingstidspunktet innså eller burde ha innsett at handlingen var rettsstridig. Hagstrøm og Stenvik sondrer mellom bevisst og ubevisst uaktsomhet. Det foreligger bevisst uaktsomhet der skadevolderen er kjent med handlingens skadeevne, men beslutter å utføre handlingen likevel. Han har da handlet i mangel på hensynsfullhet overfor skadelidte. Motsatt vil det være unaturlig å klandre skadevolder dersom han overhodet ikke var bevisst at handlingen kunne påføre skadelidte et tap.⁶⁴

Spørsmålet om hvorvidt mannskapet burde ha innsett at det ville være rettsstridig å ikke justere kursen er sakens kjerne. Flertallets syn er at uaktsomheten er ubevisst fordi sonaren ikke plukket opp trål, og mannskapet var derfor ikke bevisst skadeevnen ved å ikke justere kursen. Mindretallet mener derimot at til tross for den utbredte oppfatning om at sonaren ville identifisert trål, likevel tok en «unødig sjanse» ved å ikke styre unna. Umiddelbart kan det synes som at mindretallet setter en skranke for i hvor stor grad mannskapet kunne stole på teknologien. Mannskapet var kjent med at en kollisjon «kunne være fatalt for ubåten». Den store skadeevnen tilsier at det ikke er tilstrekkelig å stole på teknologien alene. Mindretallet anser det som rimelig å forvente at mannskapet tilpasser navigasjonen også for det tilfellet at sonaren skulle gi mangelfull informasjon.

I norsk rett er det et utbredt syn at skadevolder ikke kan pålegges urealistisk strenge krav til sin atferd. Aktsomhetsnormen gir et visst rom for feilvurderinger, og vurderingen krever en avveining mellom skadevolder og skadelidtes interesser.⁶⁵ I avveiningen mellom skadevolder og skadelidtes interesser vil vurderingen i stor grad bero på skjønn. Overordnet kan vi omtale flertallets innfallsvinkel som skadevolder-vennlig, mens mindretallets syn er mer skadelidt-orientert.

Mindretallets overgang til vurderingen av objektivt ansvar etterlater tvil om mindretallet egentlig konkluderer under skyldansvaret, eller om denne drøftelsen nærmest er å anse som et obiter dictum. Annenvoterende tar forbehold om at hans aktsomhetsvurdering «[kan] være for streng» etter norsk rettstradisjon.⁶⁶ Slik sett illustrerer Høyesteretts avgjørelse i *Uthaug* at grensene mellom skyldansvaret og det ulovfestede objektive ansvar blir mindre tydelige i tilfeller hvor skyldregelen gir urimelige utfall. Mindretallets votum vitner om en vilje til å strekke skyldregelen i ønske om et mer rimelig resultat.

⁶⁴ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 165-166.

⁶⁵ Lødrup (2009) s. 131-136.

⁶⁶ Rt. 1973 s. 1364 s. 1371.

5.2.3 Oppsummering

Ubåtens reder, staten, ble ikke pålagt erstatningsansvar på grunnlag av skyldansvaret. Resultatet i *Uthaug*-saken illustrerer at det vil foreligge risiko for at teknisk utstyr ikke innehar ønskede og forventede egenskaper, men at dette ikke nødvendigvis skyldes uaktsomhet i juridisk forstand. I de tilfellene skadevolder ikke kan bebreides for uvitenheten vil derfor skadelidte måtte bære denne risikoen, selv om den er skapt av skadevolder. I punkt 5.3 vil det undersøkes i hvilken grad skyldansvaret er anvendelig når det skadevoldende skip er autonomt. Et sentralt formål ved undersøkelsen er å vurdere om skyldregelen gir betryggende erstatningsrettslig beskyttelse for skadelidte i slike tilfeller.

5.3 Skyldansvarets anvendelighet ved autonom skipsfart

5.3.1 Innledning

I dette kapittelet skal skyldansvarets anvendelighet ved autonom skipsfart undersøkes. Som illustrert i kapittel 3 vil navigasjonen av autonome skip i større grad foregå ved hjelp av tekniske systemer enn ved bemannet skipsfart. Dette medfører at færre skadetilfeller vil kunne tilbakeføres til menneskelig svikt, og i større grad til ulike former for teknisk svikt. Hovedformålet med dette kapittelet er å undersøke hvordan økt automatisering og fravær av menneskelig kontroll over navigasjonen påvirker den erstatningsrettslige aktsomhetsvurderingen.

Skyldansvaret er det alminnelige erstatningsgrunnlaget i sjøretten, og er derfor anvendelig i kollisjoner mellom skip, og i kollisjoner med andre gjenstander. Ved kollisjoner mellom skip blir det skip ansvarlig som bærer «skylden» jf. sjøl. § 161. Rederen kan selv ha utvist skyld, eller indirekte gjennom mannskapets handlinger, § 151. Det faktum at sjøl. §§ 151 og 161 benytter ulik terminologi, henholdsvis «skyld» og «feil og forsømmelse», har ingen realitetsforskjell ettersom begge formuleringer er en henvisning til en alminnelig uaktsomhetsvurdering.⁶⁷

Som nevnt i punkt 5.2 tar den alminnelige erstatningsrettslige culpanormen utgangspunkt i hva som «rimeligvis bør kunne forventes av en innsiktsfull og normalt forstandig person som opptrer på det aktuelle området».⁶⁸ For å fastlegge det konkrete innholdet i aktsomhetsnormen er det nødvendig å undersøke skrevne atferdsnormer og anerkjente sedvaner på sjørettens område.⁶⁹ Først skal det undersøkes hvilket ansvar rederen for det autonome skip har for at skipet er trygt å bruke i punkt 5.3.2. Dernest skal det undersøkes hvilket ansvar rederen har for

⁶⁷ Falkanger og Bull (2016) s. 156.

⁶⁸ Lødrup (2009) s. 130 (opprinnelig kursivering).

⁶⁹ Falkanger og Bull (2016) s. 224-225

systemutviklerens handlinger i punkt 5.3.3, før det vil foretas en oppsummering av rederens ansvar etter skyldregelen i punkt 5.3.4.

5.3.2 Rederens ansvar for at skipet er trygt å bruke

Rederen har det overordnede ansvar for at skipet er trygt å bruke.⁷⁰ Han kan bli erstatningsansvarlig for uaktsom organisering av virksomheten dersom skaden kan føres tilbake til hans handlinger eller unnlater. Rederen identifiseres dessuten med selskapets ledelse, han kan ikke unngå ansvar ved å delegere bort sentrale ledelsesoppgaver.⁷¹ Relevante skrevne atferdsnormer er sentrale ved fastsettelsen av rederens aktsomhetskrav knyttet til skipssikkerhet. Brudd på slike atferdsnormer medfører derimot ikke alene at rederen har vært uaktsom, han må kunne bebreides for sine valg og handlinger.⁷²

Havne og farvannsloven § 25 fjerde ledd angir krav til sikkerhetsnivå ved ubemannede skip. Rederen av det ubemannede skip er pliktig til å «iverksette alle tiltak som er nødvendige for å forebygge og hindre» at den ubemannede seilassen påfører skade på mennesker, verdier eller miljø. I henhold til forarbeidene gjelder tiltakplikten kontinuerlig, ved alle faser av seilassen.⁷³ Selv om ordlyden «alle tiltak som er nødvendige» tilsier at rederen med dette er pålagt en meget streng forpliktelse, kan ansvar kun pålegges på skyldgrunnlag dersom rederen kan bebreides for sine handlinger eller unnlater. Det medfører at rederen må ha en reell mulighet til å handle annerledes.⁷⁴

Ordlyden i Havne og farvannsloven § 25 fjerde ledd er vidt formulert. Bestemmelsen angir at «alle tiltak som er nødvendige» må iverksettes, men hvilke konkrete tiltak dette omfatter er foreløpig ikke klart. Utover denne bestemmelsen finnes det ingen skrevne atferdsnormer for autonome skip, og ettersom autonom skipsfart er i en start- og utviklingsfase finnes det heller ikke festnet eller vanlig praksis. Det er derfor vanskelig å si noe om hvilke krav som vil stilles til sikkerheten ved denne typen skipsfart. Inntil det utarbeides regelverk som regulerer autonom skipsfart spesielt, vil det derfor måtte tas utgangspunkt i skrevne atferdsnormer i skipsfarten generelt.⁷⁵

⁷⁰ Se sjødyktighetsloven § 2 (opphevet) og forholdet til skipssikkerhetslovens krav til «betryggende sikkerhet» i Ot.prp. nr 87 (2005-2006) s. 56 og NOU 2005: 14 s. 86-88.

⁷¹ Falkanger og Bull (2016) s. 149.

⁷² Falkanger og Bull (2016) s. 224-225

⁷³ Prop. 86 L (2018-2019) s. 164.

⁷⁴ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 70.

⁷⁵ Forutsatt i Sjøfartsdirektoratets rundskriv (2020) s. 2

Kravet til «betryggende sikkerhet» slik det er definert i skipssikkerhetslovens §§ 9 og 11, jf. § 6 omfatter krav til at skipet er prosjektert, bygget, utrustet, driftet og vedlikeholdt på en måte som «ut fra skipets formål og fartsområde gir *betryggende sikkerhet* for liv og helse, miljø og materielle verdier»⁷⁶ og dessuten at regelverket etterlevs av de som er involvert i disse fasene. Presisering av kravet om «betryggende sikkerhet» finnes i stort omfang i ulike lover og forskrifter, men innenfor rammen av denne fremstillingen er det tilstrekkelig å anerkjenne at «betryggende» ikke innebærer et krav om absolutt sikkerhet, men snarere et krav om at sikkerheten holder et tilstrekkelig nivå.⁷⁷

For å overholde kravene til «betryggende sikkerhet» må rederen foreta forsvarlige valg når det kommer til valg av skipsverft og leverandører av datautstyr, sørge for et tilstrekkelig inspeksjons- og testregime som kan avdekke feil og mangler ved systemet og for nødvendig vedlikehold under skipets levetid.⁷⁸ Dessuten har rederen et ansvar for å sørge for forsvarlig opplæring av besetningen. I det følgende vil det undersøkes hva som skal til for å pålegge rederen ansvar i forbindelse med forsømmelse av disse pliktene.

Falkanger og Bull gir uttrykk for at den skadevoldende handling vanligvis ikke vil kunne tilbakføres til rederen selv eller rederiets ledelse.⁷⁹ Med dette mener nok forfatterne å vise til at feilen normalt kan føres tilbake til mannskapets handlinger og unnlater, men i dette ligger en innrømmelse av at kravet til rederen om at skipet skal være trygt å benytte, ikke skal praktiseres strengt. Dette har sammenheng med at en reder som opptrer normalt og forsvarlig unngår ansvar etter den alminnelige skyldregelen. Det er avvik fra normal og forsvarlig opptreden som medfører ansvar.

Dette underbygges videre av norsk kritikk av dansk Højesteretts dom i ND-1995-163 *Bravur*. I saken hadde skipet kollidert med en brygge grunnet svikt i skipets styresystem. Svikten skyldes brudd i en bolt i en trykkluftsylinder. Sylinderen ble implementert før rederiet overtok skipet, og var ifølge de sakkyndige beheftet med en konstruksjonsfeil. Feilen medførte en latent risiko for at maskineriet kunne svikte ved normal bruk av styringssystemet. Rederen ble pålagt ansvar som følge av manglende inspeksjon og vedlikehold med den begrunnelse at rederiet «burde have foranlediget foretaget undersøgelser af skibet, som kunne have afdækket en så væsentlig konstruktionsfejl som den foreliggende».

⁷⁶ Min kursivering.

⁷⁷ Se Stevens (2021) s. 245 om det lignende sjødyktighetskravet.

⁷⁸ Rønningen (2022) s. 50

⁷⁹ Falkanger og Bull (2016) s. 149.

Med norske øyne benyttet de danske dommerne en så streng aktsomhetsnorm at det i realiteten var tale om et objektivt ansvar.⁸⁰ Dansk Højesterett konkretiserte ikke hva rederen burde ha gjort for å oppdage feilen. Ansvar ble pålagt *fordi* rederiet ikke oppdaget feilen, ikke fordi det kunne påvises konkret klanderverdig atferd. Forklaringen er at man i dansk rettstradisjon ikke har utviklet noen lære om alminnelig objektivt ansvar, men heller har forsøkt å legge culpanormen på strekk for å oppnå et rimelig resultat.⁸¹

At rederen må ha reelle muligheter til å avverge skaden illustreres av lagmannsrettens dom ND-1990-362 *Oddtun*. I *Oddtun* kolliderte to skip grunnet svikt i Oddtuns autopilotssystem. Spørsmålet for lagmannsretten var om rederiet kunne bebreides for manglende vedlikehold av autopilotsystemet. Etter en sammensatt vurdering kom lagmannsretten til at rederiet ikke kunne holdes ansvarlig.

For det første konstaterte lagmannsretten at rederiet hadde «foretatt ettersyn på den måte som er vanlig». Som i *Uthaug*-saken må det som er «vanlig» søkes fastlagt i skrevne atferdsnormer og praksis på området. I *Oddtun* la lagmannsretten til grunn at det ikke fantes slike normer i lov og forskrifter og at det var ansett som tilstrekkelig å foreta reparasjoner når feil ble synlige. For autonom skipsfart vil det samme være utgangspunktet. Foruten de generelle kravene i havne- og farvannsloven § 25, finnes det ikke egne regler for ettersyn av autonome styringssystemer, men det er sannsynlig at slike vil utarbeides i fremtiden.

For det andre vektla lagmannsretten at skadeevnen ved bruk av autopilot er liten og at skadeomfanget dessuten sjelden får store følger. At skaderisikoen knyttet til bruk av autopilot er forholdsvis liten senker kravene til hva som kan forventes av ettersyn. Skadeevnen ved å benytte autonome styringssystemer til navigasjon må antas å være høyere enn ved autopilot fordi det ikke vil være mennesker til stede for å overvåke og overstyre navigasjonen. At skadeevnen er høyere taler for at det bør stilles høyere krav til hvordan og hvor hyppig ettersyn foretas om bord på autonome skip.

For det tredje fremhevet lagmannsretten at autopilot er en «teknisk sett avansert og innviklet innretning», noe som gjør det vanskelig å oppdage feil ved vanlig ettersyn. Det kan forutsettes med stor sikkerhet at den teknologi som tas i bruk ved navigasjon av autonome skip vil være vesentlig mer innviklet og kompleks enn det autopilotsystem som sviktet i *Oddtun*. Rederens muligheter til å oppdage latente feil og utilstrekkeligheter ved utstyret vil være begrensede fordi programvaren som tas i bruk ved autonome skip vil være så avansert at den vil gå utenfor rederens ekspertiseområde. Rederen vil heller ikke nødvendigvis ha tilgang til kildekoden. En annen

⁸⁰ Falkanger og Bull (2016) s. 151.

⁸¹ Lødrup (1966) s. 185-186.

utfordring er at det i noen tilfeller vil være umulig, selv for systemutvikleren å fullt ut forstå hvordan et intelligent datasystem fatter beslutninger. Særlig innviklet er det når systemet bruker maskinlæring, hvor den lærer og utvikler seg selvstendig fra systemutviklerens algoritmer.⁸² *Oddtun* illustrerer at man ikke stiller krav til at rederen har inngående detaljkunnskap om teknisk utstyr, rederen må kunne stole på at den informasjon leverandøren gir om utstyrets egenskaper er korrekt.

I forbindelse med ubemannet skipsfart oppstår det dessuten nye problemstillinger, eksempelvis knyttet til ansvar for skade forårsaket av hacking og dataangrep og for svikt i dataoverførings-systemer. Etter skyldregelen vil rederen pålegges ansvar dersom han ikke har sørget for forsvarlige tiltak for å motvirke slike angrep og svikt.

Gjennomgangen av rederens ansvar for at skipet er trygt å bruke viser at rederens undersøkelses- og vedlikeholdsplikt ikke er absolutt. Det norske synet på *Bravur*, resultatet i *Uthaug* og lagmannsrettens tilnærming i *Oddtun* viser at norske domstoler kun vil pålegge rederen ansvar etter skyldregelen i de tilfeller hvor det kan pekes på klanderverdig opptreden eller forsømmelse fra rederens side. Bruk av avansert teknisk utstyr medfører at det vil være utfordrende for rederen å avdekke feil og mangler ved normalt vedlikehold, og det vil være vanskelig å knytte svikt til uaktsomhet fra rederen. Det medfører at rederen av et ubemannet skip oftere vil gå fri for ansvar, og som et resultat vil skadelidtes posisjon etter skyldreglen svekkes.

5.3.3 Rederens ansvar for systemutvikleres handlinger

5.3.3.1 Innledning

I dette underkapittelet skal det undersøkes hvilket ansvar rederen har for systemutviklerens handlinger. I denne sammenheng forstås systemutvikleren som den person eller enhet som gis i oppgave å utvikle det autonome styringssystem som utfører navigasjonen om bord på det autonome skip. Analysen vil ha overføringsverdi til rederens ansvar for andre tekniske hjelpere som er satt til å utvikle og vedlikeholde øvrig teknisk utstyr. Sjøloven § 151 er det primære rettsgrunnlag for rederens prinsippansvar og vil være utgangspunktet for analysen, men hans ansvar kan tenkelig suppleres etter det generelle arbeidsgiveransvaret i skadeerstatningsloven § 2-1. Rederens ansvar etter de to ansvarsgrunnlagene undersøkes enkeltvis i punkt 5.3.3.2 og 5.3.3.3.

⁸² Collin (2021) s. 92.

5.3.3.2 Rederens ansvar for systemutvikler etter sjøloven § 151

5.3.3.2.1 Overordnet om sjøl. § 151

Verken rederen selv eller de personer som innehar posisjoner som gjør at de må identifiseres med rederen er direkte involvert i skipets daglige drift. Derfor etablerer sjøloven § 151 et arbeidsgiveransvar for rederen slik at også feil som er begått av andre grupper av hjelpere tilskrives rederiet. Erfaringsmessig blir erstatningsbetingende feil begått av kaptein og mannskap om bord på skipet.⁸³ Ved autonom skipsfart vil kapteinens og mannskapets roller overtas av det autonome styringssystem og eventuell skyld må derfor henge ved utvikleren av systemet. Sjøloven § 151 angir 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»

Fra ordlyden kan det utledes tre vilkår for at rederen skal holdes ansvarlig for systemutviklerens handlinger og unnlater. For det første må utvikleren ha voldt skade ved «feil eller forsømmelse». Som tidligere påpekt er «feil eller forsømmelse» en henvisning til en alminnelig uaktsomhetsvurdering. I punkt 5.3.3.2.1 skal det undersøkes hvordan uaktsomhetsvurderingen påvirkes av at skipet navigerer autonomt. For det andre må hjelperen ha påført skaden «i tjenesten». Innholdet av dette vilkåret vil være gjenstand for undersøkelse i punkt 5.3.3.2.2., og for det tredje må skaden være forvoldt av noen som «utfører arbeid i skipets tjeneste». Spørsmålet om hvorvidt systemutvikleren tilhører gruppen av hjelpere som rederen svarer for vil behandles i punkt 5.3.3.2.3.

5.3.3.2.2 Feil eller forsømmelse

I dette underkapittelet skal det undersøkes hvordan uaktsomhetsvurderingen påvirkes av at skipet navigerer autonomt. Først vil det gis noen generelle utgangspunkter for skyldvurderingen ved navigasjon, deretter vil det undersøkes hvordan aktsomhetsvurderingen vil stille seg for systemutvikleren.

Skyldvurderingen tar utgangspunkt i hva som «rimeligvis bør kunne forventes av en innsiktsfull og normalt forstandig person som opptrer på det aktuelle området».⁸⁴ Aktsomhetsnormens videre innhold i den konkrete sak må fastsettes på bakgrunn av andre rettskilder, som skrevne atferdsnormer i lov og forskrift og anerkjent sedvane. Øvrige momenter i en alminnelig

⁸³ Falkanger og Bull (2016) s. 148.

⁸⁴ Lødrup (2009) s. 131.

culpavurdering vil dessuten være relevante, slik som skaderisikoen ved handlingen og skadevolders rimelige handlingsalternativer.⁸⁵

Blant sentrale skrevne atferdsnormer finner vi Sjøveisreglene. Sjøveisreglene er trafikkregler gitt i forskrifts form til forebygging av sammenstøt på sjøen.⁸⁶ Forskriften gjorde de internasjonale sjøveisreglene⁸⁷ til norsk rett, og gir veiledning ved fastsettelse av culpanormen i sammenstøtssaker. Regelsettet består av absolutte handlingsnormer knyttet til eksempelvis lyd- og lys-signaler, og mer skjønnspregede normer som krav til godt sjømannskap og ordentlig utkikk. Ved spørsmål om de skjønnsbaserte normene er overtrådt må det foretas en samlet vurdering av sakens omstendigheter.⁸⁸

Sjøveisreglene er normer for forsvarlig ferdsel på sjøen, men de er ikke stringente regler som skal overholdes for enhver pris. Det følger av sjøveisregel 2 a at dersom «alminnelig sjømannskikk» og «tilfelleets særegne omstendigheter» tilsier fravikelse av disse reglene, går disse normene foran sjøveisreglene. Kravet til «alminnelig sjømannskikk» eller «godt sjømannskap» er den grunnleggende retningslinjen for forsvarlig navigasjon jf. sjøl. § 132 og ND-2000-142 *Papillon* og ND-2000-502 *Grigoroussa*.⁸⁹

I motsetning til det konvensjonelle mannskap vil systemutvikleren ikke være direkte ansvarlig for navigasjonen. Utviklerens oppgaver er knyttet til å utforme et system som kan navigere uten menneskelig påvirkning. Det autonome systemet kan ikke selv bebreides for de valg og vurderinger som tas, ettersom beslutningene vil være et resultat av utviklerens programmering. Skyldansvaret må derfor knyttes opp mot systemutviklerens feil og forsømmelser ved utvikling, ettersyn og vedlikehold av systemet.⁹⁰

Kravene til systemutviklers opptreden må vurderes på bakgrunn av hvordan algoritmene for det autonome styringssystemet er sammensatt. Målsetningen er at skipets atferdsmønster reflekterer «godt sjømannskap». Det innebærer en atferd som søker å unngå kollisjoner i størst mulig grad, og at systemets handlinger er egnet til å begrense skadeomfanget i størst mulig utstrekning når en kollisjon er uunngåelig.⁹¹

⁸⁵ Falkanger og Bull (2016) s. 225.

⁸⁶ FOR-1975-12-01-5.

⁸⁷ Sjøveisreglene er hjemlet i Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG) av 1972, utarbeidet av FN-organet IMCO (nå IMO).

⁸⁸ Falkanger og Bull (2016) s. 225.

⁸⁹ Falkanger og Bull (2016) s. 156.

⁹⁰ Rønningen (2022) s. 27.

⁹¹ Stevens (2021) s. 255.

Videre stiller ikke culpanormen krav til at systemutvikleren leverer risikofrie systemer som aldri vil føre til kollisjon. Overtredelse av culpanormen forutsetter at utvikleren kunne og burde handlet annerledes ut fra de kunnskaper og forutsetninger som forelå på tidspunktet for systemutviklingen. Systemutviklerens utførelse av oppdraget må speile det som rimeligvis kan forventes av en alminnelig kyndig systemutvikler. Aktsomhetsvurderingen vil knyttes opp til hvordan systemutvikler har gått frem ved identifisering av ulike kollisjonsrisikoer, hvordan slike risikoer er forsøkt minimert og hvilke tiltak som er satt i gang for å begrense skadeomfanget dersom en kollisjon først skulle forekomme.⁹²

Kravet til godt sjømannskap ble ikke eksplisitt trukket frem som en retningslinje for aktsomhetsvurderingen i *Uthaug*. Dommen kan likevel tas til inntekt for at fastleggelse av normen for godt sjømannskap må skje på bakgrunn av tilgjengelig kunnskap om utstyret på kollisjonstidspunktet. Den betydelige teknologiske utviklingen som har foregått siden 1973 må antas å fortsette, og dermed øker risikoen for misoppfattelser av de stadig mer komplekse datasystemenes yteevne. Risikoen for feilaktige antakelser om funksjonalitet og tiltenkte egenskaper ved avansert teknologisk utstyr skyves derfor til en viss grad over på skadelidte. Bruk av mer komplisert teknologi medfører ikke etter dagens regler noe skjerpet aktsomhetskrav for utvikleren, og kan derfor medføre at rederiet glir unna ansvar på skadelidtes bekostning.

Røsæg og Stevens fremhever at kompleksiteten i datasystemet som styrer skipets atferd gjør at det vil være vanskelig, og i noen tilfeller umulig, å identifisere årsaken til kollisjonen. Systemet vil kontinuerlig foreta vurderinger av situasjonen og iverksette tiltak basert på disse vurderingene. Hver beslutning vil bestå av opptil flere hundre lag med sannsynlighetskalkulasjoner, der resultatet av en vurdering vil danne grunnlaget for den neste. Datasystemets algoritmer blir dermed en «black box», fordi man mangler fullstendig tilgang til detaljene i hvordan systemet fungerer.⁹³ Dermed vil det være en utfordrende oppgave å forklare og rekonstruere systemets atferd og vurderinger som ledet opp til kollisjonsøyeblikket. I forlengelsen av dette vil det være utfordrende å knytte klanderverdig atferd til systemutvikleren.

Gjennomgangen av skyldansvarets anvendelse ved autonom skipsfart viser at uaktsomhetsvurderingen gir andre utslag enn ved konvensjonell skipsfart. Det vil rent faktisk være en utfordring å klarlegge årsaken til skaden grunnet styringssystemets komplekse læringsalgoritmer, og dersom man skulle finne årsaken kan det være vanskelig å knytte skadeårsaken til feil og forsømsmelder ved systemutviklingen. I tillegg vil rederiet slippe unna ansvar dersom skaden skyldes at systemet eller systemets enkeltkomponenter ikke fungerte slik utvikleren hadde grunn til å forvente såfremt feilslutningen er utbredt.

⁹² Stevens (2021) s. 255.

⁹³ Stevens (2021) s. 257 og Røsæg (2021) s. 132-133.

5.3.3.2.3 I tjenesten

Det er et vilkår for å pålegge rederen erstatningsansvar at hjelperen har voldt skaden «i tjenesten». Vilkåret innebærer en tidsmessig og en saklig begrensning av de feil rederen svarer for. Den tidsmessige begrensningen tydeliggjør at rederen kun er ansvarlig for handlinger som er begått under tjenesteforholdet. Den saklige begrensningen stiller krav til at det må være rimelig sammenheng mellom hjelperens handlinger og de oppgaver han er satt til å utføre på rederens vegne.⁹⁴

Rettspraksis knyttet til tjenestevilkåret viser at den saklige begrensningen har reist vanskelige grensespørsmål.⁹⁵ Først og fremst skyldes dette at konvensjonell skipstjeneste innebærer at mannskapet er om bord på skipet under hele seilasen, og skillet mellom regulær skipstjeneste og fritid vil da ikke være enkel å trekke. De samme problemstillinger vil imidlertid ikke oppstå ved autonom skipsfart, ettersom systemutvikler vil ikke befinne seg om bord på skipet utenfor arbeidstid. Vilkåret om at skaden må være voldt «i tjenesten» vil dermed ikke være like problematisk ved ubemannet skipsfart.

5.3.3.2.4 Utfører arbeid i skipets tjeneste

Rederens ansvar er begrenset til de helpere som «utfører arbeid i skipets tjeneste». I dette underkapittelet skal det undersøkes om systemutvikleren faller innenfor de grenser § 151 setter for gruppen av medhjelpere rederen hefter for. Systemutvikleren kan være ansatt av rederen selv eller en tredjeperson rederen har engasjert. Det mest praktiske er antakelig at utvikleren engasjeres som en selvstendig oppdragstaker, og dette forutsettes å være tilfellet i det følgende.⁹⁶ Det forutsettes videre at de øvrige vilkårene for å pålegge rederen ansvar for en helper er oppfylt, altså at det foreligger «feil eller forsømmelse» og at systemet er tilpasset til et bestemt skip, slik at tilknytningskriteriet «i skipets tjeneste» er oppfylt.

Systemutviklere og andre tekniske helpere er ikke uttrykkelig nevnt i ordlyden i § 151, spørsmålet blir derfor om utvikleren «utfører arbeid i skipets tjeneste». Isolert sett kan det slutes fra «i skipets tjeneste» at hjelperen er engasjert for å utføre et arbeid i tilknytning skipet. Ordlyden er vidt formulert og gir begrenset veiledning for grensene for rederansvaret. I juridisk teori er problemstillingen utforsket av Brækhus i *Rederens husbondansvar*.⁹⁷

⁹⁴ Falkanger og Bull (2016) s. 150.

⁹⁵ NJA 1938.575 SH Loslærlingen, ND1973.343 NH Trygg.

⁹⁶ Rønningen (2022) s. 35.

⁹⁷ Teksten er publisert i samme form i 1954 og i 1968. Alle henvisninger vil være til 1954-utgaven.

«Rederen må i en rekke tilfelle benytte tekniske eksperter av forskjellige slag: Det mekaniske verksted som bygger eller reparerer skipet, klassifiseringsselskapet som kontrollerer det, de firmaer som leverer, installerer og kontrollerer spesialutstyr som radiostasjon, ekkolodd, radar o.l. En feil begått av en av disse hjelpere kan meget vel tenkes å føre til at tredjemann lider skade. [...] Kan rederen i tilfelle pålegges ansvar etter sjøl. § 8 [tilsvarende dagens § 151]. Svaret må utvilsomt bli benektende. Det dreier seg om hjelpevirksomhet, som nok er nødvendig for skipsfarten, men som ikke selv kan sies å være et ledd i selve rederinæringen [...].»⁹⁸

I henhold til Brækhus hefter rederen kun for hjelpere som utfører oppgaver knyttet til den «typiske skipsfartsvirksomhet». Tekniske hjelpere er uttrykkelig nevnt og definert som hjelpere som er nødvendige for skipsfarten, men som ikke kan klassifiseres som «typiske [for] skipsfartsvirksomhet». Det grunnleggende hensynet bak avgrensningen er at skadelidtes posisjon ikke skal påvirkes av om rederen velger å utføre arbeidet personlig eller ved selvstendige hjelpere.⁹⁹ Slik sett er rederens virksomhetsansvar begrenset ved et funksjonelt kriterium. Brækhus funksjonelle kriterium har fått tilslutning av Selvig og er opprettholdt i senere praksis og teori.¹⁰⁰

Systemutvikler og andre tekniske eksperter hører ikke inn under en assistentgruppe som utfører den «typiske skipsfartsvirksomhet», og utfører derfor ikke «arbeid i skipets tjeneste». Utgangspunktet er dermed at rederen ikke vil være ansvarlig for systemutviklerens handlinger etter sjøloven § 151.

Vurderingen av hvilke hjelpere som kan sies å være ledd i den «typiske skipsfartsvirksomhet» kan endre seg med tiden. Momenter i vurderingen vil være systemutviklerens posisjon i redieriet, tjenesteforholdets varighet og rederens instruksjonsmyndighet.¹⁰¹ Dersom bruk av autonome styringssystemer blir mer alminnelig utbredt, og systemutvikler er involvert i regelmessig oppfølging, vedlikehold og oppdateringer kan det tenkes at systemutviklers funksjon vil være så tett knyttet til skipsfarten at den må karakteriseres som «typisk».

5.3.3.3 Rederens ansvar for systemutvikler etter skadeerstatningsloven § 2-1

Gjennomgangen av rederens ansvar for systemutvikler etter sjøloven § 151 viser at rederen ikke hefter for systemutviklere og andre tekniske hjelpere. Spørsmålet er her om

⁹⁸ Brækhus (1954) s. 22.

⁹⁹ Brækhus (1954) s. 22-23.

¹⁰⁰ Selvig (1968) s. 66, Falkanger og Bull (2016) s. 161, Rt. 1984 s. 866 Lystbåt-fly.

¹⁰¹ Brækhus (1954) s. 23.

skadeerstatningsloven § 2-1 gir skadelidte grunnlag for å kreve rederiet for skade voldt av systemutviklerens uaktsomme opptreden.

I motsetning til rederansvaret i sjøloven § 151 omfatter ikke skadeerstatningslovens arbeidstakerbegrep selvstendige oppdragstakere. Ordlyden i skadeerstatningsloven § 2-1 nr. 3 angir at arbeidsgiver hefter for «enhver som gjør arbeid eller utfører verv i arbeidsgivers tjeneste». Etersom oppdragsgiver ikke innehar rett til å inspisere og kontrollere hvordan oppdragstaker utfører oppdraget utføres arbeidet ikke «i arbeidsgivers tjeneste».¹⁰² Arbeidsgiveren kan komme i erstatningsansvar dersom han kan klandres i valget av oppdragstaker, men ikke for erstatningsbetingende feil begått av oppdragstaker.

I punkt 5.3.3.2.3 ble det forutsatt at systemutvikleren i praksis vil være en selvstendig oppdragsgiver. Som utgangspunkt vil rederen derfor ikke hefte for skade forvoldt av utvikleren i kraft av arbeidsgiveransvaret. I både Rt. 2015 s. 475 *Partner* og Rt. 2000 s. 253 *Asfaltkant* ble virksomhetene derimot ansvarlig utover hva som naturlig hører innunder arbeidstakerbegrepet etter arbeidsgiveransvaret.

I førstnevnte *Partner* hadde en partner i et advokatfirma tilegnet seg aksjer tilhørende en klients barn. Selv om partneren ikke formelt var ansatt, tok Høyesterett til orde for at arbeidstakerbegrepet måtte kunne «utvikles og tilpasses blant annet i lys av samfunnsutviklingen og ulike måter å organisere virksomhet på».¹⁰³ Videre vektla retten at en partner vil ha sterkere tilknytning til firmaet enn en ansatt advokat, og at det ville oppstå et «tomrom» i reglene om aktiv identifikasjon mellom organansvaret og arbeidsgiveransvaret som ikke ville være forenlig med skadeerstatningsloven § 2-1 formål om å gi skadelidte adekvat vern.¹⁰⁴

Begrunnelsen minner om Brækhus funksjonelle avgrensning av rederansvaret i sjøloven § 151. Det sentrale er at virksomhetens organisering ikke skal påvirke skadelidtes erstatningsvern. Partnerens tilknytning til virksomheten er imidlertid langt sterkere enn systemutviklerens, og utvikleren utgjør foreløpig ikke noe fast og varig element i rederivirksomheten.¹⁰⁵ Slik sett er det ikke å forvente at rederen skulle bli ansvarlig etter skadeerstatningsloven § 2-1.

I *Asfaltkant* ble Statens Vegvesen holdt ansvarlig for en ulykke der en motorsyklist omkom. Flertallet kom til at det var utvist uaktsomhet ved manglende skilting av veien.¹⁰⁶ Veiarbeidet var satt ut til en selvstendig oppdragsgiver, men verken flertall eller mindretall problematiserte

¹⁰² Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 211 jf. Ot.prp. nr. 48 (1965-1966) s. 79.

¹⁰³ Rt. 2015 s. 475 avs. 68.

¹⁰⁴ Rt. 2015 s. 475 avs. 67 og 73.

¹⁰⁵ Se punkt 5.3.3.2.3.

¹⁰⁶ Rt. 2000 s. 253 s. 266.

dette. Flertallet nøyde seg med å påpeke at skilting burde vært foretatt, men fant det ikke nødvendig å fastslå av hvem, ettersom staten hadde akseptert å hefte for entreprenøren.¹⁰⁷ *Asfaltkant* kan tas til inntekt for at oppdragsgiver vil kunne bli ansvarlig for sine oppdragstakeres uaktsomme atferd, men gir ingen videre veiledning for hvilke tilfeller som omfattes.

Det sentrale hensyn i juridisk teori synes å være at skadelidte ikke skal stilles dårligere basert på hvordan den skadevoldende virksomhet er organisert. Hagstrøm og Stenvik fremhever at virksomhetsinnehaveren ikke kan unngå ansvar ved å «sette bort risikable arbeidsoperasjoner til selvstendige oppdragstakere».¹⁰⁸ Askeland fremholder at oppdragsgiveransvar vil kunne pålegges etter en samlet vurdering i det enkelte tilfellet, men at rettspraksis i etterkant av skadeerstatningsloven ikke gir holdepunkter for at det kan oppstilles et generelt oppdragsgiveransvar.¹⁰⁹

Hvor langt oppdragsgiveransvaret rekker er etter dette høyst usikkert.¹¹⁰ Et fellestrekk ved rettspraksis og teori synes å være at hensynet til at skadelidtes kompensasjonsmuligheter ikke bør kunne svekkes ved at virksomhetsinnehaveren setter bort oppgaver som normalt ligger innenfor dennes virksomhetsutøvelse. Avgrensningen av oppdragsgiveransvaret synes derfor å tilsvare Brækhus funksjonelle tilnærming.

5.4 Oppsummering

Analysen av rederens ansvar etter skyldansvaret illustrerer at skyldansvaret passer mindre godt som ansvarsgrunnlag for autonome skip. Autonome skip krever bruk av avanserte tekniske systemer, noe som gjør det vanskeligere å identifisere klanderverdig atferd hos rederen og hans hjelpere.

Rederen kan holdes ansvarlig for teknisk svikt bare dersom det kan dokumenteres at han har forsømt sine undersøkelses- og vedlikeholdsplikter. Rederen er forpliktet til å overholde sikkerhetskravene som er fastsatt i lovverket, og unnlater han dette løper han risikoen for å pålegges ansvar som følge av manglende vedlikehold. Imidlertid kan kompleksiteten i systemene gjøre det vanskelig å oppdage skjulte feil og mangler, og i mange tilfeller kan ikke rederen klandres for at feilen ikke ble oppdaget.

¹⁰⁷ Rt. 2000 s. 253 s. 267.

¹⁰⁸ Hagstrøm og Stenvik (2019) s. 274.

¹⁰⁹ Askeland (2002) s. 145.

¹¹⁰ Hagstrøm og Stenvik (2015) s. 249.

Videre har analysen vist at det vil være en innviklet oppgave å skulle identifisere feil og mangler ved systemutviklerens sammensetning av algoritmene datasytemet skal styre etter. Det vil være utfordrende å rekonstruere datasytemets vurdering av situasjonen, og å vurdere om systemutvikler har begått feil på utviklingsstadiet. I tillegg viser analysen at skadelidtes dekningsmuligheter tenkelig vil minske i takt med økende automatisering ettersom rederen ikke hefter for tekniske hjelpere etter sjøloven § 151 eller skadeerstatningsloven § 2-1.

Samlet medfører anvendelse av skyldansvaret at skadelidtes posisjon vil svekkes i det tilfellet at skipet som forårsaker skaden er et autonomt skip. Skadevolder vil gå fri for ansvar både i de situasjoner der det ikke er mulig å påvise hva som var årsaken til svikten, og der årsaken er identifisert, men rederens side ikke kan bebreides. Ved autonom skipsfart vil rederen kun holdes ansvarlig for manglende undersøkelser og vedlikehold, og ettersom rederen ikke er en teknisk ekspert vil kravene til identifisering av feil og mangler være begrensede. For å gjenopprette ubalansen mellom skadelidt og skadevolder kan aktsomhetskravet skjerpes slik som i *Bravur*, men dette synes ikke være forenelig med norsk rettstradisjon. Et annet alternativ er å pålegge rederen ansvar på objektive grunnlag, som er temaet for neste kapittel.

6 Det objektive rederansvaret

6.1 Innledning

Den tidligere fremstilling har vist at skyldansvaret i mange tilfeller ikke vil resultere i erstatningsansvar når autonome skip volder skade. Bruk av avansert og innviklet teknologi gjør det vanskelig å identifisere årsaken til skaden og å knytte årsaken til menneskelig svikt ettersom det tradisjonelle mannskapet vil erstattes av datasystemer. Når rederen heller ikke hefter for de tekniske eksperter som utvikler utstyret, vil skyldansvaret få liten betydning for rederens ansvar.

I kapittel 6 er det objektive rederansvar gjenstand for behandling. Som tidligere påpekt har Høyesterett vært tilbakeholdne mot å gi objektivt ansvar like stor plass i sjøretten som på andre rettsområder, og derfor skal rammene for det objektive rederansvar fastlegges i kapittel 6.2. I denne sammenheng er *Uthaug*-dommen en tungtveiende rettskilde, og derfor vil det gis en analyse av Høyesteretts behandling av det objektive ansvar, hvor flertall og mindretalls argumentasjon skal granskes og vurderes. Etter at rammene for det objektive ansvar er klarlagt så langt det lar seg gjøre i tråd med *Uthaug*-dommen vil det i punkt 6.3 undersøkes i hvilken grad ansvaret er anvendelig ved autonom skipsfart. Avslutningsvis vil jeg knytte noen betraktninger til fremtidig regulering av rederens ansvar for autonom skipsfart i punkt 6.4.

6.2 Dagens rettsstilstand belyst av Uthaug

6.2.1 Innledning

I dette underkapittelet skal dagens rettsstilstand belyses slik den kommer til uttrykk i *Uthaug*. Det er interessant å observere at flertallet og mindretallet har svært ulike oppfatninger av gjeldende rett, spesielt siden dommen har blitt stående som uttrykk for gjeldende rett i femti år. Dommens saksforhold, resultat og prejudikatvirkning er allerede kort behandlet i fremstillingens kapittel 4. Analysens vil først og fremst ha fokus på å identifisere uenigheter knyttet til rettsstilstanden i forkant av *Uthaug* og vurdere de ulike standpunktene som fremgår av dommen. Til slutt vil det foretas en oppsummering, hvor det vil knyttes noen bemerkninger til *Uthaug*s betydning i dag, og hvilke svar *Uthaug* gir når det gjelder rekkevidden av det objektive rederansvaret.

6.2.2 Analyse av flertallets votum

Dommer Dick Henriksen, som var representant for flertallet i saken, konkluderte med at ubåten rederi ikke kunne pålegges objektivt ansvar for de skader som ble påført trålens eier. Han ga

uttrykk for at det ville være rimelig å tilkjenne trålen erstatning, men at det ikke var rettslig grunnlag for en objektiv ansvarsregel:

«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. Jeg kan ikke se at de momenter som er fremholdt av den ankende part kan gi rettslige holdepunkter for et objektivt erstatningsansvar. Til tross for at meget synes å tale for at det hadde vært rimelig om erstatning her var ytet, er jeg blitt stående ved 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»¹¹¹

Overordnet kan det påpekes at førstvoterendes votum er kort og lite forklarende. Det er påfallende at førstvoterende trekker slutninger på spørsmål som er kontroversielle og uavklarte i sjørettslig sammenheng, uten å gi noen nærmere begrunnelse for sitt standpunkt. Det er særlig tre forhold som med fordel kunne vært utdypet, nemlig hva førstvoterende mener med at objektivt ansvar «har hatt liten plass i sjøretten», hva som gjør de saker der ansvar er pålagt «meget spesielle» og hvorfor *Baltic*-saken ikke er relevant. I det følgende skal det søkes å oppnå klarhet i hva som kan tenkes å ligge bak flertallets votum.

Når førstvoterende fremholder at objektivt ansvar har hatt «liten plass i sjøretten» mener han trolig å vise til at sjølovens ansvarsregler bygger på skyldansvar og at ansvar utenom disse reglene kun er pålagt i et fåtall saker. Flertallet synes å innta en restriktiv holdning til objektivt ansvar i sjøretten og synes tilsynelatende domstolenes rolle bør være mer tilbakeholden ved utøvelsen av rettsskapende virksomhet her enn på andre livsområder. Lagmannsrettens dom, som flertallet tilsluttet seg, gir veiledning til å forstå dette syn:

«Det ville imidlertid etter lagmannsrettens mening være å gå et langt skritt videre enn hva tidligere rettspraksis tilsier om man påla U-båten erstatningsansvar på objektivt grunnlag i et tilfelle som det foreliggende. Internasjonale hensyn kommer her sterkt inn i bildet. Rettspraksis har vært varsom med å etablere ansvarsregler som representerer tillegg eller avvikelser fra de konvensjonsbestemte ansvarssystemer eller som pålegger norske redere strengere ansvar enn utlendinger ville ha hatt i tilsvarende situasjoner»¹¹²

¹¹¹ Rt. 1973 s. 1364 s. 1370.

¹¹² Se Rt. 1973 s. 1364 s. 1374.

Lagmannsretten påpeker at internasjonal rettsenhet er et viktig hensyn i sjøretten, og at det vil være uheldig om norske redere påføres et strengere ansvar enn andre land. En bekymring er at strengere ansvar skal medføre at norske rederier vil flytte utenlands og at norsk næringsliv vil svekkes som en følge av dette. Igjen er det påfallende at flertallet ikke nevner disse hensyn i sin begrunnelse, da det er tydelig at internasjonale hensyn hadde stor betydning for lagmannsrettens avgjørelse. Det kan videre innvendes mot lagmannsrettens argumentasjon at både svensk og dansk rett anvender en mer elastisk culpa-norm enn norsk rett. Danske *Bravur* gir et eksempel på at det ikke opereres med noe strengt krav om at det må påvises konkret klanderverdig atferd for å pålegge ansvar.¹¹³ Dermed er det ikke sikkert at et norsk objektivt ansvar vil medføre strengere ansvar for rederen.

De sjørettslige prejudikatene *Neptun*, *Sokrates* og *Baltic* omtales av førstvoterende som «meget spesielle tilfeller». Med disse ord gir Dick Henriksen uttrykk for at anvendelse av en objektiv ansvarsregel utgjør en snever unntaksregel i sjøretten, men uten å gi noen videre forklaring på hvorfor disse sakene er satt i en særstilling.

Som kjent ble ansvar pålagt i *Neptun* og *Sokrates* hvor årsaken til skaden på henholdsvis broen og kaien var knyttet til teknisk svikt i skipets styringsmaskineri. Begrunnelsen var at rederen måtte være nærmest til å bære risikoen for at det skulle oppstå problemer i skipets maskin. Frem til *Baltic* var det objektive rederansvaret antatt begrenset til skadetilfeller som skyldtes teknisk svikt, fordi det ikke fantes eksempler på at ansvar var pålagt hvor skadeårsaken knyttet seg til andre forhold.¹¹⁴ I *Baltic* ble ansvar pålagt grunnet mannskapets uforsvarlige rigging av lossebommen og dermed var ikke lenger ansvaret begrenset til teknisk svikt-tilfellene.

Umiddelbart synes *Baltic* å kunne ha overføringsverdi til *Uthaug* ettersom skaden også her kunne knyttes til mannskapets uriktige bruk av utstyret. Førstvoterende var imidlertid ikke av denne oppfatning, men det vites ikke hva som var avgjørende for at flertallet kom til denne konklusjonen. Et alternativ er at flertallet anså *Baltics* prejudikatverdi å være begrenset til skade forårsaket av kraner og lignende innretninger. Et annet alternativ er at flertallet vurderte at dommen ikke har overføringsverdi til sammenstøtstilfellene. Et tredje alternativ er at det var utslagsgivende for flertallet at Uthaug's mannskap anvendte utstyret i tråd med vanlig praksis på kollisjonstidspunktet, mens riggingen i *Baltic* var «uforsvarlig». Dersom det siste alternativet var avgjørende for flertallet vil den objektive ansvarsregel kun være anvendelig der bruken av utstyret ikke var forsvarlig ut fra vanlig praksis og tilgjengelig kunnskap.

¹¹³ Lødrup (1966) s. 185-186. Se også punkt 5.3.2

¹¹⁴ Selvig (1970) s. 251

Tidligere rettspraksis og internasjonale hensyn synes å ha avgjørende betydning for at flertallet konkluderte med at ansvar ikke kunne pålegges. Rimelighetshensyn talte derimot for å tilkjenne trålen eier erstatning, og ved å påpeke dette gir førstvoterende et signal til lovgiver om å foreta en vurdering av rettstilstanden. Tilbakeholdenheten hos norske domstoler til å bedrive rettsutvikling på sjørettens område skyldes trolig at flertallet anså det som en lovgiveroppgave å videreutvikle de sjørettslige rettsreglene grunnet de mulige implikasjonene reglene kan få for norsk næringsliv. Disse hensyn er imidlertid godt kamuflert i flertallets votum, og kunne med fordel vært fremhevet. I tillegg er det uheldig at flertallet ikke gir noen veiledning for hvordan *Baltic* skal forstås og rekkevidden av den objektive ansvarsregel som her kommer til uttrykk.

6.2.3 Analyse av mindretallets votum

Som tidligere antydnet gir mindretallet uttrykk for et annet syn på rettstilstanden forut for *Ut-haug*-dommen enn flertallet. Mindretallet fremhever at kollisjonen mellom ubåten og trålen ikke er omfattet av de tilfeller som er regulert i sjøloven, og gir uttrykk for et annet syn på Høyesteretts adgang til å bedrive rettsutvikling på sjørettens område:

«Objektivt ansvar har liten plass i sjøretten, som vesentlig bygger på culpaansvar. Ukjent er det imidlertid ikke i vår rettspraksis, og jeg antar at det ikke i gjeldende rett er noe som utelukker objektivt ansvar for et skadetilfelle av den foreliggende art.»¹¹⁵

Mindretallet er enige med flertallet i at objektivt ansvar «har liten plass i sjøretten», men til forskjell fra flertallet antar mindretallet at det utenfor de særlig lovregulerte tilfellene er åpent for rettsutvikling også på sjørettens område. Heller ikke mindretallet gir noen begrunnelse for sitt standpunkt, og berører ikke forholdet til tidligere rettspraksis utover å konstatere at objektivt ansvar ikke er «ukjent».

Mindretallet berører ikke *Baltic* eksplisitt, men kanskje kan man si at mindretallets votum gir uttrykk for en annen forståelse av dommen enn den flertallet legger til grunn. I forkant av *Baltic* var objektivt rederansvar kun pålagt i skadetilfeller som skyldtes teknisk svikt, men mindretallet anser tilsynelatende ikke dette som en skranke for ansvarets rekkevidde. Mindretallets votum kan på den måten tas til inntekt for at *Baltic* åpnet for en mer generell anvendelse av den objektive ansvarsregel, slik som Selvig antydnet i 1970.¹¹⁶ Dette har støtte i at mindretallets videre vurdering av om objektivt ansvar skal pålegges minner om den vurdering som foretas i alminnelig erstatningsrett:

¹¹⁵ Rt. 1973 s. 1364 s. 1371-1372

¹¹⁶ Selvig (1970) s. 251

«Det dreier seg om en risiko særpreget for ubåter, [...] den henger sammen med disse fartøyers teknisk begrensede muligheter for å observere når de går under vann. Jeg antar at det er i godt samsvar med de synspunkter som ellers har ført til objektivt ansvar i norsk rett, om man antar at staten må bære risikoen for de skader dens ubåter volder på grunn av sine teknisk begrensede observasjonsmuligheter under vann. Etter vanlig rettsoppfatning antar jeg det vil oppfattes som urimelig om staten skulle kunne vise fra seg ansvar for skader ubåter slik gjør, og la tapet bli hos den det tilfeldig rammer»¹¹⁷

Mindretallet fremhever at risikoen for sammenstøt med gjenstander som vanskelig kan oppdages, er «karakteristisk for ubåter», ettersom ubåten har begrensede muligheter til å foreta observasjoner under havoverflaten. Slik sett skaper ubåten en fare for andre aktører i sjøtrafikken som de vanskelig kan beskytte seg mot. Ettersom det var realisering av denne «særegne» risikoen som førte til sammenstøtet, måtte rederen være nærmest til å bære risikoen for skade. Videre foretar mindretallet en interesseavveining hvor det fremheves at rederiet, som i denne saken var staten, ikke vil ha problemer med å bære tapet, mens skadelidte på sin side hadde liten mulighet for å avverge skaden eller å dekke den ved forsikring.¹¹⁸

6.2.4 Oppsummering – Uthaug-dommens betydning og rekkevidde i dag

Sett i dagens lys er det flere bemerkninger som kan gjøres til Høyesteretts argumentasjon. Det kan innvendes mot flertallets uttalelse om at objektivt ansvar har «liten plass i sjøretten» at det i tiden etter domsavsigelsen har kommet til flere internasjonale konvensjoner som pålegger rederen objektivt ansvar for visse skader.¹¹⁹ Argumentet har dermed svekket betydning i dag. Det er videre en svakhet ved flertallets argumentasjon at forholdet til *Baltic* ikke belyses. Det er derfor fortsatt usikkert hvilken betydning dommen helt konkret har, hvilket er uheldig ettersom den representerer et tillegg i hvilke tilfeller som omfattes av det objektive rederansvar utover teknisk svikt-tilfellene. Utviklingen og økningen i bruken av tekniske hjelpemidler er dessuten forhold som kan videre være egnet til å svekke dommens betydning. Motviljen mot å bedrive rettsutvikling på sjørettens område har resultert i festnet rettstilstand som synes forlatt på øvrige rettsområder, hvor objektivt ansvar har fått betydelig større utbredelse.

I juridisk teori gis det uttrykk for at rammene for det objektive rederansvar er svært usikre etter *Uthaug*.¹²⁰ Selvig fremhever at *Uthaug* ikke gir grunnlag for å fastslå klart hvilke tilfeller som rammes, men at ansvar er anerkjent «i enkelte tilfelle hvor skade er voldt på grunn av svikt,

¹¹⁷ Rt. 1973 s. 1364 s. 1372

¹¹⁸ Rt. 1973 s. 1364 s. 1371

¹¹⁹ Se punkt 2.2.

¹²⁰ Se Selvig (1977) s. 420 og Falkanger og Bull (2016) s. 151

svakhet eller ufullkommenhet ved skipets tekniske utstyr». Selvig tar til orde for at objektivt rederansvar ikke er begrenset til de skadesituasjoner der ansvar er pålagt av Høyesterett. Foreløpig er det imidlertid ingen holdepunkter for å si noe om hvilke andre situasjoner som omfattes.¹²¹ I neste underkapittel skal det derfor undersøkes om skade påført av autonome skip kan subsumeres under «svikt, svakhet eller ufullkommenhet ved skipets tekniske utstyr».

6.3 Objektivt ansvar for teknisk svikt ved autonom skipsfart

I dette underkapittelet skal det undersøkes om læren om teknisk svikt er anvendelig der forhold ved algoritmen som styrer det autonome skip fører til skade på en tredjepart. Det forutsettes at skaden ikke kan føres tilbake til uaktsomhet i rederens valg av systemleverandør eller mangelfullt vedlikehold. Ved undersøkelse om de sjørettslige prejudikatene er anvendelige ved autonom skipsfart er det nødvendig å presisere meningsinnholdet i teknisk «svikt, svakhet eller ufullkommenhet».¹²²

Moss Westgård argumenterer for at begrepet «teknisk svikt» må forstås i lys av den juridiske konteksten det brukes i. Begrepet er utviklet av domstolene som et uttrykk for at rederen har ansvaret for at noe går galt ved styringen, uavhengig av hva som er den bakenforliggende årsaken til svikten.¹²³ Dermed er det ikke avgjørende å definere nøyaktig hva som forårsaket feilen, men heller å påvise årsakssammenheng mellom svikten og skaden som oppstår. Ifølge denne tankegangen vil uventede eller uønskede utfall av algoritmen betraktes som en form for latent mangel, på lik linje med en defekt maskindel som har uventet eller uønsket kvalitet. På denne måten vil feil i programvaren være noe som rederen må ta høyde for, akkurat som en feil i reverseringsmaskineriet.¹²⁴

Ettersom det ikke vil være mannskap om bord autonome skip, vil all svikt som kan knyttes til autonome skip vil være teknisk svikt. Skadeårsaker som ligger utenfor skipet, som dataangrep og værforhold faller imidlertid utenfor læren om teknisk svikt. Som Moss Westgård konkluderer, vil rederen på det autonome skip i praksis være underlagt rent objektivt ansvar med visse force majeure-lignende unntak.¹²⁵

I motsetning til Moss Westgård tar Rønningen til orde for en strengere ordlydstolkning av begrepene «svikt, svakhet eller ufullkommenhet». Rønningen hevder at det vil være anstrengt å tale om en «svikt» når algoritmene i styringssystemet fører til skade. Han viser til at den

¹²¹ Selvig (1977) s. 421.

¹²² Selvig (1977) s. 420

¹²³ Moss Westgård (2020) s. 86-89.

¹²⁴ Moss Westgård (2020) s. 97.

¹²⁵ Moss Westgård (2020) s. 101-102.

ansvarsbetingende omstendighet i *Neptun* var at noe hadde «slaat klik» i maskinen, som etter dagens språkbruk skulle tilsi at feilen eller svikten lå i maskinen selv. Når algoritmene fører til at skipet gjør noe uønsket eller uventet ligger ikke feilen i algoritmen selv, fordi algoritmen vil opptre i tråd med utviklerens programmering.¹²⁶ Feilen eller svikten ligger derfor ikke på det tekniske, men på det menneskelige plan.

Videre undersøker Rønningen om forhold ved algoritmen som fører til skade kan subsumeres under alternativet «teknisk ufullkommenhet eller svakhet». Ansvar ble konstatert i *Baltic* grunnet uforsvarlig rigging av lossebommen, men ikke pålagt i *Uthaug* fordi sonaren var anvendt i tråd med gjeldende praksis og tilgjengelig kunnskap. Et autonomt styringssystem som er utformet i tråd med gjeldende sikkerhetsforskrifter og praksis vil derfor ikke representere en «ufullkommenhet eller svakhet» selv om det påfører skade. I henhold til *Uthaug* medfører ikke feiloppfatninger av den tekniske yteevnen objektivt ansvar for rederen. I slike tilfeller kan ansvar kun pålegges dersom noen kan klandres for feiloppfatningen. Etter Rønningens syn må skade som skyldes algoritmene subsumeres under menneskelig feiloppfatning, og i dette tilfellet kan ansvar bare pålegges etter skyldansvaret. Ansvar vil derfor ikke kunne pålegges rederen etter som rederen ikke hefter for tekniske hjelpere.

Etter min mening taler de beste grunner for å subsumere feil ved algoritmen under teknisk svikt, slik at det avgjørende for å pålegge rederen ansvar er årsakssammenhengen mellom feilen og skaden. Selvigs sammenfatning av rettstilstanden er ikke en autoritativ rettskilde på linje med vedtatt lovtekst, slik sett er det ikke grunnlag for en streng ordlydstolkning av begrepene «svikt, svakhet eller ufullkommenhet» slik Rønningen foreslår. Prejudikatene bør heller tolkes ut fra bakgrunnen for at Høyesterett i sin tid utviklet læren om objektivt ansvar. Høyesterett utviklet denne læren ut fra en erkjennelse om at den som har skapt en risiko for omgivelsene er nærmere og bedre egnet til å bære tapet enn en tilfeldig tredjepart.

Det problematiske ved Moss Westgårds tilnærming er at den ikke lar seg forene med *Uthaug*. Hadde Høyesterett benyttet denne tilnærmingen, ville sonarens begrensede evne til å identifisere trål måtte anses som en latent eller skjult mangel som ville medført ansvar for rederiet. I stedet vektla domstolen at det ikke var egenskaper ved utstyret i seg selv som forårsaket sammenstøtet, og dermed falt skadeårsaken utenfor det objektive ansvar for teknisk svikt. For autonome styringssystemer vil utfallet bli det samme. En eventuell skade vil ikke kunne knyttes til mangler ved det autonome styringssystemet selv, men til manglende evne til å overskue systemets begrensninger.

¹²⁶ Rønningen (2022) s. 76, se lignende i Solvang (2019) s. 254 note 39.

Sondringen mellom menneskelig og teknisk svikt kan lett fremstå vilkårlig og føre til urimelige og lite forutberegnelige resultater i skadeoppgjør. I prinsippet er det uten betydning om den menneskelige feilen har materialisert seg i det tekniske utstyret eller om den ligger i manglende evne til å forstå systemets begrensninger, feilen ligger uansett nærmere den skadevolder som har igangsatt autonom drift. Dersom sondringen opprettholdes vil rederen ved å omlegge rederidriften til autonom skipsfart kunne unngå ansvar ved å vise til at feilen ikke ligger i det autonome styringssystem selv, men i ekspertenes manglende mulighet til å forutse alle utfall av algoritmen. Dermed vil skadelidtes erstatningsvern være svekket i oppgjør der skadevolders skip er autonomt kontra der skadevolder er et konvensjonelt skip. En bedre løsning vil være å la skadevolder bære risikoen for skade som skyldes bruk av autonome styringssystemer, uten vilkår om at svikten er teknisk.

6.4 Betraktninger om fremtidig regulering

6.4.1 Innledning – mot objektivt ansvar?

Så langt har fremstillingen søkt å klarlegge gjeldende rett. I dette underkapittelet rettes fokuset mot den fremtidige ansvarsreguleringen for autonome skip. Rammene for denne fremstillingen hindrer utførlig behandling av mange interessante implikasjoner som innføring av et objektivt rederansvar medfører. For eksempel vil et objektivt ansvar medføre behov for tilpassede regler for ansvarsbegrensning og forsikring, men av plasshensyn avgrenses det mot å behandle slike spørsmål. Hensikten med dette kapittelet er å peke på hvem som bør utforme lovverket og tegne konturene av hvordan et ansvar kan se ut.

Den tidligere fremstilling har belyst at skyldansvaret mister sin betydning ved økt automatisering av skipsfarten. For det første vil det være en utfordring å finne frem til årsaken til at styringssystemet opptrådte på en måte som voldt skade fordi læringsmekanismene i datasystemet er basert på en avansert form for maskinlæring. Videre vil det være vanskelig å knytte eventuelle mangler ved systemet til menneskelige feil ettersom culpavurderingen må foretas frakoblet fra det konkrete skadetilfellet i både tid og sted. En skyldkonstatering vil dermed lett fremstå kunstig. Skal skadelidte oppnå tilfredsstillende vern bør det etter dette nedfelles en regel om objektivt ansvar for skade forårsaket av autonome skip, også utover ren teknisk svikt.

En generell objektiv regel vil kunne bøte på den rettslige usikkerheten som foreligger etter dagens rettsregler. Ved å fjerne vilkåret om skyld vil man ikke lenger måtte knytte menneskelige feil til den bakenforliggende årsaken til skaden. Det vil være tilstrekkelig å konstatere at årsaken til skaden ligger hos skadevolder. Som en følge vil man kunne spare betydelige kostnader og ressurser i den enkelte sak som ellers ville vært benyttet for å bevise skyld. Det er videre fremhevet i juridisk teori at et objektivt ansvar vil ha en preventiv effekt i den forstand at

bedriftseiere vil ha større oppfordring til å innføre målrettede tiltak for å hindre fremtidig skade. Synspunktet er kritisert da det er vanskelig å underbygge hvorvidt objektive ansvarsregler har preventiv effekt. Som et utgangspunkt må det forventes at også skadevolder ønsker å unngå skade, selv uten trusselen om objektivt ansvar.¹²⁷ Videre vil objektivt ansvar medføre økt forutberegnelighet i skadeoppgjøret. Som resultat vil et objektivt ansvar bidra til å styrke skadelidtes posisjon sammenlignet med rent skyldansvar.

6.4.2 Utforming av det objektive ansvar

Et første spørsmål er hvem som burde utforme en objektiv ansvarsregel. Som vi har sett har ikke Høyesterett vist vilje til å bedrive rettsutvikling på dette området grunnet culpapareglens sentrale stilling. Alternativt kan oppgaven gå til norsk lovgiver. Til tross for at Høyesterett ga uttrykk for at «meget synes å tale for at det hadde vært rimelig om erstatning [...] var ytet» i *Uthaug*, har heller ikke lovgiver tatt skritt for å utvide rammene for objektivt rederansvar. Grunnen til dette antas å være, som lagmannsretten fremhevet i sin dom, hensyn til internasjonal rettsenhet.¹²⁸ Sett i lys av sjørettens internasjonale natur vil det være uheldig å utarbeide et særnorsk regelsett for objektivt ansvar. Meget taler derfor for at en ny regulering bør komme til ved internasjonalt samarbeid, for eksempel ledet av IMO.

Spørsmålet er så hvordan et objektivt ansvar burde utformes. Herunder kan det spørres om objektivt ansvar bør innføres for alle skip, eller kun for autonome skip. I norsk sammenheng sperer våre folkerettslige forpliktelser etter sammenstøtskonvensjonen for å utforme en objektiv regel for skipssammenstøt. Premisset for den videre fremstilling er at det oppnås internasjonal enighet om endring eller opphevelse av konvensjonen til fordel for et revidert objektivt ansvarsregime.

Et første argument for at det objektive ansvar bør omfatte alle skip er at autonome skip presumptivt vil medføre lavere samlet kollisjonsrisiko enn bemannede skip. Om så skulle være tilfellet vil det være vanskelig å rettferdiggjøre at autonome skip underlegges strengere ansvarsregler enn konvensjonelle skip. Videre vil et objektivt ansvar for skip bidra til et enhetlig lovverk da øvrige transportmidler i stor utstrekning allerede er underlagt objektivt ansvar.¹²⁹ Luftfartsloven¹³⁰ § 11-1, bilansvarsloven¹³¹ §§ 4 og 8 og jernbaneansvarsloven¹³² §§ 9 og 10 hjemler alle tilnærmet objektive ansvarsgrunnlag. Ser man bort fra sjørettslig tradisjon og forpliktelsene

¹²⁷ Lødrup (2009) s. 287-288.

¹²⁸ Rt. 1973 s. 1364 s. 1374.

¹²⁹ Rønningen (2022) s. 93.

¹³⁰ Lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven).

¹³¹ Lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova).

¹³² Lov av 10 juni 1977 om jernbaneansvar (jernbaneansvarsloven).

etter sammenstøtskonvensjonen er det vanskelig å forklare hvorfor skip skal behandles ulikt andre transportmidler som har mange av de samme risikomomentene.

Fra internasjonalt hold er det foreløpig lite som tilsier en total omlegging av ansvarsregimet for skip. Det er riktignok utformet en rekke konvensjoner som pålegger objektivt ansvar for henholdsvis oljesøl,¹³³ bunkersoljesøl,¹³⁴ farlige stoffer¹³⁵ og vrakfjerning.¹³⁶ Reglene skiller ikke mellom konvensjonelle og autonome skip, men er generelt utformet med formål å sikre skadelidtes kompensasjonsmuligheter når skadevolder ikke kan bebreides. Det samme hensynet gjør seg også gjeldende ved autonom skipsfart hvor skadelidte vil ha begrensede dekningsmuligheter etter skyldansvaret.¹³⁷ Hensynet til skadelidtes rimelige kompensasjonsmuligheter kan derfor tale for særregulering av rederens ansvar for det autonome skip. EU-systemet har gitt signaler om at dette kan være en tenkelig løsning.

EU-kommisjonen foreslo i 2021 en forordning som angir et rettslig rammeverk for bruk av systemer som benytter kunstig intelligens.¹³⁸ Regelverk utarbeidet av EU vil kunne få betydning for norsk regulering gjennom EØS-samarbeidet. Forslaget omhandler ikke skipsfarten direkte, men generell bruk av kunstig intelligente systemer. Videre berører forslaget ikke ansvar for skade voldt av slike systemer, men det fremholdes at også ansvarsregler vil adresseres som del av arbeidet med rammeverket.¹³⁹ I en resolusjon fra oktober 2020 tok EU-parlamentet initiativ til et forslag til forordning knyttet til ansvarsforhold, der det sondres mellom «high risk» KI-systemer og andre systemer.¹⁴⁰ Utkastets artikkel 4 angir at en «operator» av et «high risk» KI-system underlegges objektivt ansvar for skade forårsaket av slik aktivitet, mens KI-systemer som ikke medfører «high risk» foreslås underlagt skyldansvar med omvendt bevisbyrde etter artikkel 8. Hvorvidt det styringssystem som benyttes om bord autonome skip utgjør «high risk» vites foreløpig ikke.¹⁴¹

¹³³ 1992-Ansvarskonvensjonen.

¹³⁴ Bunkerskonvensjonen.

¹³⁵ HNS-konvensjonen som endret ved protokoll av 2010. Ikke ikrafttrådt.

¹³⁶ Vrakfjerningskonvensjonen. Konvensjonen har trådt i kraft og er tiltrådt av Norge, men de norske gjennomføringsreglene i sjøloven har ikke enda trådt i kraft.

¹³⁷ Rønningen (2022) s. 95.

¹³⁸ COM/2021/206 final.

¹³⁹ COM/2021/206 final s. 5.

¹⁴⁰ Resolusjon 2020/2014 INL. Regler må foreslås av EU-kommisjonen før vedtakelse da EU-parlamentet ikke har forslagsrett etter EU-retten jf. TFEU art. 225.

¹⁴¹ Se Rønningen (2022) s. 100-103 for dypere behandling av problemstillingen.

6.4.3 Ansvarets rekkevidde, fritaksgrunner og skadefordeling

Kanskje kan forslagene til EU-reguleringer ses som et signal om en vilje til å pålegge en objektiv ansvarsregel for systemer som tar i bruk kunstig intelligens. I så fall vil regelens anvendelsesområde måtte avgrenses med hensyn til hvilke skip og i hvilke situasjoner den objektive regelen skal gjelde for. Som fremhevet av Ringbom og Collin vil et skips autonomi befinne seg en glideskala. Det nederste nivået av autonomi innebærer at skipet benytter kunstig intelligens til å foreslå navigeringstiltak, men at mennesket beholder kontrollen over om tiltaket iverksettes eller ikke. Såfremt mennesket beholder muligheten til å overstyre og kontrollere skipets atferd, vil ansvar kunne knyttes til menneskelig svikt. Derfor må den erstatningsutløsende begivenheten antas å være fraværet av menneskelig kontroll.¹⁴²

Avgjørende for at den objektive ansvarsregel utløses vil være at kontrollen over transportmiddelet er overgitt til autonome styringssystemer. I skipsfarten medfører dette en objektiv regel for skip der mennesker verken er ansvarlige for selve navigasjonen eller kontrollerer datasystemets vurderinger og opptreden kontinuerlig, altså full-autonome skip. Det antas imidlertid at også full-autonome skip vil kunne anmode menneskelig assistanse i krevende situasjoner, og i disse situasjonene vil det være et spørsmål om årsakssammenheng hvorvidt skaden skyldes det autonome styringssystem eller menneskelige feil.¹⁴³

De nevnte konvensjonene angir videre en generell regel om ansvarsfritak i tre angitte situasjoner i sjøloven § 192 som må antas å være aktuell også for skade forvoldt av et autonomt skip.¹⁴⁴ Bakgrunnen for ansvarsfritakene er at skadeårsaken skyldes forhold rederen presumptivt ikke har rådighet over. Etter bestemmelsen går rederen fri for ansvar dersom skaden skyldes a) «krigshandling eller liknende handling under væpnet konflikt, borgerkrig eller opprør, eller en naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig og uimotståelig karakter», b) tredjepersons skadeforvoldelse eller c) «uaktsomhet eller annen rettsstridig handling av offentlig myndighet i forbindelse med vedlikehold av fyr eller andre hjelpemidler for navigeringen» knyttet til hjelpemidler for navigasjon.

Førstnevnte og sistnevnte unntak reiser ikke særlige problemstillinger knyttet til autonom skipsfart, og det avgrenses derfor mot dypere behandling av disse vilkårene. Det vil derimot knyttes noen bemerkninger til § 192 bokstav b som hjemler ansvarsfritak når skaden «i sin helhet skyldes en handling eller unnlattelse av tredjeperson for å volde skade». Bestemmelsen er i henhold

¹⁴² Ringbom og Collin (2021) s. 13-14.

¹⁴³ Rønningen (2022) s. 97.

¹⁴⁴ Sjøloven §§ 210 b om vrakfjerning, 213 om farlige stoffer og 184 om bunkersolje peker alle tilbake på sjøloven § 192.

til forarbeidene ment å ramme typiske sabotasjehandlinger.¹⁴⁵ En sabotasjeform som er særlig aktuell for autonome styringssystemer er fiendtlig overtakelse eller hacking. Ordlyden oppstiller et strengt årsakskrav for ansvarsfrihet ved at skaden «i sin helhet» må skyldes sabotasje-handlingen. Om også andre årsaker spiller inn i skadeforløpet, eksempelvis at rederen har forsømt sin plikt til å sikre skipet mot dataangrep, vil fritak ikke komme på tale.

En siste problemstilling er hvordan skaden kan og bør fordeles i det interne skadeoppgjøret mellom partene. Det vil tas utgangspunkt i to tenkte scenarier for å illustrere hvilke implikasjoner et objektivt ansvar vil få på skadefordelingen.

I det første eksempelet oppstår en kollisjon mellom to skip, der det ene er ansvarlig etter skyldansvaret og det andre er ansvarlig på objektivt grunnlag. Problemstillingen er behandlet i ND 1953.213 *Njård II*, hvor skipet *Njård* gikk ned etter sammenstøt med skipet *Firda*. *Firda* hadde utvist skyld, men *Njård* måtte likevel bære en del av ansvaret som følge av at skipet hadde ankret i nødrett. Falkanger og Bull omtaler *Njård II* som et eksempel på at reglene i sjøloven § 161 annet ledd anvendes analogisk.¹⁴⁶ Med dette mener forfatterne at skaden kan fordeles mellom partene etter andre prinsipper enn skyld, eksempelvis for å ha skapt en fare ved å foreta en nødrettshandling. Det er derfor ikke problematisk etter gjeldende rettsregler å fordele skade mellom to parter på ulike ansvarsgrunnlag.

Et annet tenkt eksempel er at to autonome skip kolliderer, hvor begge er underlagt objektivt ansvar. Solvang argumenterer for at den mest nærliggende løsningen er likedeling av ansvaret i tråd med sjøloven § 161 annet ledd annet punktum som gjelder i kollisjoner mellom skip der omstendighetene ikke tilsier at et skip kunne bebreides i større grad enn det andre.¹⁴⁷ I en fotnote legger Solvang til at presumpsjonsregelen kan suppleres ved objektive skadefordelingskriterier, hvor eksempelvis graden av teknisk svikt kan få betydning.¹⁴⁸

¹⁴⁵ NOU 1973: 46 s. 20. Forarbeidene til sjøloven (1893) § 268 gjelder forgjengeren til 1992-ansvarskonvensjonen. Innholdet i bestemmelsen er i det vesentlige videreført i gjeldende regulering.

¹⁴⁶ Falkanger og Bull (2016) s. 220.

¹⁴⁷ Solvang (2021) s. 118.

¹⁴⁸ Solvang (2021) s. 118 note 102.

7 Kilderegistre

Lov- og forskriftsregister

1893	Lov av 20. juli 1893 nr. 1 om Sjøfarten (opphevet).
1903	Lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødyktighet m.v. (sjødyktighetsloven) (opphevet).
1961	Lov av 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova).
1969	Lov 13. juni 1969 nr. 26 om skadeerstatning (skadeerstatningsloven).
1994	Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven).
1975	FOR-1975-12-01-5 forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen (sjøveisreglene).
1977	Lov av 10. juni 1977 om jernbaneansvar (jernbaneansvarsloven).
1993	Lov av 11. juni nr. 101 om luftfart (luftfartsloven).
2007	Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).
2019	Lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann (havne- og farvannsloven).

Forarbeider

Ot.prp. nr. 48 (1965-1966)	Om lov om skadeerstatning i visse forhold.
NOU 1973: 46	Erstatningsansvar for skade ved oljesøl fra skip.
Ot.prp. nr. 87 (2005-2006)	Om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).
NOU 2005: 14	På rett kjøp. Ny skipssikkerhetslovgivning.
Prop. 86 L (2018-2019)	Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven).

Rettspraksis

Rt. 1905 s. 716	Vannledningsdommen
Rt. 1916 s. 9	Styrestag
Rt. 1921 s. 519	Neptun
Rt. 1936 s. 345	Kullgrabb
NJA 1938.575 SH	Loslærlingen
Rt. 1948 s. 1044	Sirius
Rt. 1952 s. 1170	Sokrates
ND 1953.213	Njård II
Rt. 1969 s. 109	Løftekran
Rt. 1969 s. 1308	Baltic (Ladogales)
Rt. 1971 s. 843	Marna Hepsø
Rt. 1973 s. 1364	Uthaug
ND. 1973.343	Trygg
Rt. 1984 s. 866	Lystbåt-fly
ND-1990-362	Oddtun
ND-1995-163	Bravur
Rt. 2000 s. 253	Asfaltkant
ND-2000-502	Grigoroussa
ND-2000-142	Papillon
Rt. 2015 s. 475	Partner
HR-2019-52-A	Spinning

Internasjonale rettskilder

1992-ansvarskonvensjonen	<i>International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969, Being replaced by 1992 Protocol</i> , [Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade], London 27. november 1992.
Bunkerskonvensjonen	<i>International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage</i> [Den internasjonale konvensjon 2001 om erstatning for bunkersoljesølskade], London 23. mars 2001.
COLREG	<i>Convention on the International Regulation for Preventing Collisions at Sea</i> , London 20. Oktober 1972.
HNS-konvensjonen	<i>International Convention on Liability and Compensation for Damage In Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious substances by Sea</i> [Den internasjonale konvensjon om erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer], London 25. september 1996 med tillegg av protokoll 2010, London, 30 april 2010.
Sammenstøtskonvensjonen	<i>Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage</i> [Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between vessels], Brussel 23. September 1910. Uoffisiell engelsk oversettelse i https://treaties.fcdo.gov.uk/aw-web/pdfopener?md=1&did=63899 (fra s. 49 flg.).
TFEU	<i>Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU)</i> , konsolidert utgave 2016, C202/01.
Vrakfjerningskonvensjonen	<i>Nairobi International Convention on the removal of Wrecks</i> [Den internasjonale Nairobi-konvensjonen om fjerning av vrak], Nairobi, 18. Mai 2007.

EU-rettskilder

Resolusjon 2020/2014 INL	Resolusjon av EU-parlamentet, <i>European Parliament Resolution of 20 October 2020 with recommendations to the Commission on a civil liability regime for Artificial Intelligence</i> , 2020/2014 INL med vedlegg, Brussel 20. Oktober 2020.
COM/2021/206 final	EU-kommisjonen, <i>Proposal for a Regulation laying down Harmonised Rules on Artificial Intelligence (Artificial Intelligence Act)</i> , Brussel 21. April 2021.

Litteratur

- Askeland (2002) Askeland, Bjarte. *Erstatningsrettslig identifikasjon*, Oslo: Cappelen Damm Akademisk, 2002.
- Brækhus (1954) Brækhus, Sjur. *Rederens husbandansvar*, Göteborg: Gumperts, 1954.
- Collin (2021) Collin, Felix. «Unmanned ships and fault as the basis of shipowner's liability», i *Autonomous ships and the law*, Henrik Ringbom, Erik Røsæg og Trond Solvang red., London: Routledge, 2021, s. 85-97.
- Falkanger og Bull (2016) Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull. *Sjørett*. 8 utg., Oslo: Sjørettsfondet, 2016.
- Hagstrøm og Stenvik (2019) Hagstrøm, Viggo og Are Stenvik. *Erstatningsrett*. 2. utg., Oslo: Universitetsforlaget 2019.
- Hagstrøm og Stenvik (2015) Hagstrøm, Viggo og Are Stenvik. *Erstatningsrett*. 1. utg., Oslo: Universitetsforlaget 2015.
- International Maritime Organization (2018) International Maritime Organization. «IMO takes first steps to address autonomous ships» (2018), <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-99th-session.aspx>, sist besøkt 22.03.2023.
- Jantzen (1921) Jantzen, Johannes. «Kommentar» i Nordiske domme i Sjøfartsanliggender, Nordisk Skipsrederforening (1921).
- Knoph (1926) Knoph, Ragnar. *Forelesninger over sjørett*, Oslo: Norsk Bok Duplisering (Johs. Minsaas), 1926.
- Knoph (1931) Knoph, Ragnar. *Norsk sjørett*, 2. utg, Oslo: Nationaltrykkeriet, 1931.
- Lødrup (1966) Lødrup, Peter. *Luftfart og ansvar*. Oslo: Johan Grundt Tanum, 1966.
- Lødrup (2009) Lødrup, Peter. *Lærebok i erstatningsrett*. 6 utg., Oslo: Gyldendal Akademisk 2009.
- Moss Westgård (2020) Moss Westgård, Arne. «Objektivt rederansvar for teknisk svikt. Fra dampskip til autonome fartøyer. Læren om teknisk svikt fra et sjørettslig perspektiv», *MarIus* 527, 2020.
- Ringbom og Collin (2021) Ringbom, Henrik og Felix Collin. «Terminology and concepts» i *Autonomous Ships and the Law*, Henrik Ringbom,

- Erik Røsæg, Trond Solvang red., London: Routledge, 2021, s. 7-20.
- Rønningen (2022) Rønningen, Anders. «Rederens kollisjonsansvar for ubemannede skip», *MarIus* 556, 2022.
- Røsæg (2021) Røsæg, Erik. «Diabolous ex machina: When an autonomous ship does the unexpected» i *Autonomous Ships and the Law*, Henrik Ringbom, Erik Røsæg og Trond Solvang red., London: Routledge, 2021, s. 125-143.
- Selvig (1968) Selvig, Erling. *Det såkalte husbondansvar. Studier i ulike typer av ansvar for hjelpere, herunder rederansvaret etter sjøl. § 8*, Oslo: Universitetsforlaget, 1968.
- Selvig (1970) Selvig, Erling. «Mot objektivt rederansvar? Det objektive bedriftsansvarets anvendelse i sjøfartsforhold», *Tidsskrift for Rettsvitenskap*, 1970, s. 225-253.
- Selvig (1977) Selvig, Erling. «Bedriftsansvaret i sjøfartsforhold» *Tidsskrift for Rettsvitenskap*, 1977, s. 413-347.
- Sjøfartsdirektoratet (2020) Sjøfartsdirektoratet (2020), *Føringer i forbindelse med bygging eller installering av automatisert funksjonalitet, med hensikt å kunne utføre ubemannet eller delvis ubemannet drift*, 27. august 2020, Dokumentnummer RSV 12-2020 <https://www.sdir.no/sjofart/regelverk/rundskriv/foringer-i-forbindelse-med-bygging-eller-installerer-av-automatisert-funksjonalitet-med-hensikt-a-kunne-utfore-ubemannet-eller-delvis-ubemannet-drift2/> lest 23. februar 2023.
- Solvang (2021) Solvang, Trond. «Man, machine, and culpa: Or finding a path toward strict liability» i *Autonomous Ships and the Law*, Henrik Ringbom, Erik Røsæg og Trond Solvang red., London: Routledge, 2021, s. 98-124.
- Solvang og Westgård (2021) Solvang, Trond og Arne Moss Westgård. «Fremtidig skade ved førerløse biler og skip» *Tidsskrift for erstatningsrett, forsikringsrett og trygderett* årgang 18. nr. 2-3 2021, s. 59-64.
- Stevens (2021) Stevens, Frank. «Seaworthiness and good seamanship in the age of autonomous vessels» i *Autonomous Ships and the Law*, Henrik Ringbom, Erik Røsæg og Trond Solvang red., London: Routledge, 2021, s. 243-260.
- Tidemann og Elster (2019) Tidemann, Axel og Anne Cathrine Elster. «Maskinlæring» (2019) <https://snl.no/maskinlæring>, sist besøkt 22.03.2023.

Tørresen (2013)

Tørresen, Jim. «*Hva er kunstig intelligens?*», Oslo: Universitetsforlaget, 2013.

Yara (2023)

Yara, «*MV Yara Birkeland*» (2023),
<https://www.yara.com/news-and-media/media-library/press-kits/yara-birkeland-press-kit/>, sist besøkt 10.02.2023.