



## TRØNDELAG TINGRETT

### DOM

---

**Avsagt:** 01.03.2024 i Trøndelag tingrett, Trondheim  
**Saksnr.:** 23-066969TVI-TTRO/TTRD  
**Dommer:** Tingrettsdommer Brynjulf Moe  
**Saken gjelder:** Krav om erstatning for frakteskade

---

Salmar AS

Gjensidige Forsikring ASA

**mot**

UAB Everwest

Advokat Ingar Fuglevåg  
v/advokatfullmektig Guro Houmb Torp  
Advokat Ingar Fuglevåg  
v/advokatfullmektig Guro Houmb Torp

Advokat Aage Krogh

## DOM

Saken gjelder krav om erstatning etter en fraktskade.

### 1. Fremstilling av saken

#### 1.1 Sakens bakgrunn

Saken gjelder krav om erstatning etter at en forsendelse med 837 kasser med økologisk laks fra SalMar AS som ble skadet under transport fra SalMar sitt anlegg på Kverva på Frøya i Trøndelag til Urk i Nederland.

Saksøker nr. 1; SalMar AS (heretter omtalt som «**SalMar**» eller «saksøker nr. 1»), var lasteier, og saksøker nr. 2, Gjensidige Forsikring ASA (heretter omtalt som «**Gjensidige**» eller «saksøker nr. 2»), er SalMars assurandør.

Saksøkte; UAB Girteka Logistics - LT, som senere har skiftet navn til UAB Everwest (heretter omtalt som «**UAB**» eller «saksøkte»), var fraktfører.

Transportavtalen mellom SalMar og UAB kommer til uttrykk i fraktbrev datert 18. februar 2020.

Lasten ble plukket opp den 18. februar 2020, men samme dag og under transporten ble lasten skadet i en kjedekollisjon øst for Orkanger, der saksøktes trailer kjørte inn i bilen foran, mens saksøktes trailer igjen ble påkjørt bakfra av en trailer fra **UAB Girmetas**, som på dette tidspunktet var et selskap i samme konsern som UAB.

Det ble gjennomført skadebesiktigelse den neste dagen, den 19. februar 2020, av Norwegian Marine & Cargo Survey v. Tom Erik Feigum-Johansen og Janis Baumanis, og som avga en skaderapport den 25. februar 2020.

På bakgrunn av den foran nevnte rapporten utbetalte Gjensidige erstatning til SalMar. Det ble i oppgjøret lagt til grunn en totalverdi av lasten på EUR 204.008,54 (som ble omregnet 4. mars 2020 til NOK 2.108.857) og restverdi etter verdiforringelse på NOK 700.612. Gjensidige har etter dette utbetalt erstatning for lasteskaden til SalMar med NOK 1.383.245.

Gjensidige har dermed trådt inn i kravet fra SalMar (subrogasjon). Gjensidige har etter dette holdt UAB, som transportør, ansvarlig for hendelsen og fremmet krav om tilbakebetaling av sitt utlegg til SalMar, ved brev av 5. mars 2020.

Gjensidige har i tillegg hatt direkte utgifter knyttet til hendelsen som kreves dekket. Videre har SalMar fremsatt krav på erstatning for tap tilsvarende egenandel under egen forsikring med Gjensidige.

I tillegg til erstatningsutbetalingen på NOK 1.383.245 fremmet Gjensidige krav om erstatning for kostnader til takstmann (NOK 25.738). Samtidig ble også SalMars krav på dekning av egenandel (NOK 25.000) fremmet. Det totale kravet fremmet av Gjensidige i mars 2020 utgjorde NOK 1.433.983.

Forliksklage ble tatt ut fra SalMar og Gjensidige den 17. november 2021.

Gjensidige har mottatt NOK 72.604,80 fra Balcia Insurance SE, som er UAB sin ansvarsassurandør. Dette beløpet kommer til fradrag i det erstatningsbeløpet som er fremmet, slik at Gjensidige har fremmet et erstatningskrav mot UAB med NOK 1.361.379. I tillegg kommer krav på forsinkelsesrente og krav på omkostninger.

## 1.2 Saken for retten

Dette sakskomplekset startet for retten ved at *regress-søksmålet* først ble tatt ut; UAB Girteka Logistics - LT sendte den 15. februar 2023 inn stevning i sak mot UAB Girmeta.

Det fremgikk av stevningen at søksmålet var et regress-søksmål i en sak hvor SalMar AS og Gjensidige ASA hadde varslet erstatningskrav mot saksøker i regress-søksmålet. Søksmålet fra SalMar og Gjensidige mot saksøker hadde først vært til behandling i forliksrådet i Trondheim. Forliksrådet innstilte hovedsaken i medhold av tvisteloven § 6-11 første ledd i beslutning av 17. januar 2023.

Saksøker i regress-søksmålet tok ut stevning mot saksøkte i regress-søksmålet for å avbryte foreldelsesfrister og varslet samtidig at de kom til å begjære sakene forent når søksmål om hovedkravet kom inn for tingretten. Kravet under regress-søksmålet besto i at UAB Girmeta skulle betale det samme beløpet med tillegg av renter, saksomkostninger og andre omkostninger til UAB som det UAB måtte bli dømt til å betale i hovedsaken. Ved rettens kjennelse den 28. februar 2023 ble det besluttet at regress-saken i første omgang skulle stanses til den 12. april 2023, i påvente av at søksmål for hovedkravet mellom saksøker og SalMar og Gjensidige kom inn for tingretten.

SalMar og Gjensidige (hhv. saksøker nr. 1 og saksøker nr. 2 i hovedsøksmålet) tok deretter ut stevning mot UAB Everwest den 2. mai 2023, med krav om erstatning.

Saksøkte i *hovedsaken* innga tilsvar den 10. mai 2023, med krav om frifinnelse.

Saksøkte i regress-saken (UAB Girmeta) innga deretter tilsvar den 27. september 2023, med krav om frifinnelse.

Et første planmøte ble avholdt den 26. mai 2023. Med bakgrunn i at det var enighet om at saken skulle forenes til felles behandling med sak 23-025534TVI-TTRO/TTRD var det

enighet om å utsette planleggingsmøtet til det var mottatt tilsvar i regresskravet fra saksøkte.

Et andre planmøte ble avholdt den 9. oktober 2023, der det var spørsmål om å forene hovedsaken (23-066969TVI-TTRO/TTRD) med regress-søksmålet fra saksøkte mot UAB Girmeta (23-025534TVI-TTRO/TTRD), og der alle parter samtykket i at de to sakene skulle forenes til felles behandling, jf. tvisteloven § 15-6.

Den 5. januar 2024 ble det besluttet at hovedforhandlingen i sak 23-025534TVI-TTRO/TTRD skulle utsettes, da saksøkte i regress-omgangen sin prosessfullmektig hadde fratrukket oppdraget, men at hovedforhandling i sak 23-066969TVI-TTRO/TTRD skulle gå som berammet.

Hovedforhandlingen ble deretter gjennomført den 10. januar 2023, og det ble der fremlagt de bevis og ført de vitner som fremgår av rettsboken, med digitalt dokumentutdrag («DU») vedlagt.

Dommen er ikke avsagt innen lovens frist, noe som skyldes arbeidssituasjonen i retten, og som partene er holdt orientert om.

## **2. Partenes påstandsgrunnlag og påstander**

### **2.1 Saksøkers påstandsgrunnlag**

Saksøker har prinsipalt anført at saksøkte har erkjent ansvar i saken. Det vises i den forbindelse til epost fra saksøkte av 15. september 2021 hvor følgende ansvarserkjennelse ble gitt fra saksøkte:

*«As I wrote at the beginning, the question is not in Girteka's liability, but the question is as to the reasonableness and provability of the damage suffered.»*

Spørsmålet i saken er følgelig begrenset til utmålingen av saksøkers erstatning.

Subsidiært anføres det at saksøkte uansett har brutt transportavtalen og dermed kan holdes ansvarlig etter vegfraktloven § 27. Vegfraktloven er preseptorisk ved internasjonal befordring, jf. vegfraktloven § 5 første ledd. Unntaksregelen i vegfraktloven § 4 andre ledd om at lovens regler i visse tilfeller skal vike, er ikke anvendelig i denne saken.

Ansaret etter vegfraktloven er vesentlig strengere enn alminnelig skyldansvar, og det er fraktføreren som er ansvarlig for å påvise et ansvarsfritak. Ansvarsfrihet vil først bli resultatet hvor det foreligger forhold som fraktføreren «ikke kunne unngå», jf. vegfraktloven § 28. I rettspraksis er det lagt til grunn ved vurderingen av ansvarsfritak ved bilulykker at:

*«i forhold til bestemmelsen i § 28 er det imidlertid tilstrekkelig å konstatere at sjåføren hadde alternative reaksjonsmåter som ikke kan sies å fremstå utelukkende som teoretisk etterpåklokskap, og som dermed fjerner ulykken fra de situasjoner som faller inn under de fritak for ansvar som loven anviser.»*, jf. ND 1985 s. 581 (Elg-dommen).

UAB Everwest har et objektivt ansvar for tap og skade som rammer lasten mens den er i Everwests varetekt, jf. vegfraktloven § 27. Laksen ble skadet i forbindelse med en kjedekollisjon, hvor saksøktes bil ble påkjørt bakfra. Før saksøktes bil ble påkjørt bakfra kjørte saksøkte selv inn en bil, hvilket igjen medførte bråstopp. Det var denne påkjørselen som forårsaket UAB Girmetas påkjøring av saksøktes bil, som igjen medførte at laksen ble påført skade og tapte sin verdi.

Det fremkommer av politirapporten at det var krevende kjøreforhold på stedet. Saksøker er av den oppfatning at skaden kunne ha vært unngått dersom saksøkte hadde ført bilen med tilstrekkelig aktsomhet og unngått påkjørselen. Saksøktes bil holdt for høy hastighet på de rådende kjøreforholdene, noe som medførte en kollisjon med bilen foran. Denne kollisjonen medførte en bråstopp som igjen medførte at bilen bak ikke fikk tid til å stoppe. Dersom saksøktes bil hadde blitt ført tilstrekkelig sakte, sett opp mot forholdene på stedet, kunne ulykken ha vært unngått. Det foreligger derfor ikke ansvarsfritak etter vegfraktloven § 28.

SalMar og Gjensidige krever erstatning for sitt fulle økonomiske tap. Erstatningsutmålingen skal fastsettes etter vegfraktloven § 34 hvor transportøren ved skade på godset skal erstatte *«verdiforringelsen regnet på grunnlag av godsets verdi etter reglene i § 32 første og femte ledd.»*

Erstatningen skal omregnes og utbetales i NOK med bakgrunn i valutakurs på oppgjørsdagen, jf. § 32 fjerde ledd. Markedsverdien av laksen på *«stedet og tiden for overtakelsen til befordringen»* utgjør NOK 1.361.379, hensyntatt fradrag på NOK 700.612 i tråd med skaderapporten. I tillegg kreves 5 % rente fra 5. mars 2020 til betaling skjer, jf. vegfraktloven § 36.

Saksøker har videre oppfylt sin tapsbegrensningsplikt ved å gjennomføre et deknings salg til SalMar med den hensikt å begrense tapet ut fra de faktiske opplysninger som forelå på tidspunktet for ulykken. Det gjøres gjeldende at den pris som ble oppnådd i deknings salget er et uttrykk for markedsforholdene for kjøp av et større kvantum fersk laks fra forulykket bil på det gitte tidspunktet i det aktuelle området. Lasten ble solgt til SalMar etter forhandlinger gjennom besiktigelsesfirmaet som var på stedet. Det forelå ikke andre handlingsalternativer som ville gitt en større reduksjon i kravet på ulykkestidspunktet, og saksøker har følgelig tilfredsstilt sin tapsbegrensningsplikt.

## 2.2 Saksøkernes påstand

1. UAB Everwest dømmes til å betale til SalMar AS NOK 25.000, med tillegg av lovens forsinkelsesrenter regnet fra 4. april 2020.
2. UAB Everwest dømmes til å betale til Gjensidige Forsikring ASA NOK 1.361.379, med tillegg av lovens renter regnet fra 4. april 2020.
3. UAB Everwest dømmes til å erstatte sakskostnadene til SalMar AS og Gjensidige Forsikring ASA.

## 2.3 Saksøktes påstandsgrunnlag

### *Påstandsgrunnlag og rettsregler vedrørende frifinnelse*

UAB Everwest kan ikke holdes erstatningsansvarlig for skaden som inntraff, jf. vegfraktloven § 28, idet skaden skyldtes en påkjørsel som UAB Everwest ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av. UAB Everwest kan ikke bebreides for at en påkjøring fant sted.

### *Påstandsgrunnlag og rettsregler vedrørende reduksjon av beløp*

Særlig i forhold til Gjensidige Forsikring ASA gjøres det gjeldende at Gjensidige Forsikring ASA avleder rett fra SalMar AS. Gjensidige Forsikring ASA kan aldri oppnå større krav overfor UAB Everwest enn hva SalMar AS ville hatt hvis skaden ikke hadde vært dekket av forsikring. Vegfraktlovens § 34 endrer ikke på dette. Vegfraktlovens § 34 omtaler alene at tapets størrelse skal vurderes ut fra fakturaverdien, men det avgjørende vil uavhengig være det reelle tapet. Under saken har det blitt dokumentert at den skadede laksen reelt ble solgt for 141.901 EUR (1.512.476,39 NOK). Det faktiske tapet som følge av trafikkulykken utgjorde derfor alene 62.107,04 EUR, ikke 135.050,67 EUR. Dersom retten finner at UAB Everwest er erstatningsansvarlig, skal kravet utmåles basert på det faktiske tapet trafikkulykken forvoldte. Gjensidige Forsikring ASA sitt krav skal derfor i alle tilfeller, fratrukket SalMar AS sin egenandel, reduseres til 443.143,36 NOK

## 2.4 Saksøktes påstand

### Prinsipalt:

1. UAB Everwest frifinnes.
2. SalMar AS og Gjensidige Forsikring ASA dømmes til å erstatte sakskostnadene til UAB Everwest.

### Subsidiært:

1. UAB Everwest dømmes til å betale et 25.000 NOK til SalMar AS og 443.143,36 NOK til Gjensidige Forsikring ASA.
2. SalMar AS og Gjensidige Forsikring ASA dømmes til å erstatte sakskostnadene til UAB Everwest.

### Atter subsidiært:

1. UAB Everwest dømmes til å betale et mindre beløp enn det krevde, fastsatt av tingretten.
2. SalMar AS og Gjensidige Forsikring ASA dømmes til å erstatte sakskostnadene til UAB Everwest.

## **4. Rettens vurderinger**

### 3.1 Innledende kommentarer / rettslig utgangspunkt

Saksøkerne har fremmet et erstatningskrav mot saksøkte. Gjensidiges del av kravet er et regresskrav, knyttet til sin forsikringsutbetaling overfor SalMar, mens SalMars krav er erstatning for sin egenandel under forsikringen hos Gjensidige.

For begge kravene gjelder at de alminnelige vilkårene for erstatning utenfor kontrakt må være oppfylt;

- (i) det må kunne dokumenteres et økonomisk tap
- (ii) det må foreligge et ansvarsgrunnlag, og
- (iii) det må foreligge årsakssammenheng mellom tapet og ansvarsgrunnlaget.

I dette tilfellet synes partene å være enige om at det har oppstått et økonomisk tap for saksøkerne, men det er derimot uenighet om beregningen av den del av det anførte tapet som saksøkte evt. kan holdes ansvarlig for.

Partene er videre uenige om det foreligger ansvarsgrunnlag, men er enige om at forholdet mellom partene i utgangspunktet reguleres av vegfraktlovens bestemmelser.

Retten legger i forlengelsen av dette til grunn at hele saksforholdet mellom partene reguleres av *norsk rett*.

Vegfraktloven §§ 27 og 28 regulerer fraktførers ansvar, og disse bestemmelsene lyder som følger:

«§ 27

*Fraktføreren er ansvarlig for tap og skade som rammer godset i tiden fra overtakelsen til utleveringen, og for forsinket utlevering.*

*Forsinket utlevering foreligger når godset ikke er blitt utlevert til avtalt tid, eller – om utleveringsfrist ikke er avtalt – når den faktiske befordringstid overstiger hva det etter forholdene ville være rimelig å innrømme en omsorgsfull fraktfører. Ved dellast tas særlig i betraktning den tid som vanligvis trengs for å samle full last.»*

...

«28

*Fraktføreren er fri for ansvar etter § 27 dersom han godtgjør at tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes feil eller forsømmelse av den berettigede, forholdsordre fra denne som ikke har sin årsak i feil eller forsømmelse fra fraktførerens side, godsets mangelfulle beskaffenhet eller forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av.*

*Til fritak for ansvar kan fraktføreren ikke påberope mangler ved det kjøretøy som han brukte til befordringen, eller feil eller forsømmelse av den som han måtte ha leid kjøretøyet av, eller dennes folk.»*

Retten vil legge til at vegfraktlovens bestemmelser er preseptoriske ved internasjonal godsbefraktning, jf. vegfraktloven § 5.

### 3.3. Nærmere om ansvarsgrunnlaget saksøkers prinsipale påstand; saksøkte har erkjent ansvarsgrunnlag i saken

Saksøker har prinsipalt anført at saksøkte har erkjent ansvar i saken. Retten oppfatter det slik at denne anførselen i hovedsak bygger på epostutvekslinger i september 2021 mellom representanter for saksøkte, eller i alle fall representanter for Girteka konsernet, og advokat Marte Sønstevold i Advokatfirmaet Simonsen Vogt Wiig, som retten forstår allerede da representerte Gjensidige Forsikring, og som altså er prosessfullmektig for begge saksøkerne.

I sistnevntes epost fra september 2021 heter det bl. a. som følger, jf. DU s. 166:

*“With reference to our previous correspondence, Gjensidige continues to hold Girteka fully responsible for all loss and damage caused to the cargo during the subject carriage in accordance with the Norwegian Act of Road Carriage. As previously advised the loss and damages amounts to NOK 1.433.983, including the member's individual share.*

*Pursuant to CMR Convention Article 17.1 and the Norwegian Act of Road Carriage section 27 the carrier is liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery. In case of*



*damage, the carrier shall be liable for the amount by which the goods have diminished in value, cf. CMR Convention Article 25.1 and the Norwegian Act of Road Carriage section 34.”*

I den samme eposten er det videre redegjort for Gjensidiges syn på utgangspunktet for beregningen av erstatningskravet.

I det som synes å være et svar fra Girteca Logistics på denne mailen, datert den 15. september 2021, heter det som følger:

*“Girteca does not deny its responsibility for occurred accident.*

*However, it is important to clarify certain aspects:*

- 1. For mentioned accident and inquired losses is responsible Girteca's Motor Third Party Liability, because the cargo damage occurred due to a road accident.*
- 2. As is known for Girteca, Girteca's Motor Third Party Liability compensated part of the damage which was substantiated and proven by documents. Therefore, why you are asking to compensate full amount of inquired losses? This is completely unreasonable.*
- 3. Even if Girteca's carrier's liability would accept to compensate rest part of losses, claimant shall provide all documentation proving inquired losses. As I wrote at the beginning, the question is not in Girteca's liability, but the question is as to the reasonableness and provability of the damage suffered. For this reason our Motor Third Party Liability did not compensate whole amount of losses, because Gjensidige was not able to prove all inquired losses.*

*According to above-mentioned, Girteca is asking to provide whole documentation proving inquired losses. Also to recalculate claim amount and subtract the part that has already been reimbursed.”*

Saksøker har altså for sin del anført at denne eposten innebærer en ansvarserkjennelse fra saksøktes side og vist til at det i mailen eksplisitt er uttalt at saken ikke reiser spørsmål om ansvarsgrunnlag, men om erstatningsutmåling, samt at svaret er gitt i konteksten av at Gjensidige i den forutgående mailen hadde holdt saksøkte som ansvarlig, i henhold til transportavtalen.

Saksøkers anførsel om at saksøkte allerede har erkjent ansvar er ikke nærmere begrunnet, annet enn at det er lagt til grunn at vedkommende internadvokat i denne sammenheng, og ved en *signaturfullmakt*, representerte selskapet / saksøkte.

Saksøkte har for sin del vist til at avsender av mailen var Julianna Sinkevič, som undertegnet mailen som «Lawyer, Insurable risk management division, Girteca Logistics», og at Girteca Logistics i denne sammenheng er konsernet som sådan, og ikke den juridiske enheten som var ansvarlig for fraktføreroppdraget, og som er saksøkt i saken. Det

er i forlengelsen av dette vist til at den videre dialogen mellom Gjensidige og representantene for skadevolder har vært med UAB Girmeta sine representanter, hhv. Balcia Insurance og AVUS Claims i Norge. Det er på denne bakgrunn anført at Julianna Sinkevič ikke var representant for saksøkte, og følgelig heller ikke kunne forplikte saksøkte.

*Retten* viser for sin del til at selve innholdet i mailen fra Sinkevič synes å være klar; allerede innledningsvis slås det fast at «Girteka» ikke fraskriver seg ansvaret for hendelsen, og det synes ikke å være tatt noe forbehold knyttet til selve *ansvaret*, men slik at *omfanget / rekkevidden* av ansvaret uttrykkelig blir bestridt.

Retten mener det sentrale spørsmålet i denne sammenhengen derfor er om vedkommende kunne forplikte saksøkte. Som nevnt over har ikke saksøker i detalj klargjort det nærmere rettsgrunnlaget for at Sinkevič kunne erkjenne ansvar på vegne av saksøkte, men retten mener at det i dette tilfellet verken vil foreligge en representasjonsrett i form av en signaturrett eller i form av en prosessfullmakt, jf. den uttalelsen som er gitt under enhver omstendighet ikke synes å være gitt under en prosessfullmakt.

Hvorvidt det foreligger en stillingsfullmakt som i så fall medfører at vedkommende internadvokat var *legitimert* til overfor saksøker evt. å pådra saksøkte ansvar for skadehendelsen, vil måtte bero på en konkret vurdering. Stillingsfullmakt er regulert i avtaleloven § 10, som også viser til lovfastsatte grenser for fullmakten. Av den grunn er det, slik retten ser det, lite aktuelt å hevde at det i dette tilfellet foreligger en stillingsfullmakt.

I juridisk teori er det vist til at det også utenfor de rene stillingsfullmaktene vil typisk en ansatt bli vurdert som å ha fullmakt til å representere, og forplikte en arbeidsgiver. I *Johan Giertsen*, «Avtaler», 4. utg. s. 369 heter det om dette at

*«Hvis en person disponerer utenfor sedvanekriteriet i avtl. § 10 andre ledd og andre lovbestemte fullmakter, og en kunde eller annen tredjeperson hevder at prinsipalen er bundet, må en eventuell evne til å binde prinsipalen bero på ulovfestet rett. Problemet er om prinsipalen har tildelt representasjonsevne - en adgang til å binde seg kontraktsrettslig. Det beror på en tolking av prinsipalens utsagn og øvrige atferd.<sup>3</sup> Tolkningen skal avklare om prinsipalen har gitt en tredjeperson en forventning om at prinsipalen lar seg binde av representantens disposisjoner.»*

Denne type fullmakt omtales både som «ulovfestet representasjonsevne» eller som «tillitsfullmakt», og retten mener at dette er aktuelt i denne saken. Med bakgrunn i rettspraksis knyttet til slike fullmaktsforhold, uttaler *Giertsen* deretter, jf. s. 370:

*«Høyesteretts avgjørelser om Ernst & Young og Bremanger kommune - Rt. 2011 s. 410 og*

HR-2016-476-A - er de sentrale kildene om ulovfestet fullmakt . ... Basert på særlig disse avgjørelsene, kan det pekes på momenter som kan illustrere om kunder eller andre tredjepersoner kan ha en forventning om at en stillingsinnehaver eller en annen kan binde sin arbeids- eller oppdragsgiver:

- (i) *Om prinsipalen har gitt stillingsinnehaveren en funksjon eller stilling som gir det inntrykk at hun eller han kan binde foretaket, typisk ved en plassering høyt i organisasjonen. I Ernst & Young-dommen var representanten partner i revisjonsselskapet og selskapets daglige leder i Mo i Rana. Det er funksjoner som ofte vil tilsi at tredjeperson kan forvente at hun eller han kan inngå avtaler om å leie lokaler (Rt. 2011 s. 410 avsnittene 36–37).*
- (ii) *Om stillingsinnehaveren har inngått avtaler på vegne av prinsipalen, uten at denne har protestert. Betegnelsen «toleransefullmakt» har da ofte vært brukt. Det peker på at prinsipalen kan ha tolerert at en arbeidstaker eller en annen har disponert. Slik passivitet er et argument i vurderingen av tredjepersons forventning. Vekten kan bero på om passiviteten har vært langvarig, og om den knytter seg til større disposisjoner.*
- (iii) *Er disposisjonen vanlig i lys av stillingsinnehaverens funksjon, er terskelen en annen enn om disposisjonen er av uvanlig art eller stor betydning. EY-saken dreide seg «om en relativt begrenset avtale for Ernst & Young», og den daglige lederen «inngikk en avtale som det ikke var uvanlig at en mann i hans stilling kunne inngå» (Rt. 2011 s. 410 avsnittene 36 og 75). I Bremanger-saken ble kommunen utsatt for en vesentlig risiko, og en ulovfestet fullmakt forelå ikke.*
- (iv) *Graden av profesjonalitet på medkontrahentens side er relevant, blant annet om medkontrahenten er forbruker eller profesjonell. Forbrukeres forventning om at representanten kan binde arbeids- eller oppdragsgiveren kan i noen tilfeller være berettiget, mens det ikke er gitt at utfallet blir det samme i lignende saker for en profesjonell med sin kunnskap om handelspraksis.*
- (iv) *Graden av profesjonalitet på arbeids-/oppdragsgiversiden. Når det for eksempel gjelder et globalt revisjonsforetak som Ernst & Young, må tredjeperson kunne forvente at foretaket har retningslinjer for hvem som kan binde dette, og at disse er kommunisert innad. Er det ikke tilfellet, må foretaket ofte ha organisasjonsrisikoen, eller - som Høyesterett sa i Ernst & Young-dommen – «det er selskapet som er nærmest til å sørge for at rutiner og instruksjoner er på plass, slik at ansatte vet hvilken kompetanse de har og tar nødvendige forbehold dersom de fremforhandler avtaler de ikke selv kan slutte» (Rt. 2011 s. 410 avsnitt 43).*
- (v) *Om tredjepersons forventning er berettiget, må drøftes i lys av særtrekk ved hver avtale og forhandlings situasjon. Den som forhandlet på vegne av medkontrahenten i Ernst & Young saken fikk seg videresendt en e-post der revisjonsselskapets nasjonale innkjøpssjef hadde kommentert et avtaleutkast. Forbehold fra Ernst & Young nasjonalt ble ikke opplyst til medkontrahenten (Rt. 2011 s. 410 avsnittene 39–42). Dette styrket forventningen om at den daglige lederen i Mo i Rana hadde fullmakt.*

- (vi) *En berettiget forventning kan også bygge på en kombinasjon av disse eller andre faktorer, derav betegnelsen «kombinasjonsfullmakt.»*

På generelt grunnlag, og i forlengelsen av de momenter som er gjengitt over, er det gode grunner til å anta at en internadvokat i et transportselskap / -konsern vil ha fullmakt fra selskapet til å behandle saker knyttet til typisk fraktførers ansvar for skade på gods, i alle fall i saker av begrenset omfang. Det har i dette tilfellet ikke vært bevisførsel rundt dette forholdet, og det foreligger heller ikke dokumentasjon knyttet til hvor vedkommende som besvarte henvendelsen var plassert i Girteka konsernet, de generelle fullmaktene vedkommende måtte inneha i forhold til å forhandle om ansvar og skadeoppgjør, hvilke fullmakter som evt. er gitt i denne konkrete saken, hva mottakeren visste om advokatens stilling og dens fullmakter mv.

Det er uansett ikke tvil om at Girteka konsernet overlot til en internadvokat - en advokat fra «Insurable risk management division» i Girteka Logistics - å besvare henvendelsen fra Advokatfirmaet Simonsen Vogt Wiig på vegne av Gjensidige. Det er rettens vurdering at når en internadvokat i Girteka konsernet, som er en stor internasjonal aktør innenfor transport og logistikk, får i oppdrag å besvare denne henvendelsen, og ikke minst ved å kommunisere direkte med Gjensidiges advokat, så måtte Gjensidige sin advokat kunne forvente at vedkommende opererte innenfor rammen av Girteka konsernet interne retningslinjer og fullmakter. Det er videre rettens vurdering at alene avsenderens stillingsbetegnelse var egnet til å gi uttrykk for at vedkommende var gitt en posisjon som inkluderte å kunne binde selskapet eller konsernet i det som for Gjensidige måtte fremstå som en helt ordinær forhandling om en ansvarssak, hvilket dessuten formentlig ville være en vanlig disposisjon i lys av vedkommende funksjon i konsernet. Det forhold at vedkommende internadvokat eventuelt *ikke* var i posisjon til å forplikte saksøkte, enten fordi vedkommende hadde en stilling utenfor saksøktes selskap, eller fordi vedkommende gikk utenfor sine fullmakter, er i så måte av mindre betydning, såfremt internadvokaten utad - og i dette tilfellet overfor Gjensidige - fremsto som *legitimert* til å forplikte saksøkte i en forhandling om ansvaret for den aktuelle transportskaden. Dette må dessuten ses i lys av at det ikke ble tatt noe forbehold knyttet til dette ansvaret, annet enn knyttet til *omfanget* av saksøkernes tap.

Retten mener at disse momentene samlet sett var egnet til å gi Gjensidige en berettiget forventning om at Girteka konsernet, som fraktfører, vedkjente seg ansvaret for skaden på det laksepartiet som ble fraktet på vegne av SalMar, og som var forsikret av Gjensidige.

Retten mener dessuten at denne kontakten mellom Gjensidiges advokat og Girteka konsernet også må ses i sammenheng med tidligere korrespondanse mellom representanter for partene, jf. bl. a. mailen fra Avus-Claims til Gjensidige den 20. november 2020, der det heter bl. a. at (jf. DU s. 244):

«Vi aksepterer kun krav for skadet fisk. For fisk som ikke var skadet og som ikke fått noen tap i kvaliteten aksepteres ikke noe ansvar.»

Det tapet som det her ble erkjent ansvar for var dermed begrenset til kr 46.866,90

Retten finner etter dette grunnlag for å konkludere med at internadvokaten i dette tilfellet faktisk *har erkjent* ansvar på vegne av saksøkte. Den videre, og praktiske betydningen av en slik ansvarserkjennelse er under enhver omstendighet *begrenset*, idet saksøktes representant i denne samme mailen stiller spørsmål ved, og tar forbehold knyttet til omfanget av den skade / det tap som saksøkte eventuelt måtte være ansvarlig for.

Rettens vurdering av omfanget av saksøktes ansvar er derfor uansett avgjørende for om saksøkerne skal gis medhold i sine krav, jf. nærmere om dette i pkt. 3.5 under.

#### 3.4 Saksøkers subsidiære ansvarsgrunnlag; saksøkte er ansvarlig i henhold til vegfraktlovens § 27

Retten har foran konkludert med at saksøkte tidligere har erkjent ansvaret / ansvarsgrunnlaget i saken. Retten finner uansett at det er hensiktsmessig å ta stilling også til det subsidiære ansvarsgrunnlaget.

*Saksøker* har subsidiært anført at saksøkte uansett har brutt transportavtalen og dermed kan holdes ansvarlig etter vegfraktloven § 27. Det er vist til at vegfraktloven er preseptorisk ved internasjonal befordring, jf. vegfraktloven § 5 første ledd, og at ansvaret etter denne loven er vesentlig strengere enn alminnelig skyldansvar, og at det er *fraktføreren* som er ansvarlig for å påvise et ansvarsfritak. Ansvarsfrihet vil først bli resultatet hvor det foreligger forhold som fraktføreren "*ikke kunne unngå*", jf. vegfraktloven § 28.

*Saksøkte* har for sin del vist til at skaden skyldtes en påkjørsel som saksøkte ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av, og at saksøkte ikke kan bebreides for at en påkjøring fant sted.

*Retten* viser først til at partene i all hovedsak synes å være enige om de faktiske omstendigheter rundt selve hendelsen, bortsett fra at det kan være noe tvil knyttet til eksakt hvor høy hastighet bilene holdt. Partene synes også å være enige om det rettslige utgangspunktet - at saksforholdet reguleres av vegfraktlovens bestemmelser, herunder ansvarsreglene i §§ 27 og 28, som retten har gjengitt over, slik at uenigheten i praksis er knyttet til om unntaksbestemmelsen i vegfraktloven § 28 første avsnitt siste setning kommer til anvendelse eller ikke.

Hva gjelder utgangspunktet for ansvarsregelen har saksøker for sin del anført at det i slike saker gjelder et objektivt ansvar. I juridisk teori er det om den generelle bestemmelsen i

§ 27 uttalt bl. a. det følgende, jf. Gyldendal Rettsdata, lovkommentar, *Jan-Fredrik Rafen*, note 84:

*«Bestemmelsen angir hovedregelen for fraktførerens ansvar for tap av eller skade på godset mens det er i hans varetekt og for forsinket utlevering. Ansvarer har nær sammenheng med fraktbrevets beviskraft, jf. note 49. ...*

*...Ansvarsgrunnlaget er objektivt, men må ses i sammenheng med de generelle ansvarsfrihetsgrunner som finnes i § 28 og de spesielle ansvarsfrihetsgrunner som følger av bevisreglene i § 29.*

*...Ansvarsperioden er fra fraktførerens overtagelse av godset inntil utleveringen. Dette vil som utgangspunkt si fra det tidspunkt fraktføreren fysisk har mottatt godset inntil han fysisk har utlevert dette til rett mottaker. De nærmere skjæringspunkter må bestemmes konkret.*

*...I dommen i Rt. 2006 s. 678 ble det anført at ansvaret i henhold til § 27 også skulle omfatte utlevering av lasten til urett mottaker. Forholdet var at fraktfører hadde angitt urett mottaker ved utfylling av fraktbrevet (se note 40) og ulevert godset i henhold til dette. Høyesterett bemerket (avsnitt 37) at bestemmelsen «kan forstås slik at fraktførers tilnærmede objektive ansvar også omfatter at transportert gods utleveres til feil adresse», man fant det ikke nødvendig å ta stilling til dette da ansvaret fulgte av «alminnelige ulovfestede obligasjonsrettslige regler» (avsnitt 35).»*

I forlengelsen av rettens innledende kommentarer over vil retten bare slå fast at det ikke er tvil om at denne bestemmelsen kommer til anvendelse på avtalen mellom partene.

Det avgjørende er dermed hvorvidt bestemmelsen om ansvarsfritak i § 28 første ledd kommer til anvendelse, nærmere bestemt alternativet om at fraktføreren er fri for ansvar etter § 27 dersom han godtgjør at tapet / skaden skyldes forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av.

I juridisk teori er det redegjort for rettspraksis knyttet til disse ansvarsreglene, og i lovkommentarene til bestemmelsen i § 28 er det uttalt bl. a. følgende, jf. Gyldendal Rettsdata, *Rafen*, note 90:

*«Det er dette ansvarsfritak som hyppigst blir påberopt av fraktføreren, og som sammen med utgangspunktet i § 27 første ledd gir grunnlag for den mer generelle karakteristikk av en veifraktførers godsansvar. I sin innstilling til veifraktloven av 1969 uttalte Justiskomiteen (Innst. O. V. 1968 s. 4) at de vidtrekkende innskrenkninger i det objektive fraktføreransvar skulle bety at man i realiteten sto overfor et skyldansvar av noenlunde samme karakter som den man kjenner fra øvrige transportdisipliner, dvs. et skyldansvar som gjøres strengere gjennom den omvendte bevisbyrde. Falkanger s. 455 uttaler på den annen side at utgangspunktet om det objektive ansvar kun modifiseres ved et force majeure-fritak. Selvig s. 266 beskriver unntaket som en vis major-regel som medfører ansvar i noe videre omfang enn*

en culpa-regel. Mestad s. 95 fremhever at det sentrale i ansvarsreguleringen er at strukturen ligner mye på tradisjonelt force majeure-ansvar slik at en må analysere de ulike objektive årsakene til kontraktsbruddet for å ta standpunkt til om skyldneren er ansvarsfri. Han mener at det ikke er riktig å karakterisere ansvaret som et skyldansvar. Bull s. 94 konkluderer at med mindre det skulle vise seg at dommen i Rt. 1998 s. 1815 oppfattes som et brudd på tidligere holdninger, tilsier det at man holder fast ved at man står overfor et objektivt ansvar med force majeure-unntak. Høyesteretts vurdering synes å være fulgt av Frostating lagmannsrett i en upublisert dom av 3. november 2000. (Anke til Høyesterett ble nektet fremmet.)

Heller ikke rettspraksis gir uttrykk for et sammenfallende syn på den generelle karakteristikk av ansvaret. I dommen inntatt i Rt. 1981 s. 581 tok Høyesterett ikke stilling til karakteren av ansvaret til tross for at spørsmålet var presist formulert (s. 583). Høyesterett holdt seg kun meget nær til lovteksten, men det kan muligens være belegg for å hevde at måten Høyesterett stilte spørsmålet på, ligger nærmere et objektivt ansvar med force majeure-unntak enn et skyldansvar. Slik Mestad s. 89. Samme innfallsvinkel ble fulgt i dommene i Rt. 1995 s. 486 og i Rt. 1998 s. 1815. I den øvrige rettspraksis er synspunktene mer sprikende. I en dom i ND 1982 s. 186 (Frostating) som gjaldt tyveri av bil med gods i Italia, ble fraktfører frifunnet i herredsretten basert på en regel om skyldansvar, men dømt i lagmannsretten uten at lagmannsretten tok standpunkt til den rettslige karakteristikk av ansvaret. Den uttalte at «(a)vgjørelsen må finne sted på grunnlag av en direkte anvendelse av veifrl.s ordlyd på det foreliggende faktum» (s. 189). I en dom i ND 1982 s. 149 (Gulating) som gjaldt skader oppstått under kjøring, uttalte derimot byretten at utgangspunktet var et objektivt ansvar, mens lagmannsretten ikke uttalte seg om karakteren av ansvarsgrunnlaget. En dom i ND 1985 s. 212 (Frostating) gjaldt ansvar for skade på last ved at et vogntog kjørte av veien for å unngå sammenstøt med en elg. Heller ikke her tok lagmannsretten standpunkt til arten av det ansvar som påhviler en fraktfører, eller om en elg, byksende ut i veibanen, medførte et force majeure-forhold. For lagmannsretten var det avgjørende at fraktføreren ikke hadde godtgjort at skaden skyldtes «forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av», en vurdering direkte knyttet til lovens tekst på samme måte som i høyesterettsdommene av 1981 og 1995.]

Selv om det ikke er enighet om hvorledes ansvaret rettslig sett skal karakteriseres, må en syntese av foreliggende teori og rettspraksis lede til at ansvaret er strengere enn et vanlig skyldansvar. Dette kan også forankres i ordlyden ved at ansvarsfrihet først vil bli resultatet hvor det er forhold som fraktføreren ikke «kunne» unngå. Dette oppfattes som et strengere ord enn «burde» som vanligvis blir benyttet for å beskrive uaktsomhet. Selv om Høyesterett i dommen i Rt. 1998 s. 1815 fastslår at ansvaret er strengt, etterlater resultatet allikevel tvil om ansvaret er så strengt som tidligere antatt.»

Retten viser videre at det i Roger Helde, «Juss i yrkestransport med motorvogn og veifrakt» (2021), hvor det på s. 172 heter at:

«Hovedregelen om ansvar finner vi i veifraktlovens § 27, som beskriver et objektivt ansvar, hvor det framgår at fraktfører er ansvarlig for tap og skade som rammer godset i tiden

*fra overtakelsen til utleveringen, og for forsinket utlevering.*

*Regelen om ansvar uten hensyn til skyld begrenses imidlertid av ansvarsfritakene som er regnet opp i §§ 28 og 29. Bevisbyrdereglene er forskjellige i §§ 28 og 29.»*

I det foreliggende tilfellet har *saksøker* lagt til grunn at ansvaret etter vegfraktloven er objektivt eller i alle fall vesentlig strengere enn alminnelig skyldansvar, og at ansvarsfritak etter § 28 under enhver omstendighet ikke er aktuelt, mens *saksøkte* for sin del har anført at unntaket i § 28 første avsnitt siste alternativ kommer til anvendelse, jf. også at dette standpunktet ligger til grunn for saksøktes regress-krav mot UAB Girmeta.

Retten vurderer det slik at bestemmelsene i § 27 og § 28 lest i sammenheng tilsier at det helt klart ikke kan være snakk om et *rent objektivt* ansvar. Bevisbyrden er under enhver omstendighet snudd, slik at saksøkte i dette tilfellet må godtgjøre at skaden skyldtes «forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av».

Dette må dermed vurderes i forhold til omstendighetene rundt den aktuelle hendelsen. Det fremgår av politiets rapport av 6. mars 2020 (jf. DU s. 48) at skaden oppsto i forbindelse med en kjedekollisjon mellom flere kjøretøyer på fylkesvei 800 ved Orkanger (mellom Viggja og Børsa) den 18. februar 2020. Det heter først i rapporten at

*«Politiet rykket ut, og rapporterte at det var underkjølt regn, glatt og uoversiktlig på stedet.»*

Om selve hendelsesforløpet heter det i samme rapport at først kjørte en personbil (VW Passat), som kjørte av veien, hvoretter føreren av bilen gikk ut og plasserte en varseltrekant i veibanen. Deretter kom en annen bil (en Toyota Hiace), som lyktes i å stoppe i veibanen, på høyde med Passaten. Bak der igjen kom semitraileren fra UAB Logistics / saksøkte (med reg. nr. KFK511), som ikke klarte å stanse for Hiacen og dermed «traff den litt i baken». Bak saksøktes trailer kom semitraileren fra UAB Girmeta (med reg. nr. LBA908). I rapporten heter det at

*«LBA908 klarte ikke å stanse for lastebilen foran, og la seg i grøfta, men støtte samtidig sammen med tralla på lastebilen foran. Litt laks kom ut av den fremste lastebilen. Bak der igjen kom en Corollaen (...), som så uhellet, men som ikke klarte å stanse, så den la seg i grøfta.»*

Om de nærmere omstendigheter rundt ulykken vises det til at føreren av bil nr. to i rekken (Toyota Hiace), og som ble påkjørt bakfra av saksøkers trailer, i skademeldingen fylte inn at hastigheten i kollisjonsøyeblikket var på 10 km/t (DU s. 157), som retten forstår må ha vært hastigheten på saksøkers trailer, og som retten forstår også ble lagt til grunn av partene i retten. Av skademeldingen fremgår videre at det er krysset av for snø og is under kjøreforhold.



I det som fremstår som en intern skaderapport i Girteka konsernet, som er oversatt fra litauisk til engelsk, heter det som følger, jf. DU s. 227:

*“Hello, there has been an accident between two Girtekos lorries LBA\_908 and KFK\_511. The driver KFK\_511 was travelling at 20-30km/h, because a car had run off the road in front of him, our other tractor LBA\_908 was travelling at 50-60km/h, he didn't have the time to react and in an attempt to avoid the collision he drove into the front of the vehicle, but the collision was not avoided, he hit the trailer of the other truck with the corner of the trailer, damaging both of the trailers.”*

Saksøker har i dette tilfellet anført at man ved vurderingen av ansvar må se hele ulykkesbildet under ett, og at det forhold at UAB Girmeta kjørte inn i UAB Everwests / saksøktes bil skyldtes at UAB Everwest selv hadde forårsaket bråstopp i trafikken - det var kjøringen av saksøktes trailer som var den utløsende årsaken til kjedekollisjonen.

Saksøkte har for sin del anført at påkjøringen av saksøktes trailer skjedde fordi UAB Girmetas sjåfør ikke førte sin lastebil hensynsfullt, aktpågivende og varsomt, jf. vegtrafikkloven § 3. Sjåførens fart må ha vært for høy og avstanden til neste bil for kort. Saksøkte kan ikke holdes ansvarlig for Girmetas påkjørsel, idet saksøkte ikke hadde noen mulighet til å forutse eller til å unngå kollisjonen.

Retten viser for sin del til at det klart følger av den aktuelle politirapporten at det på tid og sted for ulykken var krevende kjøreforhold, preget av underkjølt regn. Det synes ikke å være tvil om at det i dette tilfellet oppsto en kjedekollisjon, etter at den første bilen kjørte av veien. Det følger av politirapporten at føreren av den første bilen gikk ut og plasserte en varseltrekant i veibanen, og at det deretter kom en annen bil (den foran nevnte Toyota Hiace), som lyktes i å stoppe i veibanen, på høyde med den første bilen. Dette kan tilsi at det nødvendigvis må ha vært en viss avstand mellom de to første bilene, men likevel slik at bil nummer to stoppet på høyde med den første bilen. Det er ikke kjent hvor stor avstand saksøktes trailer holdt til bilen foran, men det er uansett et faktum at den ikke klarte å stoppe i tide, og kjørte inn i denne. Det synes å ha vært et svært begrenset skadeomfang på den bilen som saksøktes trailer kjørte inn i, jf. skademeldingen på DU s. 46, noe som i seg selv gir holdepunkt for at saksøktes trailer holdt lav fart. Retten viser på generelt grunnlag til at vegtrafikkloven § 3 oppstiller en generell aktsomhetsnorm for den som ferdes i trafikken, ved en at enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade. Dersom det i en gitt situasjon faktisk forvoldes skade, typisk ved en påkjørsel bakfra, kreves det ikke mye bebreidelse av den som kjører vedkommende kjøretøy før det kan bli konstatert brudd på bestemmelsen i vegtrafikkloven § 3. I dette tilfellet er det ikke fremlagt noen bevis eller gitt opplysninger knyttet til skadeoppgjøret under kollisjonen mellom bil nummer to og saksøktes trailer, heller ikke om det ble gitt noe forelegg til sjåføren av saksøktes trailer.

Dette er under enhver omstendighet ikke avgjørende i denne sammenhengen, all den tid det ikke var *denne* kollisjonen, men den etterfølgende kollisjonen mellom UAB Girmeta sin

trailer og saksøktes trailer som var den *direkte* foranledningen til at det oppsto skade på saksøker nr. 1 sitt gods. Det kan ikke utelukkes at selv om saksøktes trailer hadde greid å stoppe *uten* å kjøre inn i bil nummer to, så ville denne likevel blitt påkjørt av UAB Girmeta sin trailer. I så fall ville det vanskelig kunne hevdes annet enn at denne kollisjonen ville være forårsaket av at UAB Girmeta sin trailer enten holdt for liten avstand og / eller for høy fart.

I dette tilfellet gjenstår det imidlertid som et faktum at saksøktes trailer *ikke* klarte å stoppe i tide da bilen foran stoppet, etter at den bilen som kjørte aller først hadde kjørt i grøfta. Dette gir i seg selv holdepunkter for at saksøktes trailer holdt for liten avstand til bilen foran, og / eller holdt for høy fart - vurdert i forhold til de aktuelle, og vanskelige kjøreforholdene på stedet. Det er videre et spørsmål om sjåføren av saksøktes trailer hadde som et handlingsalternativ å foreta en tidligere, og kontrollert, nedbremsing, og derved ved bremselys kunne ha varslet sjåføren av UAB Girmeta sin trailer om nødvendigheten av en nedbremsing. Dette kan igjen gi holdepunkter for at føreren av saksøktes trailer forårsaket en bråstopp som igjen bidro til påkjørselen bakfra, og at han dermed selv bidro til skaden. Retten viser samtidig til at det *ikke* er nødvendig å fastslå med sannsynlighetsovervekt at dette var tilfellet, da det ikke er noe vilkår for ansvar for fraktføreren / saksøkte at saksøktes sjåfør i dette tilfellet kan bebreides for uaktsom kjøring. Dette som følge av at vegfraktloven oppstiller en *omvendt bevisbyrde* i disse sakene - jf. at det er den som frakter gods på vegne av en annen som har bevisbyrden for at en oppstått skade skyldes forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av, m.a.o. at det i dette tilfellet er saksøkte som må godtgjøre at det foreligger slike ansvarsbefriende omstendigheter som er angitt som vilkår i vegfraktloven § 28. Retten viser her også til at det ikke er tvil om at det følger av rettspraksis at det gjelder en høy terskel for ansvarsfrihet som følge av trafikkuhell. Retten viser i så måte til dommen i ND 1985 s. 212 («Elg-dommen»), der fraktfører var involvert i et trafikkuhell som følge av at en elg kom ut i veibanen, og der Frostating lagmannsrett uttalte at

*«I forhold til bestemmelsen i § 28 er det imidlertid tilstrekkelig å konstatere at sjåføren hadde alternative reaksjonsmåter som ikke kan sies å fremstå utelukkende som teoretisk etterpåklokskap, og som dermed fjerner ulykken fra de situasjoner som faller inn under de fritak for ansvar som loven anviser.»*

Retten mener at saksøkte i dette tilfellet *ikke* har klart å godtgjøre at skaden / saksøkers tap skyldes forhold som (frakt)føreren) ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av, da retten mener at det ikke er godtgjort at påkjørselen bakfra på saksøktes trailer kunne ha vært unngått uavhengig av om føreren av saksøktes trailer hadde utvist den nødvendige aktsomhet i trafikken forut for og ved kjedekollisjonen.

Retten mener dermed at vilkårene for ansvar etter vegfraktloven § 27, jf. § 28 er oppfylt i dette tilfellet, herunder at det også anses bevist at det er nødvendig årsakssammenheng mellom ansvarsgrunnlaget - transportørens ansvar - og saksøkernes tap; jf. at det ikke er tvil om at skaden på laksen og saksøkernes tap knyttet til at deler av lasten gikk tapt og

andre deler fikk en verdiforringelse, skyldtes den ulykken som transportøren / saksøkte altså må holdes ansvarlig for.

Saksøkte dermed er ansvarlig for å erstatte saksøkernes tap.

### 3.5 Nærmere om erstatningsutmålingen

#### 3.5.1 *Oversikt over erstatningskravet og partenes anførsler*

Saksøker nr. 1 (SalMar) har fremmet et krav om erstatning på NOK 25.000, med tillegg av lovens forsinkelsesrenter regnet fra 4. april 2020, mens saksøker nr. 2 (Gjensidige) har fremmet et krav på NOK 1.361.379, også med tillegg av forsinkelsesrenter.

*Saksøkerne* har for sin del anført at erstatningen skal utmåles etter vegfraktloven § 34, jf. § 32 første ledd. Det er som grunnlag for kravet vist til at markedsverdien av laksen på «stedet og tiden for overtakelsen til befordringen» utgjør NOK 1.361.379, hensyntatt fradrag på NOK 700.612 i tråd med skaderapporten.

Saksøkerne har videre anført at de har oppfylt sin tapsbegrensningsplikt ved å gjennomføre et dekningsalg til SalMar med den hensikt å begrense tapet ut fra de faktiske opplysninger som forelå på tidspunktet for ulykken. Det gjøres gjeldende at den pris som ble oppnådd i dekningsalget er et uttrykk for markedsforholdene for kjøp av et større kvantum fersk laks fra forulykket bil på det gitte tidspunktet i det aktuelle området.

*Saksøkte* har for sin del bestridt erstatningskravets størrelse og anført at det kun er det *faktiske* tapet som skal erstattes, og at laksens restverdi i dette tilfellet er satt for lavt.

#### 3.5.2 *Rettslig utgangspunkt*

Saksøkerne har dermed vist til at erstatningsutmålingen skal skje med utgangspunkt i bestemmelsene i vegfraktloven.

Vegfraktloven § 34 lyder som følger:

*«Ved skade på godset skal fraktføreren erstatte verdiforringelsen regnet på grunnlag av godsets verdi etter reglene i § 32 første og femte ledd.*

*Erstatningen skal likevel ikke overstige det beløp som skulle betales hvis sendingen eller – om bare en del av sendingen er forringet i verdi som følge av skaden – denne del var gått tapt.»*

Vegfraktloven § 32 første ledd lyder som følger:

*«Erstatning for helt eller delvis tap av godset regnes etter godsets verdi på stedet og tiden for overtakelsen til befordring. Verdien bestemmes etter børsprisen eller - i mangel av slik pris - etter markedsprisen. Fins heller ikke slik pris, beregnes verdien etter vanlig verdi av gods av samme art og kvalitet.»*

Hva gjelder Gjensidige krav mot saksøkte, bygger dette på bestemmelsen i skadeserstatningsloven § 4-3, som lyder:

*«I den utstrekning selskapet ved forsikring for tingskade eller annen formuesskade har betalt erstatning til skadelidte, kan det kreve regress hos den ansvarlige skadevolder så langt skadelidte kunne ha krevd erstatning hos skadevolderen etter § 4-2.»*

### *3.5.3 Nærmere om bakgrunnen for saksøkernes erstatningskrav*

Retten har foran redegjort for selve skadehendelsen. Det er ikke tvil om at kun deler av partiet med laks ble direkte skadet under påkjørselen fra UAB Girmeta sin trailer, jf. også bildene fra ulykkesstedet, jf. DU s. 15-17, som viser skader på hhv. saksøktes trailer og på esker med laks fra SalMar. Det er heller ikke tvil om det videre hendelsesforløpet; laksen fra traileren ble omlastet og kjørt til et fryselager på Orkanger, og den påfølgende dagen ble det der gjennomført en skadebesiktigelse i regi av foretaket Norwegian Marine & Cargo Survey. Etter denne besiktigelsen ble laksen returnert til SalMar sitt anlegg på Frøya, og ca. 10 måneder etter ulykken ble det foretatt et dekningsalg.

Det ble utarbeidet en rapport fra Norwegian Marine & Cargo Survey, og den ene av de to som gjennomførte besiktigelsen av laksepartiet møtte og avga forklaring i retten. Av rapportens oppsummering i pkt. 7 heter det bl. a. at verdien av hele partiet utgjorde EUR 204.008,54, at restverdien av laksen ble satt til NOK 40 per kilo, at i alt 17.515,3 kg av det totale partiet på 18.260.700 kg ble ansett å ha fått en redusert verdi som følge av uhellet, og at restverdien av laksepartiet ble anslått til NOK 700.612, jf. DU s. 20.

I rapportens oppsummering («Summary») heter det videre bl. a. (DU s. 21):

*“In my opinion calculated not damaged cargo (17647,10 KG) should be repackaged or sold at a reduced acceptable price.”*

Vitnet Feigum-Johansen fra Norwegian Marine & Cargo Survey forklarte seg i retten om bakgrunnen for vurderingene i rapporten, og forklarte at kun en liten del av laksen ble ansett som direkte skadd og ikke lenger ansett som egnet for konsum. Det ble samtidig vurdert at laksepartiet som sådan, også den alt overveiende delen som ikke fremsto som om den hadde synlige skader, hadde blitt utsatt for store, ytre krefter. Også denne delen av laksen hadde fått en forringet verdi, og at dette skyldtes at laksen ble oppbevart / lagret i kasser med sylskarpe isbiter, som perforerer laksekjøttet ved den type ytre påkjenninger som en kollisjon representerer, og dermed vil fisken allerede som følge av dette være

deklassifisert. Det aktuelle laksepartiet var opprinnelig solgt og priset som et økologisk «superior» produkt, men vitnet / de som gjennomførte skadebesiktigelsen var klare på at laks som har vært utsatt for denne typen påkjenninger ikke lenger kan anses som, og selges som, «superior» vare. I tillegg kom den forsinkelsen som hele hendelsen medførte, da fersk fisk raskt taper seg i kvalitet, bl. a. som følge av temperatursvingninger, jf. tilleggskommentarene til rapporten, tatt inn som et eget pkt. 8 («Addendum information»), jf. DU s. 21. Verdivurderingen understøttes av en påfølgende «tilgangsrapport» utarbeidet av SalMar, jf. DU s. 24.

De foran nevnte verdivurderingene ble deretter lagt til grunn for forsikringsoppgjøret fra Gjensidige til SalMar; opprinnelig verdi ble fastsatt til EUR 204.008,54 (= NOK 2.108.857), og fra dette beløpet ble det fratrukket restverdien - basert på anslaget for markedsverdien; NOK 700.612, hvorefter det ble foretatt en utbetaling til SalMar tilsvarende NOK 1.383.245.

Vitnet Feigum-Johansen forklarte seg i retten om hvordan de generelt arbeider med å beregne markedsverdien / restverdien av fisk som er skadd under transport mv. De blir kontaktet av vareeier eller transportør, og skal da opptre som en objektiv / nøytral part, og skal deretter søke å kartlegge hva som er skjedd med fisken, bidra med skadebegrensning og beregne restverdi av eventuelt skadet fisk. I så måte tar de enten kontakt med selger, for å høre om selgeren vil ta tilbake varepartiet, eller de innhenter bud fra aktuelle kjøpere. Aktuelle oppkjøpere vurderer for sin del hva slags fisk det er snakk om, type skade, og ikke minst den tid det tar å hente lasten, jf. at temperatursvingninger er av svært stor betydning for fiskens videre verdi; han forklarte at en forsinkelse reduserer fiskens verdi med 10-15 % for hver dag. I tillegg kommer verdireduksjon som følge av de øvrige skadene. I dette tilfellet gjennomførte de en helt standard prosedyre; og det var *SalMar selv* som fikk tilslaget i denne auksjonsprosessen - slik at SalMar dermed «kjøpte» tilbake sitt eget parti med laks, hvorefter dette altså ble transportert tilbake til SalMars anlegg på Frøya og frosset ned, med det påfølgende dekningsalget en tid senere, jf. foran. Vitnet forklarte at det altså var hans eget foretak, skadebesiktiger-selskapet, som opptrer som en objektiv aktør, som fastsatte verdien, men altså basert på de tilbudene som ble mottatt. Han mente at årsaken til at SalMar fikk «tilslaget», var at laksepartiet fortsatt befant seg på Orkanger, og at SalMar dermed hadde den fordel fremfor andre aktuelle aktører at fisken raskt kunne transporteres til SalMar, og der fryses ned.

Retten viser samtidig til at laksepartiet (dvs 17.305) etter 10 måneder ble solgt til et polsk selskap, som frossen fisk, for en pris av EUR 141.901, jf. DU s. 87-101.

### *3.5.4 Rettens nærmere vurdering av erstatningsutmålingen*

Retten viser til at det i denne saken ikke synes å være uenighet om de faktiske

omstendigheter, heller ikke hva gjelder erstatningsutmålingen. Uenigheten synes å være knyttet til hvilke *prinsipper* som skal legges til grunn for utmålingen.

Saksøker har altså vist til at prinsippet i vegfraktlovens utmålingsregler må legges til grunn, mens saksøkte for sin del altså har anført at det er det faktiske tapets størrelse som er avgjørende for hvor som skal betales i erstatning. Med bakgrunn i dekningsalget er det faktiske tapet begrenset til EUR 62.000, som med den da gjeldende EURO-kursen tilsvarer NOK 468.143.

Retten finner å måtte legge utgangspunktet i vegfraktloven § 32 første ledd til grunn, slik at tapet skal beregnes med utgangspunkt i verdien på avsendelsesstedet. I juridisk teori, jf. Hans Jacob Bull, *Innføring i veifrakttrett* (1996) s. 86-87), er det om dette uttalt at det må beregnes en skadeprosent på den aktuelle varepartiet, ved å sammenligne verdien av godset i uskadet og skadet stand på avsendelses-stedet, og han uttaler deretter, jf. s. 86:

*«Nå vil skadebesiktelsen normalt skje på bestemmelsesstedet, eventuelt på et sted underveis i fall transporten avbrytes. Skadebesiktelse på avsendelsesstedet vil derfor praktisk talt ikke forekomme. Det mest naturlige vil derfor være å se hen til hvilken verdi godset har i henholdsvis skadet og uskadet stand på bestemmelsesstedet (eventuelt det sted hvor transporten avbrytes).*

Om prinsippet for beregningen av erstatningen uttaler Bull følgende (s. 86):

*«Også ved skade skal erstatningsfastsettelsen skje på grunnlag av verdiforringelsen i forhold til vareverdien, og ikke på grunnlag av den erstatningsberettigedes konkrete tap, se § 34 første ledd og ND 1987 s. 114 DH Mørbrad-dommen.*

...

*Ved fastsettelsen av verdiforringelsen må det kunne tas hensyn ikke bare til rene fysiske skader på godset, men også til mer handelsmessige forringelser av varens verdi.*

...

*ND 1987 s. 114 DH Mørbrad-dommen illustrerer det første poenget. Ved ankomst i kjølevogn til mottager i Tyskland var temperaturen i et parti ferske svinemørbrader for høy, slik at varenes holdbarhet var nedsatt. Sø- og Handelsretten anså dette som en mulig skade, men da det ikke var opplyst at mottageren faktisk hadde lidt tap ved at godset var videresolgt for en lavere verdi, ble fraktføreren frifunnet. Højesteret fastslo at den nedsatte holdbarhet måtte ansees som en skade på godset, som fraktføreren var ansvarlig for, og at skaden måtte antas å utgjøre 6 % av fakturaverdien. Om mottageren konkret hadde lidt tap eller ikke, var uten betydning.»*

Dette gir dermed uttrykk for et prinsipp for erstatningsutmåling som representerer et klart unntak fra det som ellers er den klare hovedregelen i norsk erstatningsrett; at erstatning forutsetter at det kan dokumenteres et økonomisk tap, og at det kun er dette faktiske tapet som kan kreves erstattet. I tillegg gjelder at den som har lidt et tap, eller som står i fare for å lide tap, har et ansvar for å begrense tapet så mye som mulig. Retten viser også til Roger

Helde, «*Juss i yrkestransport med motorvogn og veifrakt*» (2021), jf. s.181-183, som – slik retten ser det - understøtter de prinsipper for utmålingen som er omhandlet over.

I dette tilfellet har *Gjensidige* åpenbart hatt et økonomisk tap som tilsvarer forsikringsutbetalingen til SalMar. Forutsatt at *Gjensidige*, enten på grunn av avtale i dette konkrete tilfellet, eller med bakgrunn i forsikringsvilkårene eller i selskapets / bransjens praksis, ikke vil kunne utøve regress i forhold til SalMar, med bakgrunn i at SalMar gjennom dekningselskapet har dekket inn hoveddelen av det tapet / verdiforringelsen som *Gjensidige* har dette, vil dekningsalget ikke få betydning for *Gjensidige* tap.

Hva gjelder SalMar, har dekningsalget ikke bare gitt mer enn full inndeckning av selskapets egenandel under forsikringen, men dette har også bidratt til, som nevnt innledningsvis, at SalMar, gjennom forsikringsutbetalingen og provenyet fra dekningsalget har fått et samlet oppgjør som antas å overstige den totale markedsverdien av laksepartiet på det tidspunkt fraktføreren / saksøkte mottok laksen til befraktning. Dette kan synes lite rimelig. Et moment som ytterligere kan tilsi at dette ikke vil være en rimelig løsning er knyttet til at det var SalMar som selv «ga bud» på tilbakekjøp av laksen. Selv om det var skadebesiktigerne fra selskapet Norwegian Marine & Cargo Survey som i sin rapport fastsatte restverdien, var det altså SalMar sitt bud som var avgjørende for verdsettelsen, og SalMar var dermed åpenbart i posisjon både til å «spekulere» i at ingen andre ville gi høyere bud, og i at de ville kunne foreta et påfølgende dekningsalg som ville kunne gi selskapet god dekning. Retten viser i så måte til at ordningen under vegfraktloven § 32 er at restverdien på skadd gods skal fastsettes ut fra en differansebetraktning, og der markedsverdien søkes fastsatt gjennom objektive kriterier.

Det kan samtidig anføres at det var tilfeldigheter og forhold som utenfor SalMar sin kontroll som medførte at de kom i en særlig gunstig posisjon til å kunne ta tilbake varepartiet, dette ved at den aktuelle skadehendelsen skjedde i geografisk nærhet både til et fryselager (på Orkanger), og igjen til deres eget anlegg. Med hensyn til dekningsalget, var dette altså et salg av en annen type vare, og skjedde under andre markedsforhold, jf. også at selv om SalMar selv hadde kontroll over timingen og dermed kunne selge på tidspunkter der prisene på frossen fisk var gunstige, så hadde selskapet, naturlig nok, ikke kontroll over de generelle markedsforholdene. Det var dermed, på skadetidspunktet, ikke gitt at et dekningsalg ville gi dette resultatet.

Retten viser videre generelt til at vegfraktlovens bestemmelser gjelder for internasjonale transportavtaler, og at den representerer en implementering av internasjonale konvensjoner. Bestemmelsene om erstatningsutmåling ved forsinkelse og skade innebærer et unntak fra det som ellers er den klare hovedregelen for erstatningsutmåling etter norsk rett, slik dette er oppsummert i Bull - at erstatningsfastsettelsen skal skje på grunnlag av verdiforringelsen i forhold til vareverdien, og *ikke* på grunnlag av den erstatningsberettigedes konkrete tap. Det har i saken vært fremlagt begrenset med rettskilder rundt bakgrunnen for disse bestemmelsene, men retten legger for sin del til grunn at hensynet til raske, effektive og mest mulige objektive og standardiserte

oppgjørsmekanismer, dette også av likviditetshensyn, har vært de førende hensyn bak disse internasjonale reglene, jf. at det både for aktører og for tredjeparter er viktig at internasjonal godsbefordring kan skje mest mulig sømløst, og at f. eks. oppgjør etter skader ikke skal måtte utstå til at, gjerne lenge etter en skadehendelse, skjer et dekningsalg, og der den endelige tapsberegningen vil måtte bero på markedsforholdene på det tidspunkt et slikt dekningsalg skjer. Retten viser også her til Helde, som på s. 183 viser til at erstatningskrav under vegfraktloven «gjøres opp etter ensartede regler ved skade (§ 34) og tap (§ 32).»

Det forhold at disse reglene og hensynene i dette tilfellet kan sies å gi seg utslag som kan fremstå som lite rimelige må uansett holdes opp det som følger av en naturlig tolkning av vegfraktlovens bestemmelser, og mot de rettskilder som er fremlagt vedrørende forståelsen av disse bestemmelsene, jf. juridisk teori som er gjengitt foran og den danske Høyesterettsdommen, samt de hensyn som ligger til grunn for disse bestemmelsene. Selv om dette har vært forbundet med en viss tvil, er det rettens vurdering at vegfraktlovens bestemmelser og fortolkningen av disse bestemmelsene tilsier at saksøkerne må gis medhold i sitt krav, også med hensyn til erstatningsutmålingen.

## **5. Sakskostnader**

### **4.1 Oversikt over partenes sakskostnader**

*Saksøkerne* har inngitt en sakskostnadsoppgave med salær og kostnader tilsvarende kr 294.955,00 inkl. mva. Kostnadene fordeler seg på salær og andre kostnader, hvorav salærkostnader fordeler seg på hhv. arbeid frem til det ble inngitt stevning; kr 20.400 (12,75 timer x kr 1600), arbeid frem til hovedforhandling tok til; kr 192.800,00 (120,5 timer x kr 1600), og arbeid frem til sakens avslutning for instansen; kr 12.800 (8 timer x 1600). De totale salærutgiftene tilsvarer etter dette kr 292.500 inkl. mva. I tillegg kommer kostnader til vitner og reiser mv. på kr 12.455. Saksøker nr. 2 har for øvrig ikke fradragsrett for merverdiavgift.

*Saksøkte* har inngitt en sakskostnadsoppgave i hovedsøksmålet der salær og kostnader tilsvarer kr 425.880,75. Kostnadene er fordelt på arbeide frem til tilsvær; kr 149.774,5, fordelt på 25,5 timer, arbeide frem til hovedforhandling; kr 151.168,5, fordelt på 37,9 timer, og arbeid under hovedforhandling; kr 33.600, fordelt på 8 timer. I tillegg kommer reiseutgifter og mva på salærkostnadene.

### **4.2 Rettens vurderinger av sakskostnadene**

Etter tvisteloven § 20-2 første ledd er hovedregelen at en part som har «vunnet saken», har krav på full erstatning for sine sakskostnader fra motparten. Saken er vunnet dersom parten har fått medhold «*fullt ut eller i det vesentlige, eller hvis motpartens sak er avvist...*», jf. tvisteloven § 20-2 annet ledd første punktum.



Fra denne hovedregelen gjelder unntak i to retninger; for det første kan motparten bli fritatt helt eller delvis for erstatningsansvar hvis «tungtveiende grunner» gjør det rimelig, jf. tvisteloven § 20-2 tredje ledd. I § 20-2 tredje ledd bokstavene a) - c) er det listet opp momenter som det skal legges «særlig vekt på», uten at denne oppstillingen er uttømmende, men det overordnede *vurderingstemaet* etter § 20-2 tredje ledd er uansett at det foreligger tungtveiende grunner. For det andre kan en part bli pålagt sakskostnader helt eller delvis selv om motparten ikke har vunnet saken, jf. tvisteloven § 20-3 om «medhold av betydning uten å vinne saken», og § 20-4 om særlige ansvarsbetingende omstendigheter.

Retten viser til at *saksøker* i dette tilfellet har vunnet saken, og skal derfor ha erstattet sine kostnader, jf. tvl § 20-2 første ledd.

Retten har vurdert om noen av unntakene i tvl §§ 20-2 tredje ledd, eller bestemmelsene i hhv §§ 20-3 og 20-4 kan komme til anvendelse, men er kommet til at det ikke er aktuelt i denne saken.

Ved vurderingen av om kostnadene har vært nødvendige, legges det vekt på om det «ut fra betydningen av saken har vært rimelig å pådra dem», jf. tvl § 20-5 første ledd. Retten viser til at saken både har reist en rekke faktiske bevissspørsmål samt flere rettslige spørsmål, og at det har vært en del bevisførsel i saken, og som i hovedsak har vært fremlagt av *saksøker*.

Det er etter dette rettens vurdering at sakskostnadene i dette tilfellet har vært nødvendige, jf. tvl § 20-5, og disse erstattes derfor fullt ut.

I tillegg kommer at *saksøker* vil ha rett til å få erstattet rettsgebyret for én rettsdag, hvilket tilsvarer kr 6.385.

## DOMSSLUTNING

1. UAB Everwest dømmes til å betale til SalMar AS kr 25.000 - kronertjuefemtusen, med tillegg av lovens forsinkelsesrenter regnet fra 4. april 2020 til betaling skjer.
2. UAB Everwest dømmes til å betale til Gjensidige Forsikring ASA kr 1.361.379 - kronerenmilliontrehundreogsekstientusentrehundreogsyttini, med tillegg av lovens renter regnet fra 4. april 2020 til betaling skjer.
3. UAB Everwest dømmes til å erstatte sakskostnadene til SalMar AS og Gjensidige Forsikring ASA med kr 301.340 - kronertrehundreogentusentrehundreogførti, innen 14 dager etter dommens forkynnelse.

\*\*\*\*\*

Retten hevet

Brynjulf Moe

Veiledning om anke i sivile saker vedlegges.

## Veiledning om anke i sivile saker

I sivile saker er det reglene i tvisteloven kapitler 29 og 30 som gjelder for anke. Reglene for anke over dommer, anke over kjennelser og anke over beslutninger er litt ulike. Nedenfor finner du mer informasjon og veiledning om reglene.

### Ankefrist og gebyr

Fristen for å anke er én måned fra den dagen avgjørelsen ble gjort kjent for deg, hvis ikke retten har fastsatt en annen frist. Disse periodene tas ikke med når fristen beregnes (rettsferie):

- fra og med siste lørdag før palmesøndag til og med annen påskedag
- fra og med 1. juli til og med 15. august
- fra og med 24. desember til og med 3. januar

Den som anker, må betale behandlingsgebyr. Du kan få mer informasjon om gebyret fra den domstolen som har behandlet saken.

### Hva må ankeerklæringen inneholde?

I ankeerklæringen må du nevne

- hvilken avgjørelse du anker
- hvilken domstol du anker til
- navn og adresse på parter, stedfortredere og prosessfullmektiger
- hva du mener er feil med den avgjørelsen som er tatt
- den faktiske og rettslige begrunnelsen for at det foreligger feil
- hvilke nye fakta, bevis eller rettslige begrunnelser du vil legge fram
- om anken gjelder hele avgjørelsen eller bare deler av den
- det kravet ankesaken gjelder, og hvilket resultat du krever
- grunnlaget for at retten kan behandle anken, dersom det har vært tvil om det
- hvordan du mener at anken skal behandles videre

### Hvis du vil anke en tingrettsdom til lagmannsretten

Dommer fra tingretten kan ankes til lagmannsretten. Du kan anke en dom hvis du mener det er

- feil i de faktiske forholdene som retten har beskrevet i dommen
- feil i rettsanvendelsen (at loven er tolket feil)
- feil i saksbehandlingen

Hvis du ønsker å anke, må du sende en skriftlig ankeerklæring til den tingretten som har behandlet saken. Hvis du fører saken selv uten advokat, kan du møte opp i tingretten og anke muntlig. Retten kan tillate at også prosessfullmektiger som ikke er advokater, anker muntlig.

Det er vanligvis en muntlig forhandling i lagmannsretten som avgjør en anke over en dom. I ankebehandlingen skal lagmannsretten konsentrere seg om de delene av tingrettens avgjørelse som er omtvistet, og som det er knyttet tvil til.

Lagmannsretten kan nekte å behandle en anke hvis den kommer til at det er klar sannsynlighetsovervekt for at dommen fra tingretten ikke vil bli endret. I tillegg kan retten nekte å behandle noen krav eller ankegrunner, selv om resten av anken blir behandlet.

### Retten til å anke er begrenset i saker som gjelder formuesverdi under 250 000 kroner

Hvis anken gjelder en formuesverdi under 250 000 kroner, kreves det samtykke fra lagmannsretten for at anken skal kunne bli behandlet.

Når lagmannsretten vurderer om den skal gi samtykke, legger den vekt på

- sakens karakter
- partenes behov for å få saken prøvd på nytt
- om det ser ut til å være svakheter ved den avgjørelsen som er anket, eller ved behandlingen av saken

### Hvis du vil anke en tingretts kjennelse eller beslutning til lagmannsretten

En *kjennelse* kan du som hovedregel anke på grunn av

- feil i de faktiske forholdene som retten har beskrevet i kjennelsen
- feil i rettsanvendelsen (at loven er tolket feil)
- feil i saksbehandlingen

Kjennelser som gjelder saksbehandlingen, og som er tatt på bakgrunn av skjønn, kan bare ankes dersom du mener at skjønnsutøvelsen er uforsvarlig eller klart urimelig.

En *beslutning* kan du bare anke hvis du mener

- at retten ikke hadde rett til å ta denne typen avgjørelse på det lovgrunnlaget, eller
- at avgjørelsen åpenbart er uforsvarlig eller urimelig

Hvis tingretten har avsagt dom i saken, kan tingrettens avgjørelser om saksbehandlingen ikke ankes særskilt. Da kan dommen isteden ankes på grunnlag av feil i saksbehandlingen.

Kjennelser og beslutninger anker du til den tingretten som har avsagt avgjørelsen. Anken avgjøres normalt ved kjennelse etter skriftlig behandling i lagmannsretten.

### **Hvis du vil anke lagmannsrettens avgjørelse til Høyesterett**

Høyesterett er ankeinstans for lagmannsrettens avgjørelser.

Anke til Høyesterett over *dommer* krever alltid samtykke fra Høyesteretts ankeutvalg. Samtykke gis bare når anken gjelder spørsmål som har betydning utover den aktuelle saken, eller det av andre grunner er særlig viktig å få saken behandlet av Høyesterett. Anke over dommer avgjøres normalt etter muntlig forhandling.

Høyesteretts ankeutvalg kan nekte å ta anker over *kjennelser* og *beslutninger* til behandling dersom anken ikke reiser spørsmål av betydning utover den aktuelle saken, og heller ikke andre hensyn taler for at anken bør prøves. Anken kan også nektes fremmet dersom den reiser omfattende bevisspørsmål.

Når en anke over kjennelser og beslutninger i tingretten er avgjort ved kjennelse i lagmannsretten, kan avgjørelsen som hovedregel ikke ankes videre til Høyesterett.

Anke over lagmannsrettens kjennelser og beslutninger avgjøres normalt etter skriftlig behandling i Høyesteretts ankeutvalg.