



OSLO TINGRETT

DOM

Avsagt: 21.12.2023 i Oslo tingrett,
Saksnr.: 23-013251TVI-TOSL/03
Dommer: Tingrettsdommer Jon Sverdrup Efjestad
Saken gjelder: Erstatning etter sjøloven

Yara Insurance DAC
Sompo Insurance Singapore Pte. Ltd
If P & C Insurance ved If
Skadeforsikring NUF
Yara (Thailand) Ltd
Yara Asia Pte. Ltd

Advokat Frithjof Herlofsen
Rettslig medhjelper advokat Børge Alsvik

mot

Fortune Gentle Shipping Ltd
NDY Shipping Co Ltd

Advokat Joakim Bakke-Nielsen
Rettslig medhjelper advokat Danielle
Norum Phillips

DOM

Saken gjelder krav om erstatning for skader på last på skip.

Sakens bakgrunn

Skipet MV «Gloria Confidence» (heretter Gloria Confidence eller skipet) ankom Herøya 21. januar 2022. Skipet lastet 27. januar 2022 en last bestående av fem ulike gjødselprodukter ved Yaras fabrikk på Herøya. Lasten var eid av Yara Thailand Ltd., som sammen med Sompo Insurance Singapore Pte. Ltd, If P & C Insurance ved If Skadeforsikring NUF og Yara Asia Pte. Ltd er saksøkere i saken (i det videre omtalt som saksøker).

Fortune Gentle Shipping Ltd. er registrert eier av Gloria Confidence. NDY Shipping Co Ltd. var «bareboat» befrakter av skipet. Disse er saksøkte i saken.

Gloria Confidence skulle seile til Yara Thailands anlegg i Kochichang, Thailand, via Suezkanalen. Skipet møtte dårlig vær utenfor vestkysten av Danmark kvelden 27. januar og natt til 28. januar 2022. Den 28. januar 2022 ble det oppdaget hull i skroget, forårsaket av at babord anker hang ute 14,5 meter og hadde slått mot skipssiden.

Hullet førte til vanninntrenging i lasterom 1 som inneholdt 8003 tonn gjødsel av type NPK 21-7-14. På grunn av skadene gikk skipet til Rotterdam, Nederland, for inspeksjon og reparasjoner. Gloria Confidence ankom Rotterdam den 30. januar 2022. Det ble raskt avklart at lasten i lasterom 1 var totalskadd.

Det er enighet om at lastens verdi var USD 6 698 511. Det er også enighet om at spørsmålet om felleshavaribidrag avhenger av om saksøker når frem med sitt krav eller ikke.

Den sentrale uenigheten i saken er årsaken til at ankeret hang ute slik at skaden kunne oppstå. Det er i tillegg uenighet om hvilket beviskrav som kommer til anvendelse. Partene er også uenige om tidspunktet for når forsinkelsesrenter skal begynne å løpe.

Saksøkeren har i det vesentlige anført

Rettslig utgangspunkt

Det rettslige grunnlaget for saksøkernes krav er sjøloven §§ 274-276 om sjøtransportørens ansvar for transportskade. Ansvar er et klassisk varetektsansvar og profesjonsansvar, med omvendt bevisbyrde. Ansvarsnormen er streng og er av Falkanger/Bull karakterisert som å ligge "et sted mellom det ordinære culpaansvaret og det objektive ansvaret".

For å unngå ansvar må transportøren exculpere seg. Han må både "godtgjøre" hva som er skadeårsaken og at denne skadeårsaken skyldes andre forhold enn feil og forsømmelser hos

transportøren selv. Det er fastslått i Borgarting lagmannsretts dom i ND 2002-3075 (Pergamos) at uttrykket "godtgjør" betyr at det må kreves noe mer enn sannsynlighetsovervekt for at transportøren skal gå fri for ansvar.

Det følger videre av sjøloven § 276 annet ledd at transportøren i ethvert tilfelle er ansvarlig for tap som følge av sjødyktighet som skyldes at transportøren selv eller noen transportøren svarer for, ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisens begynnelse. Bevisbyrden for at tilbørlig omhu er utvist, påhviler transportøren.

Ansvarsgrunnlag og årsakssammenheng

Saksøkerne anfører at saksøkte ikke har godtgjort årsaken til skaden og at denne er forårsaket av andre forhold enn feil og forsømmelser hos transportøren selv.

Rederiet har lansert en teori om at ankerkjettingen plutselig begynte å rase ut under overfarten og deretter av seg selv stoppet på akkurat 14,5 meter. Ingen av de som undersøkte kjettingstopperen før den ble reparert har tatt til orde for at åpningen var stor nok til at ankeret kunne passere under. Teorien ble først fremsatt flere måneder etter hendelsen. Det er ingen bevis som støtter saksøktes teori. Rederiets teori forutsetter blant annet at det var fysisk mulig for ankerkjettingen å passere under den skadete kjettingstopperen i sikret posisjon. Det er stor grad av usikkerhet knyttet til forutsetningene om hvilke krefter ("loads") som har virket på kjettingstopper til ulike tider, herunder usikkerhet knyttet til skipete bevegelser. Værinformasjonen var basert på generell statistikk, og ikke det faktiske sjø- og vindforholdene som mannskapet har registrert i dekkdagboken eller AIS-rapporten. De som har utarbeidet teorien har heller ikke kontaktet mannskapet etter hendelsen. Teorien er dessuten basert på upresise målinger av bilder. Teorien fremstår påfallende i lys av at det samme ankeret ble benyttet ved ankring i Rotterdam etter den samme ankersikringen angivelig skal ha sviktet.

Rederiet har ikke sikret kjettingstopperen som bevis. Dette gjør det i ettertid svært vanskelig å etterprøve om det faktisk ville være mulig for kjettingen å passere under stopperen. Rederiet har ikke ført noen av de som var til stede før kjettingstopper ble reparert som vitne.

Det har formodningen mot seg at rederiet ikke ville rapportert skaden på kjettingstopper til klassifikasjonsselskapet dersom rederiet faktisk mente at ankerkjettingen kunne passert under. Å underslå/ikke rapportere slik skade til klassen ville vært et svært alvorlig brudd på klassifikasjonsreglene.

Det er videre ingen bevis i saken som forklarer hvorfor ankerkjettingen (hvis den faktisk raste ut) kan ha stoppet på akkurat 14,5 meters lengde. Fraværet av andre merker på siden av skipet viser at ankeret ikke har seget sakte nedover.

Saksøkte har anført at skadene på lasten ble forårsaket av de værforholdene skipet ble utsatt for etter avgang fra havn. Bevisføringen har imidlertid vist at det ikke har vært noe ekstraordinært vær. Ifølge dekkdagboken har skipet møtt vindforhold i området sterk kuling til liten storm. Det finnes ingen eksempler fra rettspraksis på at slike værforhold har vært frifinnelsesgrunn.

Dersom retten skulle legge til grunn at rederiet har «godtgjort» hva som forårsaket skaden, blir det uansett et vesentlig spørsmål i saken hvordan skaden kunne oppstå. Dersom retten anser at årsaken til at babord kjettingstopper ble skadet er at ankerkjettingen ikke var tilstrekkelig sikret eller at kjettingstopperen eller ankersystemet for øvrige allerede hadde en skade før avgang Herøya, vil rederiet uansett være ansvarlig etter sjøloven § 275 og § 276 annet ledd. Rederiet har bevisbyrden for at ankerkjettingen var tilstrekkelig sikret og at ankersystemet for øvrig ikke hadde noen skade. Det er ikke sannsynliggjort at bremsen løsnet grunnet værforholdene heller enn slitasje på bremsen eller andre eksisterende problemer. Det foreligger ingen dokumentasjon knyttet til vaierens (lashing wire) bruddstyrke. Det er også uklart hvilken tilstand kjettingstopperen var i før hendelsen.

Den mest sannsynlige forklaringen på at ankeret hang ute med 14,5 meter kjetting er at mannskapet ikke sikret ankeret i korrekt posisjonen da skipet seilte fra Herøya. Det er nærliggende at ankeret har hengt ute ved vannlinjen allerede da skipet ankom Herøya. Det er ikke uvanlig å senke ankeret ned til vannlinjen ved innseiling til havner, slik at ankeret raskt kan settes ut dersom det er nødvendig. Bilder innhentet av MV "Gloria Confidence" fra andre havner gir inntrykk av at dette har vært praksis på skipet i andre sammenhenger.

At ankeret kan ha blitt senket til vannlinjen ved ankomst Herøya støttes også av at avstanden ned til vannlinjen var nettopp ca. 14,5 meter da MV "Gloria Confidence" gikk inn til Herøya. At ankeret var senket til 14,5 meter da skadene på skipet ble oppdaget, kan derfor forklares med at mannskapet hadde senket ankeret til vannlinjen ved ankomst Herøya, men deretter glemte å heve og sikre det i korrekt posisjon. Også her har rederiet ikke oppfylt sin bevissikringsplikt, ved at sentrale deler av VDR-data er slettet.

Spørsmålet om forsinkelsesrenter

Forsinkelsesrenter for lasteskadekravet løper fra 3. mars 2022. Saksøkerne sendte 31. januar 2022 skriftlig påkrav (e-post) til de saksøktes assurandører med oppfordring om å betale. I eposten ble kravbeløpet spesifisert og det fremgår at saksøkerne holder de saksøkte ansvarlige for tapet. Det er ikke et vilkår at kravet er uomtvistet eller klarlagt. Påkravet innebar et definitivt og bestemt betalingskrav som utløste betalingsplikten og renteplikten. Assurandørene stilte som svar på kravet sikkerhet for hele kravet, inkludert renter, for å hindre arrest i skipet.

Saksøker har nedlagt følgende påstand:

- 1) NDY Shipping Co Ltd og Fortune Gentle Shipping Ltd dømmes en for begge, begge for en til å betale Yara (Thailand) Ltd USD 5.356,02 med tillegg av lovens rente regnet fra 3. mars 2022 til betaling skjer.
- 2) NDY Shipping Co Ltd og Fortune Gentle Shipping Ltd dømmes en for begge, begge for en til å betale Sompo Insurance Singapore Pte. Ltd, If P & C Insurance Ltd ved If Skadeforsikring NUF, Yara Asia Pte. Ltd, Yara (Thailand) Ltd og Yara Insurance DAC USD 6.693.154,98 med tillegg av lovens rente regnet fra 3. mars 2022 til betaling skjer.
- 3) NDY Shipping Co Ltd og Fortune Gentle Shipping Ltd dømmes en for begge, begge for en til å betale Sompo Insurance Singapore Pte. Ltd, If P & C Insurance Ltd ved If Skadeforsikring NUF, Yara Asia Pte. Ltd, Yara (Thailand) Ltd og Yara Insurance DAC, Euro 3.636 og GBP 61.000,92, med tillegg av lovens rente regnet fra 23. februar 2023 til betaling skjer.
- 4) Sompo Insurance Singapore Pte. Ltd, If P & C Insurance Ltd ved If Skadeforsikring NUF, Yara Asia Pte. Ltd, Yara (Thailand) Ltd og Yara Insurance DAC skal ikke betale fellestavaribidrag.
- 5) NDY Shipping Co Ltd og Fortune Gentle Shipping dømmes en for begge, begge for en til å betale sakskostnader til Sompo Insurance Singapore Pte. Ltd, If P & C Insurance Ltd ved If Skadeforsikring NUF, Yara Asia Pte. Ltd, Yara (Thailand) Ltd og Yara Insurance DAC.

Saksøkte har i det vesentlige anført:

Oppsummert

Rederiet er ikke erstatningsansvarlig. Skipet var sjødyktig, jf. sjøloven § 276. Barbord anker var ikke nedsenket 14,5 meter ved avgang fra Herøya. Forholdet kan uansett ikke medføre at skipet var usjødyktig når det gikk fra Herøya. Under enhver omstendighet er sikringen av ankeret gjort etter avgang fra Herøya, og vil være en feil i behandlingen av skipet, jf. sjøloven § 276 første ledd nr. 1. Skaden er ikke forårsaket av feil eller forsømmelse fra rederiet selv eller mannskapet om bord på Gloria Confidence. Feil i behandlingen av skipet medfører ansvarsfritak i henhold til sjøloven § 276 første ledd nr. 1.

Beviskravet

Beviskravet «godtgjøre» i sjøloven §§ 275 første ledd og 276 første ledd ligger kun noe over alminnelig sannsynlighetsovervekt. Beviskravet i disse bestemmelsene knytter seg til mottak av lasten. Bevisvurderingen før og etter dette tidspunktet følger alminnelige sivilprosessuelle regler, og det er dermed saksøker som har bevisbyrden for disse

forholdene. Saksøkte har ikke forsømt sin bevissikringsplikt. Det kan ikke kreves det umulige. Saksøker har hatt tilgang til skipet kort tid etter hendelsen.

Skipets sjødyktighet

Skipet var bygget i 2019 og har vært jevnlig inspisert og vedlikeholdt. Sakkyndige har ikke kunnet påpeke feil ved skipet eller ved skipets mekanismer for ankersikring. Det er ingen objektive beviser for at ankeret hang ute 14,5 meter ved avgang fra havn. Rederiet har godgjort at de har vist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisesens begynnelse. Sikring av anker i nedsenket posisjon vil uansett ikke medføre ansvar, da en slik feil vil være å anse en feil i behandlingen av skipet som også har oppstått etter avgang fra havn. Det er ansvarsfritak for nautiske feil under sjølovens § 276 første ledd. Yara anfører at det er vanlig bransjepraksis, og forholdet kan derfor ikke medføre sjødyktighet. Det skulle også gjøres en sjekk etter avgang (heavy weather checklist), og forsømmelser her vil i alle tilfelle bryte årsaksrekken.

Årsaken til skaden

Værforholdene skipet ble utsatt for i perioden 27–28. januar førte til at bremsen glapp og metallvaieren røk eller løsnet. Ankerkjettingen forårsaket støtskader i stålet til kjettingstopperen. Skaden er stor nok til at kjettingen til slutt kunne passere under. Dette er ikke forhold saksøkte kan klandres for, men hendelige uhell som kan oppstå i skipsfart.

Forsinkelsesrenter

Det er ikke fremmet påkrav før stevningen. Brevet som er sendt kan ikke etter sin ordlyd regnes som et påkrav. Det er blant annet ikke angitt betalingsfrist, og den ble ikke rettet til rett adressat.

Saksøkte har nedlagt følgende påstand:

1. NDY Shipping Co Ltd og Fortune Gentle Shipping Ltd frifinnes.
2. Sompo Insurance Singapore Pte. Ltd, If P & C Insurance Ltd ved If Skadeforsikring NUF, Yara Asia Pte. Ltd, Yara (Thailand) Ltd og Yara Insurance DAC skal betale felleshavaribidrag.
3. NDY Shipping Co Ltd og Fortune Gentle Shipping Ltd tilkjennes sakskostnader for tingretten.

Rettsens vurdering

Ansvarsgrunnlag/årsaksforhold

Innledning og konklusjon

Det er enighet mellom partene om at lasten ble totalskadd mens den var i transportørens varetekt. Det er videre enighet om at den direkte årsaken til skadene på lasten er at babord anker slo hull i skroget på skipet Gloria Confidence som igjen forårsaket vanninntrenging i

skipets lasterom nr. 1. Det er dessuten enighet om at ankeret hang ute med omkring 14,5 meter da skaden inntraff. Den sentrale uenigheten i saken er foranledningen til at ankeret slo hull på skroget. Saksøker har anført at ankeret ikke var korrekt sikret, evt. at kjettingstopperen eller ankersystemet for øvrig allerede hadde en skade, før avgang fra Herøya, og at skipet derfor ikke var sjødyktig ved avgang Herøya. Saksøkte anfører på sin side at ankeret løsnet fra sikringen, hovedsakelig på grunn av dårlig vær, i tidsrommet kvelden 27. januar 2022 til morgenen 28. januar 2022. Etter at bremsen glapp og sikringsvaieren røk eller løsnet, skadet ankerkjettingen ankerstopperen tilstrekkelig til at ankeret gikk ut med 14,5 meter, før det stoppet og forårsaket skaden.

Alle forklaringsmodellene som er fremlagt for retten har sine styrker og svakheter. Ingen av dem gir etter rettens syn noen fullgod forklaring på hvordan skaden kan ha oppstått. Transportørens forklaring fremstår ikke vesentlig mer sannsynlig enn de andre mulighetene som er presentert for retten. Retten har ikke funnet det godtgjort at skaden skyldes en årsak som transportøren ikke har ansvar for.

Rettslige utgangspunkter

Etter sjøloven § 274 er transportøren i utgangspunktet ansvarlig for godset mens det er i dennes varetekt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen. Transportøren vil være erstatningsansvarlig med mindre transportøren kan godtgjøre «at skaden ikke er forårsaket av feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportør svarer for» jf. sjøloven § 275 første ledd.

Det er enighet om at transportøren har bevisbyrden og at ordet «godtgjør» i denne sammenheng innebærer et skjerpet beviskrav. Ansvar etter sjøloven § 275 første ledd er et culpaansvar med omvendt bevisbyrde, hvor det påhviler transportøren å godtgjøre at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen han svarer for. Falkanger og Bull har beskrevet det slik i *Sjøloven*, 8. utgave (2016) side 286:

Det er naturlig at transportøren må redegjøre for hva som er hendt og sannsynliggjøre at den fornødne aktsomhet er utvist på hans side. Godset har vært i hans varetekt, og han er den som har tilgang til den relevante informasjon. [...] At bevisbyrden pålegges transportøren, kan imidlertid innebære at han blir holdt ansvarlig uten hensyn til skyld: Skaden kan kanskje tilbakeføres til et hendelig uhell men transportøren makter ikke å føre bevis for hva som egentlig hendte – og dermed får han ansvaret for skaden.

Tilsvarende fremgår i en kommentar av Erling Selvig, ND-2003-KOM: «Ansvarsfritak forutsetter derfor normalt at transportøren godtgjør både hva som var skadeårsak, og at denne ikke kan tilskrives feil eller forsømmelse på hans side.»

Om hva som ligger i uttrykket «godtgjøre», har Borgarting lagmannsrett uttalt følgende i LB-2002-3075 *Pergamos*:

«godtgjøre» må etter en naturlig språklig forståelse oppfattes som noe sterkere enn ord som «må antas», «trolig» og «sannsynlig». Det er imidlertid ikke alltid at lovgiver nøye har overveid valget av slik ordbruk. (Skoghøy, *Tvistemål*, 2. utg. s 683.) Når det gjelder sjøloven § 275, er det etter lagmannsrettens oppfatning naturlig å legge avgjørende vekt på bestemmelsens ordlyd, slik at «godtgjøre» innebærer at det må kreves noe mer enn sannsynlighetsovervekt for at transportøren skal gå fri for ansvar. En slik regel vil være rimelig ut fra den betraktning at lasteeieren har liten eller ingen mulighet til å kontrollere transportøren eller andre transportøren svarer for. Lasten har vært i transportørens varetekt, og det er han som har hatt tilgang til den relevante informasjon.

Sentralt for det skjerpede ansvaret er det såkalte bevissikringshensynet – transportøren står langt nærmere til å redegjøre for årsaken til skaden enn eier av lasten.

Formuleringen fra *Pergamos* er vist til i nevnte *Sjøloven* side 286, og med følgende tillegg på side 287 at det skjerpede beviskravet innebærer et «vesentlig strengere ansvar for transportøren enn om bevisbyrden hadde fulgt det mer alminnelige (men langt fra unntaksfrie) prinsipp om at den som krever erstatning, har bevisbyrden for de erstatningsutløsende omstendigheter».

Skoghøy angir at beviskravet «godtgjør» er «noe sterkere» enn alminnelig sannsynlighetsovervekt. Han bygger sin vurdering på en generell ordlydstolkning, jf. *Tvisteløsning* 3. utgave side 913 og 929–930. Som han selv er inne på, er det imidlertid ikke alltid lovgiver nøye har overveid valget av slik ordbruk, jf. også Jerkø, *Bevisvurderingens rettslige rammer* (2017) side 252 med videre henvisninger.

Det kan dermed ikke anses avklart akkurat hvor mye strengere enn det alminnelige beviskravet kravet i sjøloven § 275 er, men tingretten går ikke nærmere inn på dette, da det uansett ikke er avgjørende for rettens konklusjon.

Retten finner også grunn til å nevne at det er flere ulike teorier om hendelsesforløpet i denne saken, hvilket er av betydning for bevisbedømmelsen, jf. også Skoghøy, *Tvisteløsning* side 915.

Saksøkte har anført at det skjerpede beviskravet kun gjelder omstendigheter på tidspunktet for avgang fra Herøya, og at det alminnelige beviskravet vil gjelde for omstendigheter forutfor og etter avgang, herunder om ankeret var sikret i krysset da det ankom Herøya. Retten er ikke enig i at hver enkelthet i saken skal vurderes opp mot beviskravet. Beviskravet gjelder bevisresultatet som sådan, jf. i denne retning Rt-2004-1063, Rt-2005-1353 og HR-2021-871-U samt Rt-1997-1608. Bevistemaet for retten er om det er godtgjort at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportøren svarer for. Hvorvidt saksøkte har «godtgjort» at transportøren ikke er ansvarlig for skaden, beror på det samlede bevisbildet.

Etter sjøloven § 276 er ikke transportøren ansvarlig dersom transportøren godtgjør at tapet er en følge av feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet utvist av dets fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste. Transportøren vil likevel være erstatningsansvarlig dersom skipet var usjødyktig ved avgang fra havn jf. sjøloven § 276 andre ledd. Etter rettens syn er det ikke holdepunkter for at beviskravet «godtgjør» i andre ledd er et annet enn i § 275 første ledd, og sammenhengen mellom reglene taler etter rettens syn klart for at begrepene skal forstås likt.

Transportørens teori om at ankeret løsnet under uværet

Teorien forutsetter at det var såpass store skader på kjettingstopperen at kjettingen kunne passere under, men samtidig så små skader at det etter omstendighetene ville være mulig å stoppe ankeret etter det hadde gått ut 14,5 meter. Etter rettens syn knytter det seg betydelig usikkerhet til begge disse elementene.

Retten vil innledningsvis bemerke at retten har hørt vitnemål fra flere svært erfarne sjøfolk, hvorav flere har erfaring fra det aktuelle området der skaden oppsto. Inntrykket fra bevisførselen er at det kan forekomme at en brems glipper. Det kan også forekomme at en kjettingvaier (lashing wire) ryker eller løsner og dermed går tapt. Det er imidlertid ingen som selv har opplevd eller hørt om at et anker løsner fra samtlige sikringer på grunn av uvær, i det minste ikke et uvær som dette (stiv kuling/liten storm). Værforholdene som skipet møtte i denne saken kan på ingen måte sies å ha vært ekstraordinære eller uvanlige for dette farvannet på vinterstid. Det må dermed sies å være svært uvanlig at ankeret skulle løsne dersom det var korrekt sikret i krysset og i normalt fungerende stand.

Hva gjelder forutsetningen om at kjettingen kunne passere under stopperen, er det fra saksøkte fremlagt matematiske beregninger fra sakkyndig vitner fra selskapet Brooks Bell. Det er uenighet mellom de sakkyndige vitnene om beregningene, og da om kreftene som ble generert da skipet krenget i uværet var tilstrekkelige til å skade kjettingstopperen. Slike beregninger vil nødvendigvis være beheftet med usikkerhet, både med hensyn til konkret hvordan været/bølgene innvirket på skipet og hvor stor bevegelse det var mot stopperen. Etter rettens syn er det likevel ikke noe påfallende ved beregningene som sådan, men de er basert på en rekke forutsetninger som, ved siden av den nevnte usikkerheten, skaper tvil om konklusjonene.

For det første er målingene av skadene som beregningene baserer seg på, noe usikre. Brooks Bell har ikke gjort egne målinger, men har basert seg på oversendte bilder der målene er påført av et lokalt «survey company», jf. faktisk utdrag (FU) side 199. På samme side fremgår det at «there are no accurate measurements of the post-incident stopper bar damage.» Av andre målinger vil retten særlig peke på at Brooks Bell har lagt til grunn at kjettingstopperen kunne løftes 10 mm, grunnet noe mellomrom der stopperen blir sikret, jf. FU side 202 punkt 5.20. På spørsmål bekreftet imidlertid sakkyndig Roaf at denne

målingen kun ble foretatt på den ene siden av stopperen, og han kunne ikke si noe sikkert om stopperen kunne løftes 10 mm langs hele stopperen, herunder der kjettingen angivelig skal ha passert under omtrent på midten av stopperen. Når saksøkte har vist til en klarering på kun 4 mm, vil dette i seg selv skape usikkerhet.

For det andre er det ikke vist at kjettingen faktisk kunne passert under stopperen. Sakkyndig Boyd har blant annet pekt på at bakenden på hver lenke i kjettingen ville «kicked up» i det den passerte over hjulet (powell wheel) under kjettingstopperen. Dette ville ifølge Boyd skape et større «exit wound». Brooks Bell har ikke bestridt at kjettingen ville få en slik bevegelse over hjulet, og det er ikke fremlagt beregninger som viser at skadene var store nok til dette.

Usikkerheten knyttet til disse punktene kunne vært avhjulpet eller fjernet dersom det etter skaden hadde vært gjennomført tester for å se om kjettingen kunne passere under stopperen. Kjettingstopperen i seg selv kunne også vært sikret. Slik retten forstår metallurgene som har vitnet, hadde det uansett vært naturlig å skifte ut stopperen dersom den var påført store skader. I stedet ble stopperen reparert på skipet, slik at det i ettertid ikke er mulig å teste teorien til Brooks Bell eller å gjøre mer helhetlige målinger av skadene. Dette hadde etter rettens syn vært enkle grep, og grunnen til at det ikke ble gjort, er ikke godt forklart. Det kan imidlertid ha sammenheng med at teorien fra Brooks Bell ble fremsatt først flere måneder etter hendelsen. Det forelå ingen bevisumulighet, slik saksøkte har anført med henvisning til *Sjørett* side 286.

For det tredje er teorien betinget av at kjettingen, etter å ha gått ut 14,5 meter, deretter kunne stanses av kjettingstopperen. Brooks Bell har fremholdt at dette er mulig, men slik retten ser det er det flere mangler ved forklaringen som er gitt.

Forklaringen er betinget av at kjettingen gikk ut til 14,5 meter forholdsvis raskt. Dette fordi det ikke er noen merker lenger opp på skipets side. Det er etter bevisførselen klart at skadene er begrenset til en stor bue på skipssiden, og denne buen tilsier at kjettingen var ute 14,5 meter. Dersom kjettingen hadde gått gradvis ut, ville den på et tidspunkt vært langt nok ute til å treffe skroget høyere opp enn den gjorde. Selv om det ikke er gjort beregninger av hvor langt ute kjettingen måtte være for å kunne slå i skipets side, ville den ha gjort det lenge før 14,5 meter. Samtidig er teorien ikke forenlig med at kjettingen gikk ut 14,5 meter på én gang. Dette ville skapt såpass store krefter at det er helt usannsynlig at kjettingstopperen, i en skadet tilstand der kjettingen allerede kunne passert under, kunne ha stått imot. Brooks Bell har på dette grunnlag fremsatt en teori om at kjettingen kan ha gått ut «intermittently», men da i «spurts», med andre ord at dette kan ha skjedd gradvis, men slik at kjettingen ikke har hengt ute lenge nok til at det er skapt merker høyere opp på skroget. Det er ingen objektive holdepunkter for dette.

På spørsmål om hvordan kjettingen kan ha blitt stanset av stopperen ved 14,5 meter, har Brooks Bell særlig vist til to forhold. Det ene er at kjettingen kan ha hatt en vridning («twist») som gjorde at den traff kjettingstopperen slik at den stanset. Til støtte for dette er det blant annet vist til et bilde av kjettingen med en vridning (FU 186). Retten bemerker at dette bildet viser kjettingen når ankeret er sikret i krysset. Etter Brooks Bells teori har ikke den viste vridningen vært nok til å stoppe kjettingen. Det er ingen holdepunkter for at vridningen på kjettingen var vesensforskjellig etter å ha passert 14,5 meter. Det er heller ikke fremlagt beregninger som viser hvordan den skadede stopperen kunne holdt igjen kjettingen. Som tidligere nevnt ble dessuten stopperen reparert før man kunne gjort tester av om teorien lot seg gjennomføre i praksis.

Det er videre vist til at kreftene som virket på ankeret kan ha vært mindre i det uværet roet seg og skipet endret kurs. Til dette vil retten bemerke at ankeret må ha svingt voldsomt da det var ute på 14,5 meter. Det viser bildene av skadene på skroget tydelig. Det er ikke fremlagt noen beregninger som underbygger at kreftene som virket på kjettingstopperen i denne delen av hendelsesforløpet var mindre enn da kjettingen var oppe i krysset. Det er ukjent akkurat når på natten kjettingen eventuelt løsnet og når skadene oppsto. At kursendringen skjedde tidsnært med at ankeret sluttet å rase ut, fremstår som spekulasjon.

Retten vil videre vise til at mannskapet benyttet det samme ankeret ved ankomst til Rotterdam etter at skaden inntraff. Det er i seg selv påfallende dersom stopperen på det tidspunktet var så skadet at kjettingen kunne passere under, og mannskapet trodde det hadde skjedd.

Hva gjelder skadene på stopperen, er metallurgene i saken uenige om hva som kan utledes av dem. Hughes, engasjert av Yara, har vist til at skadene går ut til de fleste retninger (FU 675), noe han anser uforenlig med at en rekke lenker skal ha passert i én retning. Han mener skadene er mer forenlige med at én enkelt kjettinglenke har sidd fast under stopperen og beveget seg der. Metallurg ~~Boyd~~ Moody* er uenig i dette, og har blant annet innvendt mot dette at dersom skadene ble forårsaket av én og samme kjettinglenke, ville denne ene lenken ha synlige skader. Her kan ikke retten følge ~~Boyd~~s Moodys* resonnement. Også i transportørens teori måtte det aller meste av skaden ha vært forårsaket av én kjettinglenke, før skaden ble stor nok til at resten at kjettingen kunne gå ut 14,5 meter.

Det samlede inntrykket er at retten ikke kan utelukke at teorien stemmer, men det er atskillig tvil knyttet til den, og etter rettens syn er det ikke «godtgjort» at skaden inntraff på denne måten.

Yaras teorier om hendelsesforløpet - innledning

Saksøker har på sin side fremsatt to teorier, den første at ankeret var ute 14,5 meter allerede ved avgang fra Herøya, og den andre at det var skader eller teknisk feil på

bremsesystemet som bidro til at kjettingen kan ha løsnet fra sikringene. Etter rettens syn er det også styrker og svakheter ved disse teoriene.

Teorien om at ankeret var senket ved ankomst til og avgang fra Herøya

Saksøker har vist til at skadene på skroget stemmer overens med at ankeret var ute 14,5 meter. Dette er også forenlig med at det var senket omtrent ned til vannlinjen ved ankomst til Herøya. Det anføres videre at det ikke er uvanlig at ankeret er noe nedsenket i «emergency standby» og andre situasjoner.

Etter bevisførselen er det ingen konkrete holdepunkter for at noen har sett ankeret ute ved ankomst til Herøya. Retten viser her til forklaring fra los og kaptein på slepebåten, som riktignok først ble spurt om dette en stund etter hendelsen, og i liten grad husker det aktuelle oppdraget. Videre er det ingen dokumentasjon i form av ankerlogg eller annet som underbygger at ankeret var ute. Samtidig fremstår ikke loggføringen på skipet såpass grundig at dette i seg selv veier tungt. Det samlede inntrykket fra bevisføringen er at det ikke er vanlig å ha ankeret nedsenket på denne måten ved innseiling, men at det forekommer. Retten viser til forklaringene fra slepebåtskapteinene, som ikke helt vil utelukke at ankeret var ute, samtidig som de er klare på at de mener de ville sagt fra hvis de så det.

Det er også fremlagt bilder av skipet/søsterskip i andre sammenhenger, der anker er senket. Selv om partene er uenige om konteksten ved disse bildene, synes de å underbygge at det kan forekomme at ankeret er senket i noen situasjoner, men at det ikke er normalen. AIS-data gir det samme inntrykket: de underbygger ikke at ankeret var ute, men kan heller ikke sies å utelukke det.

Denne teorien forutsetter også at ingen oppdaget at ankeret var ute da de klargjorde skipet for åpent farvann og heller ikke da de gjorde en sjekk før uværet, jf. «Heavy weather checklist» (FU 164). Retten har ikke lagt vekt på at det ble utført sjekk av lasterommene av Yara eller at det ble utført Port State Control (FU 96). Det er ingen holdepunkter for at disse undersøkelsene omfattet, eller skulle omfatte, ankeret eller ankersystemet.

VDR-data, som muligens kunne belyst forholdene omkring innseilingen til Herøya, er slettet. Etter bevisførselen må det legges til grunn at VDR-systemet er slik at det lagres og hentes ut en 30-dagersperiode. At dataene i ettertid kun er bevart for en del av denne perioden, er ikke godt forklart av saksøkte. Også her er det dermed bevistvil som i noen grad må tilskrives saksøkte.

Samlet sett fremstår det som en mulighet at ankeret var ute.

Teorien om at ankersystemet hadde eksisterende svakheter som bidro til at det løsnet

Den tredje teorien er at ankersystemet hadde eksisterende svakheter, som bidro til at det løsnet slik anført av saksøkte. Dette fremstår også som en mulighet, men bevisene i saken gir ikke noe klart bilde.

Som tidligere nevnt, fremstår det uvanlig at ankeret skulle løsne under de aktuelle forholdene, dersom det var korrekt sikret og systemet var i fungerende stand. Samtidig er det ingen konkrete holdepunkter for at det på forhånd var mangler ved systemet. Det er fremlagt vedlikeholdsrapport (FU 248) og månedlig inspeksjonsrapport datert 18. januar 2022 som ikke viser mangler ved bremsesystemet. Det er imidlertid ikke alle dokumentene som saksøker har vist til som etter rettens syn er egnet til å underbygge at ankersystemet var i god fungerende stand. Det er eksempelvis vist til at ankersystemet ble undersøkt i årlig klasseinspeksjon i desember 2021, da som en del av kategorien ASM/OSM (machinery survey). Det fremgår imidlertid ikke at ankersystemet ble kontrollert som del av denne inspeksjonen (FU 826). Det samme gjelder for departure checklist (FU 163) og Port State Control (FU 96). Retten finner også grunn til å bemerke at selv om kjettingstopperen ble reparert i Rotterdam, er det lite eller ingen dokumentasjon på at dette ble gjort eller hvordan. Dette på tross av at rederiet mener denne delen av ankersystemet sviktet nok til at det kunne oppstå hull i skroget. Retten er derfor varsom med å tillegge den skriftlige dokumentasjonen fra rederiet fra tiden før hendelsen avgjørende vekt.

De tre komponentene som til sammen utgjorde ankersikringssystemet var bremsen, kjettingvaieren og kjettingstopperen.

Hva gjelder bremsen, er det fra Yaras side vist til at bremsene kan ha vært slitte. Det er fremlagt et bilde (FU 232) som viser at mannskapet, tilsynelatende etter ankomst i Rotterdam, har påført en skrift som skal vise det reelle arbeidsområdet for bremsen. Grunnen til at mannskapet fant behov for dette etter skaden inntraff, fremstår uklart. Arbeidsområdet synes å avvike fra manualen, og etter bevisførselen fremstår det ikke som normal praksis å påføre slik skrift. Det er gjort måling av bremseslitasjen, og den synes å vise at bremsen hadde noe slitasje, men ikke så mye at det krevdes utskiftning. Samtidig har sakkyndige vitner Inseal og Roaf forklart at man gjerne også måler andre steder der man kan komme til, fordi bremsen noen ganger er ujevnt slitt. Det har ikke blitt gjort. Det er også vist til at bremsen skal ha fremstått hard å åpne, og derfor ble rensset og smurt 18. november 2021 (FU 248). Etter rettens syn er det vanskelig å utlede noen konkret bekymring ut fra dette.

Kjettingvaieren gikk tapt under uværet, enten fordi den røk eller løsnet. Det foreligger ingen informasjon om hva slags vaier som ble brukt, eller dokumentasjon som kan gi noen indikasjon på det, herunder innkjøpsliste, inventarliste eller annet. Samtidig er det ingen konkrete holdepunkter for at det ble brukt en svak vaier, og ut fra bevisførselen fremstår

det heller ikke påfallende i seg selv at vaieren kunne gå tapt under de kreftene skipet var utsatt for under uværet.

Hva gjelder kjettingstopperen, holder Brooks Bell det mulig at det var eksisterende slitasje eller skader på stopperen (FU 195). Etter rettens syn fremstår det trolig at stopperen i det minste til dels hadde eksisterende slitasje, selv om omfanget er uklart. Retten viser her særlig til at selv oversiden av stopperen hadde synlige merker etter ankomst i Rotterdam (se f.eks. FU 673), selv om denne siden ikke ble skadet under uværet og var mindre utsatt enn undersiden, som jevnlig var i kontakt med stopperen. Metallurgen David Hughes, engasjert av Yara, har i retten forklart at han mener det må ha vært eksisterende slitasjeskader på stopperen, ut fra mangelen på skader i form av utstikkende metalldeformasjoner (burrs) på deler av kjettingstopperen (høyre del av det gule området på bildet FU 199). På dette punktet er det imidlertid uenighet mellom Hughes og saksøktes sakkyndige metallurgvitne, ~~Bøyd~~ Moody*.

Oppsummering av de ulike teoriene som er fremsatt

De tre teoriene som er lansert er alle mulige, men det er atskillig tvil knyttet til hver av dem. Det er ikke godgjort hva som egentlig var årsaken til at ankeret var ute med 14,5 meters lengde og forårsaket skaden. Det er verken godtgjort at ankeret løsnet fra sikring på grunn av værforholdene, eller at skaden skyldtes feil eller forsømmelse fra mannskapet. I en slik situasjon vil transportøren måtte bære ansvaret for den tapte lasten, da det etter bevisførselen ikke er mulig å påvise hva som egentlig har hendt, jf. også det tidligere siterte fra læreboken til Falkanger og Bull. Etter en samlet vurdering mener retten at transportøren ikke har «godtgjort» «at skaden ikke er forårsaket av feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportør svarer for» jf. sjøloven § 275 første ledd. Det er heller ikke «godtgjort» at tapet skyldes feil eller forsømmelse som nevnt i § 276 første ledd nr. 1. Det er dermed ikke grunnlag for noen nærmere vurdering etter unntaket i § 276 andre ledd. Saksøkte skal etter dette holdes ansvarlig for saksøkers tap.

Utmåling

Det er enighet mellom partene om at lastens verdi var USD 6 698 511. Summen er stykket opp i påstanden grunnet betaling av egenandel mv., og saksøkte har ikke fremmet noen innsigelser mot oppsettet.

Felleshavaribidrag.

Det er enighet mellom partene at spørsmålet om felleshavaribidrag etter sjøloven § følger av rettens konklusjon i ansvarsspørsmålet. Saksøker skal dermed frifinnes for kravet om felleshavaribidrag.

Starttidspunkt for beregning av forsinkelsesrenter

Partene er uenige om starttidspunkt for beregning av forsinkelsesrenter. Saksøker anfører at det er fremmet påkrav i e-post 31. januar 2022 (FU 346), mens saksøkte anfører at det ikke ble sendt påkrav før stevningen. Konkret har saksøkte innvendt mot e-posten

31. januar 2022 at den fremstår som en orientering, uten noe dokumentert krav, uten betalingsfrist og ikke sendt til rett adressat. Det er ikke reist innvendinger mot at påkravet er fremmet i e-post.

Retten har vært noe i tvil, men har kommet til e-posten må regnes som påkrav. Retten viser først til at e-posten fastslår at lasten er tapt (a total loss) og angir CIF-verdien på USD 6 698 511, som partene er enige om at utgjør lastens verdi. Videre fremkommer det av e-posten at:

We understand that the GLORIA CONFIDENCE is entered with your Association for P&I Purposes and on behalf of our Principals we must hold your Members fully responsible for all losses arising from this incident and loo [skal vel være look, rettens anm.] to you/your Members for re-imbusement of those losses.

Som svar ble det sendt et brev 2. mars 2022 fra London Club på vegne av rederiet, der det stilles garanti for tilkjent erstatning med tillegg av renter opp til USD 9 millioner. I brevet vises det til «your claims for the loss», og det er vist til at “we have received irrevocable authority from the Owners [saksøkte, rettens anm.] to give this Letter of Undertaking in these terms”.

Om de rettslige utgangspunktene viser retten til Hagstrøm, Obligasjonsrett 3. utg. punkt 21.3:

Hvorvidt det foreligger et påkrav eller bare et utspill for å berede grunnen – eventuelt bare undersøke muligheten – for et eventuelt erstatningskrav, kan etter omstendighetene være usikkert. Det er i hvert fall ikke tilstrekkelig at kreditor pretenderer at det foreligger et erstatningsansvar, dersom han ikke gjør et bestemt krav gjeldende. Det endrer ikke saken at det anlegges fastsettelsessøksmål med påstand om at vilkårene for erstatningsplikt foreligger. [...]

Formålet med fristen på en måned «er ikke i første rekke å gi debitor henstand, men å gi en frist for iverksettelsen av betalingen. Ved fremsettelse av utenkontraktsrettslige erstatningskrav kan man dessuten anføre behovet for partene til å foreta beregninger over kravet samt kontrollere fremsatte påstander ...». Det er ikke et vilkår at kravet er uomtvistet eller klarlagt.

Etter rettens syn er man her mer konkret enn å pretendere å ha et krav; det er angitt en verdi på lasten, at den er totalskadet og at man holder de saksøkte ansvarlige for dette. Saken skiller seg derfor fra RG-1987-502, som Bergsåker viser til i note 13 i Norsk lovkommentar/Rettsdata. At kravet ikke var fullstendig klarlagt på dette stadiet av saken, er som Hagstrøm fremholder ikke til hinder for at det er snakk om et påkrav.

Det er heller ikke krav om at det angis noen betalingsfrist. Det følger direkte av loven at rente kan kreves 30 dager etter påkrav.

At kravet ikke er sendt direkte til de saksøkte, har etter rettens syn ikke avgjørende betydning etter omstendighetene i saken. Det er på det rene at påkravet kom frem til skyldner. Som det fremgår av dialogen, ble kravet besvart med en garanti som oversteg det fremsatte kravet med om lag 2 mill. USD. Etter rettens syn må brevet, med formuleringen om avklaring med de saksøkte, forstås som en bekreftelse på at kravet var mottatt også av de saksøkte.

Sakskostnader

Saksøker har vunnet saken fullt ut, og saksøker har dermed krav på full erstatning for rimelige og nødvendige kostnader, jf. tvisteloven § 20-2 jf. § 20-5.

Det er fremsatt et salærkrav på kr 4 415 250, samt utgifter i form av rettsgebyr kr 36 047, utlegg under rettssaken kr 20 195,54, sakkyndigbistand med GBP 142 043,68 samt utlegg ifm vitneforklaring EUR 918,44. Det er ikke fremsatt innsigelser til kravet. Retten finner det også rimelig og nødvendig. Saken har vært bredt anlagt fra begge parter, med forholdsvis stort innslag av sakkyndighet. Salærkravet er dessuten lavere enn det fremmet av saksøkte.

DOMSSLUTNING

- 1) NDY Shipping Co Ltd og Fortune Gentle Shipping Ltd dømmes en for begge, begge for en til å betale Yara (Thailand) Ltd USD 5 356,02 med tillegg av lovens rente regnet fra ~~23. februar~~ 3. mars* 2022 til betaling skjer.
- 2) NDY Shipping Co Ltd og Fortune Gentle Shipping Ltd dømmes en for begge, begge for en til å betale Sompo Insurance Singapore Pte. Ltd, If P & C Insurance Ltd ved If Skadeforsikring NUF, Yara Asia Pte. Ltd, Yara (Thailand) Ltd og Yara Insurance DAC USD 6 693.154,98 med tillegg av lovens rente regnet fra ~~23. februar~~ 3. mars* 2022 til betaling skjer.
- 3) NDY Shipping Co Ltd og Fortune Gentle Shipping Ltd dømmes en for begge, begge for en til å betale Sompo Insurance Singapore Pte. Ltd, If P & C Insurance Ltd ved If Skadeforsikring NUF, Yara Asia Pte. Ltd, Yara (Thailand) Ltd og Yara Insurance DAC, Euro 3636 og GBP 61 000,92*, med tillegg av lovens rente regnet fra 23. februar 2023 til betaling skjer.
- 4) Sompo Insurance Singapore Pte. Ltd, If P & C Insurance Ltd ved If Skadeforsikring NUF, Yara Asia Pte. Ltd, Yara (Thailand) Ltd og Yara Insurance DAC skal ikke betale fellestribidrag.
- 5) NDY Shipping Co Ltd og Fortune Gentle Shipping dømmes en for begge, begge for en til å betale sakskostnader til Sompo Insurance Singapore Pte. Ltd, If P & C Insurance Ltd ved If Skadeforsikring NUF, Yara Asia Pte. Ltd, Yara (Thailand) Ltd og Yara Insurance DAC med NOK 4 471 492,54, EUR 918,44 og GBP 142 043,68 innen to uker fra forkynnelse av dommen.

Retten hevet

Jon Sverdrup Efstad

Dommen er ikke avsagt innen lovens frist. Grunnen er berømmelse av andre saker i den avsatte domskrivningstiden.

Veiledning om anke i sivile saker vedlegges.

* Rettet 28. desember 2023 i medhold av tvisteloven 19-8 som følge av skrivefeil.

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.