



VESTFOLD TINGRETT

DOM

Avsagt: 25.01.2024 i Vestfold tingrett, Horten

Saksnr.: 23-089827TVI-TVES/TLAR

Dommer: Dommerfullmektig m. alminnelig fullmakt Vilde Ødegård

Saken gjelder: Krav om erstatning etter havari

Jon Sigurd Jacobsen

Advokat Ståle Lund Johansen

mot

Larvik kommune

Advokat Lars Enger Barnholdt
v/advokatfullmektig Anders Arveland
Tobiasson

DOM

Saken gjelder

Saken gjelder krav om erstatning etter havari av båt.

Saksøker Jon Sigurd Jacobsen kjøpte båten M/S Firkløveren (Firkløveren) i mars 2015. Firkløveren er en trebåt fra 1937 som er 65 fot og veier om lag 60 tonn. Kjøpesummen var kr 700 000.

I perioden etter kjøpet og frem mot 2022 fikk Jacobsen utført vedlikeholds- og restaurasjonsarbeid på Firkløveren.

Jacobsen hadde fra kjøpstidspunktet og frem til vintersesongen 2021/2022 vinterplass for Firkløveren i Helgeroa Marina (Helgeroa). I sommersesongen har Firkløveren ligget på svai på en bøye i fjorden utenfor marinaen.

Helgeroa eies av Larvik Havn. Betydelige deler av arealet i marinaen er leid ut til og disponeres av Helgeroa Båtforening, som drifter småbåthavn på området. Resterende deler av marinaen disponeres av Larvik Havn. Bildet nedenfor viser marinaen. Områdene markert med blått er leid ut til Helgeroa Båtforening, mens områdene markert med gult disponeres av Larvik Havn:



Det er ikke omstridt at Firkløveren frem til sesongen 2019/2020 hadde vinterplass i indre havn i Helgeroa.

Høsten 2020 søkte Jacobsen på ny om vinterplass for sesongen 2020/2021. Jacobsen fikk først tilbakemelding om at det ikke var ledige plasser i Helgeroa. Etter korrespondanse og møter mellom Jacobsen og representanter fra Larvik Havn og Helgeroa Båtforening, fikk Jacobsen i oktober 2021 e-post med tilbud om vinterplass fra Larvik Havn på gjestebryggen i Helgeroa på plassen «der skøyta Irene ligger nå».

Gjestebryggen er den gulmarkerte bryggen nederst til venstre i bildet ovenfor. Det er en flytebrygge som ligger lengst ut på moloen i Helgeroa Marina. Det er enighet mellom partene om at plassen «Irene» lå, er den plassen på gjestebryggen som ligger nærmest molohodet.

Jacobsen aksepterte tilbudet i e-post av 16. oktober 2021. Firkløveren lå i vintersesongen 2020/2021 på gjestebryggen.

Også for sesongen 2021/2022 hadde Firkløveren vinterplass på gjestebryggen. Det er omtvistet mellom partene om Firkløveren da fikk tildelt noen konkret plass. Faktura for vinterplass for perioden 15. september 2021 til 1. april 2022 på kr 6300 er betalt av Jacobsen.

Den 29. januar 2022 var det uvær i området. Under uværet slet Firkløveren seg fra bryggen. I denne forbindelse røk en fortøyningsbøyle på gjestebryggen, og deler av skutesiden på Firkløveren foran på babord side ble revet løs. Partene er uenige om det nærmere hendelsesforløpet. Firkløveren drev i land på Langholtstranda innenfor Helgeroa.

Jacobsen engasjerte Arne Rød & Co til å bistå med berging av Firkløveren. Berging skjedde 20. juli 2022. Firkløveren ble slept til Wector Yachting, der den siden har ligget i opplag.

Den 23. juni 2023 tok Jacobsen ut stevning i saken ved Vestfold tingrett med krav om erstatning. Tilsvar innkom 15. august 2023, med påstand om frifinnelse. Deretter har begge parter inngitt flere prosesskriv i saken.

Hovedforhandling ble avholdt 15. og 16. januar 2024 i Vestfold tingretts lokaler i Horten. Retten mottok forklaring fra partene og i alt åtte vitner, og det ble dokumentert som det fremgår av rettsboken.

Jacobsen har i hovedtrekk anført:

Samtlige vilkår for erstatning er oppfylt, og Jacobsen har rett til erstatning fra Larvik kommune.

Larvik kommune v/Larvik Havn har opptrådt erstatningsbetingende uaktsomt ved å tildele Firkløveren en vinterplass på gjestebryggen som ikke var egnet og forsvarlig.

Tildeling av plass i havn er ikke et ansvarsfritt område, jf. Rt. 1948 s. 719. Det forelå et avtaleforhold mellom Larvik Havn og Jacobsen der Larvik Havn tok betalt for tjenesten. Larvik Havn hadde derfor en lojalitetsplikt ovenfor Jacobsen. Larvik Havn var også den profesjonelle part i saken. Larvik Havn hadde kjennskap til forhold ved havnen og flytebryggen, inkludert værforhold, dimensjonering av brygge og fortøyningsfester på denne. De hadde også kjennskap til forhold ved Firkløveren, inkludert båtens vekt og størrelse.

Vinterplassen Firkløveren fikk tildelt var ikke egnet. Plassen lå utsatt til. Videre hadde fortøyningsfestene på bryggen hadde en bruddstyrke på 1 tonn, og var kraftig underdimensjonert. Til tross for dette fikk Jacobsen ingen risikoopplysninger.

Tildeling av vinterplass er virksomhet med betydelig risiko og skadepotensiale både for båteier og for miljø mv. Dette skjerper aktsomhetsnormen. Larvik Havn hadde tilgjengelige handlingsalternativer. Det fantes tilgjengelige plasser i indre havn i Helgeroa som Firkløveren kunne fått tildelt. Alternativt kunne Larvik Havn gitt risikoopplysninger om plasseringen.

Det er Larvik Havn, som er den profesjonelle part og som hadde kjennskap til forhold ved både havnen, Firkløveren og Jacobsen, som er nærmest til å bære ansvaret.

Det foreligger adekvat årsakssammenheng mellom den erstatningsbetingende handlingen og det økonomiske tapet Jacobsen har lidt ved havariet. Larvik Havns erstatningsbetingende handling var en nødvendig betingelse for skaden, og denne er påregnelig. Dersom fortøyningsbøyen på vinterplassen Firkløveren fikk tildelt hadde vært bedre dimensjonert, hadde skaden ikke oppstått.

Jacobsen bestrider ikke at det foreligger flere samvirkende årsaker til havariet. Forholdene ved gjestebryggen og underdimensjonering av fortøyningsbøylene er sentrale årsaker til skaden, og så vidt vesentlige i det samlede årsaksbildet at det er naturlig å knytte ansvar til det, jf. Rt. 1992 s. 62 og Rt. 2001 s. 320. Vilkåret om årsakssammenheng er derfor oppfylt.

Eventuelle samvirkende årsaker som kan bebreides Jacobsen, herunder at fortøyning av Firkløveren ikke har vært forsvarlig, Firkløverens tilstand eller uriktig plassering av Firkløveren, er ikke avgjørende for vilkårene om ansvarsgrunnlag og årsakssammenheng

er oppfylt, og må eventuelt anses som et spørsmål om medvirkning fra skadelidte, jf. skadeerstatningsloven § 5-1.

Jacobsen har lidt et økonomisk tap på minst kr 1 200 000. I forbindelse med havariet har det påløpt bergingskostnader med kr 376 699, samt kostnader til Norconsult for utarbeidelse av rapport på kr 33 750. Firkløveren må kondemneres, og båtens verdi er tapt. Det må legges til grunn at Firkløverens var verdt minst kr 700 000. Dette var kjøpesum siden 2015, og Jacobsen har siden dette investert betydelige summer i restaurering og vedlikehold av Firkløveren. Kostnadene for kondemnering vil være minimum kr 150 000.

Jacobsens påstand:

1. Larvik kommune dømmes til å betale Jon Sigurd Jacobsen erstatning fastsatt etter rettens skjønn.
2. Larvik kommune dømmes til å betale saksens omkostninger.

Larvik kommune har i hovedtrekk anført:

Vilkårene for å ilegge erstatningsansvar er ikke oppfylt.

Larvik kommune v/ Larvik Havn har ikke opptrådt erstatningsbetingende uaktsomt ved tildeling av vinterplassen.

Prinsipalt anføres at Larvik Havn ikke har noen forpliktelse ovenfor saksøkeren med hensyn til kaiplass, og at det er båteier selv som må vurdere om kaiplassen er egnet basert på blant annet båtens størrelse, vekt, vindforhold mv, jf. LB-2014-202499, LB-2012-77585 og 13-144157/TVI-BBYR/01.

Subsidiært anføres det at det ikke var uaktsomt å anvisе Firkløveren til den aktuelle plassen på flytebrygga. Firkløveren fikk anvist plassen øverst på gjestebryggen, nærmest molohodet. Gjestebryggen var ny, i god stand, og hadde mange fortøyningspunkter. Det kan ikke legges til grunn at fortøyningsbøylene var underdimensjonert, sml. LG-2014-202499. Godt sjømannskap hos båteier må legges til grunn.

Årsaken til havariet og at skaden oppstod er ikke forhold på Larvik kommunes men på Jacobsens side. Skaden skyldes forhold ved Firkløverens plassering, fortøyning, tilsyn og manglende tiltak i forbindelse med varslet uvær.

Plassanvisningen ble ikke fulgt. Anvisningen for sesongen 2020/2021, at Firkløveren skulle ligge på plassen til Irene nærmest molohodet, må legges til grunn også for sesongen 2021/2022. Dette er i også i samsvar med godt sjømannskap. Firkløveren fortøyde

imidlertid på en plass lenger ute på gjestebrygg. Denne var mer utsatt for værforholdene, og Firkløveren kunne ikke benytte de kraftige fortøyningsboltene på molohodet.

Firkløveren var ikke fortøyd i henhold til godt sjømannskap på skadetidspunktet, jf. sjøloven § 151. Herunder skulle det vært fortøyd med flere trosser og i fortøyningspunkter, med andre typer trosser, og Firkløveren skulle vært fortøyd i motsatt retning.

Tilsynet med Firkløveren har ikke vært tilstrekkelig. Det ble heller ikke satt inn ytterligere tiltak ved varslet uvær, til tross for at Jacobsen da hadde en særlig oppfordring til dette, for eksempel ved å forsterke fortøyningene eller flytte Firkløveren til nødhavn.

Samlet har Jacobsen ikke utvist godt sjømannsskap, og han har opptrådt uaktsomt.

Jacobsens forhold innebærer for det første at det ikke foreligger ansvarsgrunnlag for kommunen. For det andre innebærer det at det ikke foreligger årsakssammenheng. For det tredje innebærer det, for det tilfellet at retten kommer til at det skal utmåles erstatning, at denne må avkortes grunnet skadelidtes medvirkning, jf. skl. § 5-1.

Det økonomiske tapet er lavere enn det saksøker anfører. Det kan ikke legges til grunn at Firkløverens verdi var kr 700 000. Båtens vitale struktur var i dårlig tilstand med råte. Vider er markedet for eldre trebåter svært snevert. Kostnadene til berging og kondemnering bestrides ikke.

Larvik kommunes påstand:

1. Larvik kommune frifinnes
2. Larvik kommune tilkjennes sakskostnader

Rettens vurdering

1. Utgangspunkter

Saken gjelder krav om erstatning etter havari av M/S Firkløveren.

For å bli tilkjent erstatning må det foreligge ansvarsgrunnlag, et økonomisk tap, og adekvat årsakssammenheng mellom tapet og den ansvarsbetingende atferden.

Det er skadelidte, som krever erstatning, som har bevisbyrden for at vilkårene for erstatningsansvar er oppfylt. Samtidig har partene på vanlig måte tvilsrisikoen for sine påstander, slik at skadevolder har bevisbyrden for påstander om at erstatningsansvar bortfaller eller skal nedsettes, jf. også Rt. 1999 s. 1473. Beviskravet er alminnelig sannsynlighetsovervekt.

Uenigheten i saken gjelder samtlige grunnvilkår for erstatning. Det konkrete hendelsesforløpet under havariet og årsakene til havariet er omtvistet. Det er i denne forbindelse strid om hvorvidt havariet – helt eller delvis – er følge av forhold på Jacobsens side, og hvilken rettslig betydning dette eventuelt skal ha.

Forhold på skadelidtes side kan få betydning både for vurderingen av om det foreligger ansvarsgrunnlag, for spørsmålet om årsakssammenheng og vurderes som et spørsmål om skadelidtes medvirkning. Overgangen mellom problemstillingene kan være glidende, jf. Hagstrøm og Stenvik, *Erstatningsrett* (2015) på s. 442. I Rt. 2003 s. 696 uttales om vurderingen av forhold på skadelidtes side at det «i noen grad er en smakssak» under hvilket spørsmål man legger drøftelsene.

I denne saken mener retten, som det fremgår nedenfor, at forhold på Jacobsens side ikke er avgjørende for vilkårene om ansvarsgrunnlag eller årsakssammenheng, men blir et spørsmål om avkorting av erstatningen grunnet skadelidtes medvirkning, jf. skl. § 5-1.

2. Ansvarsgrunnlag

2.1. Rettslige utgangspunkter

Jacobsen har anført at Larvik kommune er erstatningsansvarlig etter den ulovfestede culperegelen.

Culpaansvaret innebærer at den som uaktsomt eller uforsvarlig har voldt skade blir erstatningspliktig ovenfor skadelidte. Spørsmålet om det er utvist uaktsomhet avgjøres etter en samlet vurdering der det særlig tas hensyn til skadeevne (risikoen størrelse), omfanget av en eventuell skade og hvilke handlingsalternativer som forelå. Kravene til aktsomhet tilpasses også avhengig av det enkelte livsområdet og hva som der må anses som normal og forsvarlig atferd.

Også forhold på skadelidtes side kan få betydning, og innebære at det ikke foreligger ansvarsgrunnlag. Dette kan være aktuelt i tilfeller der skadeevnen – etter bakgrunn av en vurdering av hvordan en normal risikoutsatt vil reagere eller forholde seg – er så begrenset at det ikke er naturlig å knytte ansvar til denne, jf. blant annet Rt. 1970 s. 1427, Rt. 1964 s. 446 og Rt. 1991 s. 1124.

Også dersom skadelidte samtykker til skaden eller anses å akseptere risikoen for skade, kan det i enkelte tilfeller innebære at det ikke anses å foreligge ansvarsgrunnlag for skadevolder. Det er imidlertid antatt at det skal mye til for å utelukke ansvar på dette grunnlag, jf. Nygaard, *Skade og Ansvar* (2007) s. 302 og Lødrup, *Erstatningsrett* (2009) s. 164.

2.2. Nærmere om saksforholdet

Før retten går over til spørsmålet om det er utvist uaktsomhet, er det nødvendig å komme inn på hendelsesforløpet både forut for havariet, særlig i forbindelse med tildeling av vinterplass for sesongen 2021/2022 og fortøyning av Firkløveren denne sesongen, samt det nærmere hendelsesforløpet under havariet.

Saksøker har anført at det ikke foreligger ansvarsgrunnlag i saken fordi årsaken til havariet er forhold på Jacobsens side. Retten vil derfor overordnet komme inn på det faktiske årsaksbildet her, altså hvilke årsaksfaktorer som var betingelser for havariet. Spørsmålet om rettslig årsakssammenheng behandles nedenfor i punkt 3.2.

Tildeling av vinterplass for sesongen 2021/2022

Firkløveren hadde vinterplass på gjestebryggen i Helgeroa både vintersesongen 2020/2021 og vintersesongen 2021/2022.

For sesongen 2020/2021 fremgår det av e-postkorrespondanse, og partene har forklart, at Firkløveren fikk anvist plassen på gjestebryggen som ligger tettest opp mot molohodet, der fiskeskøyta Irene lå. I e-post til Jacobsen fra oktober 2020 skriver Fred Arne Sørum i Larvik Havn at Larvik Havn vil «tilby deg vinterplass der skøyta Irene ligger nå». I senere e-poster av 29. oktober og 2. desember skriver Sørum at Jacobsen kan forhale til plassen Irene har ligget.

Det er omtvistet mellom partene om Firkløveren også for sesongen 2021/2022 fikk tildelt den samme plassen.

Retten kan ikke se at dette er tilstrekkelig sannsynliggjort.

Verken korrespondanse eller forklaringer underbygger at Jacobsen uttrykkelig fikk anvist en konkret plass på gjestebryggen for denne sesongen. Etter en e-post fra Jacobsen til Sørum i mai, der Jacobsen blant skriver det hadde vært topp med vinterplass i Skotta, er det ikke fremlagt noen ytterligere korrespondanse mellom partene. Jacobsen har imidlertid betalt faktura for vinterplass i perioden 15. september 2021 til 1. april 2022. Jacobsen forklarte at han for sesongen 2021/2022 fikk anvisning om at han kunne ligge på gjestebryggen uten noen nærmere plassanvisning. Partsrepresentant for Larvik kommune, havnedirektør Jonas, forklarte at Firkløveren ikke ble anvist noen plass for sesongen 2021/2022, men at de samme hensyn som gjaldt for sesongen 2020/2021 også begrunnet plassen denne sesongen.

Av retningslinjene for bruk av vinterbåtplasser fremgår det at «plassering eller fortøyning av båt gjøres etter avtale eller anvisning fra Larvik Havn KF eller gjestehavndriver». Jacobsen har forklart at han søkte om vinterplass for hver enkelt sesong, og at han ble tildelt ulike plasser de enkelte år, hvilket også underbygges av fremlagt korrespondanse.

Retten kan da ikke se at avtalen for sesongen 2021/2022 var en videreføring av avtalen fra året i forveien.

Retten viser også til at kystskipper Jan Erik Johansen, som fortøyde Firkløveren for Jacobsen høsten 2021, har forklart at skøyta Irene på dette tidspunktet lå på plassen nærmest molohodet. Han fortøyde derfor Firkløveren nedenfor Irene. Retten legger derfor til grunn at plassen til Irene ikke var tilgjengelig ved innledningen til vintersesongen. Videre er det ikke holdepunkter for at Jacobsen for sesongen 2021/2022, slik som i sesongen 2020/2021, senere ble bedt om å forhale Firkløveren.

Når det ikke uttrykkelig er anvist noen plass, den aktuelle plassen ikke var tilgjengelig på fortøynings tidspunktet, og det heller ikke er holdepunkter for at Jacobsen senere ble anmodet om å forhale Firkløveren, kan retten ikke se at det er tilstrekkelig sannsynliggjort at Jacobsen også for sesongen 2021/2022 fikk anvist plassen på gjestebryggen som var nærmest molohodet.

Retten legger etter dette til grunn at Firkløveren for vintersesongen fikk plass på gjestebryggen, men at det ikke var anvist noen bestemt plass.

Fortøyning av Firkløveren vintersesongen 2021/2022

Jacobsen engasjerte kystskipper Jan Erik Johansen til å fortøye Firkløveren for vintersesongen 2021/2022. Jacobsen har forklart, og retten legger til grunn, at dette skjedde i slutten av september 2021.

Det er på det rene og ikke omtvistet at Firkløveren ble fortøyd på gjestebryggen i Helgeroa med noe avstand fra moloen, og med akterenden mot moloen og babord side inn til flytebryggen. For øvrig er det omtvistet mellom partene hvordan Firkløveren var fortøyd.

Jan Erik Johansen har forklart at han fortøyde med for- og akterfortøyning, spring fra foran og akterover samt fra akter og forover, samt med en ytterligere trosse som gikk over bryggen. Denne siste fortøyningen forklarte Johansen at han tror noen senere fjernet. Til springfortøyningene brukte Johansen svarte trosser, som han festet i den langsgående stokken på bryggen. For- og akterfortøyningene, som ifølge Johansen ble gjort med blå/grønne trosser, ble festet i fortøyningsbøyler på bryggen.

Johansens forklaring underbygges etter rettens syn av et bilde av Firkløveren fortøyd langs bryggen datert november 2021. På bildet ser man blant annet ser to svarte trosser rundt bryggestokken, samt blå/grønne trosser både fra fortøyningsfeste forre på Firkløveren og i fortøyningsfestet bak styrhuset. Det er videre synlig at en av de blå/grønne trossene er festet i fortøyningsbøyle på bryggen. Også vitnet Næss, som hadde tilsyn med Firkløveren for Jacobsen, har forklart seg om fortøyning i tråd med det Johansen har beskrevet.

Retten kan ikke se at andre tidsnære bevis, eller forklaringer fra andre vitner, underbygger at Johansens forklaring om fortøyningen er uriktig. Retten bemerker i denne sammenheng at opplysningene om fortøyning i rapporten fra Norconsult fra november 2022 stammer fra Jacobsen, som har forklart at han misforstod hvordan fortøyningene var.

Retten finner det på denne bakgrunn mest sannsynlig at Firkløveren var fortøyd slik Johansen har forklart. Det er enighet om at det ikke skjedde noen endring av fortøyningen før havariet, slik at Firkløveren var fortøyd på samme måte den 29. januar 2022.

Havariet – hendelsesforløp

Den 29. januar 2022 da havariet skjedde var det uvær i området ved Helgeroa.

Det var i forkant sendt ut gult farevarsel for både høy vannstand og kraftige vindkast i Vestfold, med informasjon om at det fra lørdag ettermiddag til søndag formiddag var ventet lokalt kraftige vindkast fra nordvest på 22-29 m/s. I rapporten fra Norconsult fremgår at for nærliggende målestasjon på Jomfruland ble målt maksimal høyeste vindhastighet (gjennomsnittsverdi over 10 min) på 22,3 m/s kl. 19:30 denne dagen.

Det fremgår av fremlagte bilder, og partene er enige om, at det i forbindelse med at Firkløveren slet seg både skjedde et brudd i en fortøyningsbøyle på gjestebryggen der fortøyning til Firkløveren var festet, og at en del av skipssiden på babord side ved Firkløverens forre fortøyningsfeste ble revet ut.

Når det gjelder det nærmere hendelsesforløpet anfører Jacobsen at det først var fortøyningsbøylene på gjestebryggen som fikk brudd, mens Larvik kommune anfører at det er sannsynlig at skipssiden rundt båtens forre fortøyningsfeste først ble revet ut.

Etter rettens syn er det mest sannsynlig at fortøyningsbøylene på gjestebryggen røk først.

Retten viser særlig til rapport med vurdering av skadeårsak for M/S Firkløveren fra Svend Arntzen av 28.11.2022. I rapporten uttales under punkt 3 om hendelsesforløp blant annet:

Det antas derfor at da M/S Firkløveren slet seg var det i perioder vind i kastene med en hastighet større enn 22,3 m/s fra nordvest. Vindretningen, vindens styrke og genererte bølger førte til at båten ble utsatt for laster bakfra i båtens lengderetning og akterrossen måtte i hovedsak ta hele denne kraften. Det er derfor ganske sikkert at det først skjedde et brudd ved akterfortøyningen.

(...)

Det er opplyst at de bøyene som er installert på flytebryggen har en kapasitet på ett tonn. Denne kapasiteten samsvarer med utførte overslagsberegninger. Kapasiteten

til fortøyningsbøylen for aktertrossen var for lav til å motstå de kreftene som oppstod.

Det er imidlertid vanskelig å anslå størrelsen på kreftene som oppstod i trossen. Med en storm av den styrke som oppstod er det likevel overveiende sannsynlig og forventet at trossekraften ville overstige bøylens kapasitet på 1 tonn betydelig.

Ved brudd akter i fortøyningsbøylen på bryggen vil båten pga. vindretningen rotere om baugen hvor fortøyningen var intakt, se bilde 5. Det er sannsynlig at det har oppstått en situasjon hvor båten baugende har blitt presset mot flytebryggen og trossekraften har blitt veldig stor pga. den korte momentarmen til baugtrossen og den store momentarmen til vindlasten som roterer båten om baugpunktet. Det som da skjedde var at pullerfestet i båten ble revet ut. Styrken til bøylen på bryggen var sterkere enn festet på båten.

(...)

Etter at akterfestet gikk til brudd, baugfortøyningen ble revet ut av båten og det ble brudd i den langsgående fortøyningen, drev M/S Firkløveren inn mot stranden hvor den ble liggende.

I retten forklarte Arntzen at han ikke anså konklusjonen om rekkefølgen i hendelsesforløpet som tvilsom, og at han fastholdt sin vurdering av hendelsesforløpet også hensyntatt opplysninger om fortøyning av Firkløveren samt om en svakhet i spantene på babord side ved fortøyningsfestet der, jf. nærmere nedenfor om dette.

Arntzens vurdering og konklusjon om hendelsesforløpet underbygges av observasjonene til vitnet Jan Vidar Johnsen, som er nabo til Helgeroa. Johnsen så den 29. januar 2022 så havariet fra huset sitt, som er om lag 75-100 meter unna plassen Firkløveren lå fortøyd på gjestebryggen. Johnsen forklarte at han først så at Firkløveren begynte bevege seg litt vekk fra bryggen, og deretter at rekken ble røsket av båten, før Firkløveren så drev i land på Langholtstranda. Johansen oppfattet at Firkløveren beveget seg fra bryggen fordi noe av fortøyningene hadde røket, og at det først var etter dette rekken foran ble dratt ut. Hans forklaring tilsier altså at det ikke var det skipssiden rundt fortøyningsfestet som ble revet ut først.

Havariet – årsaksforhold

Når det gjelder årsaksforhold finner retten det etter en samlet vurdering, der særlig rapporten fra Noconsult og forklaringen til sakkyndig vitne Arntzen samt øvrige vitner er vektlagt, bevist at havariet skyldtes flere forhold som virket sammen. Dette er etter det retten forstår ikke i seg selv bestridt av noen av partene, men der er omtvistet både hvilke forhold som har virket inn og hvem som skal bære risikoen for disse.

Det er ikke omtvistet at *værforholdene* var en årsak til havariet, jf. også punkt 3 i rapporten fra Norconsult der det er beskrevet at «vindretningen, vindens styrke og genererte bølger førte til at båten ble utsatt for laster bakfra i båtens lengderetning», og at dette medførte belastning på aktertrossen og fortøyningsfestet til denne.

Etter rettens syn er det videre sannsynlighetsovervekt for at også forhold knyttet til *plassen på gjestebryggen* var årsak til havariet.

Dette gjelder for det første gjestebryggens plassering. I rapporten fra Norconsult er det beskrevet at Helgeroa «er spesielt utsatt for vind og bølger fra et langt strøk i nordvestlig retning», og plassen til Firkløveren på utsiden av gjestebryggen må innebære at båten var utsatt for disse vindforholdene.

For det andre gjelder det dimensjoneringen av fortøyningsbøylene på gjestebryggen. Det er enighet mellom partene om at bøylene på gjestebryggen hadde en bruddstyrke på 1,0 tonn. Retten mener som beskrevet ovenfor at det er mest sannsynlig at det var fortøyningsbøylene som røk først under havariet. I rapporten fra Norconsult er det, som det fremgår ovenfor, lagt til grunn at «kapasiteten til fortøyningsbøylene for aktertrossen var for lav til å motstå de kreftene som oppstod» og at det gitt værforholdene som oppstod var «overveiende sannsynlig og forventet» at trossekraften «betydelig» oversteg bøylenes kapasitet på 1 tonn. Retten for ikke se, slik Larvik kommune har anført, at lagmannsrettens vurderinger i LG-2014-202499 gir grunn til å betvile at det foreligger faktisk årsakssammenheng eller konklusjonen i den sakkyndige rapporten. Rapporten er begrunnet med konkrete vurderinger av forholdene i denne saken.

Videre er det etter rettens vurdering mest sannsynlig at også *fortøyningen av Firkløveren* var fortøyd på gjestebryggen var en årsak til havariet.

Sentralt i denne sammenheng er at aktertrossen, som ifølge rapporten fra Norconsult måtte ta hoveddelen av kreftene som oppstod grunnet værforholdene, var festet i én fortøyningsbøyle på gjestebryggen. Arntzen har forklart at man med flere aktertrosser i ulike fortøyningspunkter på bryggen kunne fordelt kreftene og avlastet fortøyningsbøylene. Firkløveren var også fortøyd med babord side mot gjestebryggen og akterenden mot moloen. Arntzen har forklart at posisjoneringen av Firkløveren med akterenden mot vinden i noen grad medførte større krefter på fortøyningen.

Endelig mener retten at det er sannsynliggjort at *Firkløverens tilstand* var en årsak til havariet.

Wector Yachting har 26. august 2022 avgitt uttalelse om tilstanden på fortøyningsfeste babord forut på Firkløveren. Det er blant annet beskrevet at det er brukt franske treskruer

som innfesting av stendere, men at disse skal være festet med gjennomgående bolter. Videre beskrives at både stendere ved og foran det skadede område og spantetopper bærer preg av å være i dårlig forfatning. På bilder av den avrevne delen av skipssiden til Firkløveren fremstår det som om spantet ved Firkløverens forre fortøyningsfeste var kuttet av med en rett kant. Vitnet Skaiaa, som er byggmester og som utførte restaureringsarbeider på Firkløveren, forklarte i retten at det fremstår som om spantene rundt båten bevisst er kuttet av og at spantetoppene som går over dekket deretter er lasket på. Både Skaiaa og Arntzen har forklart at dette kan svekke båtenes konstruksjon.

Retten legger til grunn at en slik svakhet i konstruksjonen rundt Firkløverens forre fortøyningsfeste var medvirkende årsak til at dette ble revet ut og til havariet.

2.3. Vurderinger og konklusjon

Utgangspunkter

Spørsmålet er deretter om det foreligger ansvarsgrunnlag i form av uaktsomhet for saksøkte. Den anførte ansvarsbetingende handlingen i denne saken er at Larvik Havn har tilbudt Jacobsen vinterplass for Firkløveren på gjestebryggen.

Det er på det rene at tildeling og anvisning av båtplasser i Helgeroa foretas av Larvik Havn eller båtforening som drifter småbåthavn. Av «retningslinjer for bruk av vinterbåtplasser» som gjelder for Helgeroa Marina fremgår det at leietaker samtykker til at «plassering og fortøyning av båt gjøres etter avtale eller anvisning fra Larvik Havn KF eller gjestehavnsdriver».

Retten er enig i at det ikke er grunnlag for å oppstille noen generell rådgivnings- eller veiledningsplikt for Larvik Havn ved tildeling av plasser i Helgeroa. Det er tale om en småbåthavn der det ligger fritidsbåter, altså et livsområde der det etter rettens oppfatning ikke i utgangspunktet kan stilles strenge krav til aktsomhet for eier/driver. Videre må det, slik Larvik kommune også har fremhevet, i utgangspunktet stilles krav om at den enkelte båtøier selv foretar vurderinger av om tildelt plass er egnet for egen båt.

Samtidig er det etter rettens syn klart at Larvik Havn – som eier og driver av småbåthavner i området – har visse plikter. I regelverket for småbåthavner § 1-3 fremgår det at regelverket er oppstilt med det formål å «sikre best mulig utnyttelse sikring og vedlikehold av havnene» og «rettferdig fordeling av båtplasser» og at Larvik Havn KF på eget initiativ kan treffe vedtak og disposisjoner for å gjøre dette.

Retten viser i denne forbindelse også til at Larvik Havn, også i relasjon til eiere av fritidsbåter med sertifikater eller kompetansebevis, må anses som den profesjonelle part. I relasjon til båtplassene ytes det videre en tjeneste mot betaling. Dette innebærer etter rettens syn at det, som i kontraktsforhold for øvrig, må gjelde en viss lojalitetsplikt ovenfor avtalemotparten.

At det ikke foreligger noen generell rådgivningsplikt, kan på denne bakgrunn ikke likestilles med at drift av havn og tildeling av båtplasser ikke i enkelte tilfeller og etter en konkret vurdering kan medføre ansvar for eier/driver av havnen.

Retten viser til Rt. 1948 s. 719, som bygger på en forutsetning om at havnevesenet *kan* være erstatningsansvarlig for fortøyningsinnretninger etter den ulovfestede culperegelen. Retten kan ikke se at den rettspraksis saksøker har vist til, 13-144157TVI/BBYR/01, LB-2014-202499, eller LB-2012-77585, gir grunnlag for en annen vurdering. I LB-2014-202499, som gjaldt spørsmål om avkortning av rederiets erstatningsansvar for skade på kaien kunne avkortes grunnet medvirkning fra havnevesenet, har lagmannsretten nettopp foretatt konkrete vurderinger av om havnevesenet har medvirket til skaden grunnet forholdene ved kaien, og ikke på generelt grunnlag utelukket at slikt ansvar kan foreligge.

Det må derfor foretas en konkret vurdering av om Larvik kommune har opptrådt uaktsomt.

Har Larvik Havn opptrådt uaktsomt?

Skadeevnen ved tildeling av vinterplass til Firkløveren på gjestebryggen var etter rettens syn betydelig.

Plassen er på et sted som er utsatt for vær og vindforhold. I rapporten fra Norconsult er det, som det fremgår ovenfor, beskrevet at Helgeroa generelt utsatt for vind og bølger fra et langt strøk i nordvestlig retning. Gjestebryggen ligger ytterst i marinaen, slik at det ikke er noen skjerming for disse værforholdene. Retten bemerker i denne sammenheng at gjestebryggen også har vær omtalt som «bølgebryter» for havneområdet for øvrig. Tildelingen av plass gjaldt for vintersesongen, en periode da det erfaringsmessig er mye vær og vind. Samlet innebærer dette en klar sannsynlighet for at en båt fortøyd der vil utsettes for krefter fra vær og vind.

Dette må ses i sammenheng med utforming og dimensjonering av gjestebryggen og av Firkløveren som skulle fortøydes der. Fortøyningsbøylene på gjestebryggen hadde en bruddstyrke på 1 tonn. Firkløveren er på sin side en 65 fots treskute som veier om lag 60 tonn.

Flere vitner har vurdert at plassen på gjestebryggen ikke var egnet som vinterplass for Firkløveren. Per Erik Wendel, som er leder for Helgeroa Båtforening, forklarte at gjestebryggen etter hans oppfatning ikke var egnet for vinterplass. Vitnet Jan Vidar Johnsen, som er nabo til havnen, beskrev at det på den gamle bryggen som lå omtrent på samme sted som gjestebryggen var «sinnsykt værhardt», og at det ikke var noe annet å gjøre enn å søke nødhavn ved uvær. Også partsrepresentant for Larvik kommune, havnedirektør Jan Fredrik Jonas, forklarte at gjestebryggen ikke var et egnet sted for vinterplass, men at det var denne plassen de kunne tilby Jacobsen.

I tilknytning til den eventuelle skadens omfang bemerker retten at det ikke bare var fare for slike skader på Firkløveren som rent faktisk oppstod i denne saken, men også potensiale for skader på miljø ved utslipp mv. i forbindelse med havari.

Samtlige av ovennevnte faktorer som innebar at det forelå en skaderisiko var synbare for Larvik Havn. Når det gjelder Firkløverens vekt og størrelse viser retten til at Firkløveren i en årrekke hadde hatt vinterplass i Helgeroa, og at det fremgår av fremlagt e-postkorrespondanse at Jacobsen i denne perioden var i kontakt med ansatte i Larvik Havn om Firkløveren.

Flere av forholdene var også kjent for Jacobsen, både forholdene ved Firkløveren men også gjestebryggens plassering og at denne var værutsatt i vintersesongen. Jacobsen hadde også i vintersesongen 2020/2021 vinterplass på gjestebryggen. I e-post til Sørum i Larvik Havn den 28. mai 2021 skriver Jacobsen at «skuta fikk mye juling der på gjestebryggen i Helgeroa nå i vinter».

Samtidig legger retten til grunn at en sentral risikofaktor– dimensjonering av fortøyningsbøylene på gjestebryggen– *ikke* var kjent eller synbar for Jacobsen. Jan Erik Johansen, som fortøyde Firkløveren, forklarte at bøylene var tykkere enn fingeren hans og så ut som de var kraftigere enn bruddstyrke på 1 tonn. Johansen forklarte at han ikke hadde fortøyd i bøylene om han var kjent med dimensjoneringen.

Når det gjelder handlingsalternativer har Jacobsen vist til at Firkløveren kunne ha blitt tildelt en vinterplass i indre havn, alternativt at det kunne vært gitt risikopplysninger.

Retten kan ikke se at det kan oppstilles noen plikt for Larvik Havn til å tilby Jacobsen plass for vinteropplag i indre havn. Imidlertid mener retten at Larvik Havn, med risikoen som forelå og den kjennskap de hadde til Firkløveren og plassen på gjestebryggen, kunne og burde ha gitt opplysninger om risikoen i forbindelse med plassen som ble tildelt og da særlig om dimensjonering av fortøyningsbøylene.

Det er ikke holdepunkter for at Jacobsen har fått risikopplysninger. Jacobsen har forklart at han ikke fikk noen slike opplysninger. Partsrepresentant for Larvik kommune, Jan Fredrik Jonas, forklarte at han anså at risikopplysninger lå implisitt i hele saken, og at enhver båteier burde forstå at plassen ikke var godt egnet, men at Jacobsen ikke uttrykkelig fikk informasjon om dette. Retten bemerker også at e-postkorrespondansen mellom Jacobsen og Larvik Havn fra 2020, der det ble diskutert blant annet fendre og forhaling, knytter seg til belastning av gjestebryggen og ikke til risiko for Firkløveren.

Betydningen av Jacobsens forhold

Larvik Havn har anført at havariet skyldes forhold på Jacobsens side, og at det av denne grunn ikke foreligger ansvarsgrunnlag for Larvik kommune.

Flere av de forholdene retten mener er årsak til havariet, jf. ovenfor om dette, er forhold på Jacobsens side som han må bære risikoen for. Dette gjelder blant annet fortøyning av Firkløveren og Firkløverens tilstand. Som beskrevet i punkt 4.2 nedenfor mener retten at Jacobsen i denne sammenheng ikke har vært tilstrekkelig aktsom.

Skaderisikoen og havariet skyldes imidlertid også forhold ved gjestebryggen, nemlig dennes plassering og dimensjonering. Det er derfor ikke tale om et anlegg som i utgangspunktet ikke har særlig fare eller skaderisiko, og der ulykken inntreffer kun som følge av helt ekstraordinær atferd fra skadelidtes side, slik tilfellet var i Rt. 1970 s. 1427.

Videre skyldes skadeevnen til dels forhold som ikke var synbare for Jacobsen. Retten mener, som nærmere vurdert nedenfor, at dimensjonering av fortøyningsbøylene er et vesentlig element i det samlede årsaksbildet. På denne bakgrunn finner retten at risikoen ved tildeling av vinterplass for Firkløveren på gjestebryggen, selv med de forholdsregler Larvik kommune måtte forvente at en normal båteier ville ta, var så fremtredende at det er naturlig å knytte erstatningsansvar til dette.

Sett hen til at risikoen knyttet til ved fortøyningsbøylene ikke var kjent for Jacobsen, finner retten det også klart at ansvarsgrunnlaget ikke kan bortfalle fordi Jacobsen må anses å ha samtykket til eller akseptert risikoen.

Retten finner derfor at forholdene på Jacobsens side ikke utelukker erstatningsansvar.

Konklusjon

Samlet mener retten at skadeevnen ved tildeling av vinterplass på gjestebryggen, som skyldes forhold som var kjent for Larvik Havn men kun delvis synbare for Jacobsen, var så betydelig, også sett hen til de tiltak som kunne forventes fra en normal båteier, at Larvik kunne og burde ha handlet annerledes. Larvik Havn har, ved å gi Firkløveren vinterplass på gjestebryggen uten ytterligere risikoopplysninger, handlet erstatningsbetingende uaktsomt.

Det foreligger altså ansvarsgrunnlag.

3. Årsakssammenheng

3.1. Utgangspunkter

Det neste spørsmålet er om det er adekvat og påregnelig årsakssammenheng mellom den ansvarsbetingende handlingen og tapet som oppstod ved havariet.

Årsakssammenheng foreligger der den uaktsomme handlingen er en nødvendig betingelse for skaden. Der det foreligger flere årsaksfaktorer må det ansvarsbetingende forholdet i forhold til de øvrige faktorer fremstå som et så pass vesentlig element i årsaksbildet at det er rimelig å knytte ansvar til den, jf. Rt-1992-64 (P-pilleddom II), Rt-1997-1, Rt-1998-1565 (L-dommen) og Rt-2000-418. Kravet om adekvans og påregnelighet innebærer at upåregnelige skader, og skader som er fjerne og avledede skadefølger, faller utenfor.

Larvik kommune har anført at Jacobsens forhold også medfører at det ikke foreligger årsakssammenheng.

Skadelidtes forhold kan medføre manglende årsakssammenheng der skaden hadde inntruffet grunnet forhold på skadelidtes side uten den påståtte skadevolderens handling, altså der det ikke foreligger faktisk årsakssammenheng, eller dersom skadelidtes forhold er den helt dominerende årsaksfaktor og skadevolders forhold er må sies å være uvesentlig, jf. Hagstrøm og Stenvik, *Erstatningsrett* (2015) s. 440.

3.2. Vurdering

Retten finner det, jf. vurderingene i punkt 2.2 ovenfor, sannsynliggjort at tildeling av vinterplassen på gjestebryggen – med de egenskaper i form av plassering og dimensjonering av fortøyningsbøylene denne hadde – var en nødvendig betingelse for skaden. Det vises særlig til vurderingene i rapporten fra Norconsult fra november 2022 og fra Arntzen, som også er gjengitt ovenfor. Retten finner det som beskrevet over mest sannsynlig at havariet skjedde ved at fortøyningsbøylene ved aktertrossen røk først, og at skipssiden rundt fortøyningsfeste i baugen deretter ble revet ut.

Rapporten fra Norconsult har følgende konklusjon:

Det er ganske sikkert at bøylene til fortøyningsfestet akter gikk til brudd først. Bøylene var ikke sterk nok til å motstå de krefter som oppstod i fortøyningen. Med de krefter som oppstod i aktertrossen, på grunn av opptredende vind og vindgenererte bølger, var det sannsynlig og forventet at trossekraften akter skulle overstige fortøyningsbøylens kapasitet.

Arntzen forklarte i retten at han ikke fant denne konklusjonen tvilsom, og han fastholdt sin vurdering av hendelsesforløpet også hensyntatt opplysninger om fortøyning av Firkløveren samt om en svakhet ved spantene på babord side ved fortøyningsfestet der, jf. nærmere nedenfor om dette. På denne bakgrunn anser retten det også klart at forholdene ved gjestebrygga var et vesentlig element i det samlede årsaksbildet, slik at det er naturlig å knytte ansvar til dette.

Det er videre ikke bestridt, og retten legger til grunn, at årsakssammenhengen mellom tildelingen av vinterplassen og de skadene som oppstod ved havariet er adekvat og påregnelig.

Av dette følger det også at retten ikke kan se at Jacobsens forhold utelukker årsakssammenheng, verken fordi skaden ville inntruffet alene grunnet forhold på hans side eller fordi hans forhold er en så sentral del av årsaksbildet slik at Larvik kommunes forhold må anses uvesentlig.

Betydningen av Jacobsens forhold og den uaktsomhet han har utvist behandles som et spørsmål om skadelidtes medvirkning som får betydning for utmålingen av erstatning, jf. punkt 4.2 nedenfor.

4. Økonomisk tap

4.1. Det økonomiske tapet

Utgangspunktet er at skadelidte skal ha erstatning for fullt økonomisk tap. Skadelidte skal stilles i samme økonomiske stilling som om skaden ikke hadde skjedd.

Det er ikke omtvistet, og retten legger til grunn, at Jacobsen som følge av havariet er påført kostnader i forbindelse med berging på totalt kr 370 838, herunder til bistand fra Arne Røed & Co til berging med kr 331 250, til Wector Yachting i forbindelse med lagring av Firkløveren på kr 24 938, til søknad om tillatelse til mudring på kr 14 650, og til Norconsult for utarbeidelse av rapport om hendelsesforløp ved havariet med kr 33 750 til Norconsult for utarbeidelse av rapport om hendelsesforløpet. Retten anser det på bakgrunn av forklaringene til Jacobsen og vitnene Wendel og Larsen sannsynlig at kostnadene ved kondemnering av Firkløveren vil være på minst kr 150 000. Heller ikke dette er bestridt.

Partene er videre enige om at beregningen av det økonomiske tapet som følge av at Firkløveren ikke lengre kan brukes og skal kondemneres må beregnes med utgangspunkt i båtens markedsverdi på havaritidspunktet i januar 2022, men den faktiske verdien på dette tidspunktet er omtvistet. Jacobsen har anført at verdien, sett hen til arbeidene som er anført minst må tilsvare kjøpesummen i 2015 på 700 000, mens Larvik kommune har anført at Firkløveren var i dårlig forfatning og hadde lav økonomisk verdi.

Det er på det rene at Jacobsen kjøpte Firkløveren i 2015 for kr 700 000. Dette beløpet er et naturlig utgangspunkt for rettens vurdering av markedsverdi.

Jacobsen har vist til at det siden dette vært utført restaurerings- og vedlikeholdsarbeid på Firkløveren for betydelige summer. Dette er ikke omtvistet. Vitnet Skaiaa forklart at han har utført arbeid i form av utskifting av blant annet bjelkelag, dekk og dollbord, samt annet arbeid på interiøret. På tidspunktet for havariet var arbeidene kort tid fra å bli fullført.

Samtidig forklarte Skaiaa at han ikke har utført arbeider på skroget på Firkløveren. Under dekk er skroget dobbelt, og Skaiaa hadde ikke undersøkt eller utført arbeider på denne delen av konstruksjonen.

I uttalelse fra Hansen & Arntzen Co om befaring av Firkløveren fra juni 2022 er det beskrevet at Firkløveren «(...) er generelt i dårlig stand. Spanter og bordganger er i dårlig forfatning og det er generelt mye dårlig treverk». Det uttales også at det er «tydelig at vedlikeholdet av treverket har vært dårlig de siste 10 årene». Om utførte arbeider er det beskrevet at «det har vært gjort noe trearbeid på overbygg den siste tiden, men det har ikke så mye med båtens struktur å gjøre». Videre uttales at det vil være en «svært omfattende jobb» å sette Firkløveren i stand. Avslutningsvis uttales at «Noe treverk er ok, men siden det er så mye dårlig så vil det andre fort følge etter da råttent treverk sprer seg videre. Dette er etter vår mening en båt som bør kondemneres».

Retten bemerker at rapporten setter Firkløverens tilstand i sammenheng med dårlig vedlikehold over en årrekke, og retten legger derfor til grunn at dette var situasjonen også på skadetidspunktet i januar 2022 og ikke en utvikling som har skjedd siden havariet.

I rapporten fra Wector Yachting, som er begrenset til å gjelde området rundt innfestning av fortøyningsfeste babord forut på Firkløveren, er det også beskrevet at stendere, bordganger og spantetopper er i dårlig forfatning og/eller bærer preg av alderdom.

Retten legger på bakgrunn av disse rapportene til grunn at treverket på Firkløverens skrog – med spanter, bordganger og stendere – var i dårlig forfatning. At Skaiaa har utført betydelige vedlikeholds- og restaureringsarbeid gir ikke grunnlag for noen annen konklusjon, ettersom dette gjaldt andre deler av konstruksjonen og Skaiaa har forklart at det ikke ble utført arbeider på skroget. Dette er en helt sentral del av båtens struktur, og retten anser det klart at det vil få betydning for båtens verdi. På denne bakgrunn mener retten at Firkløverens verdi på tidspunktet for havariet i 2022 var lavere enn kjøpesummen i 2015.

Videre har flere vitner forklart at markedet for eldre trebåter av Firkløverens størrelse er usikkert og snevert. Vitnet Jensen, som blant annet har arbeidet med fartøyvern, forklarte at det er et marked for denne typen fartøy, men at gamle trefartøy er forbundet med store kostnader og at det er få personer som er villig til å ta på seg store prosjekter. Vitnet Øystein Larsen, som jobber med trebåter hos båtbyggeriet Hansen & Arntzen, har forklart at markedet for eldre trebåter er snevert, og at det kan være vanskelig å bli kvitt store trebåter.

Den nærmere verdifastsettelsen er i liten grad blitt belyst. Vitnet Larsen forklarte at det var vanskelig å anslå hva Firkløveren kunne selges for, men uttalte at han ikke mente den var verdt så mange hundre tusen.

Med utgangspunkt i kjøpesummen på kr 700 000, og for øvrig sett hen til det som over er sagt om Firkløverens stand, og usikkerheten knyttet til markedet for slike båter, og vurderingen fra vitnet Larsen, finner retten at Firkløverens verdi i januar 2022 skjønnsmessig kan settes til 300 000.

Samlet finner retten at det økonomiske tap Jacobsen har lidt – Firkløverens verdi med kr 300 000, bergingskostnader med kr 370 868, kostnader for rapport med kr 33 750 og kondemneringskostnader med kr 150 000, er på kr 854 588.

4.2. Jacobsens medvirkning til skaden, jf. skadeerstatningsloven § 5-1

Rettslige utgangspunkter

Ved skadelidtes medvirkning kan ansvaret settes ned. Regler om dette er inntatt i skadeserstatningsloven § 5-1. Bestemmelsen lyder:

- 1. Dersom den direkte skadelidte eller erstatningssøkeren har medvirket til skaden ved egen skyld, kan erstatningen settes ned eller falle bort for så vidt det er rimelig når en tar hensyn til atferden, og dens betydning for at skaden skjedde, omfanget av skaden og forholdene ellers (...)*
- 2. Som medvirkning reknes det også når den direkte skadelidte eller erstatningssøkeren har latt være i rimelig utstrekning å fjerne eller minske risikoen for skade eller etter evne å begrense skaden.*

Det følger av bestemmelsens ordlyd at Jacobsens krav på erstatning kan reduseres eller falle bort dersom han har «medvirket» til skaden «ved egen skyld». Kravet om «medvirkning» innebærer at det må være årsakssammenheng mellom skadelidtes skyld og den oppståtte skaden, og «skyld» sikter til «det tradisjonelle erstatningsrettslige skyldbegrep som stiller krav om bebreidelse», jf. Rt. 2015 s, 606 avsnitt 38, altså at skadelidte må ha handlet forsettlig eller uaktsomt. Når skadelidte har medvirket til skaden må det foretas en helhetsvurdering av om erstatningen skal avkortes og i så fall hvor mye.

Den konkrete vurderingen

Flere av de forholdene som retten, jf. vurderingen i punkt 2.2 ovenfor mener er årsaksfaktorer til havariet, er forhold på Jacobsens side. Retten mener at Jacobsen i denne sammenheng ikke har vært tilstrekkelig aktsom, og at han ved dette har medvirket til skaden ved at han ikke i tilstrekkelig grad har redusert risikoen for skade, jf. § 5-1.

Det er enighet mellom partene om at Jacobsen som båtøier har et generelt ansvar for å sikre forsvarlig fortøyning av båten, og videre om at Jacobsen i denne sammenheng identifiseres med de medhjelpere han bruker, jf. også skadeerstatningsloven §5-1 tredje ledd.

Av fremlagte artikler og i vitneforklaringer fremgår det forskjellige synspunkter på hva som i alminnelighet er forsvarlig fortøyning av en båt på Firkløverens vekt og størrelse på gjestebryggen, både når det gjelder fortøyningstyper, festepunkter på båt og brygge og type trosser.

Blant annet har partsrepresentant for Larvik kommune, havnedirektør Jonas, og vitnet Wendel som er leder i Helgeroa Båtforening, begge gitt uttrykk for at båter som minimum bør fortøyres med en baug- og aktertrosse, to springfortøyninger og to brestfortøyninger. Kai Jensen, som er utdannet og arbeider som styrmann og for redningsselskapet, forklarte også at fortøyning med baug- og aktertrosser samt spring og brest er utgangspunktet for all fortøyning. Han forklarte også at det ikke er nødvendig med brest ved fortøyning langs flytebrygge. I fremlagt artikkel fra redningsselskapet med tittelen «Fortøyning fra storm» er det også beskrevet at man ved fortøyning langs brygge med mye sjø rundt bør kutte ut spring slik at båten kan bevege seg friere.

Vitner har også gitt uttrykk for ulike oppfatninger hvordan den faktiske fortøyningen må vurderes. Jan Erik Johansen som fortøyde Firkløveren for Jacobsen forklarte at han anså fortøyningen som forsvarlig for vinteropplag av Firkløveren. Johansen er kystskipper og har sertifikat for skip på 500 tonn. Andre vitner, herunder Kai Jensen som er utdannet og arbeider som styrmann og for redningsselskapet, vurderte at fortøyningen både med antall festepunkter, typer fortøyning og valg av trosser strider mot godt sjømannskap og vanlige prinsipper for fortøyning.

Det er ikke nødvendig å ta stilling til dette på generelt grunnlag, da retten uansett anser det klart at fortøyningen og Jacobsens handlemåte ikke var forsvarlig sett hen til værforholdene under havariet den 29. januar 2022.

Retten legger som beskrevet ovenfor til grunn at Jacobsen var kjent med at plassen på gjestebryggen var utsatt for vær og vind. Han hadde hatt vinterplass på gjestebrygga også i sesongen 2020/2021, og har i en e-post i mai 2021 skrevet at Firkløveren da «fikk juling». Retten viser også til at det under forhandlingen er fremlagt en video av Firkløveren som Jacobsen skal ha tatt i forbindelse med dårlig vær noen uker før havariet. På videoen fremgår det at det er stor bevegelse i båten mot gjestebrygga, noe som igjen medfører belastning. Jacobsen var også kjent med det varslede uværet den 29. januar 2022.

Med slik kjennskap til risikofaktorer hadde Jacobsen etter rettens vurdering en særskilt aktsomhetsplikt og foranledning til å treffe tiltak for å avverge skaden.

Jacobsen ba i forbindelse med det varslede uværet vitnet Preben Næss om å se til Firkløveren. Det fremgår av fremlagte meldinger, og Næss har forklart, at Jacobsen ba Næss om å sjekke «presenning og trosser» før dere reiser hjem. Næss har forklart at de

undersøkte at tauverket var på plass og at presenninger lå på, samt at Firkløveren lå trygt, men at det ikke ble gjort endringer.

Retten finner det sannsynliggjort at dette rene tilsynet med Firkløveren, uten at det ble truffet andre tiltak, ikke var tilstrekkelig og forsvarlig i den situasjonen som forelå.

Det vises særlig til forklaringen fra vitnet Kai Jensen om at det ved mye vær på gjestebryggen og med Firkløveren burde ha vært doble fortøyninger og at disse burde vært fordelt ut over på flere festepunkter både på brygga og i båten. Også vitnet Wendel har gitt uttrykk for at Firkløveren – når den lå på plassen den gjorde og det var meldt uvær – burde ha hatt reservefortøyninger.

Videre forklarte Jan Erik Johansen at Firkløveren etter hans oppfatning ved ekstremvær burde ha ligget i bedre havn. Også vitnet Jan Vidar Johnsen, som tidligere selv hadde båt på den gamle bryggen som lå omtrent der Firkløveren ligger, har forklart at bryggen var så værutsatt at de ved dårlig vær «ikke var noe annet å gjøre» enn å kjøre båtene inn i havna for en kortere periode.

Etter rettens syn kunne og burde Jacobsen ha handlet annerledes. Han hadde handlingsalternativer blant annet ved å sikre og styrke fortøyningen til Firkløveren med flere trosser og fortøyningspunkter. Alternativt kunne Firkløveren vært forhålt opp mot molohodet på plassen til Irene, der den var tildelt plass året i forveien og som etter det opplyste også var ledig i januar 2021. På denne plassen var andre fortøyningsmuligheter og mer solide fortøyningsfester i molohodet. Firkløveren kunne også, slik flere vitner har fremhevet, vært midlertidig forhålt til en annen og tryggere plass i indre havn.

Den faktiske atferden, der Jacobsen til tross for sin kjennskap til forholdene på plassen og det meldte været ikke traff andre tiltak enn å be Næss føre tilsyn med presenning og trosser, utgjør et klart avvik fra forsvarlig handlemåte.

Retten mener at Jacobsens uaktsomhet er en betydelig årsak til havariet og skaden som oppstod. Det vises til det som over er sagt om at aktertrossen, som i hovedsak måtte ta hele kraften fra vind og bølger, var fortøyd i én fortøyningsbøyle på gjestebryggen. Sakkyndig vitne Arntzen har, i likhet med vitnet Jensen, gitt uttrykk for at man med flere trosser i ulike fortøyningspunkter på bryggen kunne fordelt kreftene og avlastet fortøyningsbøylene. Ved forhaling til en annen plass kunne Firkløveren ha vært fortøyd i andre og kraftigere fortøyningsfester, og/eller vært mindre utsatt for værforholdene.

Retten mener Jacobsens atferd og dens betydning for at skaden skjedde gjør at erstatningen bør reduseres med en halvpart.

Etter dette utgjør Jacobsens krav mot Larvik kommune 427 294.

5. Sakskostnader

Begge parter har krevd at motparten erstatter deres sakskostnader.

Etter tvisteloven § 20-2 første ledd har en part som har vunnet saken krav på full erstatning for sine sakskostnader fra motparten. Saken er vunnet hvis parten har fått medhold fullt ut eller i det vesentlige, jf. bestemmelsens annet ledd. Spørsmålet om parten har fått medhold «i det vesentlige» må vurderes ut fra hvor stor del av kravet parten har fått medhold i og hvor tyngdepunktet i saken ligger. Vurderingen skal foretas med utgangspunkt i påstandene, jf. Rt. 2012 s. 1696.

Jacobsen har fått medhold i sin påstand om at Larvik kommune skal være erstatningsansvarlig for tapet han har lidt. Samtidig er ansvaret betydelig nedsatt som følge av skadelidtes medvirkning. Tyngdepunktet i saken har vært vilkårene om ansvarsgrunnlag og årsakssammenheng, men spørsmålet om ansvarsfordelingen mellom partene og betydningen av Jacobsens egne forhold har som det fremgår ovenfor vært et sentralt punkt. Selv om påstanden er formulert som krav om erstatning etter rettens skjønn, kan retten ikke se at det i realiteten er lagt opp til en reell skjønnsmessig utmåling, jf. HR-2020-2495-U avsnitt 15 og Rt-2012-1696 avsnitt 16. Jacobsen har krevet erstatning for flere konkret spesifiserte poster, nemlig bergingskostnader, kondemneringskostnader, kostnader til rapport fra Norconsult og for verdien av Firkløveren, som samlet er anført å utgjøre i overkant av kr 1 200 000. Retten oppfatter at det realiteten er dette beløpet som kreves erstattet. Den tilkjente erstatningssummen på kr 427 294 er vesentlig lavere enn dette.

Retten kan derfor ikke se at Jacobsen har vunnet saken.

Hovedregelen er da at hver part bærer sine egne sakskostnader. En part kan likevel tilkjennes sakskostnader etter tvisteloven § 20-3 dersom den har fått «medhold av betydning uten å vinne saken», og det er «tungtveiende grunner» som tilsier det.

I «medhold av betydning» ligger at «parten har oppnådd så mye at det ikke ville være rimelig å forlange at parten skulle akseptert motpartens standpunkt i tvisten (...)», se Ot.prp.nr. 51 (2004–2005) spesialmerknader 29. Terskelen for å tilkjenne sakskostnader etter denne bestemmelsen er høy, jf. HR-2020-1531-U avsnitt 12. Det skal i vurderingen legges vekt på momentene i tvisteloven § 20-2 tredje ledd, samt på hvor mye parten har fått medhold, og på andelen av sakskostnadene som knytter seg til denne delen av saken. I rettspraksis er det lagt til grunn at det sistnevnte er det «helt sentrale vurderingskriteriet», jf. HR-2020-565-U avsnitt 29.

Retten har vurdert, men kan ikke se, at det er grunnlag for å tilkjenne noen av partene sakskostnader etter denne unntaksregelen.

Etter rettens syn kan begge parter sies å ha fått medhold av betydning. Det ville ikke være rimelig at Jacobsen skulle akseptert Larvik kommunes påstand om frifinnelse når retten har kommet til at vilkårene for erstatning er oppfylt og tilkjent kr 427 294 i erstatning, men heller samtidig ikke rimelig at Larvik kommune skulle akseptert Jacobsens krav om full erstatning når retten har avkortet erstatningen med en halvpart.

Retten kan imidlertid ikke se at det er tilstrekkelig tungtveiende grunner for å tilkjenne noen av partene sakskostnader.

Selv om Jacobsen har fått medhold i at grunnvilkårene for erstatning er oppfylt, har retten foretatt en betydelig avkortning grunnet medvirkning. Retten kan ikke se at noen av partene beløpsmessig har fått så stort medhold at dette i seg selv tilsier erstatningsansvar. Som beskrevet ovenfor har tyngdepunktet i saken vært vilkårene om ansvarsgrunnlag og årsakssammenheng, men også slik ansvarsfordelingen mellom partene og betydningen av Jacobsens forhold har stått sentralt, slik at det etter rettens syn ikke er grunnlag for noen konklusjon om at en betydelig høyere andel av sakskostnadene knytter seg til spørsmål som Jacobsen eller Larvik kommune har fått medhold i.

Retten kan heller ikke se at noen av vilkårene i tvisteloven § 20-2 gjør seg gjeldende med tyngde. Jacobsens prosessfullmektig viste til at Jacobsen har fremsatt forlikstilbud, men disse er ikke nærmere dokumentert slik at retten ikke kan ta stilling til om et rimelig forlikstilbud er avslått, herunder hvor tett tilbudene ligger opp mot det som er oppnådd i saken og om dette er fremsatt så tidlig at det vesentligste av sakskostnader kunne vært avslått, jf. Ot. prp. nr. 51 (2004-2005). Retten viser også til HR-2020-252-U der det fremheves at det ikke er uten betenkeligheter å legge vekt på et rimelig forlikstilbud og at tilbudet må vurderes i sin sammenheng.

Retten har etter dette kommet til at hver av partene skal bære sine egne sakskostnader.

DOMSSLUTNING

1. Larvik kommune dømmes til å betale 427 294 – firehundreogtjuesyvtusentohundreognittifire – kroner i erstatning til Jon Sigurd Jacobsen innen 2 – to – uker fra dommen er forkynt.
2. Partene bærer egne sakskostnader.

Retten hevet

Vilde Ødegård

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.