

**Artikkelen er skannet fra heftet "Sjøvett" fra rundt 1980 (tror jeg).**

*Utgiver: Norsk Selskap til Skibbrudnes Redning og Norges Røde Kors Hjelpekorps i samarbeide med lokale sjøvettutvalg.*

## **Hobbyredere se opp: EN SMÅBATEIER HAR OGSÅ ET REDERANSVAR.**

**"Hobbyredere - se opp" kan stå som motto for denne artikkelen professor dr. juris. Kai Krüger har laget og som tar for seg lystbåtspørsmål av stor interesse.**

*Eier du en motorbåt er de også skipsreder, og det kan være nyttig å legge seg på hjerte før båtsesongen begynner for alvor. Rederposisjon gir nemlig ikke bare status: det følger plikter og ansvar med. Noen særlig lovgivning myntet på lystfartøyer har vi anske vist ikke i norsk rett, men Høyesterett har særlig i det siste tiår konsekvent insistert på å bruke vår generelle lovgivning om skip og skipsfart også på motorbåteieren. Vår alminnelige sjølov er av 1893, men ikke en eneste av lovens enkeltbestemmelser er så aldersstegne. Loven er blitt fortløpende revidert. De siste endringene skjedde i 1972 og 1973.*

Kanskje kan det ha interesse å se litt på konsekvensen av den linje Høyesterett har trukket opp i rettspraksis.

### **Sjøloven.**

Sjøloven definerer ikke hva som er et skip, og man må derfor i ulike forbindelse avgjøre skipsbegrepets nedre grense, så å si. Og som nevnt, hittil har man stanset opp ved at en motorbåt – det være seg en cabincruiser, daycruiser, passbåt eller snekke – iallefall er skip i lovens forstand, selv om man ved dette selvsagt har fjernet seg betraktelig fra det livsforhold vår sjølovgivning ellers tar sikte på: Kommersiell skipsfart.

Småbåteieren er som sagt reder i lovens forstand og hans fartøy likestilles i mangt og meget med de mer utvokste slektninger. Dette betyr først og fremst at småbåteieren i likhet med sine store brødre får økonomisk erstatningsansvar for tap og skader som oppstår når det begås feil av noen "som utfører arbeid i skipets tjeneste". I fjor avgjorde Høyesterett en interessant sak der grensegangen i forhold til vår alminnelige erstatningslovgivning fra 1969 var temaet. I henhold til den såkalte skadeerstatningsloven fra 1969 kan foreldre begrense sitt erstatningsansvar for tap og skade deres barn volder opptil 500 kr, forutsatt at det ved skadeforvoldesen ikke har skortet på foreldrenes egen aktpågivenhet. Videre åpner 1969-loven for en vid adgang til lempelse og nedsettelse av erstatningsansvar under hensyn til utvist skyld og omstendighetene for øvrig.

### **Alvorlige konsekvenser.**

Spesialregler om erstatning ved forsørgertap og invaliditetserstatning finnes. Gjelder dette til sjøs? I saken hadde faren lånt ut sin 14 fots passbåt til sin sindige og rolige sønn og ulykkeligvis gikk det galt. Det ble begått en navigeringsfeil som etter sin art like gjerne kunne skjedd med en voksen ved rattet. En fisker omkom. Båteieren ble behandlet som reder, og siden ansvarsbegrensingsretten i skipsfart først starter ved ca. 300 000 i personskadetilfellene, ble det atskillig å gå på. Høyesterett aviste altså foreldreansvarsbestemmelsene. Dommen er i mine øyne høyst diskutabel og sterkt preget av ønsket om å innskjerpe ansvarsbevisstheten innen lystbåtflåten. Her ble imidlertid båteieren behandlet strengere enn både landjordens skadevoldere og skipsfartens redere. Skal man annerkjenne Høyesteretts rettskapende kompetanse gjennom prejudikater, må spørsmålet om småbåteierens rettslige status nå sies å være avgjort på en slik måte at tilstanden bare kan endres ved lovregler. Småbåteierens ansvar er rederansvar. Verken sjølovkomiteen eller justisdepartementet har åpenbart planer om å utarbeide noen spesiallovgivning for småbåter og lystfartøyer med det første.

*Leif Johnny Jensen august 06: Det er fortsatt ikke særlige regler for lystbåt så nasjonal og internasjonal sjølovgivning gjelder.*