



# NORGES HØYESTERETT

Den 24 november 1998 avsa Høyesterett dom i sak

nr 56/1998, nr 310/1997:

Zürich Protector Forsikring AS

(Advokat Erik Blaker)

mot

Nor-Cargo Thermo AS

(Advokat Bjørnar Eilertsen - til prøve)

## Stemmegivning:

Dommer Gjølstad: Saken gjelder fraktførers ansvar etter vegfraktiloven § 27 jf § 28 for tap av gods, blant annet fritaket for ansvar dersom fraktfører godtgjør at tapet skyldes forhold som han ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av, § 28 første ledd fjerde alternativ.

Et italiensk importfirma, Arca Import SRL i Napoli, bestilte våren 1993 et parti tørrfisk fra Nordfisk Isdahl AS i Svolvær. Tørrfisken ble fraktet til Italia av Sties Thermo-Transport AS, som senere er overtatt av Nor-Cargo Thermo AS, med et av selskapets vogntog. Sjøføren ble instruert av Nordfisk om å ta kontakt med et speditørfirma i grensebyen Aosta i Italia når han kom dit og be dem kontakte en representant for selskapet i Napoli som ville ordne med at "kunden Arca møter bilen i Roma eller Florence [?]".

Vogntoget ankom Aosta 18 april 1993. Sjåføren forholdt seg i henhold til nevnte instruks. Speditørfirmaet viste seg å være stengt eller lagt ned, men på døren var det hengt opp en lapp hvor det var vist til et annet selskaps kontor, som sjåføren oppsøkte, og han oppfattet det slik at det ble tatt kontakt med Napoli. Først etter en tid fikk han beskjed om at han kunne kjøre videre. Etter et kvarters kjøring, oppdaget han en hvit Mercedes med registreringsnummer fra Napoli som fulgte ham sydover, og som han etter hvert antok var den følgebilen som var omtalt i instruksen - uten at det var nærmere kontakt mellom dem. Han kjørte via Genova mot Roma. Ca 7 mil før Roma stanset han på et serviceområde - Giove øst - ved motorvegen for overnatting på parkeringsplassen.

Om natten tok ranere seg inn i vogntoget, sjåføren ble truet med pistol og vogntoget kjørt av gårde til et lager der tørrfisken ble losset. Vogntoget med sjåføren ble deretter kjørt bort og forlatt.

Nordfisk hadde transportforsikring hos Star Forsikring AS, senere overtatt av Protector Forsikring AS, som nå er innfusjonert i Zürich Protector Forsikring AS. Forsikrings-selskapet utbetalte forsikringssummen, 1 976 480 kroner, til kjøperen som hadde betalt for tørrfisken, og krevde deretter regress hos fraktføreren - Sties Termo-Transport AS - jf skadeserstatningsloven § 4-3, jf § 4-2. Sties erkjente ikke ansvar, og forsikrings-selskapet anla sak om regresskravet. Tvisten for domstolene har bare angått ansvarsspørsmålet, ikke utmålingen av beløpet.

Asker og Bærum herredsrett avsa dom i saken 24 april 1995 med slik domsslutning:

1. Sties Termotransport AS dømmes til å betale til Protector Forsikring AS SDR 174.097 - ethundreogsyttifiretusenogtittisyv SDR - med tillegg av 5 - fem - % rente p.a. fra og med 12.05.1993 til betaling skjer.
2. Sties Termotransport AS dømmes til å betale til Protector Forsikring AS saksomkostninger med kr. 60.303 - kronersekstitusentrehundreogtre -.
3. Oppfyllelsesfristen er 2 - to - uker."

Herredsretten la til grunn at ranet kunne ha vært forhindret ved annen fremgangsmåte ved utførelsen av transportoppdraget og at fraktføreren ikke hadde godtgjort å ha opptrådt på tilstrekkelig aktsom måte.

Sties Termo-Transport AS påanket dommen til Borgarting lagmannsrett, som 23 juni 1997 avsa dom med denne domsslutning:

1. Sties Termo-Transport AS frifinnes.
2. I saksomkostninger for herredsretten og lagmannsretten betaler Protector Forsikring AS 153 300 - etthundreogfemtittretusentrehundre - kroner til Sties Termo-Transport AS innen to uker fra forkynnelsen av denne dommen."

Lagmannsretten fant at fraktføreren hadde godtgjort at tapet skyldes forhold som ikke

kunne unngås og som fraktføreren heller ikke var i stand til å forebygge følgene av. Det ble lagt vekt på at ranet var profesjonelt utført.

Det nærmere saksforhold fremgår av herredsrettens og lagmannsrettens dommer.

Forsikringsselskapet har påanket lagmannsrettens dom til Høyesterett. Anken gjelder lov-anvendelsen og bevisvurderingen.

Under ankeforberedelsen er det innhentet skriftlige forklaringer fra en rekke vitner i Italia - alle nye for Høyesterett. Videre er det holdt bevisopptak med avhør av syv vitner, hvorav to er nye. Det er også fremlagt en del nye dokumenter.

Den ankende part - Zürich Protector Forsikring AS - har i hovedtrekk gjort gjeldende:

Lagmannsretten har lagt listen for ansvarsfrihet for lavt. En fraktførers ansvar for gods under befordring er meget strengt. Ved transport av gods på vegene i Italia er det en betydelig risiko for å bli ranet. Særlig er lett omsettelig gods slik som tørrfisk, utsatt. En fraktfører må derfor organisere transportene og instruere sjåførene slik at risikoen for ran minimaliseres. Det må være en forutsetning at parkering bare skjer på bevoktede parkeringsplasser. Dersom det er nødvendig for sikker transport, må transporten utføres med to sjåførere. Det er vist til forsikringsselskapets sikkerhetsregler for transporter i Italia, som det hevdes at fraktføreren var bundet av. Som følge av den særlige risiko for ran, måtte kravene i sikkerhetsreglene - etter forsikringsselskapets syn - også gjelde uavhengig av den individuelle transportavtale.

Det foreligger lister over parkeringsplasser i Italia. Således har forsikringsselskapenes nasjonalforbund, ANIA, helt siden 1980-årene gitt ut lister over anbefalté parkeringsplasser med nærmere opplysninger om sikkerheten ved de enkelte plassene. Det kunne meget vel ha latt seg gjøre å gjennomføre transporten uten å parkere på ubevoktet plass som her. Overnattinger kunne ha funnet sted på bevoktede parkeringsplasser i Genova eller Milano og i Roma.

Transporten var lite planlagt. Opplegget var i realiteten overlatt til sjåføren. Etter bevisførselen kan det heller ikke legges til grunn at det var sendt ut noe rundskriv om skjerpet aktsomhet, slik ankemotparten påstår. Fraktføreren har ikke oppfylt det generelle krav om organisering. Man kan da ikke komme til at tapet ikke var til å unngå.

Den aktuelle parkeringsplass - Giove ovest - var ikke opplyst der vogntoget sto, det hadde vært tyverier og ran der før, og plassen var ikke bevoktet. Opplysningene for Høyesterett viser at stedet bare sporadisk ble besøkt av politiet. Risikoen for å bli utsatt for ran hadde vært en helt annen dersom sjåføren hadde fulgt sikkerhetsreglene og parkert på bevoktet plass.

Det er rene spekulasjoner når lagmannsretten mener at ranet ikke kunne ha vært unngått selv om sjåføren hadde valgt en bevoktet parkeringsplass, eller dersom det hadde vært benyttet to sjåførere. Det ble ikke ført bevis for den hypotetiske situasjon. På dette punkt

har lagmannsretten også anvendt bevisbyrdereglene feil ved å stille lavere krav til sannsynliggjøring av hypotetiske hendelsesforløp enn til det faktiske. Ved dette skyves risikoen over på varesiden i strid med lovens system.

God planlegging av ranet kan ikke være noe ansvarsbefriende moment. De fleste ran i Italia er godt planlagt. Det er for øvrig grunn til å bebreide sjåføren for at han ikke varslet politiet om den hvite Mercedesen, slik han ifølge sikkerhetsreglene skulle, når han ble forfulgt. Han burde iallfall ha foretatt undersøkelser om bilen.

Når det nærmere gjelder betydningen av instruksen og den hvite bilen, kan det ikke legges til grunn at instruksen stammet fra ranerne, iallfall ikke ved anvendelse av bevisbyrdebetraktninger. Det bestrides også at det kan legges til grunn at det var årssakssammenheng mellom instruksen og ranet. Det er heller ikke bevismessig grunnlag for å knytte Mercedesen til ranet. Årsaks- og ansvarsspørsmålene må vurderes ut fra bevisene, ikke ut fra hypoteser.

Etter forsikringselskapets syn har fraktføreren ikke godtgjort at vilkårene for ansvarsfrihet etter noen av alternativene i vegfraktloven § 28 første ledd er oppfylt.

Forsikringselskapet har vist til rettsavgjørelser i lignende saker fra andre land; jf at vegfraktlovens bestemmelser bygger på CMR-konvensjonen som tilsikter like retts- og konkurransevilkår i landene.

Den ankende part har nedlagt slik påstand:

- "1. Nor-Cargo Thermo AS v/styrets formann dømmes til betale Zürich Protector Forsikring AS 174.097,- SDR med tillegg av 5 % årlig rente fra 12. mai 1993 og til betaling skjer.
2. Nor-Cargo Thermo AS v/styrets formann dømmes til å betale Zürich Protector Forsikring AS saksomkostninger for byretten og lagmannsretten med NOK 153.008,- med tillegg for renter fastsatt etter Høyesteretts skjønn, og for Høyesterett etter særskilt omkostningsoppgave med tillegg av 12 % årlig rente fra forfallstidspunktet og til betaling skjer."

Ankemotparten - Nor-Cargo Thermo AS - har i hovedtrekk gjort gjeldende:

Det foreligger tre alternative frifinnelsesgrunnlag. Det kan bebreides Nordfisk at det ikke ble foretatt undersøkelser av den gitte instruks. Dersom det hadde vært gjort, ville ranet ha vært unngått, jf vegfraktloven § 28 første ledd første alternativ. Tapet er forårsaket av forholdsordre - instruksen - fra den berettigede, jf bestemmelsens annet alternativ. Endelig påberopes fjerde alternativ: Tapet skyldes forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av.

De sikkerhetsregler som forsikringselskapet har påberopt, har ikke betydning for ansvarsspørsmålet. De er ikke vedtatt som en del av fraktavtalen, iallfall bare i begrenset omfang. Uansett er sikkerhetsreglene av underordnet betydning som følge av at vegfraktlovens regler er preseptoriske.

Nor-Cargo hadde et omfattende opplegg for transporter i Italia. I 1991 hadde man i et rundskriv innskjerpet aktsomheten ved transporter i Italia, man brukte kun erfarne sjåførere, hadde etablerte kontakter i Italia som kunne bistå i tillegg til befrakteren, og det ble gitt de nødvendige pålegg og beskjeder. To sjåførere er et prisspørsmål og ville uansett ikke ha hjulpet. Ved bedømmelsen av opplegget må det også trekkes inn at det i dette tilfellet skulle være eskorte. Det er den best tenkelige sikkerhetsforanstaltning en transport kan ha.

Det fantes ikke alternative parkeringsplasser med høyere sikkerhet i området som sjåføren kunne ha benyttet. Overnattinger måtte begrenses så langt som mulig. De plassene i Roma som forsikringsselskapet under ankeforberedelsen for Høyesterett har funnet frem til, holder en lav profil når det gjelder markedsføring. Fraktføreren kunne ikke ha fått kjennskap til dem, selv om det hadde vært foretatt undersøkelser. Den benyttede parkeringsplass hadde døgnåpen service, ble jevnlig patruljert av politiet og også ellers organisert slik at det var fullt forsvarlig å parkere der for overnatting.

Instruksen om eskorte kom fra ranerne eller noen som sto i ledtog med dem. Den utvidede bevisførsel for Høyesterett har underbygget dette.

Sjåføren oppfattet det slik at den hvite Mercedesen som la seg etter vogntoget litt etter Aosta, var den bebudede følgebilen. Selv om bilen møtte vogntoget 4-500 km lenger nord enn angitt i instruksen, var dette en forsvarlig vurdering. Hensett både til alternative kjøreruter og tidsmomentet var det mye lettere å møte vogntoget der enn i Firenze eller Roma.

Uansett kunne dette meget vel forberedte og profesjonelt gjennomførte ranet ikke ha vært unngått. Ranet var i realiteten unngåelig i og med at Nordfisk lot instruksene bli en del av oppdraget.

Det dreier seg om en risiko utenfor den typiske fraktførrisiko - en risiko som derimot er knyttet til det å handle med Italia via vegtransport. Dette taler for at ansvaret legges på varesiden.

Også ankemotparten har påberopt seg rettsavgjørelser.

Ankemotparten har nedlagt denne påstand:

1. Borgarting lagmannsretts dom stadfestes.
2. Nor-Cargo Thermo AS tillkjennes saksomkostninger for Høyesterett etter særskilt omkostningsoppgave."

Jeg er kommet til samme resultat som lagmannsretten.

Vegfraktloven § 27 oppstiller som utgangspunkt et objektivt ansvar for fraktføreren for tap og skade som rammer godset i tiden fra overtagelsen til utleveringen. Etter § 28 første ledd er fraktføreren likevel fri for ansvar dersom han "godtgjør at tapet, skaden eller for-

sinkelsen skyldes feil eller forsømmelse av den berettigede, forholdsordre fra denne som ikke har sin årsak i feil eller forsømmelse fra fraktførerens side, godsets mangelfulle beskaffenhet eller forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av". Bestemmelsene bygger på ansvarsreglene i konvensjon av 19 mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal befordring på veg - CMR. Ansvarsreglene er kombinert med regler om begrensning av ansvarets omfang.

Fraktføreren har i vår sak påberopt seg første, annet og fjerde alternativ i § 28 første ledd som grunnlag for frifinnelse.

Felles for alle alternativene i § 28 første ledd er at fraktføreren har bevisbyrden. Det ansvarsfritak som hyppigst påberopes i praksis er fjerde alternativ. Dette er et unntak som har bakgrunn i force-majeur-synspunkter. Det er ikke nok at fraktføreren godtgjør ikke å ha opptrådt uforsvarlig. Det avgjørende er om tapet skyldes forhold fraktføreren ikke "kunne" unngå. Det må også godtgjøres at fraktføreren ikke ved forholdsregler "var i stand til" å avverge tapet. Det skal mye til før fraktføreren blir ansvarsfri, men bestemmelsen kan likevel ikke praktiseres så strengt at ansvarsfrihet bare kan tenkes i rent teoretiske tilfeller. Hvilke krav som skal stilles, må avpasses risikoen. Vår sak gjelder transport av lett omsettelig gods på vegene i Italia. Det er - og var i 1993 - vel kjent at det er en ekstraordinær risiko for ran av vogntog i dette landet. Etter det opplyste begås det i alt rundt 10 000 ran av trailere i året i Italia. Som lagmannsretten mener jeg at dette måtte skjerpe kravene til de forholdsregler som fraktføreren måtte ta for at ansvarsfrihet kan komme på tale. De nyere rettsavgjørelser som er fremlagt, viser også at det stilles strenge krav til fraktførere i slike saker, selv om resultatet har vært forskjellig.

I tilknytning til den rettslige ramme for vurderingen har forsikringsselskapet trukket frem sine sikkerhetsregler for transporter i Italia som Nordfisk i 1992-93 forela Nor-Cargo. Reglene er inntatt i herredsrettens dom. Blant annet oppstilles det krav om at eventuelle overnattinger i Italia bare skal skje på bevoktede parkeringsplasser - og ikke sør for Roma - og at sjåføren - dersom han mener at han blir forfulgt - straks må kontakte politiet eller vareassurandørens agent. Etter den utvidede bevisførselen for Høyesterett på dette punkt står det som uklart for meg om disse sikkerhetsreglene var gjort til del av fraktavtalen i vår sak. Det kan også se ut til at partene har hatt forskjellig oppfatning av hva som ligger i at en parkeringsplass må være "bevoktet". Jeg finner det imidlertid ikke nødvendig å gå nærmere inn på det avtalerettslige forhold og betydningen av dette, da det ikke er avgjørende for mitt syn på saken.

Et spesielt innslag i den konkrete sak er den instruks som representanten for Nordfisk mottok og sendte sjåføren, og som gikk ut på at sjåføren ved ankomst Aosta skulle ta kontakt med et speditørfirma for å ringe en person i Napoli som da ville ordne med at kunden møtte bilen i Roma eller Firenze. Allerede ut fra instruksens innhold kan det reises spørsmål om Nordfisk burde ha anstilt nærmere undersøkelser, som man enkelt kunne ha gjort ved å kontakte Arca. Særlig gjelder dette når sjåføren etter å ha mottatt instruksjonen, ringte og spurte "hva slags mafiaopplegg dette var". Iallfall kan det spørres om ikke instruksjonen må sies å ha forårsaket ranet, slik at annet fritaksalternativ i § 28 første ledd kommer til anvendelse. For Høyesterett, så vel som for de tidligere instanser,

har imidlertid behandlingen av saken i første rekke vært konsentrert om fjerde fritaksalternativ. Jeg mener at det får anvendelse i saken og vil i det følgende begrunne dette.

Forsikringsselskapets innsigelser er særlig knyttet til tilretteleggelsen av transporten gjennom Italia og valget av parkeringsplass for overnatting. Det er også anført at det kunne ha vært et alternativ å benytte to sjåførere. Til det siste bemerker jeg at strekningen ned til Napoli er så lang at et opplegg med to sjåførere ville ha medført kjøring om natten med den risiko som er forbundet med det. Jeg kan - som lagmannsretten - ikke se at dette var noe reelt alternativ i dette tilfellet.

Det er lagt frem forholdsvis omfattende opplysninger om forskjellige slags parkeringsplasser i Italia. Den plassen som ble benyttet - Giove øvest - er av typen servicestasjoner tilknyttet hovedveinettet, som eies og administreres av staten gjennom selskapet Società Autostrade. Den ligger åpent til fra hovedveien, men er ellers inngjerdet. På området er det bensinstasjon og kafe, som er betjent på døgnbasis. Stedet patruljeres av politiet i henhold til avtale - lagmannsretten har lagt til grunn en til to ganger pr time. Bevisførselen for Høyesterett tyder på at patruljeringen neppe skjedde fullt så hyppig. Det er opplyst at Norges Eksportråd tilrår at langtransporter foregår på autostradaen, og de anbefaler også servicestasjonene tilknyttet hovedvegnettet nord for Roma for overnatting. Markedskonsulenten for Norges Eksportråds Milanokontor, som har forklart seg i saken, kjente ikke til andre sikre parkeringsplasser i området.

Forsikringsselskapets syn er at denne type parkeringsplasser ikke var sikre nok, og at det skulle ha vært valgt inngjerdede parkeringsplasser med vakt i porten. For lagmannsretten ble det vist til tre slike parkeringsplasser i området. Disse påberopes ikke lenger, da det har vist seg at dette er private kooperativers parkeringsplasser, som ikke var tilgjengelige for utenlandske langtransportsjåførere. Forsikringsselskapet har for Høyesterett engasjert et italiensk selskap - en havariagent for en rekke internasjonale selskaper - til å undersøke om det fantes andre bevoktede parkeringsplasser som det hadde vært mulig å bruke. På grunnlag av disse undersøkelsene er det trukket frem en plass i Genova, to plasser i Milano og to plasser i Roma, som er nærmere beskrevet. Selskapets representant har i bevisopptak uttalt at han antok at det fantes flere slike plasser.

Sjåførens valg av Giove øvest kan etter min mening ikke anses som uforsvarlig. Det var nødvendig med en overnatting på grunn av bestemmelsene om kjøre- og hviletid, og den burde skje nord for Roma. Sjåføren hadde benyttet parkeringsplassen noen uker tidligere og anså den for trygg. Det sto vogntog parkert på hver side av det aktuelle vogntoget i to til tre meters avstand, og det var også en rekke andre vogntog på plassen. Det er noe ulike opplysninger om hvor sikker denne plassen generelt ble ansett å være med sikte på å unngå ran, uten at jeg kan se at den vanlige langtransportsjåfør hadde noe holdepunkt for å holde seg unna den.

Jeg finner heller ikke at sjåføren er å bebreide for at han ikke foretok seg noe i forbindelse med den hvite Mercedesen. Den skjulte seg ikke for ham, men ble kjørt slik at den skulle bli sett av ham. Noe spesielt påfallende var det vel heller ikke at den dukket opp så langt nord, idet dette var det sikreste med sikte på det antatte formålet.

Som jeg har nevnt, er det ikke uten videre avgjørende at sjåføren ikke kan sies å ha opptrådt uforsvarlig. Spørsmålet i saken er etter min mening særlig om tilretteleggelsen av transporten fra fraktførerens - Sties/Nor-Cargo's - side har vært tilstrekkelig til å fylle kravet om forholdsregler for å unngå tap hensett til ransrisikoen.

Det har siden 1980-årene foreligget lister over parkeringsplasser i Italia med opplysninger om de enkelte plasser. Nor-Cargo hadde ikke innhentet disse listene. Selskapet hadde etter det opplyste heller ikke foretatt undersøkelser om parkeringsplasser m v for nærmere tilrettelegging av transporter gjennom Italia, selv om man hadde advart sjåførene mot ransrisikoen og innskjerpet aktsomheten. Det står for meg slik at det her har skortet noe på tilretteleggingen av transporten med sikte på å unngå ran.

Etter de opplysninger som foreligger, er det imidlertid et spørsmål om innhentelse av lister og nærmere undersøkelser ved hjelp av kontakter i Italia ville ha ført til at man hadde funnet noe annet og sikrere opplegg for transporten. Parkeringsplassene i Roma som forsikringsselskapet har vist til, fremgår ikke av de oversikter som er lagt frem. Opplysningene i saken tyder heller ikke på at det ville ha vært så lett å få rede på dem. Etter de bestrebelsene som har vært gjort i forbindelse med saken fremstår det som usikkert om man - dersom man hadde tilrettelagt opplegget nærmere konkret - hadde funnet frem til noe bedre alternativ for den aktuelle transport. Men når det skortet noe på tilretteleggelsen, skal det i forhold til den strenge norm i § 28 første ledd fjerde alternativ etter min mening atskillig til for å bygge på at tapet likevel var uunngåelig fordi tilrettelegging ikke ville ha ført til at man hadde valgt et annet opplegg. Forsikringsselskapets påviste alternativer kan etter mitt syn ikke uten videre avfeies som rent teoretiske muligheter.

Jeg finner det imidlertid godtgjort at tapet var uunngåelig på annet grunnlag, idet jeg legger til grunn at dette vogntoget ville ha blitt ranet selv om mulige forholdsregler var tatt. Noe direkte bevis for dette foreligger riktignok ikke, men det konkrete hendelsesforløpet sett i sammenheng tilfredsstillende etter min mening det tunge beviskrav som fjerde alternativ i § 28 første ledd oppstiller. Lagmannsretten har etter bevisførselen funnet det godtgjort at det var tilknytning mellom telefonhenvendelsen med instruksjonen og ranet. Dette er jeg enig i. Jeg viser videre til den indisekjeden som lagmannsretten har redegjort for - fra instruksjonen til gjennomføringen av ranet, hvor ranerne åpenbart visste hva som var i lasten. Dersom sjåføren hadde fått parkere på en plass med låst bom, må man regne med at ranerne ville ha fått til det samme. Ranerne hadde kontroll med transporten fra Aosta og kunne vurdere når de skulle slå til. For meg står det som klart og godtgjort at dette ranet ikke var til å unngå, og da må resultatet bli ansvarsfrihet.

Lagmannsrettens dom blir etter dette å stadfeste idet jeg også er enig i lagmannsrettens omkostningsavgjørelse.

Jeg finner at ankemotparten også bør tilkjennes saksomkostninger for Høyesterett, jf hovedregelen i tvistemålsloven § 180 første ledd. I samsvar med omkostningsopp-gaven settes omkostningene til 231 517 kroner, hvorav 81 517 kroner er utgifter.



Jeg stemmer for denne

dom:

1. Lagmannsrettens dom stadfestes.
2. I saksomkostninger for Høyesterett betaler Zürich Protector Forsikring AS til Nor-Cargo Thermo AS 231 517 - tohundreogtrettientusenfemhundreogsyttent - kroner innen 2 - to - uker fra forkynnelsen av denne dom.

Dommer Gussgard: Jeg er enig med førstvoterende når det gjelder den generelle forståelse av vegfraktloven § 28 og også i resultatet. Men etter min mening følger dette av at transporten ble gjennomført på en slik måte at fraktføreren i henhold til § 28 første ledd fjerde alternativ må være fri for ansvar, også om en ser bort fra de spesielle omstendighetene i denne saken, knyttet til telefonhenvendelsen til Nordfisk med instruksjon om å stanse i Aosta og kontakte representanten i Napoli.

Når det gjelder de sikkerhetsregler som forsikringsselskapet har påberopt, viser jeg til førstvoterendes votum. For min egen del kan jeg ikke legge til grunn at Nor-Cargo hadde forpliktet seg til å sørge for at overnatting skjedde på parkeringsplasser som var bevoktet på annen måte enn av politipatruljer. Fraktbrevet sier ingen ting om dette, og med den uklarhet som knytter seg til om avtale er inngått, må det være avgjørende, jf vegfraktloven § 13 første ledd.

Jeg legger særlig vekt på at Norges eksportråd tilrår langtransporter i Italia å følge autostradaen med overnatting på servicestasjonene langs disse nord for Roma. Det vitnet som avga forklaring for Høyesterett, arbeidet ved eksportrådets Milanokontor og hadde bodd i Italia siden 1963. Hun kjente ikke til andre sikre parkeringsplasser utenom de som var tilknyttet autostradaen. De undersøkelser som ble foretatt av kontoret etter ranet vedrørende parkeringsplasser som var særskilt bevoktet, resulterte bare i at det ble funnet plasser som var reservert for medlemmer av innenlandske transportorganisasjoner. Det andre vitnet som har forklart seg om parkeringsplasser i Italia, har likeledes forklart at særskilt bevoktede parkeringsplasser i meget liten grad er tilgjengelige for utlendinger. Han kjente ikke tidligere til de to plassene i Roma. Det fremgår ellers av opplysningene i saken at denne kategori parkeringsplasser ligger utenfor hovedveisystemet. Det anses lite tilrådelig å kjøre vogntog utenfor dette, især om natten. Plassene var heller ikke lette å finne, idet de holdt en lav profil. Utlendinger var stort sett uønsket, blant annet som følge av plassmangel.

Jeg er enig i førstvoterendes vurdering av sjåførens opptreden. Han var klar over ransfaren. Han valgte Giove ovest og parkerte 15-20 meter fra det døgnåpne serveringsstedet sammen med andre vogntog. Han overnattet selv i bilen.

Ut fra bevissituasjonen kan en etter min mening ikke kreve at Nor-Cargo skulle organisert

transporten slik at overnatting fant sted på en særskilt bevoktet parkeringsplass. Dersom selskapet hadde kontaktet eksportrådet før transporten fant sted, må det legges til grunn at en ville fått råd om å holde seg til autostradaen med overnatting på sevicestasjonene nord for Roma. Ut fra den bakgrunn og det kontaktnett Nor-Cargo hadde på tidspunktet for transporten - både selskapet og sjåføren hadde erfaring fra transport i Italia - måtte det, slik jeg ser det, ha vært ansett tilstrekkelig som forhåndsplanlegging at en la opp til å følge et slikt råd. Når transporten ble gjennomført slik den gjorde, er det ikke årsakssammenheng mellom manglende forhåndsplanlegging og måten transporten skjedde på. Den må anses tilfredsstillende gjennomført når det gjaldt sikkerhetstiltak. Jeg er enig med førstvoterende i spørsmålet om to sjåførere. Min konklusjon er da at ranet ikke kunne vært unngått gjennom tiltak fra fraktføreren, som i henhold til vegfraktkloven § 28 første ledd fjerde alternativ må være fri for det ansvar som følger av § 27.

Kst dommer Pedersen: Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med annenvoterende, dommer Gussgard.

Dommer Flock: Likeså.

Dommer Holmøy: Som dommer Gjølstad.

Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

dom:

1. Lagmannsrettens dom stadfestes.
2. I saksomkostninger for Høyesterett betaler Zürich Protector Forsikring AS til Nor-Cargo Thermo AS 231 517 - tohundreogtrettientusenfemhundreogsyttent - kroner innen 2 - to - uker fra forkynnelsen av denne dom.

Riktig utskrift bekreftes:

*Kristin Alstad*

