



SARPSBORG TINGRETT

DOM

Avsagt: 06.02.2021 i Sarpsborg tingrett, Sarpsborg

Saksnr.: 20-100060TVI-SARP/

Dommer: tingrettsdommer Sverre S. Aarmo

Saken gjelder: Erstatning ved skipsforlis etter skipsforlis

Borg Havn Iks

Advokat Bjørn Robert Antonsen

mot

 Advokat Geir Knutsen

DOM :

Saken gjelder krav om erstatning etter skipsforlis.

Fra april 2015 hadde fartøyet M/Y Broadway stasjonsplass og lå fortøyd ved Phønix-brygga i Fredrikstad havn. Dette er et fritidsfartøy av typen Northline Proyacht 2000 1990-modell, og er bygd i stål. Fartøyet har en lengde på 19,6 meter, bredde 5,45 meter og dybde 2,43 meter og utgjør 56 bruttotonn. Fartøyet er registrert i skipsregisteret NOR. Fartøyets kjenningssignal er LHNV.

Borg Havn IKS er et interkommunalt selskap som i hht dagjeldende havne- og farvannslov § 10 er tildelegert forvaltningsansvar for Fredrikstad havn, herunder Phønix-brygga. Stasjonsplassen(kaiplass) for M/Y Broadway var tildelt fartøyet etter avtale fra april 2015 mellom Borg havn som utleier og ██████████ som eier av fartøyet. ██████████ hadde kjøpt fartøyet i 2013 og skiftet da navn på det til M/Y Cecilie. Det nye navnet ble aldri registrert i skipsregisteret.

Borg havn sa opp leieavtalen med ██████████ den 30.januar 2018 med virkning fra 1.mai samme år. Det er på det rene at fartøyet ikke ble flyttet, men ble fortsatt liggende fortøyd ved Phønix-brygga også etter 1.mai.

På morgenen den 23.juli 2018 ble det oppdaget at M/Y Broadway begynte å ta inn vann og i ferd med å synke ved kaia, slik at fartøyet etterhvert bare hang i fortøyningene. Brannvesenet rykket ut og fikk lagt stropper under kjølen på fartøyet og dermed hindret at det sank. Det ble benyttet to mobilkraner til dette og det ble også rekvirert bistand til lensing av fartøyet og iverksatt tiltak for å hindre at drivstoff og olje rant ut i Glomma. Fartøyet ble deretter tauet til Borg havns opplagsplass på Øra, hvor det ble tatt i land, og i dag fortsatt står i opplag. Hele operasjonen med berging, lensing og sleping tok over 12 timer. Ved befaringen av fartøyet på land, ble det påvist flere rustskader i skroget, hvor det både over og under vannlinja blant annet var sprekkdannelser og på enkelte steder hull tvers gjennom stålplatene, og det manglet enkelte sinkanoder på skroget.

Erstatningskravet i denne saken dreier seg i hovedsak om de kostnader Borg havn ble påført i forbindelse med bergingsoperasjonen, både i form av direkte utlegg, men også interne administrative kostnader.

Den 21.desember 2018 tok Borg havn ut forliksklage mot ██████████ og anførte at han var erstatningsansvarlig for de kostnader Borg havn var påført ved bergingsoperasjonen den 23.juli 2018. Saken ble imidlertid innstilt for forliksrådet, ved beslutning av 27.august 2019.

Den 10.juli 2020 tok Borg havn ut stevning mot [REDACTED], for hans hjemting Sarpsborg tingrett med krav om erstatning på i alt 591 994,38 kroner med tillegg av forsinkelsesrenter fra 1.februar 2019.

Ved tilsvar av 10.august 2020 tok [REDACTED] til motmæle og krevde seg frifunnet.

Under saksforberedelsen har Borg havn redusert sitt krav og nedlagt påstand om erstatning med i alt 441 628,50 kroner med tillegg av forsinkelsesrenter.

Hovedforhandling ble holdt 3.februar 2021.

Partenes påstander og påstandsgrunnlag

Borg havn IKS har i korte trekk gjort gjeldende tre alternative påstandsgrunnlag for erstatningskravet mot [REDACTED]. Prinsipalt hevdes at [REDACTED] som avtalepart i leieavtalen med Borg havn om stasjonsplass har misligholdt sin plikt til å holde fartøyet godt vedlikeholdt og i sjødyktig god stand. [REDACTED] var reell eier av fartøyet ved forliset. Salget av fartøyet i februar 2018 til [REDACTED] ble opphevet fordi [REDACTED] ikke flyttet fartøyet innen 1.mai 2018 ved utløpet av leieavtalen med Borg havn. Fartøyet ble derfor tilbakeskjøttet til [REDACTED]. Heller ikke de andre forsøkene [REDACTED] gjorde på å få solgt fartøyet i juni 2018 gjennom auksjonen.no ble gjennomført. Men selv om det hadde skjedd et eierskifte var dette uansett ikke registrert og godkjent hos Borg havn. Det følger da av leieavtalen at [REDACTED] er ansvarlig. Subsidiært anføres at [REDACTED] etter havne- og farvannsloven § 36 første ledd uansett om han var eier likevel er ansvarlig for kostnadene Borg havn ble påført ved såkalt direkte gjennomføring. [REDACTED] var tidligere registrert eier og hadde nær tilknytning til faren for skader og hindring av ferdselen i farvannet som oppstod da forliset inntraff. Atter subsidiert baseres erstatningskravet på reglene i sjøloven § 449 om særlig vederlag etter berging for å avverge risiko for miljøskade. [REDACTED] anføres også i denne relasjonen å ha vært reell eier av fartøyet da forliset skjedde.

Når det gjelder utlegg til mobilkranløft, lensing og sleping er disse ikke isolert sett bestridt av motparten. For de deler av kravet som gjelder kaiavgift er det benyttet de ordinære satser som Borg havn bruker, og det samme er tilfellet for opplagsplassen på Øra. Kostnadene som vil påløpe ved sanering av fartøyet er basert på en konkret tilbud fra Stene Stål Gjenvinning. De interne administrative kostnadene er basert på en forsiktig anslag på bakgrunn av faktisk anvendt tid for flere ansatte i Borg havn, både når det gjelder selve forliset, men også arbeidet med å finne frem til eier av fartøyet og avviklingen av leieforholdet.

Det er nedlagt slik påstand:

1. [REDACTED] dømmes til å betale et beløp begrenset oppad til kroner 441 628/50,- til Borg Havn IKS med tillegg av forsinkelsesrente regnet fra 1.

februar 2019.

2. ██████████ dømmes til å betale Borg Havn IKS sine omkostninger med saken.

██████████ har i det vesentlige gjort gjeldende at han hverken i relasjon til leieavtalen, havne- og farvannsloven § 36 eller sjøloven § 449 kan anses som eier eller som ansvarlig. ██████████ solgte fartøyet og utstedte skjøte til ██████████ i februar 2018, som betalte kjøpesummen på 600 000 kroner. ██████████ ble få dager senere registrert som eier i skipsregisteret. Skjøtet tilbake til ██████████ datert 1.mai 2018 var en sikkerhet for at ██████████ oppfylte sin plikt overfor Borg havn til å flytte fartøyet innen 1.mai 2018 da leietiden utløp. Skjøtet innebar ingen tilbakeføring av eiendomsrett til ██████████ Under enhver omstendighet var fartøyet solgt til ██████████ gjennom Auksjonen.no på det tidspunkt forliset skjedde. Også ██████████ hadde betalt kjøpesummen.

Til Borg havns prinsipale påstandsgrunnlag innvendes dessuten at leieavtalen var oppsagt og utløpt da forliset skjedde, og dermed kan ikke ansvarsbestemmelsen i avtalen opprettholdes. Ansvarer kan under enhver omstendighet ikke strekkes lenger enn etter havnelovens regler.

Det bestrides at ██████████ i relasjon til havne- og farvannslovens regler var eier eller ansvarlig, siden han hadde solgt fartøyet da forliset inntraff. Av samme grunn kan heller ikke sjølovens § 449 begrunne et erstatningskrav mot ██████████

Subsidiært anføres at det bare er det økonomiske tap som kan kreves erstattet. De ordinære satsene for utleie av kai plass og opplagsplass er ikke et reelt tap for Borg havn. Heller ikke godtgjørelse for det arbeid Borg havns egne ansatte har brukt på saken er relevant, arbeidsoppgavene med saken var innenfor de ansattes ordinære arbeidsoppgaver og lønnsutgiftene for disse ansatte ville blitt pådratt uansett. Derimot er det ikke innvendinger mot kostnadene til mobilkraner (Nordic Cranes Kynningsrud), lensing (Østfold Høytrykk AS) og slep (Sjøtjenesten AS) med i alt 324 906 kroner.

Det er nedlagt slik påstand:

1. ██████████ frifinnes
2. Borg Havn IKS dømmes til å betale sakens kostnader.

Rettenns vurdering:

Ansvar etter leieavtalen

Retten kan ikke se at Borg havns prinsipale påstandsgrunnlag om at det foreligger ansvarsgrunnlag etter mislighold av leieavtalen om stasjonsplass, kan føre fram.

Borg havn har vist til følgende avsnitt i avtalen:

Ved eierskifte plikter tidligere eier å varsle havneoppsynet om eierskifte slik at ny eier blir registrert og godkjent. Ansvarlig i forhold til Borg Havn IK.S og bestemmelsene i Havne- og farvannsloven med forskrifter vil være den person eller firma som er registrert hos havnemyndigheten.

For det første peker retten på at denne klausulen gjelder «(v)ed eierskifte». En sentral anførsel i saken fra Borg havns side er at det ikke skjedde noe eierskifte for fartøyet i perioden februar 2018 fram til forliset i juli, men at [REDACTED] var reell eier i hele perioden. Bare av den grunn er det usikkert om denne avtaleklausulen kan etablere ansvar. Retten kan for det annet ikke se at det er sannsynliggjort at avtalen har et videre anvendelsesområde når det gjelder hvem som skal anses som pliktsubjekt («ansvarlig») enn det som allerede følger av ufravikelige regler i havne- og farvannsloven. Endelig vises til at forliset den 23.juli 2018 skjedde etter at Borg havn hadde sagt opp leieavtalen og etter at flyttefristen 1.mai 2018 var passert.

Retten finner ikke grunn til å gå nærmere inn på dette da ansvarsgrunnlag klart anses å foreligge etter dagjeldende havne- og farvannslovs § 36, som er Borg havns subsidiære påstandsgrunnlag.

Ansvarsgrunnlag etter havne- og farvannslovens § 36

Havne- og farvannsloven av 17.april 2009 nr 19 gjaldt da forliset skjedde i 2018, men er avløst av gjeldende lov om havner og farvann av 21.juni 2019. Det er ubestridt at loven på tidspunktet for forliset skal anvendes.

Dagjeldende havne- og farvannslov satte i § 34 forbud mot i farvann og i havn å volde fare, skade eller ulempe. Den ansvarlige plikter å sørge for tiltak for å redusere eller forhindre slik fare, skade eller ulempe, og myndigheten etter loven kan gi pålegg til den ansvarlige om å treffe slike tiltak innenfor en frist. Det følger videre av lovens § 10 at kommunens myndighet etter loven kan delegeres, blant annet til interkommunalt selskap.

Havne- og farvannsloven § 36 regulerer imidlertid det tilfellet hvor myndigheten etter loven selv iverksetter tiltak. Her heter det:

Blir et pålegg etter § 34 eller § 35 ikke etterkommet av den ansvarlige, kan myndigheten etter loven sørge for å iverksette tiltakene. Myndigheten etter loven kan

uten hensyn til om pålegg er gitt sørge for omgående å få satt i verk tiltak når dette er påkrevd av hensyn til sikkerheten eller fremkommeligheten i farvannet. Ved iverksetting av tiltak etter første ledd kan myndigheten etter loven gjøre bruk av den ansvarliges eiendom selv om dette kan føre til skade og ulempe. Om nødvendig kan myndigheten be om bistand av politiet.

Departementet kan i forskrift gi regler om gjennomføring av tiltak etter første ledd.

Myndigheten etter loven kan kreve at den ansvarlige dekker utgifter, skade og tap som oppstår ved tiltak som gjennomføres etter første ledd.

Siden det er på det rene at pålegg fra Borg havns side som nevnt i lovens § 34 ikke er gitt i saken her, blir det avgjørende om de tiltak som ble gjort fra Borg havns side var «påkrevd av hensyn til sikkerheten og fremkommeligheten i farvannet», slik det heter i § 36.

Retten viser her til partsforklaringen fra daværende havnekaptein Per Kristian Johansen og vitneforklaringen fra daværende havneinspektør Emil Talberg. Det anses sannsynliggjort at det begynte å lekke både drivstoff og olje ut av fartøyet da det var i ferd med å synke. Fartøyet tok inn så mye vann at det hang i fortøyningene og ville ha sunket om det ikke ble truffet akutte tiltak. Det forelå akutt forurensningsfare. Phønix-brygga ligger i en del av Glomma som er mye beferdet av både nytte – og fritidsfartøyer. Det er dessuten mye strøm i området og ikke helt enkelt å manøvrere gjennom. Om fartøyet hadde blitt hengende i fortøyningene eller etter hvert synke, ville det være forbundet med risiko for skade på både personer og fartøyer, i tillegg til forurensningsfaren. Det var dessuten uklart for Borg havn på det tidspunkt hvem som eide fartøyet, da man i tiden etter 1.mai 2018 forgoeves hadde forsøkt å få kontakt med den som ██████ utpekte som ny eier, nemlig ██████. Borg havn hadde ingen kunnskap om at fartøyet var forsøkt videresolgt gjeneom auksjonen.no. ██████ selv var bortreist på ferie og var ikke tilgjengelig denne aktuelle morgenen. Retten er derfor ikke i tvil om at det forelå en situasjon som nevnt i § 36 første ledd, som ga havnemyndigheten hjemmel til å treffe tiltak på egen hånd, såkalt direkte gjennomføring.

Som det fremgår av bestemmelsens siste ledd kan krav rettes mot «den ansvarlige». Tilsvarende formulering er brukt om den som har plikter etter lovens § 34 og 35, og retten legger til grunn at § 36 har samme anvendelsesområde når det gjelder pliktsubjekt.

Om hvem som anses som ansvarlig etter lovens § 34 het det i Ot prp nr 75 (2007-2008) side 171 at «dette vil normalt være den som faresituasjonen skriver seg fra, for eksempel eier eller fører av vedkommende fartøy». Det framgår videre at det skal blant annet legges vekt på hvor nær tilknytning den enkelte har til risikoen og skaden, og hvilke muligheter den enkelte har for å treffe effektive tiltak for å avverge fare, skade eller ulempe. Det er nevnt at en låntager kan bli ansvarlig, og dessuten andre rettighetshavere kan også etter omstendighetene kunne anses som den ansvarlige.

I saken her er det gjennom dokumentasjon og forklaringer blitt forsøkt klarlagt hvem som reelt sett eide M/Y Broadway da den forliste den 23.juli 2018. Det er dokumentert en kjøpekontrakt datert 9.februar 2018 hvor ██████ solgte fartøyet til ██████ for 600 000 kroner, og kjøpesummen ble samme dag innbetalt til ██████ bankkonto. I kjøpekontrakten er det tatt inn en klausul om at «(d)dersom fullt oppgjør ikke betales og vilkår om og flytte båten fra kaiplass Phinex brygge innen 01.05.18 ikke overholdes, anses denne kontrakt for misligholdt og oppheves. ██████ har da samtykke til videre salg av båten (...)»

Skipsskjøte fra ██████ til ██████ ble registrert i skipsregisteret NOR den 19.februar 2018. Her var riktignok kjøpesummen angitt til 1 600 000 kroner, uvisst av hvilken grunn.

Det er videre på det rene at ██████ utstedte skjøte på fartøyet tilbake til ██████ Dette skal i henhold til dokumentet ha skjedd den 1.mai 2018, altså på utløpsdatoen for leieavtalen med Borg havn. Skjøtet er ikke registrert i skipsregisteret.

Det er ubestridt at ██████ i juni 2018 henvendte seg til Auksjonen.no for salg av fartøyet. Det skjedde deretter et salg til en person fra Horten, men denne trakk seg kort tid etter at budet var akseptert av ██████ Deretter ble det igangsatt ny budrunde og her fikk ██████ aksepterte sitt bud på 308 900 kroner, som ble betalt til ██████ via auksjonen.no. ██████ hevet imidlertid kjøpet da han ble kjent med at ██████ ikke var registrert som eier av fartøyet.

████████ politianmeldte for øvrig forholdet som grovt bedrageri i juli 2018. Anmeldelsen ble senere henlagt av politiet.

Retten har ikke hørt sentrale aktører som ██████, ██████ og representant for auksjonen.no, og har derfor ikke tilstrekkelig grunnlag til å avgjøre hvorvidt ██████ privatrettslig sett var reell eier av fartøyet da det forliste.

Det er imidlertid sannsynliggjort at ██████ i relasjon til havne- og farvannsloven § 36 siste ledd uansett eierforhold til fartøyet er å anse som ansvarlig.

Retten bygger da for det første på at ██████ som eier og bruker av fartøyet siden 2013 var godt kjent med det mangelfulle vedlikeholdet og at det flere steder i skroget var utett. Flere av skrogskadene lå over vannlinja og var godt synlige. ██████ var derfor kjent med at fartøyet ikke var sjødyktig. Han hadde helt frem til 23.juli 2018 dessuten fysisk tilgang til fartøyet. Nøkler til maskinen stod i. Han var også kjent med at leietiden for stasjonsplassen ved Phønixbrygga var utløpt og at han i forhold til Borg havn hadde plikt til å flytte den senest 1.mai 2018. ██████ valgte i denne kritiske perioden selv å dra på ferie og var utilgjengelig på telefon opp til halvannet døgn om gangen, slik han selv har forklart i retten. Han opplyste aldri til Borg havn om at han hadde videresolgt fartøyet gjennom

auksjonen.no til ██████████ unnlot å treffe fysiske tiltak eller å engasjere tredjemann til slike tiltak med sikte på å avverge faren for at fartøyet kunne synke. ██████████ hadde på den måten skapt en situasjon hvor han hadde forlatt et ikke sjødyktig fartøy urettmessig fortøyd til kai i et trafikkert havneområde. Han skapte derfor en risiko for fare, skade og ulempe, og var som sådan ansvarlig i lovens forstand.

Det foreligger derfor ansvarsgrunnlag etter havne- og farvannslovens § 36 fjerde ledd.

Årsakssammenheng og økonomisk tap

Av bestemmelsen fjerde ledd følger at myndigheten etter loven kan kreve dekning av «utgifter, skade og tap som oppstår ved tiltak som gjennomføres etter første ledd.» Om dette heter det i kommentaren til havne- og farvannsloven i Gyldendal Rettsdata:

Fjerde ledd gir hjemmel for å pålegge den ansvarlige å dekke de utgifter det offentlige pådrar seg ved å foreta direkte gjennomføring i medhold av første ledd. Dette gjelder tiltak både etter første ledd første punktum og etter annet punktum (...). Etter ordlyden er det kun utgifter til tiltak innenfor påleggets ramme som kan kreves refundert hos den ansvarlige, ikke de videregående utgifter som skyldes at det offentlige har iverksatt ytterligere tiltak.(....)
For øvrig gjelder for refusjon etter fjerde ledd de alminnelige påregnelighetsbetraktninger, slik at det kun er påregnelige utgifter som kan kreves refundert. Det offentlige må altså utføre tiltakene på en forsvarlig og økonomisk edruelig måte.

Retten konstaterer at ██████████ ikke har innvendinger mot de tiltakene som Borg havn iverksatte den 23.juli 2018, og derfor isolert sett ikke bestrider at utgiftene til bistand fra de aktuelle firmaene til løfting, lensing og slep av fartøyet er relevante kostander. Dette utgjør i alt 324 906 kroner, og legges til grunn av retten ved beregningen av erstatningskravet.

I tillegg anses utgiftene til sikker håndtering av forurenset vann fra fartøyet med bistand fra Glommen Bunkers med 5 500 kroner som en relevant kostnad.

Når det så gjelder forventede kostander til sanering og opphugging av fartøyet har Borg havn innhentet et tilbud dra Steen Stål Gjenvinning på 65 000 kroner. Det er opplyst i saken at vanlig pris på kondemnering av fritidsbåter ligger i området 11 kroner per kg. Dette tyder på at prisen som Stene Stål Gjenvinning har tilbudt, er gunstig. Retten legger til grunn at fartøyet i dag er i så dårlig teknisk stand at den må anses som vrak og ikke er økonomisk regningssvarende å utbedre. Retten anser denne kostanden som påregnelig. I denne forbindelse nevnes også at lovens § 35 som omhandler vrakfjerning uttrykkelig pålegger den ansvarlig å dekke rimelige utgifter til opprydding og fjerning. Det har formodningen for seg at det amme gjelder ved dirkete gjennomføring etter lovens § 36. Dette innebærer at også kostnader til kranløft på Øra med 5 900 kroner er en relevant kostnad.

Derimot kan ikke retten se at kaiavgift og arealavgift, som begge deler er identisk med utleiepriser til kunder hos Borg havn på kommunens/havnens egen grunn, ikke kan anses som relevante kostnader etter lovens § 36 fjerde ledd. Det samme gjelder kompensasjon for det arbeid Borg havns ansatte har hatt med M/Y Broadway både før, under og etter forliset. Dette er lønnskostnader som ville påløpt uavhengig av forliset. Heller ikke utgifter til porto kan knyttes til tiltak iverksatt etter § 36.

Det samlede erstatningskravet utgjør etter dette 401 306 kroner.

Det kan i tillegg kreves lovens forsinkelsesrente fra forfallsdato, som så vidt forstås er 1.februar 2019, jf forsinkelsesrenteloven § 2.

Sakskostnader

Det følger av tvisteloven § 20-2 første og annet ledd at en part som har fått medhold fullt ut eller for det vesentlige, har vunnet saken og har da krav på dekning av sine sakskostnader fra motparten. Om saken er vunnet skal vurderes i forhold til den opprinnelige påstand som ble nedlagt i stevningen, holdt opp mot domsresultatet, jf HR-1994-125-K.

Borg havn nedla i stevningen påstand om erstatning med 591 994,38 med tillegg av renter, mens det i dommen nå er tilkjent et beløp på 401 306 kroner med tillegg av renter.

Retten legger vekt på at selv om Borg havn ikke er gitt medhold i sitt prinsipale påstandsgrunnlag, så er rettsvirkningen - erstatningsutmålingen – den samme for det subsidiære påstandsgrunnlag som har ført fram. Et tyngdepunkt i saken har forøvrig vært hvorvidt ██████ kan anses som ansvarlig for kostnadene til direkte gjennomføring. Dette hovedspørsmål er avgjort i Borg havns favør. Retten har etter dette kommet til at Borg havn skal anses for å ha vunnet saken i det vesentlige, og ██████ plikter derfor å erstatte Borg havns sakskostnader.

Sakskostnadene er oppgitt til samlet 133 000 kroner eks mva. ██████ har ikke hatt innvendinger mot kostnadsoppgaven. Kostnaden utgjør i sin helhet advokatsalær. Retten anser kostnaden som nødvendig og tilkjenner derfor beløpet i sin helhet. I tillegg kommer utgifter til rettsgebyr som utgjør 4 512 kroner (5 R minus 1,15 R for forliksrådsbehandlingen), jf rettsgebyrloven §§7 og 8. Det samlede sakskostnadskravet utgjør da 137 512 kroner.

DOMSSLUTNING:

1. ██████████ dømmes til innen 2 – to – uker å betale 401 306 – firehundreogettusentrehundreogseks - kroner til Borg Havn IKS med tillegg av lovens forsinkelsesrente regnet fra 1. februar 2019.
2. ██████████ dømmes til innen 2 – to – uker å erstatte Borg Havn IKS' sakskostnader med 137 512 – etthundreogtrettisjutusenfemhundreogtolv – kroner.

Retten hevet

Sverre S. Aarmo

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 klart 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.

Hvis de blir tatt til behandling, er det som regel hvis spørsmålet har betydning utover den aktuelle saken, hvis andre hensyn taler for at anken bør prøves, eller hvis saken 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.