



NORGES HØYESTERETT

Den 16. desember 2016 avsa Høyesterett dom i

HR-2016-2560-A, (sak nr. 2016/1156), sivil sak, anke over dom,

If Skadeforsikring NUF

(advokat Gjermund Ihler – til prøve)

mot

A

(advokat Tom Sørum)

S T E M M E G I V N I N G :

- (1) Dommer **Arntzen**: Saken gjelder spørsmålet om skade etter fall fra en konteiner som sto på lasteplanet til en kranbil, omfattes av forsikringselskapets ansvar etter bilansvarsloven § 4.
- (2) A skadet seg da han 1. april 2012 falt ned fra en konteiner som var lastet opp på en kranbil. Han hadde leid kranbilen privat og skulle frakte konteineren til en kamerat. Konteineren var en boks med tak – opprinnelig en telesentral – og var 2,47 meter høy. Den hadde stått ute en stund og hadde en del løssnø på taket.
- (3) A løftet konteineren opp på lasteplanet ved bruk av bilens kran og kjettinger festet på toppen av konteineren. Han klatret deretter opp på konteinertaket og løsnet kjettingene, slik at kranen kunne legges ned i transportstilling før kjøring. Da han skulle ned igjen, skled han på konteinertaket og falt mellom kranbilens styrhus og konteineren og videre ned på bakken. Den totale fallhøyden var ca. 3,6 meter. I fallet fikk han ikke tak i kjettingen han hadde planlagt å holde seg fast i under nedstigningen. A fikk tre brudd i ryggen under fallet.
- (4) Kranbilen var forsikret i If Skadeforsikring NUF, og A krevde erstatning fra forsikringselskapet. Selskapet erkjente ikke ansvar for skaden.
- (5) A brakte saken inn for Finansklagenemnda Person, som i uttalelse 20. desember 2013 ga forsikringselskapet medhold, under dissens 3-2.
- (6) A reiste sak for Oslo tingrett med krav om fastsettelsesdom for forsikringselskapets ansvar. Oslo tingrett kom til at skaden måtte anses som en lasteskade som ikke faller inn under bilansvarsloven § 4. Tingretten avsa 2. juni 2015 dom med slik domsslutning:

- "1. If Skadeforsikring NUF frifinnes.
2. A dømmes til å betale If Skadeforsikring NUF kr. 37 500 – kronertrettisvvtusenfemhundre – i erstatning for sakskostnader, innen 2 – to – uker fra dommens forkynnelse."

(7) A anket tingrettens dom til Borgarting lagmannsrett. Lagmannsretten la vekt på "helheten i hendelsesforløpet" og kom til at skaden omfattes av bilansvarsloven § 4. Lagmannsretten avsa 2. mai 2016 dom med slik domsslutning:

- "1. If Skadeforsikring NUF er erstatningsansvarlig for de skadene A ble påført 1. april 2012.
2. I sakskomkostninger for tingretten betaler If Skadeforsikring NUF 231 250 – tohundreogtrettientusentohundreogfemti – kroner til A senest to uker etter forkynnelsen av denne dommen.
3. I sakskomkostninger for lagmannsretten betaler If Skadeforsikring NUF 148 765 – etthundreogførtiåttetusensjuhundreogsekstifem – kroner til A senest to uker etter forkynnelsen av denne dommen."

(8) If Skadeforsikring NUF har anket lagmannsrettens dom til Høyesterett. Anken gjelder rettsanvendelsen.

(9) Den ankende part, *If Skadeforsikring NUF*, har i korte trekk anført:

(10) Skaden omfattes ikke av det objektive bilansvaret i bilansvarsloven § 4. Det er ikke tilstrekkelig nær årsakssammenheng mellom motorvognens skadepotensial og skaden.

(11) Skaden skjedde dessuten i forbindelse med lasting. Av forarbeidene følger det at laste- og losseskader som hovedregel faller utenfor bilansvaret, mens skader under av- og påstigning i utgangpunktet omfattes. Dette skillet er fulgt opp i rettspraksis. Rettspraksis om skader ved av- og påstigning er mindre relevant i vår sak.

(12) Ved lasting og lossing kan ansvar likevel inntre der skaden er en naturlig realisasjon av bilens fareegenskaper eller skyldes bilens egne innretninger. Det er ikke tilfellet her fordi kranbilen bare hadde en underordnet betydning. Verken kranen eller andre deler av bilen var årsak til skaden, og det var ingen svikt ved bilens tekniske utstyr. Faremomentet var knyttet til konteinerens overflate og høyde, som sammen med at A skled, var det avgjørende for skaden. Konteineren var ikke en del av bilen. Faren ville ha vært den samme om konteineren hadde stått på bakken.

(13) If Skadeforsikring NUF har lagt ned slik påstand:

"Tingrettens dom, punkt 1 stadfestes."

(14) Ankemotparten, A, har i korte trekk anført:

(15) Skaden omfattes av bilansvarsloven § 4. Ansvar er vidt og er trukket langt i rettspraksis.

(16) Det bør ikke legges for stor vekt på uttalelsene i forarbeidene, som er skrevet med tanke på førerskader. Skaden oppstod heller ikke under selve lastingen, men etter at denne var

avsluttet. Unntaket for laste- og losseskader er uansett snevert. Det gjelder ikke når skaden skyldes bilens tekniske utstyr og oppstår i forbindelse med transport, eller når bilens utforming og bruk øker risikoen for skade. Det må gjøres en helhetlig vurdering av hendelsen.

(17) Skaden er voldt ved en naturlig realisering av det farekomplekset som er lovgrunnen for bilansvaret, og kranbilen er en så vesentlig del av skadeforløpet at det er naturlig å knytte ansvar til den. As skade oppstod i tilknytning til transport og bruk av bilens kran. Det var på grunn av kranen at A måtte opp på konteinertaket for å ta av kjettingene. Bilens høyde økte også risikoen for skade.

(18) A har lagt ned slik påstand:

"1. Anken forkastes.

2. If Skadeforsikring NUF dømmes til å betale A sine saksomkostninger for Høyesterett."

(19) *Jeg er kommet til at anken må tas til følge.*

(20) Bilansvarsloven § 4 første ledd første punktum har følgende ordlyd:

"Gjer ei motorvogn skade, har skadelidaren krav på skadebot hjå det trygdelaget som vogna er trygda i etter kapitel IV, endå om ingen er skuld i skaden."

(21) Det følger av denne bestemmelsen at motorvognens forsikringsselskap har et objektivt ansvar for skade som motorvognen "gjer". Hva som ligger i dette kravet, er blant annet behandlet i Rt. 2012 side 233 (tankbildommen). Etter en utførlig gjennomgang av bestemmelsens forarbeider og av sentral rettspraksis, heter det i avsnitt 40:

"Samtidig krever loven at motorvognen 'gjer' skaden – noe som innebærer at det som allerede nevnt, også i disse sakene gjelder et årsakskrav. Selv om en skade for så vidt har tilknytning til motorvognens direkte bruk, omfattes den ikke utelukkende av den grunn av motorvognansvaret. Det generelle årsakskravet som ble oppstilt i Rt. 1992 side 64 – at den aktuelle årsaksfaktoren må ha 'vært så vidt vesentlig i årsaksbildet at det er naturlig å knytte ansvar til den' – må også gjelde i disse tilfellene. Også reservasjoner i forarbeidene viser at det må foretas en konkret vurdering. Dette illustreres for det første av utsagnet om at det vil være 'vegledende' om skaden er en naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for ansvaret. Videre kan det vises til at ved omtalen av bl.a. skader ved av- og påstigning uttales det at 'i prinsippet' skal også slike skader omfattes."

(22) Førstvoterende viser her både til det alminnelige erstatningsrettslige årsakskravet og til årsakskravet slik dette er presisert og eksemplifisert i bilansvarslovens forarbeider. Som jeg kommer tilbake til, er en slik tilnærming i tråd med Høyesteretts øvrige praksis i tilknytning til bilansvarsloven § 4.

(23) Et hovedspørsmål i vår sak er om skaden faller utenfor bilansvarslovens anvendelsesområde fordi den eventuelt oppsto i tilknytning til lasting. Før jeg går inn på forarbeidenes omtale av det såkalte laste- og losseunntaket og tilhørende rettspraksis, vil jeg kort se nærmere på noen generelle uttalelser i forarbeidene som viser at motorvognansvaret er ment å være vidt.

- (24) Forarbeidenes veiledende synspunkt omtalt i avsnittet jeg nettopp siterte, er hentet fra NUT 1957:1 Innstilling om revisjon av reglene om motorvognansvaret fra Motorvognansvarkomiteen av 1951 (Motorvognansvarkomiteens innstilling). På side 58 i innstillingen er lovgrunnen for motorvognansvaret eksemplifisert ved "særlig den risiko som er knytt til motorvognens fart, tyngde, lettbevegelse, motor, signaler og teknisk utstyr for øvrig". Jeg oppfatter skader oppstått i tilknytning til disse risikofaktorene for å ligge i bilansvarslovens kjerneområde.
- (25) At det objektive ansvaret likevel ikke er begrenset til slike typiske trafikkskader, kommer til uttrykk i fortsettelsen på samme side, hvor det heter:

"Bestemmelsen er imidlertid ikke uten videre begrenset til egentlige trafikkskader. Den omfatter i prinsippet også bl.a. skade noen lir ved å bli klemt i en vogndør, slått av en vogndør som åpnes, opprevet eller oppskåret av utstyr i vognen, ved å snuble inne i vognen eller i stigbrett, og annen skade under av- eller påstigning ..."

- (26) I merknadene til bilansvarsloven § 4 nøyer departementet seg med å vise til Motorvognansvarkomiteens omtale av vilkår for og unntak fra erstatningsplikten, jf. Ot.prp. nr. 24 (1959–1960) side 44.
- (27) Med utgangspunkt i komiteinnstillingens anvisninger for de ulike typetilfellene, ilar Høyesterett i tankbildommen ansvar for skade oppstått under nedstigning fra førerhuset på en tankbil, og i Rt. 2015 side 1017 (bagasjelukedommen) ansvar for skade oppstått under lukking av en bagasjeluke.
- (28) I Motorvognansvarkomiteens innstilling avgrenses det objektive ansvaret mot skade som oppstår under bruk av motorvognen til annet enn kjøretøy. I tilknytning til denne avgrensningen står det følgende på side 59–60:

"Synspunktet kan muligens også være til vegledning når det er spørsmål om å dekke skade oppstått som følge av lasting av eller lossing fra en stillestående lastebil. Resultatet vil her kunne bero på hvordan skaden voldes og på om den rammer en utaforstående trafikant eller en medhjelper. Men komiteen har gått ut fra at slike skader som hovedregel faller utafor trafikksikringen, såfremt ikke skaden skyldes motorvognens egne innretninger (kran, bevegelig lasteplan, lastelem m.v.) eller dens plassering i trafikken."

- (29) Forarbeidene gir altså uttrykk for at skade oppstått som følge av lasting av eller lossing fra en stillestående lastebil som hovedregel faller utenfor bilansvaret. Det oppstilles likevel unntak for skader som skyldes motorvognens egne innretninger eller dens plassering i trafikken.
- (30) Høyesterett har behandlet rekkevidden av bilansvaret ved lasting eller lossing i flere dommer.
- (31) I Rt. 1980 side 1061 (acrylballdommen) ble ansvar ilagt for skade oppstått under lasting av acrylballer med en truck, men da under henvisning til at skaden ble utløst av at truckens egenskaper som kjøretøy ble tatt i bruk under lasteoperasjonen. På side 1066 vises det til at "[d]e egenskaper ved trucken som var avgjørende, var dens fremdriftsmaskineri, bevegelighet og tyngde, dvs. egenskaper som er en del av det farekompleks som er grunnlaget for motorvognansvaret, jfr. Innstilling fra Motorvognansvarkomiteen av 1951 side 58".

- (32) Dommen som ligger nærmest opp til saksforholdet i vår sak, er inntatt i Rt. 1986 side 1293 (lastelemdommen). Sjøføren ble her påført skade under opplasting av en framontert lastelem på bilens lasteplan. Høyesteretts begrunnelse for ikke å idømme ansvar er inntatt på side 1295–1296 og lyder slik:

"Uhellet skjedde under opplasting av bilens lastelem. Som det fremgår på side 59-60 i innstillingen fra Motorvognansvarskomiteén av 1951, skal skader som oppstår som følge av lastning eller lossing av en stillestående lastebil, som hovedregel falle utenfor trafikksforsikringen. Saken gjelder riktignok lastning av tilbehør til vedkommende bil med sikte på senere montering. Jeg kan imidlertid ikke finne at dette kan spille noen avgjørende rolle for ansvarsspørsmålet.

Ved avgrensingen av dekningen etter trafikksforsikringen må det legges stor vekt på de veiledende uttalelser som fremgår på side 58 spalte 1 i Motorvognansvarskomiteéns innstilling. Her heter det at erstatningsplikten 'omfatter enhver skade som har en noenlunde naturlig sammenheng med en motorvogns tilstand, egenskaper eller andre forhold'. Det uttales videre at det vil 'være et vegledende synspunkt om skaden er voldt ved en naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret, nemlig særlig den risiko som er knytt til motorvognens fart, tyngde, lettbevegelse, motor, signaler og teknisk utstyr for øvrig'.

Uhellet kan ikke ses som utslag av den risiko som trafikksforsikringen, etter de foran refererte uttalelser fra forarbeidene, tar sikte på å dekke. Den fare som realiserte seg, atskiller seg ikke fra den som ville ha foreligget ved opplastingen av enhver annen gjenstand med tilsvarende tyngde og form. Situasjonen var for så vidt ikke noe annerledes enn den normale ved en lasteoperasjon. Den oppståtte skade dekkes derfor etter min mening ikke av trafikksforsikringen."

- (33) Høyesterett la altså stor vekt på uttalelsene i forarbeidene som jeg tidligere har sitert, og understreket at skader som oppstår som en følge av lastning eller lossing, som hovedregel faller utenfor motorvognansvaret.
- (34) Jeg går så over til å behandle spørsmålet om laste- og losseunntaket kommer til anvendelse i vår sak.
- (35) Det er på det rene at det ikke dreier seg om en trafikkskade forårsaket av motorvognens egne innretninger eller av dens plassering i trafikken. Skaden skjedde i tilknytning til at konteineren ble lastet opp på kranbilen for videre transport. Den utløsende skadeårsaken var at A skled da han befant seg på konteinertaket etter å ha tatt av heisekjettingene. Det var egenskapene ved lasten – takets overflate var etter det opplyste dekket av løssnø – som utgjorde den umiddelbare årsaksfaktoren. At A under det påfølgende fallet ble påført flere brudd i ryggen, skyldtes først og fremst konteinerens høyde, selv om egenskaper ved kranbilen også kan ha hatt betydning for den skaden som oppsto.
- (36) A har anført at det må foretas en mer helhetlig tilnærming. Ved vurderingen mener han det blant annet må sees hen til at uhellet skjedde da kranbilen ble klargjort for transport, og til at behovet for å bestige konteinertaket hadde sammenheng med kranbilens egenskaper. Jeg er ikke enig i denne tilnærmingen.
- (37) Den omstendighet at håndtering av last – i dette tilfellet konteineren – foretas i tilknytning til en motorvogntransport, innebærer ikke at skaden av den grunn skjer ved en naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret. Som allerede nevnt, var det egenskapene ved konteineren som utløste fallet, og som dessuten var av

avgjørende betydning for det videre skadeforløpet. Det kan da vanskelig sies at kranbilen var så vidt vesentlig i årsaksbildet at det er naturlig å knytte ansvar til den. Etter mitt syn ligger skaden tvert imot godt innenfor det såkalte laste- og losseunntaket. If Skadeforsikring NUF er følgelig ikke ansvarlig for skaden.

- (38) Anken fører etter dette frem. Forsikringsselskapet har på grunn av sakens prinsipielle sider ikke krevd erstatning for sakskostnader for noen instans.
- (39) Jeg stemmer for denne

D O M :

Tingrettens dom, domsslutningen punkt 1, stadfestes.

- (40) Dommar **Utgård:** Eg er i det hovudsaklege og i resultatet einig med førstvoterande.
- (41) Dommer **Bergsjø:** Likeså.
- (42) Dommer **Bergh:** Likeså.
- (43) Justitiarius **Øie:** Likeså.
- (44) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

Tingrettens dom, domsslutningen punkt 1, stadfestes.

Riktig utskrift bekrefte: