

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN-2018-079

6.2.2018

If Skadeforsikring NUF

Bilansvar

Bil skadet av annen bil under transport i container i Storbritannia – bal. § 8?

Klagers veteranbil ble skadet under transport i container, mens den var på vei til verksted i England. Skaden oppstod ved at den andre bilen i containeren løsnet fra stropningen slik at den trillet inn i klagers bil, som stod foran bilen som løsnet. Det oppstod uenighet om det forelå ansvar for den andre bilen etter bilansvarsloven. Nemnda kom til at skaden ikke kunne kreves dekket under bal. § 8.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning for sammenstøt etter bal. § 8.

Klager og en annen bileier sendte sine veteranbiler til et verksted i England for nedlasting fra containeren med løfteplattform. Bilene ble lastet inn i en container og sikret med stropper før transporten. Første del av frakten foregikk med lasteskip fra Norge til England. I England ble containeren med bilene lastet over på en trailer for transport videre til bestemmelsesstedet.

Ifølge den fremlagte informasjonen løsnet sikringen på bilen som sto bak klagers bil under transporten og trillet inn i klagers bil, som ble skadet. Skadedato er oppgitt til å være 17.3.17. Eierne av den skadevoldende bilen har forklart at hans bil ikke ble satt i gir, at håndbrekket "var svakt opptrukket" og at stropningen var "dårlig". Partene har videre forklart at sikring av bilene i containeren var eierens og ikke transportørens risiko.

Klager fremsatte krav om dekning for skader på egen bil under bilansvarsforsikringen for skadevoldende bil. Kravet ble avvist av bilansvarsselskapet.

Klager krever dekning for skader på bilen under bilansvarsforsikringen og viser til bal. § 8. Skaden skjedde på offentlig vei (motorvei mellom I. og E.), og den andre bilen i containeren var ikke forsvarlig sikret fordi eieren glemte å sette bilen i gir og sette på håndbrekk da den ble parkert i containeren. Dette støttes av uttalelser i ettertid fra eieren av den andre bilen.

Klager avviser at unntaket i bal. § 2 b om at bilansvaret ikke gjelder hvis bilen var "forsvarleg fråsegsett" kommer til anvendelse. Den skadevoldende bilen var ikke forsvarlig sikret.

Selskapet har avslått kravet og anfører at skaden ikke omfattes av loven, jf. bilansvarslovens § 2 b som sier at bal ikke gjelder når bilen er forsvarlig parkert utenfor gate, vei eller annet sted hvor allmennheten kan ferdes.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om skaden dekkes under bal.

Nemnda legger til grunn at skadevolders trafikksikringsavtale er underlagt norsk lovvalg. Ifølge bal. § 4 og fal. § 7-6 har skadelidte i så fall et direkte krav mot trafikksikringen. Nemnda er mer

usikker på om kollisjonsansvaret i dette tilfellet skal reguleres av norsk eller engelsk rett, men selskapet har ikke hatt noen innsigelser til norsk lovvalg for dette spørsmålet. Nemnda legger derfor dette til grunn.

Skade ved sammenstøt mellom to biler dekkes av bal. § 8, hvor utgangspunktet er at hver part er ansvarlig for sine skader med mindre det foreligger uaktsomhet, brudd på trafikregler eller teknisk svikt, jf. bal. § 8 første ledd. Er det slike forhold på begge sider, skal ansvaret deles, jf. bal. § 8 annet ledd. Ansvar for sammenstøt forutsetter imidlertid i likhet med bilansvaret ellers at det dreier seg om en skade som den skadevoldende bilen "gjer", jf. bal. § 4 og Rt. 2003.557 avsn. 26.

I rettspraksis er "gjer" kriteriet tolket i samsvar med alminnelige årsaksregler slik at bilen må utgjøre en ikke uvesentlig årsak i hendelsesforløpet frem til skaden, jf. bl.a. HR-2016-2560-A. Spørsmålet om når bilen utgjør en ikke uvesentlig årsak må ifølge rettspraksis tolkes på bakgrunn av forarbeidene. Det heter i Innst. 1957 s. 58 at:

Regelen om den objektive erstatningsplikt omfatter enhver skade som har en noenlunde naturlig sammenheng med en motorvogns tilstand, egenskaper eller andre forhold, såfram skaden ikke er voldt ved at motorvognen brukes til annet formål enn som kjøretøy. Står motorvognen parkert i skadeøyeblikket, gjelder imidlertid særregelen i utkastets § 5.

Når man skal avgrense trafikksikringens dekningsområde, må man ha for øye at en snever grense kan være i strid ikke bare med det utsatte publikums interesser, men også med motorvognfolkets interesse i sikring mot det personlige ansvar som følger av alminnelige erstatningsregler. Stort sett bør dekningsområdet søkes gjort så vidt at trafikksikringen dekker alle praktiske skader som det ikke er naturlig å henvise til dekning på annen måte, særlig annen forsikring eller trygd.

Ved bedømmelsen av om en skade er voldt av motorvogn, vil det 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 knyttet til motorvognens fart, tyngde, lettbevegelighet, motor, signaler og teknisk utstyr for øvrig.

Den aktuelle skaden skjedde under transport av de to bilene, som var parkert inne i en container. Nemnda forstår saken slik at den skadevoldende bilen beveget seg inn i den andre bilen dels fordi den var "dårlig stroppt", dels fordi den var mangelfullt sikret ved at den ikke var satt i gir og at "håndbrekket var svakt opptrukket". Det er ikke fremlagt dokumentasjon over containerens bevegelser under transporten, men nemnda antar at slike bevegelser også har vært en medvirkende årsak til at stroppene løsnet og bilen beveget seg. Det dreier seg derfor om et årsakssamvirke mellom risikoen knyttet til bilen gjennom dens tyngde og lettbevegelighet og risikoen knyttet til transportsituasjonen med bevegelser under transporten. Nemnda ser det også slik at den mangelfulle sikringen er knyttet til selve transporten. Det dreide seg ikke om vanlig parkering hvor bruk av håndbrekk normalt er tilstrekkelig. Den umiddelbare skadeårsaken, sammenstøtet, er i så fall utløst av to årsaker som ikke angår risikoen knyttet til bilen, nemlig transporten og sikringen mot transportskader. Selv om bilen støtte mot en annen bil og skaden materialiserte seg gjennom et sammenstøt, mener nemnda skadesituasjonen har mer karakter av en transport skade som ikke hører naturlig hjemme under bal, jf. forarbeidenes henvisning til at "dekningsområdet søkes gjort så vidt at trafikksikringen dekker alle praktiske skader som det ikke er naturlig å henvise til dekning på annen måte, særlig annen forsikring eller trygd". Ansvar for skade under transport reguleres av veifraktloven og det er normalt at man tegner transportforsikring for gods som sendes med et transportmiddel. Nemnda viser for øvrig til bal. § 5 a som sier at skade på gods fraktet med bil faller utenfor bal. fordi slikt ansvar naturlig hører hjemme under veifraktloven, se Wilhelmsen/Hagland Om erstatningsrett s. 192. Bestemmelsen illustrerer at bal. ikke er ment å omfatte skader som er regulert av veifraktloven.

Nemnda viser også til Rt. 2012.233, hvor Høyesterett uttaler i avsnitt 39 om forarbeidene til bal:

De konkrete eksemplene tilsier kort sagt at man tok sikte på at alle skader som kan oppstå som en naturlig konsekvens av motorvognens direkte bruk til transportformål etter omstendighetene skulle omfattes, men at man på den annen side som utgangspunkt ville unnta skader ved lasting og lossing.

I dette tilfellet er skaden ikke en naturlig konsekvens av motorvognens direkte bruk til transportformål, men en konsekvens av mangelfull sikring av bilen under transport i et annet transportmiddel. Sett fra skadelidtes side kunne en tilsvarende skade skjedd med en hvilken som helst tung gjenstand under transporten som var dårlig sikret. Transportrisikoen fremstår her som vesentlig mer fremtredende enn risikofaktorer knyttet til bilen.

Ut fra dette er det ikke grunnlag for ansvar etter bal. § 8.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Selskapet gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Birgitte Hagland (nestleder), Line Merete Lileng (nøytralt oppnevnt medlem), Hanne Kvalshaug (selskapsrepresentant), Vibeke Stiansen (selskapsrepresentant), Hege Sundby (forbrukerrepresentant) og Gyrid Giæver (forbrukerrepresentant).