

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN-2019-1003

20.12.2019

Protector Forsikring ASA

Bilansvar

Fall fra lasteplan/stigtrinn etter justering av last – skade skjedd etter påbegynt transportoppdrag – skade som motorvogn "gjer"? – bal. §4.

Skadelidte var sjåfør på en lastebil som ble lastet med grus. Kort tid etter påbegynt kjøreoppdrag oppdaget han at lasten hadde forskjøvet seg. Skadelidte stoppet på en rasteplass, gikk ut av bilen og klatret opp på lasten via fastmonterte stigtrinn på siden av lasteplanet. Han justerte/jevnet ut lasten. Deretter skulle han klatre ned de samme stigtrinnene, men mistet balansen og falt i bakken fra ca. to meters høyde. Spørsmål om skaden kan anses som noe motorvognen "gjer", jf. bal. § 4. Nemnda kom, under noe tvil, til at skaden var omfattet av det objektive ansvaret etter bal. § 4.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning etter bilansvarsloven (bal.) § 4 for skade som motorvogn gjer.

Klager mistet balansen da han 6.12.17 klatret ned en fastmontert stige på en lastebil og falt i bakken. Personskaden ble meldt til selskapet ved brev datert 3.6.19 fra skadelidtes advokat. Brevet sier at skaden er godkjent som yrkesskade av NAV og har følgende beskrivelse av hendelsen:

A var i arbeid som sjåfør på en tippbil som fraktet løsmasser. Etter å ha lastet opp ble han etter kort tid oppmerksom på at lasten ikke var stabil. Han benyttet derfor den fastmonterte stigen for å komme opp på tippet. Etter å ha kontrollert lasten skulle han klatre ned den samme stigen, men mistet da balansen og falt i bakken. Fallet var om lag to meter og han traff veibanen med nakken/skuldrene først.

I klagen til Finansklagenemnda datert 12.6.19 er skadehendelsen beskrevet slik:

A var pr. 06.12.2017 i arbeid for L AS. ...

A var skadedagen fører av fullastet vogntogsett. Det var lastet med grus. Ved rundkjøringen RV22/RV merket han at lasten hadde forskjøvet seg. Han stanset bilen ved en nærliggende rasteplass, steg ut av vogntoget og klatret opp en stige som var fastmontert på trekkvognen. Deretter justerte han lasten.

Etter at lasten var blitt justert, begynte han å klatre ned igjen på den fastmonterte stigen. Imidlertid skled han på det øverste trinnet og falt i bakken. Han skadet seg i fallet.

Etter det opplyste er den aktuelle lastebilen primært beregnet for stein, jord, o.l., med et åpent lasteplan som i dette tilfellet kan tippes for tømning. Stigetrinn og håndtak er montert på siden av lasteplanet nærmest førerhuset.

Skadelidte krever dekning for skaden og anfører at den er omfattet av bal. § 4 om ansvar for skader som motorvogn "gjer".

Skadelidte avviser selskapets anførsel om "laste- og losseunntaket" kommer til anvendelse. Ifølge Motorvognansvarkomiteéns innstilling (NUT-1957-1) s. 59-60, faller skader oppstått i forbindelse med lasting og lossing utenfor trafikksikringen dersom skaden ikke skyldes motorvognens egne innretninger (kran, bevegelig lasteplan, lastelem mv.) eller dens plassering i trafikken.

Her dreide det seg ikke om lasting og lossing. Lastingen av vogntoget var avsluttet og transporten av gruslasten påbegynt. Dessuten inntraff skaden som en direkte følge av bruk av kjøretøyets egne innretninger. Årsaken til fallet var utelukkende den fastmonterte stigens utforming og høyde. Lasten spilte ingen rolle i årsakforløpet. Skaden er således et naturlig utslag av det farekompleks vogntogets konstruksjon og fallhøyde representerte, jf. Rt-2012-233 avsnitt 42, hvor det ble fastslått ansvar etter at en tankbilsjåfør mistet fotfestet ved avstigning.

Selskapet avviser ansvar, og anfører at skaden faller utenfor bal. § 4.

Ifølge forarbeidene er det ved vurderingen av om en hendelse skal komme inn under bilansvaret et tungtveiende argument om "skaden er voldt ved en naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret", jf. NUT-1957-1, s. 58.

Bilansvaret omfatter ikke laste- og lossesituasjoner, jf. HR-2016-2560 der en mann ble skadet da han skled og falt ned fra taket på en container som var lastet opp på en kranbil. Høyesterett fant at skaden lå innenfor losse- og lasteunntaket. Selskapet viser også til Rt-1986-1293 med samme resultat der en person ble skadet da han skulle laste oppe en lastekarm på bilens lasteplan.

I foreliggende sak falt skadelidte ned fra en stige som gikk opp på lasteplanet. Når skadelidte stopper for å rette på lasten, vil dette være en form for lasting ved at det er selve lasten som gjør at han klatrer opp på stigen. Skadelidte skadet seg under nedstigning etter å ha rettet på lasten, og ikke ved en direkte håndtering av motorvognen.

Rt-2012-233 er ikke helt sammenlignbar. Der gikk skadelidte ut fra selve førerhuset da skadelidte falt og skadet seg. Skadelidte i foreliggende sak foretar en avstigning fra lasten på bilen. Lasten og stigen opp til denne må skilles fra selve førerhuset og en vanlig av- og påstigning som er nødvendig for at en skal kunne kjøre selve motorvognen, noe lasten og stigen til denne ikke er.

Skaden skjedde ikke som et utslag av at tippbilen var motorvogn, og skaden er da ikke voldt ved en naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om skadelidte har krav på dekning etter bal. § 4 for skader ved fall fra en stige på lasteplanet.

Bal. § 4 omfatter skader som motorvognen "gjer". 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. I HR-2016-2560-A falt skadelidte ned fra taket til en container som sto plassert på kranbilens lasteplan. Høyesterett la avgjørende vekt på at:

Det var egenskapene ved lasten – takets overflate var dekket av løssnø – som utgjorde den umiddelbare årsaksfaktoren.

Bilen ble etter dette regnet som en uvesentlig årsak. 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:

Ved bedømmelsen av om en skade er voldt av motorvogn, vil det være et veiledende synspunkt om skaden er voldt ved en naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for motorvognansvaret, ..., særleg på grunn av den risiko som er knytt til motorvognens fart, tyngde, lettbevegelse, motor, signaler og teknisk utstyr for øvrig ...

... 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 (kfr. RG-1951-844 hvor skade som følge av feiltrinn ble ansett inadekvat). Sto vognen parkert m.v. i skadeøyeblikket, gjelder dog som nevnt særregelen i utkastets § 5.

Det følger av dette at også av- og påstigningsskader er dekket, såfremt det er relevant årsakssammenheng mellom bilen og den aktuelle skaden. Dekningen for slike skader er videre utdypet i Rt. 2012 s. 233, hvor det heter at:

Dette innebærer at for skade ved av- og påstigning, som denne saken gjelder, vil det på den ene side være et sentralt moment om motorvognen har en utforming eller en høyde som innebærer at det er en høyere risiko enn normalt for personskade ved av- eller påstigning. På den annen side vil den skadelidtes egen opptreden kunne stå sentralt – om vedkommende har opptrådt på en slik måte at denne opptreden fremstår som den sentrale årsaksfaktoren. Skyldes skaden forhold utenfor motorvognen, f.eks. glatt underlag, vil også dette etter omstendighetene kunne tale mot ansvar. Mellomløsninger kan også tenkes ved at ansvaret reduseres med hjemmel i lovens § 7.

Denne saken gjaldt fall under avstigning fra en tankbil. Høyesterett uttaler med referanse til lagmannsrettens begrunnelse at selv "om det ikke var noen teknisk feil ved tankbilen, var altså den dominerende årsaksfaktoren i denne saken tankbilens utforming og høyde. As egen opptreden kommer helt i bakgrunnen." Ansvaret var derfor omfattet av bal. § 4. Høyesterett reserverer seg imidlertid mot tilfeller hvor skaden skyldes forhold utenfor vognen, f.eks. glatt underlag.

Motorvognansvarkomitéen (1957) s. 59–60 har også følgende omtale av laste- og losseskader:

Resultatet vil her kunne bero på hvordan skaden voldes, og på om den rammer en utenforstående trafikant eller en medhjelper. Men komiteen har gått ut fra at slike skader som hovedregel faller utafor trafikkforsikringen, såfremt ikke skaden skyldes motorvognens egne innretninger (kran, bevegelig lasteplan, lastelem m.v.) eller dens plassering i trafikken.

Denne uttalelsen er fulgt opp i Rt. 1986 s. 1293 "Lastelem":

I Rt. 1986 s. 1293 "Lastelem", ble sjåføren skadet da han forsøkte å legge en framontert lastelem på lasteplanet. Forsikringsselskapet ble frifunnet for ansvar. Skaden var ikke utslag av det farekompleks som særpreger motorvognen – det ble her vist til uttalelsene i Innstilling fra Motorvognansvarkomitéen (1957) s. 59–60. Det heter videre: Uhellet kan ikke ses som utslag av den risiko som trafikkforsikringen, 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. (s. 1296)

Nemnda forstår dette slik at man for laste- og losseskader på tilsvarende måte som for på- og avstigningsskader må sondre mellom risikofaktorer knyttet til bilen og risikofaktorer som kunne materialisere seg på samme måte uavhengig av bilen.

Den aktuelle saken gjelder ikke en normal lastesituasjon, men en korrigering av lasten for å sikre forsvarlig transport etter at lastingen var ferdig og kjøringen påbegynt. Det er derfor mer nærliggende å si at skaden skjedde under transporten enn under lasting. Nemnda mener derfor unntaket for lasting og lossing ikke kommer til anvendelse i denne saken. Årsaken til skaden var at skadelidte skled på et stigeletrinn som var en del av bilens utforming. Avstanden fra stigeletrinet til bakken var høyt slik at skadepotensialet ved et fall var stort og større enn det som kan påregnes i dagliglivet hvor man går ned fra en krakk e.l. Slik sett har situasjonen mer likhet med Rt-2012-233 avsnitt 43 hvor den "dominerende årsaksfaktoren" ble ansett å være "tankbilens utforming og høyde" enn med fall fra tilhengerfeste e.l. hvor nemnda har kommet til at man er utenfor bal. Nemnda mener under noe tvil at skaden er omfattet av bal. § 4.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Klager gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Vibeke Stiansen (selskapsrepresentant), Roy Johansen (selskapsrepresentant), Hege Sundby (forbrukerrepresentant) og Gyrid Giæver (forbrukerrepresentant).