

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN-2020-58

24.1.2020

Protector Forsikring ASA

Bilansvar

Skade ved avstigning fra buss – skade som motorvogn "gjer"? – bal. § 4.

Klager tok sats fra ett av de øvre trinnene i en rutebuss for å komme ned på fortauet utenfor bussen. Dette medførte at klager slo hodet i en boks festet over døren på bussen og pådro seg skader. Selskapet avslo dekning under bussens ansvarsforsikring under henvisning til at hendelsen ikke var omfattet av bal. § 4. Nemnda kom til at skaden falt utenfor bal. § 4.

ANTATT ØKONOMISK OMFANG: kr 1 000 000

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om dekning for personskade påført under avstigning fra buss etter bilansvarsloven (bal.) § 4.

Klager slo hodet i forbindelse med avstigning fra en buss den 5.2.18. Klager beskriver hendelsen ved innmeldelse til busselskapets ansvarsforsikring den 2.1.19:

Det var høye brøytekanter, og bussen stoppet et stykke fra fortauskanten. Jeg gikk av bussen bak, hvor det er høye trinn ned. For å komme ut på fortauet og ikke ned på veien, tok jeg sats fra et av de øvre trinnene og dunket hodet i leddstangen/boksen hvor bakdøren er festet. Jeg ble fortumlet, og selve hendelsesforløpet fremstår noe uklart. Det som er sikkert er at jeg slo hodet hardt, og medpassasjer stod forundret på fortauet og lurte på om det høye dunket virkelig kom fra hodet mitt. Jeg kan om det blir nødvendig få medpassasjeren til å bekrefte dette.

Klager anfører at hun pådro seg hjernerystelse som følge av hendelsen, og at hun i ettertid har slitt med senskader. Klager arbeidet før ulykken i en 100 % stilling som arkitekt, og var i tidspunktet for klagen til Finansklagenemnda tilbake i 25 % arbeid. Klager har søkt erstatning for lidt og fremtidig inntektstap, i tillegg til behandlingsutgifter.

Selskapet avslo erstatning den 8.2.19 under henvisning til at skaden ikke var omfattet av bal. § 4.

Klager krever dekning for personskaden og anfører at det er en skade gjort av motorvogn etter bal. § 4. Bestemmelsen omfatter både "egentlige" trafikkskader, at man blir "klemmt i en togdør", snubler i en vogndør og "annen skade under av- eller påstigningen", jf. Innst. 57 s. 58. Skader der skadelidte "har opptrådt på en slik måte at denne opptreden fremstår som den sentrale årsaksfaktoren" omfattes derimot ikke. Ansvar etter bal. § 4 er vidt, se blant annet Rt. 2015 s. 1017 (Bagasjelukedommen) der skaden skjedde ved at "fører av bilen lukket bakluka på stasjonsvogna og traff A., som akkurat da reise seg opp etter å ha sittet bøyd bak bilen".

Skaden fant sted under avstigning fra parkert buss i forbindelse med bussens alminnelige bruk. Tenker man bussen borte, ville ikke skaden skjedd. Bussen utforming og bruk er de sentrale faktorene i hendelsesforløpet. I Bagasjelukedommen uttaler Høyesterett at "skaden skyldes dermed et samspill mellom førers handling og bagasjelukas egenskaper" da fører lukket bakluka og traff A.

Klager kan ikke med sikkerhet si hva som konkret gjorde at hun slo hodet i døråpningen på bussen, men det skjedde utvilsomt i forbindelse med avstigningen og som en konsekvens av bussens konstruksjon.

Formålsbetraktninger tilsier at skaden er omfattet av bal. § 4. I Tankbilddommen, avsnitt 33, uttaler Høyesterett at "man tok sikte på at alle skader som kan oppstå som en konsekvens av motorvognens direkte bruk til transportformål etter omstendighetene skulle omfattes", og til at skader ved av- og påstigning nevnes eksplisitt i forarbeidene som skader som omfattes av ansvaret. Ansvaret er ikke avhengig av feil, svikt eller uregelmessigheter ved motorvognen. Klager anfører at "bruken av motorvognen" i dette tilfellet er "så vidt vesentlig i årsaksbildet at det samlet sett er naturlig å knytte ansvar til den", jf. Tankbilddommen avsnitt 36. Dette står i kontrast til hendelsen i Rt. 1968 s. 878, der stein falt ned på personer som oppholdt seg på et lasteplan, uten at bilen var sentral i årsaksbildet. I den foreliggende sak er det ikke klagers opptreden som fremstår som den sentrale risikofaktor, men bussens utforming og bruk.

Klager avviser at hun har medvirket til skaden. Bal. § 7 kommer ikke til anvendelse.

Selskapet avviser ansvar og anfører at skaden er utenfor bal. § 4. "Gjer"-kriteriet gir et krav om årsakssammenheng mellom skaden og motorvognen. Dette innebærer at skaden må være voldt av motorvognen i egenskap av å være motorvogn. I lovens forarbeider heter det at:

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 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 klempt 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.

Av- og påstigningsskader er dekket, såfremt det er relevant årsakssammenheng mellom motorvognen og den aktuelle skaden. Dekningen for slike skader er videre utdypet i Rt. 2012 s. 233 hvor Høyesterett uttaler at:

Dette innebærer at det 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 ved personskade ved av- og 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 årsaksfaktor.

Selskapet anfører at det var skadelidtes egen opptreden – at hun tok sats fra et av de øverste trinnene i trappen – som var den sentrale årsak til skade, og at bussen spilte en mer passiv rolle. Skaden har ikke sammenheng med bussens bevegelse, fart eller tyngde, eller andre risikofylte egenskaper ved bussen.

Trappens høyde kan tilsi at det generelt er en høyere risiko enn normalt for personskade ved av- og påstigning. I dette tilfellet ble imidlertid ikke skaden forårsaket av trappens høyde eller utforming. Det forelå heller ikke feil eller svikt ved bussen eller dens utstyr som skapte en særegen risiko ved bruk. Selskapet vurderer at den dominerende årsaksfaktor var skadelidtes egen handlemtode ved avstigning fra bussen, slik at skaden dermed ikke kan anses for å være "gjort" av motorvogn, jf. bal. § 4.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet er ansvarlig under trafikkforsikringen.

Bal. § 4 omfatter skader som motorvognen "gjer". I rettspraksis er "gjer" kriteriet tolket i samsvar med alminnelige årsaksregler slik at motorvognen 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.

Motorvognen ble etter dette regnet som en uvesentlig årsak. Spørsmålet om når motorvognen 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, lettbevegelighet, 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 motorvognen 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.

Nemnda forstår dette slik at skader ved på- og avstigning er dekket såfremt skaden er en følge av kjennetegn ved motorvognen som medfører en større risiko for skade enn dagliglivets alminnelige risiko, men ikke såfremt skaden skyldes forhold utenfor motorvognen, herunder skadelidtes egen adferd.

I nærværende sak sto bussen stille da skaden skjedde. Det var høye brøytekanter, og bussen stoppet et stykke fra fortauskanten. Skadelidte har forklart at hun gikk av bussen bak, hvor det er høye trinn ned. For å komme ned på fortauet og ikke på veien, tok hun sats fra ett av de øvre trinnene og dunket hodet i leddstangen/boksen hvor bakdøren er festet. Nemnda mener skaden skyldes flere forhold: dels at bussen pga. snøforholdene parkerte et stykke fra fortauskanten, dels selve avstigningsinnretningen med mulighet for å slå hodet, og dels at skadelidte tok sats og dunket hodet i bakdørfestet. Nemnda kan ikke se at parkering av en motorvogn et stykke fra fortauskanten er et utslag av de særegne risikofaktorer knyttet til motorvognen. Det samme gjelder at sikrede tok sats og dermed slo hodet. Selve dørkonstruksjonen med en kant over avstigningen kan heller ikke sees som en risikoutsatt side ved bussen. For at denne konstruksjonen

skulle føre til skade, måtte sikrede gjøre et hopp oppover, og dette fremstår som nokså upåregnelig adferd. Nemnda mener derfor den vesentlige årsaken til ulykken i dette tilfelle er snøforholdene kombinert med at skadelidte tok sats, og dette er utenfor bal. § 4.

Selskapet er da ikke ansvarlig.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Selskapet gis medhold.

Ved behandlingen deltok Trine-Lise Wilhelmsen (leder), Trine Vøien (selskapsrepresentant), Elisabeth Okkenhaug (selskapsrepresentant), Hege Sundby (forbrukerrepresentant) og Gyrid Giæver (forbrukerrepresentant).