

Finansklagenemnda Skade

Avgjørelse FinKN 2021-524

1.6.2021

KNIF Trygghet Forsikring AS

Ansvar

Fall på sykkelstur – ansvar for folkehøyskole – fal. § 8-5 annet ledd.

Skadelidte var elev ved en folkehøyskole i 2015. Som en del av skolens opplegg, ble skadelidte med på en sykkelstur i Bolivia. I løpet av sykkelturen falt skadelidte utfor kanten av veien og pådro seg alvorlige skader. Skadelidte fremmet senere et krav om erstatning under skolens ansvarsforsikring som følge av at det ikke ble gitt tilstrekkelige instruksjoner i forkant av aktiviteten, og at turen ikke burde blitt gjennomført på skadedagen grunnet trafikkbildet. Ansvarsselskapet var uenig i dette og mente skolen ikke var ansvarlig for skadene. Selskapet viste blant annet til at det ble gitt instruksjoner før sykkelturen, samt at det var noe tvilsomt om det var den økte trafikken som medførte at skaden oppstod. Selskapet konkluderte derfor med at ulykken var et hendelig uhell, og at det ikke lot seg gjøre å peke på noen konkret uaktsom handling som årsak til hendelsen. Selskapet anførte videre at klagefristen var oversittet. Nemnda kom til at det ikke forelå ansvar for folkehøyskolen, men viste til at selskapet ikke kunne påberope seg fal. § 8-5 annet ledd, da bestemmelsen ikke kan påberopes overfor skadelidte.

Saksfremstilling

Saken gjelder krav om erstatning mot ansvarsforsikringen til en folkehøyskole for tap som følge av et fall på en skoletur.

Skadelidte var elev ved folkehøyskolen da hun den 12.3.15 syklet ned North Yungas Road i Bolivia. Skadelidtes sykkel skal på et tidspunkt ha sklidd ut, slik at hun falt utenfor veien syv meter ned en skråning og brakk ryggen. Skadelidte har beskrevet skadehendelsen slik:

(...) Rett forut for ulykken hadde jeg sett to biler litt lenger fremme, og jeg var forberedt på at disse kunne komme når som helst rundt de kommende svingene. Jeg sakket ned farten, og forsøkte å legge meg riktig i veien (med god nok plass innenfor for eventuelle biler, men heller ikke for langt ut). Slik jeg husker det var det i slutten av denne svingen av bakhjulet mitt plutselig skled ut mot venstre – jeg tror at bakhjulet traff en stein, og derfor skled utover mot stupet. Kanskje kunne dette vært unngått dersom jeg hadde hatt blikket mer ned på veien, men jeg var i øyeblikket opptatt av å kikke etter bilene jeg hadde sett tidligere. Da bakhjulet skled ut mistet jeg kontrollen over sykkelene – og ettersom jeg befant meg såpass langt ut mot kanten, var det for sent da jeg klarte å rette opp sykkelene. Jeg var allerede på vei utfor stupet.

Det var mer trafikk enn normalt på skadedagen fordi en annen vei rundt var stengt. Partene synes også å være enig om at elevene i forkant av aktiviteten fikk beskjed om å følge vikepliktsreglene, som sa at kjøretøy på vei oppover holdt til venstre og altså inn mot muren. Partene er uenige om det ble gitt flere instruksjoner. Turen ble arrangert av guider, som syklet delvis sammen med elevene. Bak elevene skal det ha vært en følgebil.

Skadelidte mottok erstatning fra skolen som følge av skaden. Erstatningen ble dekket over skolens ulykkesforsikring som følge av at skadelidte pådro seg varig medisinsk invaliditet.

Skadelidte kontaktet skolen 4.12.19 og anførte at skolen var ansvarlig for ulykken.

Selskapet avviste skadelidtes krav i brev 17.12.19 og anførte at skolen ikke handlet uaktsomt. I brevet ba selskapet likevel om ytterligere beskrivelser av selve skadehendelsen, herunder en beskrivelse av hva som skjedde forut for ulykken og hva skadelidte mente var den direkte årsaken til at skaden oppstod.

Selskapet fattet endelig avgjørelse i saken den 27.2.20. Selskapet konkluderte med at elevene hadde fått tilstrekkelig instruks etter forholdene på stedet, i tillegg til at elevene før aktiviteten hadde akseptert en viss risiko ved å delta på en slik tur. Selskapet stilte også spørsmål ved om det forelå årsakssammenheng mellom den økte trafikken og ulykken, da ulykken ifølge selskapet ikke skjedde i møte med en bil.

Klage til Finansklagenemnda ble fremsatt den 2.9.20.

Selskapet sendte klagesvar den 9.10.20. I brevet påberopte selskapet at klagefristen var oversittet, jfr. fal. § 8-5 annet ledd.

Klager krever erstatning fra selskapet og anfører at skolen opptrådte uaktsomt.

Klager avviser at klagen er fremsatt for sent og anfører at skadelidte ikke uttrykkelig hadde godkjent bruk av elektronisk kommunikasjon. Skadelidte meldte skaden til skolen ved å sende en forespørsel om ansvar i brev av 4.12.19. Brevet ble sendt per post. Selskapet avsto kravet den 27.2.20. Avslaget ble formidlet elektronisk.

Avsnittet selskapet mener er et uttrykkelig samtykke fra skadelidte om elektronisk kommunikasjon, kan ikke forstås slik. Lest i sin helhet viser det tydelig at klager ikke "uttrykkelig har godtatt" elektronisk kommunikasjon. Hun har til og med opplyst hvilken adresse selskapet skal benytte når noe skal sendes per post. Hun har dermed forutsatt at selskapet fortsatt skal kommunisere med henne per brev. Skadelidte hadde en berettiget forventning om at i hvert fall vedtaket ville bli sendt per brev. At hun kunne "kontaktes på mail" for raskere og effektiv dialog, innebærer ikke at hun aksepterte at all kommunikasjon med selskapet skulle foregå elektronisk. At det blir sendt e-poster til og fra skadelidte er dessuten heller ikke tilstrekkelig til at det må anses å foreligge samtykke til elektronisk kommunikasjon. Selskapet kunne enkelt ha innhentet eksplisitt samtykke.

Skadelidte var videre av den oppfatning at brevet ville bli sendt per post, og at fristen begynte å løpe fra tidspunktet hun mottok avslagsbrevet i posten. På vedtakstidspunktet 27.2.20 var skadelidte i Australia på utveksling. Denne dagen fylte hun 25 år, og dagen var starten på en langhelg hvor hun hadde samlet flere venner og kjente for å feire med aktiviteter og sosiale arrangementer. Skadelidte ble først kjent med selskapets avslag uken etter, antakelig tirsdag 3.3.20 eller onsdag 4.3.20. Hun antok at avslaget også hadde blitt sendt per post til hennes mors adresse. Under enhver omstendighet burde selskapet også ha sendt vedtaket per brev, slik at skadelidte hadde fått skriftlig melding og klagefristen hadde løpt.

Klager anfører at skolen opptrådte uaktsomt i forbindelse med aktiviteten, jf. skadeerstatningsloven § 2-1 nr. 1. Turen burde ikke vært utført slik forholdene var. Som et generelt utgangspunkt har skolen plikt til å sørge for at undervisningen, i dette tilfellet sykling ned veien som omtales som "Dødsvegen", skjer under forsvarlige forhold. Folkehøyskoleloven § 5 a om læringsmiljø, og forskrift om miljørettet helsevern kapittel 3 § 7 første ledd, gir grunnlag for å oppstille en skjerpet aktsomhetsnorm i denne saken, jf. også eksempelvis Rt-2000-1991 og HR-2019-318-A. Rettspraksis underbygger for så vidt også at det gjelder en streng aktsomhetsnorm innenfor skolesektoren spesielt, jf. Rt-1997-1081 og Rt-2004-2015.

Ut fra de opplysninger som foreligger i saken, og med særlig vekt på flere vitnesbyrd fra ulykkesdagen, kan det ikke legges til grunn at skolen har sannsynliggjort at de ga elevene tilstrekkelig instruks etter forholdene på stedet. Ansvaret kan heller ikke veltes over på elevene ved at de må anses å ha akseptert risikoen ved å delta på aktiviteten, all den tid den ble uforutsigbar og preget av et ekstraordinært faremoment som ingen egentlig visste omfanget av.

Klager anfører også at kravet til påregnelig årsakssammenheng er oppfylt, jf. Rt-1992-64 (P-pilledom II). Dersom Folkehøyskolen hadde håndtert den planlagte aktiviteten annerledes, og tatt de nødvendige forhåndsregler, ville ikke ulykken ha inntruffet.

Selskapet avviser krav om erstatning og anfører for det første at klagefristen er oversittet.

Saken ble klaget inn til Finansklagenemnda over seks måneder etter at avslag ble meddelt skadelidte. Skadelidte sendte først en henvendelse direkte til skolen den 4.12.19 per brev. I dette brevet skrev skadelidte at "jeg kan kontaktes på mail". Korrespondansen mellom selskapet og skadelidte var etter dette elektronisk, og selskapet mener derfor at skadelidte har samtykket til dette ved både å henvise til sin e-postadresse og senere svare selskapet på e-post. Avslag ble sendt elektronisk til klager den 27.2.20. Klage til Finansklagenemnda ble fremsatt 2.9.20. Fristen på seks måneder er oversittet, og klagen kan ikke føre frem.

Selskapet avviser at det foreligger ansvarsgrunnlag. Turen ble gjennomført av en kompetent og godt utrustet lokal arrangør. Skolen har forklart at de har brukt dette firmaet ved flere anledninger, og også at to lærere deltok på turen, hvorav én har mastergrad med spesialisering i sikkerhetstenkning i friluftaktiviteter. Lærerne var kjent med veien fra flere tidligere turer med elever. Den lokale arrangøren organiserte gruppen slik de pleier med en guide som syklet først, en guide i midten og en guide helt bakerst. Guiden som syklet først tilpasser farten etter forholdene, bestemmer stoppesteder og har kontinuerlig mulighet til å vurdere trafikkbildet.

Elever har alltid mulighet å stå over sykling og sitte på i følgebilen for hele turen eller deler av turen etter fritt valg. Læreren vurderte ikke den økte trafikken til å utgjøre en særlig større risiko. Det gjorde heller ikke den lokale arrangøren. Selskapet kan ikke se at dette var uaktsomt med hensyn til at lærerne og den lokale arrangøren hadde stor kompetanse på både de lokale forholdene og sikring/beredskap.

Partene er uenige om det ble gitt instruks før turen og innholdet i disse instruksene. Én av læreren som var med, har forklart at instruksene er de samme uavhengig av økt trafikk. Kjernen i instruksene er at elevene må følge med på veiene og kjøre etter forholdene. Fordi det er venstrekjøring vil det forekomme at biler må passere på innsiden, men bilene holder svær lav fart, og det er nok plass på veien til at to lastebiler kan passere. Utfra dette mener selskapet det ble gitt instruks, og at disse faller innenfor standard informasjonsrutine fra erfarne turledere. Det er også et moment at elevene hele tiden hadde guider og lærer med på turen som fulgte opp elevene og som tilpasset farten etter forholdene. Det må også tas med i vurderingen at elevene har akseptert en viss risiko ved å delta på en slik tur, jf. RIB-dommen.

Selskapet avviser skadelidtes påstand om at rettspraksis gir grunnlag for en streng aktsomhetsnorm innenfor skolesektoren generelt. I de refererte sakene kom Høyesterett til ansvar for skolene. Begge sakene omhandler obligatorisk gymtime og bruk av apparater som trampett og høydehopp med tjukkasmatte. Høyesterett uttaler ikke noe sted i dommene at det er en streng aktsomhetsnorm i skolesektoren, og dette kan heller ikke leses ut fra disse to dommene.

I en nyere avgjørelse fra FinKN 2019-1011 kommer nemda til at skolen ikke var ansvarlig i en lignende sak. Dette viser at det klart ikke foreligger noen strengere aktsomhetsnorm generelt for

skolesektoren. Det er etter dette ikke påvist handlinger i strid med det elevene med rimelighet kunne forvente ved deltakelse på en slik tur.

Selskapet anfører også at det kan stilles spørsmål ved om det foreligger årsakssammenheng mellom den økte trafikken og ulykken. Skadelidte forklarer at hun da ulykken skjedde hadde sett to biler litt lenger fremme, og hun var forberedt på at disse kunne komme rundt de kommende svingene. Hun sakk ned farten og forsøkte å legge seg riktig i veien. Slik hun husker det, var det i slutten av denne svingen at bakhjulet plutselig skled ut mot venstre. Hun tror at bakhjulet traff en stein og derfor skled utover mot stupet.

Det er altså på det rene at ulykken ikke skjedde i møte med en bil, men fordi hun forventet at det skulle komme en bil. Veien er også til vanlig en trafikkert vei, og det som skjedde kunne ha skjedd uavhengig av at det var noe økt trafikk den aktuelle dagen.

Selskapet mener ulykken må anses som et hendelig uhell, og at her som ellers vil det kunne skje at noen kommer til skade, uten at det lar seg gjøre å peke på noen konkret uaktsom handling som årsak til hendelsen.

Finansklagenemnda Skades begrunnelse

Spørsmålet er om selskapet er ansvarlig under folkehøgskolens ansvarsforsikring for skadelidtes tap, herunder om kravet er meldt for sent.

Nemnda ser først på om klagefristen er oversittet.

Selskapet anfører at klager har oversittet klagefristen i fal. § 18-5. Fal. § 18-5 gjelder for personforsikring. Den aktuelle forsikringen er en ansvarsforsikring som er regulert av fal. del A. Den relevante bestemmelsen er da fal. § 8-5:

Avslår selskapet et krav om erstatning helt eller delvis, mister sikrede retten til erstatningen dersom ikke sak er anlagt eller nemndbehandling krevd etter § 20-1 eller etter §§ 2 eller 3 i lov 16 juni 1989 nr 70 om naturskadeforsikring innen seks måneder etter at sikrede fikk skriftlig melding om avslaget. Meldingen må angi fristens lengde, hvordan den avbrytes og følgen av at den oversittes. Foreldelsesloven 18. mai 1979 nr. 18 § 10 nr. 2 og 4 gjelder tilsvarende.

Bestemmelsen gjelder "sikrede". Det er altså sikrede som mister sin rett til erstatning, og som må få skriftlig melding om avslaget. Sikrede i ansvarsforsikring er den hvis erstatningskrav er dekket, altså skadevolderen, jf. fal. § 1-2 bokstav c. Bestemmelsen kan derfor ikke påberopes overfor skadelidte.

Det er etter dette unødvendig å gå inn på spørsmålet om klager uttrykkelig hadde godtatt elektronisk kommunikasjon.

Nemnda ser dernest på spørsmålet om det foreligger ansvarsgrunnlag.

Det rettslige utgangspunktet for vurderingen er skadeerstatningsloven § 2-1 nr. 1:

Arbeidsgiver svarer for skade som voldes forsettlig eller uaktsomt under arbeidstakers utføring av arbeid eller verv for arbeidsgiveren, idet hensyn tas til om de krav skadelidte med rimelighet kan stille til virksomheten eller tjenesten, er tilsidesatt. Ansaret omfatter ikke skade som skyldes at arbeidstakeren går utenfor det som er rimelig å regne med etter arten av virksomheten eller saksområdet og karakteren av arbeidet eller vervet.

Skolen er etter bestemmelsen ansvarlig for uaktsomhet fra en ansatt, idet hensyn tas til om de krav skadelidte med rimelighet kan stille til skolen er tilsidesatt.

Skadelidte har anført at det må oppstilles en streng aktsomhetsnorm for skoler med henvisning til Rt-1997-1081 og Rt-2004-2015. Nemnda mener disse dommene må sees i sammenheng med at man i offentlig sektor ofte har lagt til grunn en mild aktsomhetsnorm, men at dette ikke gjelder i

saker med risiko for personskade, se nærmere Wilhelmsen/Hagland Om erstatningsrett s. 164 flg. Dette betyr ikke at det er en streng aktsomhetsnorm, men en vanlig aktsomhetsvurdering. Uansett må aktsomhetsnormen sees i forhold til den aktuelle aktiviteten og alderen på de elevene som deltok. Jo mer risikofyllt aktiviteten er, jo høyere krav må stilles til aktsomheten. Avgjørende for aktsomhetsnormen må være hva skadelidte kan forvente i forhold til risikoen ved den aktiviteten skolen driver. Skadelidte må kunne forvente at skolen tar forsvarlige forholdsregler ved utflukter som innebærer risiko for skade. Nemnda antar dette tilsvarer kravet i folkehøgskoleloven § 5 a om læringsmiljøet, jf. for så vidt LB-2018-79735.

Skolen har fremlagt skrevne retningslinjer for "UTENLANDSTURER – Forberedelse, gjennomføring, beredskap", som har retningslinjer for "Reiseleder", "Før avreise", "Risikovurdering – avreiseerklæringer", "Ved sykdom", "Ved større ulykke", "Ansvar" og "Etter turen". Under punktet "Risikovurdering" heter det at "Før reisen må det vurderes om reisen inneholder aktiviteter, opplegg eller reisestrekninger med særlig høy risiko. Dersom slik forhøyet risiko finnes, må det settes inn kompensierende tiltak." Det pekes videre særlig på risiko knyttet til "Trafikk" og "Særlige aktiviteter". Samlet gir retningslinjene uttrykk for forsvarlige rutiner.

Skaden skjedde under sykling. Sykling kan i utgangspunktet ikke regnes som spesielt risikofyllt. Dette er noe de fleste unge driver med til daglig, og som ikke krever andre forholdsregler enn kunnskap om trafikkregler, herunder regler om vikeplikt, og bruk av hjelm. Den aktuelle sykkelturen fant imidlertid sted på en vei uten autovern, og dette medfører en økning i ordinær risiko ved bruk av sykkel. Nemnda forstår det også slik at det enkelte steder var svært bratt utenfor kanten. Kravene som stilles til skolen må ta hensyn til disse risikofaktorene.

Skolen har forklart at turen ble gjennomført av en kompetent og godt utrustet lokal arrangør som skolen har brukt tidligere. Skolen har også forklart at de hadde med to lærere på turen, hvorav én med mastergrad med spesialisering i sikkerhetstenkning i friluftaktiviteter. Lærerne var kjent med veien fra flere tidligere turer med elever. Den lokale arrangøren organiserte gruppen slik de pleier med en guide som syklet først, en guide i midten og en guide helt bakerst. Det var også følgebil for de elever som ikke ønsket å fortsette sykkelturen. Guiden som syklet først tilpasset farten etter forholdene, bestemte stoppesteder og hadde kontinuerlig mulighet til å vurdere trafikkbildet. Nemnda mener dette tilsier at opplegget var forsvarlig ut fra de risikofaktorer som normalt var knyttet til veien. Det er ikke opplyst om tidligere utforkjøring med sykkel på veien. Sannsynligheten for et uhell må derfor regnes som liten selv om omfanget i form av personskade kunne bli betydelig om noen kjørte utfor. Det er heller ikke opplyst at guidene eller skolen hadde kunnskap om tidligere uhell som tilsa at man innskjerpet opplegget. Risikovurderingen må også sees i sammenheng med at dette var en utflukt og opplevelse for deltagerne. Man må akseptere en viss risiko ved en slik tur.

Klager anfører at det var spesielt stor trafikk denne dagen fordi en annen vei var stengt, og at turen derfor burde vært avlyst. Skolen har forklart at både læreren og den lokale arrangøren vurderte at dette ikke medførte noen særlig større risiko. Partene er uenige om hva slags instruksjoner som ble gitt før turen. Én av læreren som var med, har forklart at instruksene er de samme uavhengig av økt trafikk. Kjernen i instruksene er at elevene må følge med på veiene og kjøre etter forholdene. Fordi det er venstrekjøring vil det forekomme at biler må passere på innsiden, men bilene holder svært lav fart, og det er nok plass på veien til at to lastebiler kan passere. Selv om partene er uenige i hva slags instruksjoner som ble gitt, legger nemnda til grunn at det ble gitt instruksjoner, og at lærerne var klar over den aktuelle mer risikoen som den ekstra trafikken representerte. Nemnda kan derfor ikke se at det er dokumentert at skolen pga. trafikkbildet burde avlyst turen. Det må også tas med i vurderingen at elevene har akseptert en

viss risiko ved å delta på en slik tur, jf. HR-2019-318-A, selv om de selvsagt ikke hadde akseptert risikoen for betydelige personskader.

Nemnda kan etter dette ikke se at skadelidte med rimelighet kunne forvente at turen ble avlyst pga. den økte trafikken, og heller ikke at det var etablert et bedre sikkerhetsopplegg.

Nemnda viser for øvrig til at det er spørsmål ved om det foreligger årsakssammenheng mellom den økte trafikken og ulykken. Skadelidte har forklart at hun da ulykken skjedde hadde sett to biler litt lenger fremme, og hun var forberedt på at disse kunne komme rundt de kommende svingene. Hun sakket ned farten, og forsøkte å legge seg riktig i veien. Slik hun husker det var det i slutten av denne svingen at bakhjulet plutselig skled ut mot venstre. Hun tror at bakhjulet traff en stein, og derfor skled utover mot stupet.

Det er altså på det rene at ulykken ikke skjedde i møte med en bil, men fordi hun forventet at det skulle komme en bil. Men når man sykler på en vei må man alltid regne med at det kan komme en møtende bil, og det at bakhjulet treffer en sten kan skje også ved ordinær eller liten trafikk. Slik hendelsen er beskrevet, fremstår den vesentlige årsaken til skaden at skadelidte plasserte sykkelens feil i veien, og ikke at det var økt trafikk på den. Da følger det av alminnelige årsaksbetraktninger, jf. særlig Rt-1992-64 (P-pilledom II), at skoen ikke er ansvarlig.

Avgjørelsen er enstemmig.

Finansklagenemnda Skades konklusjon

Selskapet gis medhold.

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