



NORGES HØYESTERETT

Den 2. juni 2006 avsa Høyesterett dom i

HR-2006-00944-A, (sak nr. 2005/225), sivil sak, anke,

Vesta Forsikring AS

(advokat Wenche Flavik – til prøve)

mot

CargoNet AS

(advokat Sven Eriksrud)

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

- (1) Dommer **Bruzelius**: Saken gjelder forsikringsoppgjør etter jernbaneulykken 5. april 2000 på Lillestrøm. CargoNet AS har betalt erstatning for formuestap som følge av evakueringen av Lillestrøm sentrum på grunn av faren for eksplosjon, og har krevd beløpet dekket av sitt forsikringsselskap. Saken reiser spørsmål om formuestapene er en så nærliggende følge av tingsskadene at de omfattes av det ulovfestede erstatningsansvaret, og om de er omfattet av transportørens ansvarsforsikring.
- (2) Kl. 00.57 den 5. april 2000 kolliderte to godstog tilhørende NSB BA på Lillestrøm stasjon. Selskapet er senere omdannet, og NSB Gods heter nå CargoNet AS. Da selskapet var en del av NSB på ulykkestidspunktet, blir det omtalt slik her. Det påkjørende tog bestod av lokomotiv og ni godsvogner. De to vognene som gikk nærmest lokomotivet, var hver lastet med ca. 46 tonn kondensert propan 95, klassifisert som farlig gods med farenummer 23. Vognene var eid av det tyske selskapet VTG, og propanen var under transport for Statoil Sverige fra Stenungsund i Sverige til Mosjøen.
- (3) Kollisjonen skjedde i sydenden av stasjonen, mellom to sporvekslere. Kollisjonsstedet er et typisk stasjonsområde med flere jernbanespor. Avstanden fra tankvognene til den nærmeste sentrumsbebyggelsen var omtrent 200 meter.
- (4) I forbindelse med kollisjonen støtte tankvognene sammen, og det oppstod lekkasje fra hull på begge tankene ved mannhullet. Lasten – propan i væskeform – strømmet ut og fordampet til gass. Gassen ble antent omtrent ti minutter etter sammenstøtet. Etter antennelsen fortsatte brannen ved de to lekkasjepunktene. I granskingsrapport som ble utarbeidet etter ulykken – NOU 2001: 9 ”Lillestrøm-ulykken 5. april 2000” – på side 33

beskrives brannen på dette tidspunkt som en ”relativt kraftig gassbrann lokalisert til området mellom de to propanvognene”. På side 34 i rapporten heter det at ”[o]ppvarmingen av tankmaterialet og innholdet på tankene fortsatte helt til brannvesenet startet kjøling av tankene omtrent to timer etter at brannen startet. Undersøkelser gjennomført både av Kommisjonen og av NSB BA tyder på at man på dette tidspunktet var svært nær en ekstremt stor ulykke”.

- (5) Brannvesenet meddelte kl. 01.26 til politiet at stasjonsområdet måtte sperres av. En halvtime senere ble sikkerhetsavstanden angitt til 200 meter fra tankene, og i løpet av natten ble det avsperrede området utvidet flere ganger. Tidlig samme morgen ble det truffet beslutning om å evakuere befolkningen innenfor en beregnet faresone på ca. 1 000 meter. Evakueringen omfattet ca. 2 000 mennesker, og all aktivitet i det avsperrede området ble stanset. Gatene ble patruljert.
- (6) I løpet av de neste to døgnene oppsto det ved flere anledninger kritiske situasjoner, hvor redningssentralen fryktet at situasjonen var ute av kontroll, og hvor faren for en eksplosjon som ville ødelegge store deler av Lillestrøm by, var overhengende. Om formiddagen fredag 7. april klarte man imidlertid å lede gassen fra den ene vognen ut gjennom ventiler og rør og tømme tanken ved å brenne av gassen i fakler. Dagen etter klarte man å montere utstyr på den andre tanken som muliggjorde tilsvarende tømning av den. Eksplosjonsfaren ble ansett å være over 9. april kl. 12.28, og sperringen av Lillestrøm sentrum ble opphevet med virkning fra kl. 15.00 samme dag. De evakuerte kunne da vende tilbake til sine bopeler og næringsvirksomheten gjenopptas.
- (7) Granskningskommisjonen konkluderer på side 97 i rapporten med at den ikke er ”i tvil om at man i forbindelse med brannen mellom tankvognene på Lillestrøm stasjon var meget nær en ekstremt stor ulykke som ville kostet et stort antall mennesker livet og dessuten medført store materielle tap”, og sier på side 98 at ”[d]en evakueringen som ble gjennomført onsdag morgen var etter Kommisjonens oppfatning nødvendig”.
- (8) Årsaken til kollisjonen var bremsesvikt i det påkjørende toget, jf. rapporten side 87. Det ble reist straffesak mot lokomotivføreren, som imidlertid er frifunnet ved Nedre Romerike tingretts rettskraftige dom av 10. mai 2002.
- (9) Etter ulykken mottok NSB en rekke erstatningskrav. NSB, som var forsikret av Vesta Forsikring AS – heretter Vesta – anmodet selskapet om å dekke kravene under ansvarsforsikringsdekningen. Forsikringsselskapet mente imidlertid at forsikringen ikke omfattet de formueskravene som saken gjelder. NSB betalte da selv erstatning for utgifter og tap foranlediget av evakueringen. Utbetalingene gjelder: privatpersoners utgifter til kost og losji med 2 246 221 kroner; næringsdrivendes omsetningssvikt med 15 545 000 kroner; og krav fra Rælingen og Skedsmo kommuner med til sammen 1 694 881 kroner.
- (10) NSB reiste søksmål mot Vesta ved Oslo tingrett. Tingretten avsa 13. februar 2003 dom med slik domsslutning:
- ”1. **Vesta Forsikring AS dømmes til å betale CargoNet AS et beløp oppad begrenset til 19 662 232 kroner med tillegg av 12 % morarente fra de respektive betalingstidspunkter til betaling skjer.**
 2. **Saksomkostninger tilkjennes ikke.”**

- (11) Saken for tingretten gjaldt spørsmålet om forsikringsavtalen omfattet formuestapene.
- (12) Vesta Forsikring anket til Borgarting lagmannsrett, som 6. desember 2004 avsa dom med slik domsslutning:
- ”1. Vesta Forsikring AS dømmes til å betale CargoNet AS 19.033.965 – nittenmillionertreogtredvetusenihundreogsekstifem – kroner innen to uker fra dommens forkynnelse med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra de respektive betalingstidspunkter til betaling skjer.
2. Vesta Forsikring AS dømmes til å erstatte CargoNet AS' saksomkostninger for tingretten med 278.930 – tohundreogsyttiåttetusenihundreogtretti – kroner og for lagmannsretten med 225.000 – tohundreogtjuefemtusen – kroner innen to uker fra forkynnelsen av dommen med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer.”
- (13) For lagmannsretten gjorde Vesta gjeldende at NSB ikke hefter på objektivt grunnlag for de formuestap saken gjelder, at tapene er for fjerne og avledede, og at ansvarsforsikringen ikke dekker slike formuestap. Lagmannsretten kom til at NSB var ansvarlig på ulovfestet objektivt grunnlag for tapene, og at disse var en påregnelig og adekvat følge av ulykken. Retten kunne ikke se at det hadde betydning for NSBs erstatningsplikt at kravshaverne ikke samtidig var påført en integritetsskade. Retten kom likevel til at NSB ikke var erstatningsansvarlig for alminnelige offentlige redningskostnader med 628 267 kroner som var utbetalt til kommunene, og at dette beløpet således ikke kunne kreves refundert under forsikringen, som imidlertid dekket øvrige krav.
- (14) Vesta har anket dommen til Høyesterett. Anken retter seg mot bevisbedømmelsen og rettsanvendelsen. Etter lagmannsrettens dom har Vesta akseptert å dekke til sammen 397 924 kroner som gjelder erstatning til Skedsmo kommune for utbedring av veier, til Rælingen kommune for hotellutgifter og NSBs kostnader i forbindelse med saksbehandlingen av kravene. Saken står for øvrig i samme stilling som for lagmannsretten.
- (15) Til bruk for Høyesterett er det innhentet to skriftlige forklaringer.
- (16) Den ankende part, *Vesta Forsikring AS*, har i hovedsak anført:
- (17) De formuestap saken gjelder er indirekte og fjerne konsekvenser av primærskaden på de to tankvognene, selv om tapene var påregnelige og står i sammenheng med primærskaden. Lagmannsretten har feilaktig unnlatt å vurdere om erstatningsplikten ut fra en totalvurdering må avgrenses i relasjon til slike formuestap. Det følger av Rt. 1973 side 1268 (flymanøverdommen) og juridisk teori at det skal skje en slik vurdering. Blir lagmannsrettens dom stående, blir det umulig å avgrense erstatningsansvaret.
- (18) Etter rettspraksis omfatter erstatningsansvaret bare formuesskade påført en skadelidt som også er påført person- eller tingsskade, jf. flymanøverdommen og Rt. 2004 side 1816 (skiltmakerdommen). Juridisk teori underbygger også en slik begrensning. Formuestapene er for fjerne og avledete.
- (19) Det potensielle skadeomfang må trekkes inn i helhetsvurderingen, jf. flymanøverdommen, herunder mulighetene for tilsvarende ulykkeshendelser i enda mer

tettbebygde områder, for eksempel Oslo. Lempingsregelen i skadeserstatningsloven § 5-2 fjerner ikke behovet for å se hen til skadepotensialet. Også reelle hensyn taler for at skadepotensialet er et sentralt moment ved vurderingen av erstatningsplikstens avgrensning.

- (20) Ved denne avgrensningen skal det også foretas en risiko- og interesseavveining, noe lagmannsretten heller ikke kan ses å ha foretatt. Ved formuesskader vil den skadelidte som regel være nærmest til å forebygge et økonomisk tap, enten ved å ta forholdsregler gjennom praktiske tiltak eller ved å forsikre seg. Enhver må forvente at det kan oppstå tap uten at det nødvendigvis står en skadevolder bak.
- (21) Både private og næringsdrivende hadde mulighet til å forsikre seg mot utgifter ved å måtte forlate sine boliger på grunn av ytre omstendigheter og mot driftsavbrudd. For skadevolder vil ansvar for slike formuestap kunne være uoversiktlig og ruinerende, og han får ikke forsikret dette ansvaret.
- (22) Lovgiver har ikke lovfestet ansvar for formuestap, noe som har føringer for utstrekningen av et objektivt ansvar på ulovfestet grunnlag. Lagmannsretten har ikke vurdert betydningen av innføringen av et slikt ansvar i lys av jernbaneansvarsloven §§ 9 og 10. Formuestap av det slag saken gjelder, er heller ikke omtalt i lovens forarbeider. Bilansvarsloven § 1 og uttalelser i forarbeidene til denne bestemmelsen samt juridisk teori støtter at de ulovfestede regler om objektivt ansvar ikke får anvendelse på annen formuesskade.
- (23) Det er ikke tidligere fastsatt objektivt erstatningsansvar på ulovfestet grunnlag for formuestap av den art saken gjelder. Innføring og videreutvikling av reglene om objektivt ansvar har først og fremst hatt som formål å beskytte allmennheten mot personskade. Det ulovfestede objektive ansvaret må avgrenses etter en totalvurdering hvor det blant annet må legges vekt på at transport av propan er et samfunnsgavnlig tiltak. Langt på vei må ellers samme hensyn trekkes inn som ved vurderingen av om tapene er for fjerne og avledete.
- (24) Sikredes rettslige erstatningsansvar for formuesskade påført tredjemann uten direkte sammenheng med en integritetsskade dekkes ikke av NSBs ansvarsforsikring. Dette fremgår av Vestas alminnelige ansvarsforsikringsvilkår, punkt 3. Vilråene bygger på erstatningsrettens forståelse og definisjon av begrepene tings- og formuesskade. Det følger av Rt. 1993 side 1482 (Begnavassdraget) at ansvarsforsikring av tings- og personskade ikke dekker formuestap av den karakter saken gjelder.
- (25) Vesta er ikke enig i at det er motstrid mellom de ansvarsforsikringsvilkår som er utarbeidet av NSB og som er en del av forsikringsavtalen, og Vestas egne vilkår for forsikring av tredjemannsansvaret.
- (26) Det er ikke grunnlag for – som i Begnavassdragsdommen – å si at formuestapene er pådratt for å hindre en skade.
- (27) Tapene kan heller ikke karakteriseres som redningstiltak, jf. forsikringsavtaleloven § 6-4 jf. § 4-10. Dersom Høyesterett likevel skulle komme til at så er tilfelle, må det skje en fordeling av kostnadene mellom de ulike interessene i saken. Vestas andel anslås til 10 prosent av det totale beløpet.

- (28) Vesta Forsikring AS har nedlagt slik påstand:
- ”1. Vesta Forsikring AS frifinnes.
 2. Vesta Forsikring AS tilkjennes saksomkostninger for alle instanser.”
- (29) Ankemotparten, *CargoNet AS*, har i hovedsak anført:
- (30) Lagmannsretten har riktig kommet til at NSB er ansvarlig på ulovfestet objektivt grunnlag for de formuestapene saken gjelder, og at ansvarsforsikringen omfatter disse tapene.
- (31) Risikoen for alvorlige ulykker ved transport av farlig gods er meget stor. Jernbanetransport må nødvendigvis skje gjennom tettbygde strøk, og ulykker som involverer farlig gods, kan da ha dramatiske konsekvenser. Faren er vesentlig større enn ved alminnelig jernbanedrift. Transport av farlig gods er i kjerneområdet for det ulovfestede objektive ansvaret. Forløpet i den aktuelle saken er et utslag av en risiko styrt av NSB, og den er stadig, typisk og ekstraordinær. Vesta har ikke bestridt at grunnvilkårene for objektivt ansvar er oppfylt.
- (32) Ved fastsettelsen av det objektive ansvarets grenser er det ikke støtte i rettspraksis og juridisk teori for å skille mellom formuesskade som rammer en som samtidig påføres en primærskade, og formuesskade som rammer tredjemann. NSB er uenig i at jernbaneansvarsloven eller bilansvarsloven har føringer for at den typen formuestap saken gjelder, ikke omfattes av det ulovfestede objektive ansvaret. Dette har heller ikke støtte i nyere juridisk teori.
- (33) NSB er nærmest til å bære konsekvensene av ulykken, herunder de formuestap som den medførte. De som ble påført tap, har ikke hatt noen mulighet til å påvirke utviklingen.
- (34) Ulykken skyldes bremsesvikt. Hva enten denne tilskrives menneskelig eller teknisk svikt, hadde det vært mulig for NSB å forhindre dette. Prevensjonshensyn taler således for at NSB er ansvarlig på objektivt grunnlag.
- (35) Farepotensialet taler ikke for å utelukke de formuesskader saken gjelder, fra ansvarets omfang. Hensynet har imidlertid større relevans ved vurderingen av om tapet er en adekvat følge av skaden, men da må lempingsbestemmelsen i skadeserstatningsloven trekkes inn.
- (36) Det taler ikke mot å la ansvaret gjelde formuesskader at tapene ikke kan kalkuleres på forhånd. Dersom de skadelidte foruten formuesskade også var blitt påført person- eller tingsskade, ville NSB ha vært ansvarlig for begge skadetyper. Det er da ikke grunn til å behandle formuestap som påføres tredjemann annerledes. Etter NSBs syn er det mulig å forsikre seg mot ansvar for slike formuestap som saken gjelder. Assurandøren kan begrense sitt ansvar beløpsmessig. NSB er også uenig i at den omstendighet at de skadelidte kan forsikre seg, skal føre til at de må bære tapet selv.
- (37) Formuestapene var en nærliggende følge av ulykken, og er direkte, umiddelbare og adekvate følger av de tingsskader som oppsto. Tapene rammet heller ikke en ubestemt eller abstrakt krets av interesser.

- (38) For så vidt gjelder ansvarsforsikringen anføres at den dekker alt rettslig erstatningsansvar som NSB måtte bli pålagt overfor tredjemann. Dette følger av vilkårenes ordlyd, særlig lest i lys av NSBs forespørsel om forsikringsdekning og Hovedavtalen mellom Vesta og NSB vedrørende levering av forsikring. Dersom ansvarsforsikringen ikke omfatter de aktuelle formuestapene, er en vesentlig del av NSBs rettslige erstatningsansvar udekket, noe som er i strid med hensikten med forsikringsavtalen, og som Vesta etter Hovedavtalen pliktet å informere NSB om.
- (39) Alternativt gjøres det gjeldende at forsikringen også gjelder formuestapene i saken fordi evakueringen fant sted for å avverge en overhengende fare for personskader, jf. Begnavassdragsdommen.
- (40) Subsidiært anføres at kravene er redningskostnader, jf. forsikringsavtaleloven § 6-4 jf. § 4-10. Det er ikke grunnlag for å si at redningstiltakene opphørte da de berørte kom utenfor det avspærrede område. Vesta har ikke lagt frem noe egnet grunnlag for en eventuell fordeling av redningskostnadene.
- (41) CargoNet AS har nedlagt slik påstand:
- ”1. **Vesta Forsikring AS dømmes til å betale CargoNet AS NOK 18.636.041 med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra de respektive betalingstidspunkter til betaling skjer.**
 2. **Punkt 2 i lagmannsrettens dom stadfestes.**
 3. **Vesta Forsikring AS dømmes til å betale CargoNet AS’ saksomkostninger for Høyesterett med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra dommens oppfyllelsesfrist til betaling skjer.”**
- (42) *Mitt syn på saken:*
- (43) Saken gjelder erstatningsansvar for formuestap som oppstod som en konsekvens av evakueringen av Lillestrøm sentrum etter sammenstøtet mellom de to godstogene natt til 5. april 2000. Dessuten reiser saken spørsmål om NSBs ansvar dekkes av den ansvarsforsikring som NSB har i Vesta. Før jeg behandler disse spørsmålene, er det grunn til å si noe mer om de tapene saken gjelder.
- (44) Formuestapene skyldes som nevnt avsperringen av Lillestrøm sentrum fra morgenen 5. april 2000. Kravene fra privatpersoner eller deres forsikringsselskaper gjelder hotellutgifter, som i det vesentlige – med unntak for egenandeler – ble dekket av de evakueres hjemforsikringsassurandører. Kravene fra de næringsdrivende eller deres forsikringsselskaper gjelder økonomisk tap som følge av tapt omsetning i det tidsrom Lillestrøm sentrum var avspærret. Om lag halvparten av de næringsdrivende hadde avbruddsforsikring. Den tredje posten gjelder Skedsmo kommunes utgifter til lønn til arbeidstakere som ikke kunne utføre sitt arbeid på grunn av avsperringen. NSB har dekket de her nevnte tapene, og hevder at Vesta er ansvarlig for formuesskadene etter reglene om ulovfestet objektivt ansvar, noe selskapet bestrider ut fra argumentasjon om formuesskade og tredjemannstap.
- (45) I mange tilfelle vil en formuesskade inntre sammen med en person- eller tingsskade – såkalt integritetskrenkelse – og være en post i erstatningsberegningen. Men situasjonen kan også være den at formuesskade er påført andre enn de som ble rammet av person-

eller tingsskade. I Lærebok i erstatningsrett, 4. utgave 1999, sier Lødrup på side 53 om denne typesituasjon at "[s]kader av denne art reiser særlige problemer, men de er prinsipielt ikke annerledes fra de skader hvor den umiddelbare tingsskaden rammer A, mens B også påføres en slik skade". Lødrup omtaler også det han kaller "ren formuesskade" – formuesskade som ikke har sammenheng med en person- eller tingsskade – og uttaler at vurderingen kan slå annerledes ut, men at de samme grunnvilkår for erstatning også gjelder her.

- (46) Formuesskadene i vår sak hører hjemme i den andre av de foran omtalte kategoriene. Ved sammenstøtet oppsto tingsskader. De to tankvognene – som var eid av et tysk selskap – ble skadet. Men også lasten – som tilhørte Statoil Sverige – gikk tapt. Vesta har særlig fremhevet at tapene ikke har tilstrekkelig nærhet til skadene på tankvognene. Etter mitt syn er det mer nærliggende å vurdere formuestapene i relasjon til tapet av lasten både ved ansvarsgrunnlagets avgrensning og ved det såkalte kravet til adekvans. Det er den transporterte varens farlige egenskaper som gjorde det nødvendig å sperre av sentrum i påvente av at den ble ufarliggjort.
- (47) Jeg går så over til å drøfte om NSB hefter for formuestapene. Jeg behandler først om det er grunn til å avgrense det ulovfestede objektive ansvaret mot de formuestap saken gjelder, og så om tapene er en tilstrekkelig nærliggende følge av integritetsskadene.
- (48) Vesta har vist til at jernbaneansvarsloven §§ 9 og 10 fastsetter objektivt erstatningsansvar for personskader og tingsskader, og har anført at det i tillegg ikke er rom for objektivt ansvar på ulovfestet grunnlag for formuesskader. Vesta har videre vist til bilansvarsloven § 1 og tolkinger i juridiske teori av uttalelser i forarbeidene til den loven med hensyn til ansvar for ren formuesskade.
- (49) Etter jernbaneansvarsloven § 11 begrenser bestemmelsene i §§ 9 og 10 ikke en skadelidts rett til erstatning på annet rettsgrunnlag. I merknadene til paragrafen på side 12 i Ot.prp. nr. 28 (1998–99) sies det uttrykkelig at hensikten med paragrafen er å gjøre det klart at §§ 9 og 10 ikke er uttømmende, særlig i relasjon til de ulovfestede regler om ansvar på objektivt grunnlag. Jeg kan da ikke se at jernbaneansvarsloven taler mot å ilegge ansvar på ulovfestet objektivt grunnlag for slike formuestap som saken gjelder. Uttalelsen på side 60 i Innstilling fra Motorvognansvarskomiteen av 1951 om erstatningspliktens omfang ved bilansvaret, er etter min mening heller ikke noe argument mot ansvar for slike formuesskader.
- (50) Lasten var som nevnt propan, som er klassifisert som farlig gods. Lagmannsretten fant det klart
- "at ulykken er et resultat av en stadig, typisk og ekstraordinær risiko ved transport av propan. NSB er en profesjonell transportør av store mengder propan, og ulykker med ekstraordinær skaderisiko kan derfor over tid inntreffe. Transport av propan skjer i NSB's økonomiske interesse, og selskapet har mulighet til å forsikre seg mot tap og skader. En interesseavveining mellom de skadelidte og NSB, tilsier at NSB må ilegges objektivt ansvar for skadene ved ulykken."**
- (51) Dette er jeg enig i, og jeg har heller ikke oppfattet at Vesta bestrider at formuestapene skyldes en stadig, typisk og ekstraordinær risiko ved transport av farlig gods eller at slik transport skjer i NSBs økonomiske interesse. Men Vesta har gjort gjeldende at det

objektive ansvaret må avgrenses mot formuesskader som ikke rammer den som er påført integritetskrenkelsen.

- (52) Saken gjelder ansvar innen det som har vært betegnet som kjerneområdet til det ulovfestede objektive ansvaret – ansvar for ”farlig bedrift”. Når så er tilfelle, er det etter min mening ikke grunn til å utelukke ansvar bare fordi kravshaverne ikke er påført personskade eller tingsskade. En slik skarp sonndring vil kunne ramme tilfeldig og heller ikke ivareta hensynene bak det objektive ansvaret. Jeg er ikke uenig i at et slikt ansvarsomfang kan ha store konsekvenser for skadevolder, men ser ikke det som et avgjørende moment. Den omstendighet at de skadelidte kan forsikre seg mot et slikt formuestap, kan isolert sett tale mot å la tapene være omfattet, særlig i lys av Vestas opplysning om at assurandører ikke yter dekning av sikredes ansvar for tredjemanns formuestap. Men ved ansvar for farlig bedrift har likevel de skadelidtes forsikringsmuligheter ikke sentral vekt. Også en ren interesseavveining taler for at tapene er omfattet av det objektive ansvaret. Avgrensningen av ansvaret må etter mitt syn skje ut fra adekvansbetraktninger, hvor spørsmålet er om tapene må anses som for fjerne eller avledete, og hvor det også må legges vekt på hvem som bør bære risikoen for tapet.
- (53) Min konklusjon er således at lagmannsretten riktig er kommet til at NSB er ansvarlig på objektivt grunnlag.
- (54) Partene er enige om at tapene er en påregnelig følge av skadene på vognene og utstrømmingen av propan. Men under henvisning til flere rettsavgjørelser, særlig flymanøverdommen, har Vesta gjort gjeldende at det ikke er tilstrekkelig nærhet i årsakssammenheng mellom formuestapene og skaden, og at en risiko- og interesseavveining tilsier at kravstillerne er de nærmeste til å bære tapet.
- (55) Jeg er enig med Vesta i at erstatningsansvaret må avgrenses slik at erstatningsplikten ikke gir seg urimelige eller urettferdige utslag, og at det hensiktsmessig kan gjøres ved å kreve ”en viss nærhet i årsakssammenheng, uavhengig av den konkrete påregnelighet”, jf. Rt. 1973 side 1268 (flymanøverdommen) på side 1272. Jeg er også enig med Vesta i at det etter norsk rettspraksis skal mye til for at et tredjemannstap har erstatningsrettslig vern, jf. Rt. 2005 side 65 avsnitt 49. Men avgrensningen av vernet må skje etter en konkret vurdering.
- (56) Det er ikke tvilsomt at formuesskader sammen med integritetsskader ville ha hatt tilstrekkelig nærhet til primærskadene dersom det hadde funnet sted en eksplosjon. Integritetskrenkelsen er, som jeg tidligere har vært inne på, ikke bare skadene på de to tankvognene, men også tapet av lasten – propanen. Evakueringen skyldes i første rekke den fare for eksplosjon som oppstod da propanen begynte å brenne, og nødvendigheten av å hindre store person- og tingsskader. Det fremgår av granskingsutvalgets rapport at eksplosjon flere ganger under redningsarbeidet var en nærliggende mulighet. En eksplosjon ville ha ført til store person- og tingsskader i sentrumsområdet, og rammet de som ble evakuert. Etter mitt syn er evakueringen så nær knyttet til den risiko som foreligger ved transport av farlig gods, at jeg finner det vanskelig å si at formuestapene er fjerne eller avledete. Ved ansvar for farlig gods kan det i vår situasjon være tilfeldig hvem som får integritetstap og hvem som ”bare” får annet formuestap, og det er da ikke rimelig å si at formuestap sammen med integritetstap er mer nærliggende enn formuestap alene. Skadevirkningene har heller ikke en slik ubestemt og tilnærmet abstrakt karakter som i flymanøverdommen. Transport av farlig gods skjer i transportørens økonomiske interesse,

og det er han som kan påvirke hendelsesforløpet. Disse omstendigheter underbygger etter mitt syn at formuestapene står tilstrekkelig nær integritetsskaden. Jeg bemerker ellers at innen sjøretten er det vedtatt internasjonale konvensjoner om ansvar ved transport av farlig gods, og at formuestap erstattes i et visst omfang etter disse.

- (57) Fare- og skadepotensialet ved transport av farlig gods er stort. Etter at flymanøverdommen ble avsagt, er det åpnet adgang til å lempe erstatningsansvaret, jf. skadeserstatningsloven § 5-2. Lempingsadgangen gjelder imidlertid i forhold til den enkelte skadelidte. Partene har hatt forskjellige syn på om hensynet til skadepotensialet fremdeles bør vektlegges. Selv om lempingsadgangen nok har ført til at dette hensynet veier noe mindre tungt, mener jeg det fremdeles har betydning i helhetsvurderingen. Men hensynet har mindre vekt når det gjelder formuestap som skyldes tiltak for å hindre muligheten for store integritetsskader i forbindelse med transport av farlig gods.
- (58) Formuestapene for de enkelte skadelidte i vår sak er stort sett små, noe som kan tale for ikke å anse dem erstatningsmessige. En rekke av de skadelidte hadde også forsikringer som dekket det alt vesentlige av deres tap, men som nevnt var om lag halvparten av de næringsdrivende og kommunen ikke forsikret. Vesta har vist til at det i markedet for tiden ikke tilbys forsikring av tredjemannsansvaret for annet formuestap, selv om assurandøren kan begrense sitt ansvar.
- (59) I en sak om objektivt ansvar for "farlig bedrift" mener jeg imidlertid at det er vanskelig å tillegge enkeltkravenes størrelse og mulighetene for forsikring særlig vekt. Formuestapene skyldes avsperringen av Lillestrøm sentrum for å forhindre person- og tingsskader dersom den utstrømmende propanen skulle eksplodere. Det stod i transportørens makt å forhindre ulykker, og jeg ser det ikke som rimelig å plassere risikoen for slikt tap på jernbanens omgivelser.
- (60) Hensett til de vurderinger jeg her har redegjort for, er jeg enig med lagmannsretten i at NSB er ansvarlig for de formuestap som evakueringen påførte private, næringsdrivende og Skedsmo kommune.
- (61) Jeg går så over til å behandle om ansvarsforsikringen omfatter disse tapene. Spørsmålet må avgjøres ut fra en tolking av forsikringsvilkårene.
- (62) NSB ble med virkning fra 1. desember 1996 omdannet til et særlovselskap. I september 1999 sendte selskapet forespørsel til en rekke forsikringsselskaper om levering av forsikringstjenester. Henvendelsen var vedlagt utkast til hovedavtale og forsikringsvilkår, herunder av tredjemannsansvaret. I forespørselen het det at tilbudet på hver enkelt forsikringsdekning skulle angi "forhold (vilkår og betingelser) som er begrensende i forhold til de forutsatte betingelser i forespørselen eller "standardvilkår"". NSB og Vesta inngikk forsikringsavtale 30. november 1999.
- (63) Etter vilkårene har Hovedavtalen høyest rangordning, og ved motstrid eller tolkingstvil har den prioritet foran øvrige avtaledokument. De av NSB utarbeidede forsikringsvilkår, herunder for tredjemannsansvar, har annen prioritet ved tolkingstvil, mens forsikringsselskapets egne vilkår har fjerde prioritet.
- (64) I Hovedavtalens punkt 8 heter det at "[s]ikrede ønsker i utgangspunktet å forsikre alle normale forsikringsbare risikoer under Sikredes ansvar og risiko. Forsikringsselskapet er

kjent med dette ønsket og vil så langt som Forsikringsselskapet er kjent med behov og etablerte forsikringsdekninger imøtekomme ønsket”. Jeg nevner videre at etter Hovedavtalens punkt 11 skal ved motstrid mellom vilkårsett de bestemmelser eller kombinasjoner som NSB selv mener er gunstigst, legges til grunn. Bestemmelsene i forsikringsvilkårene må tolkes ut fra forutsetningene i Hovedavtalen.

- (65) Jeg går så over til å vurdere tredjemannsansvarsvilkårene, og ser først på de vilkårene som NSB hadde utarbeidet, da disse har høyere rangorden enn Vestas vilkår for Alminnelig ansvarsforsikring.
- (66) I punkt 1 – dekningsoversikt – er risikotypen beskrevet som: ”Sikredes rettslige erstatningsansvar for tap som følge av skade sikrede måtte påføre tredjemanns ting eller person, inkludert ...”. Ordlyden tilsier at ansvaret for formuestapene er omfattet, da de etter min mening er en ”følge av” integritetsskadene. Dekningsomfanget er nærmere beskrevet i punkt 2.1. – hvilke skader som dekkes – som
- ”alt rettslig erstatningsansvar sikrede kommer i. Forsikringen er videre subsidiær...Ansvarsforsikringen kommer kun til anvendelse dersom primær ...Omfattet er ansvar for direkte og indirekte skade (herunder følgeskader) på tredjemanns ting og person som kan oppstå i forbindelse med NSBs totale aktivitet ...”.**
- (67) Bestemmelsen i første punktum fastsetter at alt rettslig ansvar som sikrede kommer i, er dekket. Også denne ordlyden tilsier at forsikringen gjelder formuesskadene i vår sak. Vesta har imidlertid anført at fjerde punktum begrenser dekningsomfanget til integritetsskader og formuestap i den forbindelse. Ordlyden i denne bestemmelsen kan reise tvil om tapene er dekket, men jeg mener bestemmelsen i fjerde punktum er en eksemplifisering av dekningsomfanget snarere enn en begrensning av det. Jeg mener dette fremgår av en sammenligning med ordlyden til tredje punktum, hvor det fremgår at forsikringen ”kun” kommer til anvendelse under visse forutsetninger. Noen tilsvarende begrensning finnes ikke i fjerde punktum.
- (68) Selv om vilkårene ikke er helt entydige, taler de beste grunner for å anse formuestapene i vår sak dekket. NSB ønsket en mest mulig omfattende forsikringsdekning, og Vesta har ikke orientert NSB om at ansvar for formuestap som i vår sak ikke skulle være omfattet. Til støtte for min tolking av forsikringsvilkårene viser jeg også til Begnavassdragsdommen. Ansvarsforsikringen ble der ansett å omfatte kommunens erstatningsansvar for tiltak for å hindre fremtidige skader på et hus som var blitt feilplassert.
- (69) Lagmannsretten kom til at tapene også omfattes av Vestas alminnelige vilkår for ansvarsforsikring, § 3. Det finner jeg ikke grunn til å gå inn på hensett til at disse vilkårene har fjerde prioritet.
- (70) Anken har ikke ført frem, og Vesta må i samsvar med hovedregelen i tvistemålsloven § 180 første ledd erstatte CargoNets omkostninger for Høyesterett. Prosessfullmektigen har fremlagt salæroppgave på 336 718 kroner. I betraktning av at ankemotpartens prosessfullmektig har hatt saken i alle instanser, og at den står i samme stilling for Høyesterett som for lagmannsretten, finner jeg at 225 000 kroner i salær er passende for det arbeid som en forsvarlig gjennomføring av saken krever. Lagmannsrettens saksomkostningsavgjørelse bør stadfestes.

- (71) Da tvisten for Høyesterett gjelder et lavere beløp enn det som var omfattet av lagmannsrettens domsslutning punkt 1, har jeg valgt å utforme en ny domsslutning.
- (72) Jeg stemmer for denne

D O M :

1. Vesta Forsikring AS betaler i erstatning til CargoNet AS 18 636 041 – attenmillionersekshundreogtrettisekstusenogførtien – kroner med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra de respektive betalingstidspunkter til betaling skjer.
2. Lagmannsrettens dom, domsslutningen punkt 2, stadfestes.
3. I saksomkostninger for Høyesterett betaler Vesta Forsikring AS til CargoNet AS 225 000 – tohundreogtjuefemtusen – kroner med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra utløpet av oppfyllelsesfristen til betaling skjer.
4. Oppfyllelsesfristen er 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

- (73) Dommer **Coward:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (74) Dommer **Flock:** Likeså.
- (75) Dommer **Øie:** Likeså.
- (76) Dommer **Gjølstad:** Likeså.

- (77) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Vesta Forsikring AS betaler i erstatning til CargoNet AS 18 636 041 – attenmillionersekshundreogtrettisekstusenogførtien – kroner med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra de respektive betalingstidspunkter til betaling skjer.
2. Lagmannsrettens dom, domsslutningen punkt 2, stadfestes.
3. I saksomkostninger for Høyesterett betaler Vesta Forsikring AS til CargoNet AS 225 000 – tohundreogtjuefemtusen – kroner med tillegg av den alminnelige forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 3 første ledd første punktum fra utløpet av oppfyllelsesfristen til betaling skjer.

4. Oppfylleelsesfristen er 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

Riktig utskrift bekreftes: