



NORGES HØYESTERETT

Den 14. februar 2012 avsa Høyesterett dom i

HR-2012-00326-A, (sak nr. 2011/1641), sivil sak, anke over dom,

Gjensidige Forsikring ASA

(advokat Bård Iversen)

mot

A

(advokat Hasse Benberg – til prøve)

STEMMEGIVNING :

- (1) Dommer **Matningsdal**: Saken gjelder spørsmålet om en skade som en tankbilsjåfør ble påført da han mistet fotfestet ved avstigning fra tankbilen omfattes av motorvognansvaret etter bilansvarsloven § 4.
- (2) A hadde den 16. februar 2005 ca. kl 15.00 kjørt en tankbil fra returlageret på Tines anlegg på Tunga i Trondheim til en parkeringsplass for slike biler på området. Etter å ha stanset tankbilen og satt på parkeringsbremsen, reiste han seg inne i førerhuset, åpnet døren og steg ut av bilen med ryggen vendt mot døråpningen. Dette var i henhold til normal fremgangsmåte ved avstigning fra slike biler. Han tok tak i et håndtak som var montert på dørens høyre side sett utenfra. Under nedstigningen fra det øverste av tre stigtrinn, forsvant imidlertid bena under ham slik at han ble hengende i håndbøylen etter begge hendene. A kjente straks et rykk i høyre arm og fikk sterke smerter i høyre skulder. Han mistet taket og falt ned på bakken ved siden av tankbilen.
- (3) Årsaken til fallet er ikke klarlagt, men det skyldtes sannsynligvis at han skled eller av andre grunner mistet fotfestet. Høyden fra øverste stigtrinn ned til bakken var 132 cm, det

var 153 cm fra gulvet i førerhuset ned til bakken og 180 cm fra nederste del av håndbøylen. Dørkarmen var noe høyere enn gulvet slik at A måtte løfte føttene over dørkarmen og ned på det øverste trinnet.

- (4) Partene er enige om at A ble påført en varig skulderskade. Den medisinske invaliditeten er satt til 10 %, og skaden har medført at han er 100 % yrkesmessig ufør. Skaden oppfyller kriteriene for yrkesskade og omfattes av lov 16. juni 1989 nr. 65 om yrkesskadeforsikring § 11 første ledd bokstav a. Etter lov 16. juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler § 6-3 første ledd kan imidlertid sikrede ved tap som dekkes av flere forsikringer velge hvilke forsikringer han vil bruke, inntil han har fått den erstatningen han har krav på. A har etter dette fremmet krav mot tankbilens forsikringsselskap, Gjensidige Forsikring ASA, heretter stort sett betegnet Gjensidige, med krav om erstatning etter bilansvarsloven § 4, idet han antar at han dermed vil oppnå en bedre dekning. Årsaken til det går jeg ikke inn på.
- (5) Gjensidige har ikke erkjent ansvar for skaden etter bilansvarsloven. A reiste dermed sak for Sør-Trøndelag tingrett med påstand om fastsettelsesdom for selskapets ansvar. Tingretten avsa 16. september 2010 dom med slik domsslutning:
- ”1. **Gjensidige Forsikring ASA frifinnes.**
2. **Hver av partene dekker egne sakskostnader.”**
- (6) A anket dommen til Frostating lagmannsrett som den 23. juni 2011 avsa dom med slik domsslutning:
- ”1. **Gjensidige Forsikring ASA er ansvarlig etter bilansvarslova for skaden A ble påført den 16. februar 2005.**
2. **I sakskostnader for tingretten og lagmannsretten betaler Gjensidige Forsikring ASA til A 117 221,25 – etthundreogsyttentusentohundreogtjueen 25/100 – kroner, innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.”**
- (7) Gjensidige har anket lagmannsrettens dom til Høyesterett. I anken angis det at det ”hefter feil ved så vel rettsanvendelsen som bevisbedømmelsen”. For Høyesterett var imidlertid partene enige om hvilket faktum som skal legges til grunn. Anken gjelder dermed i realiteten utelukkende lagmannsrettens rettsanvendelse.
- (8) Den ankende part, *Gjensidige Forsikring ASA*, har i korte trekk anført:
- (9) Motorvognansvaret omfatter skader som motorvognen ”gjer”, jf. bilansvarsloven § 4. Den aktuelle skaden faller utenfor lovens dekningsfelt, idet den ikke skyldes en realisering av det farekomplekset som utgjør grunnlaget for ansvaret.
- (10) Forarbeidene viser riktignok at lovgiveren tok sikte på en vid grense for motorvognansvaret, og at det skulle fange opp alle naturlige skadefølger av bruk. Ansvarets kjerne er – som Motorvognansvarkomiteen av 1951 uttaler i NUT-1957-1 side 58 – at det veiledende synspunktet er 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, lettbevegelighet, motor, signaler og tekniske

utstyr for øvrig”. Den faktiske årsakssammenhengen må dermed bygge på en årsaksevne som er relevant for motorvognansvaret, og at det er denne som realiserer seg i skaden.

- (11) Høyesteretts dommer i Rt. 1980 side 1061 og Rt. 1986 side 1293 er illustrerende for at ansvar forutsetter at skaden må skyldes en realisering av motorvognens farekompleks. I den første saken hadde en truck forårsaket at noen acrylballer ble satt i bevegelse og skadet en mann som befant seg i nærheten. Når denne skaden ble omfattet, ble det begrunnet i truckens fremdriftsmaskineri og bevegelse. I den andre saken hadde en sjåfør blitt skadet da en lastelem skulle lastes opp på lastebilens lasteplan. Bilen stod dermed for så vidt sentralt i årsaksbildet ved at skaden skjedde i tilknytning til et transportoppdrag. Skaden var likevel ikke omfattet, idet hendelsen skyldtes en fare som lå utenfor det farekomplekset som utgjør lovgrunnen for motorvognansvaret.
- (12) For fallskader under arbeidsoperasjoner på høye biler er det vist til at Motorvognansvarkomiteen på side 59–60 uttaler at ansvaret som hovedregel ikke omfatter skader ved lasting og lossing av lastebil. Fall fra høye lastebiler mv. ved lasting og lossing har dermed i underrettspraksis ikke blitt ansett å omfattes av ansvaret, idet bilens funksjon som motorvogn ikke har vært regnet som årsak til skaden. Lasteplanets høyde over bakken har heller ikke blitt tillagt relevans.
- (13) For skader ved av- og påstigning, som denne saken gjelder, anføres det at selv om slike tilfeller omtales i forarbeidene som eksempel på tilfeller hvor ansvar vil kunne være aktuelt, må det også for disse skadene kreves at den særskilte risikoen som motorvognansvaret tar sikte på å dekke, er realisert. Det er dermed ikke tilstrekkelig at skaden skjedde i tilknytning til tankbilens bruk. Hadde derimot årsaken vært en teknisk feil ved stigtrinnene eller at de var utformet på en farefull måte, kunne løsningen ha blitt motsatt.
- (14) Gjensidige Forsikring ASA har nedlagt slik påstand:
- ”1. **Gjensidige Forsikring ASA frifinnes.**
 2. **Gjensidige Forsikring ASA tilkjennes saksomkostninger for samtlige instanser.”**
- (15) Ankemotparten, A, har i korte trekk anført:
- (16) Både lovens forarbeider og rettspraksis viser at motorvognansvaret har et omfattende dekningsfelt og omfatter alle skader som har en noenlunde naturlig sammenheng med motorvognens tilstand, egenskaper eller andre forhold. Ved den konkrete vurderingen er et veiledende synspunkt om skaden er voldt ved en naturlig realisering av det farekomplekset som er lovgrunnen for ansvaret.
- (17) Kriteriet ”gjer” forutsetter ikke noen aktivitet i språklig forstand. Både forarbeidene og rettspraksis viser at ansvaret ikke er begrenset til de egentlige trafikkskadene, og det fremgår uttrykkelig av forarbeidene at også skader ved av- og påstigning skal omfattes. Det avgjørende er om skaden skjer i tilknytning til bruken av motorvognen – noe som er tilfellet i denne saken, idet A ble skadet da han skulle parkere tankbilen etter dagens bruk. Feil ved bilens innretninger – i dette tilfellet stigtrinnene – kreves ikke.

(18) Det bestrides at lovgiveren, som anført av Gjensidige, har oppstilt noe tilleggskrav for at skader ved av- og påstigning skal omfattes.

(19) A har nedlagt slik påstand:

- ”1. Anken forkastes.
2. Gjensidige Forsikring ASA dømmes til å betale sakens kostnader til det offentlige.”

(20) *Jeg er kommet til at anken må forkastes.*

(21) Bilansvarsloven § 4 første ledd første punktum har følgende ordlyd:

”Gjer ei motorvogn skade, har skadelidaren krav på skadebot hjå det trygdelaget som vogna er trygda i etter kapitel IV, endå om ingen er skuld i skaden.”

(22) Det følger av denne bestemmelsen at motorvognens forsikringsselskap har et objektivt ansvar for skader som motorvognen ”gjer”. Denne bestemmelsen avløste ansvarsbestemmelsen i lov 20. februar 1926 nr. 2 um motorvogner § 30 som sammenholdt med § 31 påla motorvognens eier et objektivt ansvar dersom ”bruken” av motorvogn ”gjer” skade på folk eller gods.

(23) Bilansvarsloven ble forberedt av Motorvognansvarkomiteen av 1951 som fremla sin innstilling som NUT-1957-1. Bortsett fra at det ble foreslått innført et objektivt ansvar for forsikringsselskapet, mens det tidligere var tale om et objektivt ansvar for motorvogneieren, uttales det på side 58 at bestemmelsen svarte ”stort sett til motorvognlovens § 30 første ledd”. Deretter uttales det:

”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 trafikksforsikringens 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 trafikksforsikringen 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 knytt til motorvognens fart, tyngde, lettbevegelse, motor, signaler og teknisk utstyr for øvrig.

Den objektive erstatningsplikt omfatter først og fremst trafikkskader. Det mest praktiske er direkte skade på fotgjengere, kjøretøyer og andre medtrafikanter. ...

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 vognjør, slått av en vognjør som åpnes, opprevet eller oppskåret av utstyr i vognen, ved å snuble inne i vognen eller i stiggrett, og annen skade under av- eller påstigning (kfr. R.G. 1951 s. 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.”

- (24) Deretter drøftes det om man skulle oppstille som ”positivt vilkår for erstatningsplikt etter utkastet at motorvognen skal være brukt som kjøretøy (eller trafikkmiddel)”. Konklusjonen ble imidlertid at det ikke burde oppstilles et slikt positivt vilkår:

”Den norske komite er imidlertid blitt stående ved at den adekvate uttrykksmåte ikke er å sette slike positive vilkår for lovens virkefelt, men å begrense lovens omfang negativt ved å unnta bruk til annet formål enn som kjøretøy og dessuten gjøre ytterligere unntak i parkeringstilfelle, hvor særlige omsyn gjør seg gjeldende. Den nærmere avgrensning av motorvognansvarets og trafikksforsikringens ramme må i alle høve overlates til rettspraksis, og lovteksten bør ikke angi en så snever ramme at domstolene hindres i en naturlig utfylling.”

- (25) I lovtkastet § 1 nr. 1 andre punktum foreslo komiteen derimot en bestemmelse om at loven ikke skulle gjelde ”når skaden voldes ved at motorvognen brukes til annet formål enn som kjøretøy”. I tilknytning til dette forslaget uttales det i innstillingen side 59–60:

”Synspunktet at ansvaret ikke gjelder motorvognens bruk som annet enn kjøretøy, utelukker skade voldt av visse slags motorvogner (traktorer og andre lokomobiler) ved å brukes til kraft- eller arbeidsmaskin eller som drivverk for stillestående anlegg (så som treskeverk, kappsag m.v.) og ikke som kjøretøy. Likeså faller skade som f.eks. grabben på en gravemaskin volder ved graving, utafør motorvognansvaret ..., men derimot ikke skade som maskinen volder under bruk som kjøretøy eller ved å skiple vegtrafikken uten å være i annen bruk.

Synspunktet kan muligens også være til vegledning når det er spørsmål om å dekke skade oppstått som følge av lasting av eller lossing fra en stillestående lastebil. 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 utafør trafikksforsikringen, såfram ikke skaden skyldes motorvognens egne innretninger (kran, bevegelig lasteplan, lastelem mv.) eller dens plasing i trafikken.

Utkastet gir ikke – likeså lite som den gjeldende norske lovbestemmelse – noen anvisning på adekvans som et ytterligere erstatningsvilkår. Det er heller ikke meningen at erstatningsplikten skal begrenses til skader som er en påreknelig følge av den enkelte motorvogns forhold eller bruk ... Men likevel må det i samsvar med alminnelige rettsgrunnsetninger settes en eller annen grense i den fysiske – og psykiske – årsaksrekke som motorvognens bruk eller tilstand utløser. Erstatningsplikten bør ikke omfatte skadefølger som er uten noen naturlig eller rimelig årsakssammenheng med motorvognens tilstand, egenskaper eller andre forhold ... ”

- (26) Som det fremgår av sitatene foran, foreslo komiteen som § 5 nr. 1 en særregel om parkert motorvogn som hadde følgende ordlyd:

”Volder motorvogn skade mens den står stille og uten at skaden skjer i tilslutning til vognens stansing eller igangsetting, kan erstatning bare kreves når skaden skyldes forhold som nevnt i § 4 nr. 1 bokstav a-c.”

- (27) Utkastet § 4 nr. 1 bokstav a til c, som det vises til her, hadde følgende ordlyd:

”Volder motorvogn skade på annen motorvogn eller på skinnegangvogn, eller på folk eller gods i noen slik vogn, gjelder erstatningsplikten fra den førstnevnte vogns side bare når skaden skyldes

- a) uforsvarlig forhold hos eier, bruker eller fører av denne vogn eller hos noen person som følger med i vognen, eller
- b) mangel eller svikt ved vognen, eller

- c) **at vognen for øvrig er blitt kjørt, anbrakt eller behandlet i strid med gjeldende trafikkregler.”**

(28) Om utkastet § 5 nr. 1 uttales det i komiteens innstilling side 64:

”Bestemmelsen danner et naturlig supplement til hovedregelen i utkastets § 1 om objektiv erstatningsplikt for skade voldt av motorvogn. Denne regel er ikke rimelig og bør ikke ubetinget gjelde i tilfelle hvor motorvognen i skadeøyeblikket sto stille og ikke var noe aktivt ledd i trafikken, men skade likevel er oppstått, f.eks. ved at skadelidte har kjørt eller rent mot vognen eller pådratt seg skade som passasjer i vognen. Motorvognens særlige faremuligheter, iallfall de viktigste (tyngde, lettbevegelse og hastighet), har da ikke innvirket på skaden, og det synes derfor rimelig å modifisere den ubetingete erstatningsplikt i retning av alminnelige erstatningsregler – f.eks. på samme måte som sammenstøtregelen i utkastets § 4.”

(29) Den bestemmelsen som komiteen hadde foreslått som § 1 nr. 1 første punktum, ble i Ot.prp. nr. 24 (1959–60) flyttet til § 4 første punktum. I proposisjonen side 44 uttales det:

”Paragrafen stemmer med komiteforslaget § 1 nr. 1 første punktum. Den fastslår trafikkforsikringens objektive erstatningsplikt, uansett feil eller svikt på det skadevoldende motorkjøretøys side. Angående de nærmere vilkår og unntak vises til komitéinnstillingen s. 58–60.”

(30) Utkastet § 1 nr. 1 andre punktum er plassert i lovens § 2 første ledd bokstav a.

(31) Departementet kom videre til at det ikke var behov for å lovfeste noen særregel for parkert motorvogn. I den sammenheng uttales det, jf. proposisjonen side 44:

”Departementet er enig i at en slik regel i og for seg kan være rimelig, men er ... blitt stående ved at de praktiske behov for et unntak fra den helt objektive erstatningsplikt neppe er så sterke at de nødvendiggjør en særregel for vanlig parkering (på sted som er åpent for alminnelig ferdsel).

For det første vil det alltid være lovens vilkår for erstatningsplikt at skaden er 'voldt' av motorkjøretøyet. Selv om et parkert kjøretøy etter betingelseslæren blir årsak i logisk forstand til en skade, vil det i mange tilfelle falle unaturlig å tale om skadevolding i lovens forstand, dersom skaden verken kan tilskrives noe aktivt forhold på kjøretøyets side eller noen feil, svikt eller uregelmessighet ved kjøretøyet eller dets anbringelse eller behandling.

For det annet vil det gjerne i større eller mindre grad bero på skadelidtes egen skyld når han blir skadd ved å komme borti et parkert motorkjøretøy, iallfall dersom skaden ikke skyldes noen feil, svikt eller uregelmessighet på kjøretøyets side. ... ”

(32) Min oppsummering så langt er at ”gjer” oppstiller et årsakskrav samtidig som forarbeidene viser at man tok sikte på å gi bestemmelsen et vidt anvendelsesområde.

(33) Høyesterett har ikke tidligere behandlet et lignende skadetilfelle. Det foreligger imidlertid flere avgjørelser hvor det er prøvd om en skade omfattes av bilansvarslovens dekningsområde. I Rt. 1968 side 878 hadde tre anleggsarbeidere blitt drept, og flere, blant dem saksøkerne, blitt skadet da en steinblokk falt ned på den lastebilen hvor de oppholdt seg på lasteplanet. Høyesterett kom til at dette tilfellet ikke var omfattet. Førstvoterende viste til at blokken fremstod ”som et helt selvstendig, tilfeldig og utenfra kommende element i årsaksrekken. Førerens forhold, bilens utstyr eller manøvrering har ikke spilt og

kunne heller ikke spille noen rolle for hendelsesforløpet”. Deretter oppsummerer førstvoterende sitt standpunkt slik (side 881):

”Det er et bilansvar loven regulerer. Dette må forutsette at motorvognen på en eller annen måte utgjør et virkende element i hendelsesforløpet. Her har bilen spilt en passiv rolle.”

- (34) Dette vilkåret innebærer imidlertid ikke at det kreves en aktiv skadeforvoldelse fra vedkommende motorvogns side – noe som illustreres av Rt. 2003 side 557 hvor en politibil hadde kjørt inn i en fluktbil mens den stod stille. Saken gjaldt krav om erstatning for skade på politibilen etter sammenstøtsregelen i lovens § 8. Også § 8 inneholder kriteriet ”gjer”. Om dette kriteriet uttaler førstvoterende i avsnitt 30:

”Fluktbilen sto stille eller var bare i sakte bevegelse da sammenstøtet fant sted. Loven bruker uttrykket ’gjer’, og det kan ut fra en språklig forståelse spørres om det i lovens kriterium ligger et krav om at det må foreligge aktiv skadeforvoldelse fra vedkommende bils side for at ansvar skal kunne pålegges. Noe slikt krav kan imidlertid ikke stilles. Det fremgår av flere andre bestemmelser i loven at også biler som er parkert, etter omstendighetene kan anses som skadevoldere i lovens forstand. ... En annen sak er at det i slike tilfeller gjerne må foreligge noe mer for at ansvar skal foreligge. I Ot.prp. nr. 24 (1959–60) side 44 heter det således:

’Selv om et parkert kjøretøy etter betingelseslæren blir årsak i logisk forstand til en skade, vil det i mange tilfelle falle unaturlig å tale om skadevoldning i lovens forstand, dersom skaden verken kan tilskrives noe aktivt forhold på kjøretøyets side eller noen feil, svikt eller uregelmessighet ved kjøretøyet eller dettes anbringelse eller behandling.’”

- (35) I avsnitt 33 uttales det videre:

”Ansvaret er i praksis trukket ganske langt. Som alt nevnt kan det omfatte tilfeller der den skadevoldende bil står stille. Jeg henviser videre til Rt. 1980 side 1061, der det ble ansvar for skade voldt ved at oppstabilede acrylballer raste ut etter at en gaffeltruck hadde fjernet noen baller, og Rt. 1999 side 1312, der en stjålet hjullaster ble kjørt inn i veggen til en bankbygning med sikte på å stjele en minibanksafe. ... ”

- (36) I forlengelsen av avsnitt 33 uttaler førstvoterende i avsnitt 41 at ”[j]eg minner imidlertid i denne sammenheng om at ansvaret etter bilansvarsloven er trukket langt i praksis, og av og til lenger enn man kanskje ut fra en umiddelbar betraktning skulle vente”. Jeg deler denne observasjonen.

- (37) Et eksempel på at Høyesterett kom til at en skade ikke var omfattet, selv om man umiddelbart kunne tro at løsningen var motsatt, er referert i Rt. 1986 side 1293 hvor en sjåfør hadde fått knust venstre kne da han forsøkte å få en framontert lastekarm opp på bilens lasteplan. Han hadde transportert fem skytematter og hadde måttet fjerne lastekarmens baklem for å få tippet av mattene. Da han var alene, var det vanskelig å få remontert baklemmen. Meningen var dermed å ta den med på lasteplanet for å få hjelp til å få den remontert. I den sammenheng mistet han baklemmen, som veide 75 kg, på kneet. Høyesterett kom til at denne skadeforvoldelsen ikke var omfattet av bilansvarslovens dekningsområde. I den sammenheng uttaler førstvoterende (side 1295–1296):

”Uhellet skjedde under opplasting av bilens lastelem. Som det fremgår på side 59–60 i innstillingen fra Motorvognansvarkomitéen av 1951, skal skader som oppstår som følge av lastning eller lossing av en stillestående lastebil, som hovedregel falle utenfor trafikforsikringen. Saken gjelder riktignok lastning av tilbehør til vedkommende bil

med sikte på senere montering. Jeg kan imidlertid ikke finne at dette kan spille noen avgjørende rolle for ansvarsspørsmålet.

Ved avgrensingen av dekningen etter trafikksikringen må det legges stor vekt på de veiledende uttalelser som fremgår på side 58 spalte 1 i Motorvognansvarkomitéens innstilling. Her heter det at erstatningsplikten 'omfatter enhver skade som har en noenlunde naturlig sammenheng med en motorvogns tilstand, egenskaper eller andre forhold'. Det uttales videre at det vil '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'.

Uhellet kan ikke ses som utslag av den risiko som trafikksikringen, 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. Den oppståtte skade dekkes derfor etter min mening ikke av trafikksikringen."

- (38) Som det fremgår av sitatet, fremhever førstvoterende at det må legges "stor vekt" på de generelle uttalelsene i forarbeidene om lovens dekningsområde. Men saken viser at det også ble lagt stor vekt på den kasuistiske uttalelsen om lasting og lossing, idet det ikke er selvsynlig at en skade som sjåføren påføres ved lasting eller lossing ikke omfattes – i alle fall ikke i et tilfelle som det foreliggende hvor opplastingen inngikk i et ikke avsluttet transportoppdrag og hvor formålet var å bringe lastebilen tilbake i sin opprinnelige tilstand. Dette viser at det også legges stor vekt på hva som konkret uttales i forarbeidene om hva som skal omfattes.
- (39) Eksempelet i forarbeidene om skade som oppstår som følge av at man blir klemt av en bildør, viser at man ikke tok sikte på å begrense ansvaret til skader som er typiske for bilbruk. Et fall, som i det foreliggende tilfellet, kan like gjerne skje fra en ordinær stige, og klemming i dører kan like gjerne skje i en bygning. 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. Dette viser at ansvaret ikke er begrenset til skader hvor den særskilte risikoen som motorvognansvaret tar sikte på å dekke har realisert seg, slik Gjensidige har anført.
- (40) Samtidig krever loven at motorvognen "gjer" skaden – noe som innebærer at det som allerede nevnt, også i disse sakene gjelder et årsakskrav. Selv om en skade for så vidt har tilknytning til motorvognens direkte bruk, omfattes den ikke utelukkende av den grunn av motorvognansvaret. Det generelle årsakskravet som ble oppstilt i Rt. 1992 side 64 – at den aktuelle årsaksfaktoren må ha "vært så vidt vesentlig i årsaksbildet at det er naturlig å knytte ansvar til den" – må også gjelde i disse tilfellene. Også reservasjoner i forarbeidene viser at det må foretas en konkret vurdering. Dette illustreres for det første av utsagnet om at det vil være "veiledende" om skaden er en naturlig realisering av det farekompleks som er lovgrunnen for ansvaret. Videre kan det vises til at ved omtalen av bl.a. skader ved av- og påstigning uttales det at "i prinsippet" skal også slike skader omfattes.
- (41) 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 personskaade 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.

- (42) Om denne saken viser jeg til følgende oppsummering i lagmannsrettens dom som også er dekkende for mitt syn:

”I denne forbindelse peker lagmannsretten også på at lastebilens høyde og utforming klart må sies å utgjøre et faremoment i seg selv. Den normale måten å forlate en slik lastebil på, er at sjåføren etter å ha stanset kjøretøyet og slått av motoren, åpner døra og reiser seg delvis i setet, for deretter å svinge seg ut av setet og rygge ut av døråpningen. Døråpningen på den aktuelle bilen var ikke høyere enn at sjåføren måtte stå i bøyd posisjon når han forlot førerhuset, med ryggen først. Sjåføren måtte løfte bena over dørkarmen og deretter ’finne’ det øverste stigtrinnet, som sjåføren normalt ikke vil se pga den stillingen han står i. Fra det øverste stigtrinnet var det som før nevnt ca halvannen meter ned til bakken. For å sikre sjåføren mot nettopp fallulykker var bilen utstyrt med ekstra håndtak montert på begge sider av døråpningen.

Etter lagmannsrettens syn skyldes skaden nettopp en ’naturlig realisering’ av det farekompleks lastebilens konstruksjon og fallhøyden representerte. ...”

- (43) 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. Jeg er etter dette kommet til at anken må forkastes.
- (44) Etter tvisteloven § 20-2 første ledd har en part som har vunnet saken som utgangspunkt krav på full erstatning for sine sakskostnader. Selv om saken gjelder et skadetilfelle som ikke tidligere har vært prøvd av Høyesterett, er det ikke grunnlag for å gjøre unntak fra denne hovedregelen for noen instans.
- (45) A har med hjemmel i rettshjelploven § 18 vært innvilget fri sakførsel for Høyesterett. Kostnadene skal dermed tilkjennes det offentlige. Advokat Benberg har oppgitt sitt salærkrav til kroner 56 656 som tilkjennes. I tillegg kommer reiseutgifter med kroner 7 712 slik at det samlede omkostningsbeløpet utgjør kroner 64 368.
- (46) Jeg stemmer for denne

DOM :

1. Anken forkastes.
 2. I sakskostnader for Høyesterett betaler Gjensidige Forsikring ASA til det offentlige 64 368 – sekstifiretusentrehundreogsekstiåtte – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.
- (47) Dommer **Stabel:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (48) Dommer **Noer:** Likeså.

- (49) Dommer **Webster:** Likeså.
- (50) Dommer **Gjølstad:** Likeså.
- (51) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Anken forkastes.
2. I sakskostnader for Høyesterett betaler Gjensidige Forsikring ASA til det offentlige 64 368 – sekstifiretusentrehundreogsekstiåtte – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av denne dom.

Riktig utskrift bekreftes: