



NORGES HØYESTERETT

D O M

avsagt 21. juni 2024 av Høyesterett i avdeling med

dommer Wilhelm Matheson
dommer Per Erik Bergsjø
dommer Espen Bergh
dommer Kine Steinsvik
dommer Thom Arne Hellerslia

HR-2024-1117-A, (sak nr. 23-149202SIV-HRET)
Anke over Frostating lagmannsretts dom 30. juni 2023

Codan Forsikring A/S

(advokat Joachim Mikkeltorg Skjelsbæk)

Trafikkforsikringsforeningen (partshjelper)
Yrkesskadeforsikringsforeningen
(partshjelper)

(advokat Terje Marthinsen)

Mot

A

(advokat Trond Alan Walmsnæss Wehn – til
prøve)

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

(1) Dommer **Bergh:**

Sakens spørsmål og bakgrunn

- (2) Saken gjelder spørsmål om norske eller danske lovregler skal anvendes ved krav om erstatning mot et dansk forsikringsselskap etter en ulykke i Norge.
- (3) A er dansk statsborger og bosatt i Danmark. Han var fører av en kranbil som veltet 6. mai 2019 under bygging av vindmøller på Hitra i Norge. A var på skadetidspunktet ansatt i det danske selskapet BMS A/S, som var engasjert for å utføre arbeid på Hitra. Kranbilen var danskregistrert, eid av BMS A/S og forsikret i det danske selskapet Codan Forsikring A/S (Codan) med BMS A/S som forsikringstaker.
- (4) A ble alvorlig skadet i ulykken og var sykmeldt i omkring åtte måneder. Han har fått utbetalt erstatning etter danske yrkesskaderegler. Erstatningen dekker imidlertid ikke As fulle tap, og han har fremsatt krav om utbetaling mot bilforsikringsselskapet. Av forsikringsbeviset går det frem at forsikringen i Codan ikke gir dekning for skade på føreren av bilen. Det er etter dansk lovgivning adgang til å avtale et slikt unntak. Etter den norske bilansvarslova må imidlertid den obligatoriske forsikringen også omfatte skade på føreren.
- (5) A innga stevning til Trøndelag tingrett 2. mai 2022 med krav om erstatning etter bilansvarslova. I stevningen ble kravet angitt å gjelde «erstatning utenfor kontraktsforhold». Tingretten besluttet at spørsmålet om lovvalg skal avgjøres særskilt, jf. tvisteloven § 16-1 andre ledd bokstav b, og avsa 16. november 2022, etter skriftlig behandling, dom med slik slutning:
- «1. Twisten i sak nr. 22-064526TVI-TTRO/TBRE skal avgjøres etter norsk rett.
 2. Avgjørelsen om sakskostnadene utsettes til den senere avgjørelsen som avslutter saken for tingretten.»
- (6) Tingretten kom til at forsikringslovvalgsloven § 6 medfører at norsk rett skal anvendes i saken.
- (7) Codan anket dommen til Frostating lagmannsrett. Etter gjennomført ankeforhandling avsa lagmannsretten 30. juni 2023 dom der anken ble forkastet. Dommen ble avsagt under dissens. Flertallet bygde, som tingretten, på at lovvalget skal avgjøres etter forsikringslovvalgsloven § 6. Mindretallet var ikke enig i dette, men tok ikke stilling til det konkrete lovvalget.
- (8) Codan har anket rettsanvendelsen til Høyesterett. For Høyesterett har Yrkesskadeforsikringsforeningen og Trafikkforsikringsforeningen opptrådt som partshjelpere.

Partenes syn på saken

- (9) Den ankende part – *Codan Forsikring A/S* – har i korte trekk gjort gjeldende:
- (10) Lagmannsrettens flertall har feilaktig konkludert med at forsikringslovvalgsloven § 6 gjelder i dette tilfellet og leder til at reglene i den norske bilansvarslova kommer til anvendelse. Kravet som er fremmet mot Codan, er et krav om erstatning utenfor kontrakt, og lovvalget skal avgjøres etter de lovvalgsreglene som gjelder for slike krav. Forsikringslovvalgsloven gjelder i kontraktsforhold.
- (11) Bilansvarslova har ingen lovvalgsregler. Lovvalget må dermed avgjøres etter alminnelige norske regler. Nyere rettspraksis bygger på at dersom det finnes fastere regler for lovvalg på et bestemt område, skal disse anvendes. For erstatningskrav utenfor kontrakt utgjør europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 864/2007 om lovvalg for forpliktelser utenfor kontrakt (Roma II-forordningen) slike fastere regler. Roma II-forordningen artikkel 4 nr. 2 gjør unntak fra den generelle regelen i første ledd om skadestedets rett for tilfeller der alle involverte parter har felles hjemlandsrett. Det er tilfellet i vår sak og tilsier at dansk rett skal anvendes. Også bedømt etter den såkalte «Irma Mignon-formelen» må lovvalget bli dansk rett.
- (12) Når det er dansk rett og ikke reglene i bilansvarslova som gjelder, foreligger det ikke erstatningsansvar overfor føreren av bilen. Codan må da frifinnes.
- (13) Codan Forsikring AS har lagt ned slik påstand:
- «1. Codan Forsikring A/S frifinnes.
 2. Codan Forsikring A/S tilkjennes sakskostnader for tingrett, lagmannsrett og Høyesterett.»
- (14) Partshjelperne – *Yrskesskadeforsikringsforeningen* og *Trafikkforsikringsforeningen* – har vist til anførselene fra Codan og særlig fremhevet at konsekvensene av tingrettens og lagmannsrettens lovforståelse vil være at norsk rett alltid skal brukes av norske domstoler ved obligatorisk forsikring. Dette kan ikke være riktig og vil ikke gi gode eller ønskede resultater.
- (15) Partshjelperne krever ikke sakskostnader og har ikke lagt ned påstand.
- (16) Ankemotparten – A – har i korte trekk gjort gjeldende:
- (17) Forsikringslovvalgsloven § 6 regulerer Codans forpliktelse overfor A og medfører at norske ufravikelige regler i bilansvarslova skal anvendes.
- (18) Forsikringslovvalgsloven implementerer EØS-regler, og grensen mellom forpliktelser i og utenfor kontrakt må trekkes i samsvar med EU-retten.
- (19) For Høyesterett erkjenner A at skadelidtes erstatningskrav etter en ulykke i utgangspunktet er et krav utenfor kontrakt. Det må imidlertid skilles mellom lovvalget for skadevolders erstatningsansvar og lovvalget for forsikringsselskapets forpliktelse overfor skadelidte. Kravet i denne saken er at Codan foretar oppgjør etter forsikringsavtalen. Dette er en kontraktsforpliktelse, og lovvalgsreglene i kontrakt skal anvendes.

(20) Subsidiært anføres det at Roma II-forordningen artikkel 4 nr. 3 skal anvendes, og at den utpeker norsk rett.

(21) A har lagt ned slik påstand:

«Prinsipalt:
Anken forkastes.

Subsidiært:
Sakskostnader tilkjennes ikke.»

Mitt syn på saken

Reglene i bilansvarslova

(22) Etter tilslutningen til EØS-avtalen er Norge bundet av EØS-regelverket om motorvognforsikring. Dette regelverket besto tidligere av flere direktiver, men er nå samlet i europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/103/EF – motorvognforsikringsdirektivet.

(23) Den norske bilansvarslova er fra 1961. Lovens bakgrunn og innhold er i HR-2021-822-A avsnitt 38 og 39 beskrevet slik:

«Frem til bilansvarsloven trådte i kraft, var bilansvaret regulert i motorvognloven 20. februar 1926. Denne loven oppstilte objektivt ansvar for ulykker som skyldtes vognenes bruk. Bilens eier hadde plikt til å stille garanti til dekning av det mulige erstatningsansvaret. Et slikt system basert på ordinært erstatningsansvar kombinert med garanti eller ansvarsforsikring er fortsatt utbredt internasjonalt og ligger til grunn for motorvognforsikringsdirektivet.

Bilansvarsloven bygger imidlertid på en annen struktur. Det er plikt for motorvognens eier til å tegne en forsikring basert på objektivt ansvar som gjelder direkte til fordel for skadelidte, jf. § 4 og § 15. Fordi forsikringen hverken er en tradisjonell ulykkesforsikring eller en tradisjonell ansvarsforsikring, ble den gitt et nytt navn – trafikforsikring.»

(24) Forholdet mellom bilansvarslova og EØS-reglene er utdypet i avsnitt 74:

«Som nevnt er den norske loven bygget opp på en annen måte enn EU-direktivet ved at loven har en samlet regulering av erstatningsansvar og forsikringsdekning. Direktivet regulerer i utgangspunktet bare forsikringsdekningen. Sammenhengen med erstatningsreglene ligger i at det erstatningsansvaret som følger av nasjonal rett, må være dekket av en motorvognforsikring som oppfyller direktivets krav.»

(25) Bilansvarslova omfatter altså både regler om vilkårene for erstatningsansvar og regler om forsikringsplikt. Det som reguleres, er forsikringsselskapets ansvar direkte overfor skadelidte. Dette gjør at loven skiller seg fra bilansvarsordningen i andre land, og også fra systemet i Norge på andre områder. Den vanlige ordningen er at det i utgangspunktet er skadevolderen som er erstatningsansvarlig, samtidig som skadelidte er gitt rett til å kreve erstatning direkte fra forsikringsselskapet der skadevolderen har tegnet ansvarsforsikring. I Norge finnes en generell regel om dette i forsikringsavtaleloven § 7-6.

- (26) *Erstatningsansvaret* reguleres i bilansvarslova kapittel II. Grunnregelen i § 4 er at erstatningsansvaret omfatter all skade som motorvogn «gjer». Dette omfatter både personskade og tingsskade.
- (27) Opprinnelig hadde loven i § 5 bokstav b et unntak for skade på føreren av motorvognen. Dette unntaket ble fjernet i 1973. EØS-regelverket tillater imidlertid at motorvognforsikring ikke dekker skade på føreren, og den danske færdselsloven krever ikke at slik forsikring skal omfatte føreren.
- (28) *Forsikringsplikten* er regulert i bilansvarslova kapittel IV. Paragraf 15 første punktum lyder:
- «Motorvogn som er registrert eller skulle vore registrert eller ha kjennemerke etter vegtrafikklova, skal eigaren trafikktrygda for all skade som går inn under kapitel II.»
- (29) Forsikringen skal altså omfatte all skade som går inn under kapittel II, herunder skade på føreren. Det avgjørende for om det foreligger forsikringsplikt, er i utgangspunktet om motorvognen er registreringspliktig etter vegtrafikkloven.
- (30) Krav om forsikring av utenlandske motorvogner som brukes midlertidig her i landet, følger av forskrift gitt med hjemmel i lovens § 17 første ledd bokstav e. Forskrift 1. april 1974 nr. 3 om trafikktrygd m.v. § 1 første ledd første punktum lyder:
- «Utenlandske motorvogner og motorvogner som skal være særskilt registrert, skal være trygdet i samsvar med § 15 i bilansvarsloven når de brukes midlertidig her i riket.»
- (31) Det kreves altså at også utenlandske motorvogner skal ha en forsikring som dekker det ansvaret som følger av lovens kapittel II.
- (32) Dette medfører likevel ikke at det alltid må tegnes en særskilt norsk forsikring. Etter forskriften § 1 tredje ledd nr. 2 godtas som «bevis for trafikktrygd» blant annet vognkort eller annet bevis for at motorvognen er registrert i et annet EØS-land. Innenfor EØS gjelder motorvognforsikringsdirektivet, som stiller krav til innholdet i slik forsikring. Når en motorvogn er registrert i et EØS-land, skal det være tegnet en forsikring som også omfatter skade som inntreffer under bruk av motorvognen i andre land innenfor EØS-området. Det er i denne saken på det rene at den forsikringen som var tegnet i Codan, også ga dekning for bruk av kranbilen i Norge.
- (33) Bilansvarslova med forskrifter inneholder altså en utfyllende regulering av forsikringsplikten når en utenlandsk motorvogn benyttes i Norge. Derimot inneholder den ingen regler om det geografiske virkeområdet for reglene om erstatningsplikt i lovens kapittel II. Dette er omtalt i forarbeidene til loven. I NUT 1957: 1 side 60 heter det:
- «Komiteen er blitt stående ved ikke å foreslå noen uttrykkelig regel om lovens *stedlige* virkekrets, men la denne bero på alminnelige internasjonal-privatrettslige prinsipp. Som regel vil loven bare gjelde for skade som inntreffer her i riket (derunder Svalbard). Men unntaksvis kan det tenkes at dens regler – iallfall delvis – får anvendelse også på skade i utlandet, f.eks. når det gjelder oppgjøret mellom en norsk

forsikringtaker og hans norske forsikringselskap, eller mellom en norsk bileier og hans norske passasjer i h. t. befordringavtale som har sin nærmeste tilknytning til Norge ... »

- (34) Formuleringen «alminnelige internasjonal-privatrettslige prinsipp» må forstås slik at komiteen bygde på at avgrensningen av hvilke skader som har en slik tilknytning til Norge at de utløser erstatningsansvar etter bilansvarslova, skal gjøres etter alminnelige lovvalgsregler. Eksemplene som nevnes, gjelder lovens anvendelse på skader som skjer i utlandet. Men det som uttales, må innebære at lovvalgsregler utenfor loven vil være avgjørende også når skaden skjer i Norge.
- (35) Komiteen uttrykker at reglene bare unntaksvis vil få anvendelse når skaden skjer utenfor Norge. Et naturlig motstykke til dette er at når skaden skjer i Norge, vil lovens erstatningsregler normalt gjelde. Men henvisningen til alminnelige lovvalgsregler medfører at unntak kan tenkes også i denne sammenheng.
- (36) Etter det jeg kan se, ble lovvalgsspørsmål ikke kommentert i lovproposisjonen, Ot.prp. nr. 24 (1959–1960). Jeg er heller ikke kjent med senere norske rettskilder som bygger på andre utgangspunkter enn dem komiteen fremhever. Bjørn Edvard Engstrøm gir i *Bilansvaret*, 3. utgave 2022, side 50–52 en redegjørelse for lovens «territoriale virkefelt» som er i samsvar med det jeg har påpekt.
- (37) Etter dette er mitt utgangspunkt at når det følger av bilansvarslova § 15 første punktum sammenholdt med forskriften at utenlandske motorvogner skal ha en forsikring som dekker det ansvaret som følger av lovens kapittel II, må det forstås under hensyn til lovvalgsreglene som gjelder for erstatningsansvar etter loven. Det innebærer at forsikringsplikten etter den norske loven ikke omfatter skade der lovvalgsreglene leder til at de norske erstatningsreglene ikke skal anvendes.

Forsikringslovvalgsloven § 6

- (38) Tingretten og lagmannsretten har bygd på at lovvalget i denne saken avgjøres av forsikringslovvalgsloven § 6. Denne bestemmelsen lyder:

«For lovpliktige forsikringer skal alle ufravelige regler i det landet som pålegger forsikringsplikten, anvendes.»

- (39) Forsikringslovvalgsloven ble vedtatt i forbindelse med Norges tilslutning til EØS-avtalen. I Ot.prp. nr. 72 (1991–1992) side 19 er dette forklart slik:

«I alle land er det slik at landets domstoler ikke alltid skal anvende landets egne rettsregler. De nasjonale rettsregler om når et forhold skal bedømmes etter utenlandsk rett, kalles gjerne *lovvalgsregler* eller *internasjonal privatrett*. Hos oss er lovvalgsreglene i liten grad lovregulert. Dette gjelder bl a for forsikring, og rettstilstanden på dette feltet er tildels uklar. EØS-avtalen har bestemmelser om lovvalg i forsikringsavtaler i vedlegg IX del I punkt 7 og 11 (rådsdirektivene 88/357EØF art 7 og 90/619EØF art 4). ...

Som følge av EØS-avtalen er det nødvendig å implementere disse reglene i norsk rett. Dette kan mest hensiktsmessig skje ved lovgivning.»

- (40) Direktivbestemmelsene som det vises til i proposisjonen, er senere erstattet av bestemmelser i direktiv 2009/138/EF av 25. november 2009 (Solvens II) og i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 593/2008 om lovvalg for kontraktsforpliktelser (Roma I-forordningen). Solvens II-direktivet er omfattet av EØS-avtalen. Artikkel 178 i dette direktivet fastsetter at reglene i Roma I-forordningen artikkel 7 skal gjelde for forsikringsavtaler. For Norge får det den virkning at reglene i Roma I-forordningen artikkel 7 gjelder for Norge, selv om forordningen for øvrig ikke gjelder her. Roma I-forordningen artikkel 7 svarer i det vesentlige til de direktivbestemmelsene som gjaldt da forsikringslovvalgsloven ble vedtatt.
- (41) Roma I-forordningen regulerer lovvalg *i kontraktsforhold*. Etter artikkel 1 nr. 1 i den danske versjonen av forordningen skal den anvendes på «kontraktlige forpliktelser». Det fremgår videre av overskriften til artikkel 7 og bestemmelsen selv at den gjelder «forsikringsavtaler». Begrepet «kontraktlige forpliktelser» skal tolkes autonomt innenfor EU-retten. Etter det jeg forstår, har begrepet likevel i det vesentlige samme innhold som etter en alminnelig norsk forståelse.
- (42) Det følger av forsikringslovvalgsloven § 1 at den gjelder lovvalg *i forsikringsavtaler*. Lovens ordlyd er «direkte forsikringsavtaler», men jeg kan ikke se at ordet «direkte» innebærer en avgrensning av betydning for spørsmålet som foreligger her. Av forarbeidene fremgår at uttrykket er benyttet for å avgrense mot gjenforsikringsavtaler, jf. Ot.prp. nr. 71 (1991–1992) side 65.
- (43) Dersom forsikringslovvalgsloven § 6 skal regulere lovvalget i denne saken, må det bygge på at erstatningsreglene i bilansvarslova er så nært knyttet til forsikringsavtalen at det blir riktig å anvende lovvalgsreglene for forsikringsavtaler. Det som kunne tale for en slik løsning, er at den norske modellen for trafikksikring, som jeg har beskrevet, bygger på en nær tilknytning mellom forsikringsplikten og erstatningsreglene.
- (44) Jeg kan likevel ikke se at dette vil være en riktig forståelse av forsikringslovvalgsloven. Det alminnelige utgangspunktet er at det må skilles mellom regler om erstatningsansvar og regler som gjelder forsikringsforholdet. At det ved ansvarsforsikring foreligger direktekravsregler som gir skadelidte adgang til å fremme sitt krav mot forsikringsselskapet, endrer ikke at dette kravet er et erstatningskrav. Dette er lagt til grunn blant annet når det gjelder foreldelse, se HR-2023-2252-A avsnitt 33 med videre henvisninger.
- (45) Etter mitt syn kan ikke den særlige ordningen i bilansvarslova gi grunn til en annen løsning. Selv om trafikksikringen har enkelte særtrekk, bygger loven som nevnt på et skille mellom erstatningsregler og regler om forsikringsplikt.
- (46) Denne forståelsen støttes av at bilansvarslova er den norske implementeringen av EØS-reglene om motorvognansvar. Som det er beskrevet i det jeg har sitert fra HR-2021-822-A, bygger EØS-regelverket på et klart skille mellom erstatningsansvaret og forsikringsdekningen. Dette må naturlig få konsekvenser også når det gjelder lovvalg, slik at lovvalgsreglene utenfor kontrakt gjelder for erstatningsansvaret, mens lovvalgsreglene i kontrakt gjelder for forsikringsdekningen.

- (47) EU-domstolens dom 21. januar 2016 i forente saker C-359/14 og C-475/14 *ERGO Insurance og Gjensidige Baltic* beskriver en slik grensedragning. Saken gjaldt regressoppgjør etter motorvognulykker. I avsnitt 48 uttaler domstolen:
- «Spørsmålet om, hvorvidt der foreligger en forpliktelse til at yde erstatning til de i hovedsagerne omhandlede ofre, og rækkevidden af denne forpliktelse afhænger desuden først og fremmest af de vurderinger, der vedrører de færdselsulykker, som ligger til grund for de pågældende skader. Disse vurderinger, som vedrører erstatning uden for kontrakt, er ikke omfattet af det kontraktlige forhold, som knytter forsikringsselskaperne til deres respektive forsikringstagere.»
- (48) A har vist til at EU-domstolen i avsnitt 54 samtidig uttaler at forsikringsselskaperens plikt til å yte erstatning utspringer av en kontraktsrettslig forpliktelse, og at den loven som skal anvendes på en slik forpliktelse, skal fastlegges i samsvar med Roma I-forordningen. Etter det jeg forstår, bygger imidlertid dette ikke på mer enn at selve plikten for et forsikringsselskap til å utbetale erstatning – også om dette skal skje direkte til skadelidte – må følge av forsikringsavtalen. Jeg kan ikke se at denne uttalelsen, eller dommen for øvrig, endrer forståelsen av avsnitt 48, som direkte gjelder det sentrale spørsmålet i saken her.
- (49) Roma II-forordningen artikkel 18 har en særlig regulering av direkte søksmål mot ansvarlig forsikringsselskaper. Bestemmelsen lyder:
- «Den skadelidte kan reise krav direkte mod den erstatningsansvarliges forsikringsselskaper, hvis der er hjemmel herfor i den lov, der skal anvendes på forpligtelsen uden for kontrakt, eller i den lov, der skal anvendes på forsikringsavtalen.»
- (50) Når det gjelder grunnlaget for å fremme et direktekrav, gir denne bestemmelsen skadelidte en form for valgfrihet. Bestemmelsen regulerer imidlertid ikke lovvalget når det gjelder erstatningsrettslige spørsmål, jf. EU-domstolens dom 9. september 2015 i sak C-240/14 *Prüller-Frey* avsnitt 40 og 41.
- (51) Dersom forsikringslovvalgsloven § 6 skulle avgjøre lovvalgsspørsmålet for erstatningskravet i denne saken, ville det slik jeg forstår det, innebære en ordning i strid med det som ellers gjelder innenfor EØS-området. Dette ville være vanskelig å forene med de grunnleggende hensynene som ligger bak harmoniseringen av reglene om motorvognansvar.
- (52) Jeg er dermed kommet til at lovvalget i denne saken ikke skal skje etter forsikringslovvalgsloven § 6. Da er det ikke grunn til å gå inn på hva en eventuell anvendelse av denne bestemmelsen ville lede til.

Det konkrete lovvalget i denne saken

- (53) Mitt syn er etter dette at verken bilansvarslova, forsikringslovvalgsloven eller andre norske lovregler regulerer lovvalget som denne saken gjelder. Utgangspunktene i norsk internasjonal privatrett når lovvalget ikke er lovregulert, er i Rt-2009-1537 *bokhandleren i Kabul* avsnitt 32 til 34 beskrevet på følgende måte:

«Dersom ikke rettsvalget følger av fastere regler, skal saken etter norsk internasjonal privatrett avgjøres på grunnlag av rettsreglene i det land som saksforholdet etter en totalbedømmelse har nærmest tilknytning til ('Irma Mignon-formelen'). På stadig flere rettsområder har det imidlertid – gjerne med utgangspunkt i 'Irma Mignon-formelen' – utviklet seg fastere regler.

For erstatning utenfor kontrakt er hovedregelen at saken skal avgjøres etter skadestedets rett – *lex loci delicti*. Dette skaper ingen problemer i tilfeller hvor handlings- og virkningsstedet er i samme land. Dersom handlings- og virkningsstedet er i forskjellige land, får man spørsmålet om det er handlings- eller virkningsstedet som skal anses som skadested. For EU-landene gjelder Europaparlamentets og rådets forordning (EF) nr. 864/2007 av 11. juli 2007 om lovvalg for forpliktelser utenfor kontrakt (Roma II-forordningen). Den alminnelige regel for utenomkontraktssrettslig erstatningsansvar finnes i artikkel 4. Som hovedregel skal retten i det landet hvor det umiddelbare virkningsstedet befinner seg, legges til grunn, jf. artikkel 4 nr. 1. Fra denne hovedregelen gjøres flere unntak, blant annet dersom den skadevoldende handling har en åpenbart nærmere tilknytning til et annet land.

Det fremgår av artikkel 3 at forordningen ikke bare gjelder internt innenfor EU, men at den for medlemslandene også gjelder i forhold til stater utenfor fellesskapet. Norge er ikke bundet av forordningen. I den utstrekning vi ikke har avvikende lovregulering, taler imidlertid hensynet til rettsenhet for at vi ved avgjørelse av rettsvalgsspørsmål legger vekt på den løsning som EU-landene har valgt.»

- (54) Senere praksis fra Høyesterett bygger på disse utgangspunktene.
- (55) Etter det jeg har gjennomgått, skal lovvalget i denne saken skje etter reglene som gjelder for erstatning utenfor kontrakt. Dette er også i tråd med det anførte rettsgrunnlaget for kravet i stevningen. Slik det fremgår av det jeg har sitert fra dommen om bokhandleren i Kabul, vil Roma II-forordningen artikkel 4 dermed stå sentralt.
- (56) Hovedregelen etter artikkel 4 nr. 1 er at loven i det land hvor skaden inntreffer, skal anvendes. Ved motorvognansvar vil det landet der skaden inntreffer, som oftest være der den skadevoldende handlingen skjer. Erstatningsreglene i bilansvarslova vil dermed gjelde i de aller fleste tilfeller når skadetilfellet skjer i Norge. Dette gjelder selv om ett eller flere utenlandske kjøretøyer er involvert.
- (57) Artikkel 4 nr. 2 har imidlertid en særlig regel som lyder slik i den danske versjonen av forordningen:
- «Har den påstået ansvarlige og den skadelidte sædvanlig opholdssted i samme land på det tidspunkt, hvor skaden indtræder, anvendes det pågældende lands lov.»
- (58) Etter denne bestemmelsen er partenes *felles hjemlandsrett* avgjørende. Uavhengig av hvor skadestedet er, blir partenes felles tilknytning til ett bestemt land avgjørende for lovvalget. I denne saken er både A, bilens eier og Codan hjemmehørende i Danmark. Den eneste tilknytningen til Norge, er at skaden skjedde her. Etter mitt syn må artikkel 4 nr. 2 her lede til at As erstatningskrav reguleres av dansk rett.
- (59) A har vist til artikkel 4 nr. 3, som fastsetter at hvis den skadevoldende handlingen «har en åpenbart nærmere tilknytning til et annet land» enn det som er omhandlet i nr. 1 og 2, anvendes dette landets rett. Utgangspunktet i denne saken er imidlertid at

artikkel 4 nr. 2 klart gir anvisning på dansk rett på grunnlag av den vesentlige tilknytningen til Danmark. Det at skaden skjedde i Norge, kan ikke medføre at forholdet *åpenbart* har nærmere tilknytning hit.

- (60) Et lovvalg bygd på Roma II-forordningen artikkel 4 nr. 2 og dermed tilknytningen til Danmark, vil slik jeg ser det også samsvare med det som vil følge av «Irma Mignon-formelen», der spørsmålet er hvilket land saksforholdet etter en totalbedømmelse har nærmest tilknytning til.

Konklusjon og sakskostnader

- (61) Jeg er etter dette kommet til at As erstatningskrav overfor Codan må avgjøres etter dansk rett. Partene er enige om at A med denne konklusjonen ikke har krav på erstatning, slik at Høyesteretts dom skal gå ut på at Codan frifinnes.
- (62) Codan har krevd dekket sine sakskostnader for alle instanser. Jeg er imidlertid kommet til at det foreligger tungtveiende grunner for å frita A fra erstatningsansvar, jf. unntaksregelen i tvisteloven § 20-2 tredje ledd. Jeg viser til at saken gjelder et prinsipielt spørsmål der A har fått medhold i to instanser. Det var god grunn til å få saken prøvd, og det dreier seg om krav fra en enkeltperson overfor et forsikringsselskap.

- (63) Jeg stemmer for denne

D O M :

1. Codan Forsikring A/S frifinnes.
2. Sakskostnader tilkjennes ikke.

- (64) Dommer **Hellerslia:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.

- (65) Dommer **Steinsvik:** Likeså.

- (66) Dommer **Bergsjø:** Likeså.

- (67) Dommer **Matheson:** Likeså.

- (68) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Codan Forsikring A/S frifinnes.
2. Sakskostnader tilkjennes ikke.