

JUS399 Masteroppgave
Det juridiske fakultet, Universitetet i Bergen

Avkortning i skadelidtes erstatning ved manglende bruk av sikkerhetsanordninger

Kandidatnummer:

198722

Veileder:

Bent Liisberg

Antall ord: 12 317

Bergen 02.06.2014

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	3
1.1 Generelt om skadelidtes medvirkning.....	3
1.2 Manglende sikkerhetsanordninger.....	3
1.3 Den videre behandling.....	4
2. Lovhjemler for avkortningen	5
2.1 Skadeserstaningsloven § 5-1.....	5
2.2 Bilansvarslova § 7.....	6
2.3 Bestemmelsene sett i sammenheng.....	8
2.4 Andre bestemmelser.....	9
2.5 Bestemmelsen knyttet opp mot manglende bruk av sikkerhetsanordninger.....	9
3. Rt. 2005 s. 887 Bilbeltedommen	10
3.1 Presentasjon av dommen.....	10
3.2 Vurdering av dommen.....	11
3.3 Dommens rettskildemessige betydning.....	12
4. Annen praksis	13
4.1 Praksis før bilbeltedommen.....	13
4.2 Etterfølgende praksis i lavere instanser.....	14
4.3 Praksis i avkortningsnemnda og finansklagenemnda.....	15
5. Kravet til årsakssammenheng	15
5.1 Krav om adekvat årsakssammenheng.....	15
5.2 Merskade.....	16
6. Skadelidtes skyld	17
6.1 Skadeserstaningsloven § 5-1.....	17
6.1.1 Krav om forsett eller uaktsomhet.....	17
6.1.2 Grensen nedad.....	17
6.2 Bilansvarslova § 7.....	18
6.3 Skyldgraden i de konkrete situasjoner.....	18
7. De konkrete forhold av betydning	20
7.1 Forhold på skadelidtes side.....	20
7.2 Forhold på skadevolders side.....	22
7.3 Andre forhold.....	23
7.4 Samlet vurdering.....	24
8. Plikt til å foreta avkortning?	25
9. Avkortningsgraden	26
Litteraturliste	28

1. Innledning

1.1 Generelt om skadelidtes medvirkning.

Det er en grunntanke i norsk erstatningsrett at ansvarlige skadevoldere i utgangspunktet skal betale full erstatning som konsekvens av den skadevoldende handling. Dette begrunnes blant annet i forhold som rimelighetshensyn, prevensjonshensyn og reparasjonshensyn. I tilfeller hvor skadelidte selv er skyld i skaden vil det derimot i mange tilfeller kunne virke urimelig om det utbetales full erstatning.

I situasjoner hvor skadelidte selv har medvirket til skaden vil ikke rimelighetshensyn nødvendigvis tale for full erstatning. Det er en grunntanke at dersom skadelidte selv har medvirket til skaden er det også rimelig at han bærer konsekvensene av sitt eget bidrag til skaden. Skaden vil i slike situasjoner være et resultat av både skadevolders og skadelidtes handlinger og dette taler for at også utgiftene bør fordeles dem imellom.

Av denne grunn har lovgiver i de ulike lover funnet det nødvendig å ha lover som åpner for å avkorte erstatningen dersom skadelidte selv har medvirket. I den utstrekning skadelidte selv er ansvarlig for skaden bør han også bære kostnadene ved denne.

Innledningsvis kan det nevnes at skadelidtes forhold kan få betydning også ellers i erstatningsvurderingen. Skadelidtes handlinger kan f.eks. medføre at skadevolder ikke har utvist tilstrekkelig skyld etter culpavurderingen. Om dette er tilfellet vil det ikke foreligge culpaansvar hos skadevolder. Dersom skadelidte handler i strid med det som må forventes av personer i vedkommendes stilling kan dette medføre at skadevolders skyld "blir så liten at den ikke gir grunnlag for å pålegge skadevolderen ansvar".¹ I de tilfeller hvor skadelidtes handlinger er den dominerende årsak til skaden, vil også dette kunne medføre at erstatningsplikten faller bort. Dersom skadelidte enten samtykker i forkant eller i ettertid fraskriver seg retten til erstatning vil også erstatningsretten kunne bortfalle.²

Disse grunnlagene som kan frifinne for erstatningsplikt grunnet skadelidtes handlinger nevnes her da de er viktige for å vise det totale bildet av hvilke konsekvenser skadelidtes handlinger generelt kan få, men i det følgende vil kun medvirkningsreglene behandles.

Den mest generelle bestemmelsen for avkortning som følge av skadelidtes medvirkning finnes i skl. § 5-1. Denne bestemmelsen gjelder generelt for hele erstatningsretten, men enkelte særlover vil ha forrang gjennom lex specialis-prinsippet. En av disse er bal. § 7 som gir grunnlag for avkortning ved skadelidtes medvirkning i trafikkulykker ol.

1.2 Manglende sikkerhetsanordninger

I det følgende vil det fokuseres på medvirkning gjennom manglende bruk av sikkerhetsanordninger. Dette er spesialtilfeller av medvirkning. Det vil ikke tas stilling til medvirkning generelt, men kun fokuseres på dette spesialområdet.

¹ Nils Nygaard: Skade og Ansvar, 6. utgave, Oslo 2007 s. 300

² Nils Nygaard: Skade og Ansvar, 6. utgave, Oslo 2007 s. 303 flg.

Med sikkerhetsanordninger forstås her anordninger som skadelidte i forkant av skadeforvoldelsen kunne/burde ha anvendt og som ville hatt skadeforebyggende virkning. Det siktes til det sikkerhetsutstyr som skadelidte har eller burde ha hatt tilgjengelig og som potensielt kunne redusert skaderisikoen. Typiske eksempler vil være bilbelter og hjelm.

En regel om avkortning ved manglende bruk av sikkerhetsanordninger kan begrunnes i ulike hensyn. Hensyn til rimelighet og rettferdighet vil som for skadelidtes medvirkning generelt ha stor betydning. Dersom skadelidte ikke har sikret seg tilstrekkelig kan dette tale for at det er rimelig og rettferdig at vedkommende også får en lavere erstatning.

Prevensjonshensynet anføres også i enkelte saker som grunnlag for avkortning. Tanken er at en praksis med avkortning ved manglende bruk av sikkerhetsanordninger kan lede til større bruk av slike. Om et slikt hensyn bør tillegges vekt kan likevel diskuteres. Dersom man handler i strid med offentlige påbud om bruk av sikkerhetsanordninger utsetter man seg også for risiko for gebyrplikt. Om man til tross for dette handler i strid med påbudet kan det være usannsynlig at avkortning i erstatningssaker spiller en større rolle for vedkommendes handlemåte. Dette må likevel vurderes konkret opp mot de ulike sikkerhetsanordninger. I forarbeidene³ anføres det at påvirkning av trafikanters aktsomhet bør skje "på annen måte(...) enn ved å redusere skadelidtes krav på erstatning".

Det kan også oppstilles et skille mellom påbudte og ikke påbudte sikkerhetsanordninger. Dette skillet ble for bal. § 7 presentert av Bjørn Engstrøm i hans artikkel fra 2005 om skadelidtes medvirkning⁴, men Engstrøm går ikke spesielt grundig inn på vurderingene omkring dette skillet. For påbudte sikkerhetsanordninger virker han likevel å mene at dette vil være grunnlag for å foreta avkortning etter bal. § 7, mens manglende bruk av ikke påbudte sikkerhetsanordninger ikke vil være tilstrekkelig for avkortning i seg selv, men kan være det "kombinert med annen uakseptabel adferd i trafikken".

Bruk av bilbelte og bruk av hjelm på moped og motorsykkel er påbudt etter offentligrettslige regler. Dette vil være en klar oppfordring til skadelidte om at de bør brukes. Det er likevel ikke nødvendigvis en klar sammenheng mellom offentligrettslige påbud og erstatningsrettslige vurderinger. Det konkrete påbud vil måtte vurderes opp mot den enkelte situasjon og det må fastslås om det var uaktsomt å ikke ta sikkerhetsanordningen i bruk. At en sikkerhetsanordning er påbudt vil likevel generelt sett være et argument for at skadelidte faktisk burde tatt den i bruk. Når det gjelder ikke påbudte sikkerhetsanordninger slik som f.eks. hjelm på vanlig sykkel må det derimot foretas en konkret vurdering. Avgjørende vil også her være om det var uaktsomt av skadelidte å ikke bruke sikkerhetsanordningen, og om den manglende bruk har hatt innvirkning på skaden. Det manglende påbudet resulterer i at skadelidte hadde en mindre oppfordring, men det må vurderes blant annet om sikkerhetsanordningen ville hatt en skadereduserende effekt og om dette var kjent for skadelidte. Det vil altså kunne foretas avkortning både ved manglende bruk av påbudte og ikke påbudte sikkerhetsanordninger, men dette må bero på en konkret vurdering og det at en sikkerhetsanordning er påbudt vil være et ekstra forhold som taler for at den burde vært anvendt.

1.3 Den videre behandling

³ Ot. prp. nr. 75 (1983-1984)

⁴ Tidsskrift for Erstatningsrett nr. 1 2005 s. 3

I det følgende vil lovhjemlene for avkortning behandles i punkt 2, mens praksis behandles i punkt 3 og 4. Av lovtekstene følger at det må stilles krav til skadelidtes skyld og til årsakssammenhengen, samt at det deretter må foretas en konkret vurdering. Skyldkravet behandles i punkt 5 og årsakskravet behandles i punkt 6. Forhold av betydning i den konkrete vurdering presenteres og vurderes i punkt 7. I punkt 8 vil det så tas stilling til om det foreligger en plikt til å foreta avkortning, eller om dette er en valgfrihet domstolene har. I punkt 9 tas det så stilling til hvor stor den eventuelle avkortning bør være.

2. Lovhjemler for avkortningen

2.1 Skadeserstatningsloven § 5-1

Hjemmel for å foreta avkortning i erstatningen som følge av manglende bruk av sikkerhetsanordninger finnes i den generelle bestemmelsen i skl. § 5-1, første ledd, første punktum:

"Dersom den direkte skadelidte eller erstatningssøkeren har medvirket til skaden ved egen skyld, kan erstatningen settes ned eller falle bort for så vidt det er rimelig når en tar hensyn til atferden, og dens betydning for at skaden skjedde, omfanget av skaden og forholdene ellers."

Av bestemmelsens annet ledd følger det at det også regnes som medvirkning når skadelidte "har latt være i rimelig utstrekning å fjerne eller minske risikoen for skade".

Bestemmelsen sier ikke noe direkte om manglende bruk av sikkerhetsanordninger, men slik manglende bruk vil kunne anses som medvirkning som faller inn under bestemmelsens ordlyd. Spesielt presiseringen i annet ledd om at manglende reduksjon eller forminskning av skaderisiko åpner for å avkorte erstatningen som en følge av manglende bruk av sikkerhetsanordninger.

Sikkerhetsanordninger vil som nevnt være hjelpemidler skadelidte har hatt nettopp for å kunne beskytte seg mot risiko for skader, og ved å ikke benytte seg av sikkerhetsanordningene vil skaderisikoen øke. Det å ikke benytte seg av slike vil derfor falle inn under kjernen av bestemmelsens annet ledd.

Nygaard⁵ reiser spørsmål om bestemmelsens andre ledd krever utvist skyld fra skadelidte, og viser til at det var uenighet i juridisk teori om dette i tiden etter forarbeidene fra 1902. I nyere tid har det derimot "vore vanleg meining at den ikkje innehaldt særregler i høve til subjektiv skyld". Skyldkravet fra første ledd må altså gjelde også her, og det kreves dermed at skadelidte har utvist "egen skyld".

I tillegg til å ha utvist tilstrekkelig skyld følger det videre av både første og annet ledd at avkortning kun skal foretas etter en rimelighetsvurdering. Momentene for denne rimelighetsvurderingen finnes opplistet i første ledd og viser at det skal foretas en bred vurdering i den enkelte sak. Det skal tas hensyn til både skadelidtes handlemåte, skadeomfanget, og betydningen skadelidtes manglende bruk av sikkerhetsanordninger fikk for skadeutfallet. Når bestemmelsen avslutningsvis legger opp til at det skal tas hensyn til "forholdene ellers" viser dette omfanget av aktuelle momenter vil kunne være svært bredt og at man i den enkelte sak vil være nødt til vurdere hvilke forhold som har hatt betydning for skaderesultatet og i hvilken grad det vil være rimelig at de resulterer i avkortning.

⁵ Nils Nygaard: Skade og Ansvar, 6. utgave, Oslo 2007 s. 390 flg.

Ettersom ordlyden åpner for en såpass bred vurdering vil andre rettskilder kunne opplyse ytterligere om hvilke momenter som inngår i vurderingen. Disse momentene vil presenteres og vurderes nedenfor i punkt 7. I denne sammenheng nevnes det derfor kun kort at det i praksis normalt legges stor vekt på graden av skyld skadelidte har utvist i den konkrete sak. I tilfeller hvor skadelidte har handlet grovt uaktsomt vil det normalt anses rimeligere om erstatningen avkortes, enn det vil gjøre i tilfeller hvor uaktsomhetsgraden er lavere. Forsett er lite aktuelt i disse sakene da det er ytterst sjelden at skadelidte med vilje utsetter seg for skade, men om slike situasjoner oppstår vil dette klart kunne tale for at det er rimelig med avkortning.

Selv om skyldgraden veier tungt viser praksis at også andre momenter vil kunne tillegges vekt. Det må foretas en konkret vurdering av hvilke momenter som skal inngå i vurderingen av om avkortning bør foretas.

Et viktig poeng i lovteksten følger videre av bruken av begrepet "kan" i bestemmelsens første ledd. Begrepet viser at domstolene ikke plikter å foreta avkortning i erstatning selv om vilkårene ellers er innfridd, men at domstolen må foreta en skjønnsmessig vurdering og et valg i den enkelte sak. Domstolene må derfor selv ta stilling til om avkortning faktisk bør foretas.

Domstolen er likevel bundet av Høyesteretts praksis og valget den foretar må kunne begrunnes i de momenter som er saklig relevante i den enkelte sak. Dersom det foreligger en grov uaktsomhet og det klart vil være rimelig å avkorte erstatningen, må domstolen ha særlig tungtveiende grunner for å ikke foreta avkortning.

Generelt kan man si at valgmuligheten domstolen har fått gjennom begrepet "kan" må vurderes tett opp i mot rimelighetsvurderingen i § 5-1. Begrepet kan få den virkning at domstolen vil kreve en klarere rimelighet enn den ellers ville gjort. Dersom den ville ha hatt en plikt til å foreta avkortning ville det vært nødvendig å i større grad stille opp en klarere grense mellom det rimelige og urimelige. Nå kan derimot domstolene i grensetilfellene falle tilbake på at den har en valgmulighet og ikke plikter å foreta avkortning.

Det er likevel klart at det et sted må settes en grense. Den klare uaktsomhet vil kunne tale for at avkortning vil være rimelig og domstolene må følge aktuelle rettskilder i avkortningsvurderingen. Hvilke momenter som her er avgjørende vil presenteres i punkt 7.

Det følger også et krav om årsakssammenheng ut i fra kravet om at skadelidte "medvirket til skaden". Dersom ikke skadelidtes medvirkning hadde årsaksmessig innvirkning på skaden eller førte til et økt skadeomfang, kan ikke avkortning foretas. Kravet til årsakssammenheng behandles nedenfor under punkt 5.

2.2 Bilansvarslova § 7

En annen bestemmelse som åpner for avkortning i erstatningsutbetalinger som følge av manglende bruk av sikkerhetsanordninger er bal. § 7, som er bilansvarslovas medvirkningsbestemmelse. Første ledd lyder:

"Har skadelidaren medverka til skaden med vilje eller i aktløyse, kan retten minka skadebotkravet eller lata det falla heilt bort, så nær som når skadelidaren kan leggjast berre lite til last. Avgjerda skal retta seg etter åtferda på kvar side og tilhøva elles."

Bestemmelsen har et smalere virkeområde enn skl. § 5-1 da den etter § 1 kun gjelder for erstatning "for skade som motorvogn er gjer(...)". Begrepet motorvogn er definert i § 3 og typiske kjøretøy som faller innenfor begrepet vil være biler, motorsyker, busser ol.

Bilansvarslova er dermed begrenset til erstatning som følge av skade ved bilkjøring, motorsykelkjøring eller lignende og § 7 for dermed et langt smalere virkeområde enn skl. § 5-1. Til tross for dette snevrere virkeområdet viser praksis at bestemmelsen til stadighet anvendes for å avkorte erstatningsutbetalinger. Det sentrale eksempel på tilfeller hvor domstolen måtte vurdere avkortning etter § 7 som følge av manglende bruk av sikkerhetsanordninger, finnes i Rt. 2005 s. 887 som behandles nedenfor. Underrettspraksis og praksis fra avkortningsnemnda viser også at § 7 ofte anvendes i slike saker.

Til tross for at § 7 har et snevrere virkeområde enn skl. § 5-1, er det vesentlige likheter mellom bestemmelsene.

I likhet med § 5-1 krever § 7 at skadelidte har medvirket ved å utvise egen skyld. Her gjøres dette gjennom et krav om at skadelidte har medvirket "med vilje eller i aktløyse". Det kreves dermed enten forsett eller uaktsomhet fra skadelidtes side. Praksis viser at forsett sjelden vil være aktuelt da skadelidte normalt ikke påfører seg skaden med vilje, men uaktsomhetsvurderingen er svært relevant.

§ 7 legger også opp til en konkret vurdering i den enkelte sak. Avgjørende vil være "åtfærd på kvar side og tilhøva elles". Av dette følger at vurderingen vil kunne bli svært bred, og av ordlyden følger det ikke noen bestemte avgrensninger med hensyn til hva som kan være relevant. Det er åpent for å ta hensyn til både personenes handlinger og andre konkrete forhold av betydning i den enkelte sak.

Likheten mellom de to bestemmelsene er her stor og man må i begge tilfeller se på praksis for å finne de relevante momenter i vurderingen. Det er noen skiller for hva som kan bli relevant i de ulike situasjoner, og disse vil bli redegjort for nedenfor, men stort sett vil mange av de samme momentene kunne gjøre seg gjeldende. Disse behandles derfor samlet nedenunder i punkt 7.

Bruken av begrepet "kan" viser også at retten, som i vurderinger etter skl. § 5-1, må foreta en skjønnsmessig vurdering i den konkrete sak av om avkortning bør foretas. Forarbeidene til bilansvarslova⁶ presiserer at retten har "fri adgang til å nedsette erstatningen etter rettens skjønn" når vilkårene i bestemmelsen ellers er oppfylt. Rettens skjønnsmessige vurderinger må likevel kunne begrunnes ut i fra en rettslig vurdering og det må tas hensyn til gjeldende praksis vurdert opp i mot de aktuelle momenter i den konkrete sak.

Av kravet til at skadelidte har "medverka til skaden" følger det også i likhet med etter § 5-1 et krav om årsakssammenheng. Dersom ikke skadelidtes medvirkning faktisk har resultert i en skade som ikke ellers ville oppstått eller til et økt skadeomfang, vil ikke avkortning kunne foretas. Dette er et absolutt vilkår for erstatningen.

En viktig begrensning i avkortningsadgangen etter § 7 følger av at ordlyden oppstiller et krav om at det ikke skal foretas avkortning "når skadelidaren kan leggjust berre lite til last". Dette er en begrensning som ikke har noe motstykke i skl. § 5-1 og som nekter avkortning ved liten uaktsomhet.

⁶ NUT 1957:1 Innstilling om revisjon av reglene om motorvognansvaret s. 43

Selve vurderingen av grensen mellom liten og normal uaktsomhet behandles nedenfor i punkt 6, men det presiseres allerede her at det altså kreves en høyere terskel for skadelidtes skyld enn det som kreves etter § 5-1. Bestemmelsen i bilansvarslova er dermed klart gunstigere for skadelidte i de tilfeller hvor skyldgraden er lav.

2.3 Bestemmelsene sett i sammenheng

Som påpekt under gjennomgangen foran, er det vesentlige likheter mellom bestemmelsene. Begge bestemmelser åpner for avkortning i tilfeller hvor skadelidte ved egen skyld har medvirket i skaden, men krever at det foretas en konkret skjønsmessig vurdering i den enkelte sak hvor det legges vekt på skadelidtes skyldgrad, skadevolders handling, og andre momenter som i den konkrete sak har hatt betydning og kan trekke vurderingen i den ene eller annen retning. Svært sentralt i begge vurderinger vil være hvor klanderverdig skadelidtes opptreden har vært og denne må vurderes opp i mot andre konkrete momenter. Kravet til årsakssammenheng vil også være likt i vurderingene etter begge bestemmelser.

At bestemmelsenes ordlyder er såpass like medfører at de konkrete vurderingene som må gjøres også ofte vil ha vesentlige likheter. Vurderinger av om skadelidte i en bilulykke bør få nedsatt erstatningen etter bal. § 7 som følge av manglende bruk av sikkerhetsanordninger, kan tillegges vekt i andre situasjoner ved manglende bruk av sikkerhetsanordninger gjennom analogisk tankegang. Selv om man må være forsiktig med å trekke slike analogier for langt, er likhetene i de to bestemmelsene så store at de konkrete vurderingene som må foretas også vil ha store likhetstrekk.

I det følgende vil avkortning som følge av manglende bruk av sikkerhetsanordninger behandles samlet for de to bestemmelser. Hvor det er ulikheter som gjør seg gjeldende, vil dette påpekes underveis.

Avgrensingen i bal. § 7 om at avkortning ikke kan foretas ved liten uaktsomhet utgjør likevel en klar forskjell mellom bestemmelsene. Skadelidte stilles etter denne bestemmelsen i en bedre situasjon enn etter skl. § 5-1. Den erstatningspliktige (skadevolder, forsikringsselskap el.) ville dermed i slike situasjoner kunne blitt stilt gunstigere om man heller anvendte skl. § 5-1.

Selv om situasjoner etter bal. § 7 normalt også vil falle inn under virkeområdet til skl. § 5-1, har man likevel ikke noen valgmulighet. Det følger av lex specialis-prinsippet at spesielle lovbestemmelser vil ha forrang fremfor mer generelle bestemmelser. Ettersom bilansvarslova er mer spesielt avgrenset inn mot erstatningssaker etter bilulykker ol., mens skadeserstatningsloven behandler erstatning generelt vil bilansvarslova dermed ha forrang foran skadeserstatningsloven i motorvogntilfellene. Dersom saken gjelder forhold som faller innenfor bal. § 1 jf. § 3, vil saken dermed måtte behandles etter bal. § 7.

Det kan likevel stilles spørsmål om hvilken reell betydning denne forskjellen får. Det er klart at det etter bal. § 7 ikke kan foretas avkortning i tilfeller hvor skadelidte kun har utvist liten uaktsomhet. Denne muligheten foreligger i vurderinger etter skl. § 5-1, men som nevnt ovenfor er skyldgraden svært tungtveiende i den konkrete vurderingen som må foretas etter begge bestemmelser. Dersom skadelidte kun har utvist liten uaktsomhet vil dette være et tungtveiende argument for å ikke foreta avkortning også etter § 5-1. I praksis vil forskjellen dermed kunne bli relativt liten ettersom det normale vil være at avkortning ikke foretas ved lav skyldgrad på skadelidtes side.

Forskjellen må likevel ikke helt avskrives. Selv om resultatet etter begge bestemmelsene i de fleste saker vil være at det ikke foretas avkortning ved liten uaktsomhet er det en kategorisk regel i § 7, mens resultatet i slike saker etter § 5-1 beror på den konkrete vurdering. Ved liten uaktsomhet vil det være mulig å foreta avkortning etter § 5-1, dersom det er andre konkrete momenter som taler for dette. En slik mulighet finnes ikke etter § 7, da dette ville være i strid med bestemmelsen.

§ 7 gir dermed skadelidte et ufravikelig vern mot avkortning i de tilfeller hvor vedkommende kun har utvist liten uaktsomhet, mens § 5-1 kun gir et vern gjennom den konkrete rimelighetsvurderingen som må foretas. Da denne vurderingen også må vektlegge andre momenter, vil skadelidte kunne risikere avkortning til tross for lav utvist skyldgrad og kunne stilles i en dårligere posisjon enn det vedkommende ville vært etter § 7.

I det følgende vil de to bestemmelser behandles samlet, da de som nevnt har mange likheter og legger opp til konkrete vurderinger for mange av de samme momentene. I de tilfeller hvor forskjellene i bestemmelsene gjør seg gjeldende, vil dette påpekes underveis.

2.4 Andre bestemmelser

Skadelidtes medvirkning vil også kunne få betydning i forhold til andre lovbestemmelser. Et eksempel her kan være pasientskader som omfattes av pasientskadeloven. Loven har ikke noen egen regel om skadelidtes medvirkning, men § 4 fastslår skadelidtes medvirkning vil ha betydning etter reglene i skadeserstatningsloven. Yrkesskadeforsikringslovens § 14 kan også nevnes der da den innbærer at "[e]rstatningen kan settes ned eller falle bort dersom arbeidstakeren forsettlig eller grovt uaktsomt har medvirket til skaden". Av tredje punktum følger det at Skl. § 5-1 gjelder "så langt den passer".

Spesielle medvirkningsregler på ulike områder vil i likhet med bal. § 7 normalt ha forrang fremfor skl. § 5-1 som en følge av lex specialis-prinsippet. Da slike bestemmelser har mindre generell betydning enn skl. § 5-1 og heller ikke har like omfattende praksis som bal. § 7, vil det i det følgende ikke gås inn på disse.

Medvirkning ved manglende bruk av sikkerhetsanordninger vil også kunne være svært relevant i vurderinger i forsikringsrettslig sammenheng etter forsikringsavtaleloven. Etter §§ 13-8 og 13-9 vil forsikringsutbetalingen kunne avkortes eller falle helt bort ved hhv. "forsettlig" og "grovt uaktsomt" fremkalling av "forsikringstilfellet". Vurderingene etter disse bestemmelsene har klare likheter med de tidligere behandlede bestemmelser og det vil også her måtte foretas konkrete vurderinger i den enkelte sak.

Da denne oppgaven er begrenset til de erstatningsrettslige følgene ved manglende bruk av sikkerhetsanordninger, gås det ikke nærmere inn på de tilsvarende vurderinger etter forsikringsavtaleloven.

2.5 Bestemmelsene knyttet opp mot manglende bruk av sikkerhetsanordninger.

Ovenfor ble skl. § 5-1 og bal. § 7 behandlet mer generelt. Bestemmelsene har selvsagt en vesentlig videre ramme enn kun ved manglende bruk av sikkerhetsanordninger. Medvirkning til egen skade kan skje på mange ulike måter og manglende bruk av sikkerhetsanordninger er kun et av mange forhold som kan anses som medvirkning.

I forhold til skl. § 5-1 vil manglende bruk av sikkerhetsanordninger kunne være forhold som f.eks. manglende bruk av hjelm, vernesko og lignende på byggeplasser og industriområder. I de fleste situasjoner hvor skadelidte har hatt en mulighet til å beskytte seg forut for skadesituasjonen ved å ta i bruk beskyttende hjelpemidler, vil manglende bruk kunne anses som medvirkning.

Det avgjørende vil være om skadelidte har utvist skyld og om avkortning vil være rimelig. I tilfeller hvor skadelidte forut for skaden har befunnet seg i områder med stor risiko for skade (f.eks. byggeplasser) og har vært klar over denne skaderisikoen, men likevel valgt å ikke ta på seg sikkerhetsutstyr, vil dette kunne være et sterkt argument for at han har utvist tilstrekkelig uaktsomhet til at forholdet kan falle inn under § 5-1. Andre momenter kan likevel gjennom rimelighetsvurderingen tale for at avkortning ikke skal foretas. De konkrete forhold i den enkelte sak, f.eks. tilgjengelighetsgraden av sikkerhetsanordningen, risikograden, skadeomfanget og skadelidtes kunnskap om skaderisikoen vil kunne ha betydning. Momentene i den konkrete vurdering behandles i punkt. 7.

Etter bal. § 7 har man to klare eksempler på manglende bruk av sikkerhetsanordninger som kan resultere i avkortning. Manglende bruk av bilbelte i bil og manglende bruk av styrthjelm på motorsykkel/moped vil kunne anses som medvirkning til egen skade og resultere i avkortning etter § 7.

Praksis viser at manglende bruk av sikkerhetsanordninger kan falle inn under medvirkningsbegrepet, men at skadelidtes uaktsomhet må vurderes konkret opp i mot den enkelte sikkerhetsanordning. Det må tas hensyn til forhold på både skadelidtes og skadevolderens side og andre momenter av betydning i den enkelte sak.

Kravet til årsakssammenheng står også relevant i vurderinger etter begge bestemmelser. Det er et krav om at den manglende sikkerhetsanordning har vært en faktisk og ikke uvesentlig årsak til at skaden oppstod, eller at den manglende bruken resulterte i et økt skadeomfang. Det må dermed foretas en konkret vurdering av om skadeomfanget ville vært mindre eller om skaden ikke hadde oppstått dersom skadelidte hadde tatt i bruk sikkerhetsanordningen. Ved en bilulykke hvor skadelidte ikke brukte bilbelte må det dermed vurderes om skaden ville oppstått eller vært mindre dersom skadelidte hadde brukt beltet. Dersom den samme skaden ville oppstått uansett, vil ikke erstatningen kunne avkortes.

For at skadelidtes erstatning skal avkortes som følge av manglende bruk av sikkerhetsanordninger, må skadelidte ha medvirket til skaden uaktsomt eller forsettlig ved å ikke bruke sikkerhetsanordningen. Det må være en sammenheng mellom den manglende bruken og skaden, og retten må finne det rimelig å foreta avkortning etter en konkret skjønnsmessig vurdering.

3. Rt. 2005 s. 887 Bilbeltedommen

3.1 Presentasjon av dommen

Høyesterett behandlet i 2005 en sak hvor vurderingstemaet var om det skulle foretas avkortning i erstatningsutbetalingen etter bal. § 7 som følge av skadelidtes manglende bruk av bilbelte. Dommen er i ettertid blitt anvendt som en grunnleggende rettskilde i underrettspraksis og nemndavgjørelser og må kunne sies å ha stor rettskildemessig verdi. Denne dommen er den sentrale dommen på

området, og Høyesterett har ikke behandlet avkortningsspørsmålet ved manglende sikkerhetsanordninger i andre etterfølgende saker. Den behandles derfor her i punkt 3, før annen praksis behandles i punkt 4.

Denne dommen vil den i det følgende kun omtales bilbeltedommen. Andre dommer fra andre instanser om bilbeltebruk vil omtales med deres publiseringsnummer.

Situasjonen var at skadelidte hadde vært passasjer uten å benytte bilbelte under en biltur. Kjøreturen skulle ha vært på 20 km, men endte i en ulykke etter 10 km da sjåføren mistet kontrollen, og bilen etter en utforbakke traff en fjellvegg. Skadelidte ble kastet ut av bilen og påført alvorlige skader (medisinsk invaliditet på 48 %). Partene var enige om en opprinnelige erstatningssum, men uenige i om denne skulle avkortes grunnet den manglende bilbeltebruken. Partene var også enige i at det forelå årsakssammenheng mellom den manglende bilbeltebruken og skaden som oppstod.

I den aktuelle uaktsomhetsvurderingen tok førstvoterende utgangspunkt i forarbeidene og presenterte synspunktet om at det må foretas en konkret vurdering. Førstvoterende redegjorde dernest for den normale bilbeltebruken i Norge. I avsnitt 29 uttaler førstvoterende at "manglende bruk av bilbelte må anses som et klart brudd med normal og akseptert opptreden i forbindelse med bilkjøring". Han uttaler videre at den alminnelige regel bør være at "unnlatt bruk av belte under kjøring må regnes som en uaktsomhet, som overskrider «den mer dagligdagse og uskyldige aktløyse»". Unntak fra denne alminnelige regelen "kan nok tenkes, men krever spesiell begrunnelse".

Førstvoterende konkluderte så med at den aktuelle saken falt inn under hovedregelen. Til tross for skadelidtes unge alder (17 og et halvt år), manglende kjøreopplæring, og det forhold at ingen av de andre i bilen anvendte bilbelte, konkluderte retten med at skadelidtes manglende bilbeltebruk utgjorde tilstrekkelig uaktsomhet etter § 7.

Med utgangspunkt i ordlyden og forarbeidene⁷ uttalte førstvoterende at vurderingen dermed måtte bero på en bred skjønnsmessig vurdering og at retten ikke har noen plikt til å foreta avkortning selv om skadelidte har utvist uaktsomhet ut over terskelen i § 7.

I denne vurderingen kom førstvoterende frem til at sjåføren hadde utvist grov uaktsomhet i sin kjøring og at kjøringen fremtrådte som "den dominerende skadeårsak". Når førstvoterende vurderte dette opp i mot skadens alvorlighetsgrad og skadelidtes unge alder, og ikke fant at rimelighets-, rettferdighets- og prevensjonshensyn utgjorden noen forskjell i denne saken, konkluderte han med at det etter en samlet vurdering ikke var grunnlag for å avkorte erstatningen til skadelidte.

3.2 Vurdering av dommen

Dommen tar klare utgangspunkter i ordlyden og underbygger sine synspunkter med forarbeidsuttalelser, tidligere høyesterettspraksis og konkrete undersøkelser av alminnelig bilbeltebruk. Rettens vurderinger synes å være godt begrunnet og retten vurderer alle de aktuelle forhold av betydning for den konkrete saken. I sin vurdering av dommen i Tidsskrift for Erstatningsrett fra 2005⁸ konkluderer Bjørn Engstrøm med at dommen virket "konkret rimelig" ut i fra saksforholdet og at dens premisser er "fyldige og grundige".

⁷ Ot. prp. nr. 75 (1983-1984) s. 40 flg.

⁸ Tidsskrift for Erstatningsrett nr. 3-4 2005 s. 279

Dommen må kunne sies å være av god faglig kvalitet og må dermed kunne tillegges betydelig vekt i lignende saker.

3.3 Dommens rettskildemessige betydning

En slik godt begrunnet dom som er klart avgrenset til avkortningsvurderingen ved manglende bruk av bilbelte, vil naturligvis ha stor rettskildemessig vekt innenfor sitt område. I den konkrete vurderingen som må foretas etter § 7 vil det være mulig til å komme til andre resultater enn det Høyesterett her gjorde, men disse må i så fall kunne begrunnes i faktiske forskjeller i de aktuelle saker.

Førstvoterendes generelle betraktninger fra avsnitt 23 flg. omkring bruk av bilbelte vil ha spesielt stor vekt. Disse vurderingene er foretatt på generelt grunnlag og konkrete forhold har hatt liten betydning. Av spesielt stor betydning er førstvoterendes uttalelse i avsnitt 29 om at manglende bruk av bilbelte er et "klart brudd med allmenn og akseptabel opptreden" og at den alminnelige hovedregel bør være at manglende bilbeltebruk vil overskride terskelen for nødvendig uaktsomhet etter § 7. Disse uttalelsene er begrunnet i statistikk av bilbeltebruk og det skal mye til for å kunne vurdere dette annerledes i etterfølgende saker.

Retten presiserer at "unntak kan nok kreves, men krever en spesiell begrunnelse". Dette er en viktig reservasjon, men det kreves altså spesielle forhold for ikke å anse manglende bilbeltebruk som en uaktsomhet som overskrider terskelen i § 7. Den klare hovedregelen må være at manglende bilbeltebruk vil bety at skadelidte har opptrådt uaktsomt og at avkortning etter § 7 vil kunne foretas dersom retten mener det bør gjøres etter den konkrete skjønnsmessige vurderingen av "åtfërda på kvar side og tilhøva elles".

Hovedregelen som her er utformet vil ha relevans i etterfølgende bilbeltesaker både for domstolene og for nemnder som avkortningsnemnda for forbrukersaker og finansklagenemnda person. I praksis vil hovedregelen også ha betydning utenfor disse instansene. Som Engstrøm påpeker gir denne regelen forsikringsselskaper grunnlag for å fortsette sin praksis ved "temmelig konsekvent å redusere erstatninger ved manglende bruk av bilbelte."⁹

Dommen har også en klar overføringsverdi til saker ved manglende bruk av hjelm på motorsykkel og lignende saker som også skal behandles etter § 7. De grunnleggende betraktninger om bilbeltebruk har ikke en direkte overføringsverdi, men lignende undersøkelser for bruk av hjelm viser at det er vanlig at hjelm brukes og at det også her er godt opplyst at hjelmbruk vil kunne redusere skaderisikoen betraktelig. Likhetene mellom de to situasjoner er betydelige og dette vil tale for at dommen vil ha betydelig vekt også i disse tilfellene.

Ettersom retten kun behandlet bilbeltebruk i denne dommen, kan man likevel ikke trekke sikre slutninger om at man har en lignende hovedregel ved manglende hjelmbruk. Dette er en vurdering retten ikke har foretatt og en slik hovedregel må kunne dannes på grunnlag av egne vurderinger av hjelmbruk og om det faktisk er slik at det vil være tilstrekkelig uaktsomt etter § 7 å ikke bruke hjelm. Når situasjonene er såpass like som de er, vil imidlertid dette kunne være et argument for at det også som hovedregel bør anses som tilstrekkelig uaktsomt etter § 7 å ikke bruke hjelm under motorsykkelkjøring.

⁹ Tidsskrift for Erstatningsrett nr. 3-4 2005 s. 279

Det kan også diskuteres om dommen har overføringsverdi til saker som faller utenfor bilansvarslovas område og må behandles etter skl. § 5-1. Da det her er snakk om to ulike bestemmelser i ulike lover vil utgangspunktet være at dommen har mindre betydning for disse avgjørelsene enn det den har i andre vurderinger etter § 7. Likevel er det som påpekt over klare likheter mellom bestemmelsene, og dette taler også for at dommen kan tillegges betydelig vekt i analoge tilfeller.

Felles for bestemmelsene er som nevnt over at det kreves skyld fra skadelidte, at det foreligger årsakssammenheng og at det deretter må foretas en konkret skjønnsmessig vurdering. I uaktsomhetsvurderingen må det tas stilling til skadelidtes konkrete handlinger og det kan ikke uten videre oppstilles en grunnregel om at manglende bruk av sikkerhetsanordninger på alle rettsområder vil resultere i uaktsomhet etter § 5-1.

Når man vurderer de enkelte saker kan man risikere å finne saker med store paralleller til uaktsomhetsvurderingen i denne saken. Dersom man får en sak hvor skadelidte har valgt å ikke benytte en sikkerhetsanordning som er svært vanlig og som betydelig vil resultere skaderisikoen, kan man anvende flere av argumentene i dommen. I lignende situasjoner vil man kunne oppstille lignende hovedregler som retten gjorde i denne dommen, men disse må i så fall begrunnes i de faktiske forhold på det enkelte livsområde og i den enkelte sak.

4. Annen praksis

4.1 Praksis før bilbeltedommen

Før bilbeltedommen var spørsmålet om manglende bruk av sikkerhetsanordninger som medvirkning ikke behandlet av Høyesterett. Retten fikk riktignok opp en sak i 1997¹⁰ hvor skadelidte ikke hadde anvendt bilbelte, men dette forhold ble tillagt liten vekt og retten foretok 50 % avkortning på annet grunnlag, hovdesakelig partenes promille.

Praksis fantes likevel i både tingrettsdommer, lagmansrettsdommer og avgjørelser i avkortningsnemnda. Disse instansene hadde hatt spørsmål om avkortning i slike saker oppe og det var dannet seg en viss praksis. Det kan blant annet vises til en dom fra Gulating lagmansrett i 1993¹¹, hvor retten under noe tvil kom til at det ikke skulle foretas avkortning i erstatningen til en ung skadelidte som ikke hadde anvendt bilbelte. Retten kom til at det var uaktsomt å ikke bruke bilbelte, men besluttet å ikke foreta avkortning blant annet på grunn av ung alder og manglende kjøreopplæring, skadens alvorlighetsgrad og at skadelidte kun var lite å laste. Det var også usikkert om det forelå noen merskade.

Høyesterettsdommen fra 2005 utgjorde ikke noe klart brudd med tidligere praksis, men var mer en klargjørende avgjørelse. Til tross for at rettstilstanden ikke ble spesielt endret med dommen, medfører den at tidligere praksis må tillegges liten rettskildemessig vekt. Det er klart at høyesterettsdommer har betydelig større vekt enn praksis i lavere instanser og i nemnder. Det er i tillegg et grunnleggende prinsipp at nyere dommer i de fleste tilfeller vil ha større rettskildemessig vekt og samsvare mer med gjeldende rett enn det eldre dommer vil gjøre. Når høyesterettsdommen er såpass klar og den i tillegg er blitt rettslig akseptert gjennom etterfølgende praksis, vil den tidligere praksis ikke ha noen nevneverdig rettskildemessig vekt, annet enn at de eventuelt kan ha

¹⁰ Rt. 1997 s. 149

¹¹ LG-1993-201

argumentasjonsverdi. Det at bilbeltedommen også i stor grad følger tidligere praksis, medfører at man heller bør anvende høyesterettsdommen da denne er en mer tungtveiende rettskilde. I det følgende vil den tidligere underrettspraksis derfor ikke behandles.

4.2 Etterfølgende praksis i lavere instanser

Høyesterett har ikke behandlet avkortningsspørsmål knyttet til manglende bruk av sikkerhetsanordninger i etterkant av bilbeltedommen, men bilbelte tilfeller har i ettertid vært behandlet i lavere instanser. Enkelte av sakene domstolene har behandlet hvor skadelidte ikke har anvendt bilbelte, har blitt avgjort på annet grunnlag (bl.a. promille). Disse går ikke inn på her, da det faller utenfor sikkerhetsanordningstilfellene.

Tre dommer om avkortning gir her et lite bilde av praksis i bilbelte tilfellene. I LG-2008-15049 kom Gulating lagmannsrett frem til at det ikke var grunnlag for å foreta avkortning i en sak hvor skadelidte både lot være å bruke bilbelte og var klar over at sjåføren var beruset. Retten hadde her generelle betraktninger om bilbeltebruk og konkluderte med at det var uaktsomt å ikke bruke bilbelte. Det forelå likevel manglende sannsynlighetsovervekt for at bilbelte ville ha forhindret de aktuelle skadene. Det manglet dermed tilstrekkelig årsakssammenheng til å foreta avkortning.

Også Frostating lagmannsrett avviste krav om avkortning grunnet manglende årsakssammenheng i sin dom LF-2010-156465. Skadelidte hadde ikke anvendt bilbelte og truffet en bagasjehyller når minibussen passerte en fartsdemper. Nakkeskaden var ikke "objektivt påvisbar" og retten fant ikke "tilstrekkelig bevis for faktisk årsakssammenheng".

I LF-2012-151534 kom frostating lagmannsrett derimot frem til at det skulle foretas avkortning med 1/3 etter en dødsulykke. Sjåførens kjøring var den "utløsende årsak til dødsulykken", men ved ikke å bruke bilbelte under den lange kjøreturen i stor fart "aksepterte [passasjerer] den betydelige risikoen". Den manglende bilbeltebruken var også den "avgjørende årsak til at hun ble kastet ut og mistet livet", og erstatningen til etterlatte ble dermed avkortet med 1/3.

Disse dommene kan ikke sies å fravike de retningslinjer som Høyesterett oppstilte i 2005. Det to første dommene viser betydningen av kravet til årsakssammenheng. Dette var ikke bestridt i bilbeltedommen, men følger av bal. § 7. Dommen fra 2008 viser også til bilbeltes skadebyggende effekt og konkluderer hovedsakelig på dette grunnlag med at skadelidte var uaktsom. Dette er godt i samsvar med bilbelte dommens generelle hovedregel om uaktsomhet ved manglende bilbeltebruk. Saken fra 2012 har også visse likheter med bilbeltedommen hvor det vektlegges hva som er den avgjørende skadeårsak. I begge situasjoner stod sjåføren for den dominerende årsak til ulykken og dette kan tale for at resultatet burde vært det samme. I 2012-saken var det likevel slik at den manglende bilbeltebruken var helt avgjørende for at skadeomfanget ble så stort. Faktum viste at andre passasjerer med bilbelte kun fikk lettere skader og at den manglende bilbeltebruken dermed var helt avgjørende for det alvorlige utfallet ulykken fikk. At bilen holdt stor fart over en lengre strekning var også et forhold som talte for at passasjerer hadde en ekstra oppfordring til å bruke beltet.

Etterfølgende praksis i lagmannsrettene kan dermed i det vesentlige sies å være i samsvar med bilbeltedommen. Dette taler for at slik praksis også kan ha en viss vekt i fremtidige saker, selv om

det igjen må presiseres at høyesterettsdommen vil ha langt større rettskildevekt enn underrettspraksis.

4.3 Praksis i avkortningsnemnda og finansklagenemnda

Avkortningsnemnda behandlet frem til 2010 spørsmål om avkortning i erstatning. Fra 2010 er slike saker behandlet av finansklagenemnda. Denne overgangen utgjorde ingen endring i praksis og behandles derfor samlet i det følgende.

I avkortningsnemnda har det vært oppe flere saker om manglende bilbeltebruk i etterkant av bilbeltedommen. I en sak fra 2005¹² (etter bilbeltedommen) anvendte avkortningsnemnda bilbeltedommen gjennomgående i vurderingen og fastslo uaktsomhet på grunnlag av hovedregelen fra dommen. Skadelidte var her fører av bilen og måtte kunne bebreides for den dominerende skadeårsak. Da det ikke forelå formildende omstendigheter slik som det gjorde i bilbeltedommen (stor skade i ung alder), ble det dermed foretatt avkortning på 1/4.

Også finansklagenemnda har hatt oppe saker om manglende bruk av bilbelte. De mest sentrale er her FINKN-2013-203 og FINKN-2014-41. Felles for begge saker er at det ble foretatt avkortning, men at denne er begrunnet både i manglende bruk av bilbelte og i skadelidtes promille.

Finansklagenemnda har ikke behandlet saker om avkortning kun på bakgrunn manglende bruk av sikkerhetsanordninger.

Generelt kan det sies at nemndenes avgjørelser forsøker å være i samsvar med rettspraksis, og da spesielt bilbeltedommen. Nemndene skaper ikke ny rett, men vurderer konkrete saker opp i mot retningslinjer satt av domstolene. Den enkelte avgjørelse vil ha liten rettskildemessig vekt, men samlet kan avgjørelsene ha en viss rettskildeværdi. Dersom nemndene i enkelte saker har handlet i strid med domstolenes praksis, kan derimot ikke disse avgjørelsene tillegges stor rettskildemessig vekt vurdert opp i mot praksis fra domstolene, og da fremfor alt praksis fra Høyesterett.

Spørsmål om avkortningsgraden for situasjonene med manglende bruk av sikkerhetsanordninger er derimot ikke behandlet av Høyesterett, og kun i liten grad behandlet av domstoler av lavere instans. Avkortningsnemnda har her utviklet en viss praksis over lengre tid som må kunne tillegges en viss vekt i fremtidlige saker. Finansklagenemndas praksis er her også basert på andre forhold (som promille) og viser dermed ikke noen klar praksis for situasjoner hvor manglende bruk av sikkerhetsanordninger er eneste avkortningsgrunn. Avkortningsnemndas praksis har dermed større relevans i denne sammenheng. Også avgjørelser fra før 2005 kan vektlegges da bilbeltedommen ikke utgjorde noe skille for avkortningsgradsvurderingen. Avkortningsnemndas praksis danner det største bildet av praksis på området og vil derfor kunne ha en viss rettskildemessig betydning.

5. Kravet til årsakssammenheng

5.1 Krav om adekvat årsakssammenheng.

Det følger av ordlyden i de aktuelle bestemmer at skadelidtes medvirkning faktisk må ha hatt betydning for at skaden oppstod. Dette kravet er absolutt: dersom medvirkningen ikke hadde

¹² AKN-2254

betydning for skaden kan det ikke foretas avkortning. Dette gjelder uansett hvor klanderverdig skadelidtes handlinger har vært.

Grunnleggende erstatningsrettslige prinsipper om årsakssammenheng innebærer også at det må stilles krav til at årsakssammenhengen er adekvat. Dersom skadelidtes medvirkning i forkant av ulykken med svært liten sannsynlighet kunne resultert i den aktuelle skade skal det mye til for at årsakssammenhengen kan anses som påregnelig. Det må stilles krav til at skaden er innenfor det som man normalt vil kunne risikere i slike situasjoner. Grensen mot det upåregnelige er ikke nødvendigvis helt skarp og den må vurderes opp mot situasjonen i de enkelte saker. Kravet til adekvans innebærer at skaden ikke må være for avledet eller unormal følge av den konkrete medvirkning.

Av betingelseslæren følger det at skadelidtes medvirkning må ha vært nødvendig for at skaden oppstod. Det vil dermed ikke foreligge tilstrekkelig årsakssammenheng i saker hvor den samme skaden ville ha oppstått uavhengig av om skadelidte anvendte sikkerhetsanordningen. Den manglende bruken av sikkerhetsanordningen vil normalt ikke være den eneste årsaken til at skaden oppstår (det vil normalt være andre betydningsfulle årsaker som f.eks. en kollisjon), men det er et krav om at den manglende bruken har vært en nødvendig betingelse for at skaden oppstod.

Om man tar utgangspunkt i situasjoner hvor skadelidtes medvirkning er et resultat av manglende bruk av bilbelte, må skaden som oppstår kunne være en adekvat følge av den manglende bilbeltebruken. Selv om de fleste turer uten bilbeltebruk ikke resulterer i ulykker, er det allment kjent at bilulykker fra tid til annen vil kunne skje og at en rekke skader vil kunne unngås ved bruk av bilbelte.

Som eksempel her kan det igjen vises til bilbeltedommen fra 2005. Her ble skadelidte påført alvorlige skader når hun ble kastet ut av bilen. Dersom hun hadde brukt bilbelte, ville hun ikke blitt kastet ut av bilen og den alvorlige skaden ville ikke ha oppstått. Dette var uomtvistet mellom partene og kravet til årsakssammenheng var klart oppfylt.

I situasjoner hvor skadelidte ikke blir kastet rundt, vil det derimot måtte foretas en konkret vurdering av om den samme skaden ville ha oppstått dersom bilbelte hadde vært brukt. I bilulykker vil det kunne oppstå alvorlige ulykker uavhengig av om det er benyttet bilbelte, og det må vurderes i den enkelte sak om den manglende bilbeltebruken var årsak til skaden.

De samme konkrete vurderinger må foretas hvor medvirkningen er et resultat av manglende bruk av andre sikkerhetsanordninger. Om saken gjelder hjelmbruk på motorsykel, manglende sikkerhetsutstyr på byggeplasser eller annen unnlattelse av å sikre seg mot ulykker, må det påvises en adekvat sammenheng mellom den manglende bruken av sikkerhetsanordningen og skaden som oppstod. Dersom hjelmbruk eller lignende ville resultert i at skaden ikke ville oppstått, vil dette normalt være tilstrekkelig årsakssammenheng til å foreta avkortning dersom vilkårene ellers foreligger.

5.2 Merskade

Begrepet "skaden" i de aktuelle bestemmelser sikter til den konkrete skade i den enkelte sak. Hvorvidt det i det hele tatt ville oppstått skade ved bilbeltebruk er likevel ikke nødvendigvis avgjørende for om det foreligger årsakssammenheng. Det må være tilstrekkelig at den manglende bilbeltebruken resulterte i en merskade i form av økt skadeomfang. Dersom det viser seg at

skadelidte ville fått en liten skade ved bilbeltebruk, men at denne ble mer alvorlig grunnet manglende beltebruk, foreligger det en ekstra merskade som er et resultat av skadelidtes medvirkning. Det vil derfor kunne påvises en adekvat årsakssammenheng mellom den manglende bruken og merskaden og dette vil være tilstrekkelig etter § 7.

Det avgjørende vil altså være om den manglende bruken av sikkerhetsanordningen har resultert i et større skaderesultat enn det som ville oppstått dersom skadelidte hadde tatt i bruk sikkerhetsanordningen.

For å avgjøre om skadeomfanget faktisk har økt, vil det normalt måtte tas utgangspunkt i generelle vurderinger av hva som er normalt skadeomfang i lignende ulykker dersom sikkerhetsanordninger er benyttet. Disse generelle betraktninger må så knyttes opp mot de faktiske forhold i den enkelte sak. Om andre passasjerer i en bil f.eks. brukte bilbelte og slapp unna uten skader, mens skadelidte ikke brukte bilbelte og fikk alvorlige skader, vil dette tale for at skaden var et resultat av den manglende bilbeltebruken. I saker hvor andre passasjerer med bilbelte fikk tilsvarende skader som skadelidte, vil dette derimot være et argument for at bilbeltemangelen ikke var avgjørende for skaden som oppstod.

Det presiseres likevel her at andre konkrete forhold kan spille inn i de enkelte saker og det må foretas en konkret vurdering basert på faktum i den enkelte sak.

6. Skadelidtes skyld

6.1 Skadeerstatningsloven § 5-1

6.1.1 Krav om forsett eller uaktsomhet.

Av skl. § 5-1 fremgår det at kravet til skadelidtes skyld må ledes ut av vilkåret om at skadelidte må ha "medvirket til skaden ved egen skyld".

Ordlyden sier ikke her noe om hvilken skyldgrad som kreves, men alminnelige erstatningsrettslige regler og praksis tilsier at det ut i fra et krav om utvist skyld må forstås som at vedkommende må ha handlet enten uaktsomt eller forsettlig. Hvor skadelidte har handlet uaktsomt eller forsettlig, vil han etter slike betraktninger ha utvist "skyld" i skaden som oppstod. At skyldbegrepet i § 5-1 omfatter både forsett og uaktsomhet følger også av praksis.

Grensen mellom uaktsomhet og forsett vil derimot ikke være av betydning for denne vurderingen. Etersom bestemmelsens ordlyd ikke skiller mellom uaktsomhet og forsett vil det ikke være noe behov for et skarpt skille. Hvilken skyldgrad som er utvist kan likevel få betydning for den etterfølgende konkrete vurdering som behandles i punkt 7.

6.1.2 Grensen nedad

Mens det i bal. § 7 oppstilles en grense mot liten uaktsomhetsgrad kan en slik regel ikke utledes av ordlyden i skl. § 5-1. Ordlydens skyldbegrep skiller ikke mellom liten og normal uaktsomhet og dette taler klart for at det kan foretas avkortning også i tilfeller hvor skadelidte kun har utvist en liten uaktsomhet.

Hensyn til rimelighet og rettferdighet kan likevel tale for at det vil være urimelig å foreta en avkortning i tilfeller hvor skyldgraden er lav og en avkortning vil kunne virke urettferdig strengt mot skadelidte. Skadelidte kan ha blitt påført alvorlige skader og det kan virke stridende med den alminnelige rettsoppfatning om skadelidte i tillegg til dette skal risikere å få sin erstatning avkortet dersom vedkommende kun har utvist liten uaktsomhet. Slike hensyn kan tale for å oppstille et strengere krav til skyldgraden enn det som ligger innenfor ordlyden.

På den annen side er det klart at dette er hensyn som kan vektlegges tungt både i den konkrete rimelighetsvurderingen av om det bør foretas avkortning og i den eventuelt etterfølgende vurderingen av avkorningsgraden. Skadelidtes skyld er her et svært sentralt moment og bestemmelsen krever at det tas stilling til om avkortning vil være rimelig basert på de konkrete forhold i den enkelte sak.

Ettersom disse hensynene får tungtveiende betydning i de etterfølgende vurderingene, unngår man avkortning i strid med rimelighetsbetraktninger og rettferdighetshensynet og det er derfor ikke nødvendig å på generelt grunnlag nekte avkortning ved liten uaktsomhet.

Liten uaktsomhet vil derfor være tilstrekkelig til å innfri skyldkravet i § 5-1, men lav skyldgrad vil være et moment som kan tale for å ikke foreta avkortning etter de andre vurderingene som må foretas etter § 5-1

Grensen må derimot trekkes mot de situasjoner hvor skaden har oppstått som følge av hendelige uhell eller andre forhold som skadelidte ikke kan bebreides for. I slike situasjoner har ikke skadelidte opptrådt klanderverdig og kan ikke sies å ha utvist "skyld". Disse tilfeller faller dermed utenfor ordlyden og avkortning vil ikke kunne foretas etter § 5-1.

6.2 Bilansvarslova § 7

Av bal. § 7 følger det et krav om at skadelidte må ha medvirket "med vilje eller i aktløyse" for at det skal kunne foretas erstatning.

Begrepene peker her klart på forsett og uaktsomhet. Dersom skadelidtes medvirkning har vært enten forsettlig eller uaktsom kan det foretas avkortning forutsatt at de øvrige vilkår i bestemmelsen er oppfylt og den konkrete vurdering tilsier at avkortning bør foretas.

Grensen mot de tilfeller hvor skadelidte kun har utvist liten uaktsomhet er også regulert direkte i lovteksten. Det fremgår av bestemmelsen at avkortning ikke skal foretas "når skadelidaren kan leggjast berre lite til last". Dersom skadelidte har opptrådt lite klanderverdig og utvist såpass lav skyldgrad har lovgiver kommet frem til at skadelidte ikke i slike situasjoner bør risikere avkortning.

Skadelidte som kun har utvist liten skyld stilles dermed i en gunstigere situasjon etter § 7 enn det de ville blitt gjort etter skl. § 5-1.

6.3 Skyldgraden i de konkrete situasjoner

I hvilken grad skadelidte er å bebreide og har utvist tilstrekkelig skyld må vurderes konkret i de enkelte situasjoner. Det må tas stilling til om vedkommende har utsatt seg selv for skaderisikoen på en klanderverdig måte og om det fantes handlingsalternativer skadelidte heller burde ha valgt.

Dersom skadelidte ikke kunne unngått skaden eller redusert skaderisikoen ved å handle på en annen måte, har han ikke utvist noen skyld i skaden og avkortning kan dermed ikke foretas.

I det daglige liv utsetter alle seg for visse risikoer. Bare ved en liten tur i trafikken vil det være en mulighet for alvorlige ulykker. Å utsette seg for slik risiko kan ikke likevel ikke sies å være en klanderverdig aksept av risiko. Dette vil være dagligdagse handlinger som på ingen måte kan anses som uaktsomme.

Manglende bruk av sikkerhetsanordninger vil derimot kunne være uaktsomt. Sikkerhetsanordningene har normalt en dokumentert skadereduserende effekt og ved å ikke ta i bruk slike utsetter skadelidte seg for en større skaderisiko enn nødvendig.

Når det gjelder mulige handlingsalternativer, vil det naturlige alternativ være å benytte sikkerhetsanordningen som ville redusert skaderisikoen. Tilgjengeligheten vil kunne ha en viss betydning på enkelte områder, men som utgangspunkt må det normalt kunne kreves av skadelidte at sikkerhetsanordninger blir brukt.

For situasjonene med manglende bruk av bilbelte hadde Høyesterett i bilbeltedommen fra 2005 en generell uttalelse om at manglende bruk av bilbelte under kjøring var sterkt stridende med den alminnelige handlemåte i trafikken og at dette var sterkt klanderverdig. Manglende bilbeltebruk må ifølge førstvoterende som alminnelig regel resultere i at skadelidtes medvirkning anses som uaktsom og overskrider terskelen som kreves i § 7. Denne regelen er ikke helt absolutt og førstvoterende påpeker at "unntak kan nok tenkes, men krever en spesiell begrunnelse."

Etterfølgende praksis viser at denne hovedregelen synes å ha fått feste i praksis, og ved manglende bruk av bilbelte må det alminnelige utgangspunkt være at skadelidte har opptrådt uaktsomt ut over terskelen i § 7, med mindre særlig spesielle forhold i den enkelte sak taler for noe annet.

For manglende bruk av andre sikkerhetsanordninger som skal vurderes etter § 7, har vi ingen lignende hovedregel med samme rettskildemessige vekt som ved manglende bilbeltebruk. Mange av de samme betraktninger kan likevel gjøre seg gjeldende i lignende situasjoner og hovedregelen for bilbeltebruk kan ha en viss overføringsverdi. Ved motorsykkelskjøring er det f.eks. påbudt å bruke hjelm, og det er blitt en regel som normalt følges i trafikken. Det er også klart at hjelmbruk klart vil redusere skaderisikoen for alvorlige hodeskader. På bakgrunn av dette kan det generelt anføres at manglende bruk av hjelm på motorsykel vil være vel så klanderverdig som manglende bruk av bilbelte i bil. Dette taler klart for at også manglende bruk av hjelm som hovedregel vil resultere i uaktsom medvirkning fra skadelidte.

Når det gjelder manglende bruk av sikkerhetsanordninger utenfor bilansvarslovas virkeområde, har dommens uttalelser mindre direkte overføringsverdi. Avkortning etter § 5-1 må vurderes med utgangspunkt i de krav som følger av skadeserstatningsloven og ikke etter vurderinger fra bilansvarslova. Likevel er det som nevnt over klare likhetstrekk mellom bestemmelsene og vurderingene etter de to bestemmelser vil kunne ligne på hverandre. Noen av momentene kan derfor også her ha en viss overføringsverdi.

Terskelen for skyldvurderingen vil som nevnt over være lavere etter § 5-1 ettersom også liten uaktsomhet kan være tilstrekkelig. Når dette tas i betraktning, vil hovedregelen om bilbeltebruk tale for at man også bør kunne oppstille lignende hovedregler for manglende bruk av

sikkerhetsanordninger etter § 5-1. Når manglende bilbeltebruk som hovedregel vil overskride terskelen i § 7, kan dette tale for at manglende bruk av sikkerhetsanordninger også som hovedregel vil overskride den lavere terskelen som § 5-1 oppstiller.

Det må likevel tas et klart utgangspunkt i hvor vanlig det er å bruke den aktuelle sikkerhetsanordningen, hvor tilgjengelig den var, hvor stor skadereduserende virkning den har og andre konkrete forhold knyttet opp mot den aktuelle sikkerhetsanordning. For sikkerhetsanordninger som brukes i lignende omfang som bilbelter og har en tilsvarende stor skadereduserende effekt, vil dette klart tale for at skadelidte har opptrådt uaktsomt ved å ikke bruke sikkerhetsanordningen. I situasjoner hvor sikkerhetsanordningen normalt ikke alltid brukes eller har mindre skadereduserende effekt, vil dette derimot tale for at skadelidtes skyldgrad er mindre.

Når det f.eks. gjelder bruk av hjelm og annet sikkerhetsutstyr på byggeplasser, vil dette vurderes konkret. Å gå på de farligste områdene på plassen uten hjelm, kan f.eks. virke som et grovt brudd på alminnelig opptreden på området og medføre en klart økt skaderisiko for skadelidte. Dette vil tale for å anse den manglende bruken som uaktsom. Dersom skadelidte har gått uten sikkerhetsanordninger på et roligere sted hvor man antok at det ikke forelå noen farerisiko, vil dette derimot, basert på de konkrete forhold, kunne tale for at vedkommende ikke har handlet like uaktsomt.

Det kan altså ikke oppstilles en generell hovedregel for om manglende bruk av sikkerhetsanordninger vil medføre at skadelidte uaktsomt har medvirket til skaden. Det må foretas konkrete vurderinger av om den enkelte sikkerhetsanordningen er så vanlig å bruke, har en kjent skadereduserende virkning, var tilgjengelig for skadelidte og om andre forhold etter en konkret vurdering resulterer i at det var uaktsomt å ikke bruke sikkerhetsanordningen. Når terskelen er såpass lav at liten uaktsomhet er tilstrekkelig for å kunne foreta avkortning, skal det likevel ganske mye til for man skal kunne unnlate å bruke sikkerhetsanordninger uten at det er uaktsomt.

7. De konkrete forhold av betydning

Dersom skadelidte har utvist tilstrekkelig skyld og det foreligger årsakssammenheng mellom medvirkningen og skaden, kan det etter de aktuelle lovbestemmelsene foretas avkortning. Som tidligere nevnt er dette en mulighet domstolene har, men ikke en plikt. Bestemmelsene åpner for svært brede skjønnsmessige vurderinger i den enkelte sak, og det er adgang til å legge vekt på forhold på både skadelidte og skadevolderens side og andre forhold som har hatt innvirkning på den enkelte situasjon. For bilansvarslova § 7 følger dette direkte av ordlyden i første ledd, annet punktum som sier at vurderingstemaet vil være "forholda på kvar side og tilhøva elles". For skl. § 5-1 fremgår det at det skal tas hensyn til "atferden, og dens betydning for at skaden skjedde, omfanget av skaden og forholdene elles".

Selv om bestemmelsene har ulik formulering, fremgår det at de samme forhold kan ha relevans. At det i begge bestemmelser i tillegg til de konkrete oppramsede forhold fremgår at forholdene ellers skal vektlegges, viser at lovgiver ikke har ønsket å sette noen grense for hvilke forhold som kan ha betydning, men at det heller må bli opp til domstolene å sette en grense for hva som kan være relevant.

7.1 Forhold på skadelidtes side

Skyldgraden skadelidte har utvist vil kunne være et særlig tungtveiende argument. Dersom skadelidte har utvist svært grov uaktsomhet (eller eventuelt forsett), vil dette tale for at det bør foretas avkortning. Rimelighetsbetraktninger vil i så fall tale klart for at skadelidte selv må dekke de skadene han har påført seg ved å handle så uaktsomt. Det at man selv må bære kostnadene for skader man har stor skyld i, vil stemme bedre med den allmenne rettsoppfatning enn om skadevolder også skulle måtte dekke dette. En slik regel vil også være det som stemmer best med grunnleggende rettferdighetsbetraktninger.

I tilfeller hvor skadevolders skyld er liten, vil de samme forhold kunne trekke i motsatt retning. Når skyldgraden er lav vil det virke mer rimelig og rettferdig å ikke foreta avkortning. For tilfeller som faller innenfor bal. § 7 er det allerede i skyldkravet fastsatt at det ikke kan foretas avkortning ved liten uaktsomhet, men også for tilfeller som så vidt overskrider denne terskelen vil det at det ikke er utvist større skyld kunne tale for å ikke foreta avkortning. I skl. § 5-1 har vi ingen regel om liten uaktsomhet, men i slike tilfeller vil den lave skyldgraden tale særlig for at det ikke bør foretas avkortning.

I de tilfeller hvor det er utvist en mer normal uaktsomhet, må situasjonen vurderes mer konkret. De andre forholdene som gjør seg gjeldende i den enkelte sak må da vektlegges tyngre.

Et annet forhold som kan tillegges betydning, vil være skadelidtes alder og erfaring på det aktuelle område. Dersom skadelidte f.eks. blir skadet som passasjer i en bilulykke, vil det kunne være et argument for å ikke foreta avkortning at skadelidte er ung og/eller ikke har kjøreopplæring. Dersom skadelidte er eldre og har sertifikat, vil dette derimot kunne tale for at han burde ha handlet annerledes.

Skadelidtes alder og erfaring må vurderes opp mot den enkelte sikkerhetsanordning. For bilbeltebruk i bil og hjelmbruk på motorsykkel foreligger det f.eks. en allmenn kunnskap av viktigheten av bruk og dette kan tale for at også unge uerfarne personer burde ha forstått at sikkerhetsanordningen burde vært tatt i bruk. Det er likevel grunn til å anta at den eldre og mer erfarne person vil kunne ha noe mer kunnskap om dette, og alder og erfaring må kunne tillegges noe vekt i enkelte saker etter en konkret vurdering på disse områdene.

For manglende bruk av andre sikkerhetsanordninger utenfor bilansvarslovas anvendelsesområde må det også foretas en konkret vurdering av om skadelidtes eventuelt unge alder og manglende erfaring kan virke som en unnskyldende omstendighet. Ved byggeplasser vil det f.eks. normalt være godt opplyst at man må bruke hjelm og annet sikkerhetsutstyr, gjerne gjennom skilting ol. Det må likevel antas at voksne arbeidere har en større forståelse for skaderisikoen enn det barn og unge som går inn på området kan ha. Dette kan tale for at skadelidtes manglende bruk av sikkerhetsanordninger vil kunne være mer unnskyldelig for uerfarne unge personer, men dette må vurderes etter de konkrete forhold, f.eks. hvor godt det var skiltet og om området var avgrenset med gjerder ol.

Bilbelte dommens avsnitt 38 viser også at retten legger stor vekt på at ulykken "rammet [skadelidte] hardt i meget ung alder." Grunnet skadelidtes unge alder ville hun bli satt i en særdeles vanskelig økonomisk situasjon, og dette var en av årsakene til at retten ikke foretok avkortning. En slik tankegang må kunne overføres til også andre situasjoner hvor skadelidte har medvirket til skaden ved å ikke anvende sikkerhetsanordninger. Om skadelidte rammes hardt i ung alder vil dette kunne

tale for å ikke foreta avkortning i vurderinger både etter bal. § 7 og skl. § 5-1. Dette må likevel vurderes opp mot de andre forhold som gjør seg gjeldene.

Et annet moment vil være skadelidtes rolle i forkant av ulykken. For bilbeltetilfellene kan det være av betydning om skadelidte var passasjer eller sjåfør under ulykken. Fører av bil vil normalt måtte ta et større ansvar for kjøringen og bør i stor grad tenke på sikkerhet underveis. Om sjåføren ikke anvender bilbelte, handler han klart i strid med den sikkerhet man skal utvise ved bilkjøring. Når det gjelder passasjerer kan kravene til sikkerhet virke noe mindre, men det presiseres at det også her er et klart påbud om bruk og at også passasjerer skal bruke bilbelte. Uavhengig av om vedkommende er sjåfør eller passasjer bør bilbelte brukes, men det kan anføres at det i enkelte situasjoner vil være noe mer kritikkverdig om det er sjåføren selv som ikke bruker bilbelte.

Når det gjelder andre situasjoner kan skadelidtes rolle utspille seg på forskjellige måter. Ved en byggeplass vil det f.eks. kunne stilles strengere krav til arbeiderne enn det som kreves av andre besøkende på anlegget. Arbeiderne vil i stor grad være i farlige områder over lengre perioder og dette taler for at de bør være mer forsiktige med bruk av sikkerhetsutstyr enn det en besøkende over kortere tidspunkt normalt vil være.

Skadelidtes opptreden i forkant av ulykken vil også kunne ha stor betydning for vurderingen. For en passasjer vil f.eks. det å oppføre til stor fart og uaktsom kjøring i seg selv være et argument for å redusere erstatningen. Dersom skadelidte er delaktig i at farten er stor, vil det også kunne stilles krav til at vedkommende sikrer seg selv med bilbelte. For sjåfører må farten vedkommende selv velger kunne vektlegges. Når han selv kjører fort bør det forventes at han også sikrer seg.

I enkelte situasjoner foreligger det også ekstra foranledninger som taler for at det bør foreligge et strengere krav til bruk av sikkerhetsanordninger. Dersom farten i en bil eller på en motorsykkel er stor og/eller veibanen er glatt vil dette tale for at skadelidte i større grad enn ellers bør forstå at skaderisikoen er større enn normalt og at vedkommende dermed bør bruke sikkerhetsanordningen. Dette vil være et argument for avkortning selv om skadelidte ikke i seg selv har medvirket til at selve kjøringen var uaktsom. I LF-2012-151534 ble det f.eks. foretatt avkortning etter kappkjøring i stor fart over en lang strekning. Sjåførens bilkjøring var den avgjørende årsak, men utgjorde også en ekstra foranledning som medførte at passasjerer burde ha brukt beltet.

For tilfeller utenfor trafikken vil ekstra foranledninger f.eks. oppstå ved klar og tydelig skilting om fare og hjelmplikt el. på en byggeplass, eller ved at området ut i fra et alminnelig synspunkt ser risikabelt ut. Dersom det tidligere har skjedd ulykker på området og skadelidte er klar over dette, kan det tale for at vedkommende hadde en ekstra stor grunn til å ta i bruk sikkerhetsanordninger.

7.2 Forhold på skadevolders side

Den utviste skyldgrad fra skadevolderens side vil ha stor betydning i vurderingen. I de tilfeller hvor skadevolderen har handlet sterkt i strid med det som er vanlig på området og på denne måten utsatt skadelidte for en økt skaderisiko, kan dette tale for at erstatningen ikke bør avkortes.

Dette synspunktet kan støttes i hensyn til rimelighet og rettferdighet. Det vil kunne virke urimelig om skadelidte får redusert erstatningen for en skade som skadevolderen har stor skyld i. I tilfeller hvor skadevolderen har utvist en mindre uaktsomhet, vil det like fullt kunne virke urimelig om han skal

betale hele erstatningssummen uavkortet så lenge skadelidte selv også har medvirket ved å ikke anvende sikkerhetsanordninger.

Graden av skadevolders skyldgrad må vurderes ut i fra hvor klanderverdig han har opptrådt og hvilken skaderisiko han har utsatt skadelidte for. Ved bilkjøring vil f.eks. det å holde høy hastighet utsette både passasjerer i egen bil og andre biler for betydelig risiko alvorlige kollisjoner. Om farten er betydelig over tillatt fartsgrense eller forhold som glatt veibane tilsier at han burde kjørt vesentlig saktere vil dette tale for at han har utvist en uaktsomhet av en grad som taler for at avkortning ikke bør foretas.

For byggeplasstilfellene vil skadevolder normalt være det firma som driver arbeidet, og vurderingen av skadevolders skyld må ta utgangspunkt i de sikkerhetstiltak som kreves ut i fra offentligrettslige regler som tilsikter å sikre byggeplasser. Det finnes regler om hvordan slike byggeplasser skal sikres, og ved grove brudd på disse vil det være et klart argument for at firmaet har såpass stor skyld i skaden at avkortning ikke bør foretas

Når det er tatt stilling til skadevolders skyldgrad, må denne vurderes opp i mot forholdene på skadelidtes side og forholdene ellers. Som bilbeltedommen viser, vil vurderingen av hva som er den dominerende skadeårsak veie tungt i den endelige avgjørelsen og kan veie opp for skadelidtes uaktsomhet.

7.3 Andre forhold

Hvilke andre forhold som han ha betydning må vurderes konkret i den enkelte situasjon. Bestemmelsene gir vidt spillerom på dette punkt og det er åpent for å vektlegge en rekke ulike forhold.

Hvorvidt bruken av sikkerhetsanordningen er påbudt eller frivillig, kan her være et tungtveiende argument. Dersom skadelidte ikke har hatt plikt til å benytte sikkerhetsanordningen, vil det kreves mye mer før det innebærer at han har handlet uaktsomt og medvirket til egen skade. Dersom det foreligger en klart risikoreduserende sikkerhetsanordning som skadelidte er klar over, kan dette tale for at den burde vært brukt selv om bruken ikke er lovpålagt. Skadelidte har en alminnelig plikt til å forsøke å redusere egen skaderisiko og dette taler for at han må sikre seg så godt som mulig. Hvor sikkerhetsanordningen ikke er pålagt, vil oppfordringen til bruk likevel normalt være betydelig mindre enn ellers, og som generell hovedregel må det stilles mye lavere krav til skadelidte når bruk av sikkerhetsanordningen ikke er pålagt. Manglende bruk av både påbudte og ikke påbudte sikkerhetsanordninger vil i teorien kunne utgjøre en tilstrekkelig medvirkning til å falle inn under bestemmelsene, men terskelen vil være betydelig høyere for de sikkerhetsanordninger som ikke er påbudte.

Skadeomfanget kan også utgjøre et forhold av betydning i den konkrete vurdering. Hvor skadelidte er særlig hardt rammet, vil dette kunne tale for at erstatningen bør opprettholdes, men ved mindre og forbigående skader vil det kunne virke mer rimelig å foreta avkortning.

Den generelle opplysning om en konkret sikkerhetsanordnings virkning vil også kunne få betydning i vurderingen. For bilbeltebruk og bruk av hjelm på motorsykel er det f.eks. allment kjent at slike sikkerhetsanordninger har en betydelig skadereduserende effekt. For andre sikkerhetsanordninger må det vurderes konkret om de er såpass godt opplyst at det må forventes at de anvendes. I de

situasjoner hvor det er klart at bruk av sikkerhetsanordninger har en skadereduserende effekt og denne effekten er godt opplyst, må det kunne stilles større krav til skadelidtes bruk enn det som kreves av andre situasjoner med andre sikkerhetsanordninger.

Et siste forhold som behandles her vil være tilgangen til den aktuelle sikkerhetsanordningen. Dersom sikkerhetsanordningen er tilgjengelig for skadelidte og vedkommende enkelt kunne ha benyttet den, vil dette kunne tale for at den faktisk også burde vært brukt. Ved mindre tilgjengelige sikkerhetsanordninger vil oppfordringen til skadelidte ha vært mindre og dermed kan den også i enkelte tilfeller anses som mindre klanderverdig.

Også dette forhold må selvsagt vurderes opp i mot den konkrete situasjon og den aktuelle sikkerhetsanordning. Bilbeltesakene kan også her brukes som eksempel. Biler er normalt utstyrt med bilbelter til alle seter og vil i så fall være så tilgjengelig at det kreves mye for å rettferdiggjøre manglende bruk. Dersom det mangler et belte eller et av beltene er øderlagt, vil ikke skadelidte ha hatt den samme tilgangen. Så fremt det ikke var andre ledige plasser, hadde ikke skadelidte mulighet til å anvende bilbelte under turen. Den offentligrettslige plikten til å bruke bilbelte vil i slike situasjoner kreve at en av passasjerene forlater bilen da det er et klart forbud mot kjøring under bilbelte. I den erstatningsrettslige vurdering vil derimot skadelidtes opptreden kunne vurderes noe mildere. Det vil normalt fremdeles kunne anses som uaktsomt av skadelidte å kjøre uten bilbelte, men den manglende tilgjengeligheten vil være et moment i den konkrete vurderingen av om erstatningen bør avkortes. Spesielt i tilfeller hvor et bilbelte blir øderlagt underveis på en tur, kan dette tale for at skadelidte ikke har handlet så klanderverdig at erstatning bør avkortes. Dersom bilen er skadevolder og han selv har oppfordret skadelidte til å sitte på til tross for manglende beltetilgang, kan også dette tale for å i større grad flytte skylden over på skadevolder selv om belteplikten normalt ligger hos hver enkelt passasjer.

For andre tilfeller enn bilbeltesituasjonene må det vurderes om tilgangen var så god skadelidte burde benyttet seg av sikkerhetsanordningen. Det må tas utgangspunkt i den enkelte situasjon og denne må igjen vurderes konkret opp i mot de andre forhold som har spilt inn.

7.4 Samlet vurdering

I vurderingen av om det bør foretas avkortning må det foretas en samlet vurdering av de forholdene som gjør seg gjeldende i den enkelte sak. Det må tas utgangspunkt i forhold på både skadelidte og skadevolders side og andre forhold som spiller inn. Disse forholdene må vurderes samlet opp i mot hverandre før retten kan havne på en konklusjon av hva som er rimelig i det aktuelle tilfellet.

Spesielt sentralt i vurderingen vil være hvilken skyld de ulike partene har utvist og hva som eventuelt kan anses som den dominerende skadeårsaken til skaden. I situasjoner hvor det ikke er noen dominerende skadeårsak, men heller en jevn fordeling mellom forhold på begge sider kan dette tale for at det bør foretas en avkortning, men at denne ikke bør være like stor som i tilfeller hvor størstedelen av skylden kan legges på skadelidte. Hvor skadevolder har utvist stor skyld og hans handlinger utgjør den dominerende skadeårsak, kan dette tale for å ikke foreta avkortning. Dette var tilfellet i bilbeltedommen. Sjøførens kjøring var den dominerende skadeårsak og erstatningen ble dermed ikke avkortet.

Rimelighetshensyn og rettferdighetsbetraktninger kan her spille en avgjørende rolle i begge retninger. Det ønskes å oppnå rimelige og rettferdige løsninger og dette kan trekke de konkrete vurderinger i begge retninger. I tilfeller hvor skadevolderen har utvist grov skyld og skadelidtes medvirkning har vært liten, vil disse hensyn tale for at det ikke skal foretas avkortning. I de tilfeller hvor skadelidte har utvist stor skyld og må stå for den dominerende skadeårsak, vil det derimot virke mer rimelig og rettferdig at skadevolders betalingsplikt blir redusert gjennom avkortning.

8. Plikt til å foreta avkortning?

Det følger av ordlyden i både bal. § 7 og skl. § 5-1 at det "kan" foretas avkortning hvis vilkårene ellers er oppfylt. Ut i fra ordlyden foreligger det ingen generell plikt til å foreta avkortning. Av forarbeidene fremgår det at retten her må utvise skjønn i vurderingene.

Til tross for dette utgangspunkt følger det av grunnleggende rettskildelære at retten til en viss grad at retten vil være bundet av Høyesteretts tidligere rettspraksis. Underrettspraksis og praksis i avkortningsnemnda kan også ilegges en viss betydning, selv om disse har vesentlig lavere rettskildemessig vekt.

Basert på disse kildene har det blitt opparbeidet en klar praksis som viser at det foretas avkortning i de saker hvor den konkrete vurdering tilsier at dette vil være rimelig. Selv om det ikke foreligger noen fast avkortningsgrad eller klare generelle regler for om avkortning skal foretas, viser praksis at det i praksis ikke er fritt frem om man ønsker å foreta avkortning, men at man må foreta avkortning i de tilfeller hvor det er anført av partene og det virker rimelig ut i fra de konkrete forhold.

Også Høyesterett vil i noen grad være bundet av sin egen praksis og det foreligger dermed en plikt til å foreta avkortning i de sakene hvor retten finner det rimelig. Kriteriene for om det skal foretas avkortning er derimot ikke klart fastsatt og rimelighetsvurderingen er svært vid. Retten må foreta en skjønnsmessig vurdering av forholdene i den enkelte sak og dersom den finner at denne resulterer i at avkortning bør foretas, vil retten dermed også ha en plikt til å foreta avkortning.

Det kan også her nevnes at domstolene, og da i hvert fall Høyesterett, har en rettskapende oppgave og at deres dommer i slike saker vil ha rettskapene effekt. Dersom domstolene får opp flere dommer innenfor dette området, vil det kunne skapes et klarere skille mellom de tilfeller hvor det foretas avkortning og de tilfeller hvor avkortning ikke foretas. Når det gjelder manglende bruk av sikkerhetsanordninger, er problemstillingen derimot ikke noe særlig behandlet av Høyesterett ut over bilbeltedommen fra 2005. Her ble det ikke foretatt avkortning, men dette ble begrunnet i forhold som at det var sjåførens kjøring som var den dominerende skadeårsak og at skadelidte ble rammet hardt i ung alder.

Hovedregelen må være at det foreligger en plikt til å foreta avkortning i de tilfeller hvor den konkrete rimelighetsvurderingen tilsier at avkortning bør foretas. Den plikten retten har til å foreta avkortning kan ikke sies å ligge på noen generelt fastsatt terskel, men må bero på rettens vurderinger av den enkelte situasjon.

9. Graden av avkortning

Dersom vilkårene om skyldgrad og årsakssammenheng er oppfylt og man i den konkrete vurderingen er kommet frem til at avkortning bør foretas, vil det være nødvendig å ta stilling til avkortningsgraden.

Verken bal. § 7 eller skl. § 5-1 gir noen særlig veiledning på hvilken grad som bør velges, men bestemmelsene sier at erstatningen kan avkortes eller falle helt bort. Rammen er dermed svært vid og man kan foreta alt fra en svært liten avkortning til å kutte ut hele erstatningen. Vurderingen av avkortningsgraden vil dermed være svært viktig for det endelige oppgjøret mellom skadelidte og skadevolder.

Bestemmelsene gir lite direkte veiledning om hvilke momenter som spiller inn i denne vurderingen, men en naturlig forståelse av bestemmelsen tyder på at de samme vurderingene som ble gjort i forhold til om erstatningen burde avkortes også får betydning her. Dersom man etter en konkret vurdering kommer frem til skadelidte har handlet på en måte som gjør at det er klart at avkortning bør foretas, vil også dette normalt bety at avkortningen bør være ganske stor. I de tilfeller hvor man befinner seg i grenseland ned mot situasjonene hvor det ikke bør foretas avkortning, vil dette være et argument for at avkortningen skal være liten.

Enkelte momenter kan likevel vektlegges annerledes i denne vurderingen. Spesielt her fremstår de situasjoner hvor unge skadelidte er utsatt for en alvorlig ulykke som går ut over fremtidige ervervsmuligheter. Erstatningen er ment å dekke det fremtidige tapet og det kan her virke spesielt tungt for skadelidte om avkortningsgraden blir stor. Dersom skadelidte kun har utvist liten skyld i skaden, vil det her være mer rimelig om avkortningen blir relativt lav.

Utgangspunktet må likevel være en konkret vurdering lignende den som ble foretatt over. Det må tas stilling til hvilken avkortningsgrad som er rimelig, og for å vurdere dette må man ta stilling til forhold på både skadelidte og skadevolders side, samt andre forhold som gjør seg gjeldende i den enkelte situasjon.

Praksis viser at det normalt foretas avkortning mellom 1/3 og 1/5 ved manglende bruk av sikkerhetsanordninger. Dette er ingen absolutt grense, men må vurderes opp i mot de konkrete forhold. Dersom skadelidte har handlet svært klanderverdig, kan dette tale for at avkortningsgraden bør være større, eventuelt helt opp mot full avkortning. I tilfeller hvor andre forhold som f.eks. promille har spilt inn, kan dette sammen med den manglende bruk av sikkerhetsanordninger resultere i at avkortningsgraden bør være stor. Dette var tilfellet i FINKN-2014-41 hvor det ble foretatt full avkortning ved promillekjøring uten bilbelte.

Som et eksempel på lav avkortning kan det her vises til avkortningsnemndas avgjørelse i en sak fra 2002¹³. Skadelidte hadde her tatt av seg bilbeltet under kjøring, for å hjelpe et barn som hadde tatt av sitt eget belte. Nemnda fant at dette var tilstrekkelig for å foreta avkortning, men at avkortningen kun skulle være på 1/5.

¹³ AKN-1970

En større avkortning ble foretatt i den tidligere behandlede lagmannsrettsdommen fra 2012¹⁴ hvor avkortning på 1/3 ble foretatt overfor avdødes etterlatte som følge av manglende bilbeltebruk over en lengre strekning i stor fart.

¹⁴ Lf-2012-151534

Litteraturliste

Bøker:

- Nils Nygaard: Skade og ansvar, 6. Utgave, Oslo 2007

Juridiske artikler:

- Bjørn Engstrøm: Skadelidtes medvirkning - bilansvarsloven (BAL) § 7 (Tidskrift for Erstatningsrett nr. 1 2005 s. 3)
- Bjørn Engstrøm: Unnlatt bruk av bilbelte - en ny dom fra Høyesterett (Tidskrift for Erstatningsrett nr. 3-4 2005 s. 279)

Lover:

- Lov om skadeserstatning (skadeserstatningsloven), 13. juni 1969 nr. 26
- Lov om ansvar for skade som motorvognør gjør (bilansvarslova), 3. februar 1961 nr. 34
- Lov om yrkesskadeforsikring (yrkesskadeforsikringsloven), 16. juni 1989 nr. 65
- Lov om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven), 16. juni 1989 nr. 69
- Lov om erstatning ved pasientskader mv. (pasientskadeloven), 15. juni 2001 nr. 53

Høyesterettspraksis:

- Rt. 1997 s. 149
- Rt. 2005 s. 887 Bilbeltedommen

Underrettspraksis:

- LG-1993-201
- LG-2008-15049
- LF-2010-156465
- LF-2012-151534

Avkortningsnemndas praksis:

- AKN 1970
- AKN 2254
- AKN 2485

Finansklagenemndas praksis:

- FINKN-2013-203
- FINKN-2014-41

Forarbeider:

- NUT 1957:1 Innstilling om revisjon av reglene om motorvognansvaret
- Ot. prp. nr. 75 (1983-1984) Om lov om endringer i erstatningslovgivningen (ansvar for dyr, regress, lemping m m og endringer i bilansvarlova)