

Innst. O. nr. 52.

(1998-99)

Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i lov av 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar overfor reisende (jernbaneansvarslova).

Ot.prp. nr. 28 (1998-99).

Til Odelstinget.

1. SAMMENDRAG

1.1 Proposisjonens hovedinnhold

I proposisjonen fremmer Justisdepartementet forslag om endringer i jernbaneansvarsloven. Departementet foreslår at tog, tunnelbaner, forstadsbaner, sporvogn og kabelbaner i utgangspunktet skal ha et objektivt erstatningsansvar for personskader og tingskader kjøringen volder andre enn de reisende. Det foreslås noen unntak fra det objektive ansvaret for de deler av jernbanens kjørevei som ikke er åpne for allmenn ferdsel.

1.2 Bakgrunn

Bilansvarsloven pålegger bileierens forsikrings-selskap et objektivt erstatningsansvar for skader motorvognen volder. Lovregler om objektivt erstatningsansvar knyttet til driften av skinnegående transportmidler finnes i jernbaneansvarsloven, og gjelder bare for personskade som rammer de reisende, og for skade på håndbagasje og ting som den reisende bærer med seg. Det er usikkert om den som driver jernbanetransport i vanlige gater etter gjeldende rett vil bli idømt et ulovfestet objektivt ansvar for skader som rammer andre enn de reisende. Praksis fra lavere domstoler tenderer i retning av at en slik ansvarsregel ikke er aktuell. Den som driver jernbanetransport i lukket trasé har etter rettspraksis ikke et ubetinget objektivt erstatningsansvar for skader som rammer andre enn de reisende.

I Dokument nr. 8:90 (1997-98) ble det fremmet forslag om endring av bilansvarsloven og jernbaneansvarsloven. I tilknytning til behandlingen av denne saken fattet Stortinget 15. juni 1998 følgende vedtak:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om erstatningsansvar ved skade forårsaket av sporvogn i tråd med Innst. O. nr. 58 (1997-98), jf. Dokument nr. 8:90 (1997-98), innen utgangen av 1998.»

Justisdepartementet sendte etter dette på høring et forslag om å innføre et objektivt erstatningsansvar for sporvei, når det gjelder personskader.

Noen høringsinstanser bemerket at saken var for lite utredet da den ble sendt på høring, at høringsfristen var for kort, og at lovforslaget derfor burde begrenses. Departementet antar forslaget er i tråd med intensjonen bak Stortingets vedtak.

1.3 Departementets vurdering av enkelte hovedspørsmål

1.3.1 For hvilken type jernbanevirksomhet bør det bli lovfestet et objektivt erstatningsansvar?

En kan skille mellom tog, tunnelbane, forstadsbane, kabelbane og sporveg. I Dokument nr. 8:90 (1997-98) ble det foreslått å innføre et lovfestet objektivt erstatningsansvar for sporvogn i bilansvarsloven. Justisdepartementet foreslo i høringsbrevet å innføre et lovfestet objektivt erstatningsansvar for alle typer jernbanevirksomhet i jernbaneansvarsloven.

Et flertall av høringsinstansene som har uttalt seg, slutter seg til dette. Noen instanser mener et objektivt tredjemannsansvar bare bør gjelde for sporvogn. Det pekes bl.a. på at for tog som går i egen trasé er skadefrekvensen en helt annen enn for sporvogn.

Departementet bygger på at det reelt sett går et skille mellom jernbanetrafikk på steder som er åpne for allmenn ferdsel, og på steder allmennheten etter jernbaneloven ikke har lov til å oppholde seg. Risikoen for ulykker på sistnevnte strekninger må antas å være mindre enn på steder som er åpne for allmenn ferdsel. Ut fra en risikobetraktning kan det også være unaturlig om jernbanen skal være erstatningsansvarlig på objektivt grunnlag når skadelidte ulovlig oppholdt seg på skinnegangen. Der barn blir skadet, er det likevel rimelig at jernbanen også i slike tilfeller hefter på objektivt grunnlag, og departementet foreslår at ansvaret i så fall skal omfatte skadelidte under 15 år.

Departementet mener et generelt objektivt ansvar bør gjelde når skadelidte befant seg på et sted åpent for allmenn ferdsel. Jernbanen bør også ha et generelt objektivt ansvar for skader som kjøringen volder på personer utenfor jernbanens kjørevei, f.eks. hvis toget sporer av.

1.3.2 I hvilken grad bør det gjelde et objektivt erstatningsansvar for tingskader?

I Dokument nr. 8:90 (1997-98) ble det foreslått å la sporvognen omfattes av bilansvarsloven. Etter bilansvarsloven er enhver skade på tredjepersons eiendeler omfattet av det objektive erstatningsansvaret, med unntak for skade på motorvogner, skinnegangsvogner og gods i slike vogner, og hunder som går løse. Justisdepartementet foreslo i høringsbrevet at tingskader ikke skulle omfattes av et lovfestet objektivt erstatningsansvar, med unntak for skade på gangklær og andre egne vanlige bruksting som skadelidte hadde på seg.

Flere instanser slutter seg til dette, men noen har forslag til andre avgrensningskriterier. Andre mener et lovfestet objektivt ansvar også bør omfatte tingskader.

Departementet har med den tid som står til rådighet ikke i tilstrekkelig grad kunnet utrede konsekvensene av et objektivt ansvar på dette punkt, og går derfor ikke inn for dette. Vernet for tingskader utvides imidlertid noe i forhold til forslaget i høringsbrevet. Departementet mener at ansvaret ikke bør omfatte skade på motorvogner, jernbanevogner eller gods i slike vogner. Ansvaret bør også begrenses til bare å gjelde der tingskaden inntraff utenfor jernbanens kjørevei eller på et sted åpent for allmenn ferdsel. Ved påkjørsler av dyr som går løse på linjen, vil det lovfestede objektive ansvaret som foreslås helt generelt ikke gjelde.

1.3.3 Hvem bør regnes som ansvarlig skadevolder?

Justisdepartementet foreslo i høringsbrevet at «jernbanen» skulle være ansvarlig på objektivt grunnlag. Det ble ikke nærmere spesifisert om meningen var at den som driver trafikkvirksomheten, kjøreveien eller trafikkstyringen skulle regnes som ansvarlig skadevolder.

Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket antar at bare den som driver trafikkvirksomheten bør være ansvarlig, mens NSB BA og Norsk Jernbaneklubb mener at kun infrastruktureieren bør være ansvarlig.

Departementet er enig i uttalelsen fra Samferdselsdepartementet, og foreslår at det lovfestede objektive ansvaret blir lagt på den som driver trafikkvirksomheten; altså person- og godstransporten.

1.3.4 Sammenstøt mellom jernbane og motorvogn m.v.

Problemet ved sammenstøt er i denne sammenheng hvorvidt skadelidte som befant seg i en motorvogn bør kunne kreve erstatning av jernbanen på objektivt grunnlag, eller om det er tilstrekkelig om vedkommende kan holde seg til bilens forsikringsselskap.

Justisdepartementet foreslo i høringsbrevet at det er forsikringsselskapet til den motorvognen skadelidte selv satt i som skal hefte på objektivt grunnlag, jf. bilansvarsloven § 8. Det samme burde gjelde ved sammenstøt mellom tog eller trikker.

Ingen av høringsinstansene går imot forslaget.

1.3.5 Hvilke regler bør gjelde om skadelidtes medvirkning?

Etter skadeserstatningsloven § 5-1 nr. 1 kan erstatningen settes ned eller falle bort dersom den direkte skadelidte eller erstatningssøkeren har medvirket til skaden ved egen skyld, for så vidt det er rimelig når en tar hensyn til atferden, dens betydning for at skaden skjedde, omfanget av skaden og forholdene ellers. Erstatningen kan imidlertid bare settes ned dersom skadelidte på skadetiden hadde fylt 10 år.

Justisdepartementet foreslo i høringsbrevet at disse reglene skulle gjelde også skade etter jernbaneansvarsloven, men med en tilsvarende begrensning som finnes i bilansvarsloven § 7 første ledd, dvs. at erstatningen ikke kan nedsettes der skadelidte bare kan legges lite til last.

Ingen av høringsinstansene har gått imot forslaget.

1.3.6 Forsikringsplikt

Jernbaneloven § 6 fastsetter at den som vil drive trafikkvirksomhet må ha tillatelse fra et departement, og at det som vilkår for tillatelse kan fastsettes krav til garanti eller forsikring. Etter § 2-6 i forskrift om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m., skal virksomheten «være tilstrekkelig forsikret eller ha garanti for erstatningsansvar som kan oppstå pga. virksomheten». Innføres det et lovfestet objektivt erstatningsansvar for skader jernbanen påfører tredjepersoner, vil forsikringsplikten også omfatte et slikt ansvar.

Justisdepartementet foreslo i høringsbrevet at en ikke innfører nye regler om forsikringsplikt i jernbaneansvarsloven. Dagens regler om forsikringsplikt ble ansett som tilstrekkelige.

Flere instanser mener det bør innføres egne regler om forsikringsplikt i jernbaneansvarsloven. Det vises bl.a. til at man i bilansvarsloven har en lovfestet regel om forsikringsplikt, og ved sjøveis transport og lufttransport har man i kommersiell sammenheng etablert forsikringsplikt.

Justisdepartementet fastholder at det i denne sammenheng ikke bør gjøres endringer i gjeldende regler.

Lovfesting om forsikringsplikt i tilknytning til selve erstatningsansvaret, er mer naturlig når det gjelder bilkjøring enn jernbanevirksomhet, idet man for bilkjøring ikke har et konsesjonssystem der spørsmålet om forsikringsplikt kan tas opp.

1.4 Økonomiske og administrative konsekvenser m.m.

For det enkelte jernbaneselskap vil forslaget trolig medføre en viss økning i forsikringspremien. Forslaget vil neppe få særlige administrative konsekvenser for jernbaneselskapene.

Departementet kan ikke se at forslagene kan få nevneverdige administrative konsekvenser for det offentlige.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Vidar Bjørnstad, Astrid Marie Nistad, Jan Petter Rasmussen og Ane Sofie Tømmerås, fra Fremskrittspartiet, Jan Simonsen og Jørn L. Stang, fra Kristelig Folkeparti, Finn Kristian Marthinsen og Åse Wisløff Nilssen, fra Høyre, lederen Kristin Krohn Devold og Bjørn Hernæs, og fra Senterpartiet, Tor Nymo, viser til at utgangspunkt for behandlingen av denne odelstingsproposisjonen er Dokument nr. 8:90 (1997-98) der det ble foreslått å innføre et lovfestet objektivt erstatningsansvar for sporvogner i bilansvarsloven. Stortinget var enig i Justisdepartementets vurderinger om å se det hele i en større sammenheng, dvs. vurdere ansvarsforholdet til alle skinnegående kjøretøyer og også vurdere om det var mer hensiktsmessig å legge et eventuelt objektivt erstatningsansvar for denne type kjøretøyer til jernbaneansvarsloven.

Komiteen vil minne om uttalelsen på side 2 i Innst. O. nr. 58 (1997-98), der det heter:

«Komiteen forutsetter at Justisdepartementet i sitt videre arbeid legger forslagsstillerens intensjon til grunn, slik at vi får et lovverk som retter opp dagens skjevhet i rettssystemet.»

Komiteen er tilfreds med departementets oppfølging.

Komiteen er enig med departementet i at det går et skille mellom jernbanevirksomhet på steder som er åpne for allmenn ferdsel og på steder hvor det ikke er tillatt at folk befinner seg. Komiteen er av den oppfatning at jernbanen ikke skal være erstatningspliktig på objektivt grunnlag når skadelidte har

oppholdt seg ulovlig i skinnegangen, men når skadelidte er under 15 år er det komiteens mening at det objektive ansvaret også skal gjelde i disse tilfellene.

Komiteen mener i likhet med departementet at et generelt objektivt ansvar må gjelde for alle typer jernbanevirksomhet når skadelidte befant seg på et sted som er åpent for allmenn ferdsel. For skader som blir påført personer utenfor jernbanens kjørevei bør også et generelt objektivt ansvar tillegges jernbanen.

Når det gjelder tingskader, er komiteen enig i departementets vurderinger. Departementet påpeker imidlertid at med det tidspres denne saken har hatt, har det ikke vært mulig i tilstrekkelig grad å kunne utrede konsekvensene av et objektivt ansvar på dette punkt. Komiteen forutsetter derfor at departementet foretar denne utredningen, og kommer tilbake med eventuelle forslag til Stortinget på et senere tidspunkt.

Komiteen deler departementets syn om at et lovfestet objektivt ansvar må bli lagt på den som driver trafikkvirksomheten.

I de tilfeller det dreier seg om sammenstøt mellom motorvogn og et skinnegående kjøretøy, må det etter komiteens mening være forsikringsselskapet til den motorvognen som skadelidte befant seg i som må være ansvarlig på et objektivt grunnlag, jf. bilansvarsloven § 8.

Når skadelidte eller erstatningssøkeren har medvirket til at skaden har skjedd, kan erstatningen etter skadeserstatningsloven § 5-1 settes ned eller falle bort, hvis skadelidte da skaden inntraff hadde fylt 10 år. Komiteen deler departementets syn om at disse reglene også må gjelde for skade etter jernbaneansvarsloven, dog med tilsvarende begrensning som angis i bilansvarsloven § 7 første ledd.

Komiteen mener i samsvar med departementets syn at det nå er unødvendig å innføre nye regler om forsikringsplikt i jernbaneansvarsloven, og at dagens regler om forsikringsplikt synes å være tilstrekkelige. Komiteen vil i den sammenheng peke på at etter § 2-6 i forskrift om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m., skal virksomheten «være tilstrekkelig forsikret eller ha garanti for erstatningsansvar som kan oppstå pga. virksomheten». Etter komiteens syn skulle det da være klart at et lovfestet objektivt erstatningsansvar for skader jernbanen påfører tredjemann, også omfattes av denne forsikringsplikten.

Skulle det på et senere tidspunkt vise seg at gjeldende forsikringsplikt ikke er tilstrekkelig, forutsetter komiteen at departementet vurderer spørsmålet på nytt og eventuelt kommer tilbake med forslag til nødvendige endringer.

3. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser til proposisjonen og rår Odels-tinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i lov av 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar overfor reisende (jernbaneansvarslova).

I.

Lovens tittel skal lyde:

Lov om jernbaneansvar (jernbaneansvarsloven)

Før § 1 skal følgende overskrift tilføyes:

Kap. I. Innledende bestemmelser

§ 1 første og annet ledd skal lyde:

Bestemmelsene i loven her gjelder jernbanens erstatningsansvar ved *personskade og skade på reisegods m.v.* Med jernbane forstås innretning for motor-drevet transport på skinner, således også tunnelbane, forstadsbane, kabelbane og sporveg.

Krav på erstatning etter loven her kan bare rettes mot den som driver trafikkvirksomheten, se jernbane-loven § 3.

§ 2 skal lyde:

Bestemmelsene i denne lov gjelder ikke skade som går inn under lov 12. mai 1972 nr. 28 om atom-energivirksomhet.

Fra lovens regler i kap. II, jf. kap. IV, unntas befordring som jernbanen svarer for etter lov 15. juni 1984 nr. 74 om befordring av personer og gods på jernbane i henhold til overenskomst 9. mai 1980 om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF).

Før § 3 skal følgende overskrift tilføyes:

Kap. II. Skade på reisende og deres håndbagasje ved innenriks befordring

§ 3 annet ledd oppheves.

§ 4 første ledd skal lyde:

Går håndbagasje eller ting som den reisende bærer på seg, helt eller delvis tapt, eller blir slike gjenstander skadd under reisen, plikter jernbanen å erstatte tapet eller skaden såframt det ved samme hending oppstår personskade som jernbanen hefter for etter § 3, eller tapet eller skaden skyldes feil eller forsømmelse på jernbanens side (jf. § 13).

§ 5 skal lyde:

Jernbanens ansvar for håndbagasje (eller ting den reisende bærer på seg) som er gått tapt eller blitt

skadd, begrenses til halve grunnbeløpet i folketrygden for hver reisende.

Retten til begrensnings etter første ledd tapes for så vidt skaden er voldt forsettlig eller grovt uaktsomt av noen på jernbanens side (jf. § 13).

Nåværende §§ 6, 7 og 9 oppheves.

Nåværende §§ 8 og 10 blir nye §§ 6 og 7.

§ 8 skal lyde:

Reglene i *kapitlet* her kan ikke fravikes ved avtale til skade for den reisende.

Før § 9 skal følgende overskrift tilføyes:

Kap. III. Annen skade på person og ting

§ 9 skal lyde:

Jernbanen plikter uten hensyn til skyld å erstatte annen personskade enn nevnt i § 3 som kjøringen volder. Var skadelidte på skadetidspunktet 15 år eller eldre, gjelder dette likevel bare når vedkommende befant seg utenfor jernbanens kjørevei eller på et sted åpent for allmenn ferdsel da skaden inntraff.

Første ledd gjelder ikke for skader som rammer

- a) *personer i motorvogner eller jernbanevogner, eller*
- b) *ansatte ved jernbanen når skaden omfattes av lov 16. juni 1989 nr. 65 om yrkesskadeforsikring.*

§ 10 skal lyde:

Jernbanen plikter uten hensyn til skyld å erstatte tingskade som kjøringen volder utenfor jernbanens kjørevei eller på et sted åpent for allmenn ferdsel.

Første ledd gjelder ikke for skade på

- a) *motorvogner, jernbanevogner eller gods i slike vogner, eller*
- b) *dyr som går løse på jernbanens kjørevei.*

§ 11 skal lyde:

Bestemmelsene i § 9 og § 10 begrenser ikke den skadelidtes rett til erstatning på annet rettsgrunnlag.

Før § 12 skal følgende overskrift tilføyes:

Kap. IV. Fellesbestemmelser

§ 12 skal lyde:

Jernbanens ansvar kan settes ned eller falle bort i medhold av skadeserstatningsloven § 5-1 når skadelidte har medvirket til skaden. Dette gjelder likevel ikke dersom skadelidte bare kan legges lite til last.

Dersom det godtgjøres at en uavvendelig naturhending, sabotasjehandling, krigshandling eller liknende handling under væpnet konflikt eller opprør i betydelig grad har bidratt til skaden eller dennes om-

fang under forhold som er utenfor jernbanens kontroll, kan dennes ansvar settes ned forholdsmessig, idet man særlig legger vekt på den innflytelse jernbanen har hatt på skaden og dens omfang.

Ny § 13 skal lyde:

Jernbanen svarer for skade som er voldt i tjenesten av noen som er ansatt hos jernbanen eller som den nytter til befordringen.

Ny § 14 skal lyde:

Reglene om jernbanens innsigelser og om grensen for ansvar gjelder tilsvarende når erstatningskrav gjø-

res gjeldende mot noen på jernbanens side (jf. § 13) og kravet kunne vært grunnet på denne loven.

Nåværende § 12 blir ny § 15.

II.

Loven trer i kraft straks. Loven gjelder bare for skader som blir voldt etter at den har trådt i kraft.

Oslo, i justiskomiteen, den 4. mars 1999.

Kristin Krohn Devold,
leder.

Jan Petter Rasmussen,
ordfører.

Jan Simonsen,
sekretær.