

**ANSVAR FOR SPORVOGN
- BYTRIKKEN I ET ERSTATNINGSRETTSLIG
PERSPEKTIV**

Kandidatnummer: 559

Leveringsfrist: 25. april 2008

(* regelverk for spesialoppgave på:

<http://www.jus.uio.no/studier/regelverk/utf-forskr-vedlegg-i.html>

regelverk for masteroppgave på:

<http://www.jus.uio.no/studier/regelverk/master/eksamensforskrift/kap6.html>)

Til sammen 14.877 ord

09.09.2008

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	Historikk	1
1.2	Kostnader forbundet med erstatningsutbetalinger	7
1.3	Arbeidsmetoder	8
1.4	Rettskilder	9
	<i>Oversikt over jernbaneansvarsloven</i>	<i>11</i>
<u>2</u>	<u>HVORFOR OBJEKTIVT ANSVAR?</u>	<u>12</u>
2.1	Skinnegående transports særegenheter	12
2.2	Skinnegående transport - en farlig bedrift?	13
<u>3</u>	<u>PÅ BYSPOR</u>	<u>14</u>
3.1	Ansvar for personer og gods inne i vognene (...)	14
3.1.1	<i>Likhet for loven (...)</i>	<i>14</i>
3.1.2	<i>Når er en reisende under av- eller påstigning?</i>	<i>17</i>
3.2	Skader på fotgjengere, syklistere og biler	18
3.2.1	<i>Jernbaneansvarsloven vs. trafikkreglenes bestemmelser</i>	<i>18</i>
3.2.2	<i>Regressavtalen</i>	<i>18</i>
3.2.3	<i>Voldgiftsdommer</i>	<i>19</i>
3.2.4	<i>Når er en skade forårsaket "av kjøringen"?</i>	<i>21</i>
3.2.5	<i>Særlig om sammenstøt med motorvogn</i>	<i>24</i>
3.2.6	<i>Særlig om skader påført fra infrastruktur (...)</i>	<i>27</i>

<u>4</u>	<u>PÅ FORSTADSBANE</u>	30
4.1	Hva er en forstadsbane?	30
4.1.1	<i>De vesentligste forskjeller mellom forstadsbaner og bylinjer</i>	30
4.1.2	<i>Bylinjenes områder som ikke er åpne for allmennheten</i>	31
4.2	Planoverganger	32
4.2.1	<i>Personpåkjørsler på planovergang</i>	32
4.2.2	<i>Kollisjon med bil på planovergang</i>	35
4.3	Særlig om uvedkommende i sporet	37
4.3.1	<i>Barn og ungdom i sporet</i>	38
<u>5</u>	<u>JERNBANEANSVARSLØVEN OG SPORVOGN (...)</u>	41
5.1	Rammer lovens bestemmelser urimelig?	41
5.1.1	<i>Objektivt ansvar - urimelig streng</i>	42
5.1.2	<i>Behovet for ivaretagelse av den svake part</i>	43
5.1.3	<i>Konklusjon - rettspolitiske betraktninger</i>	44
<u>6</u>	<u>LITTERATURLISTE</u>	

1 INNLEDNING

Emnet for oppgaven er bytrikkens erstatningsrettslige posisjon, herunder de endringer i passasjerer og andres posisjon som inntreffer når bytrikken beveger seg over på forstadsbanestrekninger. Dette er et tema som er interessant i en tid der bytrafikken blir tettere og tettere, og de konflikter som oppstår mellom sporvogner og andre trafikanter kan ha til dels store økonomiske konsekvenser. Samtidig er det interessant å se nærmere på i hvilken grad de endringer i jernbaneansvarsloven som ble gjennomført i 1999 har hatt den ønskede positive effekt. Erstatningsrett er spennende, og i mange tilfeller byr avgjørelsene innenfor dette feltet på adskillig tvil for dommere, så vel som advokater som blir bedt om å vurdere en sak. Noe av årsaken til dette ligger i erstatningsrettens beviskrav – der man i strafferetten må bevise skyld utover enhver rimelig tvil, er det i erstatningsretten nok med en sannsynlighetsovervekt. Når to parter i en skadesak da har to vidt forskjellige oppfatninger av årsaken til skaden, blir avgjørelsen vanskelig – men arbeidet med å finne den riktige løsning blir til gjengjeld ofte svært interessant.

1.1 Historikk

Oslo fikk sin første sporvognslinje i 1875, fra Homansbyen til Grünerløkka. Linjen var gjenstand for mye diskusjon, og det tok flere år fra det første initiativ til utbygging ble tatt, til den ferdige linje kunne tas i bruk 6. oktober 1875.

Da sporvognen ble introdusert fantes det knapt kollektivtransport i Christiania. Det var derfor en samferdselsmessig revolusjon man var vitne til høsten 1875 – for første gang kunne man transportere mange mennesker i en vogn gjennom større deler av byen, etter en forhåndsbestemt rutetabell.

Vi vet lite om korrespondansen som ble ført mellom sporveisselskapet og myndighetene de første årene. Dette henger blant annet sammen med at alle arkiver fra den første tiden med sporvogn i Oslo ble brent under nedleggelsen av Homansbyen vognhall i 1966.¹

Den eldste publiserte dom på sporvognsansvarets område er så vidt vites en høyesterettsdom fra 1902 (Rt. 1902 s.411), som omhandler et forhold fra 1899 der en hestesporvogn mistet kontrollen grunnet glatte skinner, og braste inn i en hestekjerre. Sporvognsselskapet ble i dette tilfellet dømt til å betale erstatning i byretten, men vant frem med en anke til høyesterett. Byretten la i sin dom særlig vekt på det betydelige skadepotensiale som ligger i at en sporvogn mister kontrollen i en trafikkert bygate. Videre er det på det rene at byretten også bebreider Kristiania Sporveisselskap for ikke å i tilstrekkelig grad ha strødd sand på skinnene for å bedre friksjonen mellom skinne og hjul. Høyesterett later til å se helt bort fra dette, men argumenterer med at både fotgjengere og vognmenn som ønsker å oppholde seg i sporene må ha sine ”tanker og sanser” med seg, slik at de kan komme unna i tide når en sporvogn kommer.

Man kan si at både byrettens og høyesteretts synspunkt fra 1902 fortsatt er gjeldende, på hver sine felt – dette kommer jeg tilbake til senere i fremstillingen.

Sporvognsdommen av 1902 er interessant, da den er fra en tid der det ulovfestede objektive ansvar for farlig bedrift var i ferd med å finne sin utforming i norsk rett. I den såkalte ”vannledningsdommen”, Rt. 1905 s. 715, var det to dissenterende dommere. Mindretallet trekker frem nettopp den behandling sporveien fikk i Rt. 1902 s. 411 som et argument for at også Bergen vannverk måtte frifinnes. Det hitsettes:

Tidligere har saadant Ansvar af Høiesteret kun været ilagt ved Bedrifter, som efter sin Natur medfører en særlig og nærliggende Fare for, at Skade derved vil paaføres Andre. Nitroglycerinfabriker er saaledes ilagt Ansvar for Explosioner og Jernbaner for Ildsvaade, bevirket ved Gnister fra Lokomotiv.

¹ Iflg samtale med Bjørn Andersen, Sporveismuseet

Men Fabrikation af Nitroglycerin er forbundet med ganske extraordinær Fare. Og en Jernbane pligter ved sit Anlæg at yde Skadesløsholdelse for den paatagelig forøgede Fare for Ildsvaade, hvorfor man udsættes ved Driften af en Lokomotivbane i umiddelbar Nærhed af Ens Huse eller Skov. Om denne Resiko ikke er undersøgt og vurderet ved Jernbanens Anlæg, har Jernbanen selv paataget sig Resikoen for Antændelsen og har da at yde Erstatning, naar den befrygtede Ildsvaade indtræffer. Principet har været søgt udvidet, men dette er ikke godkjendt af Høiesteret. Man henviser herom til Domme, indtagne i Rt-1900-753 og Rt-1902-97 og Rt-1902-411. Sporveisselskaberne, hvis Drift utvivlsomt medfører Fare, er saaledes frifundne, hvor culpa ikke er bevist. I det foreliggende Tilfælde kan der dernæst kun høist uegentlig siges at foregaa en Bedrift og endmindre en saadan, der medfører en nærliggende stor Fare for Skadetilføielse.

Det er verdt å merke seg at sporveisdrift ble ansett å ligge utenfor nedslagsfeltet for det ulovfestede objektive ansvaret, men ble ansett for å være i grenseland for hvilke bedrifter som ville rammes av ulovfestet objektivt ansvar, jf. bruken av uttrykket ”utvilsomt en bedrift som medfører fare”.

Fra 1894 ble sporvognsnettet i Oslo gradvis elektrifisert, og i 1901 ble hestesporvognene parkert for godt. Dermed var sporvognene fra 1901 av utelukkende elektrisk drevet, og i en tid der all annen transport i byen ble foretatt med hest eller til fots, var sporvognene eksotiske og moderne innslag i bylivet. Som en kuriositet kan det nevnes at det første kjøretøy som skal ha blitt tatt for å kjøre for fort i Oslo, visstnok skal ha vært en sporvogn. Det finnes imidlertid ingen formell dokumentasjon på denne påstanden.²

Fra begynnelsen av var Oslos hestesporvogner, og siden elektriske trikker, privat drevet. Det var fra 1894 to selskaper, Christiania sporveisselskap (grønnetrikken) og Kristiania Elektriske Sporveie (blåtrikken), som drev hver sin del av linjenettet. I 1902 ble det første kommunale sporveisselskapet opprettet (Kristiania Kommunale Sporveisselskap), men dette ble overtatt av de private selskapene etter kun få års drift.

² Iflg. samtale med Bjørn Andersen, Sporveismuseet

Høyesteretts dom fra 1902 ble stående utover 1900-tallet. En viktig presisering kommer imidlertid ved dommen i Rt. 1927 s. 651. Forholdet her var at en person som var under påstigning på en grønntrikk, omkom da denne ble påkjørt bakfra av en blåtrikk. Årsaken til ulykken var en avbrent kabelsko i blåtrikkens maskineri, som gjorde bremsene ubrukelige. Kristiania Elektriske Sporveie (blåtrikken) påsto seg fritatt for ansvar, da dette var et uavvergelig uhell. Denne argumentasjon vant man frem med i byretten, men ikke i Høyesterett. Der hitsettes:

Blaatrikken har imidlertid ment, at den ikke kan holdes ansvarlig for følgerne av et saadant uheld, som den betegner som "et uavvendelig tilfælde" og har heri faat medhold av byretten. Jeg mener imidlertid, at et uheld som dette bestaaende i, at noget har klikket i vognens maskineri, er et rent bedriftsuheld som bedriften selv maa ha ansvar for i den utstrækning skade voldes. Dette følger, mener jeg, av de almindelige regler om ansvar for bedrifter av saadan art, at de almindeligvis medfører risiko for omgivelserne eller almenheten.

Foruten selve påkjørselen, var det et spesielt trekk ved ovennevnte sak at den berørte begge de to kommunale sporveisselskapene i Oslo. I 1924 gikk både "blåtrikkens" og "grønntrikkens" konsesjoner til sporveisdrift ut, og Kristiania kommune ville ikke fornye konsesjonene. Samme år ble derfor selskapene overtatt av kommunen, og Oslo Sporveier så dagens lys. For en kort periode het det nye selskapet Kristiania Sporveier, men byens navneskifte i 1925 foranlediget også navneskifte for det nyopprettede sporveisselskapet.

Siden 1924 har driften av skinnegående kollektivtrafikk i Oslo i hovedsak foregått i kommunal regi, mens busstrafikken har blitt avviklet med både kommunale og private selskaper på driftssiden. Ved årsskiftet 2008/2009 fikk vi i hovedstadsregionen et nytt administrasjonsselskap for kollektivtrafikken, "Ruter", som skal erstatte både Stor-Oslo lokaltrafikk (SL) og Oslo Sporveier. Etter 84 år ser der dermed ut til at navnet "Oslo Sporveier" er på vei ut av hovedstadens kollektivtrafikk, og inn i historien.

Utviklingen av ansvarslæren for sporvogn er også en del av historien til Oslo Sporveier, og i 1948 får man den kanskje mest omtalte dom på sporvognsansvarets område, den

såkalte ”Trikkedom 1948”, Rt. 1948 s. 1111. Forholdet her var at en kvinne hadde falt ut av en sporvogn under en bråbrems. Bråbremsen var foranlediget av at en varebil kjørte ut foran trikken, og man bremsset for å unngå kollisjon. Damen, som befant seg på en av de gamle tilhengerene der plattformene var åpne og uten grunder, falt ut i gaten og kom til skade. Det var på det rene at det ikke objektivt sett var noe galt med materiellet, og Oslo Sporveier prosederte for frifinnelse. Høyesterett kom imidlertid til at det her var grunnlag for å la det ulovfestede objektive ansvaret slå inn. Bakgrunnen illustreres i følgende utsnitt:

Jeg er enig med de tidligere retter i at fru Larsens forhold ved anledningen ikke kan karakteriseres som uaktsomt. Jeg kan heller ikke finne at det kan bebreides sporvognsføreren noen uaktsomhet, og henviser også for så vidt til de tidligere retters begrunnelse. Men jeg mener at det i dag - og på den tid da ulykken inntraff - må kunne sies at det er en teknisk ufullkommenhet ved Sporveiene at det kjøres med åpne dører uten at det er truffet særlige sikkerhetsforanstaltninger mot den fare som foreligger for at passasjerer kan bli slynget ut. Det er riktignok opplyst at sporvognene har gått helt siden århundreskiftet uten noen avstengning av disse døråpninger, og jeg tror nok at det i sin tid ikke kan ha vært noe å bemerke ved det tekniske arrangement for så vidt. Men det er siden foregått en betydelig teknisk utvikling også på sporveienes område. Det stilles nå vesentlig strengere krav til Sporveiene på mange områder, således med hensyn til passasjerenes komfort og sikkerhet med videre, og det er også foregått en svær utvikling av, trafikken med en langt intensere utnyttelse av materiellet enn tidligere. Jeg mener derfor at det i utviklingens medfør er blitt en teknisk ufullkommenhet ved Sporveienes vogner, og at det er Sporveiene som er nærmest til å bære risikoen for den økonomiske skade som måtte bli følgen av denne.

Dommen innebærer ikke at *sporvognsdrift* som sådan er underlagt et ulovfestet objektivt ansvar, men at forhold som i tidligere tider ikke var å regne som ansvarsbetingende gjennom den tekniske utvikling faller utenfor det man aksepterer som en del av dagliglivets risiko. Trikkens åpne dører, som på starten av 1900-tallet kun var en del av den daglige risiko som man kunne akseptere, var i 1948 gått over til å bli et ekstraordinært faremoment.

Etter at 1948-dommen ble avsagt, har den vært trukket frem i de aller fleste saker der trikkens erstatningsansvar har vært drøftet. Rt. 1948 s.1111 medførte ikke at trikken ble ansvarlig på objektivt grunnlag generelt, og det har vært flere saker der man forgjeves har prosedert på objektivt ansvar. Et slikt eksempel finner vi i Rt. 1964 s. 272. Forholdet her var at en kvinne

hadde falt og kommet til skade da en trikk bråbremsset for å unngå å kjøre på en pike. Også denne trikken var av den eldre type som Rt. 1948 s. 1111 omhandlet, men i sistnevnte sak falt ikke skadelidte ut av vognen – hun falt og slo seg mot døren inn til trikkens kupé.

Skadelidte fikk ikke medhold i byretten, og heller ikke i Høyesterett. Rt.1964 s. 272 representerer således en ytterligere presisering av dommen fra 1948. Det hitsettes:

Jeg er således enig i at rettspraksis har trukket snevrere grenser for objektivt ansvar ved sporveisdrift enn dem man måtte bruke i nærværende tilfelle for å komme frem til ansvar. Det hevdes som nevnt ikke at uhellet skyldes teknisk svikt eller mangel, det spørres med andre ord om et "rent" objektivt ansvar, og Høyesterett har ikke tidligere lagt et så vidtgående ansvar til grunn ved sine avgjørelser.

Forholdet til dommen fra 1948 presiseres ytterligere på sidene 273-274:

I den sak som er behandlet i dommen av 1948 var forholdet det at en passasjer på grunn av bråstopp falt ut av den åpne dør mot gaten. Fru Myhre hevder at det ikke er noen fornuftig grunn til å bedømme hennes tilfelle annerledes fordi hun falt innover i vognen. Jeg kan ikke være enig i dette. Når Høyesterett kom frem til ansvar i 1948, var det med den begrunnelse at den åpne Side:274 dør betydde en teknisk ufullkommenhet, og det er nettopp der saken i et avgjørende punkt skiller seg fra vårt tilfelle. Faren ved å falle ut av en sporvogn må da også fremstille seg som langt større enn faren ved å falle inne i vognen.

Dommen fra 1964 oppsummerer rettstilstanden slik den var for passasjerer frem til jernbaneansvarsloven kom til i 1977.

En av de mest markante forskjeller mellom bytrikk og jernbane / t-bane, er det faktum at vognene beveger seg i sentrumsgater med blandet trafikk. Samtidig må man huske på at trikken også går på forstadsbaner der vognen er i en mer "jernbanelignende" sammenheng. For førerene av trikker byr dette på utfordringer – de skal både kunne fremføre sine vogner med stor hurtighet på reserverte traseer, men også kunne krøke seg frem med millimeterpresisjon i trange sentrumsgater.

Fra tid til annen skjer det større uhell med trikken, som erfaringsmessig får større oppmerksomhet enn tilsvarende ulykker med buss og andre ikke-sporbundne motorvogner. For 2007 viser sikkerhetsrapporten fra Oslo Sporvognsdrift at man har 637 kollisjoner / sammenstøt, 16 sammenstøt med person, 24 passasjerhendelser i sporvogn og 28 passasjerhendelser ved av- og påstigning. Innenfor hver av disse skadekategoriene kan man påvise at antallet hendelser ligger på samme nivå eller under nivået for 2006³.

To ulykker i 2007 medførte dødsfall, fordelt på ett sammenstøt med person, og ett sammenstøt med bil. Disse ulykkene (kollisjon ved Ullevål sykehus, og personpåkjørsel ved Sinsenterrassen) fikk til dels stor medieoppmerksomhet. Begge ulykker ble etterforsket av politiet, og i Sinsenterrasse-saken ble vognføreren i Oslo tingrett dømt til 60 dagers ubetinget fengsel primo mars. Saken ble anket videre til lagmannsretten, og er i skrivende stund ennå ikke berammet. Etterforskningen vedrørende ulykken ved Ullevål sykehus førte ikke til at det ble avdekket noen straffverdig opptreden fra vognførerens side, og politiet henla saken etter bevisets stilling.⁴

1.2 Kostnader forbundet med erstatningsutbetalinger

De siste 12 årene har erstatningsutbetalingene fra Oslo Sporveiers sporvognsdivisjon (siden Oslo Sporvognsdrift) økt drastisk. For skader som påføres tredjeperson utenfor vognen, typisk personpåkjørseler var utbetalingene mellom 1. januar 1995 og 31. desember 1998 på totalt kr. 1.441, fordelt på kr. 1.000 i 1998 og kr. 441 i 1997⁵. For perioden 1. januar 1999 til 24. april 2008 er den totale utbetalingen på kr. 720.858, noe som tilsvarer et gjennomsnitt på ca. kr. 80.000 pr. år,⁶ eller en økning på ca. 22.000 %. Utbetalinger på kr. 720.000 synes kanskje ikke som et stort tall, men det skal i denne sammenheng understrekes at dette kun er

³ Oslo Sporvognsdrifts sikkerhetsrapport for 2007

⁴ Jf. informasjon gitt fra Oslo Sporvognsdrifts administrasjon via Oslo Sporveiers intranett

⁵ Tallene er hentet fra Oslo Sporvognsdrifts database over uhell og erstatningsutbetalinger

⁶ Tallene er hentet fra Oslo Sporvognsdrifts database over uhell og erstatningsutbetalinger

Oslo Sporvognsdrifts egenandel på erstatningsutbetalinger – utbetalingene som er foretatt av Oslo Sporvognsdrifts forsikringsselskap er meget høyere enn de tall som fremkommer her.

Et tall på kr. 700.000 over ti år er likevel ikke ubetydelig i Oslo Sporvognsdrifts regnskap, der svært mye av midlene er bundet opp i de oppgaver selskapet er kontraktsforpliktet til å utføre etter de avtaler som er inngått med kommunen. Trafikksikkerhetstiltak som opparbeidelse av nye, moderne holdeplasser med trinnfri innstigning er i stor grad ikke omfattet av disse kontraktene, og må derfor tas av selskapets frie midler. Kr. 700.000 tilsvarer opparbeidelse av to moderne plattformer.⁷ Erstatningsutbetalingene kan derfor i noen grad sies å ha en bakside – prisen for pulverisering av ansvaret kan fort bli færre trafikksikrende tiltak – og dermed større fare for uhell.

1.3 Arbeidsmetoder

Gjennom arbeidet med oppgaven har jeg hatt kontinuerlig kontakt med sikkerhetsstaben i Oslo Sporvognsdrift AS, som har vært behjelpelige med rundhåndet tilgang på dokumentasjon, voldgiftsdommer, mv. Mye tid er gått med til å fordype seg i dette materialet. En spesiell takk skal her rettes til skadekonsulent May-Britt Støa og sikkerhetssjef Kristine Eiken, som har vist stor interesse og forståelse for mitt arbeide med oppgaven.

Hans-Petter Lundgaards betenkning ”Ansvar for sporvogn” fra 1993, med senere revisjoner, har vært et nyttig utgangspunkt for mange av problemstillingene i oppgaven. Videre har jeg under oppgaveskrivingen hatt god nytte av at jeg i flere år har arbeidet som vognfører på trikken i helgene, ved siden av studiene.

⁷ Tallet vil variere, kr. 350.000 er basert på et anslag fra sikkerhetssjef Kristine Eiken. Til sammenligning koster oppmaling av sikkerhetsstripe på alle trikkens holdeplasser til sammen kr. 600.000, også dette tall fra Oslo Sporvognsdrift.

1.4 Rettskilder

Den aller viktigste rettskilde i arbeidet med oppgaven har vært jernbaneansvarsloven, med forarbeider. Oppgavens tema tatt i betraktning er loven ytterst relevant og den rettspraksis som har vært mulig å oppdrive vedrørende sporvognsdriften har blitt gjennomgått.

Oslo Sporvognsdrifts samling av voldgiftsdommer fra 1980 frem til i dag har også vært nyttige dokumenter som på sitt vis har illustrert gjeldende jus gjennom de siste 28 årene.

Alminnelige erstatningsrettslige prinsipper har betydning innenfor jernbaneansvarsretten, så vel som annen erstatningsrett. Disse prinsippene er søkt beskrevet der de er relevante.

I denne teksten vil man mange steder finne generelle uttrykk som ”sporveien”, ”Oslo Sporvognsdrift” eller lignende når trikken som skadevolder beskrives. Det er i denne sammenheng viktig å huske på at slike uttrykk har et bakteppe, der arbeidsgiveransvaret har en ikke uvesentlig rolle.

Arbeidsgiveransvaret er hjemlet i skadeserstatningsloven § 2-1. Denne bestemmelsen gir arbeidsgiveren et objektivt ansvar for de skader hans arbeidstagere volder forsettlig eller uaktsomt mens de er i tjenesten. Arbeidsgiveransvaret er kommet til av flere årsaker, men viktigst fordi en skadelidt ofte vil ha lite å hente fra å søke erstatning hos en arbeidstager – arbeidsgiveren vil ofte i større grad være søkegod. Dessuten kan de sies at ansvaret for de ansattes skadevoldelse representerer en driftsrisiko på linje med andre risiki som bedrifter hefter for – og kan forsikre seg mot.⁸ Det er verdt å merke seg at jernbaneansvarsloven § 13 utvider jernbanens ”arbeidsgiveransvar i noen grad. Bestemmelsen jernbaneansvarslovens § 13 er et prinsippansvar, og kan sammenlignes med det man finner innenfor skipsfarten⁹. Sjøloven av 24. juni 1994 nr. 39, § 151 fastslår at et skips reder ikke bare svarer for sine egne

⁸ Se herom Lødrup: Lærebok i erstatningsrett (Oslo 2005) s. 145 flg. eller Nygaard: Skade og ansvar (Oslo 2000) s. 216 flg.

⁹ Norsk Lovkommentar (Oslo 2005) s. 1240

ansattes feil og forsømmelser, men også ”andre som utfører arbeid i skipets tjeneste”. Tidligere ble denne typen ansvar kalt ”husbondsansvar”¹⁰. I dagens jernbane-Norge, der det stadig er nye selskaper som starter opp trafikk på skinnene, vil bestemmelsen i jernbaneansvarslovens § 13 innebære at man kan komme i ansvar for feil gjort av togekspeditører på stasjoner, eller fjernstyringskontrollører (dette vil tilsvare ”los” i sjøloven), samt eksternt innleid ombordpersonale som serveringspersonale eller salgspersonale.

Når det gjelder sporvognsdrift er arbeidsgiveransvaret langt mer praktisk enn hva som er tilfellet innenfor mange andre bransjer. Rett nok kan en arbeidstager som sitter på kontor volde store økonomiske skader gjennom sin uaktsomhet, og derigjennom påføre sin arbeidsgiver store kostnader. Skadene en sporvognsfører kan volde ved hjelp av sin sporvogn er imidlertid langt mer synlige og håndfaste – ofte et sammenstøt mellom en privatbil og en sporvogn bety skader i størrelsesorden mange titalls tusen kroner – i enkelte tilfeller kondemnasjon av selv nyere biler.

En del av sporvognsdriftens erstatningsansvar er regulert gjennom jernbaneansvarsloven. Her følger det av lovens § 1 annet ledd at krav i medhold av jernbaneansvarsloven kun kan rettes mot den som driver virksomheten – altså driftsselskapet. Vognføreren er dermed ikke relevant i den sammenheng – arbeidsgiveransvaret er fastslått allerede i denne særloven. I sammenheng med sporvognsdrift er dermed arbeidsgiveransvaret kun interessant når vi er utenfor jernbaneansvarslovens virkeområde – typisk ved sammenstøt mellom trikk og privatbil.

1.4.1 Oversikt over jernbaneansvarsloven

¹⁰ Falkanger/Bull: Innføring i sjørett (Oslo 2004) s. 141 flg.

Jernbaneansvarsloven av 10. juni 1977 var den første lov som direkte regulerte jernbanens ansvar for skade på personer og gods¹¹. Før loven kom til var det alminnelige erstatningsrettslige prinsipper som gjaldt, og man hadde etter 123 år med jernbanedrift etter hvert fått betydelig med rettspraksis. Fra 1977 frem til 1999 gjaldt loven kun skade på reisende og deres gods inne på jernbanens vogner, samt ved av- og påstigning. Ved lov av 21. mai 1999 nr. 31 ble dette ansvaret utvidet, slik at også person- og tingsskade utenfor vognene ble omfattet, dog med enkelte begrensninger.¹² Endringen i 1999 hadde stor betydning for sporvognsdriften, dette vil bli nærmere behandlet nedenfor.

Jernbaneansvarsloven er inndelt i tre kapitler. Første kapittel (§§ 1-2) er et generelt kapittel med innledende bestemmelser. Her gis det en oversikt over hvilken trafikkvirksomhet loven omfatter, samt enkelte nærmere bestemmelser om avgrensning mot internasjonale overenskomster. Verdt å merke seg er det at lovens virkeområde omfatter all transport på skinner, herunder også kabelbaner. Loven strekker seg derfor noe utover den alminnelige oppfatning av begrepet ”jernbane” – det er i § 1 gitt anledning til at loven ved forskrift kan gjøres delvis gjeldende også for taubaner og skitrekke.

Lovens annet kapittel (§§ 3-8) tar for seg skade på reisende og deres bagasje i innenriks togtrafikk. I dette kapitlet finner man bestemmelser om skader under av- og påstigning, samt skader reisende pådrar seg mens de befinner seg i jernbanevognene – jernbanen har objektivt ansvar for slike skader.

Det tredje kapittel (§§ 9-11) har bestemmelser om annen skade på person eller ting – herunder påkjørsel av person som befinner seg i jernbanens kjørevei. Disse bestemmelsene har stor betydning for sporvognstrafikken grunnet bestemmelsen som sier at personer som påkjøres på sted som normalt er tilgjengelig for allmennheten har krav på erstatning på objektivt grunnlag.

¹¹ Norsk Lovkommentar (Oslo 2005) s. 1238

¹² Norsk Lovkommentar (Oslo 2005) s. 1228

Lovens fjerde og siste kapittel (§§12-15) inneholder fellesbestemmelser, herunder bestemmelser om nedsettelse av erstatning på bakgrunn av skadelidtes medvirkning (§ 12), en nærmere presisering av arbeidsgiveransvaret for jernbanen (§ 13).

2. HVORFOR OBJEKTIVT ANSVAR?

2.1 Skinnegående transports særegenheter

Skinnegående transport har alltid skilt seg fra andre transporttyper, idet de stiller helt egne krav til både infrastruktur, kjøretøy og førere. De første årene var transportformen til en viss grad omgitt av mystikk, siden har jernbane og sporvogn vært elsket og hatet, opplevet medgang og motgang. I Oslo ble det i 1960 vedtatt at trikken skulle legges ned, og dette nedleggelsesvedtaket ble først opphevet i 1977. I de 17 årene som da hadde gått hadde man rukket å legge ned flere trikkelinjer, blant annet trikken til Vålerenga og Kampen. I tillegg til de politiske kamper trikken har vært gjenstand for, har den særegenhet skinnegående transport representerer, har medført juridiske fordeler, så vel som ulemper.

Både sporvei og jernbane har opp gjennom årene vært rammet av en rekke alvorlige ulykker. Disse hendelsene har ført til at både lovgiver og de enkelte trafikkselskap har fått økt kunnskap og kompetanse rundt drift av skinnegående transportmidler.

Jernbaneansvarsloven ble i 1999 endret slik at den i større grad enn tidligere favner også sporvei, og opprettelsen av Statens Jernbanetilsyn (SJT) 1. oktober 1996 gjorde at sporveien ikke lenger skulle forholde seg til NSB – kontoret for tilsyn med privatbaner, slik tilfellet var tidligere. Det var i de første årene mange gnisninger mellom SJT og de forskjellige operatørene, men dette later til å ha gått seg til i de senere årene – og Oslo Sporvognsdrift opplever i dag samarbeidet med SJT som godt.¹³

¹³ iflg. samtale med Kristine Eiken, sikkerhetssjef, Oslo Sporvognsdrift

Både fremføring av sporvogn, og ansvarsfordelingen dersom noe skulle gå galt er i dag grundig lovregulert, noe jeg i det videre vil gi en fremstilling av.

2.2 Skinnegående transport – en farlig bedrift?

”Objektivt ansvar for farlig bedrift” er et uttrykk enhver jurist har befattet seg med i en eller annen form. Etersom årene har gått har imidlertid spennvidden av saker der ulovfestet objektivt ansvar har kunnet komme til anvendelse blitt så stort, at det innenfor erstatningsretten nå er en rådende oppfatning at man bør bruke et mer nøytralt uttrykk.¹⁴ Uavhengig av denne utviklingen, er det på det rene at sporvognsdriften har balansert i grensen av det ulovfestede objektive ansvaret ved flere anledninger, hva enten man velger å kalle det ”ansvar for farlig bedrift” eller ikke. Dommere ofte har konkludert med at sporvogner har enkelte særegenheter, blant annet en noe lenger bremselengde enn hva som er normalt for en personbil. Likevel har retten i de fleste tilfeller kommet til at ansvar på et ulovfestet objektivt grunnlag kun er aktuelt i de tilfellene der det har vært tale om en teknisk feil eller ufullkommenhet ved sporvognen – se herom Rt-1962 s.272, som er referert ovenfor.

I dag hadde denne saken stilt seg annerledes, særlig sett hen til reglene i jernbaneansvarsloven § 3. Dommen er imidlertid fortsatt interessant, særlig sett hen til sporveiens ansvar overfor bilister. Det er en gjennomgående trend at i de tilfellene der det har vært noe galt ved vognene, eller det på annet vis har vært snakk om en teknisk ufullkommenhet, har sporveien kommet i ansvar på objektivt grunnlag, men det har ikke i tidligere rettspraksis vært tale om noe generelt objektivt ansvar. En toneangivende avgjørelse i så måte er den tidligere refererte dommen i Rt. 1948 s. 1111. Trikken som var innblandet i det tilfellet av en eldre type, der inngangspartiet verken hadde dør eller grind – og det var således ingenting som hindret kvinnen i å falle ut av vognen. Dette ble ansett som en teknisk ufullkommenhet, og det ble således ansvar på objektivt grunnlag.

¹⁴ Peter Lødrup: Lærebok i erstatningsrett, Oslo 2005 s. 223.

Med dagens sikkerhetsfokus er jernbanebedriftene jevnt over blitt sikrere enn hva de var før. Det virker også som om samarbeidet mellom de enkelte jernbaneselskaper og SJT er blitt lettere, selv om det fortsatt er gnisninger mellom SJT og enkelte jernbaneselskaper.¹⁵

3. PÅ BYSPOR

3.1 Ansvar for personer og gods inne i vognene, samt under av- og påstigning

3.1.1. Likhet for loven – bytrikken og Gardermobanen i samme båt

Jernbaneansvarsloven av 10. juni 1977 gjelder all ”motordrevet transport på skinner”, jf. lovens § 1. Under jernbaneansvarslovens paraply stiller derfor Bergensbanen og Gardermobanen i samme klasse som Oslos bytrikk og t-banesystem.

Gode grunner taler for at man skal ha en helhetlig og enhetlig lovgivning på jernbanens område. Dette går da også igjen i annen lovgivning jernbanen må forholde seg til, herunder Jernbaneloven av 11. juni 1993 nr. 100. Skinnegående transport har som nevnt ovenfor sine særegenheter, og mange av disse gjør seg gjeldende for Bergensbanen så vel som Kjelsåstrikken. Imidlertid kan det være grunn til å se nærmere på enkelte deler av bestemmelsene, som rammer sporvognsdriften urimelig hardt.

”Passasjerhendelse i vogn” er en hendelseskategori som forholdsvis ofte opptrer på trikken, i januar 2008 var det tre slike hendelser¹⁶, i hele 2007 var det i alt 30.¹⁷ I denne kategorien har man blant annet hendelsen ”fall i vogn”. Det er på det rene at skader som oppstår som følge av ”passasjerhendelse i vogn” vil være dekket under det objektive ansvaret i jernbaneansvarslovens § 3.

¹⁵ Se herom blant annet www.vg.no/nyheter/innenriks/artikkel.php?artid=127227

¹⁶ Jf. ”Sikkerhetsstatistikk, januar 2008”, utarbeidet av OSD Sikkerhetsstaben

¹⁷ Jf. ”Sikkerhetsstatistikk desember 2007”, utarbeidet av OSD, sikkerhetsstaben.

Fall i vogn opptrer forholdsvis ofte, under brå innbremsinger eller ved (for passasjerene) uventede kurver. De aller fleste slike hendelser blir det ingen skade av, og det er ikke alltid føreren av sporvognen blir varslet om at noen har falt – det er derfor grunn til å anta at det til en viss grad er mørketall innenfor denne kategorien av skader. Imidlertid er det på det rene at særlig eldre passasjerer kan pådra seg skader under slike fall, samt at man kan få skader på klær eller andre eiendeler.

Grunnet det miljø trikken ferdes i, med tett sentrumstrafikk der mange aktører konkurrerer om plassen, er faren for hendelser som nevnt over større på trikken på for eksempel Bergensbanen, der man er på egen trasé og kun unntaksvis må foreta brå nedbremsinger for å unngå sammenstøt. Selv om dette kan sees på som en urettferdighet ved lovgivningen, må det likevel sees hen til at også busser er underlagt et objektivt ansvar for passasjerene, jf. bilansvarsloven, og noen lovendring til trikkens fordel kan derfor ikke påregnes.

Til tross for at det tilsynelatende strenge ansvaret er det grunn til å se hen til bilansvarsloven § 8. I de tilfeller der en motorvogn har foranlediget trikkens brå nedbremsing, som i sin tur har ført til at passasjerer falt om inne i vognen, vil trikkens driftsselskap i mange tilfeller ha en mulighet til å kreve regress i bileierens ansvarsforsikring. Årsaken til dette ligger i den nevnte paragrafs litra c) ”At vagna elles vart kjørd, fråsegsatt eller handsama slik at ho kom i strid med gjeldande trafikkreglar”. Trafikkreglene (forskrift av 21. mars 1986) § 10 nr. 2 fastslår at ”Trafikant skal gi fri veg og om nødvendig stanse for sporvogn eller jernbanetog”. Når en bil legger kjører ut så tett foran en sporvogn at han med dette foranlediger en bråbrems, vil bestemmelsen i trafikkreglene om ”fri veg” helt klart være overtrådt, og bilansvarslovens § 8 litra c komme til anvendelse. Her kan det være nyttig å igjen huske på den toneangivende avgjørelsen i Rt. 1948 s. 1111, der skaden oppsto etter en bråbrems foranlediget av en bil. Bilens forsikringselskap var her dømt til å betale erstatning i byretten, men frikjent i Høyesterett, der sporveien ble dømt. Om forholdet til bilens manøvrering sies det:

Etter de foreliggende opplysninger må jeg gå ut fra at sjåføren på bilen A 36 868, som dengang var generatordrevet, - hadde fyrt opp generatoren, satt seg inn i bilen og startet motoren. Hva det videre foreligger, er imidlertid uklart. Det er uklart om bilen sto tett inn på den bil som var parkert foran på samme side av gaten eller om den sto så vidt langt fra at det var plass til å svinge ut i gaten. Det er videre uklart om bilen var satt i revers, og spesielt om den har vært i bevegelse. Jeg kan ikke finne det naturlig å si at den skade det her gjelder er voldt ved bruken av bilen; det forekommer meg riktig å se det så at skaden her er voldt ved at trikken, som hadde ufullkommen sikkerhetsanordning, bråbremsset og at grunnen til bråbremsningen under de foreliggende forhold ikke kan være avgjørende for ansvaret for skaden. Jeg finner derfor at bilens forsikringsselskap bør frifinnes.

Både dommer Soelseth og justitiarius Stang var utrykte adskillig tvil om hvorvidt det var riktig å fritta bilens forsikringsselskap for ansvar, men ingen av dem fant å dissentere av den grunn. I dag synes det som nokså klart at et lignende tilfelle ville ha medført ansvar for bilens forsikringsselskap.

I mange tilfeller der biler legger seg ut foran en trikk og foranlediger skade, vil trikkens vognføreren være ute av stand til å sikre seg bilens registreringsnummer, som i praksis er helt avgjørende for å spore opp føreren. Noe av årsaken til dette ligger i at vognføreren konsentrerer seg om å tilkalle adekvat hjelp til den som er skadet, og skaffe seg oversikt over situasjonen. Bilen på sin side har ikke vært utsatt for noe sammenstøt, og vil i de fleste tilfeller kjøre videre, uvitende om den skade som er forårsaket. I de tilfellene der bilnummer faktisk blir notert vil man også kunne oppleve at innkreving av slik regress blir problematisk, da det ofte vil være divergerende oppfatninger bilfører og trikkfører imellom om hvem som har forholdt seg i strid med trafikkreglene. I saker som dette er regress er derfor i praksis kun aktuelt for de tilfeller der bevissituasjonen er klar.

3.1.2 Når er en reisende under av- eller påstigning?

Jernbaneansvarslovens § 3 fastslår at driftsselskapet plikter å erstatte skade reisende påføres ved av- og påstigning av vognene. Dette er en type skader man opplever forholdsvis ofte på bytrikken – i 2007 var det 32 slike hendelser iht. trafikksikkerhetsrapporten for desember

2007¹⁸. Det mest typiske av- eller påstigningsuhell er at noen faller idet de skal av eller på vognen, men man kan også tenke seg andre kategorier av av – og påstigningsuhell – eksempelvis at noen klemmes i en dør. Bytrikken har erfart hvor alvorlig et påstigningsuhell kan være – den såkalte Holbergs plass-ulykken i 2001 var et påstigningsuhell med dødelig utfall. I den saken ble føreren av den aktuelle vognen dømt for uaktsomt drap, og Sporveien fikk en foretaksstraff grunnet blant annet mangelfullt vedlikehold av materiellet.

Et interessant moment innenfor denne typen uhell er *når* den reisende kan sies å være under av- eller påstigning. I forarbeidene til jernbaneansvarsloven ble det fastslått at det som står i ”nær eller naturlig sammenheng” til selve av- eller påstigningen skulle regnes som en del av handlingen der jernbanenes objektive erstatningsansvar slo inn. Dette er også etter lovens ikrafttredelse blitt fulgt opp av rettssystemet – se herom for eksempel LE 1987 – 549, der en ungdom ble skadet etter å ha forsøkt å komme seg om bord på et tog i fart. NSB ble frifunnet med bakgrunn i skadelidtes medvirkning, men ungdommens handling – å hoppe på et tog i fart – ble ansett å ha en nær eller naturlig sammenheng med påstigning. Det hitsettes:

Utgangspunktet for den rettslige vurdering av forholdet er det objektive ansvar som er pålagt NSB etter § 3 i loven om jernbanens ansvar overfor reisende. Dette gjelder under opphold i jernbanevognene og under på- og avstigning. I prinsippet omfattes således også Stordahls tilfelle av ansvaret, selv om den mest typiske risiko som anført av den ankende part knytter seg til situasjoner som oppstår ved bråbrems, avsporing eller avstigning.

Den samme nære sammenheng vil man kunne få ved fall mellom vogn og plattform i påvente av å få stige på, eller dersom man umiddelbart etter å ha gått av en trikk trækker feil og faller på holdeplassen. Her kan man jo si at de nye lavgulvsvognene har en fordel, da man ikke lenger trenger å gå opp eller ned en trapp for å komme av eller på. Her er det bare å stige rett inn – og sjansene for at noe skal gå galt er således meget mindre.

3.2 Skader på fotgjengere, syklister og biler

¹⁸ Tallet avviker noe fra det som presenteres i trafikksikkerhetsrapporten for 2007 (28).

3.2.1 Jernbaneansvarsloven vs. Trafikkreglenes bestemmelser

Jernbaneansvarsloven § 10 setter opp et objektivt ansvar for ”tingsskade som kjøringen volder utenfor jernbanens kjørevei”. Det er imidlertid gjort et unntak for motorvogner i bestemmelsens andre ledd.

Unntaksbestemmelsen i § 10 annet ledd er meget praktisk for bytrikkens vedkommende. Den store majoritet av de uhell bytrikken i løpet av et år utsettes for, er uhell der sporvogn og bil støter sammen. I 2007 var det 319 sammenstøt med privatbil, 44 sammenstøt med drosjer, 57 sammenstøt med buss og 50 sammenstøt med lastebil / trailer. Innenfor disse uhellskategoriene finner man alt fra små sammenstøt med minimale materielle skader, til de store ulykker med dødelig utfall. 2007 ble igjen et år der man fikk oppleve sammenstøt med bil der utfallet ble dødelig, ved Ullevål sykehus den 25. mai.

3.2.2 Regressavtalen

Ettersom det objektive ansvaret for tingsskader ikke gjør seg gjeldende ved sammenstøt med motorvogner, er det de alminnelige erstatningsrettslige regler som kommer til anvendelse. Dersom man skulle trenge dypt inn i det enkelte sammenstøt for å finne de bakenforliggende årsaker, ville dette vært svært ressurskrevende, både for forsikringsbransjen og for Oslo Sporvognsdrift. Man har derfor utviklet ”regressavtalen”, som er en avtale mellom Oslo Sporvognsdrift og alle forsikringsselskap tilsluttet Finansnæringens hovedorganisasjon (FNH). Regressavtalen inneholder en rekke ”standardløsninger”, der ansvaret fordeles basert på plasseringen av kjøretøyene i forskjellige situasjoner. Avtalen inneholder en innledning med en kort redegjørelse for hvorledes avtalens løsningsforslag skal benyttes, og dessuten en kort redegjørelse for grunnleggende bevisbyrdeproblematikk. Det redegjøres videre for grunnleggende ansvarsgrunnlagslære med henvisninger til juridisk litteratur, samt gjeldende lover. Det er også henvist til Rt. 1948 s. 1111.

Avtalen inneholder totalt 18 løsningsforslag, som sammen dekker de aller fleste tilfeller der kollisjon oppstår. Man har behandlet påkjøringer bakfra, fra siden, forfra, kollisjoner i rundkjøringer, ved innsnevring, etc. Med hvert konkrete løsningsforslag følger det en illustrasjon, en tekstbeskrivelse av situasjonen som er oppstått, samt en henvisning til gjeldende regelverk på området. Ansvar i de enkelte saker er delt opp i brøker, og avtalen har flere situasjoner der ansvarsdeling beskrives som den adekvate løsning.

3.2.3 Voldgiftsdommer

Det oppstår det fra tid til annen situasjoner der standardløsningene i regressavtalen kommer til kort. Det kan være Oslo Sporvognsdrift mener bilføreren har kjørt i strid med trafikkreglene, eller at bilføreren mener trikken ikke har avpasset farten etter forholdene. I de aller fleste slike saker ender man ikke i rettsystemet, men løser det ved voldgift. Siden 1980 er det avsagt henimot 140 voldgiftsdommer der bytrikken har vært involvert.

Typiske saker som kommer for voldgift er kollisjoner der bilfører mener trikken har kjørt for fort etter forholdene, og det er kommet til et sammenstøt mellom bil og trikk bakfra. Slike situasjoner er løst i regressavtalen, men det er forskjellige resultater alt ettersom bilen har lagt seg inn så tett foran trikken at vognføreren ikke har hatt anledning til å avpasse farten (fullt ansvar på trikken), eller om føreren av bilen har lagt seg inn foran trikken ved en innsnevring, eller har foretatt en ”plutselig stans eller nedbremsing uten påregnelig trafikkmessig årsak”¹⁹, i hvilket tilfelle fullt ansvar legges på bilen og dennes forsikringsselskap. I ettertid av sammenstøtet oppstår det uenighet om hvem som har forholdt seg i strid med gjeldende regelverk, og voldgift avtales mellom sporveien og bilens forsikringsselskap.

Som nevnt innledningsvis har trikken gjennom årene vært gjenstand for debatt og strid. Nedleggingsvedtak har truet, og godt innpå 1980-tallet var det fortsatt mange som mente

¹⁹ Regressavtalen, løsning 2.1

Oslo burde kvittet seg med trikken for godt. Når man leser de voldgiftsdommer som er avsagt med trikken som part i trafikkuhell, kan man til dels ane de strømninger som var i samfunnet – noen voldgiftsdommere later til å ha en mer kritisk innstilling til trikken og dennes trafikkvirksomhet enn andre. Under gjennomgangen av voldgiftene var det merkbart at voldgiftsdommene fra tidlig på 1980-tallet og frem til ca. 1993 langt oftere har kritisk ordbruk om og innstilling til trikken, og det later til å råde en viss tvil om hvorledes regelverket skal tolkes. Etter 1993 ser det ut til at denne tvilen ER langt mindre enn hva som før var tilfellet. Mye av æren for dette kan tillegges lagmann Hans-Petter Lundgaard, som i 1993 skrev en betenkning som tok for seg trikkens erstatningsrettslige stilling. Lundgaard går også langt i å kritisere enkeltavgjørelser fra voldgiftsdommere som etter hans mening har i for stor grad har sett bort fra trikkens rett til fri vei.²⁰ Denne betenkningen har siden den gang (med to tillegg) tjent som en rettleiding for mang en voldgiftsdommer som har fått i oppdrag å løse erstatningsrettslige floker der sporvogner er involvert. Betenkningen er også hyppig brukt som referanse av voldgiftsdommere helt opp i disse dager, for å underbygge sine avgjørelser.

Som beskrevet over har trikken i medhold av trafikkreglenes § 10 nr. 2 en forkjøringsrett. Dette er imidlertid ingen *påkjørsrett* – trikken har plikt til å stanse for en hindring, dersom trikkeføreren i tide ble oppmerksom på hinderet i tide. Forkjøringsretten fritar ikke trikkeføreren for den alminnelige aktsomhetsplikt som veitrafikklovens § 3 krever.²¹

Trikkeføreren kan imidlertid ha en berettiget forventning om at andre trafikanter skal gi ham fri vei, slik de plikter. Det er ofte på nettopp dette punktet det oppstår uenighet mellom Oslo Sporvognsdrift og forsikringsselskapet til trikkens motpart. Jeg vil komme tilbake til dette nedenfor.

3.2.4 Når er en skade forårsaket ”av kjøringen”?

²⁰ Hans-Petter Lundgaard: Betenkning av 31. desember 1993, s. 32 flg.

²¹ Hans-Petter Lundgaard: Betenkning av 31. desember 1993, s.11

Jernbaneansvarsloven § 9 fastslår at jernbaneselskapet er objektivt ansvarlig for ”andre personskader som kjøringen volder” – dog er det gjort unntak for personer i andre motorvogner eller jernbanevogner, samt jernbanens ansatte. ”Jernbane” innbefatter som nevnt ovenfor også sporvei. Det er viktig å legge merke til den forskjellige språkbruken – i § 3 er det tale om skader som ”driften av jernbanen volder”, mens det her er tale om skader som ”kjøringen volder”. Det er med andre ord et snevrere knippe tilfeller som rammes etter § 9 enn hva det er tale om for § 3.

Tradisjonelt har typiske skader ”kjøringen” av jernbanen volder foruten de rene påkjørsler vært eksempelvis brann. Dette forekom oftere da jernbanen var dampdrevet, men også fra elektriske lokomotiver og bremsesystemer kan det komme gnister, som antenner omkringliggende vegetasjon.

På bytrikken er ikke antent vegetasjon noe stort problem, men dersom det skulle oppstå gnister fra eksempel kjøreledning, som faller ned og skader en forbipasserende, synes det klart at dette vil være en skade ”kjøringen” volder.

Etter jernbanelovens § 10 gjelder det et objektivt ansvar også for tingsskade som kjøringen volder utenfor jernbanens kjørevei – dog med unntak for skader på motorvogner og gods i disse. Man kan tenke seg mange situasjoner der denne bestemmelsen kan komme til bruk. Hvis vi igjen går tilbake til eksempelet med gnister fra kjøreledningen og strømvogter, kan disse gnistene falle ned og skade klær eller barnevogner. Det synes klart at slike skader vil være dekket av det objektive ansvaret i § 10, dersom skaden skjer i en alminnelig bygate. Dette skyldes at bygater er områder som er ”åpne for alminnelig ferdsel”, jf. § 10 første ledd.

Forarbeidene til § 10 går langt i å beskrive hva som *ikke* kan regnes som en skade voldt ”av kjøringen”. Her fremholdes det blant annet at skader som selve infrastrukturen volder (en syklist faller etter å ha fått hjulet ned i trikkeskinnens rille, eller kjøreledningen faller ned) ikke dekkes av det objektive ansvaret. Her kan det være nyttig å se hen til andre områder av

erstatningsretten – herunder luftfartens område. Høyesterett tok i Rt. 1996-1122 stilling til rekkevidden av luftfartslovens av 1960 § 153. Bestemmelsen lød:

Skjer det som følge av at et fartøy brukes til luftfart skade på person eller ting utenfor fartøyet, er eieren eller i tilfelle den bruker som nytter fartøyet for egen rekning, erstatningspliktig selv om ingen har skyld i skaden.

Bestemmelsen setter opp et objektivt ansvar for den skaden bruken av et luftfartøy medfører. I Rt. 1996-1122 var forholdet at en reindriver hadde mistet dyr som følge av at flokken ble skremt opp da Luftforsvaret fløy over med sine F-16 i lav høyde. Flyvningen var innenfor de vedtatte grenser og i henhold til retningslinjene, men Høyesterett kom likevel til at det måtte hefte et objektivt ansvar ved flyvningen i medhold av § 153.

Den ovenfor nevnte dom er ikke medtatt i forarbeidene til jernbaneansvarsloven. Den er likevel interessant, da den danner en ramme for hva som kan legges i uttrykket ”som kjøringen volder”. Det synes etter denne dommen som klart at dersom en syklist overraskes av trikken, og dermed blir så skremt at hun faller og skader sykkelen og seg selv, vil dette kunne rammes av jernbaneansvarsloven §§ 9 og 10. Skadene er voldt av kjøringen – men det er naturligvis et spørsmål om syklisten har utvist tilstrekkelig aktsomhet i forkant av at trikken overrasket henne.

Det er videre interessant å se nærmere på hva som kan defineres som ”kjøring”. I motsetning til et tog, som i de fleste tilfeller kommer seg til bestemmelsesstasjonen sin uten å bli hindret, møter en sporvogn på sin reise gjennom byen mange hindringer som innebærer stans og heftelser. Dette kan være trafikkork, røde lys og ikke minst holdeplasser. Ved alle disse hindringene er trikken nødt til å stanse, og spørsmålet som da reiser seg er; kjører trikken når den står stille? I forarbeidene er det sagt at det ikke skal være noen høy terskel for å si at skaden er voldt av kjøringen,²² og en trikk som står stille kan følgelig komme i objektivt

²² Jf. Ot. prp. Nr. 28 1998- 99 s. 11

ansvar som om den var i fart. Det sentrale spørsmålet er hvor lenge en trikk må ha vært stillestående før slikt ansvar kommer på tale.

Det er umulig å gi en konkret sekundangivelse av hvor lang en sporvogns stillstand må ha vært før den ikke lenger ”kjører”. Det som imidlertid kan være en hjelp, er å benytte seg av den samme ”huskeregel” som kan benyttes ved av- og påstigning, der det som sto i ”nær og naturlig sammenheng” med av- eller påstigningshandlingen ble ansett for å være innenfor nedslagsfeltet av det objektive ansvaret. Gode grunner taler for å bruke en lignende formel også på dette tilfellet. Vi kan tenke oss en situasjon der en trikk stanser på en holdeplass, og står stille. Mens trikken står stille og laster passasjerer, triller en del ned fra taket av trikken, og rammer et avisbud som krysser gaten bak trikken. Selv om trikken her står stille, vil det være helt naturlig å si at dette er en skade som voldes av ”kjøringen”.

Det motsatte må være tilfellet de gangene der trikken har stått stille på holdeplass eller annetsteds hen i lengre tid, og noen går inn i vognsiden og skader seg. Her må man kunne si at trikken er utenfor rekkevidden av de skader ”kjøringen” medfører.

Videre er det i underrettspraksis kommet frem at de tilfeller der fotgjengere skal ”skynde seg over gaten” før trikken kommer, men faller og skader seg, ikke faller inn under kategorien av skader som ansees voldt av kjøringen. Se her Oslo byretts dom i sak 01-09661 A/48, avsagt 28. desember 2001. Saksforholdet her var at en kvinne hadde falt idet hun krysset gaten rett foran en trikk. Det var på det rene at trikken ikke rammet henne direkte, men at trikkens ferd inn på holdeplassen kom i konflikt med hennes kryssing av en gate. Hun skulle derfor skynde seg over gaten, og sprang. Uheldigvis snublet hun i en fortauskant, for deretter å slå hodet i brolegningen. Kvinnen anførte at Oslo Sporveier var erstatningsansvarlige ettersom trikkens kjøring var foranledningen til at hun falt. Retten delte ikke dette synet. Det hitsettes:

Grunnen til at A fall, var i følge B anten at ho vrikka ankelen eller snubla i perrongkanten, noe alle kan gjøre uansett om ein trikk er like i nærleiken eller ei, og som tidlegare nemt har retten funne det bevist at eventuelle skader må skuldast samanstyten A fekk med betongperrongen da hu fall, og ingen av skadene skuldast at trikken var borti henne. Dermed finn retten at viss A hoppa eller gjekk opp på

plattforma for å unngå å bli påkjørt av trikken slik B oppfatta det, var As egne handlingar i all hovudsak årsaka til dei påståtte skadene mens trikken var ein så uvesentleg faktor i årsaksbiletet at det ikkje er nødvendig årsakssamanheng mellom ”trikkekjøringa” og dei påståtte skadene.

Saksøkeren tapte saken fullstendig, og ble i tillegg dømt til å dekke Oslo Sporveiers saksomkostninger med drøye 37.000 kroner.

3.2.5 Særlig om sammenstøt med motorvogn

Sammenstøt med motorvogner utgjør som nevnt ovenfor en stor del av uhellene Oslo Sporvognsdrift er utsatt for. Det faktum at trikken kjører i blandet trafikk, sammenholdt med trikkens behov for bremselengde, samt en del bilføreres manglende kjennskap til trafikkreglenes § 10 nr. 2, om vikeplikt for sporvogn.

De aller fleste sammenstøt med motorvogn løses etter standardløsningene som er satt opp i ”regressavtalen” mellom Oslo Sporvognsdrift og Finansnæringens hovedorganisasjon, men i enkelte tilfeller, der faktum er særlig komplisert, går sakene videre til voldgift.

Som nevnt ovenfor er det ofte de tilfellene der Oslo Sporvognsdrift mener at trikkeføreren har hatt en berettiget forventning om fri vei at det oppstår uenigheter. Typiske tilfeller er der bilfører har stått stille, men med en del av sin motorvogn for nær inn på trikkens kjørevei. Trikkefører feilberegner så avstanden til bilen, og kollisjon oppstår. Et annet typisk tilfelle er der en bil har kjørt forbi en sporvogn som er i ferd med å starte opp fra holdeplass, for deretter å stanse for en hindring foran trikken. Trikken rekker ikke å stanse for bilen, og kollisjonen er et faktum.

I mange av voldgiftsdommene har partene svært ulike oppfatninger av hva som har skjedd. Jeg refererer fra voldgift 246.01, som på en god måte skildrer partenes forskjellige opplevelse av de faktiske forhold:

Trikkefører A har forklart at han hadde en stans på holdeplassen av ca. 30 sekunders varighet. Trikken sto på holdeplassen, og B kjørte forbi trikken mens dørene på trikken ble lukket, like før avgang. Trikkeføreren uttrykker at han ble forskrekket over at bilen sto der, og hadde ingen mulighet til å avverge sammenstøtet etter oppstart på grunn av den korte avstanden.

(...)

Bilfører B har forklart: Han (bilføreren, red. anm.) sto bom stille mens han ventet. 8-10 meter foran trikken. Trikken startet opp, og han ble pårent av trikken mens han sto stille. (...) Årsaken til uhellet må være at trikkeføreren ikke utviste tilstrekkelig aktsomhet, idet han ikke sjekket at det var klart før han satte trikken i bevegelse.

I den her refererte sak endte det med en ansvardeling, der 2/3 av ansvaret ble lagt på bilføreren, mens 1/3 ble lagt på Oslo Sporvogsdrift. Årsaken til dette var at man anså bilførerens adferd i det å foreta en svingbevegelse inn i trikkens spor for så å vente på møtende trafikk som uaktsom, men man anså også at trikkeføreren hadde utvist ”et øyeblikks uoppmerksomhet” i det trikken skulle kjøre fra holdeplassen. At man likevel endte på en løsning der bilføreren ble tillagt mer ansvar enn sporvognen, skyldtes blant annet at trikkeføreren hadde en berettiget forventning om fri vei – i utgangspunktet skal trikkeførere kunne regne med at biler flytter seg når de kommer, med mindre dette fremstår som en umulighet som også trikkeføreren burde oppdaget.

Et moment i vurderingen av om trikkeføreren har opptrådt uaktsomt, er fartsgrensene. Når en sporvogn beveger seg gjennom bygatene, må den forholde seg til de fartsbegrensinger som er kunngjort i gatene ved offentlige trafikkskilt. Imidlertid blir det av og til satt opp ekstraordinære hastighetsskilt for trikken, som også må respekteres av trikkeførerne.²³ Slike ekstraordinære begrensninger kan komme som følge av feil ved infrastrukturen, spesielle trafikkforhold, arbeid ved sporet eller andre forhold som fordrer nedsatt hastighet.

I de tilfeller der det inntreffer et uhell ved en slik ekstraordinær hastighetsbegrensning, får en et ekstra forhold å ta i betraktning når skyldspørsmålet skal avgjøres. Dersom føreren av

²³ Jf. Sikkerhetsbestemmelser for Oslo Sporveiers sporvogns- og forstadsbanenett av 1992 pkt. 163 flg.

trikken ikke har overholdt den ekstraordinære hastighetsnedsettelsen kan man spørre seg om dette automatisk vil bringe Oslo Sporvognsdrift i ansvar.

Hvorvidt OSD kommer i ansvar på grunn av føreres manglende etterlevelse av internt fastsatte hastighetsbegrensninger må bero på en helhetsvurdering, der det blant annet vektlegges hvorvidt førerens hastighetsoverskridelse var vesentlig, samt om hastighetsoverskridelsen har hatt noen innvirkning på det faktum at uhellet inntraff, eller dets utfall. Vi kan i mange tilfeller tenke oss at en sak der ansvaret i utgangspunktet hadde hvilt på bilføreren alene gjennom uaktsomhet, i stedet ender med ansvarsdeling 1/3 på OSD og 2/3 på bilen grunnet vognførers for høye hastighet – selv om han objektivt sett ikke har overtrådt noen lov.

Det kan også tenkes situasjoner der den reduserte hastigheten kan føre til personpåkørsler med påfølgende objektivt ansvar – en fotgjenger ser en trikk som kjører sakte og tror den mener å slippe henne over gaten, mens trikken i virkeligheten nettopp har passert gjennom et område med nedsatt hastighet. Når trikken akselererer i den tro at fotgjengeren kommer til å vike, mens fotgjengeren ikke er oppmerksom på trikkens økende hastighet, er sammenstøtet et faktum.

Det er et stort etterslep på vedlikeholdet av infrastrukturen til trikken i Oslo, anslagsvis 100 millioner²⁴ trengs for å bringe skinnegangen til en tilfredsstillende standard. Derfor er ekstraordinære hastighetsnedsettelser noe trikken må leve med i overskuelig fremtid. Imidlertid bør det være i Oslo Sporvognsdrifts interesse at antallet slike ekstraordinære hastighetsnedsettelser holdes på et lavt nivå, både av hensyn til trafikkavviklingen og ansvarsfordeling ved et uhell.

Det er viktig å merke seg at jernbaneansvarsloven § 9 annet ledd litra a fastslår at det ikke hefter noe objektivt ansvar i de tilfellene der det oppstår personskade på passasjerer i bil,

²⁴ Se <http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/ostlandssendingen/1.4055708>

typisk ved kollisjoner. Denne bestemmelsen kan synes hard, men det er i denne sammenheng viktig å merke seg at bileier plikter å tegne en bilansvarsforsikring, jf. bilansvarsloven § 15. Denne forsikringen skal dekke alle de skader som man har ansvaret for etter bilansvarslovens kapittel II, herunder passasjerskader.

3.2.6 Særlig om skader påført fra infrastruktur eller andre installasjoner som hører Sporveien til

I tilknytning til sporvognsdriften hører en rekke installasjoner, så som kjøreledning, skinner, pensesystemer og signaler. Dette er til dels store og tunge installasjoner, med et betydelig skadepotensiale hvis de ikke får ligge i fred, eller hvis feil oppstår. Fra tid til annen skjer det uhell med disse innretningene, selv om alvorlige ulykker med infrastrukturen er sjeldne.

Den mest typiske skaden er nedfall av kjøreledning. I slike tilfeller må det etter mitt skjønn vurderes hva som er årsaken til kjøreledningsfallet før man tar stilling til om jernbaneansvarsloven kommer til anvendelse eller ikke.

I mange tilfeller skjer kjøreledningsfallene idet en vogn passerer, ved at vognens strømvtager hekter seg fast i kjøreledningens oppheng, med det resultat at kjøreledningen faller ned. I slike tilfeller synes det rimelig klart at dette er en skade som er voldt ”av kjøringen”, eller i det minste har en nær og naturlig sammenheng med denne. Dermed rammer jernbaneansvarslovens § 9, og sporveien kommer i objektivt ansvar. Det skal også legges til at sporvognenes strømvtagere er konstruert slik at det er strømvtagerene som skal gi etter først, ikke kjøreledningen. I tilfeller der en hektende strømvtager river med seg kjøreledningsoppheget vil det altså ikke bare kunne være tale om at skaden er voldt av kjøringen, men også en teknisk svikt ved sporveiens materiell.

I andre tilfeller faller kjøreledningen ned av seg selv, grunnet en teknisk svikt ved oppheng eller barduner som ryker, uten at noen sporvogn er direkte involvert i selve nedfallet. I slike tilfeller kan man heller ikke si at skaden er voldt av kjøringen, og man kan dermed heller ikke

her støtte seg til jernbaneansvarsloven § 9. Derimot må det eventuelt bli tale om ansvar på ulovfestet objektivt grunnlag. Det kan i denne sammenheng trekkes paralleller til den såkalte ”gesimsdommen” (Rt. 1939-766), der man understreket at det faktum at man hadde med et særpreget og ekstraordinært faremoment å gjøre trakk i retning av ansvar, her fra dommens side 767:

Efter min opfatning er erstatningsplikten i et forhold som det foreliggende ikke avhengig av hvorvidt eieren kan bebreides uaktsomhet med hensyn til tilsyn og kontroll av eiendommen. Selv med det beste tilsyn og den største påpasselighet fra en eiers side må det regnes med den mulighet at deler av en gesims av konstruksjon og materialer som den omhandlede kan falle ned, og hvor eiendommen som her ligger til almindelig beferdet sted, må eieren videre regne med at en sådan nedstyrting lett kan medføre ulykke. En gesims som den foreliggende representerer et særpreget og ekstraordinært faremoment ved bygningen

Trikkens kjøreledning må kunne sies å være et slikt særpreget og ekstraordinært faremoment, og i de tilfeller der den faller ned uten noen åpenbar grunn, må man legge til grunn at det ulovfestede objektive ansvar kan komme til anvendelse.

I de senere år har det blitt utført et stort arbeide for å utbedre kjøreledningen, blant annet benytter man seg av en sterkere type oppheng (”parafil”) enn hva som var tilfellet tidligere. Det hender imidlertid at andre fremmedlegemer, eksempelvis høye lastebiler eller gravemaskiner, tar borti sporveiens kjøreledning, og beskadiger denne slik at den faller ned. I slike tilfeller kan man vanskelig argumentere for et objektivt ansvar for sporveien – kjøreledningen hadde jo blitt hengende dersom det ikke var for tredjemanns skadevoldende handling. I de tilfeller der slik skade voldes av lastebil, må ansvaret legges på bilen, og dermed forsikringselskapet, jf. bilansvarslovens § 4. For det tilfellet at skaden var voldt av en gravemaskin, som ikke er en registrert motorvogn, og dermed ikke er forpliktet til å tegne bilansvarsforsikring, må ansvaret falle på eieren av gravemaskinen, eller eventuelt arbeidsgiveren til den som fører gravemaskinen gjennom arbeidsgiveransvaret i skadeserstatningslovens § 2-1. Det vil jo videre være et spørsmål hvorvidt det er en særegen

og ekstraordinær risiko ved anleggsmaskiner at de ved sin størrelse samt sine armer og utspring, har lettere for å rive ned installasjoner med skade som følge.

I tillegg til kjøreledningen, kan skinner og penseområder være steder der skade kan oppstå, kanskje spesielt for syklistene. Det er i forarbeidene til jernbaneansvarsloven presisert at det i disse tilfellene ikke kan være snakk om objektivt ansvar etter § 9.²⁵ Trikkeskinnene vil i mange tilfeller kunne oppleves som hindre for syklistene, men de er absolutt nødvendige for å få avvirket kollektivtrafikken i Oslo på en hensiktsmessig måte. Det kan heller ikke sies at trikkeskinnene i seg selv representerer noe særegent og ekstraordinært faremoment, sett i forhold til den tilstand hovedstadens gater for øvrig er i. Det synes derfor som lite trolig at det skal kunne springe noe ansvarsgrunnlag ut av skinnene, all den tid de ligger i veien og trafikanter ved egen adferd kommer opp i uhell ved skinnene – de er en del av ”dagliglivets risiko”, som vi alle må forholde oss til.

4. PÅ FORSTADSBANE

4.1 Hva er en forstadsbane?

”Forstadsbane” er fra gammelt av en bane som forbant byens forsteder med sentrum, slik som navnet tilsier. I dag går flere av de gamle forstadsbanene under betegnelsen ”t-bane”, en betegnelse som dukket opp i Norge i 1966, ved åpningen av Oslos østlige t-banenett. Linjene vest for Stortinget stasjon (Holmenkollbanen, Kolsåsbanen, Sognsvannsbanen og Røabanen) er således gamle forstadsbaner. Dette kan man da også kjenne igjen i den daglige talen rundt nevnte baner – både i Oslo vest og Bærum øst hører man ofte t-banen omtalt som ”trikken”.

De eneste baner som i dag kan sies å være forstadsbaner i tradisjonell forstand er Lilleakerbanen og Ekebergbanen, samt Holmenkollbanen fra Majorstuen til Frognerseteren. På disse banene skjer strømtilførselen gjennom kjøreledning, banene har planoverganger og

²⁵ Ot prp. Nr. 28 1998-99 s. 11

minner mye om jernbanestrekninger. T-banelinjene, samt de ombyggede forstadsbanene vest i Oslo henter strømmen fra strømskinner, har ingen planoverganger og minimal grad av samtrafikk med andre trafikanter.

4.1.1 De vesentligste forskjeller mellom forstadsbaner og bylinjer

Typisk for forstadsbanene er at de går på egen trase, at holdeplassene er opparbeidet med plattform, samt at skinnegangen er av en annen type, såkalte vignoleskinner. Dette i motsetning til bylinjene, der trikken går i gater som allmennheten fritt kan ferdes i, er det forbudt for allmennheten å ferdes på forstadsbanenes trase. Skinnene som brukes i byen kalles dessuten ”rilleskinner”, dette på grunn av den karakteristiske fordypningen på innsiden av skinnehodet.

Videre gjelder ikke vegtrafikklovens bestemmelser på forstadsbane – her er det sporveiens egne sikkerhetsbestemmelser som er regulerende for førerens trafikkadferd. Forstadsbanen er på mange måter nærmere beslektet til ”jernbanen” i ordets tradisjonelle forstand enn hva bylinjene er.

4.1.2 Bylinjenes områder som ikke er åpne for allmennheten

En rekke steder på Oslos bytrikkenett er trafikken avviklet på såkalt ”egen trase”. Det vil si at trikken ikke deler sitt trafikkområde med andre trafikanter, men kjører på et eget, reservert område. Slik situasjonen er nå, er disse områdene i byen omfattet av vegtrafikkloven, akkurat som andre bytrikkelinjer. Det er imidlertid grunn til å sette spørsmålsteget ved om disse linjene ikke har mer til felles med forstadsbaner, og dermed bør omklassifiseres. Det erstatningsrettslige spørsmål i denne sammenheng er rekkevidden av jernbaneansvarslovens § 9 – når befant den reisende seg på jernbanens kjørevei som *ikke* er åpen for allmenn ferdsel?

I tilfeller som i Kirkeveien ved Vigelandsparken, der kjøreveien er tydelig avgrenset med høye kantstener, med gjerde mellom sporene og gress i traseen, sender man et tydelig signal om at dette er trikkens domene, og at andre trafikanter er uønsket. Dersom man i tillegg satte opp sporveiens standardskilter ”Ferdse i sporet forbudt” ved inngangen til denne traseen, vil en personpåkørsel på person som oppholder seg innenfor denne traseen etter mitt skjønn være utenfor rekkevidden av jernbaneansvarslovens § 9. I sin kommentar til jernbaneansvarsloven²⁶ har da Nils Nygaard også skrevet at lovens uttrykk ”åpent for allmenn ferdsel” må dekke tilfeller der skaden volderes av ”trikk der sporet går i vanlige gater”. Kirkeveien ved Vigelandsparken, og andre anlegg der man i tilstrekkelig grad tilkjennergjør at andre trafikanter er uønsket kan etter mitt skjønn ikke klasseres under begrepet ”vanlig gate”. Det skal her legges til at man i Gøteborg i en årrekke har hatt lignende, reserverte og velmerkede traseer i bygatene med gode resultater.²⁷

4.2 Planoverganger

På de forstadsbaner Oslo Sporvognsdrift trafikkerer (Ekebergbanen og Lilleakerbanen, samt Kolsåsbanen til Bekkestua) er det totalt 24 planoverganger. Begrepet ”planovergang” favner i denne sammenheng alt fra den enkle overgang beregnet kun for fotgjengere, til sterkt trafikkerte planoverganger med mye tung biltrafikk.

Planovergangene er sikret i forskjellig grad. Enkelte overganger har ikke sikringsanlegg overhodet, andre har sikringsanlegg med lyssignaler uten bommer, mens atter andre har såkalte helbomanlegg, der det er både lyssignal, lydsignal, samt bommer som dekker hele kjørebanelen i begge retninger på begge sider av sporet. Halvbomanlegg er anlegg der det er bommer på begge sider av sporet, men disse dekker kun ett kjørefelt. Grunnet den lavere grad av sikkerhet anlegg helt uten bommer gir, har trikken ikke lov til å passere såkalt usikret planovergang (overgang uten anlegg overhodet, eller kun med lyssignalanlegg) i mer enn 25

²⁶ Norsk lovkommentar 2005 (Oslo 2005) s. 1239

²⁷ Se illustrasjon i R 367/1997 fra Transportøkonomisk institutt ”Trafikksikkerhet for sporvogn i Oslo” side 15

km/t²⁸. Såkalte sikrede planoverganger (overganger med lyssignal samt halv- eller helbomanlegg) kan passeres i linjens skilte hastighet, forutsatt at anlegget virker og man får klarsignal.

4.2.1 Personpåkjørslar på planovergang

Det fremgår av jernbaneansvarslovens § 9 at personer som skades når de befinner seg på ”sted som er åpent for alminnelig ferdsel” dekkes av jernbanens objektive erstatningsansvar. Det er således et spørsmål om dette gjelder på planoverganger – selv om de vitterlig er åpne for alminnelig ferdsel til vanlig, er det jo på det rene at man ikke har anledning til å være på planovergangen når det kommer en spurvogn eller et tog.

Dommen i RG 2004 s. 212 (Oslo tingrett) gir en viss pekepinn om rekkevidden av § 9, og for så vidt også § 12, som tar for seg avkortingsproblematikken (om avkorting, se kap. 2.3 ovenfor). Denne dommen er viktig selv om den er en underrettsdom, da det eksisterer sparsomt med praksis fra Høyesterett som omhandler rekkevidden av § 9.

I RG 2004 s. 212 var forholdet at en ung mann etter en fuktig kveld på byen havnet på feil tog hjem. Han steg av på Nordstrand stasjon, og ble noen timer senere funnet sterkt skadet i sporet. Retten kom, under meget sterk tvil, til at mannen hadde stått på plattformen på Nordstrand, og falt inn mot siden på et passerende tog, og derigjennom havnet under toget. Han ble påført livstruende skader – han overlevde, men ble lammet for livet. På bakgrunn av at han ble påkjørt mens han falt fra plattformen, som er tilgjengelig for offentligheten, kom retten til at NSB, som operatør av toget som kjørte på ham, var ansvarlig. Det hitsettes fra dommen:

Retten er som nevnt i stor tvil, men har i en samlet vurdering funnet å burde legge avgjørende vekt på funn av blodspor inne på selve perrongen - om lag 2 og 4 meter fra perrongkanten. Retten kan

²⁸ Jf. Sikkeretsbestemmelser for Oslo Sporveiers forstadsbaner pkt. 236

vanskelig se at disse kan ha kommet fra andre enn saksøker. Om dette legges til grunn, framstår det som en umulighet at han først ble truffet en god del meter sør for dette.

Retten legger etter dette til grunn at saksøker befant seg på perrongkanten da han ble truffet av toget. Norges Statsbaner BA har da i utgangspunktet et objektivt ansvar for skadene han ble påført.

En helt fersk dom fra Borgarting lagmannsrett, avsagt 14. april 2008, går i motsatt retning av hva dommen i RG 2004 s. 212 gjør. Forholdet her var at en narkoman mann havnet i sporet foran et t-banetog, med den konsekvens at han ble påkjørt og måtte amputere begge bena. Den ferske dommen i sak 07-087476ASI-BORG/01 inneholder flere interessante betraktninger rundt rekkevidden av jernbaneansvarslovens § 9. Det hitsettes:

Det er intet i lovteksten som åpner for at det objektive ansvaret i jernbaneansvarsloven § 9 kan utvides i forhold til ordlyden. Loven selv bestemmer at påkjørseler i jernbanens kjørevei bare omfattes dersom barn skades og for øvrige skadelidte bare der ulykkesstedet er åpent for allmenn ferdsel. At loven har en slik detaljert regulering, taler mot at ytterligere utvidelser i forhold til ulykker i jernbanens kjørevei kan innfortolkes. Legges dette til grunn, spiller det ingen rolle hvorvidt skadelidte er å bebreide for at han befant seg i kjøreveien. I samme retning peker lovens forhistorie, de alminnelige hensyn bak den objektive ansvarsformen, også sett i forhold til ulike former for jernbanedrift, og, i hvert fall i det alt vesentlige, det som fremkommer av lovens forarbeider.

Hva gjelder forarbeidene er imidlertid lagmannsretten enig med tingretten i at det å dette punkt er en innbyrdes motstrid i departementets merknader på side 5 i odelstingsproposisjonen. Det vises til at det nederst i høyre spalte er gitt uttrykk for at ansvaret også omfatter tilfeller der skadelidte ”uten å ville det” er kommet ned i skinnegangen. Etter lagmannsrettens vurdering kan likevel en slik enkeltstående uttalelse ikke tillegges noen avgjørende vekt ved lovtolkningen.

De to sakene som er referert ovenfor har en vesentlig ulikhet; i RG 2004 s. 212 forutsetter retten at skadelidte ble påkjørt mens han fortsatt befant seg på plattformkanten (og således på et område som er tilgjengelig for allmennheten, mens i den ferske dommen fra Borgarting lagmannsrett forutsettes det at skadelidte befant seg i sporet da t-banen kjørte på ham – han befant seg altså på et sted der allmennheten ingenlunde har adgang. Det skal for øvrig nevnes at skadelidte i saken der dom falt 14. april 2008 så vidt vites ikke har tatt stilling til om saken skal ankes ennå – og det er således en mulighet for at saken vil bli prøvet for Høyesterett. En

prinsipiell avklaring av rekkevidden i jernbaneansvarslovens § 9, ville ha representert en nyttig presisering av hva som er gjeldende rett på dette området.

Med bakgrunn i dommene som er referert ovenfor synes det klart at en person som påkjøres på en planovergang har rett på erstatning på objektivt grunnlag etter jernbaneansvarsloven § 9, med mindre han måtte sies å ha medvirket til påkjørselen forsettlig²⁹ - i så tilfelle vil avkorting etter de alminnelige regler komme inn i bildet. .

Hvorvidt en person som påkjøres av forstadsbanetog kan sies å ha havnet i sporet som resultat av en villet handling, vil bero på en helhetsvurdering. Man kan si at forsett foreligger der den som utfører en handling (eksempelvis passerer et planovergangssignal som lyser rødt) ser at det er en sannsynlighetsovervekt for at en ulykkeshendelse kan inntreffe (eksempelvis at man blir påkjørt).³⁰

4.2.2 Kollisjon med bil på planovergang

Kollisjoner mellom bil og sporvogn er sjeldne, men de inntreffer. I slike tilfeller er bilene bundet av trafikkreglenes³¹ § 10 nr. 10, som pålegger bilførere et ansvar for å se at veien er klar før man passerer planovergang. Denne plikten gjelder selv om planovergangen er sikret – man skal altså se seg for, samt holde så lav hastighet at man kan stoppe inn mot planoverganger der lyssignalene indikerer at alt er klart. Oslo Sporveier har ved flere anledninger vært i voldgiftssaker om planovergangsuhell.

I en voldgift avsagt 4. oktober 1984 (255.83 i Oslo Sporvognsdrifts arkiv) har voldgiftsdommeren kommet til at ansvaret for en kollisjon mellom en trikk og en bil på planovergangen ved Kastellet holdeplass skal deles med 50 % på hver av partene. Forholdet i saken var at sporvognstrafikken ble avviklet på ett spor, grunnet en avsporing annetsteds på

²⁹ jf. Ot.prop 28 (1998-1999) pkt. 3.1

³⁰ Om forsett og skyldformer generelt, se Lødrup: Lærebok i erstatningsrett (Oslo 2005) side 96

³¹ Forskrift om gående og kjørende trafikk av 21. mars 1986

linjen. Av denne årsak var lyssignalet ved planovergangen koblet ut, da dette ikke tillot kjøring på motspor (venstre spor i kjøreretningen). En bilist som kjørte inn mot planovergangen var ikke oppmerksom nok til å stanse for trikken, og kollisjonen var et faktum. Bilen kjørte inn i sporvognens sidevegg ca. 1,5 meter fra dennes front. Fra dommen hitsettes:

Under de rådende forhold er voldgiftsdommeren av den oppfatning at A (trikkeføreren, red. anm) burde ha kjørt så defensivt at han kunne ha stanset for kryssende trafikk. Det var ikke tilstrekkelig i den gitte situasjonen å varsle med trikkens bjelle. A burde ha forvissnet seg om at bilisten var klar over trikken, selv om trikken hadde den såkalte kjøreretten gjennom krysset.

Mye taler for at voldgiftsdommeren her har kommet til et galt resultat, i alle fall dersom vi legger dagens lovgivning til grunn. Jeg må ta et forbehold om de gjeldende trafikkregler i 1983, da ulykken inntraff, men voldgiftsdommerens bruk av uttrykket ”kjørerett” indikerer at det også da eksisterte en vikeplikt for bilister på vei inn mot planoverganger. I denne saken var situasjonen noe spesiell, idet planovergangssignalene var skrudd av, og trikken kom kjørende på ”motspor”, det vil si venstre spor i kjøreretningen.

Et planovergangssignal som ikke virker stiller strenge krav til både bilist og vognfører. I ovennevnte tilfelle var planovergangen i tillegg svært uoversiktlig, slik at verken bilist eller vognfører hadde noen mulighet til å se hverandre før noen få meter før planovergangen. Vognføreren må i et tilfelle som dette, som ellers i trafikken, kunne innrette seg i tillit til at andre trafikanter følger trafikkreglene. Med mindre bilen har stått stille på planovergangen så vidt lenge at trikken dermed hadde hatt anledning til å innrette kjøringen sin deretter, kan vognføreren etter mitt skjønn legges lite til last. I foreliggende tilfelle, der bilen rammet sporvognen i siden, kan det ikke være tale om at bilen har vært en synlig og påregnelig hindring for vognføreren i tilstrekkelig tid til at han kunne innrette sin kjøring deretter. Det skal imidlertid legges til at i 1983, da denne voldgiften ble skrevet, var det mindre litteratur om sporvognsansvaret enn hva som er tilfellet i dag.

En mer riktig fremstilling av rettsforholdet mellom bil og sporvogn (i dette tilfellet en t-banevogn på nå nedlagte Kolsåsbanen, men det har ingen betydning i erstatningsrettslig forstand) gir voldgiftsdommen av 1. november 2006 (3003.06 i Oslo Sporvognsdrifts arkiv). I denne saken var forholdet at en t-banevogn hadde kommet kjørende inn mot Gjettum stasjon, der den skulle stanse. På Gjettum var det den gangen et planovergangssignal, som når vognen stanset på stasjonen viste rødt mot t-banevognen og klar for bilistene. Grunnet rim på skinnegangen klarte ikke t-banevognen å stanse, og kjørte over planovergangen til tross for at vognføreren hadde satt vognen i full nødbrems. Den støtte under sin ferd over planovergangen sammen med en Toyota, som ble skadet. Uenigheten i saken gikk på hvorvidt t-banevognen hadde holdt uforsvarlig høy hastighet, siden den ikke klarte å stanse. Fra dommen hitsettes:

Det må utfra bevisførselen legges til grunn at togfører kjørte på normal måte, og innledet en normal nedbremsning før stasjonen. Fører hadde kjørt samme sted ca. to timer tidligere. Da var bremseforholdene normale på stasjonen. Han hadde heller ikke i mellomtiden merket noe som kunne tyde på at skinnene var blitt glattere enn de hadde vært tidligere på dagen, slik at farten måtte reduseres eller at nedbremsingen måtte starte tidligere enn normalt. Han hadde heller ikke fått noen melding om dette. De forhold som førte til at T-banen ikke klarte å stanse på stasjonen/rødt lys fremstår ut fra bevisførselen som upåregnelig for fører, og det kunne ikke forventes at fører skulle ta høyde for dette. Det legges også til grunn at fører har foretatt oppbremsingen på en optimal måte ut fra de rådende forhold.

Det er ut fra lovgivers vurderinger, jf. ovennevnte odelstingsproposisjon (Ot. Prop til endring av jernbaneansvarslova, red. anm) ikke relevant ved vurdering av T-banens ansvar for skadene på bilen ved kollisjon med T-bane at bilfører er uten skyld/ har holdt seg til trafikkreglene, og at T-banen objektivt har overtrådt stopplikten ved rødt lys, så lenge vognfører ikke har gjort dette ved uaktsomhet.

Dommen oppsummerer, i mine øyne, mange av de viktigste forholdene ved planovergangsuhell mellom bil og t-bane / sporvogn, og bidrar samtidig til å understreke den strenge plikt bilførere har til å forsikre seg om at det er fri vei før de krysser et jernbane eller trikkespor.

4.3 Særlig om uvedkommende i sporet

Uvedkommende har ikke anledning til å ferdes i jernbanespor – og sporene på Oslo Sporveiers forstadsbanenett er i denne sammenheng som jernbanespor å regne. Disse sporene er beregnet for trafikk med skinnegående vogner, og intet annet. Til tross for dette opplever vognførere ved Oslo Sporvognsdrift jevnlig at det befinner seg uvedkommende i sporet når de kommer kjørende. I de fleste tilfeller innebærer ferdselen i sporet ingen dramatik, men det har opp gjennom årene vært flere stygge uhell der folk har blitt påkjørt mens de har oppholdt seg ulovlig i skinnegangen.

Dersom det skulle skje et uhell på en slik strekning, der person blir påkjørt, vil det objektive ansvaret i jernbaneansvarslovens § 9 ikke komme til anvendelse. I slike tilfeller vil det være alminnelige erstatningsrettslige regler som må legges til grunn – har noen av partene handlet mindre aktsomt enn hva som kan forventes av ham eller henne? I en slik vurdering vil det jo dessuten måtte tillegges vekt at den som befinner seg i sporet, allerede ved å gå ut på skinnegangen har trådt over det som må kunne forventes av en alminnelig fornuftig person. På samme vis vil man for en vognførers vedkommende måtte legge til grunn hva som rimelighetsvis kan forventes av en innsiktsfull og normalt forstandig person som opptrer på det aktuelle området.³² Mange, kanskje spesielt utenlandske jurister, vil sidestille denne definisjonen med den tradisjonelle romerrettslige karakteren ”bonus pater familias” – den alminnelig fornuftige familiefar – som skulle representere en slags mal for fornuftig ikke-culpøs adferd i erstatningsrettslig sammenheng. Denne definisjonen har imidlertid spilt liten rolle i moderne norsk jus, og de færreste retningsgivende jurister bruker denne karakteristikken i dag – ofte vil bonus pater familias-normen ikke være tilstrekkelig streng for å unngå ansvar.³³

4.3.1 Barn og ungdom i sporet

³² Lødrup: Lærebok i erstatningsrett (Oslo 2005) s. 98.

³³ Se herom: Lødrup: Lærebok i erstatningsrett (Oslo 2005) s. 97 flg, og Nygaard: Skade og ansvar (Oslo 2000) s. 177-178.

Et problem, særlig i helger og ferier, er ungdom i skolepliktig alder som ”søker spenning” i å løpe langs skinnene. Ofte er denne aktiviteten ledsaget av alkoholkonsum, selv om de impliserte ungdommer er langt under 18 år – og i noen tilfeller også under 15 år.

Jernbaneansvarslovens § 9 utvider det objektive ansvarets virkeområde for så vidt gjelder de tilfeller der skadelidte er under 15 år. Grensen for hva som regnes som ”barn” er satt til 15 år, som er samsvarende med den kriminelle lavalder. Grensen er slik sett naturlig; er man gammel nok til å ta konsekvensene av egen lovstridig virksomhet, bør man også være gammel nok til å kunne ta grunnleggende avgjørelser av erstatningsrettslig karakter også. Det skal nevnes att man i RG-2004-337 (Oslo) konkluderer med at bestemmelsen ikke kan gis utvidende virkning på mennesker som lider av psykisk sykdom. I denne saken var forholdet at en psykisk syk (schizofren) mann gikk ut og satte seg i skinnegangen foran et tog som var i fart. Mannen ble påkjørt og pådro seg alvorlige skader. Han gikk siden til sak for å få erstatning på bakgrunn av det objektive ansvaret i jernbaneansvarslovens § 9. Hans anførsler førte ikke frem. Fra dommen hitsettes:

Subsidiært er det hevdet at jernbaneansvarsloven § 9 første ledd bør tolkes utvidende slik at det objektive ansvaret også omfatter personer over 15 år som åpenbart var psykisk syke på skadetidspunktet. Retten kan ikke se at denne anførselen kan føre frem. I forarbeidene til lovendringen i 1999 er spørsmålet om aldersgrense gitt en grundig vurdering. Reelle hensyn tilsier også at bestemmelsen ikke bør tolkes utvidende og gis anvendelse på voksne personer som ønsker å ta sitt eget liv. Det konkluderes følgelig med at det ikke bør være anledning til noen utvidende eller analogisk fortolkning av loven § 9 første ledd.

Bakgrunnen for at barn nyter en utvidelse av det objektive ansvaret, er barns (manglende) evne til å kritisk vurdere konsekvensene av sine handlinger. Det er i avgrensningen av hva som skal regnes som område tilgjengelig for offentligheten vurdert at dersom en person uten å ville det faller ned i sporet (jf ovenfor om påkjørsel på planovergang), vil det objektive ansvaret gjelde. Barn, med sin manglende kritiske sans, er dermed definert ikke å ha evnen til å villet komme ned i jernbanens kjørevei.

I tillegg til barnets eget forhold, er det sterke pulveriseringshensyn som gjør seg gjeldende. Dersom et barn påføres skade synes det rimelig at det er jernbaneselskapet, og ikke barnet selv eller dets foreldre som skal påføres et tap.

Skadelidtes eget forhold vil kun i de helt spesielle saker kunne tillegges noen vekt. Det skal generelt meget til for å kunne sette ned erstatningen for mindreårige, og det kan i praksis kun skje i de tilfeller der barnet er nær grensen på 15 år, og det er andre, helt spesielle forhold som gjør avkorting påkrevet. Avkortingsnemndas sak AKN-890 illustrerer et slikt tilfelle – der en 14-åring gjentatte ganger og over lang tid hadde benyttet seg av jernbanelinjen som gangvei. Han ble påkjørt av et godstog bakfra mens han lyttet til sin walk-man, og omkom. Erstatningen til de etterlatte ble avkortet med 75 %.

I denne saken var det ikke jernbanens objektive ansvar som var til vurdering, men en ulykkesforsikring. Saken er likevel interessant, om man går inn på forsikringsvilkårene i den aktuelle saken, der følgende kan leses:

”Har den forsikrede grovt uaktsomt fremkalt forsikringstilfellet eller økt skadens omfang, kan UNI Storebrands ansvar settes ned eller falle bort. (...)

Ved avgjørelsen skal det legges vekt på skyldgraden, skadeforløpet, om forsikrede var i selvforskyldt rus, hvilken virkning nedsettelse eller bortfall av ansvaret vil få for den som har krav på forsikringen eller for andre personer som er økonomisk avhengige av ham eller henne og forholdene ellers.

(...)

UNI Storebrand kan ikke påberope seg reglene i første ledd dersom den forsikrede på grunn av alder eller sinnstilstand ikke kunne forstå rekkevidden av sin handling.”

Som man tydelig kan se av siste avsnitt, skal man her foreta en vurdering ikke ulik den som ligger til grunn for grensen på 15 år som ligger til grunn i jernbaneansvarslovens § 9 – det skal vurderes i hvilken grad alderen førte til at skadelidte ikke var i stand til å forstå rekkevidden av sin handling. Med dette som bakteppe kan man trekke analogier mellom de vurderinger Avkortingsnemnda gjør, og de vurderinger en rett vil måtte gjøre dersom en slik sak skulle havne for rettsvesenet. Selv om jernbaneselskapene i utgangspunktet har et

objektivt ansvar for skader på ungdom under 15 år må det her, som ellers, være rom for tolkning og skjønn i de helt spesielle tilfeller. Den aktuelle bestemmelsen i jernbaneansvarslovens § 9 er primært kommet til for å hegne om barn som ikke forstår rekkevidden av det de foretar seg – ikke ungdom som av rene bekvemmelighetshensyn eller med den hensikt å drive pøbelstreker tar en kalkulert risiko.

Selvforskyldt rus kan også ha en viss innvirkning på erstatningsutbetalingen. Dømmekraften nedsettes når man er beruset, også for ungdom og barn. Dessverre er det ikke helt uvanlig at unge under 15 år inntar alkohol, og et slikt inntak vil nødvendigvis ha en innvirkning på hvorledes et forhold skal bedømmes. Det vil imidlertid være strenge vilkår for å nedsette erstatningen – den skadelidte må ha kjent til de negative konsekvensene ved å innta alkohol for at en nedsetting av erstatningen skal kunne komme på tale, jf. de betingelser som gjelder for ansvarslempning overhodet (se ovenfor).

Det kan i denne sammenheng være interessant å se på hvordan skadelidtes medvirkning ble bedømt tidligere for så vidt gjelder barn. I Rt. 1933 s. 817 var forholdet at et 2 ½ år gammelt barn ble påkjørt av en trikk fra den nå nedlagte Bergen Sporvei. Barnet ble påført alvorlige skader, og måtte amputere begge bena. Hennes far som verge gikk til sak mot Bergen Sporvei, men tapte både i byretten og Høyesterett. Det hitsettes fra dommer Bades votum:

Det synes mig lite rimelig og rettfærdig at en sporvei i et tilfelle som nærværende skulde idømmes noget ansvar for den ulykke som har funnet sted som følge av barnets egen handlemaate, idet barnet under sin lek paa offentlig gate plutselig sprang frem like foran sporvognen saa det ikke blev anledning for sporvognsføreren til at stoppe den i tide og derved undgaa overkjørsel. At barnet efter sin udvikling ikke selv har hatt forstaaelsen av sin uforsiktede adferd bør efter min mening ikke her gaa ut over sporveien, som intet har vært at legge til last og kjørte sin vanlige rute.

Bergen Sporvei ble frikjent for erstatningsansvar med en dissenterende dommer. Det har skjedd mye på erstatningsrettens område, og med de pulveriseringsmessige hensynene som gjør seg gjeldende, er det lite sannsynlig at en sak som den ovenstående hadde fått et tilsvarende resultat i dag som ble tilfellet i Rt. 1933 s. 817.

5. JERNBANEANSVARSLØVEN OG SPORVOGN – EN KOBLING SOM BØR VIDEREFØRES?

5.1. Rammer lovens bestemmelser urimelig?

Det kan være grunn til å sette spørsmålsteget ved om jernbaneansvarsloven, slik den nå er utformet, rammer sporvognstrafikken urimelig hardt. Sporvogner kjører i tett trafikkerte bygater, og prisgitt at trafikantene rundt viser tilbørlig hensyn og følger gjeldende trafikkregler og bestemmelser. Her er det et vesentlig skille mellom sporvognsdrift og jernbane, idet vanlige togs befatning med blandet trafikk er minimal.

Enhver som ferdes i sentrumsgatene i Oslo og andre storbyer i Norge vil etter kort tid bevitne fotgjengere, syklister og andre trafikanter som, uten å se seg for, vandrer rett ut i bygatene mens de snakker i mobiltelefon eller lytter til musikk. Ved å underlegge sporvognsdriften et så strengt objektivt ansvar som nå er tilfellet, samtidig som man kun i begrenset utstrekning bruker de muligheter man har til å nedsette erstatningsansvaret med bakgrunn i skadelidtes egen opptreden, kan man fort bidra til å gjøre en i utgangspunktet sikker og miljøvennlig transportform tungdrevet og dyr. Uten at denne boken kan tillegges noen vekt i erstatningsrettslig sammenheng kan Per Fugellis bok "0-visjonen" være et nyanserende og avkjølende bakteppe også i denne sammenheng – vi lever i et samfunn der det er betimelig å stille spørsmål ved om trangen til å motvirke uhell og ulykker i for stor grad går på bekostning av hensiktsmessighet og livskvalitet på andre områder.

5.1.1 Objektivt ansvar – urimelig strengt?

Sett i lys av det ovenfor nevnte, kan det objektive ansvaret i jernbaneansvarslovens § 9 virke vel strengt. En trikk er meget større enn en bil eller buss, og det tar tid å stanse den. Trikkens førere skal kunne innrette sin kjøring i tillit til at andre trafikanter hensyntar trikkens forkjøringsrett og utviser en defensiv adferd overfor trikken. For gående vil det ikke være vanskelig å fastslå om en gate er trafikkert av trikk eller ikke – trikkens skinner og kjøreledning er vesentlige innretninger som bærer bud om trikkens nærvær, og tilsier at man skal utvise stor forsiktighet.

Pulveriseringshensynet blir ofte påberopt som en av flere argumenter for at jernbaneselskapene skal underlegges et strengt ansvar. Pulveriseringshensynet i erstatningsretten skal primært ivareta de *tilfeldige* skadelidende,³⁴ og det kan stilles spørsmål ved om den uoppmerksomme fotgjenger ubetinget skal falle inn under denne kategorien. Et ulovfestet objektivt ansvar, der det vesentlige poeng er hvorvidt det foreligger en svikt, mangel eller forsømmelse fra sporveisselskapet eller deres ansattes side vil i en del tilfeller gi et mer riktig grunnlag for erstatning, for så vidt gjelder bysporveien. Ulempen med en slik lovgivning hadde vært at i de tilfeller der det virkelig er en tilfeldig skadelidt som uforskyldt er blitt påkjørt av trikken, ville en uteblivende erstatning kunne være egnet til å støte den alminnelige rettsoppfatning.

På forstadsbane, som har så vidt mye til felles med jernbanen, fremstår jernbaneansvarslovens bestemmelser om objektivt ansvar som både veloverveid og velbegrunnet. Det er objektivt ansvar for de som blir påkjørt på plattformer, planoverganger mv, mens de som oppholder seg i kjøreveien faller utenfor. Kanskje en løsning i bysporvei der det var objektivt ansvar for skader ved holdeplasser og i fotgjengerfelt hadde vært en løsning?

³⁴ Se herom: Løderup: Lærebok i erstatningsrett (Oslo 2005) s. 238

5.1.2 Behovet for ivaretagelse av den svake part

I saker der personskader har oppstått ved sporvognsdrift, er ”den svake part” i nær på alle tilfeller den skadelidte. I møtet med en sporvogn på 64 tonn er det ikke meget man har å stille opp med, og medias dekning av slike saker bærer da også ofte bud om at det er den sårbare mann i gaten som er blitt skadet av den ”store og farlige” trikken. I en slik dekning tas det sjelden hensyn til skadelidtes grad av egenmedvirkning, selvforskyldt rus eller andre forhold av betydning for erstatningsutmålingen.

Det faktum at skadelidte var spesielt svakelig eller sårbar kan man ikke hensynta i favør av skadevolder. Som skadevolder må man ta skadelidte ”som vedkommende er”, det vil si at man ikke kan prosedere på at vedkommendes svakeligheter skal foranledige noen reduksjon av erstatningen. Dette har i flere år vært en tiltagende tendens i fremmed rett, men også her hjemme.³⁵

Det er holdepunkter for at den svake part også kunne ivaretas på en tilstrekkelig god måte ved å benytte det ulovfestede objektive ansvaret som tidligere var rådende ved uhell med sporvogner i bygatene, og som fortsatt vil kunne gjøre seg gjeldende i de tilfeller der det kommer til en kollisjon mellom bil og sporvogn. Med et strengt lovfestet objektivt ansvar, slik vi har i dag, vil i mange tilfeller retten ikke tilstrekkelig rom til å foreta vurderinger basert på skjønn. Det lovfestede objektive ansvaret legger klare føringer i retning av at man som den overveiende hovedregel skal legge jernbanen til ansvar, nærmest automatisk. Det kan derfor hevdes at det er rom for forbedringer på dette rettsområdet.

5.1.3 Konklusjon – rettspolitiske betraktninger

³⁵ Se herom Lødrup: Lærebok i erstatningsrett (Oslo 2005) s. 258 flg.

Det vil alltid være rom for forbedring, også på jernbaneansvarets område. Selv om lovendringen i 1999, der det objektive ansvaret ble utvidet nok var motivert av et ønske om å gi den svake part bedre beskyttelse, kan loven slik den nå står på en urimelig måte vanskeliggjøre driften av sporvogner i Norges. En mindre endring i jernbaneansvarslovens § 9, der trafikken med sporvogn reguleres på et annet vis enn hva som er tilfellet i dag, ville kunnet gi sporveien forutsigbare og stabile driftsforhold. På den annen side må man stille spørsmål ved om dette blir en forbedring for sporveien, på bekostning av mannen i gaten.

Det kan vanskelig hevdes at en slik endring vil gi uheldige utslag for jernbanen generelt. Det er som illustrert ovenfor en vesentlig forskjell mellom et tog som kjører i 150 km/t mot en planovergang, og en trikk som lister seg gjennom sentrumsgatene i Oslo i 30 km/t.

Det avgjørende spørsmål i denne sammenheng er uansett hva lovgiver måtte mene om dette. Endringen i jernbaneansvarsloven i 1999 kom som følge av et dokument 8-forslag fra Fremskrittspartiet, der det i utgangspunktet var et ønske om å ta sporvognene helt ut fra jernbaneansvarsloven, og sidestille dem med biler. At man opprettholdt skillet mellom bil og sporvogn synes i ettertid som klokt, da trafikk på skinner og trafikk på gummihjul i mange tilfeller vanskelig kan sidestilles.

Gjennom 133 år har trikken beveget seg lenger og lenger inn i det objektive ansvaret – og frem til 1990-tallet var det nedlegging som truet de fleste steder. Fra og med 2010 er det ikke lenger kun Oslo og Trondheim som har sporvei – også i Bergen gjenoppstår trikken etter 43 års fravær. Det eksisterer bybaneplaner i Stavanger, Drammen, Fredrikstad og på Jæren, så med tiden kan sporvognsansvaret få en annen, og mer landsomfattende betydning enn hva som er tilfellet i dag.

LITTERATURLISTE

Bøker:

Lødrup, Peter	Lærebok i erstatningsrett 5. utgave, Oslo 2005
Nygaard, Nils	Skade og ansvar, 5. utgave, Oslo 2000
Falkanger, Thor og Bull, Hans J.	Innføring i sjørett, 6. utgave, Oslo 2004
Fasting, Kåre	Sporveier i Oslo gjennom 100 år, Oslo 1975
Fristad, Hans Andreas	Oslo-trikken, storbysjel på skinner, Oslo 1987

Lovsamlinger, databaser og andre sammenstillinger:

Nygaard, Nils: Kommentar til lov om jernbaneansvar: Norsk lovkommentar, bind I 2005 s. 1238 flg.

Lovdata utgave H-2005 har vært benyttet diverse kildesøk for å finne relevante dommer. Dommer er referert i den grad de er benyttet i besvarelsen.

De lover som er benyttet i besvarelsen er referert i besvarelsens tekst.

Artikler, betenkninger og rapporter

Lundgaard, Hans-Petter	Ansvar for sporvogn, datert 31. desember 1993.
Lundgaard, Hans-Petter	Vikepliktsreglene i rundkjøring der sporvogn er involvert, datert 30. januar 2006
Lundgaard, Hans-Petter	Sporveiens rettslige stilling etter endringene i Jernbaneansvarslova, februar / april 2000
Sagberg, Fridulv, Sætermo, Inger	Trafikksikkerhet for Sporvogn i Oslo, 1997
Oslo Sporvognsdrift	Trafikksikkerhetsrapport for 2007
Oslo Sporvognsdrift	Sikkerhetsstatistikk, desember 2007

Oslo Sporvognsdrift

Sikkerhetsstatistikk, januar 2008

Oslo Sporvognsdrift

Samling av voldgiftsdommer, fra 1980-2007 (referert
i teksten i den grad de er benyttet)

Oslo Sporvognsdrift

”Regressavtalen” av 2006