

NORSK FORSIKRINGSJURIDISK  
FORENING PUBLIKASJONER

NR. 78

# Hans Kenneth Viga

Advokatfullmektig

## IDENTIFIKASJON I SKADEFORSIKRING

Forholdet mellom sikrede og hans hjelpere i forsikring  
tilknyttet næringsvirksomhet.

Foredrag holdt på foreningens medlemsmøte  
15. mars 2001



Norsk Forsikringsjuridisk Forening har tidligere utgitt følgende publikasjoner:

- Nr. 1. *Henry Ussing*: Streiftog i erstatningsretten.
- » 2. *Dagfinn Dahl*: Voldgift eller rettergang.
- » 3. *Nils Finn Simonsen*: Barns uaktsomhetsansvar.
- » 4. *Erik Løfgren*: Hur beräknas ersättning för kroppsskada och förlust av försörjare enligt svensk rätt?
- » 5. *J. Øvergaard*: Nogen bemerkninger om hovedårsakslæren i sjø- og ulykkesforsikring.
- » 6. *G. Astrup Hoel*: Hovedårsaksprinsippet.
- » 7. *J. Fr. Coucheron*: Om livspolisers beskatning.
- » 8. *Jon Vislie*: Panthaverinteresser i kaskoforsikring.
- » 9. *Erling Wikborg*: Forsikringsagentenes rettslige stilling.
- » 10. *Nils Finn Simonsen*: Hvilke krav bør der stilles til en ny automobillovs erstatningsregler?
- » 11. *Haakon Sæthre*: Nervelegen i erstatningssaker.
- » 12. *Sven Arntzen*: Bør adgangen til å kreve oppreisning for legemskrenkelse utvides?
- » 13. *J. Fr. Coucheron*: Streiftog i F.A.L.'s kapittel om livsforsikring.
- » 14. *Jens Chr. Hauge*: Skadeforsikring i krisetider.
- » 15. *Johs. Andenæs*: Fortid og fremtid i erstatningsretten.
- » 16. *Axel Heiberg jr.*: Ansvar for dyr.
- » 17. *I. Sundfør*: Konossementsansvaret.
- » 18. *Th. Gundi*: Spredte spørsmål fra grensefeltet mellom sjøforsikringen og krigsforsikringen.
- » 19. *Fredrik Moe*: Invaliditet og erstatning.
- » 20. *Fr. H. Winsnes*: Regressoppgjør etter strls. ikrl. § 26.
- » 21. *Alex Rein*: Juridiske problemer i ulykkesforsikringen.
- » 22. *Sjur Brækhus*: Det begrensede rederansvar.
- » 23. *Knut Blom*: Sakførerens rettslige ansvar.
- » 24. *Ole F. Harbek*: Dommeren i erstatningssaker.
- » 25. *Paal Berg*: Prejudikater.
- » 26. *Kristen Andersen*: Små og store bølger i erstatningsretten.
- » 27. *Hans Chr. Bugge*: Sjøassurandørenes ansvar for redningstiltak.
- » 28. *Trygve Lange Nielsen*: Streiftog i amerikansk erstatningsrett.
- » 29. *Torstein Eckhoff*: Noen ord om bevisbyrde og bevisbyrde teorien.
- » 30. *Rolf Løchen*: Særregler i den gjensidige skadeforsikring.
- » 31. *Trygve Norman*: Erstatning for tap av forsørger.
- » 32. *Robert Meinich med flere*: Bør erstatningsregler i de nordiske billover enrettes - og i tilfelle hvorledes?
- » 33. *Wilh. Münther Rolfsen*: Det offentliges ansvar for sine tjenestemenns handlinger.
- » 34. *Georg Lous*: Jernbanens erstatningsansvar.
- » 35. *Per Løken*: Om ansvar inaboforhold.
- » 36. *Knut S. Selmer*: F.A.L. § 25 som den er - og som den burde være.
- » 37. *Emil Eriksrud*: Erstatning for tap i fremtidig erverv.
- » 38. *Edvin Alten*: Ansvar for passasjer og gods ved befordring med luftfartøy.

## Vedtekter for Norsk Forsikringsjuridisk Forening

### § 1. Formål

Norsk Forsikringsjuridisk Forening utgjør den norske avdelingen av AIDA (Association Internationale de Droit des Assurance), og er en ideell forening uten erverv til formål.

Foreningens formål er å

- (a) ivareta felles interesser for personer knyttet til norsk forsikringsvirksomhet
- (b) fremme interessen for teoretiske og praktiske forsikrings spørsmål
- (c) utvikle og formidle kunnskap innenfor forsikringsrett og tilgrensende områder
- (d) skape et norsk forsikringsrettslig miljø.

### § 2. Oppgaver

Foreningen tar sikte på å nå formålet definert i artikkel 1 gjennom

- (a) avholdelse av minst tre medlemsmøter pr. år med foredrag og diskusjon
- (b) deltagelse på nordiske møter og kongresser i regi av den nordiske avdelingen av AIDA
- (c) deltagelse på internasjonale møter og kongresser i regi av AIDA
- (d) deltagelse i nordiske og internasjonale arbeidsgrupper for internasjonal og komparativ forskning av relevans for foreningens formål
- (e) utgivelse av foredrag holdt på medlemsmøtene i Norsk Forsikringsjuridisk Forenings Publikasjoner (NFJFP)
- (f) i samarbeide med forsikringsforeningene i Finland, Sverige og Danmark utgi Nordisk Forsikringstidskrift.

### § 3. Medlemmer

Foreningen er åpen for jurister og andre med tilknytning til forsikringsbransjen og interesse for forsikringsrett.

Opptak skjer ved henvendelse til styret. Styret kan nekte opptak med 2/3 flertall. Nektelse skal forelegges årsmøtet dersom vedkommende søker ønsker det.

Et medlem kan utelukkes fra foreningen såfremt samtlige medlemmer av styret stemmer for utelukkelse. Medlemmet kan likevel forlange spørsmålet forelagt på førstkommende årsmøte, hvor utelukkelse kan besluttes med 2/3 flertall.

#### § 4. Kontingent

Den årlige medlemskontingent fastsettes på årsmøtet etter forslag fra styret. Det fastsettes særlig kontingent for bedriftsmedlemmer. Pensjonister er fritatt for kontingent.

Kontingenten forfaller 1. januar hvert år.

Er kontingent ikke betalt innen 1 måned etter forfall, sendes det en purring. Purringen skal opplyse om at vedkommende er å betrakte som utmeldt hvis ikke beløpet er betalt innen 14 dager fra purring er motatt, og at medlemmet i så fall ikke kan gjenoppta medlemsskapet uten å betale restansen.

#### § 5. Utmelding

Utmelding av foreningen skal skje skriftlig til foreningens sekretær. Det skjer ikke tilbakebetaling av forutbetalt kontingent ved utmeldelse.

#### § 6. Årsmøte

Årsmøtet er foreningens øverste styrende organ. Alle foreningens medlemmer kan møte på årsmøtet, og har en stemme hver. Avgjørelser treffes med simpelt flertall.

Årsmøtet avholdes i forbindelse med siste medlemsmøte i vårsemesteret og med en dagsorden som skal inneholde følgende punkter:

- (a) Årsberetning fra styret
- (b) Fremleggelse av (revidert) regnskap

- (c) Fastsettelse av kontingent for neste kalenderår
- (d) Behandling av innkomne forslag
- (e) Valg av styremedlemmer, herunder styrets leder
- (f) Valg av revisor
- (g) Eventuelt

Innkalling med saksliste skal skje skriftlig med minst 14 dagers varsel. Innkallelsen skal inneholde dagsorden og opplysninger om hvilke styremedlemmer som er på valg og som eventuelt stiller til gjenvalg.

Forslag som ønskes behandlet på årsmøtet skal være innkommet til styret minst 14 dager før årsmøtet.

#### § 7. Styret

Styret velges av årsmøtet og består av 4-7 medlemmer. Medlemmene bør blant annet representere livsforsikring, skadeforsikring, forsikringsmeglerne og Universitetet. Styrets medlemmer er ikke lønnet.

Styremedlemmene velges for 3 år ad gangen. Valget gjennomføres med to medlemmer på valg ved hvert årsmøte. Gjenvalg kan finne sted for en periode, slik at maksimal tid blir 6 år.

Styret kan utpeke en sekretær, som lønnes av foreningen.

Styret legger opp møteplan, fastlegger møtetemaer og finner foredragsholdere. Temaene bør variere mellom forskjellige forsikringssektorer.

Styret er ansvarlig for foreningens regnskap, og for å skrive årsberetning. Regnskap og årsberetning fremlegges på årsmøtet.

Styret er beslutningsdyktig når minst halvparten av medlemmene er til stede. I tilfelle stemmelikhet, har styrelederen dobbeltstemme.

## § 8. Publisering

Foreningen gir ut Norsk Forsikringsjuridisk Forenings Publikasjoner for å publisere foredragene holdt på medlemsmøtene. Styrets formann avgjør hvilke foredrag som skal publiseres.

Norsk Forsikringsjuridisk Forenings Publikasjoner sendes ut gratis til foreningens medlemmer. Ikke medlemmer faktureres i henhold til pris fastsatt av styret.

Eventuelt salgsproyent fra Norsk Forsikringsjuridisk Forenings Publikasjoner tilfaller foreningen.

## § 9. Tegning, ansvar og regnskap

Foreningen tegnes av formannen i forening med sekretæren.

Foreningen svarer kun for sine forpliktelser med sin formue. Foreningens styre og medlemmer har ikke noe personlig ansvar.

Foreningens regnskapsår er kalenderåret.

## § 10. Oppløsning

Foreningen kan oppløses på årsmøtet med 2/3 flertall. Ved oppløsning skal foreningens midler overdras til et fond som skal ivareta forsikringsmessige formål i henhold til årsmøtets vedtak.

## § 12. Vedtakelse

Disse vedtekter er vedtatt 04.05.2000, og gjelder fra vedtakelsesdatoen.

## Forord

Norsk Forsikringsjuridisk Forening ble stiftet i 1934. Foreningens formål er å samle forsikringsjurister og andre interesserte til faglig meningsutveksling innenfor forsikringsrett og tilgrensende områder. Foreningen tar sikte på fire årlige møter med foredrag og etterfølgende diskusjon. Foreningen utgjør norsk seksjon av den internasjonale forsikringsorganisasjonen AIDA, og deltar også i nordiske og internasjonale AIDA møter og konferanser.

Styret i foreningen består idag av professor Trine Lise Wilhelmsen, formann, advokat Henning Hauso, advokat Knut Riisa, advokat Jan-Fr. Rafen, advokat Thorleif Ellestad og advokat Ingrid Smedsrud. Foreningens sekretær er Aldis Rui. Henvendelse om medlemskap kan foretas til

Aldis Rui, Nordisk Institutt for Sjørett, Karl Johans gt. 47, 0612 Oslo,  
Mailadr.: [aldis.rui@jus.uio.no](mailto:aldis.rui@jus.uio.no), Fax 22 85 97 50.

En viktig del av foreningens virksomhet er å publisere artikler basert på møteforedragene. Foreningen har hittil publisert 77 publikasjoner. Disse sendes ut gratis til medlemmene, og kan også fås ved henvendelse til foreningens sekretær, jfr. ovenfor.

Norsk Forsikringsjuridisk Publikasjoner nr. 78 inneholder en artikkel skrevet av advokatfullmektig Hans Kenneth Viga fra advokatfirma Lindh Stabell Horten. Artikkelen ble skrevet som avhandling mens han var vitenskapelig assistent på Nordisk Institutt for Sjørett, og ble presentert som foredrag på møte i Norsk Forsikringsjuridisk Forening torsdag 15 mars 2001.

Trine-Lise Wilhelmsen.

## FORORD

Denne artikkelen var grunnlaget for mitt foredrag i Norsk Forsikringsjuridisk Forening den 15. mars 2001, og ble skrevet som en 20 vektalls avhandling i løpet av min periode som vitenskapelig assistent på Nordisk Institutt for Sjørett fra våren 2000 til våren 2001. Avhandlingen er bearbeidet som følge av nyttige kommentarer av mine sensorer, professor dr. juris Hans Jacob Bull og advokat Børre Lid, som skal ha en stor takk.

Min periode på sjørretten har vært en meget lærerik opplevelse og gjort meg mang en erfaring rikere. I starten fant jeg overgangen fra profesjonsdelens passive tilegnelse av anbefalt hovedlitteratur til å faktisk aktivt produsere noe selv som veldig uvant, og til tider vanskelig. I den forbindelse vil jeg rette en særlig stor takk til min veileder, professor Hans Jacob Bull. Til tross for et enormt arbeidspress og lite tid, var han alltid tilgjengelig for råd og vink om hvorledes en avhandling bør forfattes. Takket være Hans Jacob fikk jeg en glede og inspirasjon av å forske og skrive som jeg ikke hadde forventet da jeg startet arbeidet. Mange takk!

En avhandling kan heller ikke skrives uten støtte og god hjelp fra studiekamerater. Jeg vil takke dere alle, men likevel særskilt fremheve juniorstipendiat Amund Bjøranger Tørum og vit. ass Christian Clifford Groseth som gjorde en fremragende korrekturjobb like før levering. Advokatfullmektig Daniel Løstegaard Olsen leste også korrektur, og tok på seg den utfordrende oppgaven å diskutere oppgavens problemstillinger med meg. Advokatfullmektig Morten Hugo Berger skal også ha takk for den ene gangen jeg slo ham i Risk.

Mine gode kamerater advokatfullmektig Sverre Ellenes og stud. jur Jørgen Birkeland har vært trofaste middagsvener og ellers gode kamerater gjennom hele studietiden. Det har jeg satt meget stor pris på! Jørgen har også lest grundig korrektur før trykking.

Jeg takker også professor dr. juris Trine Lise Wilhelmsen som gav meg gode råd om fremstilling av stoffet og som lot meg holde forelesningen på Håndverkeren 15. mars 2001. Tilslutt takker jeg GARD, som støttet meg med sitt stipend sommeren 1999, og lot meg få et flott opphold ved deres kontorer i Arendal på samme tid.

Oslo, september 2001

Hans Kenneth Viga  
Lindh Stabell Horten DA

## Innholdsfortegnelse

<b>I INNLEDNING</b> .....	1
<b>KAPITTEL 1</b> .....	1
1.1 FORSIKRINGSRETT OG IDENTIFIKASJON .....	1
1.2 AVGRENSNINGER .....	3
1.3 RETTSKILDER .....	4
1.4 DEN VIDERE FREMSTILLING .....	5
<b>II DET RETTSLIGE GRUNNLAG FOR IDENTIFIKASJON</b> .....	7
<b>KAPITTEL 2 – FAL § 4-11</b> .....	7
2.1 IDENTIFIKASJON KAN BARE AVTALES INNEN RAMMENE AV FAL § 4-11 .....	7
2.2 DET ER BARE IDENTIFIKASJON AV HJELPERENS HANDLINGER OG UNNLATELSER SOM KREVER SÆRSKILT AVTALE .....	8
2.2.1 Sikredes plikter under FAL kapittel 4 .....	8
2.2.2 Reglene om svik i FAL § 8-1 .....	10
a) Problemstillingen .....	10
b) Forarbeidene .....	11
c) Domstols- og nemndspraksis .....	12
d) En vurdering av rettskildene i lys av reelle hensyn .....	13
2.2.3 Kunnskapskravet i FAL §§ 8-5 og 8-6 .....	15
<b>KAPITTEL 3 – KRAV TIL UTFORMINGEN AV SELSKAPENES IDENTIFIKASJONSKLAUSULER</b> .....	16
3.1 IDENTIFIKASJONSKLAUSULEN MÅ STÅ I AVTALEN .....	16
3.2 IDENTIFIKASJONSKLAUSULEN MÅ POSITIVT ANGI HVILKE PERSONER SIKREDE SKAL IDENTIFISERES MED .....	16
3.3 IDENTIFIKASJONSKLAUSULEN MÅ VISE TIL HVILKE OVERTREDELSE DEN SKAL ANVENDES PÅ .....	17
3.4 IDENTIFIKASJONSKLAUSULEN MÅ IKKE ANVENDES I STRID MED AVTALELOVEN § 36 .....	17
3.4.1 Identifikasjon med underordnet personell kan komme i strid med avtaleloven § 36 dersom klausulen ikke er tilstrekkelig presis .....	19
<b>III IDENTIFIKASJONSKLAUSULENE</b> .....	20
<b>KAPITTEL 4 – NÆRMERE OM SIKREDE-BEGREPET</b> .....	20
4.1 HVEM ER "SIKREDE" I NÆRINGSFORHOLD? .....	20
4.2 SELSKAPENES KLAUSULER KAN DELES INN I TRE GRUPPER .....	22
<b>KAPITTEL 5 – KLAUSULENE SOM BENYTTES PRIMÆRT VED FREMKALLELSE AV FORSIKRINGSTILFELLET (FAL § 4-9)</b> .....	23
5.1 EN KORT PRESENTASJON AV KLAUSULENE SOM BRUKES .....	23
a) Bedrifts- og industriforsikring .....	23
b) Forsikring av varer under transport .....	24
c) Sjøforsikring .....	24
5.2 FELLESTREKK VED KLAUSULENE .....	25

5.21 Hjelperen må ha øverste ansvaret for den avdelingen han arbeider i .....	25
5.22 Hjelperen må ha en særlig tilknytning til bedriften.....	27
5.23 Hjelperen må ha overordnet ansvar for avdelingen hvor han begikk feilen .....	29
<b>KAPITTEL 6 – KLAUSULENE SOM BENYTTES PRIMÆRT VED OVERTREDELSE AV SIKKERHETSFORSKRIFTER (FAL 4-8) .....</b>	<b>31</b>
6.1 INNLEDNING .....	31
6.2 EN KORT PRESENTASJON AV KLAUSULENE SOM BRUKES .....	31
a) Personer som utfører arbeid av ledende art eller har en særlig selvstendig stilling innen virksomheten .....	31
b) Personer som er særskilt engasjert for å forestå et oppdrag .....	32
c) Personer med plikt til å overholde en bestemt sikkerhetsforskrift.....	32
6.3 FORSIKRINGSSLESKAPENE BRUKER IKKE ET ENTYDIG TILKNYTNINGSKRAV .....	32
<b>KAPITTEL 7 – KLAUSULENE SOM BENYTTES UAVHENGIG AV HVILKEN FORSØMMELSE HJELPEREN HAR BEGÅTT.....</b>	<b>35</b>
7.1 INNLEDNING .....	35
7.2 KORT OM KLAUSULEN SOM BENYTTES VED FORSIKRING AV BÅTER UNDER 15 METER OG FLY .....	35
7.3 NÆRMERE OM KLAUSULEN "MED SIKREDES (ELLER EIERENS) SAMTYKKE ER ANSVARLIG FOR" FORSIKRINGSGJENSTANDEN.....	36
7.31 <i>Rettskildesituasjonen</i> .....	38
a) Det er få rettskilder omkring tolkingen av klausulen i næringsforsikring .....	38
b) Rettskilder knyttet til tolkingen av bestemmelsen i forbrukerforhold er bare i en liten grad relevante ved tolkingen av bestemmelsen i næringsforsikring .....	39
c) De generelle anvisningene i forarbeidene til FAL § 4-11 (2) bokstav a) gir generelle retningslinjer for den videre tolking av bestemmelsen i både forbruker og næringsforhold.....	40
7.32 <i>Fremstillingen videre</i> .....	40
7.33 <i>Kravet til samtykke</i> .....	40
a) Samtykket må være gitt av sikrede eller eier.....	41
b) Samtykket må ha vært "bevist" .....	41
7.34 <i>Nærmere om å være ansvarlig for motorvognen</i> .....	43
7.35 <i>Hjelperen må ha forvalteransvaret over motorvognen</i> .....	44
a) Hva menes med "forvalteransvar"? .....	44
b) Økonomisk ansvar .....	45
c) Jevnlig vedlikeholdsansvar .....	45
d) Ansvar for å fordele bruken av motorvognene .....	47
e) Ansvar for annen kommersiell utnyttelse .....	48
7.36 <i>Sjåførens øvrige rådighet over motorvognen</i> .....	48
a) Kort om betydningen av sjåførens øvrige rådighet over motorvognen .....	48
b) De særlige hensyn i næringsforsikring .....	49
c) Sjåførens selvstendige råderett over motorvognen .....	49
7.37 <i>Hjelperen må ha råderett over et bestemt kjøretøy</i> .....	50
7.38 <i>Rådigheten må være omfattende</i> .....	51
7.39 <i>Rådigheten må være relativt varig</i> .....	52
a) Innledning .....	52

b) Begrepene "brukslån" og "bruksadgang" .....	52
c) Det er den forutsatte varighet som er gjenstand for vurdering .....	54
d) Varighetskravet er oppfylt dersom sjåførens bruksadgang over motorvognen er <i>permanent</i> .....	54
e) Den nærmere vurdering av varighetskriteriet vil avhenge av hvor omfattende sjåførens rådighet er .....	55
f) Krav om forvalteransvar ved enkeltstående utlån? .....	55
g) Den nedre grense .....	56
7.4 UTVIDET TOLKING VED OVERTREDELSE AV SIKKERHETSFORSKRIFTER? .....	58
<b>KAPITTEL 8 – SAMMENFATNING .....</b>	<b>60</b>
<b>FORKORTELSESLISTE OVER LITTERATUR.....</b>	<b>61</b>
<b>FULLSTENDIG LITTERATURLISTE .....</b>	<b>62</b>

# IDENTIFIKASJON I SKADEFORSIKRING

Forholdet mellom sikrede og hans hjelpere i forsikring tilknyttet næringsvirksomhet

## I Innledning

### Kapittel 1

#### 1.1 Forsikringsrett og identifikasjon

Når en privatperson eller bedrift tegner forsikring er formålet oftest at forsikringstakeren<sup>1</sup> ønsker den økonomiske trygghet som forsikringen gir ham. Det er mange farer som kan ramme forsikringsgjenstanden; tyveri, hærverk og brann er blant de vanligste skadeårsakene. Forsikringsavtalen sørger for at forsikringstakeren ikke lider fullt tap, dersom noe han ikke hadde forventet skjer med hans eiendeler. Et forsikringsselskap kan på den annen side ikke være forpliktet til å tegne enhver forsikring på ethvert vilkår. I den grad det er kontraheringsfrihet vil selskapenes egne økonomiske interesser være fremtredende,<sup>2</sup> og forsikringsselskapet vil i praksis ikke dekke enhver fare. Teknikken selskapene her bruker, er som regel å angi positivt<sup>3</sup> hvilke farer og skader som dekkes i forsikringsavtalen.<sup>4</sup> Forsikringsavtaleloven regulerer bare i begrenset grad hva forsikringsselskapene kan tilby av deknninger,<sup>5</sup> men inneholder en rekke begrensninger om innholdet i selskapets vilkår, når først faren er forsikret.

En typisk fare som forsikringsselskapet ikke ønsker å dekke er tap som er oppstått som følge av uaktsomt eller forsettlig forhold ved sikrede<sup>6</sup> selv.

<sup>1</sup> "Forsikringstakeren" er ifølge lov av 16. juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler (heretter "FAL" eller "FAL 1989") § 1-2 bokstav b "den som inngår en individuell eller kollektiv forsikringsavtale med selskaper".

<sup>2</sup> Forsikringsselskapenes kontraheringsplikt er utførlig behandlet i Norsk Forsikringsjuridisk Forenings Publikasjoner (NFJFP) nummer 69 (Trine Lise Wilhelmsen).

<sup>3</sup> Slike "named perils" deknninger er hovedregelen ved landjordsforsikringer, mens "all risk" forsikringer er vanlig i sjøforsikring.

<sup>4</sup> Forsikringsavtalen består av forsikringsvilkårene og forsikringsbeviset. Ved en eventuell motstrid mellom disse, vil forsikringsbeviset gå foran.

<sup>5</sup> Forsikringsavtalens dekningsfelt består av fire deler: Det må ha inntruffet et *forsikringstilfelle*, sikrede må ha lidd et økonomisk *tap*, forsikringsavtalen må dekke *faren* som utløste forsikringstilfellet, og det må foreligge *årsakssammenheng* mellom faren og tapet. En grundig fremstilling av dekningsfeltet som rettslig problem finnes blant annet i Hans Jacob Bulls *Innføring i forsikringsrett* (2000) s. 460-500 og Knut Selmers *Forsikringsrett* (1982) s. 220-321.

<sup>6</sup> Begrepet "sikrede" er forklart FAL § 1-2 bokstav c som "den som etter forsikringsavtalen vil ha krav på erstatning eller forsikringssum. I ansvarsforsikring er sikrede den hvis erstatningsansvar er dekket". En nærmere redegjørelse for begrepet finnes i punkt 4.1 under.

Hjemmel for å kunne avslå erstatning som følge av sikredes personlige forhold finner vi i forsikringsavtalelovens kapittel 4, men det er også vanlig å gjenta disse bestemmelsene i forsikringsvilkårene. At forsikringsselskapet skal kunne ha adgang til å avslå erstatning i slike situasjoner er naturlig; primært for å motivere eieren av gjenstanden til å behandle forsikringsgjenstanden med omhu, men også for å unngå svik. Mens forsikringsselskapene tidligere alltid var fri for ansvar når sikrede fremkalte forsikringstilfellet,<sup>7</sup> kan ikke selskapene i dag avslå erstatning med mindre sikrede har utvist skyld. Forsikringsselskapene kan også i disse situasjonene bli pålagt ansvar, dersom forholdene omkring fremkallelsen<sup>8</sup> eller hensynet til sikredes livsforhold tilsier det.<sup>9</sup>

Temaet for denne artikkelen er selskapenes adgang til å kunne avslå eller redusere erstatningsutbetalingen, når forsikringstilfellet skyldes forhold ved en av sikredes *nærmeste*, uten at sikrede selv har vært innblandet. Skaden kan inntreffe som følge av at lastebilsjåføren kjører beruset av veien, lagersjefen glemmer å utplassere en brannvakt ved siden av sveiseren og brann oppstår, eller at maskinisten gjør en dårlig jobb i lasterommet på skipet slik at et av rørene sprekker og gjør vannskader på lasten. Felles for alle "gjerningsmennene" er at de ikke har krav på forsikringssummen når skaden har inntruffet, men likevel kan det være aktuelt for forsikringsselskapet å avslå erstatning overfor den som er sikret. I hvilken grad forsikringsselskapet kan nekte å utbetale hele eller deler av erstatningssummen når det ikke er sikrede som har fremkalt forsikringstilfellet, vil bli gjenstand for en nærmere undersøkelse i det følgende. Det er vanlig å kalle det for *identifikasjon* når forsikringsselskapet reagerer overfor sikrede med begrunnelse i at det var handlingene eller unnlatsene til en av sikredes nærmeste som førte til forsikringstilfellet.<sup>10</sup>

En definisjon av begrepet "identifikasjon" er unødvendig så lenge som det ikke er brukt i selve lovteksten i forsikringsavtaleloven, og det har heller ikke vært tradisjon i juridisk teori å "tolke" begrepet. Tvert imot har forfatterne i litteraturen stort sett begrenset seg til å forklare essensen av identifikasjon i forsikringsretten. Theodor Grundt forklarte at partene måtte finne seg i å bli identifisert med sine hjelpere "hvis en helper har begått en feil som fører til at kontrakten blir brutt. (...) [F]eilten [skal] ha samme rettsvirkning som den ville ha fått om den var gjort av parten selv".<sup>11</sup> Forklaringen er egentlig et sirkelresonnement, da det normalt ikke vil oppstå et brudd

<sup>7</sup> I følge Theodor Grundts redegjørelse i *Lærebok i Norsk Forsikringsrett* (1939) på side 285.

<sup>8</sup> FAL §§ 4-8 og 4-9.

<sup>9</sup> FAL § 4-12.

<sup>10</sup> Begrepet "identifikasjon" blir også brukt om andre situasjoner i forsikringsretten. Dersom selskapet ønsker å avslå, si opp eller nekte å fornye forsikringsdekningen som følge av at forsikringstakerens fullmektig har gitt feilaktige opplysninger, er det vanlig å kalle dette identifikasjon. Denne situasjonen er imidlertid ikke gjenstand for behandling i denne artikkelen.

<sup>11</sup> Grundt *Lærebok i Norsk Forsikringsrett* (1939) s. 419.

på kontrakten når en tredjepart overtrer denne, med mindre det er forutsatt at også tredjemanns overtredelser medfører brudd på kontrakten. Bull knytter identifikasjonsbegrepet opp mot en overtredelse av opplysnings- og omsorgspliktene i vid forstand. En overtredelse av disse av personer som opptrer på vegne av sikrede kan føre til identifikasjon.<sup>12</sup> Alle disse forklaringene fanger essensen av begrepet på en forklarende måte. Selmer nøyer seg med å vise til at "spørsmålet om identifikasjon [melder] seg på flere forskjellige plan helt fra avtalen blir inngått og til erstatningen er utbetalt til sikrede".<sup>13</sup>

## 1.2 Avgrensninger

En generell fremstilling av hele identifikasjonslæren i forsikringsretten ville favne for vidt. Denne artikkelen vil holde seg til identifikasjon mellom sikrede og hans *hjelpere* i skadeforsikring. Med *hjelpere* forstår jeg personer som har en nær tilknytning til sikrede, enten som familie, vennekrets eller arbeidstaker. Allerede her kan vi øyne en vanskelig grensdragning mot blant annet selvstendig oppdragstakere, konstruktører og tyver,<sup>14</sup> men jeg ønsker ikke å gi meg ut på en lang drøftelse om disse avgrensningene i denne artikkelen. Jeg vil bare peke på at det er vanlig i en rekke forsikringsvilkår å inkludere de selvstendige oppdragstakerne blant dem som sikrede kan identifiseres med (se for eksempel punkt 5.2.2 under), og jeg vil også gjøre dette i det følgende.

Når forsikringstilfellet blir fremkalt av utenforstående, er det ikke vanlig å kalle det for identifikasjon når selskapet avslår dekning. Avgrensninger mot tyveri og konstruksjonsfeil anses således som begrensninger i forsikringsavtalens dekningsfelt, som forsikringsselskapet står fritt i å foreta seg.

Artikkelen konsentrerer seg om identifikasjon i forsikringsavtaler tilknyttet *næringsforhold*, med utgangspunkt i FAL § 4-11. Tredje ledd gir i utgangspunktet forsikringsselskapene fri adgang til å avtale identifikasjon i forsikringsforhold som har "tilknytning til *næringsvirksomhet*", men forklarer ikke begrepet.<sup>15</sup> Uten å gå inn på en grundig drøftelse av forholdet mellom forbruker- og næringsforsikring, kan det pekes på at en forsikring av en gjenstand som blir brukt *primært for å oppnå økonomisk fortjeneste*, eller som et ledd i produksjonen eller tjenesteytingen for å oppnå økonomisk fortjeneste, må regnes som næringsforsikring. Dersom tingen blir brukt i forbrukerens *egen interesse*, har ikke gjenstanden "*tilknytning til næringsvirksomhet*".<sup>16</sup> Forsikring av bygg hvor det pågår produksjon, og forsikring av transportmidler som brukes for å utføre

<sup>12</sup> Bull i *Innsføring i forsikringsrett* (2000) s. 259.

<sup>13</sup> Selmer i *Forsikringsrett* (1982) s. 203-204.

<sup>14</sup> NOU 1987:24 Lov om avtaler om skadeforsikring, på side 90.

<sup>15</sup> Heller ikke forarbeidene forklarer hva som skal ligge i "næringsvirksomhet". Noen åpenbare eksemplifiseringer finner vi likevel i NOU 1983:56 på side 30.

<sup>16</sup> Sannsynligvis annerledes dersom gjenstanden blir brukt i forbrukerens enmannsforetak, men da er jo også gjenstanden primært brukt i *enmannsforetakets* interesse.



oppdrag i bedriftens interesse har også den nødvendige tilknytning til næringsvirksomhet slik at dette faller inn under FAL § 4-11 (3).

### 1.3 Rettskilder

Det primære rettsgrunnlaget finner vi i FAL § 4-11 (3), som åpner for identifikasjon etter nærmere avtale mellom forsikringstaker og forsikringsselskapet. Den videre utformingen av identifikasjonsklausulen finner vi i forsikringsvilkårene.

*Forarbeidene* til bestemmelsen (og hele skadepapittelet generelt) er NOU 1987:24 Lov om skadeforsikring,<sup>17</sup> ot.prp. nr 49 (1988-89) Om lov om forsikringsavtaler m m,<sup>18</sup> og Innst. O. nr. 98 (1988-89). Sistnevnte innstilling inneholder ingen selvstendige opplysninger om forståelsen av FAL § 4-11 som er relevant å ta opp i denne artikkelen.

Det finnes lite *domstolspraksis* om identifikasjon av sikrede med hans hjelpere i næringsforhold, mens det finnes adskillig mer praksis knyttet til forbrukerforhold. Det finnes en del *nemndspraksis* om identifikasjon, men størsteparten av sakene gjelder tolking av motorvognvilkårene (se punkt 7.3 under). Denne nemndspraksisen består av uttalelser fra Forsikringsskadenemnda (heretter "FSN") og Avkortingsnemnda (heretter "AKN"). Både FSN og AKN er institusjoner som er opprettet etter en avtale mellom Forbrukerrådet, Norges Forsikringsforbund og Næringslivets Hovedorganisasjon (jfr. Avtale om Forsikringsklagekontoret og nemndene § 1). Nemndene avgjør tvister mellom forsikringstakere/sikrede og selskapene som førstnevnte klager inn med ønske om rådgivende uttalelser fra en av nemndene. Har ikke selskapet innen senest 30 dager etter det har mottatt uttalelsen fraveket avgjørelsen under erstatningsoppgjøret er de bundet av nemndsuttalelsen. Nemnda skal varsles dersom saken bringes inn for en domstol (Avtalen § 8).<sup>19</sup>

Det er tvilsomt hvor stor vekt nemndsuttalelsene skal tillegges. Ikke alle uttalelsene som går imot forsikringsselskapene blir akseptert,<sup>20</sup> slik at verdien av

<sup>17</sup> Heretter "NOU 1987:24".

<sup>18</sup> Heretter "Ot. prp nr 49 (1988/1989)".

<sup>19</sup> Selskapet er bare avtalerettslig bundet, uttalelsen gis ikke rettskrafts- (tvistemålsloven § 163) eller litispensdovirkninger (tvistemålsloven § 161). Heller ikke vil en avgjørelse føre til at partene kan unngå å gå veien om forlikrådet (se tvml. §§ 273, 274). Den kan heller ikke brukes som tvangsgrunnlag, jfr. tvangsfullbyrdelsesloven § 4-1.

<sup>20</sup> I 1998 avsa AKN i alt 54 uttalelser i disfavor av forsikringsselskapet, hvorav 7 ikke ble akseptert av forsikringsselskapene. I 1999 avsa AKN 26 uttalelser i disfavor av forsikringsselskapet, hvorav 2 ikke ble akseptert. FSN avsa 148 uttalelser imot forsikringsselskapet i 1998 hvorav 12 ikke ble akseptert og 142 uttalelser i 1999, hvor 13 ikke ble akseptert. (Kilde: Forsikringsklagekontorets årsberetning 1998 og 1999).

disse blir ubetydelige, og verdien av de aksepterte begrenset. Så lenge som forsikringsselskapene står fritt til å akseptere eller avslå disse uttalelsene, tjener nemndsuttalelsene etter mitt syn best som illustrasjonsmateriale.

Ettersom FAL § 4-11 (3) bestemmer at det ikke kan identifiseres i næringsforsikring, dersom dette ikke er avtalt med forsikringstakeren, må *vilkårene* i forsikringsavtalen tillegges særlig viktig. Dette er standardiserte vilkår som sjelden fravikes i forsikringsbeviset.<sup>21</sup> Jeg har valgt å konsentrere meg om vilkårene til seks av Norges største forsikringsselskap; If skadeforsikring, Gjensidige forsikring, Vesta forsikring, Zürich forsikring, KLP forsikring og Sparebank 1 Skadeforsikring.

Jeg har valgt å ta for meg en studie av først og fremst forsikringsselskapenes "Generelle vilkår", men også studert deres industribygg-, bedrifts-, og motorvognvilkår. Jeg har ikke hatt kapasitet til å gjennomgå andre vilkårssett tilknyttet næringsvirksomhet, slik at det ligger en fare i at mitt utvalg ikke er representativt for alle typer forsikringer. Heller ikke alle forsikringsselskap opererer med generelle vilkår og standardiserte vilkårssett som legges ved avtalen, blant disse er Vesta og Gjensidige. Her "skreddersys" den enkelte forsikring for kunden. Fordelen er at kunden bare har ett sett med vilkår å forholde seg til, men muligheten er stor for at vilkårene og deres formuleringer varierer fra kunde til kunde. På denne bakgrunn har jeg tatt muntlig kontakt med saksbehandlere for å få opplysninger om utformingen av vilkårene. Når det gjelder identifikasjonsklausulene, pleier formuleringene sjelden å variere. Her er det snarere et spørsmål hvor vanlig det er å innta klausuler overhode. Mine opplysninger om dette kommer også fra selskapene.

Jeg har ikke lagt særlig vekt på *utenlandsk rett*, annet enn som illustrasjonsmateriale. Av de nordiske land er det bare Finland som har en identifikasjonsbestemmelse som ligner det norske.<sup>22</sup> Som en følge av at domstols- og nemndspraksis i Finland i det alt vesentlige blir publisert utelukkende på finsk, velger jeg å se bort fra denne. Jeg har likevel tatt en nærmere titt på vilkårssett til forsikringsselskapet Pohjola, som har Finlands største markedsandel i skadeforsikring. Vilkårssettet er publisert på svensk.

### 1.4 Den videre fremstilling

I kapitlene 2 og 3 presenteres FAL § 4-11, det primære rettsgrunnlaget for forsikringsselskapene har for å kunne identifisere sikrede med tredjemenn. Her tolkes bestemmelsen, og det gjøres rede for dens anvendelsesområde. Videre drøftes kravet om at identifikasjonsklausulen må avtales særskilt mellom

<sup>21</sup> Det er blitt mer vanlig enn tidligere å avtale seg bort fra identifikasjon ved kaskoforsikring av motorvogn. Mer om dette under punkt 7.3.

<sup>22</sup> Den finske forsikringsavtalelov av 28. juni 1994 nr. 543 § 33.

forsikringselskapet og forsikringstakeren. I kapitlene 4-7 tar jeg for meg identifikasjonsklausulene forsikringselskapene faktisk bruker, deler disse inn i grupper og viser likhetstrekk og forskjeller. Jeg avslutter avhandlingen med en grundig drøftelse av formuleringen som brukes ved kaskoforsikring av motorvogner, da denne har reist en rekke tolkingsproblemer. Tilslutt i kapittel 8 oppsummerer jeg artikkelen.

## II Det rettslige grunnlag for identifikasjon

### Kapittel 2 – FAL § 4-11

#### 2.1 Identifikasjon kan bare avtales innen rammene av FAL § 4-11

Før vedtagelsen av en ny forsikringsavtalelov i 1989 hadde forsikringselskapene en rimelig vid adgang til å identifisere med nærmest enhver person sikrede kunne komme i befatning med. I mangel av en eksplisitt avtalt klausul i forsikringsavtalen, ble grensene trukket i lys av en analogisk tolking av blant annet FAL 1930 §§ 18-20. Det sier seg selv at forsikringstakerne under denne loven hadde få muligheter til å reservere seg mot en eventuel identifikasjon ved skadeoppgjøret, og rettsstillingen var uansett usikker.<sup>23</sup>

I dag finner vi det rettslige grunnlaget for identifikasjon i FAL 1989 § 4-11. Bestemmelsen forbyr identifikasjon uten avtale, men til gjengjeld kan forsikringselskapene tilsynelatende avtale identifikasjon med hvem de måtte ønske i forsikring tilknyttet næringsvirksomhet. FAL § 4-11 lyder i sin helhet:

"Ved forsikring som ikke har tilknytning til næringsvirksomhet, kan det ikke avtales at sikrede skal kunne tape sin rett til erstatning som følge av handlinger eller unnlater fra sikredes slektninger, hjelpere og andre liknende personer som sikrede har tilknytning til.

Uten hinder av regelen i første ledd kan det avtales at selskapet

(a) ved forsikring av motorvogner, fartøyer, luftfartøyer og husdyr skal kunne påberope seg handlinger og unnlater fra en person som med sikredes samtykke er ansvarlig for forsikringsgjelden,

(b) ved forsikring av bolig, privat fritidssted og innbo skal kunne påberope seg handlinger og unnlater fra sikredes ektefelle som bor sammen med sikrede, eller fra personer som sikrede lever sammen med i et fast etablert forhold.

Ved forsikring i tilknytning til næringsvirksomhet kan det, med den begrensning som følger av § 7-3 første ledd, avtales at sikrede helt eller delvis skal kunne tape sin rett til erstatning som følge av handlinger eller unnlater fra nærmere angitte personer og persongrupper."

FAL 1989 innfører altså et tosporet system, hvor forsikringselskapet bare kan avkorte dersom identifikasjon er avtalt enten i forsikringsvilkårene eller i forsikringsbeviset. Kravet til avtalt identifikasjon gjelder for alle forsikringsavtaler som reguleres av forsikringsavtaleloven, dog slik at en adgang til å identifisere i strid med FAL § 4-11 eksplisitt kan avtales mellom visse

<sup>23</sup> Det er skrevet en rekke artikler om grensene for identifikasjon under FAL 1930, og høyesterettsadvokat Andreas Arntzen har vist til disse i sin artikkel "Identifikasjon ved fremkallelse av forsikringstilfellet", trykket i Nordisk Forsikringsstudium 1975 nummer 3. Arntzens artikkel gir en god fremstilling av hvor usikker rettsstillingen var under FAL 1930.

grupper næringsdrivende med internasjonal tilknytning eller særlig stor omsetning, jfr. FAL § 1-3. Jeg kommer nærmere inn på avtalekravet under kapittel 3.

Det følger av FAL § 1-3 (2) bokstav a-e at unntaket er mest aktuelt for internasjonale selskaper med datterselskaper i Norge, samt sjø-, luft-, og transportforsikring. Ingen av forsikringsavtalene jeg har gjennomgått som faller inn under FAL § 1-3 opererer med et annerledes regelsett for identifikasjon enn hva vi finner i FAL § 4-11. Derfor legger jeg til grunn i det følgende at kravet til at identifikasjon må avtales ved tegningen av forsikringen også gjelder for disse avtalene.

Dersom forsikringsselskapet ikke har tatt inn en identifikasjonsklausul i avtalen må de utbetale full erstatning til sikrede, og søke regress for beløpet hos skadevolder, jfr. skadeserstatningsloven § 4-2. Et slikt regresskrav kan i næringsvirksomhet ofte være verdiløst, da skadevolder normalt ikke har økonomisk bæreevne til å dekke omfattende krav.

De nye reglene fremmer forutberegnlighet for forsikringstakeren. Ved å lese forsikringsvilkårene vil han kunne vite i hvilken grad han kan forvente avkorting som følge av identifikasjon. Reglene gir også forsikringstaker en god forhandlingsposisjon med forsikringsselskapet. Forsikringstakeren kan sammenligne vilkårsettene til konkurrerende forsikringsselskap og i teorien forhandle om i hvilken utstrekning identifikasjon skal kunne foretas ved skadeoppgjøret.<sup>24</sup> De nye identifikasjonsreglene er likevel ikke så klare på alle punkter som de synes.

## 2.2 Det er bare identifikasjon av hjelperens handlinger og unnlatelser som krever særskilt avtale

### 2.2.1 Sikredes plikter under FAL kapittel 4

Formkravene i FAL § 4-11 (3) er begrenset til "handling eller unnlatelser" fra sikredes helpere, som rent språklig omfatter nærmest enhver opptreden. Et typisk eksempel på en "handling" vil være lastebilsjåføren som i beruset tilstand kjører av veien og skader bilen, mens avdelingsjefen som velger å ignorere sveiseforskriftene og gir ordre om å sveise på brannfarlig område "unnlater" å overholde en sikkerhetsforskrift.

FAL § 4-11 passer således godt overfor de fleste overtredelser av sikredes plikter i lovens fjerde kapittel. Fareendringsreglene i FAL §§ 4-6 og 4-7, reglene

<sup>24</sup> Det er grunn til å tro at det er vanskelig å forhandle om vilkårene ved forbrukerforsikring. Alle forsikringsselskaper i Norge har valgt å identifisere så langt de kan innen rammen av begrensningene i FAL § 4-11 (2). I forsikring tilknyttet næringsvirksomhet varierer bruken av identifikasjonsklausuler, og særlig ved kaskoforsikring av motorvogner tilbyr de fleste selskaper begrenset identifikasjon (mer om dette under punkt 7.3).

om overtredelse av sikkerhetsforskrifter i FAL § 4-8 og reglene om fremkallelse i FAL § 4-9 er alle regler som skal virke preventivt, i den forstand at sikrede må dra omsorg over den forsikrede gjenstand for å være sikker på å få full erstatning når forsikringstilfellet først inntreffer. For å kunne identifisere med overtredelse av disse omsorgspliktene, må dette være avtalt ved inngåelsen av forsikringsavtalen.

FAL § 4-10 (3) gir sikrede en plikt til å melde fra om at et forsikringstilfelle er inntruffet "innen ugrunnet opphold". Denneplikten skiller seg ut fra de ovennevnte i at det er en kombinert opplysnings-/meldeplikt som ikke skal forhindre at forsikringstilfellet inntreffer, men skal begrense den skade som allerede er oppstått.<sup>25</sup> Spørsmålet er om en overtredelse av en slik opplysningsplikt er en "handling eller unnlivelse" etter FAL § 4-11.

En gjennomgang av forsikringsvilkårene viser at få forsikringsselskaper viser til meldeplikten i deres identifikasjonsklausuler.<sup>26</sup>

Rent språklig kan det nok forsvares at brudd på meldeplikten vil være en "unnlivelse". I tillegg uttales det i NOU 1987:24 på side 102 at FAL § 4-11 "regulerer spørsmålet om i hvilken grad sikrede må tåle identifikasjon med andre personer i forbindelse med forhold som omhandlet i kapittel 4".<sup>27</sup> Etter mitt syn er likevel denne uttalelsen for generell, og det er vanskelig å legge til grunn at forsikringslovutvalget har tatt et bevisst standpunkt til problemstillingen. De fleste situasjoner hvor meldeplikten oppstår, løses uansett ikke av identifikasjonsreglene. I den grad sikrede selv vet at bedriftsbygningen brenner, overtrer han meldeplikten personlig ved å ikke melde i fra til forsikringsselskapet før hele industriområdet er nedbrent. Dette gjelder selv om han gir en ansatt i oppdrag å ringe forsikringsselskapet og melde for ham, fordi sikrede etter FAL § 4-10 (3) har et selvstendig ansvar for at meldingen kommer frem.

I situasjonene hvor identifikasjonsproblematikken kommer på spissen, ser vi at et avtalekrav kan virke unaturlig. Har avdelingsjefen blitt informert om skaden, men ved uaktsomhet velger å vente med å melde fra til både hans overordnede og forsikringsselskapet, synes det lite rimelig at forsikringsselskapet ikke kan

<sup>25</sup> Forsikringslovutvalget forklarer i NOU 1987:24 på side 101 at "en forsinket melding fra sikrede om inntruffet skade kan lett føre til at selskapet blir påført økte omkostninger under regningsarbeidet eller i forbindelse med de nødvendige undersøkelser om årsaksforholdet o.l."

<sup>26</sup> If skadeforsikring identifiserer med alle sikredes plikter, se If Generelle Vilkår Gen 1-4 september 1998 punkt 9. Men Vesta og Gjensidige har ikke en slik generell bestemmelse, og har tilsynelatende heller ikke noen særskilte vilkår som berører identifikasjon ved meldeplikten.

<sup>27</sup> Uttalelsen er gjentatt i Ot. prp nr. 49 1988-89 på side 69.

foreta en avkorting av erstatning som følge av at identifikasjon ikke var avtalt i forsikringsavtalen. For dem er det ikke viktig hvem som melder i fra, så lenge noen i bedriften med tilstrekkelig ansvar tar kontakt. På den annen side skiller ikke disse pliktene seg fra sikredes omsorgsplikter i forhold til hensynet til å forebygge skade. Et skadebegrensende tiltak kan føre til at skadens omfang reduseres til et minimum. Det må antas at brudd på skadeforebyggende tiltak medfører et langt større tap for forsikringsselskapene enn brudd på skadebegrensende tiltak, slik at et avtalekrav ved førstnevntes brudd blir mer inngripende enn ved sistnevnte.

Meldeplikten antas således også å være omfattet av avtalekravet i FAL § 4-11. Det betyr at en rekke forsikringsselskap per i dag neppe kan påberope seg identifikasjon uten en henvisning til FAL § 4-10 (3), hvor den som er ansvarlig for å melde ifra skaden i bedriften unnlater å gjøre dette.

## 2.2.2 Reglene om svik i FAL § 8-1

### a) Problemstillingen

Når skaden er inntruffet, gjenstår skadeoppgjøret, og sikrede plikter å innlevere en riktig og fullstendig skademelding så langt det lar seg gjøre. Det er i FAL § 8-1 vi finner sanksjonen mot svik ved skadeoppgjøret, men denne nevner ikke noe om svik begått av andre enn sikrede. Den svikaktige opptrednen består oftest i å overdrive størrelsen på erstatningskravet, enten ved å unnlate å fortelle om svakheter på gjenstanden eller ved å legge til fiktive skader på kravet. Spørsmålet er om det er en "handling eller unnlatelse" å gi forsikringsselskapet disse opplysningene, slik at en eventuell avkorting i erstatningen til sikrede ikke kan foretas uten en klar identifikasjonsklausul i avtalen. Alternativet er at identifikasjon kan skje innenfor rammene av alminnelige kontraktsrettslige regler om hjelperansvar, uten å ha blitt nedfelt i forsikringsavtalen.<sup>28</sup>

Ingen av forsikringsvilkårene jeg gjennomgikk inneholdt en konkret henvisning fra identifikasjonsklausulen til bestemmelsen om svik. Bare If skadeforsikring, Sparebank 1 og Zürich har en generell henvisning. Denne henvisningen er imidlertid så vag at det oppstår tvil om disse selskapene har tenkt på identifikasjon ved svik. Nærmere om disse vilkårenes forhold til kravet om konkretisering i punkt 3.2 under.

Det er viktig å ha i mente at svik kan oppstå i to situasjoner. I den første situasjonen kan det tenkes at sikredes hjelper ser sitt snitt til å melde uriktige eller ufullstendige opplysninger først når skademeldingen skal skrives, uten å ha hatt noe med årsaken til skaden å gjøre. Dette kan for eksempel være en

<sup>28</sup> En grundig fremstilling av kontraktshjelperansvaret finnes i doktoravhandlingen til Bjarte Askeland, som ble innlevert under tittelen "Erstatningsrettslig identifikasjon" (november 2000).

lastebilsjåfør som unnlater å fortelle at bilen allerede hadde skader da den ble påkjørt. I den andre situasjonen kan vi tenke oss at fremkallelsen av forsikringstilfellet var svikaktig, og at den ufullstendige skademeldingen bare fullbyrder formålet med fremkallelsen. Dette kan for eksempel være transportsjefen som forårsaker en brann på en av de eldre lastebilene for at selskapet skal innkassere forsikringssummen.

Spørsmålet er om disse to situasjonene må vurderes ulikt rettslig. Det er unektelig en forskjell mellom første situasjon, hvor hjelperen forsøker å oppnå fordeler som følge av at et forsikringstilfelle inntruffet, og andre situasjon hvor formålet er å tjene penger eller oppnå andre fordeler som følge av en selv påført skade på gjenstanden. Jeg kommer nærmere tilbake til spørsmålet under punkt d. Først skal jeg ta en nærmere gjennomgang av forarbeidene og rettspraksis. Selv om et brudd på opplysningsplikten i FAL § 8-1 til en viss grad kan kalles "handlinger eller unnlatelser", viser forarbeidene og praksis at det ikke er sikkert at FAL § 4-11 er ment å regulere alle forhold hvor en annen enn sikrede begår svik.

### b) Forarbeidene

I NOU 1987:24 side 102 forklarer forsikringslovutvalget at FAL § 4-11 "regulerer spørsmålet om i hvilken grad sikrede må tåle identifikasjon med andre personer i forbindelse med forhold som omhandlet i kapittel 4". Ikke noe annet sted i NOU-en sies det noe om at formkravene i FAL § 4-11 (3) gjelder for opplysninger som ikke er omhandlet i kapittel 4. I Ot. prp. nr. 49 (1988/1989) på side 89 nevnes likevel FAL § 4-11 i forbindelse med drøftelsen av lempingsregelen i FAL § 8-1 (2), annet punktum. Her drøfter departementet forholdet mellom preventive hensyn og hensynet til at forsikringen skal gi økonomisk trygghet mot skade og tap ved utformingen av svikregelen. Ved drøftelsen av hensynet til økonomisk trygghet, bemerker departementet at "dette hensynet har ikke så stor vekt i forhold til svikeren selv, men vil ha betydning i forhold til personer som er økonomisk avhengige av sikrede, som sikredes familie, eller arbeidstakere og kreditorer i sikredes næringsvirksomhet. Hvor sikrede eller noen sikrede svarer for, jf § 4-11,<sup>29</sup> har gitt gale opplysninger om enkelte poster i en omfattende skadeoppgave, vil det kunne være en urimelig sterk reaksjon om dette skulle føre til økonomisk katastrofe for slike personer."

Det er vanskelig å si at uttalelsene i NOU-en begrenser kravet til avtale ettersom uttalelsen ikke direkte tar opp forholdet til svik. Men det er også vanskelig å ta uttalelsene i Ot. prp'en til inntekt for at identifikasjon ved svik bare kan gjøres gjeldende innenfor rammene av FAL § 4-11. Henvisningen til FAL § 4-11 synes tilfeldig, og er ikke videre drøftet i Ot. prp'en. Alt i alt gir forarbeidene liten veiledning.

<sup>29</sup> Min utheving.

### c) Domstols- og nemndspraksis

*Domstolspraksis* er på dette området sparsom, men interessant. I en upublisert dom av 11. desember 1996 Hålogaland legger retten uten videre til grunn at FAL § 4-11 begrenser adgangen til å identifisere ved svikaktig opptreden ved skadeoppgjøret.<sup>30</sup>

Upublisert dom av 11. desember 1996 Hålogaland: Et ektepar førte opp en rekke gjenstander i skademeldingen etter en brann; senere viste det seg at en del av disse gjenstandene ikke hadde befunnet seg i det nedbrente huset. Retten fant at mannen hadde sveket under oppgjøret, jfr. FAL § 8-1, og avsto erstatning. Når det gjaldt konens krav på erstatning (som mannen var hun forsikringstaker – og slik jeg forstår retten – sikrede), legger retten til grunn at "[d]et følger av de generelle vilkår punkt E, jfr. forsikringsavtaleloven § 4-11 annet ledd bokstav b at det kan foretas identifikasjon mellom ektefellene, slik at den enes handlinger kan komme den annen til skade". Noen nærmere begrunnelse gir ikke lagmannsretten.

*Nemndspraksis* argumenterer til en viss grad for at FAL § 4-11 begrenser adgangen til å identifisere ved svikaktig opptreden ved skadeoppgjøret. I to av de tre uttalelsene fra Forsikringsskadenemnda som gjelder identifikasjon ved svikaktig opptreden, har nemnda brukt FAL § 4-11 som hjemmel. Uttalelsene kompliseres imidlertid ved at nemnda aksepterer at det alminnelige kontraktshjelperansvaret kan begrunne identifikasjon i de situasjoner hvor identifikasjon ikke er avtalt.

FSN 1845 (1993): Saken gjaldt mulig svik ved utarbeidelse av skade-/tapsliste etter en hyttebrann. Det var sikredes datter som skrev og meldte opplysningene. Nemnda kom frem til at det ikke forelå svik, men i et obiter dictum uttalte nemnda at dersom det kunne legges til grunn at det forelå en fullmakt mellom mor og datter om utarbeidelse av skade-/tapsliste, ville selskapet kunne avkorte i erstatningen, hadde det vært svik. Nemnda tok ikke opp forholdet til FAL § 4-11.

FSN 1937 (1994): Saken gjaldt svik ved utformingen av en skademelding knyttet til en bilulykke. Det var sikredes bror som brukte bilen til daglig og han skrev også skademeldingen. Nemnda mente at det neppe var saklig grunn til å skille mellom de tilfeller hvor forsikringstilfellet var fremkalt av den som var ansvarlig for bilen, og de tilfeller hvor det forelå svik ved oppgjøret. Nemnda identifiserte i medhold av FAL § 4-11. Nemnda la til grunn i et obiter dictum at FAL § 8-1 måtte leses med den reservasjon at sikrede mistet kravet hvis de uriktige opplysninger ble gitt av en som var gitt fullmakt av sikrede til å handle på hans vegne (jfr. FSN 1845).

FSN 2501 (1996): Sikredes sønn meldte ifra om en skade på sikredes bil, men selskapet avsto kravet grunnet angivelig svik fra sønnens side ved fremkallelsen av

<sup>30</sup> Jeg antar at det er relevant å vise til praksis knyttet til forbrukerforhold selv om temaet for avhandlingen er forsikring i næringsforhold. Også for forsikring tilknyttet forbrukerforhold stilles kravet om at identifikasjon av handlinger eller unnlatelser må være avtalt.

forsikringstilfellet. Selskapet hadde ikke inntatt noen klausul om identifikasjon vedrørende sviktilfellene i vilkårene og sønnen kunne heller ikke anses som sikredes fullmektig. Nemnda kom derfor frem til at identifikasjon ikke kunne skje, jfr. FAL § 4-11 (1).

### d) En vurdering av rettskildene i lys av reelle hensyn

Nemndsuttalelsene gir ikke et klart svar på hvordan Forsikringsskadenemnda vurderer bruken av FAL § 4-11 overfor svik begått av en annen enn sikrede selv. FSN 1937 (1994) antyder at det ikke bør skilles mellom situasjoner hvor sviken primært knytter seg til hjelperens plikter etter FAL kapittel 4 og situasjoner hvor sviken knytter seg til svik under oppgjøret, men ser bort fra forskjellen mellom å overtre sikredes omsorgsplikter før forsikringstilfellet oppstår og opplysningsplikten ved skadeoppgjøret, som ikke nødvendigvis behøver å ha en sammenheng. Etter mitt syn er det grunn til å vurdere de to sviksituasjonene hver for seg, i alle fall for å illustrere begrunnelsen for at disse kan være omfattet av FAL § 4-11.

Når det gjelder situasjonen hvor det forelå svikhensikt ved overtredelsen av sikredes omsorgsplikter, taler mye for at avtalekravet i FAL § 4-11 gjelder. Det er åpenbart at sviket ved selve bruddet på omsorgsplikten skal reguleres av FAL § 4-11, men spørsmålet blir om bestemmelsen også regulerer identifikasjon ved innsendelsen av den uriktige eller ufullstendige skademeldingen til forsikringsselskapet. Min oppfatning er at sviket ved innsendelsen av skademeldingen er så tett knyttet opp mot formålet med overtredelsen av omsorgsplikten at FAL § 4-11 må regulere forholdet. Sviket ved overtredelsen av omsorgsplikten, blir først gjennomført ved innsendelsen av skademeldingen. Uttalelsen gjengitt som FSN 2501 (1996) harmonerer godt med dette. Konklusjonen er således at identifikasjon av sikrede med hans hjelper ved dennes situasjonen reguleres av FAL § 4-11.

Med dette sier jeg ikke at forsikringsselskapet ikke kan bruke FAL § 8-1 til å avslå erstatning som følge av at det er innsendt uriktige eller ufullstendige opplysninger. Denne reaksjonen er lik den i FAL § 4-9, slik at det ikke spiller noen rolle hvilken hjemmel som formelt brukes. Men i den grad forsikringsselskapet ønsker å bruke FAL § 8-1 til å si opp sikredes øvrige forsikringsavtaler, synes jeg det er betenkelig. FAL § 4-9 sanksjonerer svik med avslå erstatning, men gir ikke selskapet noen videre adgang til å si opp sikredes øvrige forsikringsavtaler. Dersom det er slik at bruken av FAL § 8-1 gir forsikringsselskapet denne adgangen, vil jo sikrede bare være beskyttet mot oppsigelse av øvrige forsikringsavtaler dersom forsikringsselskapet oppdager sviket før hjelperen sender inn skademeldingen. Det skal godt gjøres.

Det er vanskeligere å finne et klart svar på om FAL § 4-11 skal regulere identifikasjon ved svik etter FAL § 8-1 som *ikke* er en følge av brudd på sikredes omsorgsplikter i FAL kapittel 4. Forsikringsskadenemnda synes imidlertid overbevist om at FAL § 4-11 kan anvendes, jfr. FSN 1937 (1994). Argumentet om at "det ikke er noen saklig grunn til å skille mellom de tilfeller

hvor forsikringstilfellet er fremkalt av den som er ansvarlig for bilen og de tilfeller hvor det foreligger svik ved skadeoppjøret", synes lite overbevisende. Når skaden ikke er begått av samme person som fyller ut en uriktig eller ufullstendig skademelding, er det ikke lenger en sammenheng mellom forholdene. Løsningen i FSN 1845 (1993) viser dette. Her er ikke nemnda engang inne på tanken at FAL § 4-11 uttømmende regulerer identifikasjon ved svik.

Når både Forsikringskadenemnda og komiteen i Ot. prp nr. 49 på side 89 synes å forutsette at avkorting som følge av svik etter FAL § 8-1 skal følge formreglene i FAL § 4-11, må det altså skyldes andre forhold. Jeg antar at det er grunnlag for å bruke FAL § 4-11 i de situasjoner hvor svikeren er den nærmeste til å avgi opplysninger om forsikringsgjenstanden. Dette passer med uttalelsen i FSN 1937 (1994) hvor broren som skrev skademeldingen også var den som brukte bilen til daglig. FAL § 4-11 rammer også typisk de personer i bedriften som har en særlig selvstendig stilling og som har det daglige ansvaret over forsikringsgjenstanden. Lastebilsjåføren som unnlater å fortelle om svakheter eller skader som allerede var på bilen da ulykken skjedde, vil altså kun identifiseres dersom forsikringsavtalen inneholder en klausul om identifikasjon som viser til FAL § 8-1.

Imidlertid er jeg i tvil om det kan forsvares å bruke FAL § 4-11 i de situasjoner hvor sikredes hjelper ikke er den nærmeste til å avgi opplysninger om forsikringsgjenstanden. Dette er de typiske fullmaktssituasjonene. Der hvor det skjer en skade på bedriftens anlegg og bedriftens ledelse gir en ansatt i oppdrag å skrive skademeldingen, vil identifikasjon av eventuelle uriktige eller ufullstendige opplysninger måtte bli vurdert opp mot det kontraktsrettslige medhjelperansvaret, slik som det ble forutsatt i FSN 1845 (1993). Sammenhengen mellom et slikt svik og overtredelser av sikredes omsorgsplikter i kapittel 4 blir her svak. Mot dette taler selvsagt ordlyden i FAL § 4-11. Men så lenge en ren opplysningsplikt må ligge i grenseland av hva som kan karakteriseres som en "handling eller unnløstelse", og de uriktige eller ufullstendige opplysningene er avgitt av en som ikke er nærmest til å dra omsorg over forsikringsgjenstanden, mener jeg det er forsvarlig å hevde at FAL 4-11 ikke regulerer identifikasjon i denne situasjonen. Dette resultatet skaper beklageligvis en uheldig grensedragnings mellom hvilke situasjoner som er omfattet av FAL § 4-11, og hvilke som ikke er det.

Konklusjonen er at avtalekravet i FAL § 4-11 gjelder når selskapet ønsker å identifisere sikrede med en hjelper som er nærmest til å avgi opplysningene. I motsatt fall vil alminnelige avtalerettslige regler om fullmakt bestemme i hvilken grad identifikasjon kan foretas.

### 2.2.3 Kunnskapskravet i FAL §§ 8-5 og 8-6

Sikredes krav kan bortfalle som følge av manglende reklamasjon, FAL § 8-5, og foreldelse, FAL § 8-6. Fristene blir regnet fra henholdsvis den dag og utløpet av det kalenderår "sikrede fikk kunnskap<sup>31</sup> om de forhold som begrunner" kravet. Det er vanskelig å kalle en slik tilegnelse av kunnskap for en "handling eller unnløstelse", og etter mitt syn kan det derfor ikke stilles krav om at en eventuell identifikasjon skal ha avtalegrunnlag. Heller ikke forarbeidene kan noe sted vise til at identifikasjon av kunnskap må ha avtalegrunnlag.

Problemstillingen kan for eksempel oppstå ved at advokaten får den nødvendige kunnskap, men formidler ikke denne videre til sikrede før etter noen måneder. Spørsmålet om fristene for reklamasjon og foreldelse skal regnes fra tidspunktet da advokaten fikk kunnskap, må løses etter de alminnelige kontraktsrettslige regler om identifikasjon. Det er altså ikke et spørsmål om forsikringsrettslig identifikasjon.

<sup>31</sup> Ved foreldelse kreves "nodvendig" kunnskap, jfr. FAL § 8-6.

## Kapittel 3 – Krav til utformingen av selskapenes identifikasjonsklausuler

### 3.1 Identifikasjonsklausulen må stå i avtalen

Som jeg tidligere har vært inne på, må identifikasjon "avtales" mellom forsikringsselskapet og forsikringstaker i de situasjoner FAL § 4-11 omfatter. Det holder at identifikasjonsklausulen finnes i forsikringsvilkårene for at den skal være gyldig, det er ikke nødvendig at klausulen er inntatt i forsikringsbeviset. Både ved forbrukerforsikring og forsikring tilknyttet næringsvirksomhet er det uvanlig at det forhandles om innholdet av identifikasjonsklausulen, og forsikringsavtalen undertegnes oftest uten at forsikringstaker har lest denne. Klausulen er fortsatt avtalt så lenge vilkårene er vedlagt ved undertegnelsen av avtalen.

Avtalekravet medfører at forsikringsselskapene ikke kan gjøre identifikasjon gjeldende på annet grunnlag, som for eksempel reelle hensyn<sup>32</sup> eller alminnelige avtalerettslige regler om fullmakt.

### 3.2 Identifikasjonsklausulen må positivt angi hvilke personer sikrede skal identifiseres med

Det er ikke tilstrekkelig at vilkårene åpner for identifikasjon på generelt grunnlag. FAL § 4-11 (3) krever at selskapet presiserer hvem det ønsker å kunne identifisere ved skadeoppgjøret, i følge bestemmelsen må personen være "nærmere angitt". Det stilles selvsagt ikke noe krav om personangivelse ved navn, det holder å angi stilling. Lovens forarbeider forklarer imidlertid ikke hvor klar angivelsen skal være.

En klausul som ikke angir hvem selskapet ønsker å kunne identifisere sikrede med, er ugyldig. Men klausulen må også være ugyldig dersom angivelsen er så vag at forsikringstakeren ikke umiddelbart kan tolke seg frem til hvilke stillinger som omfattes av klausulen. Formålet med å lovfeste et krav om avtale var nettopp å fremme forutberegnligheten for forsikringstaker og sikrede, og et slikt krav ville blitt uthulet dersom ikke forsikringsselskapene hadde en plikt til å positivt angi hvilke personer de ønsker å kunne identifisere med. Det betyr ikke at klausulen er ugyldig dersom angivelsen byr på vanskelige juridiske tolkingsspørsmål, som hvem som er "ansvarlig for motorvognen", "rettmessig fører" eller "ledende personell". Kravet til at personen må være "nærmere angitt" rammer klausuler som ikke skriver hvilket ansvarsområde personen må ha. Slike klausuler omfatter typisk "slektninger, hjelpere og lignende

<sup>32</sup> Ot. pr. nr. 49 (1988/1989) på side 69.

personer",<sup>33</sup> og kan vel knapt kalles en angivelse. Etter en vid tolking omfattes jo nærmest enhver person sikrede kunne komme i kontakt med, og slike klausuler kan ikke gi hjemmel for identifikasjon.

Det er ikke helt åpenbart at klausulen er utilstrekkelig til å identifisere med personer som klart ville falle innenfor en mer spesifisert klausul om identifikasjon, som for eksempel en avdelingsleder i bedriften. Han er utvilsomt en "hjelper", og det kan kanskje hevdes at enhver forsikringstaker som inngår denne forsikringsavtale må forstå at forsikringsselskapet ønsker å identifisere med avdelingsledere når selskapet bruker en slik formulering. Men en slik tolking vil fort kunne gjøre kravet om at personene må være "nærmere angitt" betydningsløst. Etter mitt syn er det riktige å kjenne klausulen ugyldig.

### 3.3 Identifikasjonsklausulen må vise til hvilke overtredelser den skal anvendes på

Det stilles ikke noe krav til at forsikringsselskapet positivt angi positivt hver enkelt overtredelse klausulen skal anvendes på. Imidlertid må det i lys av formålet med FAL § 4-11 innfortolkes et krav om at forsikringsselskapet i det minste viser til hvilke overtredelser det ønsker å ramme. Forutberegnlighet er også her et stikkord.

Det kan likevel ikke stilles strenge krav til angivelsen av hvilke handlinger og unnlatelser identifikasjonsklausulen skal ramme. Det må være tilstrekkelig å skrive i vilkårene at identifikasjonsklausulen gjelder i forhold til alle sikredes handlinger og unnlatelser som kan føre til at han mister sitt krav på full erstatning etter vilkårene. Det er ikke nødvendig å henvise fra hver eneste klausul til den generelle identifikasjonsklausulen. Slike vide klausuler kan derimot skape tvil om også svik ved skadeoppgjøret (FAL § 8-1) kan føre til identifikasjon, og etter mitt syn bør selskapene avklare problemstillingen ved å vise til hver enkelt overtredelse de ønsker å ramme.

### 3.4 Identifikasjonsklausulen må ikke anvendes i strid med avtaleloven § 36

Det følger av ordlyden i FAL § 4-11 (3) at identifikasjonsklausulen er gyldig så lenge den oppfyller vilkårene i punkt 3.1 til 3.3 over. Tilsynelatende er det ingen begrensninger i hvilke overtredelser hvor sikrede identifiseres så lenge disse faller innenfor anvendelsesområdet til FAL § 4-11 og heller ikke hvem sikrede identifiseres med, så lenge denne hjelperen er nærmere angitt i vilkårene. Det kan imidlertid tenkes konkrete situasjoner hvor det kan virke urimelig at selskapene identifiserer, og spørsmålet er om selskapene må være forsiktige med å avslå erstatning i disse tilfellene.

<sup>33</sup> Sammenlign for eksempel Sparebank 1 Næringslivsforsikring (43000) Generelle vilkår (95010) bokstav F. Ordlyden er kopiert fra FAL § 4-11 (1).

Forsikringslovutvalget la i NOU 1987:24 på side 91 til grunn at næringsklausulene måtte kunne underkastes en viss sensur. I forbindelse med en drøftelse av hvem som er "sikrede", viser utvalget til at det burde være en adgang for selskapene til å strekke identifikasjonen videre enn til bare sikrede: "Hvor langt den bør gå, er vanskelig å angi; det vil avhenge av forholdene i bransjen, hva slags forsikringsgjenstand det er tale om, og arten av den ansvarsbegrensning som selskapet har fastsatt. I prinsippet må det overlates til partene å regulere spørsmålet i avtalen. Men også slike klausuler bør være undergitt den samme rimelighetssensur som ansvarsbegrensningene for øvrig er undergitt. En ledetråd ved anvendelsen av revisjonsregelen bør være at selskapet som utgangspunkt bare bør kunne foreskrive identifikasjon med personer som inntar en ledende stilling i den del av sikredes virksomhet hvor skaden oppsto. Skal sikrede identifiseres med personer lenger ned i hans organisasjon, må dette være meget klart presisert, f.eks i en sikkerhetsforskrift, og man må ha for øye at noe av hensikten med en skadeforsikring nettopp er å gi sikrede beskyttelse mot følgene av de feil og forsømmelser som blir begått på lavere nivå i hans organisasjon."

Uttalelsen om at "slike klausuler bør være undergitt den samme rimelighetssensur som ansvarsbegrensningene for øvrig er undergitt", er en henvisning til den foreslåtte rimelighetssensurregel i FAL § 4-9. Denne satte urimelige klausuler til side i næringsforsikring, etter en omfattende prøving av blant annet "arten og omfanget av sikredes næringsvirksomhet" og hvilket behov selskapet hadde for å bruke denne identifikasjonsklausulen i lys av "bransjen eller forsikringsgjenstandens art". Sensurregelen i FAL § 4-9 ble ikke videreført i den følgende odelstingsproposisjonen. I Ot. prp. 49 (1988/89) på side 59-61 begrunner departementet dette med at de ikke kan se at skillet i kapittel 4 mellom næring og forbruker kan ha noe for seg, og som en følge av at dette skillet blir opphevet, falt den foreslåtte FAL § 4-9 bort. Imidlertid blir skillet opprettholdt ved identifikasjon, i FAL § 4-11 (3). Departementet skriver videre: "Siden FAL § 4-9 ikke er med i departementets forslag, må henvisningen til denne bestemmelsen i utvalgsutkastet sløyfes. Departementet vil imidlertid peke på at identifikasjonsklausuler som fastsettes med hjemmel i tredje ledd, vil være underlagt den alminnelige rimelighetssensuren etter avtaleloven § 36 og de begrensninger som for øvrig følger av loven."<sup>34</sup>

Regelen er altså at forsikringsselskapene kan avtale enhver form for identifikasjon i forsikring tilknyttet næringsvirksomhet, men at disse klausulene vil være underlagt rimelighetssensuren etter avtaleloven § 36. Tilbake står spørsmålet om avgrensningene i adgangen til å kunne identifisere som ble foretatt i NOU 1987:24 på side 91 fortsatt gjelder. Disse avgrensningene er foretatt i lys av den foreslåtte, men ikke vedtatte, urimelighetsbestemmelsen i

<sup>34</sup> Ot. prp nr 49 (1988-89) s. 71.

FAL § 4-9. Den mest fornuftige løsning i lys av denne endringen er nok at rettsanvenderen ikke bør føle seg bundet av utvalgets vurderinger. Det kan likevel ikke være noe i veien for at utvalgets vurderinger skal kunne fungere som retningslinjer for tolkingen, ettersom komiteen ikke tok klar avstand fra disse.

### **3.41 Identifikasjon med underordnet personell kan komme i strid med avtaleloven § 36 dersom klausulen ikke er tilstrekkelig presis**

Forsikringslovutvalget var negativt til at selskapene kunne identifisere med ansatte med underordnet stilling i bedriften. På side 91 i NOU 1987:24 sier utvalget det slik: "Skal sikrede identifiseres med personer lenger ned i hans organisasjon, må dette være meget klart presisert, f.eks i en sikkerhetsforskrift, og man må ha for øye at noe av hensikten med en skadeforsikring nettopp er å gi sikrede beskyttelse mot følgene av de feil og forsømmelser som blir begått på lavere nivå i hans organisasjon." Det var altså utvalgets syn at identifikasjon med underordnet personell som ikke var meget klart presisert ville befinne seg i grenseland av hva som ville være urimelig etter avtaleloven § 36. Denne vurderingen synes i utgangspunktet rimelig.

Utvalget trekker deretter frem en formulering det mener var i grenseland av hva som måtte anses tilstrekkelig presist. "FAL § 51, som åpner mulighet for identifikasjon med enhver person som innenfor sikredes organisasjon har plikt til "å påse, at forskriftene blev fulgt", går meget langt, og blir i praksis neppe påberopt av selskapene i full utstrekning".<sup>35</sup> En lignende formulering blir fortsatt brukt av Vesta forsikring.<sup>36</sup> Ved tolkingen av denne klausulen vil trolig avtaleloven § 36 måtte komme inn som et tolkingsmoment og begrense rekkevidden av klausulen til personell som innehar en overordnet stilling.

<sup>35</sup> NOU 1987:24 s. 91.

<sup>36</sup> Vesta Næringslivsforsikring (JB100) juli 99 punkt 5.3



### III Identifikasjonsklausulene

#### Kapittel 4 – Nærmere om sikrede-begrepet

##### 4.1 Hvem er "sikrede" i næringsforhold?

Det følger av FAL § 1-2 bokstav c at "sikrede" er "den som etter forsikringsavtalen vil ha krav på erstatning eller forsikringssum". I næringsforsikring er sikrede oftest en bedrift. Men bedriften kan ikke handle på egne vegne, det er ledelsen som tar de overordnede beslutningene og bedriftens ansatte som utfører den daglige driften. Spørsmålet er hvilke personer som må anses som "sikrede" dersom de overtrer noen av bestemmelsene i FAL. I den grad forsikringsselskapene har inntatt en identifikasjonsklausul som rammer personell i ledende stillinger, vil ikke grensedragningen være særlig interessant. Men det finnes flere forsikringsselskap som ikke identifiserer med ledende personell,<sup>37</sup> og her er det viktig å avgrense gruppen av personer som kan anses som sikrede.

Problemstillingen er meget praktisk. Dersom en avdelingsleder i en bedrift, som ikke er styremedlem, fremkaller et forsikringsstilfelle grovt uaktsomt, kan det oppstå tvil om han er "sikrede", fordi han er avdelingens leder.

Denne problemstillingen er ikke særegent forsikringsrettslig, fordi det er selskapsrettslige regler som avgjør hvem som kan anses som "bedriften".<sup>38</sup> Dette ble poengert av Forsikringslovutvalget, som ikke ønsket å gi en klar definisjon av hvem som kunne anses som sikrede i næringsvirksomhet: "Utkastet tar, like lite som FAL, sikte på å presisere innholdet av begrepet "sikrede". Dette er særlig viktig i selskapsforhold. Her må man, som i dag, bestemme ut fra generelle selskapsrettslige prinsipper hvilke personer som i forhold til selskapet skal anses som "sikrede" ved anvendelsen av avkortingsregler i lov eller vilkår. De foreslåtte regler tar bare sikte på å presisere når handlinger fra andre personer enn sikrede i egentlig forstand, kan få virkninger for dekningen."<sup>39</sup>

Bedrifter kan opprettes i mange former, alt fra enmannsbedrifter via ansvarlige selskaper til selskap med begrenset ansvar og blandet ansvar. Felles for dem alle er at selskapets *ledelse* er en del av bedriften i snever forstand. I et ansvarlig selskap vil det i første rekke være deltakerne i selskapsmøtet som regnes som

<sup>37</sup> Dette gjelder for eksempel Gjensidige forsikring og KLP, som i deres bedriftsforsikringer ikke identifiserer når et forsikringsstilfelle er fremkalt grovt uaktsomt eller forsettlig.

<sup>38</sup> Bull *Innføring i forsikringsrett* s. 259

<sup>39</sup> NOU 1987:24 på s. 90.

sikrede; men har selskapet også et styre, omfattes også styremedlemmene og daglig leder.

Deltakerne og styremedlemmene trenger ikke å opptre samlet for å pådra bedriften ansvar i egenskap av bedriften. I AKN 1171& ble det indirekte lagt til grunn at styreformannen var en del av toppledelsen og derfor kunne regnes som "sikrede". I AKN 1513& ble det lagt til grunn at daglig leder var del av sikrede.

I et aksjeselskap (AS) og et allmennaksjeselskap (ASA) vil generalforsamlingen og styret anses for å være "sikrede". Det er heller ikke lenger tvilsomt at også administrerende direktør må anses å være del av bedriften.<sup>40</sup> Aksjonærer kan ikke hver for seg anses som bedriften, med mindre de eier så mange aksjer at de reelt sett må anses å være bedriften selv.

Slik var situasjonen i Rt. 1939 s. 483. Her hadde aksjeselskapets disponent tent på selskapets fabrikkbygg. Høyesterett kom frem til at disponenten og hans kone var selskapets eneste aksjonærer, og at disponenten var enestytet. Disponentens handlinger måtte derfor komme selskapets forsikringskrav til skade.

I utgangspunktet kan ikke andre ansatte i bedriften anses som sikrede.<sup>41</sup> Knut Selmer har hevdet at selskapet "åpenbart [må kunne] identifiseres med de organer som etter vanlige selskapsrettslige regler er bemyndiget til å handle for selskapet..(U)ttrykket "sikrede" anvendt på et selskap ville ellers være uten mening".<sup>42</sup> Skal sikredebegrepet forstås slik, vil også avdelingsledere (for eksempel bedriftens innkjøpsjef) måtte anses som sikrede. Det er tvilsomt om et slikt organansvar kan opprettholdes under FAL 1989. FAL 1930 opererte ikke med klare grenser mellom hvem som var sikrede og adgangen til å identifisere, og det gjorde heller ikke Selmer, som behandlet problemet under overskriften "*Identifikasjon*"<sup>43</sup> i selskapsforhold". Imidlertid finner vi spor av dette organansvaret i Vilkår for transportforsikring av varer av 1995 (heretter "VTV 95"). I motivene til VTV 95 (heretter "VTV Mot.") § 10 på side 14 skriver utvalget det slik: "I selskapsforhold er det klart at styret i selskapet og dets administrerende direktør vil bli ansett som sikrede selv. Om også andre omfattes, er derimot usikkert. Svaret vil bero på selskapets størrelse og vedkommendes stilling og ansvarsområde." Det er likevel usikkert hvor langt disse uttalelsene rekker, slik at det legges til grunn i det følgende at avdelingsledere ikke anses som "sikrede".<sup>44</sup>

<sup>40</sup> Bull *Innføring i forsikringsrett* s. 259.

<sup>41</sup> Slik leser jeg Bull *Innføring i forsikringsrett* s. 259 og Jan Haugen i *Innføring i forsikringsrett* (2000) s. 161.

<sup>42</sup> Selmer *Forsikringsrett* s. 211.

<sup>43</sup> Min kursivering.

<sup>44</sup> Slik også Bull *Identifikasjon i vareforsikring*, som peker på at "[i]allfall for norsk retts vedkommende kan etter min mening mye tale for å la reglene om identifikasjon avgjøre om og i hvilken utstrekning feil og forsømmelser fra slike personer skal gå ut over selskapet".

## 4.2 Selskapenes klausuler kan deles inn i tre grupper

I den videre fremstilling blir selskapenes identifikasjonsklausuler presentert og analysert. Det finnes såvidt mange ulike formuleringer at jeg har funnet det hensiktsmessig å dele identifikasjonsklausulene inn i tre hovedgrupper, etter hvilke overtredelser sikrede kan identifiseres med. Den første gruppen er identifikasjonsklausuler som primært blir brukt ved *grovt uaktsomme og forsettlig fremkallelser av forsikringstilfellet* (FAL § 4-9). Disse klausulene rammer bare personell med en overordnet stilling i bedriften (kapittel 5). Den andre gruppen består av identifikasjonsklausuler som primært blir brukt ved *overtredelse av sikkerhetsforskrifter* (henholdsvis FAL § 4-8). I utgangspunktet kan disse også ramme de samme personene som blir identifisert i første gruppe, men hovedforskjellen er at de er formulert slik at de også omfatter feil og forsømmelser fra personell som arbeider på et lavere nivå i bedriften (kapittel 6). Den tredje gruppen består av klausuler som *brukes uavhengig av hvilke handlinger eller unnlater* forsikringsselskapet ønsker å identifisere sikrede med (kapittel 7).

## Kapittel 5 – Klausulene som benyttes primært ved fremkallelse av forsikringstilfellet (FAL § 4-9)

### 5.1 En kort presentasjon av klausulene som brukes

Det er i hovedsak *tre* ulike formuleringer av identifikasjonsklausulen som brukes ved fremkallelse av forsikringstilfellet. Formuleringene varierer ut fra hva som er den sikrede gjenstand.

#### a) Bedrifts- og industriforsikring

Ved forsikring av industribygg<sup>45</sup> eller bedriftens maskiner og annet løse<sup>46</sup> identifiseres sikrede som regel med personer som har "det overordnede ansvar for den del av virksomheten hvor forsømmelsen er begått".<sup>47</sup> Den mest anvendte klausulen finnes blant annet i If Næringsbyggforsikring<sup>48</sup> og lyder i sin helhet:

"Ansvarsbegrensninger som følge av handlinger og unnlater fra sikredes ansatte m.v. (identifikasjonsregler)

1 Dersom sikredes rett til erstatning bortfaller som følge av sikredes handlinger eller unnlater, gjelder dette også ved tilsvarende handlinger eller unnlater gjort av ansatt som har det overordnede ansvar for den del av virksomheten hvor forsømmelsen er gjort.<sup>49</sup>

Vesta forsikring formulerer seg noe annerledes:

#### "Identifikasjon"<sup>50</sup>

Sikredes rett til erstatning kan reduseres eller falle bort som følge av handlinger eller unnlater fra styret, styrets formann, administrerende direktør og personer som i kraft av overordnet stilling har ansvar for forsikring, økonomi, salg, markedsføring, drift, produksjon og vedlikehold.<sup>51</sup>

Ikke alle forsikringsselskap velger å identifisere sikrede med hjelperens forsømmelser ved grovt uaktsom eller forsettlig fremkallelse av

<sup>45</sup> Gjerne kalt næringsbyggforsikring eller industribyggforsikring.

<sup>46</sup> Gjerne kalt bedriftsforsikring.

<sup>47</sup> Denne formuleringen brukes av If skadeforsikring og Zürich forsikring.

<sup>48</sup> If Næringsbyggforsikring (NÆR 1-4) – mars 99 punkt D.5.1.

<sup>49</sup> Se også If Skadeforsikring Generelle vilkår (GEN 1-4) – sept. 1998 punkt 9 (2).

<sup>50</sup> Vesta Næringslivsforsikring (JB100) - 01.07.99 punkt 5.2 og Vesta Brann - Avbruddsforsikring (IB900) 01.07.99 punkt 5.2.

<sup>51</sup> I Vesta Generelle vilkår for fiskeoppdrettsforsikring (90091) identifiseres personer som har "overordnet stilling som formann og arbeidsledere..."

forsikringstilfellet.<sup>52</sup> Det antas at disse forsikringsselskapene unnlater å innta identifikasjonsklausuler for å oppnå et konkurransemessig fortrinn.<sup>53</sup>

#### b) Forsikring av varer under transport<sup>54</sup>

Ved transportforsikring av *varer* brukes en annen formulering enn ved bedriftsforsikring. Villkår for transportforsikring av varer av 1995 (heretter VTV 95) § 10 bokstav a har følgende formulering:

”Selskapet kan overfor sikrede påberope seg at retten til erstatning for varene er gått helt eller delvis tapt som følge av handling eller unnlattelse fra:  
Ledende personell hos en av de sikrede med ansvar for transporten av varene”.

Forsikringsgjenstanden er de ulike interesser knyttet til varen som blir transportert. Identifikasjonsklausulen gjelder for alle typer omsorgsplikter, som for eksempel brudd på sikkerhetsforskrifter, fremkallelse av forsikringstilfellet, brudd på avvergingsplikten og brudd på meldeplikten.<sup>55</sup> Til tross for at klausulen ikke retter seg alene mot fremkallelse av forsikringstilfellet, velger jeg å behandle denne i dette kapittelet, fordi dens formulering primært retter seg mot identifikasjon av personer som har en overordnet stilling i virksomheten, lik klausulene i bedrift- og sjøforsikring.<sup>56</sup>

#### c) Sjøforsikring<sup>57</sup>

Ved sjøforsikring er forsikringsinteressen knyttet til *skipet*. En klausul som brukes i sjøforsikring er NSPL § 3-36 (2). Denne lyder slik:

”Assurandøren kan overfor sikrede påberope seg feil eller forsømmelser begått av alle organisasjoner eller personer som har fått delegert avgjørelsesmyndighet fra sikrede vedrørende funksjoner av vesentlig betydning for forsikringsdekningen, såfremt feilen eller forsømmelsen knytter seg til en slik funksjon”.

Identifikasjonsklausulen kan anvendes overfor alle sikredes plikter etter NSPL.<sup>58</sup>

<sup>52</sup> For eksempel KLP og Gjensidige.

<sup>53</sup> For Gjensidiges vedkommende har det vært bevisst valg å ikke identifisere ved overtredelse av FAL § 4-9. Informasjon jeg har fått fra en kundebehandler i selskapet tyder på at selskapet i fremtiden kommer til å innføre klausuler som identifiserer ved grov uaktsom fremkallelse av forsikringstilfellet, men ikke ved forsettlig fremkallelse.

<sup>54</sup> For en grundigere redegjørelse for innholdet i VTV 95 § 10 bokstav a), se Bull *Identifikasjon i vareforsikring*.

<sup>55</sup> Bull *Identifikasjon i vareforsikring*.

<sup>56</sup> Ved identifikasjon ved overtredelse av sikkerhetsforskrifter gjelder i tillegg VTV 95 § 10 (2). Denne klausulen kommer jeg tilbake til under punkt 6.2 bokstav b.

<sup>57</sup> For en grundigere drøftelse av innholdet i Norsk Sjøforsikringsplan av 1996 versjon 1999 (heretter “NSPL”) § 3-36, se for eksempel Brækhus/Rein *Håndbok i kaskoforsikring* s. 201-202.

## 5.2 Fellestrekk ved klausulene

Som vi har sett, varierer formuleringene på identifikasjonsklausulene som forsikringsselskapene bruker. I stedet for å foreta en nærmere analyse av hvert villkår, nøyer jeg meg her med å peke på fellestrekk ved klausulene. Det er tre trekk som går igjen i alle klausulene som er gjengitt under punkt 5.1. For det første stilles det krav til at hjelperen må ha en form for overordnet ansvar for del av virksomheten han arbeider i (punkt 5.21 under). For det andre stilles det krav til at hjelperen må ha en særskilt angitt tilknytning til bedriften (punkt 5.22 under). For det tredje må feilen knytte seg til hjelperens ansvarsområde (punkt 5.23 under).

### 5.2.1 Hjelperen må ha øverste ansvaret for den avdelingen han arbeider i

Det er et fellestrekk for alle klausulene at hjelperen må ha det øverste ansvaret for den avdelingen han arbeider i for å kunne bli identifisert med sikrede. For bedrifts- og industribyggforsikring sies dette uttrykkelig blant annet i If Næringsbyggforsikring (NÆR 1-4) - mars 99 punkt D.5.1: Identifikasjon kan bare foretas med den som har ”det overordnede ansvar for den del av virksomheten hvor forsømmelsen er begått”. Formuleringen peker på at det i prinsippet bare kan være *en* person innenfor vedkommende del av virksomheten som kan identifiseres, og han må være *lederen* for denne delen. Er det flere ledere for samme del av virksomheten, er det tilstrekkelig at han er en av disse.

Hva slags ”del av virksomheten” hjelperen må ha det overordnede ansvar for, sier ikke denne klausulen noe mer om, men først og fremst må det vel være tale om avdelinger. Større bedrifter er delt inn i flere avdelinger hvor avdelingslederne har hvert sitt ansvarsområde, noen driver med forsikringstegning, andre generell økonomi eller logistikk. Det synes naturlig at det er disse ansvarsområdene som regnes som en ”del av virksomheten”. Et slikt syn støttes også av Vesta Næringslivsforsikring (JB100) - 01.07.99 punkt 5.2, hvor identifikasjon bare kan foretas med den som har det overordnede ansvar for enten ”forsikring, økonomi, salg, markedsføring, drift, produksjon [eller] vedlikehold”. I mindre bedrifter hvor skillet mellom de ulike ansvarsområdene ikke er fullt så klare, vil ansvaret oftest ligge på bedriftens ledelse.

Avgrensningen medfører at forsikringsselskapene ikke kan identifisere sikrede med feil eller forsømmelser begått av underordnede med et særskilt lederansvar,

<sup>58</sup> Ved identifikasjon ved overtredelse av sikkerhetsforskrifter, gjelder i tillegg NSPL § 3-25. Denne kommer jeg tilbake til under punkt 6.2 bokstav c.

som for eksempel grossistfirmaets lagersjef, fordi han er underordnet firmaets produksjonssjef.

Sparebank 1 forsikring planlegger å utvide gruppen av hvem som kan identifiseres til å gjelde alle som har "ansvar" for den del av virksomheten hvor feilen er begått. Formålet er å omfatte flere personer enn avdelingslederne og følgelig forsvinner kravet til at ansvaret skal være "overordnet". Dersom Sparebank 1 foretar vilkårsendringen, vil selskapet være alene om en slik omfattende identifikasjonsadgang ved fremkallelse av forsikringstilfellet etter FAL 4-9. Klausulen er likevel gyldig etter FAL § 4-11 (3).

Personangivelsen er mer spesifisert i *varetransportforsikring*, hvor det er "ledende personell hos en av de sikrede med ansvar for transporten av varene" som kan identifiseres med sikrede.<sup>59</sup> Til tross for at bestemmelsen ikke sier at personellet må ha det ledende ansvaret, må man kunne legge til grunn at det også her stilles et krav om at hjelperen må ha det øverste ansvar for sin avdeling, ettersom han må ha "ansvar for transporten av varene". Klausulen retter seg altså mot bedriftens transportsjef.<sup>60</sup> Motivene presiserer at det ofte kan være flere enn én person som rammes av klausulen: "Slik kriteriene er formulert vil det – ikke minst i større bedrifter – kunne være flere personer som omfattes av kriteriene, avhengig av hvorledes bedriften er organisert. I det organisasjonsleddet i bedriften som forestår transportvirksomheten, vil alle som har myndighet til å fastlegge transporten (f. eks. å bestemme transportmåte, transportvei, retningslinjer for emballering, merking, m.v.) være omfattet, mens personer som bare skal forstå den praktiske gjennomføringen av slike avgjørelser faller utenfor".

I *sjøforsikring* brukes en helt annen formulering enn de foregående. Her kan det nok i likhet med bedrifts- og vareforsikringsklausulene innfortolkes et krav om at hjelperen må ha et overordnet ansvaret for den del av virksomheten hvor feilen er begått for å bli identifisert, men ikke nødvendigvis det øverste ansvaret for en hel avdeling. Det følger av NSPL § 3-36 (2), annet punktum at forsikringselskapet kan identifisere med "alle organisasjoner og personer som har fått delegert avgjørelsesmyndighet fra sikrede vedrørende funksjoner av vesentlig betydning for forsikringsdekningen". For å identifisere må det altså vurderes helt konkret hvor stor betydning hjelperens ansvar har for forsikringsdekningen. Motivene, til NSPL (heretter NSPL Mot.) utdyper dette nærmere på side 120-121: Med "funksjoner av vesentlig betydning for forsikringsdekningen" menes alle typer av ledelsesfunksjoner uansett om denne er samlet eller delt. Er driften organisert gjennom et eget disponentselskap eller lignende som har totalansvaret for skipets tekniske/maritime og kommersielle drift, er det selvsagt at sikrede må identifiseres med disponenten. Men også om

<sup>59</sup> VTV 95 § 10 (1) bokstav a.

<sup>60</sup> Slik også VTV Mot. s. 14.

ledelsesfunksjonen er delt i teknisk, maritime og kommersiell drift, må det skje identifikasjon i forhold til den som har fått ansvaret for de forskjellige funksjonene, sålangt disse funksjonene har vesentlig betydning for forsikringen. Det samme er tilfelle i forhold til den som har ansvaret for bemanningen av skipet. Dersom også den enkelte ledelsesfunksjon er delt, er det vanskeligere å angi hva som skal til for at identifikasjon skal foretas. På den ene siden er det klart at sikrede ikke kan gå fri ved å splitte ledelsesfunksjonene på flest mulig. Her som ellers må sikrede ta ansvaret for den ledelsesmodell som velges. På den annen side er det ikke slik at ethvert element av ledelsesansvar skal gi grunnlag for identifikasjon, for eksempel hvor en underordnet funksjonær i selskapet en enkelt gang overlates ansvaret for en driftsfunksjon."

Motivuttalelsene viser her til at det er avdelingslederne som primært blir rammet av bestemmelsen, men at også annet ledende personell kan identifiseres dersom ledelsesfunksjonene i bedriften (eller organisasjonen) er splittet (og det ikke finnes noen avdelingsledere som er overordnet dette personellet). Ved noen oppdelinger kommer løsningen av seg selv; som der hvor transportavdelingen har to ledere, den ene har ansvaret for transportoppdrag innenlands, mens den andre tar seg av internasjonale transporter. De har begge fått delegert myndighet vedrørende funksjoner av vesentlig betydning for forsikringsdekningen, i dette tilfellet hvert sitt geografiske ansvarsområde for oppdragsfordeling. Mens en ytterligere oppdeling vil kunne føre til at ansvaret ikke lenger er av "vesentlig betydning for forsikringsdekningen", og da kan det ikke foretas identifikasjon.

### 5.2.2 Hjelperen må ha en særlig tilknytning til bedriften

Hjelperen må selvsagt være tilknyttet bedriften i en eller annen form, men tilknytningskravet varierer. Når det gjelder bedrift- og industribyggforsikring opererer både If og Zürich med et krav om at personen må være "ansatt" i bedriften, mens Sparebank 1 og Vesta bruker henholdsvis uttrykk som "den ... som har det overordnede ansvar..." og "personer ... som i kraft av overordnet stilling".

Det antas at begrepet "ansatt" tilsvarer arbeidstakerbegrepet i skadeserstatningsloven.<sup>61</sup> Det må trekkes en grense mot selvstendig oppdragstakere, disse er ikke "ansatte". Selvstendig oppdragstakere er personer/firmaer som er leid inn av bedriften (oppdragstaker) for å utføre et bestemt oppdrag. Når en ansatt i disse firmaene foretar en feil, foretar de en feil i egenskap av å være ansatte for oppdragstakeren, ikke for bedriften som leiet dem inn.<sup>62</sup> Et eksempel er entreprenørbedriften som leier et datafirma til å

<sup>61</sup> Se for eksempel lov av 13. Juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (skl.) § 2-1, og litteratur om begrepet "arbeidstaker" i Peter Lødrups *Erstatningsrett* (1999) s. 173-180.

<sup>62</sup> Lødrup *Lærebok i erstatningsrett* (1999) s. 175.

foreta all markedsføring via internett, et annet er revisorfirmaet som tar seg av regnskapet. De feil som blir begått av de ansatte i disse firmaene, går ikke ut over oppdragstaker fordi disse ikke er ansatte i oppdragstakers bedrift, de er selvstendige oppdragstakere.

Vesta forsikring opererer med en videre formulering i deres kaskovilkår, som i utgangspunktet omfatter flere enn bare de "ansatte". "Personer... som i kraft av overordnet stilling" er en så vag angivelse av de engasjerte personer at den rent språklig kan omfatte også selvstendige oppdragstakere. Klausulen må leses i sin fulle sammenheng. Den starter med en oppramsing av personer som i alle fall kan identifiseres, som styret, styrets formann og administrerende direktør.<sup>63</sup> Deretter følger "personer som i kraft av overordnet stilling har ansvar for forsikring, økonomi, salg, markedsføring, drift, produksjon og vedlikehold". Som det følger av sammenhengen, er det ikke ved første øyekast noe som tyder på at selvstendige oppdragstakere ikke skal være omfattet av klausulen etter en naturlig forståelse av dens ordlyd, da en person som sitter i en overordnet stilling med ansvar for markedsføring gjerne kan være et lederen av et innleid markedsføringsfirma. Men som jeg har redegjort for under punkt 5.21 over er det bare avdelingsledere som kan identifiseres etter Vestas klausul. En innleid oppdragstaker vil oftest være underordnet en avdelingsleder i bedriften, som overfor bedriftsledelsen har ansvaret for å føre kontroll med at oppdragstakeren utfører sitt arbeid kontraktsmessig. Mye taler altså for at Vesta bare kan identifisere med bedriftens egne ansatte.

Sparebank 1 identifiserer med "den" som har det overordnede ansvar. Etter en muntlig forespørsel til Sparebank 1 har jeg fått opplyst at de i praksis ikke identifiserer sikrede med selvstendige oppdragstakere, bare med bedriftens ansatte. Forsikringselskapet hadde imidlertid planer om å utvide identifikasjonsadgangen til også å omfatte selvstendig oppdragstakere, ved en eksplisitt formulering om dette i identifikasjonsklausulen.

Heller ikke i *vareforsikring* etter VTV 95 identifiseres selvstendig oppdragstakere. For å kunne identifisere med hjelperen, må han ha vært blant det "ledende personell hos en av de sikrede", jfr. VTV 95 § 10 (1) bokstav a. Det fremgår klart av motivene at hjelperen må være ansatt hos sikrede for å kunne bli identifisert.<sup>64</sup>

I *sjeforsikring* identifiseres også selvstendig oppdragstakere. Ordlyden i NSPL § 3-36 åpner i stor grad for dette ved at den omfatter "personer eller

<sup>63</sup> Disse personene vil uansett regnes som "sikrede", se punkt 4.1 over.

<sup>64</sup> VTV 95 Mot. s. 14: "Det er imidlertid også behov for å kunne reagere på forsømmelser fra andre ansatte enn dem som omfattes av sikrede-begrepet." Etter en droffelse av klausulens vilkår konkluderer utvalget slik: "Det er altså bedriftens transportsjef eller lignende som her blinkes ut."

organisasjoner" som har fått "delegert avgjørelsesmyndighet fra sikrede vedrørende funksjoner av vesentlig betydning for forsikringsdekningen".

At sikrede også må tåle å bli identifisert med forsømmelsene til personer som ikke er ansatt i bedriften (rederiet) eller andre organisasjoner, er videre utdypet i NSPL Mot. s. 121: "Identifikasjon skal skje videre i forhold til "organisasjoner eller personer". Bestemmelsen omfatter derfor både ekstern og intern identifikasjon. Det mest praktiske er likevel ekstern identifikasjon. Ekstern identifikasjon innebærer at det vil skje identifikasjon i alle tilfelle hvor myndighet av sentral betydning for forsikringen er overlatt til andre organisasjoner enn sikredes egen, for eksempel hvor en eller flere sentrale driftsfunksjoner er overdratt til andre selskaper."

### 5.2.3 Hjelperen må ha overordnet ansvar for avdelingen hvor han begikk feilen

Felles for alle formuleringene er at feilen må knytte seg til hjelperens ansvarsområde. Det er for eksempel ikke tilstrekkelig til å bli identifisert at hjelperen er bedriftens transportsjef, dersom hans feil knytter seg til bedriftens produksjon. I *bedrifts- og industribyggforsikringene* står kravet eksplisitt, her må hjelperen ha ansvaret over "den del av virksomheten hvor feilen er begått".<sup>65</sup> Det stilles imidlertid intet krav til at den ansattes feil må skje under utøvelsen av den myndighet han er overlatt. Dersom produksjonssjefen selv grovt uaktsomt skader et vareparti under produksjon og dette er forsikret under bedriftsforsikringen, kan hans handling føre til at sikrede får redusert sitt krav på erstatning.<sup>66</sup>

I *transportforsikringsvilkårene* står ikke kravet til at feilen må knytte seg til hjelperens ansvarsområde eksplisitt i VTV 95 § 10 (1), men kravet er forutsatt i motivene. Her legges det for det første til grunn at avdelingslederens (transportsjefen) feil må skje under utøvelse av den myndighet han er overlatt: "I større bedrifter vil ledelsesfunksjonene være tillagt enkelte personer uten andre oppgaver, mens man i mindre bedrifter vil se at samme person både kan ha ledelsesfunksjoner og mer ordinære arbeidsoppgaver. I slike tilfelle må man se hen til om vedkommendes handling eller unnlatelse står i sammenheng med hans ledelsesfunksjoner; gjør de ikke det, blir det ikke plass for identifikasjon."<sup>67</sup> Enda klarere uttales det i forbindelse med drøftelsen av om hvem som har ledende stilling hvor flere personer har overordnet ansvar for transportavdelingen: "I det organisasjonsleddet i bedriften som forestår

<sup>65</sup> For eksempel If Næringsbyggforsikring (NÆR 1-4) - mars 99 punkt D.5.1.

<sup>66</sup> Det kan stilles spørsmål om det er rimelig at sikrede skal kunne identifiseres med feil eller forsømmelser som ikke har noe med hjelperens administrative overordnede ansvar å gjøre. Dersom slike feil blir begått av en ansatt som ikke er avdelingsleder, kan ikke selskapet identifisere. Hvorfor skal da feil begått av avdelingslederen identifiseres og feil begått av fabrikkarbeideren ikke, når førstnevnte situasjon er en mer fjerntliggende risiko enn sistnevnte?

<sup>67</sup> VTV 95 Mot. s. 14.

transportvirksomheten, vil alle som har myndighet til å fastlegge transporten ... være omfattet, mens personer som bare skal forestå den praktiske gjennomføringen av slike avgjørelser faller utenfor".<sup>68</sup> Det følger av dette at hjelperen må være lederen for den avdelingen hvor han begikk feilen.

I *sjøforsikring* følger det direkte av ordlyden i NSPL § 3-36 (2) at hjelperen må ha det overordnede ansvaret for den avdelingen feilen begås i. Assurandøren kan nemlig bare påberope seg hjelperens feil dersom "feilen eller forsømmelsen knytter seg til ...funksjoner av vesentlig betydning for forsikringsdekningen", som hjelperen har fått "delegert avgjørelsesmyndighet fra sikrede" til å ha ansvar over. I sjøforsikring kan heller ikke assurandøren påberope seg feil "begått av skipets fører eller mannskap i sjømannstjenesten",<sup>69</sup> det er altså, i likhet med i vareforsikring, også her et krav til at hjelperens feil må ha skjedd under utøvelsen av den myndighet han er overlatt.

<sup>68</sup> VTV 95 Mot. s. 14-15.

<sup>69</sup> NSPL § 3-36 (1).

## Kapittel 6 – Klausulene som benyttes primært ved overtredelser av sikkerhetsforskrifter (FAL 4-8)

### 6.1 Innledning

Både ved land- og sjøforsikring er det tradisjon blant forsikringsselskapene å strekke identifikasjonsadgangen i vilkårene til å omfatte personer som har underordnede stillinger ved overtredelse av sikkerhetsforskrifter. Formålet med en slik omfattende identifikasjon er å motvirke opptreden i strid med sikkerhetsforskriftene, ved at ledelsen får et særskilt ansvar for å iverksette rutiner for å motivere de ansatte til å overholde disse.<sup>70</sup> Forsikringsselskapene bruker en rekke ulike formuleringer på disse klausulene, avhengig av hvor viktig det er for forsikringsselskapet at deres sikkerhetsforskrifter blir overholdt. Det er derfor lite hensiktsmessig å tolke hver enkelt klausul for seg, også under dette kapittelet er det enkelte særtrekk ved identifikasjonsklausulene som står i sentrum.

### 6.2 En kort presentasjon av klausulene som brukes

Som en følge av de ulike formuleringene innenfor bedrifts- og industriforsikring, foretar jeg en inndeling etter stillingen hjelperen må ha for å bli identifisert, i stedet for etter hva som er forsikringsgjensstanden.

#### a) Personer som utfører arbeid av ledende art eller har en særlig selvstendig stilling innen virksomheten

Etter den mest anvendte bedrift- og industribyggforsikringsklausulen identifiseres personell i bedriften som utfører arbeid av ledende art, og personer som har en særlig selvstendig stilling innenfor virksomheten. If Næringsbyggforsikring (NÆR 1-4) - mars 99 punkt D.5.1 nr 2 lyder i sin helhet:

"Den som ved handling eller unnlattelse forsømmer å overholde eller påse at sikkerhetsforskriftene blir overholdt, kan helt eller delvis miste retten til erstatning. Retten bortfaller også om forsømmelsen er gjort av andre personer som utfører arbeid av ledende art og av andre som har en særlig selvstendig stilling innen virksomheten, samt arbeidsledere, herunder formenn o.l."<sup>71</sup>

<sup>70</sup> Slik også KLP Bedrift (BDR 2001-1) Eiendom januar 2001 punkt 6.1 om generelle sikringskrav: "Virksomhetens/institusjonens leder må oppnevne en person som er ansvarlig for skadeforebyggende arbeid, og til å sørge for at bestemmelsene nedenfor blir fulgt. De ansatte skal instrueres om skadeforebyggende tiltak, herunder om bruk av slokningsredskaper og hvorledes brann varsles. Etter ordinær arbeidstids slutt, skal det påses at påbudte sikringsiltak er oppfylt. Forhold som synes å true sikkerheten, skal uten opphold rettes og melding gis til sikkerhetsansvarlig. Ansvarshavende skal gi melding til virksomhetens leder om feil og mangler kontrollen finner."

<sup>71</sup> Se også her KLP Bedrift (BDR 2001-1) januar 2001 punkt 6 (2) og Gjensidige Næringsbygg desember 1995 punkt 5 og 13.

### b) Personer som er særskilt engasjert for å forestå et oppdrag

Ved forsikring av varer under transport, identifiseres sikrede ikke bare med forsømmelsene til ledende personell hos en av de sikrede med ansvar for transporten (VTV 95 § 10 (1) bokstav a),<sup>72</sup> men også andre personer som er engasjert for å foreta transporten. Klausulen rammer overtredelser av sikkerhetsforskriftene som står i VTV 95 §§ 21-24.<sup>73</sup> VTV 95 § 10 (2) lyder:

(2) "Ved brudd på sikkerhetsforskriftene i §§ 22, 23 eller 24, eller på en sikkerhetsforskrift som er gitt av selskapet i medhold av § 21 og inntatt i forsikringsbeviset, kan selskapet også påberope seg handling eller unnlatelse fra andre personer som er engasjert for å forestå organiseringen av transporten."<sup>74</sup>

### c) Personer med plikt til å overholde en bestemt sikkerhetsforskrift

I sjøforsikring identifiseres det med personer eller organisasjoner som på vegne av sikrede har plikt til å overholde en bestemt sikkerhetsforskrift fastsatt i forsikringsavtalen eller påse at den blir fulgt. Ved kaskoforsikring av skip benyttes først og fremst NSPL 1996 § 3-25 (2):

"Gjelder overtredelsen en spesiell sikkerhetsforskrift, fastsatt i forsikringsavtalen, skal forsømmelsen utvist av noen som på vegne av sikrede har plikt til å overholde forskriften eller påse at den blir fulgt, likestilles med sikredes egen forsømmelse..."

Vi finner også en lignende formulering i vilkårene til Vesta forsikring. Det følger av Vesta Næringslivsforsikring (JB100) juli 99 punkt 5.3 at de identifiserer med:

"Handlinger og unnlatelser fra personer

- i sikredes organisasjon som i kraft av overordnet stilling, eller
- som gjennom særskilt instruks, skriftlig eller muntlig, har ansvaret for at en sikkerhetsforskrift blir overholdt."

## 6.3 Forsikringsselskapene bruker ikke et entydig tilknytningskrav

I bedrift- og næringsbyggforsikring må hjelperen være ansatt i bedriften for at hans feil skal kunne gå ut over sikrede. I vilkårene til If skadeforsikring, KLP og Gjensidige identifiseres sikrede med feil eller forsømmelser begått av "personer som utfører arbeid av ledende art og av andre som har en særlig selvstendig

<sup>72</sup> Gjengitt i punkt 5.1 bokstav b over og drøftet under punkt 5.2.

<sup>73</sup> For en nærmere presentasjon og drøftelse av disse sikkerhetsforskriftene, se Bull *Identifikasjon i vareforsikring*.

<sup>74</sup> For en sammenligning av denne bestemmelsen i norsk og svensk rett, se Bull *Identifikasjon i vareforsikring*.

stilling innen virksomheten, samt arbeidsledere, herunder formenn o.l."<sup>75</sup> Det er klart at "andre som har en særlig selvstendig stilling" må være ansatte i bedriften, fordi de må ha denne stillingen "innen virksomheten". Jeg antar at kriteriet "innen virksomheten" også refererer seg til "personer som utfører arbeid av ledende art".

I sjøforsikring stilles det ikke noe krav til at hjelperen må være ansatt for at assurandøren skal kunne foreta identifikasjon. Som jeg tidligere har vist til under punkt 5.22, er det heller ikke et krav til ansettelsesforhold i NSPL § 3-36 (2). NSPL § 3-25 (2) bruker ikke samme ordlyd, men i realiteten utvides kretsen av hvem som kan identifiseres til også å omfatte personer som på vegne av sikrede har plikt til å overholde en spesiell sikkerhetsforskrift. Det er klart at også selvstendige oppdragstakere kan ha plikt til å overholde sikkerhetsforskrifter, som for eksempel forsvarlig vedlikehold med skipet, etc.

Heller ikke ved forsikring av varer under transport, stilles det krav om at hjelperen må være ansatt for å bli identifisert. Det følger av VTV 95 § 10 (2) at identifikasjonsklausulen som brukes ved overtredelser av sikkerhetsforskriftene i vilkårssettet, utvider personkretsen som kunne identifiseres etter VTV 95 § 10 (1) bokstav a.<sup>76</sup> Også feil og forsømmelser begått av "andre personer som er engasjert for å forestå organiseringen av transporten" kan identifiseres med sikrede. Hvem det er meningen å ramme følger av motivene til bestemmelsen: "Bestemmelsen vil dermed først og fremst angå speditører, agenter o.l., som på vegne av sikrede treffer transportavtale med transportører m.v."<sup>77</sup>. Forsikringsselskapet kan altså også identifiseres med selvstendig oppdragstakere, i tillegg til bedriftens ansatte, ved overtredelsen av en av sikkerhetsforskriftene nevnt i VTV 95 § 10 (2).

Den selvstendige oppdragstaker trenger heller ikke å være engasjert av sikrede selv for å kunne bli identifisert. I ND 1999 s. 352 (enevoldgiftsdommer professor dr. juris Hans Jacob Bull) ble VTV 95 § 10 (2), som i denne saken knyttet seg til sikkerhetsforskriften om forsvarlig emballering i VTV 95 § 23, behandlet. Sikrede skulle transportere to skulpturer fra England til Norge i anledning en utstilling på Jevnaker. Sikrede henvendte seg til et transportfirma (A) som tegnet transportforsikring etter VTV 95 som forsikringstaker. Transportfirmaet A tok kontakt med et annet transportfirma (B), som forestod den faktiske transport. Til tross for en uttrykkelig instruks fra både sikrede og A ble varene uforsvarlig emballert, og ved ankomst Norge var det klart at en av skulpturene var blitt skadet under transporten. Voldgiftsdommeren tok

<sup>75</sup> Se også her KLP Bedrift (BDR 2001-1) januar 2001 punkt 6 (2) og Gjensidige Næringsbygg desember 1995 punkt 5 og 13.

<sup>76</sup> Se punkt 5.22.

<sup>77</sup> VTV Mot. s. 15.

utgangspunkt i at skaden skyldtes grov uaktsom handlemåte av B og spørsmålet ble om handlingene til B kunne tillegges sikrede. Mannen som traff avgjørelsen om den uforsvarlige pakkingen måtte anses for å "forestå organiseringen av transporten". Dette til tross for at B ikke var engasjert direkte av sikrede, men av A i egenskap av å være sikredes kontraktsmessige transportør. Ordlyden var vid nok til å omfatte denne situasjonen, og verken motivenes uttalelser eller reelle hensyn gav grunnlag for innskrenkende tolking av bestemmelsen. Sikrede måtte således tåle identifikasjon med Bs handlinger, og sikrede hadde dermed ikke krav på å få utbetalt forsikringssummen.

## Kapittel 7 – Klausulene som benyttes uavhengig av hvilken forsømmelse hjelperen har begått

### 7.1 Innledning

Noen identifikasjonsklausuler anvendes overfor enhver forsømmelse som kan tillegges sikrede etter forsikringsavtalen. Felles for de fleste av disse klausulene er at de brukes overfor ansatte som har forsikringsgjenstanden i sin forvaring, og jeg vil i det følgende konsentrere meg om disse. Men også her finnes det flere ulike formuleringer av identifikasjonsklausulene. Når det gjelder forsikring av fly og småbåter, identifiseres det med helpere som "opptrer på vegne av sikrede".<sup>78</sup> Det finnes ikke så mange rettskilder for tolkingen av denne klausulen, og jeg skal derfor kort knytte noen kommentarer til denne i punkt 7.2. Når det gjelder forsikring av motorvogner, og dyr som bedriften oppdretter i sin virksomhet (kreaturforsikring), er det vanlig at selskapene identifiserer med helpere som "med sikredes samtykke er ansvarlig for" motorvognen eller dyrene.<sup>79</sup> Om denne klausulen finnes det en del rettskilder slik at den fortjener en særskilt omtale. Derfor utsettes presentasjonen av denne til punkt 7.3 nedenfor, hvor jeg foretar en grundigere drøftelse av dens innhold.

Siden formuleringene av de nevnte forvarerklausulene er like for alle forsømmelsene sikredes begår, oppstår den særskilte problemstillingen om hvorvidt klausulene skal tolkes på samme måte ved overtredelser av sikkerhetsforskrifter som ved en fremkallelse av forsikringstilfellet. Begrunnelsen for en annerledes tolking kan være at klausulen er ment å ramme en større gruppe personer ved overtredelser av sikkerhetsforskrifter enn den rent umiddelbart gjør etter en språklig fortolkning. Etter mitt syn må klausulene tolkes på nøyaktig samme måte uansett hvilke overtredelser denne anvendes på, og dette vil jeg legge til grunn for den nærmere drøftelse av forvarerklausulene. Jeg utskyter imidlertid drøftelsen av denne spesielle problemstillingen til punkt 7.4, slik at jeg kan begrunne mitt synspunkt i lys av den rettspraksis som er vist til under punkt 7.3.

### 7.2 Kort om klausulen som benyttes ved forsikring av båter under 15 meter og fly

Det følger av FAL § 4-11 (1), jfr. (2) bokstav b) at i forbrukerforsikring kan det ved forsikring av ikke bare motorvogner, men også "fartøyer (og) luftfartøyer", identifiseres med personer som "med sikredes samtykke er ansvarlig for" disse. Mens denne klausulen finnes både i næringsforsikring og forbrukerforsikring

<sup>78</sup> Gjensidige Forsikring - Luftfartøy (vilkår av 1997) § 1-5.

<sup>79</sup> Se for eksempel If Motorvognforsikring (BIL 1-6) - mars 1997 punkt 5 og If Storfe (SDL1-4) - 15. mars 1999 punkt D.4.3



ved forsikring av motorvogner, har forsikringsselskapene valgt en annen formulering ved forbruker- og næringsforsikring av fartøyer under 15 meter (heretter kalt "småbåtforsikring") og næringsforsikring av luftfartøyer. Personangivelsen varierer noe mellom disse, men har også åpenbare likhetstrekk. For småbåtforsikring lyder identifikasjonsklausulen slik:

"Handling eller unnlatelse utvist av den som leier fartøyet, fører eller mannskap som opptrer på vegne av forsikringstaker eller sikrede skal anses som forsikringstakers eller sikredes eget forhold. Dette gjelder dog ikke forsømmelser i sjømannstjenesten."<sup>80</sup>

Personangivelsen starter med en generell stillingsangivelse, og fortsetter med et særlig krav til at disse personene "opptrer på vegne av...sikrede". Ved forsikring av fly er det ansatte sjåførere som fører disse, og det gjør de i flyselskapets (eierens) interesse, ikke deres egen. Ved forsikring av fartøyer under 15 meter, er det nok mer vanlig at eieren er fører av dette, men også her kan det oppstå situasjoner hvor andre ansatte fører båten og da i sikredes interesse. Driver ikke føreren skipet eller flyet i sikredes interesse, opptrer han ikke "på vegne av" sikrede, men på vegne av seg selv og da kan ikke forsikringsselskapet avkorte. Dette gjelder selv om førerens og sikredes interesser er sammenfallende.

Nettopp slik var situasjonen i AKN 1750 (2000).<sup>81</sup> Her hadde eieren av et fiskefartøy forsomt å betale forsikringspremie og Statens Nærings og Distriktsforvaltning, som var panthaver i skipet, tok over forsikringsdekningen. SND stod oppført som både forsikringstaker og sikrede, og eierens rettigheter som medskret etter FAL § 7-1 (3) var fraskrevet i forsikringsvilkårene. Skipet sank som følge av at det tok inn mer vann enn pumpen klarte å behandle, og SND krevde erstatning av forsikringsselskapet. Selskapet avslø kravet, med hovedbegrunnelsen at eieren hadde overtrådt sikkerhetsforskriften om å holde skipet sjødyktig til enhver tid. Nemnda gav SND medhold og viste for det første til at eieren ikke var sikret under forsikringsavtalen og for det andre til at vilkårene for identifikasjon ikke forelå. Etter nemndas oppfatning opptrådte ikke eieren på vegne av SND, han opptrådte på vegne av seg selv.

### 7.3 Nærmere om klausulen "Med sikredes (eller eierens) samtykke er ansvarlig for" forsikringsgjenstanden

I både motorvogn- og kreaturforsikring finner vi den samme identifikasjonsklausulen. Klausulen har samme formulering i både forbruker- og

<sup>80</sup> Vesta Forsikringsvilkår i tilknytning til fartøy under 15 meter (YA100) punkt 1.3. Se også Vår bank og forsikring Fartøy under 15 meter (2100) – januar 1996, punkt 1-3. Vi finner også en lignende formulering for flyforsikring, men her er det "piloter og mannskap" som opptrer på vegne av sikrede som kan identifiseres (Gjensidige Luftfartøy (1997) § 1-5).

<sup>81</sup> Saken ble opprinnelig behandlet av avkortingsnemnda i AKN 1694 (1999), men forsikringsselskapet krevde ny behandling da selskapet verken aksepterte utfallet eller begrunnelsen for denne.

næringsforhold, og er tilnærmet identisk med FAL § 4-11 (2) bokstav a.<sup>82</sup> Når det gjelder formuleringen som blir oftest benyttet ved forsikring av motorvogner, lyder den slik:

"Handlinger eller unnlatelser fra den som med sikredes eller eierens samtykke er ansvarlig for motorvognen, får samme virkning for sikredes rettigheter som om handlingen eller unnlatelsen var foretatt av sikrede selv."<sup>83 84 85</sup>

I motorvognforsikring brukes klausulen ved grov uaktsom og forsettlig fremkallelse av forsikringstilfellet, kjøring under beruselse eller kunnskap om at en annen kjører i beruset tilstand (FAL § 4-9), overtredelse av sikkerhetsforskrifter (FAL § 4-8),<sup>86</sup> og endring av risikoen (FAL § 4-7).<sup>87</sup> Ingen forsikringsselskap identifiserer ved brudd på meldeplikten etter FAL § 4-10 (3).

Ved forsikring av næringsdrivendes dyr, finner vi den samme klausulen som ved forsikring av motorvogner, men forskjellen er at det er forsømmelsene til den som "med sikredes samtykke er ansvarlig for dyrene i kortere eller lengre tid" som kan identifiseres med sikrede.<sup>88</sup> Denne klausulen brukes bare ved overtredelse av sikkerhetsforskrifter, årsaken er at forsikringsselskapene ikke identifiserer i det hele

<sup>82</sup> FAL § 4-11 (2) bokstav a angir yttergrensene for hvor langt forsikringsselskapet kan identifisere i forbrukerforsikring, men denne begrensningen gjelder ikke i næringsforhold. Likheten mellom lovens bestemmelse og klausulen i næringsforsikring skaper til dels vanskelige rettskildemessige spørsmål, som jeg kommer nærmere tilbake til under punkt 7.3.1.

<sup>83</sup> Se If Motorvognforsikring (BIL 1-6) - mars 1997 punkt 5, også If Motorvognforsikring (STB 1-5) - mars 1997 punkt 5, Vesta Motorvognforsikring for konsern lastebil med total vekt 3,5 tonn eller mer (14400) - juli 1999 punkt 4.4.1, Zurich Protector Lastebil (I 020) - juli 1997 punkt 4.1, KLP Motorvogn - sept 99 punkt 5.

<sup>84</sup> Gjensidige forsikring bruker ikke denne klausulen i deres vilkår for næringsbilforsikring. Derimot tilbyr selskapet full dekning overfor sikrede, mot å tre inn i sikredes krav mot tredjemann. Det eneste unntaket er om den som forvoldte skaden hadde eierinteresser i motorvognen. Tidligere var denne dekningen del av en tilleggsdekning som ble kalt "begrenset identifikasjon" (særvilkår M23 av 1994), men er nå en integrert del av de "skreddersydde" forsikringene som tilbys kundene. Zürich forsikring tilbyr også en "begrenset identifikasjon" i deres alminnelige vilkår for næringsdrivende, men denne gjelder bare for registrert næringsdrivende. Også her finner vi unntaket om eierinteresse, som her er fastlagt til 10%. Vestas vilkår inneholder en generell identifikasjonsklausul, men tilbyr samme begrensede identifikasjon (vilkår 28302) som Zürich som en tilleggsdekning. Per telefon har jeg fått opplyst av en saksbehandler i Vesta at deres begrensede identifikasjon benyttes svært ofte ved forsikring av uteiebiler. Også If skadeforsikring tilbyr begrenset identifikasjon (særvilkår 779).

<sup>85</sup> Det eneste forsikringsselskap som ikke bruker denne formuleringen, er Zürich forsikring. Her identifiseres sikrede med "rettmessig bruker av motorvognen" (Zürich Lastebil (I 020) juli 1997 punkt 7.9).

<sup>86</sup> Drøftelsen utskytes til punkt 7.4.

<sup>87</sup> Forutsetningen er at sikrede eller en han kan identifiseres med har samtykket i endringen, jfr. FAL § 4-7 (2), 1. punktum.

<sup>88</sup> Se for eksempel If Stofre (SDL1-4) 15 mars 1999 punkt D.4.3.

tatt ved fremkallelse av forsikringstilfellet etter FAL § 4-9. I all hovedsak er det ved ansvar for pleie og omsorg, ansvar for å unngå at dyrene blir smittet og at det er innhentet dokumentasjon om mulige sykdommer ved innførsel av de nye dyrene i den eksisterende besetning.

I NOU 1987:24 på side 102 uttaler forsikringslovutvalget at "når det spesielt gjelder husdyr, vil det avgjørende være om vedkommende person, enten alene eller ved siden av sikrede, deltar eller styrer den daglige røkt med et selvstendig ansvar for denne". Jeg antar at lignende synspunkt kan anføres i næringsforsikring, men uttalelsene gir ikke svar på hvordan den videre tolking av begrepet skal foretas. Momenter fra tolkingen av klausulen i motorvognforsikring vil kunne få betydning så langt det passer.

I den videre fremstilling vil klausulen bli beskrevet i kortform som "ansvarlighetsklausulen". Jeg kommer først til å si litt om den relativt kompliserte rettskildesituasjonen, før jeg drøfter kravet til samtykke (punkt 7.33), og kravet til at sjåføren må være "ansvarlig" for motorvognen (punkt 7.34).

### 7.3.1 Rettskildesituasjonen

#### a) Det er få rettskilder omkring tolkingen av klausulen i næringsforsikring

En ren ordlydsfortolkning av ansvarlighetsklausulen gir nokså få holdepunkter for den videre drøftelse av hvem som må anses for å være "ansvarlig for motorvognen". Rent språklig gir begrepet "ansvarlig for motorvognen" en indikasjon på at sjåføren må ha ansvaret for å passe på bilen så lenge som denne er i hans forvaring.<sup>89</sup> Men hvor omfattende og lenge sjåføren må passe på bilen for å bli ansvarlig for denne, sier ikke ordlyden noe om. Heller ikke sier den noe om hva som skal legges i kravet om "samtykke fra sikrede eller eier".

Det finnes ingen forarbeider/motiver til ansvarlighetsklausulen i næringsforsikring, og den juridisk teori som finnes knytter tolkingen opp mot momenter som er viktige for forbrukerforhold, men tar ikke opp de særlige tolkningsproblemer med klausulen i næringsforhold.<sup>90</sup> Det finnes noe domstolspraksis som tar for seg klausulen i næringsforhold, men denne domstolspraksisen er i stor grad knyttet opp mot tolkingen av ansvarlighetsklausulen under FAL 1930, hvor domstolene ikke formelt skilte

<sup>89</sup> Slik også i flertallets uttalelse i AKN 1700 (2000).

<sup>90</sup> Slik er det også i nyere teori. Bull *Nytt i Privatretten* 4/2000, bare gjengir uttalelsene i AKN 1700 (2000) på dette punkt. Askeland *Erstatningsrettslig identifikasjon* s. 324-325 er ikke inne på problemstillingen.

mellom tolkingen i forbruker- og næringsforhold.<sup>91</sup> Det finnes uttalelser fra Avkortingnemnda i blant annet AKN 1700 (2000) som tar for seg tolkingen av klausulen i næringsforhold, men heller ikke her sies det særlig mye om klausulen i næringsforsikring.

AKN 1700 (2000): Sikrede drev et transportfirma, og hadde på skadetidspunktet to biler i sin virksomhet. Både sikrede og ansatt sjåfør disponerte begge bilene. Under et oppdrag med firmaets semitrailer med kranpåbygg på trekkvognen, glemte sjåføren å ta kranen helt ned etter et oppdrag. Da sjåføren kjørte mot Drammen, slo krana opp i en bru idet bilen skulle passere under, og det ble store materielle skader på bilen. Ved tolkingen av begrepet "ansvarlig for motorvognen", viser nemnda til domstolspraksis knyttet til klausulen i forbrukerforhold. Etter en oppsummering av denne praksis bemerker nemnda til at "situasjonen i næringsforhold er annerledes", og forklarer videre i samme avsnitt hvorfor og hvilken betydning dette har for tolkingen av begrepet.<sup>92</sup>

Det må derfor legges til grunn at det er lite å hente for tolkingen av ansvarlighetsklausulen utelukkende ut fra rettskildene som er knyttet til denne i næringsforhold. Imidlertid finnes det en del rettskilder om forståelsen av begrepet i forbrukerforhold.

#### b) Rettskilder knyttet til tolkingen av bestemmelsen i forbrukerforhold er bare i en liten grad relevante ved tolkingen av bestemmelsen i næringsforsikring

Ved spørsmålet om lovregelen i FAL § 4-11 (2) bokstav a gir noen holdepunkter for tolkingen av den likelydende bestemmelse i næringsforsikring, er det et tungtveiende argument at formuleringene er identiske. Ved å velge formuleringen som gjelder for forbrukerforsikring, legger forsikringsselskapene føringer på tolkingen som de kunne unngått ved å formulere klausulen annerledes – noe de i stor grad har anledning til etter FAL 4-11 (3). I tillegg viser gjennomgangen av rettskildene under forrige punkt at rettspraksis og nemndspraksis har lagt vekt på tolkingen av klausulen i forbrukerforhold ved tolkingen av klausulen i næringsforsikring, slik at det må være relevant å legge vekt på forarbeider og rettspraksis knyttet til FAL § 4-11 (2) bokstav a.

En sentral reservasjon må tas i at den faktiske bruk av og ansvar for motorvognen er *annerledes* i næringsforhold enn i forbrukerforhold.<sup>93</sup> Denne forskjellen preger drøftelsen, da flere av de faktiske omstendigheter som kan legges vekt på i forbrukerforhold for å holde noen ansvarlig for motorvognen, ikke har sitt motstykke i næringsforhold, og således bare gir begrenset

<sup>91</sup> Se for eksempel RG 1979 s. 721 *Eidsivating* (dommen er mer utførlig redegjort for under punkt 7.34 bokstav c), hvor retten delvis begrunner sin konklusjon i lys av dommer i forbrukerforhold.

<sup>92</sup> Jeg kommer tilbake til nemndas tolking av ansvarlighetsbegrepet under punkt 7.34 flg.

<sup>93</sup> Jeg begrunner dette synet videre i artikkelen, særlig under punktene 7.35 og 7.36.

veiledning. Den videre fremstilling vil poengtere hvilke forskjeller som foreligger og hvilken betydning forskjellene får for tolkingen.

**c) De generelle anvisningene i forarbeidene til FAL § 4-11 (2) bokstav a) gir generelle retningslinjer for den videre tolking av bestemmelsen i både forbruker og næringsforhold**

Forsikringslovutvalget redegjør for innholdet i ansvarlighetsklausulen i NOU 1987:24 på side 102. "At en person "med sikredes samtykke er ansvarlig for forsikringsgjenstanden" betyr at sikrede bevisst har overlatt ham en omfattende og relativt varig rådighet. Et vanlig, kortvarig brukslån omfattes ikke av bestemmelsen, og heller ikke en mer permanent bruksadgang utløser identifikasjon dersom sikrede står for forvaltningen av forsikringsgjenstanden. Det foreligger en del rettspraksis om klausulen i motorvognforsikring (jfr. henvisninger i hos Selmer s. 213-214), og utvalget antar at denne praksis fortsatt vil være veiledende". Denne uttalelsen retter seg direkte mot tolkingen av klausulen i forbrukerforhold, men har en generell form som gjør at den også kan gi veiledning i næringsforhold.

Det følger av disse uttalelsene i forarbeidene at hjelperen ikke kan være ansvarlig med mindre han har hatt en "omfattende og relativt varig rådighet" over bilen. Hva som menes med "rådighet" er eksemplifisert videre i uttalelsene, her heter det at "et vanlig, kortvarig brukslån omfattes ikke av bestemmelsen, og heller ikke en mer permanent bruksadgang utløser identifikasjon dersom sikrede står for forvaltningen av forsikringsgjenstanden".

### 7.3.2 Fremstillingen videre

Jeg velger å dele den videre fremstillingen inn i to deler. Under punkt 7.33 tar jeg for meg kravet til samtykke, og under punkt 7.34 flg. går jeg nærmere inn på hva det vil si å være ansvarlig for motorvognen. Som en følge av at det finnes få rettskilder som særskilt behandler klausulen i næringsforsikring, vil drøftelsene under i stor utstrekning ta utgangspunkt i forarbeidene til FAL § 4-11 (2) bokstav a. Ved den nærmere drøftelse av hvilke forhold ved hjelperen som taler for at han er ansvarlig for motorvognen med sikrede eller eierens samtykke vil jeg, der hvor forbrukerpraksis gir liten veiledning, ta utgangspunkt i de særlige hensyn i næringsforhold, og vise til løsningen i forbrukerforhold i note.

### 7.3.3 Kravet til samtykke

Det stilles for det første et krav om at brukeren må være ansvarlig for motorvognen med "sikrede eller eiers samtykke" for at selskapet skal kunne identifisere.<sup>94</sup>

<sup>94</sup> KLP er det eneste forsikringsselskapet som bare identifiserer med den som har "sikredes samtykke". Ikke eierens. Det er vanskelig å si om det er tilsikt en forskjell.

### a) Samtykket må være gitt av sikrede eller eier

Årsaken til at samtykket må være avgitt av sikrede eller eier har sannsynligvis sin bakgrunn i at klausulen er utformet fortrinnsvis til bruk i forbrukerforsikring. I forbrukerforhold kan det være tilfeldig om det er eieren eller ektefellen som står nevnt som sikrede i forsikringsbeviset, og innad mellom ektefellene kan kanskje begge bestemme hvem som kan få låne bilen. I næringsforsikring er den faktiske situasjon annerledes. Her er hovedregelen at det er bedriften som eier kjøretøyet som skal forsikres. Det er svært uvanlig at en annen enn bedriften blir satt opp som sikrede i forsikringsavtalen, og tillatelsen til å kunne bruke motorvognen kan ikke treffes av andre enn sikrede. I næringsforhold er det oftest en ansatt som disponerer motorvognen, og tillatelsen ligger innebakt i stillingen eller arbeidsavtalen. Når vilkåret også omfatter "eier" i næringsforhold, synes dette å være overflødig. Skulle det derimot oppstå en situasjon hvor sikrede er en annen enn eieren og det er eieren som gir samtykke, må imidlertid vilkårets klare ordlyd respekteres.

### b) Samtykket må ha vært "bevisst"

Når det gjelder samtykkekravet følger det av en språklig forståelse at det må foreligge en avtale mellom partene om bruk av bilen, hva enten denne er skriftlig eller muntlig. I næringsforhold er nær sagt alle avtaler om bruk av motorvognen knyttet til arbeidsavtalen, men i situasjoner hvor arbeidsavtalen er mer eller mindre generell og knytter seg mer til stilling enn til gjøremål, utfylles den gjerne av muntlige instruksjoner eller sedvaner. Alle disse varianter må i utgangspunktet kunne godtas som samtykke. Men i "samtykke" ligger det rent språklig at overlatelsen av rådigheten må være "bevisst", slik at sikrede selv må ha ment at tredjemann skulle bli ansvarlig for motorvognen. Dette synet følger av forarbeidene.<sup>95</sup>

Det følger av avtalelovens regler om inngåelse av bindende avtaler at det er tilstrekkelig for å binde løftegiver at dennes utsagn med rimelighet kunne oppfattes slik løftemottaker gjorde.<sup>96</sup> Avtaleinngåelsen beror altså helt ut på en objektiv vurdering, og tilbudet trenger ikke å være bevisst, så lenge som utsagnet med rimelighet kunne oppfattes slik løftemottaker gjorde.

Ved unnlattelse av å gripe inn når en helper tar hånd om bilen uten å opprinnelig ha tillatelse av eier eller sikrede, passer ikke et krav om at samtykket må ha vært "bevisst" særlig godt, fordi det er vanskelig å etterprøve om samtykket foreligger uten å legge vekt på objektivt konstaterbare forhold. Her synes det mer naturlig å gripe til læren om passivitet som grunnlag for et samtykke.<sup>97</sup> Det er imidlertid bare i situasjoner hvor løftemottakeren med rimelighet kunne

<sup>95</sup> NOU 1987:24 på s. 102.

<sup>96</sup> Woxholth *Avtaleinngåelse* s. 64.

<sup>97</sup> Les mer om denne læren og dens rettslige forankring i Carl Jacob Arnholms *Privatrett I* på side 275-322.

forstå passiviteten som et "samtykke" at samtykket kan føre til at sikrede blir bundet av sin passivitet. Løftemottakeren i vårt eksempel er sikredes hjelper, ikke forsikringsselskapet. Foreligger en slik passivitet, taler reelle hensyn for at det foreligger et samtykke etter vilkårene.

I Finland (hvor formuleringen i loven av identifikasjonsklausulen er lik den norske) finner vi ikke noe krav i forarbeidene om at samtykket må være "bevisst". Derimot uttales det i forarbeidene til den finske forsikringsavtalelov (RP 114/1993 VP s. 46-47) at "samtykket behøver inte være uttrykkligt, utan det kan också vara konkludent". I de gjengse forsikringsvilkår er det ytterligere presisert at det sentrale er den objektive vurderingen, ikke den subjektive. Det følger av Pohjolas Bilforsikringsvilkår av juli 1998 punkt 8 at "också ett samtycke som framgår av omständigheterna" anses som et gyldig samtykke. Jeg antar at samme betraktninger bør legges til grunn for tolkingen av den norske klausulen.

En uttalelse fra Forsikringsskadenemnda (FNS 768) og en byrettsdom fra Stavanger (20. august 1976) illustrerer hvor vanskelig det er å operere med et subjektivt samtykkebegrep.

En uttalelse fra forsikringsskadenemnda som legger vekt på både subjektive og objektive kriterier, er FSN 768 (1987). Her hadde en danske tatt med seg sikredes bil fra Norge til Danmark, til tross for at han ikke hadde fått tillatelse av sikrede. Sikrede var hans samboer og eiere av bilen. Dansken hadde ikke sertifikat. Sikrede ville skåne dansken og meldte derfor ikke bilen stjålet til politiet. Planen var å ta med bilen tilbake når hun skulle besøke ham noen uker senere, men etter 11 dager fikk hun vite at dansken hadde totalvraket bilen i en ulykke. Drøye to uker etter forsikringstilfellet inntraff, anmeldte hun forholdet til politiet. For nemnda var det "avgjørende at sikrede var på det rene med at bilen av hennes samboer var tatt med til Danmark og at samboeren ikke hadde sertifikat. Dette skjedde 5. juni, uhellet inntraff 16. juni, først 2. juli anmeldte hun forholdet til politiet og såvidt skjønnes tidligst 17. juli til selskapet. Sikrede har ut fra sitt ønske om å skåne samboeren gjennom en forholdsvis lang tid unnlatt å varsle forsikringsselskapet og politiet og må selv ha risikoen for at bilen i løpet av denne tid ble ødelagt."

Sikredes ønske om å skåne samboeren er et subjektivt moment som taler sterkt for at det foreligger et samtykke, men ved å legge vekt på *tiden* har nemnden også lagt vekt på et objektivt forhold. Hadde ikke nemnda kunnet fastslå hva som var motivet for at sikrede ikke reagerte med en anmeldelse tidligere, kunne saken vært løst utelukkende ved hjelp av objektive kriterier. Selv om hun ikke gav noe konkret samtykke, unnlot hun å stanse ham gjennom politianmeldelse eller melding til forsikringsselskapet til tross for at hun hadde en viss oppfordring til dette for å unngå at det ville skje en ukontrollert skade. Oppfordringen var særlig stor ettersom dansken ikke hadde sertifikat.

I en upublisert dom av 20. august 1976 Stavanger hadde utleiefirmaet Peder S. Fjetland (sikrede) leid ut en av sine biler til Stabenfeldt Forlag, som drev med ambulerende salgsvirksomhet. I leieavtalen var Stabenfeldt selv og en av de

overordnede i firmaet, Mellefoss, ført opp som henholdsvis første- og annenfører av bilen. Mellefoss overlot bruken av bilen til en selger A, som under påvirkning av alkohol kolliderte bilen under et oppdrag. Utleieren var ikke klar over at andre enn Stabenfeldt eller Mellefoss skulle bruke bilen. Sikrede hevdet at sjåføren ikke kunne anses ansvarlig, fordi denne ikke hadde fått et samtykke av utleiefirmaet. Dette la ikke retten vekt på, sannsynligvis fordi det ikke var et krav etter vilkårene at sjåføren måtte ha samtykke fra sikrede for å kunne identifisere. Hadde det imidlertid vært et slikt krav i vilkårene, synes det ved første øyekast åpenbart at det ikke kunne foretas noen identifikasjon, fordi det ikke var gitt noe bevisst samtykke til at A skulle kunne bruke bilen. Det som kompliserer en slik slutning er at utleiefirmaet måtte ha visst hva slags firma de leide ut bilen til, og, som det ble hevdet av forsikringsselskapet, tilsa hele formålet med Stabenfeldts virksomhet at bilen ville bli disponert av selgere. Som vi ser, må vi likevel trekke inn objektive momenter i denne vurderingen, hele vurderingen beror på rekkevidden av hva det vil si at en person er "bevisst" at en annen person kommer til å bruke bilen. Her synes det mest fornuftig å avgjøre det utfra hva som objektivt sett ville fortone seg som sannsynlig for en utleier. Etter mitt syn fortøner det seg ikke overveiende sannsynlig at andre vil bruke bilen, når leier navngir kun to personer som brukere av bilen i utleieavtalen.

#### 7.3.4 Nærmere om å være ansvarlig for motorvognen

Forarbeidene til FAL § 4-11 (2) bokstav a kan som jeg har vist under punkt 7.31 bokstav c gi flere overordnede utgangspunkt for tolkingen av begrepet "ansvarlig for motorvognen". I den videre drøftelse vil jeg vise til de sider ved hjelperens stilling som kan tale for at han her bør anses ansvarlig for motorvognen. Jeg vil først si noen ord om hvorledes drøftelsen av ansvarlighetsklausulen blir i forhold til de momentene jeg kommer til å presentere.

Drøftelsen av hvem som er ansvarlig for motorvognen beror på en *helhetsvurdering* av hvilken rådighet hjelperen har over bilen i forhold til sikrede. For å kunne bli identifisert må hjelperen ha et slags *forvalteransvar* over motorvognen (punkt 7.35). Det finnes en rekke momenter å legge vekt på som tilsier at hjelperen har et forvalteransvar, og jeg vil vise til disse under bokstavene a-e. I tillegg kan sjåførens *øvrige rådighet* over motorvognen tale for at han er "ansvarlig for motorvognen" (punkt 7.36), men dette er ikke alene tilstrekkelig til å kunne identifisere.

Hjelperens rådighet må være *omfattende* og *relativt varig*. Hva som ligger i disse begrepene kommer jeg nærmere tilbake til under henholdsvis punkt 7.38 og 7.39. Forarbeidenes uttalelser er uklare med hensyn til om det foreligger et krav om forvalteransvar under kortvarig: utlån, eller om hjelperen bare må ha et forvalteransvar hvor han har permanent bruksadgang over bilen for å bli identifisert. Jeg kommer nærmere tilbake til denne problemstillingen under punkt 7.39 bokstav e).

Den nærmere drøftelse av *hva* det vil si å ha et forvalteransvar eller øvrig råderett over motorvognen og *hvor* omfattende og varig dette må være kan jeg ikke utlede alene av forarbeidene, og tar derfor dette for meg under de respektive punkt i lys av rettspraksis, nemndspraksis og de særlige hensyn i næringsforhold. Det er en viss fare for at enkelte sider av å ha forvalteransvar og øvrig rådighet over motorvognen, får en større behandling enn momentets betydning i helhetsvurderingen. Derfor har jeg inntatt en oppsummering under punkt 7.38 som forklarer momentenes innbyrdes vekt. Den videre fremstilling vil også vise at kravet til varighet avhenger av hvor omfattende hjelperens rådighet er (punkt 7.39 bokstav e).

Det kan oppstå en fare for dobbeltbehandling, i tillegg til at noen momenter får en slik plass i fremstillingen at de synes viktigere enn de er, men i stor grad er dette uunngåelig. Det viktigste er å få frem de forhold som en rettsanvender bør ta i betraktning i en vurdering av hvem som er ansvarlig for motorvognen.

### 7.3.5 Hjelperen må ha forvalteransvaret over motorvognen

#### a) Hva menes med "forvalteransvar"?

Forsikringslovutvalget uttaler i NOU 1987:24 side 102 at "heller ikke en mer permanent bruksadgang utløser identifikasjon dersom sikrede står for *forvaltningen* av forsikringsgjenstanden."<sup>98</sup> Utvalget går ikke nærmere inn på hva det vil si at hjelperen eller sikrede har *forvaltningen* av motorvognen. Rent språklig vil en som har et "forvalteransvar" ikke bare ha et ansvar for å *passé på* forsikringsgjenstanden, han vil også ha et ansvar for å bestyre, lede, administrere eller ta hånd om bilen.<sup>99</sup>

Utvalget legger til grunn at tidligere rettspraksis vil være "veiledende" for å kunne fastslå hvem som er ansvarlig for motorvognen.<sup>100</sup> Tas det utgangspunkt i den språklige forståelsen av ordlyden, kan det utledes i alt fire momenter som kan tale for at hjelperen har et forvalteransvar etter domstols- og nemndspraksis. For det første hvem som har det økonomiske ansvaret for motorvognen (bokstav b). For det andre hvem som har det jevnlig vedlikeholdsansvar (bokstav c), for det tredje hvem som har ansvar for å fordele oppdrag (bokstav d) og tilslutt hvem som har annet kommersielt ansvar (bokstav e).

I juridisk teori advarer professor dr. juris Hans Jacob Bull mot å legge for stor vekt på "den noe tilfeldige underrettspraksis som finnes. At forarbeidene FAL forutsetter at tidligere rettspraksis "fortsatt vil være veiledende", tilsier ikke detaljanalyser av

<sup>98</sup> Min kursivering.

<sup>99</sup> Se flertallets uttalelse i AKN 1700& (2000). Her legges det til at "førerens...må ha en viss styringsrett eller et selvstendig ansvar med hensyn til bruken og driften av bilen".

<sup>100</sup> NOU 1987:24 på s. 102.

denne praksis i tilfeller hvor forarbeidene selv gir klare retningslinjer for den fremtidige rettstilstanden."<sup>101</sup> Jeg deler Bulls syn, men ønsker å presisere at underrettspraksis kan brukes både som illustrasjonsmateriale og anvisning på gode argumenter og løsninger i et rettsomt rom, men på lik linje med andre reelle hensyn.

#### b) Økonomisk ansvar

Verken domstolene, Forsikringskadenemnda eller Avkortingsnemnda har i deres praksis lagt vekt på at sjåføren *må* ha det økonomiske ansvaret over motorvognen for å bli ansett som ansvarlig for denne. I næringsforhold er det uansett den klare hovedregel at det er *bedriften* som betaler kostnadene ved vedlikehold og reparasjoner av bilen, samt driftsutgifter som forsikring og årsavgift. Det vil altså ikke være noe spesielt at sjåføren ikke har den økonomiske risikoen over motorvognen han disponerer.<sup>102</sup>

I forbrukerforsikring er RG 1994 s. 1166 Stavanger særlig illustrerende: Gunne Berg hadde en generell adgang til å bruke farens bil til skolen og i fritiden. Februar 1993 skadet Gunne bilen da han kjørte inn på motorveien og fikk en skrens mens han svingte ut fra aksellerasjonsfeltet og passerte det skraverte spetrefeltet. Bilen kjørte dermed ut av veien. Retten la til grunn at Gunne hadde aksellerert for kraftig og at dette var grovt uaktsomt. I vurderingen av om Gunnes grovt uaktsomme kjøring kunne tillegges faren, foretok retten en omfattende drøftelse av Gunnes rådighet over bilen, men ville ikke legge vekt på at faren hadde det økonomiske ansvaret: "At Arne Berg (faren, min bemerkning) alltid har betalt både for bensin og vedlikehold ellers, samt forsikring, antar retten skyldes det forhold at Gunne Berg har gått på skolen og ikke selv har hatt midler å benytte. At faren på denne måten betaler både bensin og alt vedlikehold skyldes etter rettens oppfatning ikke at han selv har alt ansvar for forvaltningen av bilen, men kun at han er rundhåndet overfor sin sønn."

#### c) Jevnlig vedlikeholdsansvar

Domstols- og nemndspraksis er uklare vedrørende betydningen av hvem som har et vedlikeholdsansvar over bilen. I *forbrukerforsikring* ble det lagt til grunn i en upublisert dom av 27. August 1992 Indre Follo at brukeren ikke kunne bli ansett ansvarlig for motorvognen, blant annet fordi sikrede hadde "utført en rekke småarbeider med den (bilen, min bemerkning). Han har hatt det daglige tilsyn med bilen". I enkelte andre dommer i forbrukerforhold har det ikke vært et tema hvem som har vedlikeholdsansvaret, se for eksempel RG 1994 s. 1141 Eidsivating og RG 1994 s. 1166 Stavanger.

<sup>101</sup> BULL *Nytt i Privatretten* nr 4-2000

<sup>102</sup> Det kan tenkes at sjåføren får overlatt bilen som sin firmabil, og ut fra arbeidsavtalen har et visst økonomisk ansvar over bilen. Jeg antar at sjåførens økonomiske ansvar kan anføres som et moment for å regne ham for å være "ansvarlig for motorvognen" i en slik situasjon, men momentet har neppe avgjørende vekt i helhetsvurderingen. Er først sjåføren overlatt bilen som firmabil, vil han sannsynligvis også ha et omfattende vedlikeholdsansvar (bokstav c under), som teller tungt i vurderingen.

Heller ikke i *næringsforsikring* gir domstolspraksis noe klart svar. I RG 1967 s. 369 Eidsivating (referert under) var det ikke et tema hvem som hadde vedlikeholdsansvar over lastebilen. I RG 1979 s. 721 Eidsivating (referert under) ble sjåførens begrensede vedlikeholdsansvar brukt som et argument *mot* å anse ham for å være "ansvarlig for motorvognen".

Reelle hensyn i næringsforsikring taler imidlertid for at vedlikeholdsansvar er et viktig argument i vurderingen av om sjåføren kan anses å ha et forvalteransvar og være ansvarlig for motorvognen. I næringsvirksomhet vil sjåførens plikter i forbindelse med vedlikeholdet av motorvognen han disponerer kunne variere avhengig av sjåførens tilknytning til denne motorvognen. De aller fleste sjåførere vil uansett arbeidsfordeling innad i bedriften ha ansvaret for å kontrollere at batteriet har tilstrekkelig strøm, at det er olje i motoren og at det er nok luft i dekkene. Derimot har ikke sjåførene ansvaret for å undersøke om motoren ellers er i orden, motorvognen blir normalt undersøkt ved månedlig verkstedsundersøkelse av egne ansatte mekanikere eller et mekanikerfirma som bedriften er knyttet til. Noen bedrifter har også egne ansatte mekanikere som undersøker om bilene er i orden med jevne mellomrom. Her må man selvsagt vurdere hvor sentralt vedlikeholdet til sjåføren er i forhold til mekanikeren. Dersom vedlikeholdsansvaret ikke strekker seg lengre enn til gjøremål som det må forventes at enhver ansatt sjåfør utfører, taler dette imot at sjåføren har vedlikeholdsansvar og dermed forvalteransvar. Et slikt vedlikeholdsansvar vil nok øke med lengden av oppdraget, slik at sjåføren må vedlikeholde i den grad det er naturlig sammenlignet med oppdragets lengde. Men det er uansett ikke vanlig å foreta reparasjoner av motorvognen selv, så forekommer dette, vil det være et argument for at han har et forvalteransvar over bilen.

En god illustrasjon på vedlikeholdsansvaret til sjåfører som utfører langtransport gir RG 1979 s. 721 Eidsivating: Under en langtransport fra Tyskland til Norge, konsumerte sjåføren alkohol og kjørte av veien som en følge av dette. Vognsettet ble påført betydelige skader. Sjåførens arbeidsgiver, Harlem Transport, hevdet at det ikke kunne foretas identifikasjon, og fikk medhold av lagmannsretten. Lagmannsretten la til grunn herredsrettens bevisvurdering, som viste til at sjåføren "hadde instruks om vedlikehold, smøring, oljeskift, om luft i ringer, om lastingen slik at det ikke ble overlast etc. Hvis det under fravær fra hjemstedet skjedde noe med bilen enten det var en skade eller del som måtte skiftes måtte han telefonere til arbeidsgiveren for å få beskjed om hva han skulle gjøre. Han foretok ikke reparasjoner selv." Sjåførens begrensede vedlikeholdsansvar ble i en helhetsvurdering lagt vekt på som et argument imot identifikasjon av sjåføren med sikrede.

En avgjørelse hvor retten ikke la vekt på at sjåføren ikke hadde vedlikeholdsansvar er gjengitt i RG 1967 s. 369 Eidsivating: En sjåfør som var ansatt i spedisjonsfirmaet Rolf S. Aas A/S overbelastet trekkvognen på lastebilen han kjørte slik at lasteplanet falt av og både last og lastebilen ble skadet. Retten la vekt på at sjåføren hadde fått et "spesielt og selvstendig oppdrag med beføyelse til å ordne det nødvendige vedrørende transporten av godset, således også å treffe bestemmelse om hvorledes dette skulle lastes på bilen", og brukte dette som argument for identifikasjon. Verken

i partenes prosedyre eller i rettens begrunnelse var omfanget av sjåførens vedlikehold et tema for eller mot identifikasjon, men det ble bemerket i lagmannsrettens referat av faktum at det var transportsjefen som hadde ansvar for "tilsynet med" bilen. Dersom ikke henvisningen til at oppdraget var "spesielt og selvstendig" retter seg mot sjåførens vedlikeholdsansvar, antar jeg at sjåførens vedlikehold neppe var mer omfattende enn sjåføren i RG 1979 s. 721 var. I så fall er det tvilsomt om identifikasjon skulle vært tillatt, se ytterligere kritikk av denne dommen under neste bokstav.

Min konklusjon er at det harmonerer best med rettspraksis og reelle hensyn å la omfattende vedlikeholdsansvar være et tungtveiende argument for å anse sjåføren for å ha forvalteransvaret over motorvognen i alle fall i næringsforhold.

Det er en stor forskjell på å ha et vedlikeholdsansvar og å faktisk utføre vedlikehold på motorvognen. Det er bare den som har det generelle overordnede ansvar for vedlikehold som kan være "ansvarlig" for lastebilen. En lastebilsjåfør som blir satt til å reparere lastebilen blir ikke ansvarlig for denne, det er fortsatt den sedvanlige føreren eller transportsjefen som er den "ansvarlige".

#### d) Ansvar for å fordele bruken av motorvognene

I større bedrifter er det oftest en egen transportsjef som har ansvaret for å fordele oppdrag og å bestemme hvilke sjåførere som skal bruke hvilke lastebiler. Det følger av RG 1979 s. 721 *Eidsivating* at dersom sjåføren er underlagt transportsjefens instruksjoner på denne måten, taler det imot at han har noe forvalteransvar over bilen, ansvaret er i så måte begrenset til en ren adgang til å bruke bilen, uten noe overordnet ansvar.<sup>103</sup>

I RG 1979 s. 721 Eidsivating talte det mot å anse sjåføren som ansvarlig for motorvognen at han var underlagt bedriftens instruksjoner når det gjaldt hvilke biler han benyttet og hvilke oppdrag han tok. Retten viste til at bedriften hadde 20 biler som gikk på rundgang på de enkelte sjåførene. Lagmannsretten la byrettens bevisvurdering til grunn, som konkluderte med at "sjåføren kjørte utelukkende etter bestemte ordrer fra firmaet...Alle oppdrag både for kjøring ut og kjøring hjem var fastlagt på forhånd av firmaet".

Et eksempel på at det ikke ble lagt vekt på at bedriften hadde en egen transportsjef, finner vi i RG 1967 s. 369 Eidsivating, som er mer utførlig referert over. Det var ikke sjåføren som her hadde ansvaret for fordeling av oppdrag eller som bestemte hvem som kunne bruke lastebilen til enhver tid, dette ansvaret lå på en egen transportansvarlig i bedriften. Transportsjefen hadde "i særlig oppdrag å ordne transportene med den nevnte bil". Retten la tilsynelatende ingen vekt på dette momentet i noen retning.

I AKN 1700 (2000) foretar avkortingsnemnda en vurdering av rettspraksis og konkluderer med at sjåføren kan anses å ha forvalteransvar dersom han kan bestemme over bruken av motorvognen. I denne saken var det sikrede som bestemte

<sup>103</sup> Se nærmere om hva jeg legger i begrepet "bruksadgang" under punkt 7.36.

hvem som til enhver tid skulle bruke de to bilene som bedriften disponerte. Nemnda viste til at "førereren må...være gitt en viss styringsrett...over bilen... (1) tillegg til de forhold som er nevnt i forbrukerforhold, vil det her dreie seg om å bestemme hvilke transportoppdrag man skal ta, fordeling av oppdragene over flere biler."

Dette argumentet har liten overføringsverdi til forbrukerforhold, hvor de faktiske forutsetningene er annerledes.

I forbrukerforhold blir problemstillingen om brukeren har en reell rett til å bestemme hvem som skal bruke bilen. Dette vil være tilfelle dersom for eksempel foreldrene (som sikrede) ikke har sertifikat. At dette er et tungtveiende argument for å anse brukeren som ansvarlig for denne, ser vi i RG 1974 s. 689 Frostating. Her hadde ikke foreldrene sertifikat, og bilen ble kjøpt inn for deres to sønner. En av disse, Rune Sannum, kjørte grovt uaktsomt og kolliderte med en annen personbil på en tur fra Oslo til Trondheim. Retten kom frem til at han var ansvarlig for motorvognen og viste blant annet til at foreldrene ikke hadde sertifikat.

### e) Ansvar for annen kommersiell utnyttelse

Det er hevdet i AKN 1700 at det kan være et argument som taler for at brukeren har et forvalteransvar at han har "beslutningsmyndighet knyttet til andre kommersielle faktorer". Nemnda har ikke beskrevet hva den sikter til av faktorer, men jeg antar at det vil bero på både juridiske og økonomiske disposisjoner. Det må være et tungtveiende argument for identifikasjon at sjåføren har beslutningsmyndighet for eksempel i forhold til salg, utleie eller pantsettelse av kjøretøyet, fordi han her råder over flere eierbeføyelser. Det samme må gjelde selvstendighet i henhold til mulige oppdrag, engasjement, pris, m.m.

## 7.3.6 Sjåførens øvrige rådighet over motorvognen

### a) Kort om betydningen av sjåførens øvrige rådighet over motorvognen

Forsikringslovutvalget uttaler i NOU 1987:24 på side 102 "at en person "med sikredes samtykke er ansvarlig for forsikringsgjenstanden" betyr at sikrede bevisst har overlatt ham en omfattende og relativt varig rådighet...[H]eller ikke en mer permanent bruksadgang utløser identifikasjon dersom sikrede står for forvaltningen av forsikringsgjenstanden". Av dette leser jeg at rådigheten over motorvognen kan omfatte mer enn det jeg betegner som "forvalteransvaret", men at denne øvrige rådigheten over motorvognen ikke er absolutt nødvendig å ha for å kunne identifisere sjåføren med sikrede. Dersom denne øvrige rådigheten er omfattende, kan den oppveie begrenset forvalteransvar hos sjåføren.

I all hovedsak må denne øvrige rådigheten over motorvognen bestå av sjåførens adgang til å nyttiggjøre seg av motorvognen til *hva* han ønsker *når* han ønsker. Det betyr at jo større begrensninger han er pålagt i egen bruk av bilen, dess mindre bruksadgang har han over denne. Som vi ser er dette en forlengelse

av situasjonen av å kunne bestemme hvem som skal kunne bruke motorvognen. Det er nemlig den som fordeler oppdragene som bestemmer i hvilken utstrekning bilen kan utnyttes. Dersom sikrede når som helst kan trekke tilbake adgangen til å bruke bilen, er dette et argument som taler for at rådigheten ikke er omfattende. Det finnes åpenbart glidende overganger mellom å kunne bestemme hvem som skal bruke motorvognen og rekkevidden av bruksadgangen.

At sjåførens adgang til å nyttiggjøre seg av bilen er viktig, ser vi i en rekke dommer i både forbruker- og næringsforsikring. De fleste dommene i forbrukerforsikring er imidlertid lite relevante for klargjøringen av begrepet i næringsforsikring, på grunn av at sjåførens bruksadgang i næringsforhold skiller seg markant fra brukernes i forbrukerforhold. Dette fører til at reelle hensyn blir særdeles viktige ved drøftelsen av bruksadgangen. Jeg vil si noen ord om dette under bokstav b.

### b) De særlige hensyn i næringsforsikring

I forbrukerforhold vil normalt brukeren få disponere over motorvognen til hva han ønsker innenfor en gitt tidsrom. I næringsforhold er sjåførens adgang til å råde over motorvognen oftest sterkt begrenset. Sjåføren kan bare disponere motorvognen under utøvelse av arbeid, og selv da kan han ikke kjøre motorvognen hvor han ønsker, han må følge arbeidsgivers instruksjoner. Rådigheten blir i stor utstrekning pliktbetont,<sup>104</sup> og sjåførens frihet vil knytte seg til enkelte sider av oppdraget, som for eksempel *hvorledes* varene skal pakkes eller oppbevares i lastebilen. Men også pakkingen og oppbevaringen må skje innenfor rammene for de sikkerhetsforskrifter som til enhver tid gjelder. Det betyr at en begrensning av råderett som vi finner i næringsforhold ikke kan tillegges samme betydning som i forbrukerforhold. En begrensning av råderett i næringsforhold blir et nøytralt argument, da det er på det rene at all bruk er begrenset uansett. Sjåførens rett og plikt til å bruke motorvognen er allerede fastlagt i arbeidsavtalen.

### c) Sjåførens selvstendige råderett over motorvognen

Et sentralt moment i vurderingen av sjåførens råderett over motorvognen, er hvor selvstendig han er i utførelsen av sitt oppdrag, med andre ord hvilken *frihet* sjåføren har under utførelsen av sine arbeidsoppgaver. Som tidligere påpekt er sjåførens oppdrag generelt sett pliktbetont, dette gjelder særlig i forhold til *valg av oppdrag*, her er han underlagt valgene til bedriftens transportsjef. Sjåførens selvstendighet består for det meste av frihet til å laste og losse godset slik han ønsker (innenfor rammene av de til enhver tid gjeldende sikkerhetsforskrifter). Det sier seg selv at sjåførens frihet må være meget stor for å komme frem til at han har tilstrekkelig rådighet over motorvognen til å bli identifisert med sikrede.

<sup>104</sup> Jfr. flertallets uttalelse i AKN 1700 (2000).

Selv om sjåførens selvstendighet i forhold til enkelte arbeidsoppgaver er særdeles omfattende, må man se dette i forhold til at sjåførens rådighet ellers er pliktbetont.<sup>105</sup>

RG 1979 s. 721 Eidsivating: Etter en utforkjøring som førte til materielle skader på lastebilen, fikk Harlem Transport medhold i at det ikke kunne foretas identifikasjon mellom dem og sjåføren i lastebilen. Retten viste blant annet til at "den rent faktiske rådighet sjåføren utøvte over vognsettet lå i alt vesentlige i at han kjørte dette fra sted til sted i samsvar med transportfirmaets instruksjoner. Rådigheten ble dermed i det alt vesentlige pliktbetont".

RG 1967 s. 369 Eidsivating: Sjåføren hadde fått oppdraget fra trafikksjef Berg, som hadde i særlig oppdrag fra ledelsen i spedisjonsfirmaet å ordne transportene med lastebilen sjåføren benyttet. Retten kom til at sjåføren måtte være ansvarlig for motorvognen, blant annet fordi "trafikksjef Berg...ikke (hadde) gitt bilføreren noen klar instruks om hvorledes han skulle forholde seg. Slik transporten ble ordnet, kunne verken Aas eller trafikksjefen føre kontroll med bilføreren disposisjoner. Bilføreren hadde i realiteten en så vidtgående fullmakt at det er naturlig å anse ham som ansvarlig for bilen i forsikringsvilkårenes forstand". Som det fremgår under den generelle drøftelsen over, er jeg uenig i at denne begrensede selvstendigheten er tilstrekkelig til å identifisere.

AKN 1700 (2000): Sjåførens oppdrag var her "i det vesentlige pliktbetont", men nemnden går ikke konkret inn på sjåførens arbeidsoppgaver.

### 7.3.7 Hjelperen må ha råderett over *et bestemt kjøretøy*

Den selvstendige råderett må knytte seg til et *bestemt* kjøretøy, jfr. klausulens ordlyd: "ansvarlig for motorvognen".<sup>106</sup> Begrunnelsen følger ikke bare av en ordlydsfortolkning, men også av reelle hensyn. Det er nemlig den *enkelte* motorvognen som er gjenstanden for forsikringen og ikke sikredes motorvogner generelt, og derfor er det også naturlig at ansvarligheten knytter seg til denne. Dersom sjåførens tilknytning til det bestemte kjøretøyet er lite omfattende, hjelper det ikke at sjåføren har omfattende selvstendighet i utførelsen av sine oppdrag fordelt på bilene han bruker.

I RG 1979 s. 721 Eidsivating la retten vekt på at "varigheten av tilknytningen til det enkelte vognsett var usikker idet denne helt ut avhang av hva som til enhver tid var praktisk for transportfirmaet". Sjåføren var en av 20 sjåfører som disponerte 20 lastebiler, hvor bruken av de enkelte lastebilene rullerte på omgang. Retten brukte dette som et av argumentene for at sjåføren ikke var ansvarlig for denne motorvognen.

<sup>105</sup> I forbrukerforhold vil det være relevant å legge vekt på i hvilken grad brukeren må spørre om lov for å kunne låne bilen, jfr. RG. 1994 s. 1166 Stavanger, RG 1994 s. 1141 Eidsivating og Upublisert dom av 27. januar 1997 Agder. En slik vurdering blir lite praktisk i næringsforhold, hvor bruksadgangen er fastlagt i arbeidsavtalen eller bedriftens instruksjer.

<sup>106</sup> Min kursivering.

En sentral følge av at klausulen ikke er utformet på en annen måte i næringforhold enn i forbrukerforhold er at klausulen ikke omfatter personene forsikringselskapene ønsker å identifisere sikrede med. Slik kan det for eksempel være ved forsikring av en speditørs bilpark. Speditøren har en rekke biler som hans ansatte kan benytte i virksomheten, men det er transportsjefen som bestemmer hvilke biler som skal brukes til hvilke oppdrag. Dersom en sjåfør forårsaker et forsikringstilfelle grovt uaktsomt, kan han ikke identifiseres med sikrede. Selv om sjåføren jevnlig kjører oppdrag for speditørfirmaet, kan hans bruk av de enkelte bilene være så tilfeldig at han ikke vil kunne anses ansvarlig for noen av disse.

### 7.3.8 Rådigheten må være omfattende

Det følger av forarbeidene at sjåførens rådighet over motorvognen, i tillegg til å være relativt varig, må være *omfattende* for at forsikringselskapet skal kunne identifisere hans handlinger med sikrede.<sup>107</sup> Det går ikke direkte frem av forarbeidene hvor omfattende sjåførens rådighet må være for å kunne identifisere, men kravet til omfattende rådighet er knyttet opp mot kravet til en viss *varighet*, slik at kravet til omfattende rådighet vil avhenge av denne. Samlet må rådigheten være så stor at det er naturlig å anse sjåføren som "*ansvarlig for motorvognen*", altså i realiteten et ansvar som minner mye om et eieransvar i den perioden sjåføren bruker bilen. Det er således vanskelig å rendyrke en drøftelse om hvor mye hver enkel side ved sjåførens tilknytning til motorvognen teller. Men det er mulig å si noen ord om hvor stor vekt momentene har overfor hverandre.

Mine slutninger er basert på en sammenfatning av den praksis som er vist til under punkt 7.35 og 7.36. Jeg går ikke nærmere inn på hvilken avgjørelse som gir belegg for den enkelte påstand om momentets vekt, fordi jeg trekker mine slutninger ut fra hvorledes jeg oppfatter rettsstilstanden i *sin helhet*.

Sjåførens rådighet er ikke tilstrekkelig omfattende dersom han ikke har *forvaltningen* over motorvognen, dette følger at NOU 1987:24 side 102. Det er altså ikke tilstrekkelig at sjåførens råderett over motorvognen er noenlunde selvstendig (punkt 7.36 bokstav c), dersom sjåføren er underlagt sikredes (eller en annen ansatt i bedriftens) myndighet vedrørende bruken av bilen ved valg av oppdrag, eller lignende. Dersom sikrede ikke lenger har forvaltningen av motorvognen, og forvalterfunksjonene er delt mellom personellet i bedriften, kan selvstendig råderett oppveie sjåførens (eventuelt) begrensede forvalteransvar. Slik *kan* det være dersom eksempelvis sjåføren har et omfattende vedlikeholdsansvar over bilen, samtidig som han kjører på langtransport og er gitt omfattende selvstendighet i bruken av bilen. Men denne vurderingen må selvsagt ses i lys av råderettens varighet. Dersom sjåføren

<sup>107</sup> NOU 1987:24 på s. 102.



innehar *noen* elementer av forvalteransvar, mens andre i bedriften innehar andre, beror det på en helhetsvurdering hvem som har "forvalteransvaret". I denne vurderingen vil det veie tyngst hvem som har ansvar for å fordele oppdrag og bruken av bedriftens motorvogner. Det vil også veie tungt hvem som har det jevnlike vedlikeholdsansvar. Hvem som har den økonomiske risikoen har ingen vekt i vurderingen, mens det kan tenkes at sjåføren vil kunne regnes for å ha forvalteransvar dersom han har ansvar for den kommersielle drift av bilen.

### 7.39 Rådigheten må være relativt varig

#### a) Innledning

Det følger av forarbeidene at rådigheten over motorvognen i tillegg til å være omfattende også må være "relativt varig" for å kunne identifisere sjåføren med sikrede:<sup>108</sup> "Et vanlig, kortvarig brukslån omfattes ikke av bestemmelsen, og heller ikke en mer permanent bruksadgang utløser identifikasjon dersom sikrede står for forvaltningen av forsikringsgjenstanden". Forarbeidene negative avgrensning av varighetskriteriet gir likevel få holdepunkter utover noen klare eksempler på når det ikke kan identifiseres. Den videre drøftelse må altså foretas i lys av praksis og reelle hensyn.

Det følger av uttalelsene i forarbeidene at varighetskriteriet skal vurderes opp mot to former for utlån; "brukslån" og "bruksadgang". Jeg skal først si noe nærmere om disse begrepene under bokstav b), før jeg går nærmere inn på hvilken varighet som kreves for å identifisere sikrede med sjåføren under bokstavene c-e. Jeg vil allerede her peke på at varighetskravet er relativt, slik at mer omfattende rådighet kan kompensere for kortere varighet og motsatt.

#### b) Begrepene "brukslån" og "bruksadgang"

Begrepet "brukslån" er sannsynligvis inspirert av omstendighetene i Rt. 1974 s. 140. Det følger av NOU 1987:24 på side 102 at tidligere rettspraksis vil være "veiledende" for tolkingen av ansvarlighetsbegrepet.

Rt. 1974 s. 140: Under en kjøretur fra Tonsberg sammen med en kamerat, lot sikrede kameraten prøvekjøre bilen. Kameraten kjørte grovt uaktsomt slik at bilen kjørte av veien og ble skadet. Høyesterett mente at det ikke var plass for identifikasjon: "For at sikrede skal tåle å bli identifisert med den person han har overlatt bruken av forsikringsgjenstanden til, må det i hvert fall kreves at overlattelsen er mer langvarig, og at brukeren er gitt en større selvstendighet enn tilfellet er her. Jeg nevner i denne forbindelse at jeg i overensstemmelse med hva det etter det opplyste er lagt til grunn i forsikringspraksis, antar at forsikringsselskapet må bare risikoen for låntakerens forhold ved dagliglivets vanlige brukslån. Det samme må da enn mer gjelde her".

<sup>108</sup> NOU 1987:24 på s. 102.

I lys av Rt. 1974 s. 140 er altså et brukslån et utlån som i lys av sikredes samtykke er ment å være *enkelstående* og *relativt kortvarig*. Brukeren må spørre sikrede eller eier om tillatelse hver gang han ønsker å låne bilen.

Begrepet "bruksadgang" er ikke brukt ved tolkingen av ansvarlighetsbegrepet i tidligere rettspraksis og dukket først opp i forarbeidene til FAL 1989.<sup>109</sup> Rent språklig gir "bruksadgang" anvisning på at brukeren har en *mulighet* til å kunne disponere over bilen. Begrepet er brukt flere steder i domstolspraksis og nemndspraksis fra tiden etter vedtagelsen av FAL 1989. I RG 1994 s. 1166 Stavanger la retten vekt på at sønnen ikke trengte å spørre foreldrene om lov til å bruke bilen på forhånd, og kom dermed frem til at sønnen hadde en generell bruksadgang. I RG 1994 s. 1141 Eidsivating kom retten til det motsatte resultat, her kunne ikke brukeren låne bilen uten å spørre om tillatelse på forhånd.

RG 1994 s. 1141 Stavanger: Sikrede og hans sønn (B) kjøpte bilen sammen, men sameiet ble oppløst da sønnen dro inn i militæret. Etter militærtjenesten fikk B regelmessig bruke bilen, og under en av kjøreturene skadet han denne under påvirkning av alkohol. Retten la til grunn at det ikke kunne foretas identifikasjon mellom B og faren. Retten viste til at sønnens bruk av bilen var avhengig av at faren ikke brukte den, og at B regelmessig hadde spurt faren om tillatelse på forhånd da han hadde behov for å bruke bilen: "Etter det som er gjennomgått foran kan lagmannsretten ikke finne at B har hatt noen slik generell bruksadgang til bilen at den kan gi grunnlag for identifikasjon. Heller ikke det konkrete utlån da utforkjøringen skjedde er av en slik art at han kan sies å være ansvarlig for bilen".

"Bruksadgang" kjennetegnes således av at brukeren ikke trenger å spørre om tillatelse på forhånd for å låne bilen og at lengden på det *enkelte* utlånet ikke trenger å være særlig varig.

Innholdet av disse begrepene er imidlertid preget av at forsikringslovutvalget i NOU'en konsentrerer seg om identifikasjon i *forbrukerforsikring*. I næringsforsikring passer ikke begrepene godt fordi de faktiske omstendigheter omkring bruken av bedriftens motorvogner skiller seg fra utlån av biler i forbrukerforhold. I et transportfirma trenger ikke sjåføren spørre på forhånd om han kan få bruke bilen til å utføre et oppdrag, da hans adgang til å bruke motorvognen følger direkte av ansettelsesavtalen eller en stillingsinstruks.<sup>110</sup> Begrepet "brukslån" blir således uten mening. Parallellen i næringsforsikring må i så fall bli sjåførens "enkelstående oppdrag". Rettspraksis fra forbrukerforhold vil bare kunne gi begrenset veiledning i drøftelsen av hvilke situasjoner sjåføren kan identifiseres med hensyn til enkelstående oppdrag.

<sup>109</sup> Jfr. den tidligere nevnte uttalelse i NOU 1987:24 på side 102.

<sup>110</sup> I et firma hvor bruken av de enkelte kjøretøyene rullerer, fastlegger ledelsen (eller transportsjefen) hvilken bil sjåføren skal benytte i forbindelse med utdeling av oppdrag. Se for eksempel RG 1979 s. 721 Eidsivating.

Når det gjelder "bruksadgang", får begrepet det samme innhold i næringsforhold, og rettskildematerialet kan gi adskillig veiledning i henhold til tolking av begrepet. At sjåføren har bruksadgang over bilen vil nok være svært vanlig, som en følge av at avtalen for eksempel utpeker et bestemt kjøretøy som sjåførens under ethvert oppdrag. I noen bedrifter vil valget av hvilket kjøretøy sjåføren bruker bestemmes av ansenitet, slik at den som har arbeidet lengst i firmaet eller har den eldste bilen, får disponere den nyinnkjøpte lastebilen.

#### c) Det er den forutsatte varighet som er gjenstand for vurdering

Det følger av rettspraksis at varighetskriteriet må vurderes ut fra hvor lenge brukslåneren får bruke motorvognen, ikke hvor lenge han har brukt den før ulykken oppstår. Det vil si at dersom for eksempel en ansatt på et trelastlager får i oppdrag å kjøre tømmer fra Norge til Spania, og det påregnes 10 dager på reisen, men han skader lastebilen ved grov uaktsomhet allerede dagen etter utreisen, må vurderingen av om varighetskriteriet er oppfylt ta utgangspunkt i den forutsatte utlånsperiode (som er 10 dager). Dette gjelder ved enkeltstående oppdrag, men det samme gjelder også ved permanent bruksadgang. Dersom for eksempel den faste lastebilsjåføren i grossistfirmaet skader bilen under en av sine leveringer, vil vurderingen av hvor varig sjåførens adgang til å bruke bilen er, knyttes opp mot hans adgang til å bruke lastebilen gjennom hele året, selv om det konkrete oppdraget er begrenset til noen dager. Domstolspraksis støtter opp om dette synet, særlig illustrerende er RG 1987 s. 1016 Eidsivating.

RG 1987 s. 1016 Eidsivating: B var sikredes svoger. Da B's Opel ble sendt på verksted for reparasjoner, fikk han låne sikredes bil, i første omgang noen uker, men da reparasjonen trakk ut, fikk B låne bilen videre under forståelse av at han kunne få låne den frem til Opelen ble reparert. Da B hadde lånt bilen i 23 dager voldt han skade under selvforskyldt beruselse. Retten kom frem til at bruken hadde vært "langvarig og ga B en betydelig selvstendighet under både yrkesmessig og privat bruk av bilen". Sikrede kunne således identifiseres med B's handlinger, fordi bruken "med hensyn til både varighet og omfang adskiller billånet...fra dagliglivets vanlige brukslån". Retten la drøftelsen av varighetskriteriet opp mot hvor lenge sikredes forutsatte at B kunne få bruke bilen, ikke bare de 23 dagene lånet varte.

RG 1987 s. 1016 Eidsivating illustrerer at dersom sikrede ikke har angitt et bestemt antall dager for hjelperen til å låne bilen, men derimot kobler utlånet til at et utenforliggende forhold inntreffer, må vurderingen ta utgangspunkt i hvor lenge sikrede ville ha ventet på at dette forholdet inntreffer. I RG 1987 s. 1016 Eidsivating ville sikrede sannsynligvis lånt bort bilen helt frem til svogerens bil ville blitt reparert, dersom dette ville skje i nærmeste fremtid. Men det lå i kortene at ventetiden ikke ville bli lang.

#### d) Varighetskravet er oppfylt dersom sjåførens bruksadgang over motorvognen er permanent

Det følger av forarbeidene at "(e)t vanlig, kortvarig brukslån omfattes ikke av bestemmelsen, heller ikke en mer permanent bruksadgang utløser identifikasjon

dersom sikrede står for forvaltningen av forsikringsgjenstanden". Utvalget tar her for seg to ytterkanter av varighetskriteriet. Det følger etter mitt syn av sammenhengen at varighetskriteriet er oppfylt dersom sjåførens bruksadgang er permanent, noe som i og for seg er opplagt. Dersom sjåføren kan bruke motorvognen til ethvert oppdrag så lenge han arbeider i firmaet, må varighetskravet klart være oppfylt.

Domstolene har i to dommer drøftet om brukeren har "generell" bruksadgang; et begrep som må ha samme innhold som "permanent" bruksadgang.<sup>111</sup> I RG 1994 s. 1166 *Stavanger* ble det lagt til grunn at sønnen hadde generell bruksadgang som følge av at han "da i realiteten [hadde] adgang til å bruke bilen så mye han ville". Etter mitt syn er det noe unøyaktig å vurdere varigheten opp mot hvor mye man kan bruke motorvognen, i forhold til varighetskriteriet er det sentrale hvor ofte man har adgangen til å bruke den. Dersom sjåføren kan bruke bilen under ethvert oppdrag, er varighetskriteriet oppfylt.

#### e) Den nærmere vurdering av varighetskriteriet vil avhenge av hvor omfattende sjåførens rådighet er

Som tidligere påpekt, følger det av forarbeidene at sjåførens rådighet over motorvognen må være "relativt varig". Det betyr at den nærmere vurdering av varighetskravet vil avhenge av hvor omfattende sjåførens rådighet er. Jo mer omfattende rådigheten er, dess kortere rådighet kreves og omvendt.

Når sjåføren er gitt en bruksadgang over motorvognen, vil den for næringsforhold i praksis alltid være permanent (generell). Det kan likevel tenkes at sjåføren bare kan bruke en bestemt lastebil enkelte dager i uken eller at i visse perioder i løpet av et år, men det vanlige vil være at sjåføren kan benytte bilen til å utføre alle hans oppdrag, er han først overlatt disposisjonen over denne. Ved permanent bruksadgang kreves det altså mindre rådighet over bilen enn ved konkrete brukslån. Det er likevel viktig å huske på at ikke sikrede må ha forvaltningen over motorvognen, har han det, kan det i følge NOU 1987:24 ikke skje identifikasjon.

Også hvor sjåføren bare har råderett over motorvognen for et enkeltstående oppdrag, må kravet til varighet vurderes ut fra hvor omfattende sjåførens rådighet over motorvognen er.

#### f) Krav om forvalteransvar ved enkeltstående utlån?

En særskilt problemstilling som oppstår ved enkeltstående utlån er om det også her stilles krav til at sikrede ikke må ha forvaltningen over motorvognen for at hjelperen skal kunne identifiseres.

<sup>111</sup> Se RG 1994 s. 1141 *Eidsivating* og RG 1994 s. 1166 *Stavanger*.

Forarbeidene er tause i forhold til om det kan skje identifikasjon ved enkeltstående oppdrag dersom sikrede har forvaltningen over motorvognen, de stiller bare et slikt krav ved permanent bruksadgang. Imidlertid kan jeg ikke se noen gode grunner for at sjåføren ikke skal ha forvalteransvar over motorvognen for å kunne bli identifisert ved enkeltstående oppdrag. Også ved enkeltstående oppdrag stilles det krav til at rådigheten må være omfattende, og det er grenser for hvor omfattende rådigheten kan være når sikrede beholder forvalteransvaret. Det er også vanskelig å kalle sjåføren "ansvarlig" for motorvognen dersom sikrede har forvalteransvaret, selv om sjåførens råderett er aldri så selvstendig. Så lenge sjåførens oppdrag er pliktbetont, kan han etter mitt syn ikke være "ansvarlig for motorvognen". Etter mitt syn må sjåføren også ha forvalteransvaret for å bli identifisert under et enkeltstående utlån.

Avkortingnemnda har tidligere vært av en annen oppfatning. I AKN 1664 (1999) kom nemnda frem til at kravet om forvalteransvar bare gjaldt ved permanent bruksadgang, alene ut fra en språklig fortolkning av forarbeidene. I AKN 1700 (2000) synes ikke nemnda å skille i deres drøftelse av hvilke elementer som er viktige i vurderingen av om sjåføren har forvalteransvaret over motorvognen. I AKN 1701 (2001) nevnes likevel kravet til forvalteransvar bare i drøftelsen av om sønnen hadde generell bruksadgang over bilen. Det er således uklart hva nemnda oppfatning her er.

### g) Den nedre grense

Et annet viktig spørsmål er om det finnes en nedre grense for hvor kort et oppdrag kan være før forsikringsselskapet ikke lenger har adgang til å kunne identifisere sjåføren med sikrede. Her må vi forutsette at sjåføren har så omfattende rådighet som han kan ha. Forarbeidene presiserer at det ikke kan skje identifikasjon ved *et "vanlig, kortvarig brukslån"*.

Det er særlig i nemndspraksis at problemstillingen har oppstått. Avkortingnemnda og Forsikringsskadenemnda har avvist identifikasjon hvor utlånets varighet var nede i ett døgn i AKN 876 (1992), men godkjent identifikasjon helt ned til 3-4 dager i AKN 846 (1992)<sup>112,113</sup>. Nyer praksis viser at avkortingnemnda har endret syn, og det fremgår av AKN 1700 (2000), 1701 (2000) og 1717 (2000) at rettens flertall ikke ønsker å opprettholde nemndas tidligere praksis. Den nye holdningen fra nemnda er at det ikke kan settes en fast nedre grense for varighet.

Vurderingen av hvor lenge sjåføren må ha rådighet over motorvognen for å kunne bli identifisert, må ta utgangspunkt i klausulens ordlyd og språklig forståelse. Spørsmålet er altså om man etter en språklig forståelse kan kalle en sjåfør som disponerer en lastebil bare noen få dager for "ansvarlig" for denne. Det må også ses i lys av hvor omfattende råderetten til sjåføren er over

<sup>112</sup> Denne uttalelsen er ikke akseptert av forsikringsselskapet som var part i saken, men dette gjaldt nemndas vurdering av grov uaktsomhet, ikke identifikasjonsspørsmålet.

<sup>113</sup> I FSN 572 (1984) identifiserte nemnda til tross for at bilen bare var stilt til disposisjon for 2-3 dager. Her var imidlertid hovedbegrunnelsen at brukeren hadde permanent rådighet.

motorvognen. Legger man til grunn at sjåføren har eksklusiv og omfattende rådighet over motorvognen, vil man likevel ha problemer med å kalle ham "ansvarlig" ved kortvarig bruk. Årsaken er at selv om rådigheten i utgangspunktet er eksklusiv, er det grenser for hvor mange rådighetsbeføyelser en sjåfør kan inneha ved et kort utlån. De fleste og viktigste av disse vil fortsatt finne seg på bedriftens eller transportsjefens hender.

Et eksempel: En lastebilsjåfør skal transportere varer i en ny lastebil fra Oslo til Malmø, deretter til København og tilslutt til Stavanger. Turen er estimert å ta 3-4 dager. Selv om lastebilsjåføren selv kan bestemme hvordan han skal legge opp ruten, hvordan han skal laste godset og lignende, mangler han mange viktige funksjoner som viser at man er ansvarlig. Ettersom turen skal utføres på kortest mulig tid, er det normalt at skader på/ved bilen skal repareres ved et verksted godkjent av bedriften eller transportsjefen. Det er heller ingen faktiske valgmuligheter vedrørende kjøreruten, da målet er å finne den raskeste ruten. Noen vidtgående bruksadgang har sjåføren heller ikke, han har ingen fritid å snakke om, annet enn når han venter på at godset skal leveres på lasteområdet. Sjåføren kan heller ikke la andre kjøre bilen, da dette vil forsinke ham i hans oppdrag. Det kan neppe foretas noen identifikasjon i denne situasjonen.

Det er først når varigheten blir så stor at det blir mindre hensiktsmessig å la forvalteransvaret ligge på bedriften at det kan komme på tale med identifikasjon. Slik vil situasjonen gjerne være for flyttebyråsjåfører.

Et flyttebyrå tar på seg oppdraget å transportere møbler fra Beijing til Kristiansand. Flyttebyrået lar en enkelt sjåfør utføre oppdraget ved kjøre hele ruten (selv om deler av denne ruten foregår ved sjøtransport). En slik tur kan ta meget lang tid, og selv om sjåføren har kontakt med ledelsen, må han ha et visst ansvar for vedlikeholdet av bilen, selv om han ikke skulle komme til å foreta vedlikeholdet selv. I tillegg har nok sjåføren råderett over bilen under turen, kanskje han sender containeren med møblene med båten, mens han selv kjører gjennom Thailand for å spare fraktomkostninger. Bruksadgangen vil her være meget stor, han kan i utgangspunktet bruke lastebilen til det han ønsker, så lenge oppdraget utføres på en tilfredstillende måte. I denne situasjonen ville det nok kunne tenkes adgang til identifikasjon.

Skal jeg driste meg til en konklusjon, vil jeg si at det neppe kan fastlegges en fast nedre grense for varigheten. Men selv om sjåførens rådighet over motorvognen skulle være aldri så omfattende, må det nok kreves lengre bruk enn bare de 3-4 dagene som krevdes i AKN 846 (1992). Mest sannsynlig er heller ikke en uke tilstrekkelig, som en følge av at det er begrenset hvilken rådighet sjåføren rent faktisk kan ha over en reise med en slik kort varighet. Jeg ser ikke bort fra at løsningen kan være en annen i forbrukerforhold hvor brukslån normalt er mer omfattende enn i næringsforhold, men jeg velger å ikke gå inn på en nærmere drøftelse om dette.

Det har vært hevdet fra forsikringsselskapenes side at ansvarlighetsklausulen skal tolkes i lys av hensynet til trafiksikkerheten. Etter deres syn medfører dette at rettsanvenderen skal se på hvem som er ansvarlig for at bilen ikke blir skadet når den

kjøres, og dette vil være sjåføren. Derfor vil den nedre grensen av varighet for å kunne identifisere være lav. Et slikt argument svikter på flere punkt. For det første strider det mot ordlyden å anse en person som kjører en bil "ansvarlig" for denne når han bare kan kjøre den over en kortere periode. For det andre skulle en slik tolking i lys av trafikksikkerheten tilsi at selv et utlån på noen minutter ville gjøre sjåføren ansvarlig, motsatt Rt. 1974 s. 140. For det tredje er hensynet til trafikksikkerheten bygget på preventive hensyn, som ikke har noen tyngde i forhold til identifikasjon i næringsforsikring. Når sjåføren er forsvarlig utvalgt av transportfirmaet og har fått alle instruksjoner, kan ikke transportfirmaet hindre sjåføren i å kjøre, som nettopp er hans arbeid.

Etter mitt syn har forsikringsselskapene laget en klausul som krever at den ansvarlig (typisk transportsjefen) skal dra omsorg over bilen. Når en annen enn den ansvarlige kjører bilen (typisk sjåføren), skal ikke forsikringsselskapet kunne avkorte som følge av at sjåføren, som kun utfører oppdraget, og ikke har overordnet ansvar over bilen, skader denne. Dersom forsikringsselskapene ønsker at klausulen skal få et annet innhold, må de selv sørge for at formuleringen endres.

#### 7.4 Utvidet tolking ved overtredelse av sikkerhetsforskrifter?

Ved identifikasjon av sikrede med forvarere av forsikringsgjenstanden, bruker forsikringsselskapene, som tidligere nevnt i punkt 7.1, samme formulering av identifikasjonsklausulen ved alle overtredelser som kan tilregnes sikrede. Her oppstår den nevnte problemstilling om klausulen skal tolkes likt uansett hvilken overtredelse det er tale om, eller om klausulen omfatter flere personer ved overtredelser av sikkerhetsforskrifter. Tanken er at det er ekstra viktig å identifisere ved sikkerhetsforskrifter, og at forsikringsselskapene derfor bør kunne identifisere med personer som har et særlig ansvar for å overholde *sikkerhetsforskriften*, selv om disse ikke er ansvarlige for *motorvognen*.

I AKN 1700 (2000) skiller flertallet i et obiter dictum mellom tolking av ansvarlighetsklausulen ved overtredelser av sikkerhetsforskrifter og ved grov uaktsom overtredelser. Her legges det til grunn at identifikasjonsadgangen er videre ved tolking av begrepet i forhold til sikkerhetsforskrifter.

Situasjonen kan for eksempel være at sjåføren ikke har annen råderett over bilen enn å bestemme hvorledes han skal laste og losse varene. Vedlikeholdsansvaret er ikke omfattende og det er transportsjefen som har ansvar for å fordele bruken av motorvognene, ikke ham. Som vi ser, har ikke sjåføren her omfattende nok rådighet til å kunne identifiseres med sikrede. Hadde feilen vært knyttet til grov uaktsom fremkallelse av forsikringstilfellet, ville det ikke vært tvilsomt at identifikasjon ikke kunne foretas. Men dersom det foreligger en sikkerhetsforskrift vedrørende lasting eller lossing og det er denne som er overtrådt, blir det spørsmål om det likevel kan identifiseres, fordi sjåføren må anses som ansvarlig for å overholde denne forskriften.

Eksemplet er hentet fra dommen gjengitt i RG 1967 s. 369 *Eidsivating*. Her hadde sjåføren fått et selvstendig og særskilt oppdrag om å laste og losse som han ville, og

utførte en feil i forbindelse med dette. I forsikringsavtalen fantes det en bestemmelse om at selskapet ikke var ansvarlig for overbelastning. Som påpekt av flertallet i AKN 1700 ville denne bestemmelsen under FAL 1989 måtte regnes som en sikkerhetsforskrift etter FAL § 1-2 (e) nr. 3. Resultatet ble identifikasjon.

Det følger av FAL § 4-11 (3) at personene eller organisasjonene som forsikringsselskapene ønsker å identifisere med må være "nærmere angitt".<sup>114</sup> Etter mitt syn er ikke klausulen klar nok til å identifisere med sjåfører som har et særskilt ansvar for å overholde en bestemt sikkerhetsforskrift så lenge disse ikke har "ansvar for motorvognen". Jeg finner det vanskelig å tolke begrepet til å omfatte også disse sjåførene. Forsikringsselskapene har en anledning til å utforme deres klausuler slik de ønsker, og når de har valgt å bruke en utilstrekkelig formulering, bør de etter mitt syn ta følgene av deres valg.

Konklusjonen er således at ansvarlighetsklausulen skal tolkes likt ved overtredelse av sikkerhetsforskrifter som ved fremkallelse av forsikringstilfellet.

<sup>114</sup> Her viser jeg til min drøftelse under punkt 3.2 over.

## Kapittel 8 – Sammenfatning

Ved vedtagelsen av FAL 1989 tenkte nok lovgiver at de vanskeligste problemene i forbindelse med identifikasjon var løst. En gjennomgang av forsikringsselskapenes vilkår viser imidlertid at nye problemstillinger som lovgiver ikke hadde tenkt på, reiser seg. I stor grad må årsaken til de nye tolkingsproblemene tilskrives forsikringsselskapene, som på flere felt har valgt å fortsette med deres tidligere forsikringsvilkår, eller gjort minimale endringer. Særlig vanskelig blir tolkingsproblemene når vilkårene er direkte kopier av lovens ordlyd eller uttalelser i forarbeidene. Ved å ikke ta høyde for de ulike faktiske forhold i næringsforhold kontra forbrukerforhold, er det nærliggende å hevde at noen forsikringsselskap gjort seg selv en bjørnetjeneste.

Etter mitt syn bør forsikringsselskapene foreta en grundig gjennomgang av deres vilkår i næringsforhold. Særlig gjelder dette bruken av ansvarlighetsklausulen. Er det slik at et forsikringsselskap ønsker å identifisere handlingene og unnløstelsene til deres faste sjåfører uavhengig av hvilket kjøretøy de til enhver tid bruker, bør dette komme klart til uttrykk i vilkårene. Slik ansvarlighetsklausulen nå er formulert, risikerer forsikringsselskapet at domstolene vil nekte identifikasjon i næringsforhold.

Personlig er jeg ikke sikker på at det er en god løsning å identifisere de faste sjåførene. Så lenge disse sjåførene ikke har noe overordnet ansvar i bedriften, befinner en slik klausul seg i gråsonen av hva som er tillatt i forhold til avtaleloven § 36. Det er åpenbart at grensene må kunne tøyes i næringsforhold, men forarbeidene til loven forutsetter at visse klausuler kan være ugyldige. Velger forsikringsselskapene å innføre slike klausuler, bør de i det minste utvise et forsvarlig skjønn i bruken av dem.

## FORKORTELSERLISTE OVER LITTERATUR

- |  |  |
|--|--|
| ASKELAND <i>Erstatningsrettslig identifikasjon</i> | Bjarne Askeland: Erstatningsrettslig identifikasjon, innlevert avhandling under bedømmelse for den juridiske doktorgrad, Bergen 2000 |
| BOE <i>Innføring i Juss</i>                        | Erik Boe: Innføring i Juss, Oslo 1996  |
| BRÆKHUS/REIN <i>Håndbok i kaskoforsikring</i>      | Sjur Brækhus og Alex Rein: Håndbok i kaskoforsikring, Bergen 1993  |
| BULL <i>Identifikasjon i vareforsikring</i>        | Hans Jacob Bull: Identifikasjon i vareforsikring, under publisering i Svenska Sjørettsforeningens skrifter, 2001                     |
| BULL <i>Innføring i forsikringsrett</i>            | Hans Jacob Bull: Innføring i forsikringsrett, 7. utgave, Oslo 2000   |
| BULL <i>Nytt i Privatretten</i>                    | Hans Jacob Bull: Nytt i privatretten 4-2000: Forsikringsrett, Motorvognforsikring, grov uaktsomhet, identifikasjon, Oslo 2000        |
| BULL <i>Tredjemannsdekninger</i>                   | Hans Jacob Bull: Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold, Oslo 1988  |
| ECKHOFF/HELGESEN <i>Rettskildelære</i>             | Torstein Eckhoff og Jan E. Helgesen: Rettskildelære, Oslo 2001   |
| FLEISCHER <i>Rettskilder</i>                       | Carl August Fleischer: Rettskilder og juridisk metode, Oslo 1998   |
| HAUGEN <i>Innføring i Forsikringsrett</i>          | Jan M. Haugen: Innføring i forsikringsrett, Oslo 2000  |
| HOV <i>Avtaleslutning og ugyldighet</i>            | Jo Hov: Avtaleslutning og ugyldighet, Oslo 1998  |
| LØDRUP <i>Erstatningsrett</i>                      | Peter Lødrup: Erstatningsrett, 4. utgave, Oslo 1999  |
| SELMER <i>Forsikringsrett</i>                      | Knut Selmer: Forsikringsrett, 2. utgave, Oslo 1982   |
| WOXHOLTH <i>Avtaleinngåelse</i>                    | Geir Woxholth: Avtaleinngåelse, ugyldighet og tolking, Oslo 1998   |

## FULLSTENDIG LITTERATURLISTE

Arntzen, Andreas: Fremkallelse av forsikringstilfellet og overtredelse av sikkerhetsforskrifter - noen tanker om FAL's reaksjonssystem - s. 1-44. - Norsk Forsikringsjuridisk Forenings Publikasjoner Vol. 57 (1971).

Arntzen, Andreas: Identifikasjon ved fremkallelse av forsikringstilfellet - s. 1-28. - Nordisk Forsikringsjuridisk Tidsskrift 1975:3.

Askeland, Bjarte: Erstatningsrettslig identifikasjon. Upublisert, Hustrykkeriet i Bergen. 415 sider. (2000)

Boe, Erik: Innføring i juss - juridisk tenkning og rettskildelære. Oslo, Tano Aschehoug. 410 s. ISBN 82-518-3453-8 (1996)

Brækhus, Sjur og Alex Rein: Håndbok i kaskoforsikring - Oslo, Forsikringsakademiet. 613 s. - ISBN 82-90060-37-7 (1993)

Bull, Hans Jacob: Identifikasjon i vareforsikring. Under publisering i Svenska Sjørettsforeningens skrifter. (2001)

Bull, Hans Jacob: Innføring i forsikringsrett. Oslo, Hustrykkeriet. 568 s. pluss vedlegg. (2000)

Bull, Hans Jacob: Forsikringsrett, Motorvognforsikring, grov uaktsomhet, identifikasjon. Nytt i Privatretten 4-2000.

Bull, Hans Jacob: Sjøforsikringsrett. Oslo, Tanum-Norli. 183 s. - ISBN 82-518-0953-3 (1980)

Bull, Hans Jacob: Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold. Oslo, Sjørettsfondet. 548 s. ISBN 82-90260-24-5 (1988)

Bugge, Nicolay L.: Anmeldelse av "Phillips Hult. Föreläsningar över försäkringsavtalslagen". S. 490-494. - Nordisk Forsikringsjuridisk Tidsskrift (1936).

Eckhoff, Torstein og Helgesen, Jan E.: Rettskildelære. Oslo, Universitetsforlaget. 414 sider. ISBN 82-518-3988-2 (2001)

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: Innføring i sjørett - 5. utgave - Oslo, Forsikringsakademiet. 514 s. - ISBN 82-90260-45-8 (1999)

Fleischer, Carl August: Rettskilder og juridisk metode. Oslo, Ad Notam Gyldendal AS. 522 sider. ISBN 82-417-0954-4. (1998)

Galtung, Otto: Fremkallelse av forsikringstilfellet og overtredelse av sikkerhetsforskrifter - noen tanker om FAL's reaksjonssystem - Innlegg - s. 57-60. - Norsk Forsikringsjuridisk Forenings Publikasjoner Vol. 57 (1971).

Grundt, Theodor (1939): Lærebok i forsikringsrett. Oslo, Johan Grundt Tanum. 469 s.

Hansen, Jørgen: Regresbeskyttelse og identifikasjon i skadesforsikring. S. 161-176. - Nordisk Forsikringsjuridisk Tidsskrift (1958).

Haugen, Jan M.: Innføring i forsikringsrett. Oslo, Forsikringsakademiet. 318 s. ISBN 82-7664-147-4 (2000)

Hov, Jo: Avtaleslutning og ugyldighet. Oslo, Papinian. 440 s. ISBN 82-91060-06-1. (1998)

Hult, Phillips: Kan försäkringshavarens rätt prejudiceras genom avtalsstridiga åtgärder av tredje man? S. 517-562. - Nordisk Forsikringsjuridisk Tidsskrift (1932).

Hult, Phillips: Föreläsningar över försäkringsavtalslagen. - Stockholm (1936)

Kaira, Kurt: Verkan av att försäkringsfall framkallas av verkst. direktör eller styrelsemedlem. S. 153-161. Tidsskrift utgiven av Juridiska Foreningen i Finland (1947).

Karlgren, Hjalmar: Några anmärkingar om det s. k. identifikasjonsspörsmålet inom försäkringsrätten. S. 25-38. - Norsk Forsikringsjuridisk Forenings Publikasjoner Vol. 1 (1938).

Lundgaard, Hans Petter: Fremkallelse av forsikringstilfellet og overtredelse av sikkerhetsforskrifter - noen tanker om FAL's reaksjonssystem - Innlegg - s. 55-57. - Norsk Forsikringsjuridisk Forenings Publikasjoner Vol. 57 (1971).

Lødrup, Peter: Lærebok i erstatningsrett. 4. rev. utgave. - Oslo Grafisk Hus A.s Bergen - 513 s. - ISBN 82-91724-05-9 (1999)

Løken, Johan (1952): Forsikringskravet. Oslo, Johan Grundt Tanum (1952)

Løvvik, Andreas V.: Fremkallelse av forsikringstilfellet og overtredelse av sikkerhetsforskrifter - noen tanker om FAL's reaksjonssystem - Innlegg - s. 45-50. - Norsk Forsikringsjuridisk Forenings Publikasjoner Vol. 57 (1971).

Nygaard, Nils: Skade og ansvar. 5. reviderte utgave. - Bergen: Universitetsforlaget - 485 s. - ISBN 82-00-12947-0 (2000)

Rasting, Carl: Identifikasjonsproblemet i forsikring. S. 93-106. Juristen (1955).

Selmer, Knut S.: Forsikringsrett. 2. reviderte utgave. - Oslo: Universitetsforlaget - 389 s. - ISBN 82-00-05686-4 (1982)

Selmer, Knut S.: Forsikringsavtaleloven med forarbeider. Oslo: Tano. - 396 s. - ISBN 82-518-2793-0 (1990)

Sindballe, Kristian: Synspunkter for Bestemmelsen af Elementarforsikrerens Risiko. S. 57-88. Ugeskrift for Retsvitenskap avd. B (1921).

Tharaldsen, Sverre: Fremkallelse av forsikringstilfellet og overtredelse av sikkerhetsforskrifter - noen tanker om FAL's reaksjonssystem - Innlegg - s. 50-55. - Norsk Forsikringsjuridisk Forenings Publikasjoner Vol 57 (1971).

Thorning Hansen, K.: Kan selskapet betinge sig ansvarsfrihed, når forsikringsbegivenheden ikke kan tilregnes forsikringstageren? S. 340-348. - Nordisk Forsikringsjuridisk Tidsskrift (1951).

Vihma, Vaino: Om uppsåtliga eller genom vållande framkallade försäkringsfall med särskild hänsyn till brandförsäkring. S. 331-351. Nordisk Forsikringsjuridisk Tidsskrift (1953).

Woxholth, Geir: Avtaleinngåelse, ugyldighet og tolking. Oslo, Ad Notam Gyldendal AS. 467 sider - ISBN 82-417-0960-9 (1998)

- Nr. 39. *Gunder Egge*: Lovvalget i erstatningsretten (Internasjonal erstatningsrett).
- » 40. *Ivar Hole*: Ansvarsfraskrivelse i massekontrakter.
- » 41. *Jan Hellner*: Bör vi söka övervinna ansvarsförsikringen?
- » 42. *Erik Martens*: Driver våre domstoler aktsomhetskravet for langt?
- » 43. *Thor Bryn*: Skatt og skadeforsikring.
- » 44. *C. Stub Holmboe*: Foreldelse og erstatnings- og forsikringskrav.
- » 45. *Johs Andenæs*: Rettsteori og rettspraksis.
- » 46. *Knut K. Selmer*: Forsikringsvilkårene - kontrakt eller salgsvare?
- » 47. *Nicolai B. Herlofson*: Gjenoppbygningsplikt i brannforsikring.
- » 48. *Arne Bech*: Entreprenørkontrakter - risiko og ansvar.
- » 49. *Tore Sandvik*: Ansvar for skadevoldende egenskaper.
- » 50. *Peter Lødrup*: Skadelidtes stilling hvor han frivillig har utsatt seg for en risiko.
- » 51. *Jørgen Trolle*: På vej mod det objektive ansvar eller tilbake til naturen.
- » 52. *Karsten Gaarder*: Erstatningsregler i opphavs- og konkurranse retten.
- » 53. *Harry Guldbrandsen, Egil Anonsen, Nils Finn Simonsen, Axel Heiberg*: Invaliditetsvurdering og erstatningsutmåling.
- » 54. *Bertil Bengtson*: Om ansvar för läkemedel.
- » 55. *Peter F. Holst*: Styremedlemmers ansvar for uansvarlige selskaper.
- » 56. *Audvar Os*: Erstatningsansvar for skader og ulemper ved byggevirksomhet.
- » 57. *Andreas Arntsen*: Fremkallelse av forsikringstilfellet og overtredelse av sikkerhetsforskrifter - tanker om F.A.L.'s reaksjonssystem.
- » 58. *Gunnar Nerdrum*: Arkitekters og rådgivende ingeniørers erstatningsrettslige stilling.
- » 59. Uttalelser fra Forsikringsnevnden nr. 1-16.
- » 60. Uttalelser fra Forsikringsnevnden nr. 17-50.
- » 61. Uttalelser fra Forsikringsnevnden nr. 51-100.
- » 62. *Gunnar A. Engh*: Ekstraordinære tap, skadelidtes inntale av tredjemanns tap og tredjemanns tap ved personskader.
- » 63. *Ole Steen-Olsen*: Produktansvaret i norsk rett.
- » 64. *Thomas Idsøe*: Bör forsikrings selskaper kunne gå konkurs?  
*Helge Myhre*: Kan prinsippet i forsikringsavtalelovens § 95 anvendes analogisk når assurandøren er konkurs?  
Med innlegg av *Helge Kvamme*.
- » 65. *Ketil Stene*: Om yrkesskade og yrkesskade-forsikring.
- » 65. *Jørgen Wiberg*: Erstatning for saksomkostninger.
- » 66. *Asbjørn Kjønsstad*: Folketrygdens særpreget og plass i samfunnet.
- » 67. *Viggo Hagstrøm*: Læren om yrkesrisiko og passiv identifikasjon i lys av nyere lovgivning.
- » 68. *Hans Jacob Bull*: Erfaringer med FAL 1989; Særlig om de skjulte handlingsklausuler". Med innlegg av *Andreas Arntzen*.
- » 69. *Trine-Lise Wilhelmsen*: Forsikrings selskapenes kontraheringsplikt.
- » 70. *Jan Einar Barbro*: Entreprenørkontrakter og forsikring.