

NORSK FORSIKRINGSJURIDISK  
FORENINGSPUBLIKASJONER

NR. 41

JAN HELLNER  
PROFESSOR, DR. JUR.

BÖR VI SÖKA ÖVERVINNA  
ANSVARSFÖRSÄKRINGEN?

Med diskusjonsinnlegg av:

Knut S. Selmer, Nils Finn Simonsen, Kristen Andersen  
og Erling Wikborg

337890  
B

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 Löfgren*: 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*: Forsikringsagentens 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 legemskrenkelses utvides?
- > 13. *J. Fr. Coucheron*: Streiftog i F.A.L.'s kapitel om livsforsikring.
- > 14. *Jens Chr. Hauge*: Skadeforsikring i krisetider.
- > 15. *Johs. Andenæs*: Fortid og framtid i erstatningsretten.
- > 16. *Axel Heiberg jr.*: Ansvar for dyr.
- > 17. *I. Sundfør*: Konnossementsansvaret.
- > 18. *Th. Grundt*: Spredte spørsmål fra grensefeltet mellom sjøforsikringen og krigsforsikringen.
- > 19. *Fredrik Moe*: Invaliditet og erstatning.
- > 20. *Fr. H. Winsnes*: Regressoppgjør etter strl.s 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 erstatningsreglene i de nordiske billover ensrettes — og i tilfelle hvorledes?
- > 33. *Wilh. Münter Rolfsen*: Det offentlige ansvar for sine tjenestemenns handlinger.
- > 34. *Georg Lous*: Jernbanens erstatningsansvar.
- > 35. *Per Løken*: Om ansvar i naboforhold.
- > 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*: Ansvaret for passasjerer og gods ved befordring med luftfartøy.
- > 39. *Gylden Ege*: Lovsak i erstatningsretten. (Internasjonal

NORSK FORSIKRINGSJURID  
FORENING S PUBLIKASJON

NR. 41

JAN HELLNER

PROFESSOR, DR. JUR.

## BÖR VI SÖKA ÖVERVINNA ANSVARSFÖRSÄKRINGEN?

Med diskusjonsinnlegg av:

Knut S. Selmer, Nils Finn Simonsen, Kristen Andersen  
og Erling Wikborg

### Bör vi söka övervinna ansvarsförsäkringen?

Den fråga som jag skulle tala om i kväll: Bör vi söka övervinna ansvarsförsäkringen? kan måhända tyckas rätt egendomlig för den som har lärt sig att betrakta ansvarsförsäkringen som en nyttig, för att inte säga nödvändig, försäkringsform. Samtidigt är det väl bekant för de flesta, att en stor del av den ständigt pågående diskussionen om förhållandet mellan skadestånd och försäkring just rör möjligheterna att ersätta skadeståndsansvaret och den ansvarsförsäkring, som ansluter sig till detta, med sakförsäkring eller personförsäkring. Ur denna synpunkt kan frågan betraktas som ganska banal, och det fordras kanske ett försvar för att jag tar upp den igen.

De huvudsakliga skälen till att jag vågar mig in på detta område, där redan så många har varit inne, är två, eller kanske tre. Jag tycker att det finns ett behov att på detta område skilja mellan olika allmänna idéer, som i fråga om de praktiska resultaten blott delvis överensstämmer. Jag tycker vidare att det kan vara skäl att rikta uppmärksamheten även på andra skador än yrkesskador och trafikskador, de båda typer som dominerar i diskussionen och som otvivelaktigt är viktigast men dock icke de enda. Slutligen vill jag gärna föra diskussionen på en sådan nivå, att man har utsikt att komma till några praktiska, konkreta resultat. Jag vill gärna förutskicka, att jag inte har någon bestämd tes, som jag vill framkasta eller bevisa, utan jag vill försöka göra, som det heter i den politiska debatten, en förutsättningslös undersökning.

Planerna på genomgripande reformer på skadeståndsrättens område associeras väl här i Norden främst med Ivar Strahls namn, och även Astrup Hoel är ihågkommen som en föregångare. Av utlänningar har främst Albert Ehrenzweig, professor i Berkeley, blivit känd hos oss som en förkämpe

för liknande reformer. Men i själva verket förekommer samma tendenser på många andra håll, och enligt min mening är kanske en av de viktigaste uppgifterna att söka klargöra, var kärnpunkten i de olika tankegångarna ligger.

Låt oss börja med Astrup Hoel. Läser man nu hans bok om Risiko og ansvar, blir man slagen av den teoretiserande tendensen. Början av boken innehåller ett slags populär introduktion till kausalitetsbegreppet och sannolikhetskal-kylen, och denna teoretiska analys överföres på ett något oklart sätt till ett praktiskt juridiskt resonemang. Vad beträffar den stora principfrågan, placeringen av den ekonomiska bördan av olika skador, står Astrup Hoel i realiteten mycket nära Stang. Den dominerande synpunkten är möjligheten att göra skador beräkneliga och fördela kostnaden för dem genom försäkring. På det rättstekniska planet sysselsätter sig Astrup Hoel särskilt med skillnaden mellan ansvarsförsäkring, som indirekt verkar till den skadelidandes förmån, och försäkring av tredje mans intresse, som mera direkt är anpassad efter de skadelidandes behov. Det är främst ur denna mera begränsade synvinkel, som Astrup Hoel finner ansvarsförsäkringen underlägsen sakförsäkringen. Hans mest vittgående reformplaner, som han framställer i en uppsats i Norsk Retstidende 1930, tenderar emellertid till att utplåna skillnaden mellan ansvarsförsäkring och sakförsäkring resp. personförsäkring, genom att ett enda försäkringssystem skall ge ersättning utan att — annat än i undantagsfall — låta den inträffade skadan belasta vare sig den skadelidande eller skadevällaren direkt.

Den senare diskussionen i Norden är mera dominerad av socialpolitiska synpunkter. Skadestånds- och försäkringsrätt bedömes som led i samhällets allmänna system av socialpolitiska åtgärder till fromma för dem som lider skada till person eller egendom. Ett inflytande från Beveridgeplanen i England framträder även i diskussionen i Norden. Särskilt märkbart är detta inflytande i ett föredrag som dåvarande universitetsstipendiaten Johs. Andenæs höll i denna förening 1943. Den socialpolitiska inriktningen betyder bl. a., att tyngdpunkten kommer att ligga vid personskadorna.

Andenæs uppfattning om ansvarsförsäkringen är, såvitt jag förstått, ej helt avvisande. Han tillerkänner den en ganska blygsam plats, men tycks mena att den inom sitt område är nyttig.

Går man sedan till Strahls skadeståndsutredning och olika uppsatser, finner man en kombination av olika tankeelement. De socialpolitiska synpunkterna spelar även hos Strahl en dominerande roll, men därjämte gör han ett icke ringa bruk av s. k. samhällsekonomiska argument, gående ut på att en verksamhet som är särskilt farlig bör bära de skador, som den vållar, som en kostnad i verksamheten. Vidare lägger Strahl åtskillig vikt vid att påvisa, att de försäkringar, utifrån vilka skadeståndsreglerna utformats, ej längre föreligger. Reglerna om ansvarighet för biltrafik avser exempelvis, såsom Strahl på ett övertygande sätt påvisar, ej längre förhållandet mellan enskilda skadelidande och enskilda skadevällare, utan förhållandet mellan skadelidande och kollektivet av bilister, vilka med sina premier bekostar trafikförsäkringen. Strahls slutsats är som bekant, att man bör ombilda trafikförsäkringen från en ansvarsförsäkring till en försäkring till förmån för trafikoffren, så att den liknar försäkringen mot yrkesskador, vilken utgör en av arbetsgivarna bekostad personförsäkring till förmån för arbetstagarna.

Strahl och Albert Ehrenzweig i Berkeley åberopar varandra ofta som meningsfränder, och i resultaten finner man en viss överensstämmelse. Men Ehrenzweig har en morali-serande tendens som är ganska främmande för Strahl. Enligt Ehrenzweig bör en ansvarsförsäkring inte ge skydd åt den som handlat med verklig vårdslöshet, så att man kan förebrå honom hans beteende. Därför vill han avskaffa ansvarsförsäkringen för det verkliga culpaansvaret.

Utänför detta culpaansvar vill Ehrenzweig inskränka ersättningarna till begränsade belopp. Till stöd härför har han ett slags kontraktsmässigt analogi: att bära ett strikt ansvar är det pris som en verksamhet måste betala för att trots sin farlighet få existera i samhället. Men detta ansvar bör då också begränsas till vad som är typiskt för den

farliga verksamheten, och i typiciteten ligger enligt Ehrenzweig också en begränsning av ersättningarna till vad som är normalt under omständigheterna. På detta sätt kommer Ehrenzweig til resultatet, att den som driver farlig verksamhet bör åläggas skyldighet att utge standardiserade och begränsade ersättningar till dem som lider skada genom verksamheten.

Härtill kommer enligt Ehrenzweig andra skäl av mera praktisk natur, vilka särskilt rör trafikolyckor. Vid standardiserade ersättningar, som utgår oberoende av culpa, undgår man de talrika och kostsamma processer vilka medför att stora delar av bilisternas kostnader för trafikförsäkring i realiteten går till andra än de skadelidande. I Amerika är det tydligen vanligt, att de som drabbas av kroppsskador, särskilt bilskador, vänder sig till advokater som specialiserar sig på sådana mål, och det händer ej sällan att de själva uppsökes av sådana advokater, vilka ägnar sig åt något som kallas för ambulance-chasing. Advokaterna tar sedan inte något arvode om de förlorar processen, men de tar åtminstone 35 eller 40 procent, ibland mera, av skadeståndets belopp om de vinner processen. Detta vet juryn om, och den beräknar skadeståndet med tanke därpå. Hela detta system skulle man undgå, om man införde ett förenklat ersättningssystem.

I Ehrenzweigs ekonomiska bedömning av ansvarsförsäkringen spelar också en annan tanke en viss roll, en förvånande stor roll enligt min mening. Med skadestandsreglerna följer oundvikligen regler om solidariskt skadestandsansvar för flera skadevällare, vilka var och en måste ha sin ansvarsförsäkring, och detta i sin tur leder till regressprocesser, vilka ökar kostnaderna och ur samhällets synpunkt är helt improduktiva. Om i stället skadestandsansvaret ersättes med en skyldighet att teckna olycksfalls- eller sakförsäkring til begränsat belopp till förmån för tredje man, så finnes icke något skadestandsansvar, som behöver täckas med ansvarsförsäkring, och inga möjligheter till regress. Detta blir ett ytterligare skäl för att helt avskaffa

ansvarsförsäkringar och ersätta dem med försäkringar till förmån för tredje man.

En annan författare som ganska nyligen skrivit om behovet av reformer i trafikförsäkringen i USA, Leon Green i boken *Traffic Victims*, vilken kom 1958, avvisar emellertid tanken på begränsade ersättningar. Han anser dem vara helt otillräckliga. Även han propagerar för att ersätta ansvarsförsäkringen för trafikskador med s. k. loss insurance, där ersättningarna utgår oberoende av culpa, men han menar att ersättningarna skall bestämmas enligt vanliga skadestandsregler, med den enda avvikelser att ersättning ej skall utgå för sveda och värk.

Går man sedan till Tyskland, finner man liknande reformplaner motiverade på helt andra sätt. De rättstekniska, för att inte säga begreppsjuridiska, argumenten dominerar. Redan 1934 publicerade nuvarande professorn i försäkringsrätt i Hamburg, Hans Möller, en uppsats som han kallade «Die Überwindung der Haftpflicht-versicherung». Denna börjar med ett mycket hårdsmält resonemang om vad försäkringsgivarens prestation vid ansvarsförsäkring egentligen är, en naturaprestation eller en penningprestation. Så småningom leder emellertid detta resonemang över till en analys av den skadelidandes skydd, sådant detta gestaltas enligt de tyska reglerna om ansvarsförsäkring, och Möller finner åtskilliga brister, bl. a. med avseende å förhållandet till försäkringstagarens borgenärer. Dessa brister kan delvis övervinnas genom att den skadeståndsskyldige i stället för en ansvarsförsäkring tecknar en försäkring till förmån för tredje man. En sådan kan vara antingen en sakförsäkring, t. ex. en lagerhållares försäkring å sina kunders ineliggande lager, eller en personförsäkring, t. ex. en bilägares olycksfallsförsäkring till förmån för passagerare och förare i bilen. Men även dessa arrangemang har sina nackdelar, särskilt om man ser dem ur skadevällarens — försäkringstagarens — synpunkt. Om skadan skulle överstiga försäkringsbeloppet kvarstår skadeståndsskyldigheten. Försäkringen till förmån för tredje man täcker vanligen endast vissa speciella faror, såsom brand, inbrott osv., och för andra faror ansvarar

försäkringstagaren själv. Slutligen täcker försäkringen vanligen också ett antal skador, för vilka försäkringstagaren ej alls ansvarar, därför att de ej alls beror av honom, och ur denna synpunkt blir därför försäkringen alltför dyr.

Som ett exempel på att man kan undgå även dessa svårigheter nämner emellertid Möller den speditörsförsäkring och de allmänna villkor för avtal med speditörer, vilka infördes 1932 i Tyskland. I detta fall avlöses skadeståndsansvaret helt av en försäkring till förmån för tredje man, vilken ger ett lämpligt försäkringsskydd och helt befriar speditören från hans skadeståndsansvar. Slutligen nämner Möller i korthet, att trafikförsäkringen för bilar lämpligen kan ombildas i samma riktning.

Tankar liknande Möllers har senare framställts av Karl Sieg, i hans bok «Ausstrahlungen der Haftpflicht-versicherung» och i en uppsats i Zeitschrift für Handelsrecht 1950. Även Sieg tar sin utgångspunkt i speditörsförsäkringen och speditörsvillkoren, men försöker att generalisera resultatet mera än vad Möller gör.

Jag kan nämna att även i Frankrike liknande idéer har diskuterats, bl. a. ganska utförligt av en känd civilrätts-specialist, René Savatier, i hans böcker «Les métamorphoses économiques et sociales du droit civil d'aujourd'hui» och «Du droit civil au droit public».

Jag har uppehållit mig så länge vid de olika inläggen i diskussionen för att ge en överblick över vad som är gemensamt och vad som skiljer. Ett genomgående tema är att man bör söka övervinna ansvarsförsäkringen. Den har gjort sin tjänst, den har varit ett primitivt medel som har fungerat mer eller mindre väl, men den bör nu ersättas av något bättre. Men de argument som framföres till förmån för en reform är helt olika. Ibland dominerar de skadeståndsrättsliga synpunkterna, ibland de försäkringsrättsliga. Stundom är perspektivet begränsat till rättstekniska frågor, stundom är synvinkeln brett socialpolitisk. De praktiska missförhållanden som motiverar reformförslagen är också mycket växlande. Begränsningen av skadeståndsskyldigheten vid biltrafik till fall av styrkt culpa, liksom de processuella miss-

förhållandena, är exempelvis i USA ett starkt skäl för reform, men hos oss har motsvarande argument ej samma styrka. Olikheterna beror här mindre på författarnas åsikter än på skilda rätts- och samhällsförhållanden i olika länder.

Skillnaderna i praktiska reformförslag är också väsentliga. Gemensamt är utan tvivel, att rätten till ersättningen ej skall vara betingad av culpa hos en skadevällare, men i övrigt växlar reformplanerna starkt. Redan beaktandet av skadelidandes medvällande ger upphov till meningsskiljaktigheter. Standardiseringen av ersättningarna är på många håll ett huvudtema, och exempelvis Ehrenzweig driver den så långt, att han föreslår en fullständig uniformering, dvs. varje skadelidande skall få lika mycket, oberoende av om hans förlust av arbetsinkomst är större eller mindre. Hos andra reformatorer saknas detta drag nästan helt, såsom framgår av vad jag nämnde om Leon Green.

Härav kan man till en början draga den slutsatsen, att sambandet mellan slagordet att övervinna ansvarsförsäkringen och de praktiska reformerna är ganska svagt. Var och en inlägger i detta program vad som passar honom bäst. Jag tror att man kan våga påstå, att varje enskild reform kan genomföras utan att man överger skadeståndskonstruktionen, medan omvänt det är möjligt att avskaffa skadeståndsansvaret och ansvarsförsäkringen utan att genomföra någon egentlig saklig reform. Det sista bekräftas enligt min mening ganska väl av de för några år sedan framställda förslagen till reform av trafikförsäkringen i Norden, som formellt konstruerar försäkringen som en försäkring till förmån för skadelidande. Förslagets genomförande i Norge lär väl knappast medföra någon väsentlig förändring, i varje fall ej i den riktning som talet om avskaffande av ansvarsförsäkring avser. Det svenska förslaget rör också mest detaljer.

En annan iakttagelse, som omedelbart anmäler sig, är att reformplanerna, trots sin principiella uppläggning, dock i praktiken tar sikte på ganska begränsade områden. Det finns en gemensam benägenhet hos de författare, som yttrar sig, att se trafikförsäkringen för bilar som det område, där

reformplanerna främst bör realiseras. Det är emellertid egendomligt att man som stöd för en reform av trafikförsäkringen åberopar analogier från så olikartade försäkringsformer som den obligatoriska yrkesskadeförsäkringen och speditorsförsäkringen. I själva verket ställer sig de praktiska problemen helt olika om man, med utgångspunkt i det nuvarande systemet, ser till yrkesskadorna, till trafikskadorna, eller till andra skador.

Om förhållandet mellan skadeståndsansvar och obligatorisk försäkring vid yrkesskador och trafikskador vill jag blott i förbigående framhålla ett par saker. Beträffande båda dessa grupper av skador är det ganska lätt att konstruera en obligatorisk försäkring, och lösningarna av de praktiska problemen har ganska starkt samband just med försäkringens obligatoriska karaktär. Huruvida man här kan nöja sig med ett enhetligt ersättningssystem, eller, såsom exempelvis är fallet med yrkesskadorna i Sverige, ha två sidoordnade system, en yrkesskadeförsäkring och ett skadeståndsansvar, beror enligt min mening till stor del av om ersättningarna ur de obligatoriska försäkringarna kan bringas upp till en sådan höjd att de väsentligen täcker hela förlusterna, oberoende av de närmare omständigheterna vid skadans inträffande. I den mån detta är möjligt bortfaller hela problemet om försäkringen skall kallas för ansvarsförsäkring eller person- resp. sakförsäkring. Att bringa upp ersättningarna till denna nivå, tror jag vore den bästa lösningen, trots att den blir ganska kostsam för dem som skall bekosta försäkringarna. Om å andra sidan detta ej är möjligt, uppstår alltid en fråga, var förlusten skall ligga, hos den skadelidande eller hos skadevällaren, och detta spørsmål gäller ej socialpolitik utan avvägningen mellan två olika gruppers intressen, på samma sätt som eljest inom skadeståndsrätten och överhuvud inom civilrätten.

Obligatorisk försäkring kan ju förekomma även vid andra skador än yrkesskador och biltrafikskador, t. ex. vid skador genom flygtrafik eller atomrisk. Men i stort sett förefaller det som om man kunde och borde räkna med att de obligatoriska försäkringarna inskränks till speciella typer av ska-

dor, om inte av annat skäl så därför att den administrativa kontrollen är så pass tyngande och besvärlig att den bör undvikas. Jag bortser vidare från möjligheten att genom en enda väldig försäkringsinrättning täcka skador av alla upptänkliga slag och uttaga bidrag från dem som kan lida eller vålla skada. Detta förslag synes mig f. n. inte vara någon realitet att räkna med.

Jag utgår alltså från att det kommer att finnas en ganska stor grupp av skador som inte är fullständigt täckta genom några obligatoriska försäkringar, och det problem som då uppstår är, om man beträffande dessa kan finna något som kan ersätta skadeståndsansvaret och ansvarsförsäkringen.

En tänkbar lösning är att helt överlämna åt dem som hotas av skada att skydda sig själva genom försäkringar eller på annat liknande sätt, med påföljd att om de underlåter att skaffa sig sådant skydd de får bära förlusterna själva. Denna lösning förefaller mig dock inte att föra särskilt långt. Till en början är möjligheterna för dem som hotas av skada att skaffa sig försäkring ofta begränsade, genom att gängse försäkringar endast täcker särskilda risker, såsom brandskada, inbrott, vattenledningsskada osv. Men även bortsett därifrån tycker jag inte att den skadelidandes möjlighet att teckna försäkring i allmänhet bör anses särskilt betydelsesfull, då även skadevällaren kan teckna försäkring. Vad innebär nämligen detta, att den skadelidande får bära förlusten själv, då han saknar försäkring, trots att skadan är vållad av tredje man? Jo att vid avvägningen mellan skadelidandes och skadevällandes intresse man ger skadevällaren ett företräde. Den skadelidandes underlåtenhet att teckna försäkring anses mera betydelsesfull än skadevällarens culpa. Det kan naturligtvis hända, att även om man ställer frågan på detta sätt, man kommer till resultatet, att skadan bör ligga på den skadelidande, t. ex. då det gäller en brandskada som är vållad av en person i små omständigheter. Men jag tror att detta är undantagsfall.

Mot tanken att lägga på den skadelidande att skydda sig genom att teckna försäkring själv, kan man även anföra,

att den ofta leder till att den skadelidande måste teckna en försäkring, som täcker många flera risker än dem som skadeståndsansvaret kan avse. Man hör t. ex. ej sällan sägas, att ersättningarna från trafikförsäkringen vid personskador kan begränsas, därför att den som har stora arbetsinkomster bör teckna olycksfallsförsäkring för att skydda sig mot sådana skador. Men i varje fall i Sverige finnes ingen olycksfallsförsäkring som enbart täcker skador genom trafikolycksfall, och en fullständigare försäkring kan vara ganska dyrbar. Låt oss taga ett konkret exempel. En person, som av hänsyn till risken att bli skadad genom en bilolycka ansåge sig tvungen att teckna en försäkring, skulle kanske finna, att den för honom förmånligaste försäkringsformen vore att teckna en sjukförsäkring med en månads karenstid och möjlighet att vid inkomstbeskattningen avdraga premien, vilket medför att även den utfallande ersättningen beskattas. Antag vidare att han är 45 år och anser sig böra försäkra en inkomst på 72 000 kr. om året fram till 65 år. En sådan försäkring kostar i Sverige c:a 3 000 kr., eller netto, om man tar hänsyn till att premien är avdragsgill vid beskattningen, troligen c:a 1 200 kr. om året. Det är en avsevärd börda och en stor inskränkning i den enskilda självbestämmanderätten, som man i praktiken pålägger dem som hotas av skada, om man hänvisar dem till att skydda sig själva.

Ytterligare en möjlighet är som bekant att inskränka rätten till skadestånd då den skadelidande själv har försäkring. Vid denna behöver jag inte uppehålla mig länge. Vi vet alla att sådana begränsningar finnes i stor utsträckning, genom att försäkringsgivarens regressrätt har inskränkts genom lagbestämmelser och genom att försäkringsbolagen ej utövar regress i många fall då de har juridisk möjlighet därtill. Trots detta är skadeståndsansvaret fortfarande en realitet. Även en vidare utveckling av skadelidandes sak- och personförsäkringar kan knappast medföra någon större förändring däri, och ej heller en ytterligare inskränkning i regressrätten genom lagstiftning kan ha någon avgörande betydelse.

Detta innebär helt enkelt, att de båda möjligheterna att eliminera skadeståndsansvaret genom täckning av skadorna på de skadelidandes sida, ej räcker långt. Det finns ett behov av att kunna täcka skador från skadevällarnas sida. En sådan täckning sker enklast och mest smärtfritt genom att skadevällaren har en försäkring som verkar till de skadelidandes förmån. En sådan försäkring kan rent tekniskt få två former, nämligen dels försäkring av egendom för annans räckning, som i de nordiska länderna är en särskild form av försäkring av tredje mans intresse, och dels ansvarsförsäkring. Därtill kan man lägga frivillig olycksfallsförsäkring till förmån för annan, men sådan är åtminstone i Sverige ovanlig.

Om man nu talar om att övervinna ansvarsförsäkringen, så har man sålunda i försäkringen av tredje mans intresse en möjlig väg att gå fram. Som jag tidigare har antytt finner man hos både Astrup Hoel och Möller, trots deras helt olika utgångspunkter, uttalanden i riktning att detta skulle vara den rätta vägen. Även Ehrenzweig tycks vara inne på samma linje, trots att han ej har framställt något mera ingående förslag annat än för trafikskadorna.

Men jag tror inte att denna väg är generellt framkomlig, bortsett från obligatoriska försäkringar och kontraktsförhållanden. Vid obligatoriska försäkringar kan man dekrettera, att det finnes skyldighet att teckna försäkring till den skadelidandes förmån och att skadevällaren ej har någon annan skyldighet än denna med avseende å skador som träffar annan. Vid kontraktsförhållanden kan man på samma sätt avtala, att den ena parten har att teckna försäkring till den andras förmån men att han ej har något skadeståndsansvar i övrigt. Det exempel som Möller och även Sieg utgår från, nämligen speditjonsförsäkringen, avser ju just ett kontraktsförhållande. Man behöver f. ö. inte välja ett så pass speciellt exempel; en säljare, som säljer varor *cif* köparens ort har i själva verket ett liknande ansvar, vilket framgår om man jämför hans skyldigheter med en säljares som har sålt varorna *fritt* köparens ort.

I utomobligatoriska förhållanden kan man däremot knap-



past tänka sig att generellt teckna försäkring till förmån för andra. Man kan inte gärna tänka sig att en privatperson frivilligt tecknar en försäkring till förmån för alla, som han kan skada till person eller egendom i sin egenskap av fotgängare på gatan, cyklist, utövare av sport och idrott, besökare i andras hem osv. Ändå mindre kan man tänka sig att en företagare, med sina ändå mycket större möjligheter att vålla andra skada, kan teckna sådana generella försäkringar till förmån för andra. Därtill kommer, såsom exempelvis redan Möller framhöll, att en sådan försäkring ej utgör någon fullständig garanti mot personlig skadeståndsskyldighet om skadestandsreglerna bibehålles.

Det kommer därför alltid att återstå något skadeståndsansvar som man måste försäkra sig mot, och fullständigt kan man då ej heller avskaffa ansvarsförsäkringen. Detta behöver inte betraktas som någon svaghet i systemet. Man uppfattar då skadeståndsansvaret som ett medel att förmå dem som kan bli skadeståndsskyldiga att teckna en försäkring till de skadelidandes förmån, med risk för dem att, om de ej tecknar sådan försäkring, de får bära förlusterna själva. Skadeståndsansvaret och ansvarsförsäkringen blir så att säga en reservutväg, som man använder där andra mera fullständiga och komplicerade metoder för täckning av förluster inte behövs eller inte står till buds. Jämfört med de obligatoriska försäkringarna till förmån för tredje man har skadeståndsansvaret den fördelen att vara ett smidigt och lättmanövrerat medel. Det fordrar inte någon administration utan bygger på det psykologiska tvånget av skadeståndsreglerna, och detta psykologiska tvång är vanligen kumulativt. Det sammanlagda trycket av allt skadeståndsansvar förmår nämligen den skadeståndsskyldige att teckna försäkring, och denna försäkring täcker alla möjliga skador för vilka domstolarna behagar ålägga försäkringstagaren ansvar.

Betraktar man ansvarsförsäkringen på detta sätt, blir det emellertid en viktig fråga hur man kan utnyttja den så, att den verkligen skyddar de skadelidande. Och därmed kommer jag till kärnan i det som jag har att tala om i kväll,

nämligen om det finns några möjligheter att förbättra de skadelidandes skydd ur ansvarsförsäkringen. En effektiv förbättring av detta skydd är ju huvudsyftet bakom talet om att övervinna ansvarsförsäkringen.

Om man då till en början ser på de begränsningar i de skadelidandes skydd, som beror av försäkringsförhållandet, närmare bestämt av försäkringsvillkoren och bestämmelser i försäkringsavtalslagen, så finner man att dessa begränsningar i allmänhet är betingade av försäkringsbolagens intressen, i någon mån av allmänna intressen av prevention mot skador o. d. Försäkringsbolagen kan därför vilja säga, att i många fall, där det i och för sig vore lämpligt att bereda de skadelidande bättre skydd än som nu sker, detta ej är möjligt utan att riskera att försäkringen utnyttjas obehörigen. Men man kan givitvis inte böja sig utan vidare för mera allmänna påståenden av detta slag. Man får pröva från fall till fall vad som är möjligt.

Det visar sig då att vissa inskränkningar i de skadelidandes skydd, som betraktas som ganska självklara, då det gäller vanlig frivillig ansvarsförsäkring, inte förekommer vid andra försäkringsformer, bl. a. inte vid försäkring av tredje mans intresse. Även vid trafikförsäkring ger man i stor utsträckning bättre skydd än vid frivillig ansvarsförsäkring, och detta beror delvis på att det här gäller tvingande bestämmelser, vilka inte i och för sig behöver ha samband med försäkringens obligatoriska karaktär. I länder där man länge har klarat sig utan obligatorisk trafikförsäkring — jag tänker särskilt på Frankrike — har man genom tvingande regler bättrat på de skadelidandes skydd även ur frivillig ansvarsförsäkring.

Jag skall nu taga upp några speciella punkter och därvid göra några jämförelser mellan ansvarsförsäkringen och andra försäkringsformer.

1. En fråga som inte behöver bereda särskilt stora bekymmer, i varje fall praktisk, är huruvida *den skadelidande har rätt att rikta sitt krav direkt mot försäkringsbolaget*. Vid försäkring av tredje mans intresse är enligt nordiska regler den skadelidande, försäkringshavaren, i princip be-

rättigad att kräva försäkringsbolaget direkt, ehuru försäkringstagaren har en ganska vidsträckt legitimation att företräda honom mot försäkringsbolaget. Vid ansvarsförsäkring är situationen en annan. Den skadelidande har inte någon rätt direkt mot försäkringsbolaget, utan han måste rikta sin talan mot skadevällaren. Detta har bl. a. den processuella konsekvensen, att försäkringsbolaget ej behöver figurera som part i processen, en konsekvens som, åtminstone i vad avser trafikförsäkringar, i flera länder har givit ansvarsförsäkringen en viss popularitet framför försäkring till förmån för tredje man. I några länder har emellertid ansvarsförsäkringskonstruktionen medfört, att endast försäkringstagaren blivit berättigad att uppbära försäkringsersättningen, vilket kan gå ut över den skadelidande, som ofta ej ser till pengarna. Vidare har försäkringstagarens borgenärer kunnat lägga beslag på hans fordran mot försäkringsbolaget på grund av skadan, vilket också går ut över den skadelidande. Men på dessa två punkter har de nordiska försäkringsavtalslagarna beaktat den skadelidandes intressen vid ansvarsförsäkring, om också på något olika sätt. Dessa båda krav på skydd för de skadelidande är alltså i realiteten redan tillgodosedda i nordisk rätt, och såvitt jag förstår finns det ej behov av någon reform här. Därmed bortfaller också ett av de argument som i andra länder har anförts för att ersätta ansvarsförsäkring med försäkring till förmån för tredje man.

2. Den skadelidande kan emellertid enligt nordisk rätt gå miste om ersättning av olika skäl som beror på försäkringstagaren, bl. a. därför att denne har överträtt en biförpliktelse. Han kan t. ex. ha gjort sig skyldig till förseelse mot upplysningsplikten, ha underlåtit anmäla försäkringsfallet, eller ha handlat svikligt vid utredningen. Om man jämför med försäkring av tredje mans intresse finner man emellertid, att vid sådan försäkring den skadelidande i stor utsträckning har en skyddad ställning vid försäkringstagarens överträdelse av biförpliktelse. Jag skall emellertid inte gå närmare in på denna jämförelse, trots att den skulle

kunna visa en del kuriösa drag, utan i stället kasta en blick på den franska rätten.

I Frankrike har sedan 1931 domstolarna utan direkt stöd av lag intagit den ståndpunkten, att vid ansvarsförsäkring försäkringsgivaren ej mot den skadelidande kan göra gällande s.k. *déchéances postérieures à la réalisation du dommage*. Man menar sålunda, att efter det skadan har inträffat, försäkringstagaren är ute ur bilden, och den skadelidande har en självständig rätt. Om försäkringstagaren underlåter att anmäla skadan eller gör sig skyldig till svek eller bryter mot den processföringsklausul, som försäkringsvillkoren för ansvarsförsäkring regelbundet innehåller, inverkar detta sålunda ej på den skadelidandes rätt. Fransmännen har därjämte beträffande trafikförsäkringen gått et steg längre. Sedan 1938 kunde enligt koncessionsvillkoren för frivillig trafikförsäkring försäkringsgivaren ej heller göra gällande *déchéances antérieures au dommage*, något som enligt vår terminologi främst motsvarar säkerhetsföreskrifter av olika slag. Motsvarande bestämmelser ingår numera i reglerna för den obligatoriska trafikförsäkringen i Frankrike, ehuru systemet där är åtskilligt mera tillkrånglat. Om försäkringsgivaren är fri från ansvar mot försäkringstagaren på grund av en sådan *déchéance*, som ej får göras gällande mot den skadelidande, så har han regressrätt mot försäkringstagaren.

Om detta system fungerar i Frankrike, bör det inte vara uteslutet att införa det i Norden. Jag tycker därför att man till en början bör överväga att tillämpa principen, att vad som händer efter försäkringsfallet och som ej kan läggas den skadelidande till last, ej bör inverka på dennes rätt till ersättning. Måhända motsvarar detta redan försäkringsbolagens praxis; så vitt jag vet har saken aldrig diskuterats i litteraturen. Nu får man emellertid tillfoga att, trots att regeln i Frankrike anses viktig, det förefaller tvivelaktigt om den har någon väsentlig betydelse för de skadelidande.

Vad beträffar överträdelser av biförpliktelser före försäkringsfallet, har man större anledning till tvekan. I själva verket beror nog avgörandet här främst på vilket värde man vill tillägga en regressrätt mot försäkringstagaren. Det före-

faller inte omöjligt, att en försäkringstagare som vållat skada skulle bli förvånad och visa bristande förståelse, om försäkringsbolaget meddelade att det ersatt den skadelidande hans förlust, men ville ha ersättningen tillbaka av försäkringstagaren, därför att denne lämnat felaktiga upplysningar vid tecknande av försäkring, överträtt en säkerhetsföreskrift, underlåtit anmäla försäkringsfallet el. dyl. Trots att sådana regresskrav kan förekomma vid trafikförsäkring och vid försäkring av tredje mans intresse, är det möjligt att de ej kan genomföras vid frivillig ansvarsförsäkring. En form av sanktion mot försäkringstagaren, som kanske har något större utsikt att slå igenom, är regress begränsad till utkrävande av en straffpremie el. dyl. Man kan finna en förebild härtill i förslaget till trafikförsäkring. Men ändå tror jag ej mycket på detta.

Nära sammanhang med den nu diskuterade frågan har den skadelidandes rätt då skadevällaren har *orsakat skadan uppsåtligen*. Jag tror att man vid diskussionen bör skilja mellan sakskada och personskada. Om någon uppsåtligen vållat annan sakskada, dvs. uppsåtligen förstört annans egendom, kan man knappast tänka sig att medge den skadelidande ersättning ur ansvarsförsäkringen för att sedan tillerkänna försäkringsbolaget regressrätt. Det skulle öppna alltför goda möjligheter för försäkringstagarna att skaffa sina vänner ersättning ur försäkring. Med andra ord, preventionshänsyn blir avgörande. Vid uppsåtliga personskador, dvs. vid misshandel, har preventionen kanske mindre betydelse. Jag tror nämligen inte att misshandelsbrotten kommer att tilltaga, om misshandlarna vet om att deras offer får ersättning ur deras ansvarsförsäkringar. Här har straffet den avgörande effekten för preventionen. Men däremot kan lojala försäkringstagare göra gällande, att de inte har någon anledning att vara med och betala ersättningar till sådana som misshandlas av andra försäkringstagare. Argumentet är inte absolut bindande: lojala bilister får vara med och betala ersättningar för vad fardårar och biltjuvar ställer till. Men ändå har jag svårt att tänka mig, att vid frivillig ansvarsförsäkring de lojala försäkringstagarna skulle vara

så vidsynta, att de gick med på att deltaga i ersättningar för skador genom misshandel, och försäkringsbolagen bör ju vaka över de lojals intressen.

Vad sedan beträffar underlåten *premiebetalning*, måste man säkerligen utgå från att den ansvarsfrihet, som försäkringsbolagen regelbundet betingar sig i denna situation, går ut även över de skadelidande. De undantag från denna princip, som man finner vid brandförsäkring av byggnad och vid trafikförsäkring, vittnar snarast om svårigheten att frångå principen.

Sammanfattar man det senast sagda, blir resultatet, att möjligheterna är ganska små att förbättra de skadelidandes skydd i de fall där nu ansvarsförsäkringen ej ger skydd på grund av omständigheter som beror av försäkringstagarna.

3. En punkt där det finns större möjligheter att ge de skadelidande ett gott skydd, rör *ersättningarnas storlek*. Skadeståndsansvar och ansvarsförsäkring täcker ju i princip hela den skadelidandes förlust, med den begränsning som följer av försäkringsbeloppens maximering, medan en försäkring av tredje mans intresse, liksom annan sakförsäkring, endast avser värdet av den försäkrade egendomen. Det har tidigare framgått på olika sätt, att åtskilliga författare, som talar om att ersätta ansvarsförsäkring med försäkring till förmån för tredje man, däri också inlägger, att ersättningarna bör begränsas på ungefär samma sätt som vid försäkring av tredje mans intresse, samt att ersättningar för personskador skall begränsas ungefär som sociala olycksfallsförsäkringar. Tanken är alltså att kostnaden för försäkringarna skall hållas nere genom att visserligen många får ersättning men endast till begränsade belopp, och att de som hotas av större förluster får skydda sig själva genom att teckna egna försäkringar. Men det torde också ha framgått, att jag inte delar denna mening. Det blir dyrbart och komplicerat att i ett stort antal fall täcka varje skada från två olika håll, både från skadevällarens sida och från den skadelidandes. Man tvingar dessutom, som jag också framhöll, vanligen den skadelidande till en täckning som sträcker sig utanför vad hänsyn till skadevällarna kan fordra. Tvärtom

menar jag, att man bör söka åstadkomma, att ansvarsförsäkringarna täcker hela de skadelidandes förluster, vilket fordrar en höjning av försäkringsbeloppen. Jag tror inte att kostnaden för sådana höjningar av maximibeloppen för ansvarsförsäkring behöver vara avskräckande. Det är inte skyddet på toppen som drar den stora kostnaden vid ansvarsförsäkringen. I Sverige har man nyligen praktiskt sett slopat maxima för den obligatoriska trafikförsäkringen och kraftigt höjt ansvarssummorna vid privat ansvarsförsäkring. Det kan vara nödvändigt att ha maxima av försäkringstekniska skäl, men dessa bör vara så tilltagna, att de täcker alla skadefall som man i praktiken kan räkna med. Höjningen av maxima är i lika grad betingad av försäkringstagares och skadelidandes intressen. För min del anser jag en sådan reform önskvärd, men den är inte en reform i riktning att ersätta ansvarsförsäkring med sak- eller personförsäkring till förmån för tredje man.

Ansvarsförsäkringens svagheter som försäkring till de skadelidandes förmån beror emellertid väsentligen ej av försäkringsförhållandet, utan av begränsningar i *skadestandsreglerna*. Den skadelidande kan ej ur ansvarsförsäkringen få mera än skadevällaren är skyldig utge enligt skadestandsreglerna, och här finns begränsningar som ur den skadelidandes synpunkt är ganska irrationella, främst kravet på culpa hos skadevällaren. Kan man här förbättra de skadelidandes skydd, har man gjort en väsentlig reform.

A priori kan jag inte se något skäl varför inte försäkringen skulle kunna ge mera än skadestandsreglerna ensamma gör. Vi har länge vant oss vid att låta en sakförsäkring medföra skydd för den som har vållat en skada, nämligen genom begränsningarna i försäkringsgivarens regressrätt. Skadestandsansvaret modifieras i praktiken då det finns en försäkring på den skadelidandes sida. Däremot har man fäst mycket mindre uppmärksamhet vid möjligheten att omvänt låta ansvarsförsäkringen ge ett bättre skydd åt den skadelidande än som följer av skadestandsreglerna. I Sverige finns det blott vissa tendenser vid barns och sinnessjukas ansvar och vid ersättning till efterlevande, att låta

ansvarsförsäkringen förbättra rätten till skadestånd. Måhända visar domstolarna dessutom en tendens till större frikostighet med skadestånd då detta i realiteten kommer att bekostas ur ansvarsförsäkring.

Men det kan ej uteslutas att det ligger i försäkringstagarnas intresse att ge skadelidande ett bättre skydd än skadestandsreglerna isolerade gör. Man behöver ej heller uteslutande se på försäkringstagarnas rent egoistiska intressen, utan man kan gå ett steg vidare, i analogi med vad åtminstone den danska 25 § försäkringsavtalslagen gör, och dekrettera att den som tecknar en försäkring, vilken har som primärt syfte att skydda honom själv, får finna sig i att den inom vissa gränser utnyttjas för att ge även andre än honom själv fördelar, där detta ligger i samhällets intresse.

Jag tror att det finns en ganska utbredd önskan, att ansvarsförsäkringen skall ge ett bättre skydd än som följer direkt av skadestandsreglerna. Den som råkar orsaka en skada för en annan, utan att egentlig culpa kan läggas honom till last, anser sig ofta ändå ha en moralisk skyldighet att ersätta denna skada, och man uppfattar det som en uppgift hos ansvarsförsäkringen att hjälpa honom med det. I Frankrike brukar man i den skadestandsrättsliga debatten citera ett talesätt: den som slår sönder glaset betalar dem, celui qui casse les verres les paie. Från ansvarsförsäkringsvillkoren har man i Sverige det tydligaste exemplet på samma tendens i vad som gäller om barns skadestandsansvar. Enligt skadestandsreglerna kan skadeståndet jämkas med hänsyn till barnets sinnesart, gärningens beskaffenhet och omständigheterna i övrigt. Denna begränsning medför givetvis i och för sig en inskränkning i försäkringsbolagets skyldighet att utge ersättning ur ansvarsförsäkring, men häremot har försäkringstagarna reagerat ovanligt starkt. På senare år har det skett en mindre uppmjukning, så att enligt villkoren för ansvarsförsäkring bolagen upp till vissa belopp ej åberopar sig på jämningsregeln. En annan, liknande utvidgning av försäkringen avser principalansvaret. I Sverige är, som torde vara bekant för många här, huvudprincipen, att en arbetsgivare ej ansvarar för vållande av andra anställda

än driftsledning, förmän och med dem jämställda. Det har emellertid varit så vanligt, att arbetsgivarna frivilligt har försäkrat även sina övriga anställdas personliga skadeståndsansvar för skador som de vållar i tjänsten, att detta numera har införts som standardbestämmelse i försäkringsvillkoren för ansvarsförsäkring för företag. Jag tycker att det finns all anledning att beakta, vad försäkringstagarna här kan önska och vad som ligger i samhällets intresse. Men även här kommer man inte långt med de allmänna reflexionerna, utan man får se på de särskilda frågorna för sig. Även i detta fall kan man göra jämförelser med andra försäkringsformer.

Om den skadelidande *genom egen vårdslöshet har medverkat till sin skada*, visar sig en avsevärd skillnad mellan regler om försäkring av tredje mans intresse och regler om skadeståndsansvar och ansvarsförsäkring. Vid försäkring av tredje mans intresse tillämpas 18—20 §§ försäkringsavtalslagen, som rör uppsätligt eller vårdslöst framkallande av försäkringsfallet, eventuellt 51 §, som rör överträdelse av säkerhetsföreskrifter. Detta innebär att vanligen den skadelidande går miste om ersättning endast ifall han handlat grovt vårdslöst. Vid ansvarsförsäkring tillämpas däremot regler om skadelidandes medverkan, vilka minskar rätten till skadestånd vid långt mindre vårdslöshet än grov, låt vara vanligen endast med viss kvotdel av skadeståndet.

Finns det något vägande skäl för att tillämpa dessa stränga begränsningar då skadeståndet i själva verket utgår ur skadevållarens ansvarsförsäkring? Ja, sådana skäl finns otvivelaktigt. Den ekonomiska sidan för försäkringstagarna är här inte betydelselös, eftersom nedsättning av skadestånd på grund av medvållande är vanlig, särskilt i vad avser personskador. Då förslaget till reform av trafikförsäkring framlades, visade det sig att i Sverige en ganska stark opinion höll på att skadelidandes medvållande i allmänhet skall medföra jämkning av skadeståndet. Måhända skulle resultatet bli det samma, om man vid frivillig ansvarsförsäkring skulle föreslå att inte ta full hänsyn till medvållande. Men för egen del skulle jag anse det vara en förbätt-

ring av villkoren för ansvarsförsäkring att däri införa en bestämmelse, att jämkning på grund av medvållande endast sker vid grov vårdslöshet hos den skadelidande.

Motsvarande problem uppstår vid sådana skador som försäkringstagaren orsakat utan eget vållande. Strahl har vid något eller några tillfällen framhållit, att det för gemene man ter sig egendomligt, att det inte utgår ersättning ur hans ansvarsförsäkring då han orsakat skada för annan utan vårdslöshet. Denna hänvisning till vad gemene man tycker, är kanske inte så mycket att fästa sig vid. Försäkringsmän påstår exempelvis, att det rätt ofta inträffar, att folk tror att de har rätt till ersättning ur ansvarsförsäkring om de skadar sin egen egendom, och veterligen har ingen ifrågasatt att man skulle fästa sig därvid. Men bakom gemene mans missuppfattningar kan ju ligga önskemål om hurudan försäkringen borde vara, som kan ha ett berättigande.

Jag tror ändå inte mycket på möjligheten att utsträcka försäkringsskyddet till rena olyckshändelser i större utsträckning. Detta beror främst på rättstekniska skäl och i någon mån på hänsyn till preventionen. Om en ansvarsförsäkring skulle täcka skador som försäkringstagaren orsakat utan vållande, skulle det bli synnerligen svårt att avgränsa de ersättningsgilla skadorna. Culparekvisitet har ju bl. a. den funktionen, att det på ett *någorlunda* stringent sätt avgränsar de skador, för vilka en person skall ansvara. Ett orsakskriterium skulle troligen medföra ökade svårigheter. Vi vet hur svårt det kan vara att avgöra, om en skada har inträffat till följd av biltrafik eller inte. Skulle man, utan denna anknytning till en specifik verksamhet som biltrafik, utsträcka försäkringsskyddet till skador som försäkringstagaren har orsakat, tror jag att svårigheterna skulle bli övermäktiga. Redan nu bereder avgränsningen av ansvaret för halknings-skador, skador genom snöras o. d. stora besvärligheter, och så vitt jag förstår måste dessa ökas om ur ansvarsförsäkring skulle utgå ersättning så snart ett orsaksförhållande föreligger.

Jag tror därför att en täckning av skador, för vilka

skadeståndsansvar ej finns, genom en påbyggnad på ansvarsforsikring endast kan ske genom meget specificerede bestemmelser og måste avse sådana fall, där preventionen mot vållande av skada tillgodoses på annat sätt än genom att ersättning icke utgår. Men jag är rädd att i många fall värdet av att utforma sådana särskilda bestämmelser icke står i proportion till besväret.

Jag tror mera på en annan utveckling, nämligen att utveckla skadeståndsreglerna och göra dem strängare mot de skadeståndsskyldiga och därigenom mera förmånliga för de skadelidande. Detta bör därvid förutsätta, att verkligen skadeståndsansvaret kan uppfångas av en ansvarsforsikring. Visserligen har denna metod den nackdelen, att de som saknar ansvarsforsikring råkar ut för obehag, men i motsatt fall råkar de skadelidande ut för obehaget. I detta val tror jag att det ofta finns anledning att lägga bördan på skadevållarna.

Jag vet att det är många sidor av förhållandet mellan ansvarsforsikring och försikring till förmån för tredje man, som jag inte har haft tillfälle att beröra, men fullständighet är här varken möjlig eller önskvärd. Mitt slutresultat kan knappast heller påverkas av vad jag har förbigått. Vi övervinner inte ansvarsforsikringen i första taget, och vi kan inte heller förändra den radikalt. Ansvarsforsikringen gör sin nytta. Den är inte ein Mädchen für alles, men den är en anspråkslös tjänare som vi kan vara tacksamma att ha.

*Professor, dr. jur. Knut S. Selmer:*

Som foredragsholderen påpekte i sin innledning, befinner vi oss her på et område av den rettspolitiske debatt hvor det ikke har vært mangel på revolusjonære idéer og forslag til gjennomgripende strukturendringer i rettssystemet. Senest for en måned siden var vi så heldige å ha professor Ehrenzweig fra Berkeley som vår gjest ved det juridiske fakultet, og hadde gleden av å lytte til hans insiterende — men unektelig svært hårdhendte — hudfletting av våre tilvante erstatningsrettslige tankeganger. Efter i en måned å ha befunnet seg i en tilstand av akutt schizofreni, har det vært velgjø-

rende å høre professor Hellners avbalanserte fremstilling. Den har ikke stilt oss overfor et endelig og avgjørende valg mellom å gå inn i det forsikringsrettslige tusenårsrike eller fortsatt irre omkring i de middelalderske tankebaner. Tvert imot har vi fått høre at det system vi har idag i grunnen er ganske godt; at den videre vei til Lykkeland går via nokså beskjedne og ytterst praktiske reformer som vi alle kan forstå.

Når Hellner har sagt at revolusjonen uten skade kan utstå, da faller vi lettet tilbake til diskusjonen om de nære ting.

Foredragsholderen begynte med å skille ut deknningen av *yrkesskadene* og *trafikkskadene*. På disse felter har vi allerede lenge hatt systemer for skadedekning som har fungert tilfredsstillende — for yrkesskadenes vedkommende nærmest konstruert som en forsikring til fordel for de skadelidte, med standardiserte ytelser, for trafikkskadene bygget opp på grunnlag av ansvarsforsikring, men med særregler som tar sikte på å styrke de skadelidtes stilling. Jeg aksepterer som utgangspunkt for diskusjonen at disse og lignende obligatoriske systemer for skadedekning er uinteressante, i den forstand at de innenfor en gitt økonomisk ramme kan gjøres så effektive vi vil, ved hjelp av et passende kvantum lovteknisk snille. Men jeg tror, i motsetning til foredragsholderen, at det er grunn til å gjøre uttrykkelig oppmerksom på *hvor stor del* av de samlede personskader vi derved har skilt ut til særbehandling. Som kjent er yrkesskadetrygden i Norge, i motsetning til Sverige, eksklusiv i den forstand at det ikke blir plass for noe personlig erstatningsansvar for tap som overstiger trygdens ytelser. Den nye yrkesskadetrygd, som trådte i virksomhet fra 1. januar i år, omfatter alle som her i landet eller i utlandet i våre rederier eller flyselskaper «arbeider i annens tjeneste for lønn eller godtgjørelse» — og dertil en rekke ulønnede, såsom selvstendige fiskere, skoleelever og studenter. For alle skader som alle disse mennesker rammes av i arbeidstiden, er den alminnelige erstatningsrett for alle praktiske formål satt ut av kraft. Tilsvarende gjelder for alle som tjenestegjør i våre

væpnede styrker. Jeg nevner dette, for å minne om at for personskadenes vedkommende kan man faktisk si at revolusjonen allerede er gjennomført i det stille, av jurister som til daglig steller med et stykke utpreget sosiallovgivning.

Men jeg er selvsagt enig med foredragsholderen i at det er igjen store områder hvor erstatningsansvaret, og dermed ansvarsforsikringen, spiller en vesentlig rolle. Det gjelder først og fremst tingskadene, og personskade som ikke skyldes biler og ikke er pådratt under utførelsen av lønnet arbeid.

Jeg tror imidlertid at det er grunn til å foreta en innnevring av området for undersøkelsen også fra den andre siden. En meget vesentlig del av de tingsskader som kan gi opphav til erstatningskrav, skjer under utførelsen av kontraktmessige forpliktelser som nettopp angår de ting som er skadet. Særlig er *transportsektoren* viktig. Transportøren har i almindelighet et culpaansvar med omvendt bevisbyrde for skade på det transporterte gods (det objektive ansvar for gods som transporteres med bil er en anomali som nå vil forsvinne), og den nærmere regulering av ansvaret beror på en avveining av vareeierens og transportørens interesser som yrkesgrupper. Ansvaret er et av de momenter som bestemmer den økonomiske balanse mellom gruppene. Andre momenter vil være ting som fraktens størrelse, utstreknin-gen av partenes rett til å heve eller omgjøre kontrakten. Nå står det regelmessig ansvarsassurandører bak transportørene, men jeg tror ikke at vi av denne grunn bør styrke de skadelidtes stilling, f. eks. ved å lempe på reglene om skadelidtes medvirkning. For å si det mer konkret: fordi om rederne regelmessig dekker sitt ansvar for lasteskader ved P. & I.-forsikring, bør vi ikke slippe av på kravene til emballasjen. Her er erstatningsansvaret det primære, som må utformes først, og ansvarsforsikringen blir en hjelpedisciplin som må føye seg etter de ansvarsregler som man til enhver tid finner passende.

Det resterende område, hvor det altså er grunn til å undergi de tradisjonelle løsninger en kritisk vurdering, blir på denne måten svært uensartet. I hovedsaken består det av *tingsskader* som er voldt *utenfor kontraktsforhold* og som

heller ikke skyldes slike virksomheter som man har laget egne dekningsystemer for. Jeg er ikke helt overbevist om at det er lett å si noe som har gyldighet for alle de meget uensartede skadesituasjoner som kan komme i betraktning, men lar det spørsmålet foreløpig stå hen.

Sett fra skadelidtes synspunkt, har dekningen ved hjelp av erstatningsansvar + ansvarsforsikring én gunstig og én ugunstig virkning, sammenlignet med en direkte forsikringsdekning av skaden. Den gunstige virkning er at han får alle sine tapsposter erstattet fullt ut, mens en forsikringsdekning som regel bare dekker bestemte poster og ofte medfører en standardiserende begrensning av erstatningen. Den ugunstige virkning er at han er avhengig av at det foreligger ansvarsgrunnlag, og at hans egne lettere forsømmelser regelmessig belønnes med en større eller mindre reduksjon av dekningen.

Jeg er enig med foredragsholderen i at den gunstige virkning ubetinget er et gode som vi bør holde fast ved. I Danmark har man som kjent klusset ganske sterkt med mekanismen på dette punkt, og gjennomført en hårdhendt standardisering og beskjæring av erstatningene for personskader, uansett om det står en ansvarsassurandør bak skadevolderen eller ikke. Tendensen har sine forkjempere også i Norge, og et lignende prinsipp hevdes de lege ferenda også for tingskadenes vedkommende. Den som verdsetter sin ervervsevne særlig høyt, eller eier særlig verdifulle ting, får forsikre seg eller bære tapet selv. Så lenge vi snakker om *ansvarsforsikring*, har jeg personlig svært lite til overs for denne tankegang. Den springer ut av et ønske om å skåne skadevolderen, men dette er et hensyn som man ikke behøver ta når det står en assurandør bak ham. Bare hvis skadevolderen ikke har noen ansvarsdekning, eller ikke har en tilstrekkelig dekning, og faktisk vil bli rammet hårdt av erstatningsansvaret, kan det etter min mening bli plass for en nedsettelse av erstatningen, i kraft av en høyst konkret rimelighetsvurdering. Selv da er det nok et spørsmål om ikke den såkalte «almindelige mann» vil finne det rimeligere at skadevolderen bærer hele tapet, enn at noen del av det skal

bli hos skadelidte. Men det er ikke alltid at man som rettspolitiker ubetinget bør lytte til folkets røst, i hvert fall ikke hvis man føler seg overbevist om at de reformer man går inn for, har fremtiden for seg. For meg betyr sammenligningen med strafferetten adskillig: En uaktsomhet som overhodet ikke er straffbar, eller som belønnes med en bot på kr. 50,—, kan faktisk medføre konfiskasjon av alle ens utleggsfrie midler til fordel for skadelidte. Det er noe der som ikke rimer.

Når det gjelder den ugunstige virkning, avhengigheten av ansvarsgrunnlaget, uttalte foredragsholderen at domstolene «kanskje har en tendens til større frikostighet med erstatningen når denne i realiteten skal betales av en ansvarsforsikring.» Jeg tror heldigvis — jeg understreker ordet heldigvis — at denne uttalelsen er alt for forsiktig. Selvsagt tar domstolene hensyn til at det foreligger ansvarsforsikring ved fastsettelsen av erstatningen. Dette gjelder ubetinget i de tilfelle hvor erstatningsplikten etter loven kan pålegges «etter billighet», og hvor det for såvidt ikke lar seg gjøre å trekke noe klart skille mellom konstateringen av erstatningsgrunnlag og erstatningsutmålingen. La oss tenke oss at en helt uformuende mann med god ansvarsdekning har voldt en personskade med påfølgende invaliditet. Det er neppe noen som for alvor vil hevde at en domstol i et slikt tilfelle skal eller bør se bort fra forsikringen og bare tilkjenne skadelidte den beskjedne erstatning som skadevolderens formuesforhold skulle tilsi. Tvert imot kan man vel si at når våre domstoler faktisk har gått ganske høyt ved utmålingen av erstatninger for tap av forsørger eller ervervsevne, så skyldes dette at det regelmessig har stått ansvarsassurandører bak skadevolderne. Det er mulig man kan si at skjønnsreglene i ikrafttredelsesloven er blitt avløst av en regel om at dommeren såvidt mulig skal beregne det faktiske, økonomiske tap og tilkjenne full erstatning. En slik utvikling ville selvsagt ikke ha vært mulig hvis ikke erstatningene regelmessig hadde vært betalt av ansvarsassurandører, eller av Staten.

Her vil jeg gjerne nevne ett punkt hvor rettstilstanden

etter min mening er svært utilfredsstillende her i Norge. Når et barn under 14 år har voldt skade, kan det pålegges et billighetsansvar så sant det «har midler». Nå vil en vanlig ansvarsforsikring for en privatperson regelmessig dekke rettslig ansvar som blir pålagt forsikringstagerens familie-medlemmer, og spørsmålet blir da om man kan si at barnet «har midler» i og med at et eventuelt ansvar blir absorbert av en forsikring. Foreløpig har de norske domstoler svart *nei* til dette. Resultatet bygger etter min mening på en sneversynt og formalistisk fortolkning av ikrafttredelseslovens § 22. Foredragsholderen nevnte at de svenske domstoler ser anderledes på spørsmålet og det samme gjør de danske. Det ville i høy grad bidra til å skape gode «public relations» mellom ansvars-selskapene og publikum hvis de ville medvirke til at ansvarsforsikringen rettslig sett kom til å omfatte de krav som foreldre av sterke moralske grunner betaler.

Foredragsholderen var noe engstelig for å slå av på kravet til subjektiv skyld, og la culpa-ansvaret gli over til å bli et kausalansvar så snart det sto en ansvarsassurandør bak. På dette punkt tror jeg vi skal være glade for vårt vidtgående objektive bedriftsansvar her i Norge. Det som har skjedd, er vel nettopp at domstolene har sett bort fra skyldkravet i situasjoner hvor det enten forelå, eller i hvert fall burde foreligget, en ansvarsforsikring. Under denne synsvinkel er jeg ikke redd for nye «gesimsdommer» eller «hammer-og-ambolt-dommer», forutsatt at det står ansvarsassurandør bak.

*Høyesterettsadvokat Nils Finn Simonsen:*

Det var med den aller største interesse jeg fulgte det interessante foredrag — og med stor tilfredshet jeg konstaterte at der ikke var tilstrekkelig grunn til å «övertvinna» ansvarsforsikringen. — Jeg hadde forberedt meg på et forsvar for ansvarsforsikringen, et forsvar som altså viste seg å være unødvendig.

Jeg har alltid hatt noe vanskelig for å forstå det resonnement som har ledet flere av våre mest fremstående juris-



ter til å forutsi at ansvarsforsikringen vil komme til å bli avløst av andre former for forsikring, en ulykkesforsikring, eller tingulykkesforsikring, enten som en direkte forsikring eller en forsikring til gunst for tredjemann. Resonnementet synes å gå ut på at erstatningsrettens to funksjoner — gjenoppbygging og prevensjon — bare høyst ufullkomment kan oppfylles fordi bare et lite fåtall er i stand til å dekke et erstatningsansvar av noen størrelse, og at prevensjonsvirkningen blant annet av denne grunn er meget svakt. Så får man gjennom ansvarsforsikringen et hjelpemiddel som i noen grad bøter på den første mangel, om enn i forholdsvis beskjeden målestokk, men som riktignok til gjengjeld er egnet til å svekke prevensjonsvirkningen. Og så sier man at dette etterhvert vil føre til at man forkaster veien om erstatningsretten og dermed ansvarsforsikringen, og istedenfor velger en forsikringsform som gjør gjenoppbyggingen ufullkommen og fullstendig fjerner enhver prevensjonsvirkning.

Erstatningsrettens oppgave er å gi den skadelidte full gjenoppbygging i de tilfelle hvor man antar at erstatningsplikt bør pålegges skadevolderen. Hvis man istedenfor erstatningsregler vil velge forsikring eller forsikringsplikt på skadelidtes hånd, må man etter min mening gi opp kravet om full gjenoppbygging. Der finnes idag, meg bekjent, ikke en eneste form for forsikring som prinsipielt bygger på prinsippet; full gjenoppbygging. For å ta et eksempel fra det jeg selv stiller med daglig, bilforsikring: — Det pretenderes ikke en gang at kaskoforsikringens vilkår bygger på prinsippet om full gjenoppbygging.

Ansvarsforsikringen, som er basert på erstatningsretten, er den eneste form for forsikring som bygger på dette prinsipp.

Der henvises til yrkesskadetrygden og lovene om ulykkestrygd. Jeg er oppmerksom på at man her har knesatt prinsippet om en forsikring som ikke gir full gjenoppbygging til fordel for en lettere adgang til å oppnå erstatning enn etter vanlige erstatningsregler. Men skyldes ikke dette at det her dreier seg om hva jeg vil kalle for et «indre anliggende»? Her er jo den skadelidte selv endel av den skadevoldende

bedrift. Og i hvert fall når det dreier seg om ulykkestrygdene, er det i noen grad berettiget å si at arbeideren så å si er både skadevolder og skadelidte på samme tid. Dette er muligens grunnen til at vår rettsbevissthet, forøvrig tvilende og langt fra enstemmig, har godtatt denne utilfredsstillende form for erstatning.

Dette synes jeg er bekreftet ved den særbestemmelse som vi fikk i lov om ulykkestrygd når det gjelder ansvaret etter motorvognloven, et ansvar som følger særskilte regler og ikke er identisk med det vanlige bedriftsansvar.

Man kan si om det nye forslag til lov om motorvognansvar hva man vil, kalle det trafikkforsikring eller betegne det som en forsikring til gunst for tredjemann. Det står fast at det er erstatningsrettslige synspunkter som er dominerende, først og fremst ved at prinsippet om full gjenoppbygging er knesatt, endog så langt at skadevolderens personlige erstatningsplikt ut over de lovfestede maksimumsbeløp er foreslått bibeholdt. Og også på den måten at forsikringsplikten er pålagt skadevolderen. Det er vel i realiteten en utvidelse av erstatningsplikten innenfor forsikringens ramme som foreligger, og dette er helt i overensstemmelse med H. R. uttalelse i dom sitert i R.t. 1940, side 16.

Det står for meg slik at man måtte kunne nå lengre frem ved å bruke dette prinsippet, en ansvarsforsikring som vender seg direkte til den skadelidte. Jeg kan nevne et eksempel fra min egen praksis, hvor en slik ordning etter min mening kunne ha vært gjennomført. En entreprenør hadde fått politiets tillatelse til å arbeide med reparasjon av et hus mot en trafikert byggate. En tilfeldig forbipasserende ble skadet meget alvorlig, og det var ingen tvil om at det forelå erstatningsplikt for entreprenøren. Han var imidlertid konkurs, og hans ansvarsforsikring var ute av kraft på grunn av manglende premiebetaling. Kunne man ikke i et slikt tilfelle, som en forutsetning for tillatelsen, kreve at der tegnes en ansvarsforsikring, som i likhet med det som idag kreves av en motorvogneier, også gir en garanti overfor mulige skadelidte, eventuelt med direkte søksmålsrett mot selskapet?

Jeg har liten tro på den vei som foredragsholderen anty-

det, å utvide ansvarsforsikringen til å omfatte noe annet og mere enn det rettslige ansvar. Veien er etter min mening en utvikling av erstatningsretten på grunnlag av den mulighet som ansvarsforsikringen byr til å skaffe en skadevolder dekning for et erstatningsansvar. Jeg vil henwise til det eksempel som professor Selmer nevnte om ansvar for barn under 14 år.

Jeg har fra min egen praksis et tilfelle hvor en 13 års pike ved en høyst uaktsom sykling voldte en alvorlig skade. Hennes far hadde tegnet en ansvarsforsikring, og det var i reklamen sterkt fremholdt at forsikringen også dekket ansvar for hjemmeværende barn under 15 år. Det ble her for-gjeves prosedert på at ansvarsforsikringen burde likestilles med at barnet hadde midler, og at ansvar derfor skulle pålegges etter ikr.t.l. § 22, 2. ledd. Ville det ikke her være naturlig med en lovendring, istedenfor å ty til den utvei å la forsikringsselskapene utvide forsikringens dekningsområde ut over den rettslige erstatningsplikt?

Jeg er så dristig å tro at samfunnet, ved å bygge på erstatningsretten og utnytte de muligheter som ansvarsforsikringen byr, vil kunne få et hjelpemiddel som vil vise seg å bære meget langt når det gjelder å oppnå at en skadelidt får full kompensasjon for den lidte skade, uten at dette på urimelig måte går ut over skadevolderen.

Hvis forsikringsselskapene på sin side ønsker å bidra til en videre utvikling av ansvarsforsikringen til å bli et slikt hjelpemiddel, tror jeg at de bør resignere noe med hensyn til kravet om forsikringens anonymitet. Den bør ikke vedbli å være den fryktede «grå eminense», som den skadelidte nærmest oppfatter som en hjelper for skadevolderen til å finne frem innsigelser mot erstatningskravet.

*Professor, dr. jur. Kristen Andersen:*

Jeg har med den største interesse hørt på professor Jan Hellner's foredrag. Når det gjelder situasjonen i norsk erstatningsrett, har jeg ellers inntrykk av at den i noen grad særkjennes ved at det både foreligger et behov for en utvi-

delse av erstatningsansvaret, og et behov for en begrensning av det.

Hva det førstnevnte behov angår, refererer det seg til de områder som faller inn under loven om yrkesskadetrygd av 1958, jfr. lov om uføretrygd for militærpersoner av 1953. På disse områder er den dekning skadelidte kan oppnå, begrenset til et maksimum på ca. kr. 8.000,— pr. år. Det skal ikke benektes at den dekning som finner sted i henhold til loven, i mange tilfeller vil vise seg å være tilstrekkelig. Heller ikke skal det benektes at den ofte vil være på høyde med de erstatninger som utmåles i «vanlige» erstatningssaker angående personskader, bortsett fra at de sistnevnte erstatninger fastsettes som et samlet engangsbeløp. Men dette hindrer ikke at det lett kan oppstå tilfeller, der maksimumdekningen på kr. 8.000,— pr. år ikke vil gi skadelidte fyldestgjørende oppretning av den voldte skade. Under hensyn til dette taler sterke grunner for at man hos oss overveier om det ikke bør åpnes adgang til å reise supplerende søksmål, slik at de skadelidte kan få en mer tilfredsstillende økonomisk oppretning enn de idag er satt i stand til. Man kan selvsagt, som foredragsholderen var inne på, søke å nå frem til en slik oppretning gjennom en hevning av trygdens maksimumssatser. Det spørres imidlertid om dette er praktisk politikk, og dermed får tanken om en adgang til supplerende søksmål betydelig aktualitet. Tiden tillater dessverre ikke å gå nærmere inn på dette problem. Men jeg anser det for så vesentlig, at jeg har funnet det riktig å peke på det. Dette så meget mer som den nevnte adgang til supplerende søksmål meget vel vil kunne forenes med en tvungen eller frivillig privat ansvarsforsikring for de arbeidsgivere eller bedrifter som det supplerende søksmål kan bli rettet mot. Det er i denne forbindelse grunn til å minne om at det i proposisjonen til yrkesskadetrygdloven av 1958 ble gitt uttrykk for at det foreliggende problem burde tas opp til drøftelse i en større sammenheng.

Når det dernest er tale om behovet for en begrensning av erstatningsansvaret, henger det sammen med at man i den almindelige erstatningsrett med større eller mindre li-

denskap har holdt fast på den kjente sats om at den voldte skade skal erstattes fullt ut. Dette er vel og bra så lenge man har med forholdsvis begrensede økonomiske skadeforvoldelser å gjøre, eller så lenge man står overfor skadevoldere hvis økonomiske bæreevne er særdeles stor. Anderledes ligger det an såfremt skadeforvoldelsene går opp i overordentlig store beløp, og skadevolderens økonomi samtidig er relativt beskjeden. I de sistnevnte tilfeller vil en opprettholdelse av satsen om at den voldte skade skal erstattes fullt ut, kunne resultere i at skadevolderne gjennom erstatningsansvarsdommen blir slått økonomisk ut, eller i at de for å gardere seg mot denne mulighet på forhånd må utstyre seg med private ansvarsforsikringer av en «mektig størrelse».

Foredragsholderen lot ikke til å nære synderlige betenkeligheter i denne anledning. Han ga tvert imot uttrykk for at man burde gå inn for en skjerpelse av erstatningsansvaret, og så følge denne skjerpelse opp gjennom en mer eller mindre tilsvarende økning i de private ansvarsforsikringer. På dette punkt kan jeg ikke følge ham. Noen eksempler vil tjene til nærmere belysning av dette.

Jeg setter at en mann med en gjennomsnittlig norsk embetsmannsgasje, på erstatningsbetingende måte, ødelegger et maleri av Manét til en verdi av kr. 800.000,— under et samvær i en kunstsamlers hjem. Jeg stiller så følgende spørsmål: Er det under hensyn til skadelidtes, skadevolderens og mer almene interesser hensiktsmessig at skadevolderen skal kunne dømmes til å betale full erstatning, og dermed drives til på forhånd å sikre seg ved hjelp av en «tilstrekkelig» ansvarsforsikring, eller er det mer tilrådelig at man overlater til kunstsamleren å søke dekning mot uforvarlig ødeleggelse av Manét-maleriet ved hjelp av en tingskadeforsikring?

Jeg setter dernest at den samme mann på erstatningsbetingende måte påfører en person en skade som gjør ham ervervsudyktig, med den følge at han taper en årlig inntekt av kr. 250.000,—. Jeg stiller så igjen det samme spørsmål

som i det første eksempel, bortsett fra at tingsskadeforsikringen tenkes utskiftet med en ulykkesforsikring.

For mitt vedkommende er jeg ikke i tvil om svaret på disse spørsmål. Jeg anser det i begge eksempler for åpenbart uhensiktsmessig at skadevolderen med henblikk på det mulige erstatningsansvar skal drives til å tegne en privat ansvarsforsikring av den størrelsesorden det her er tale om. Jeg finner det med andre ord langt naturligere at såvel kunstsamleren som personen med den årlige inntekt på kr. 250.000,— stilles overfor valget mellom enten å sikre seg mot angjeldende muligheter for ødeleggelse og skadeforvoldelse gjennom en tingsskade- eller ulykkesforsikring, eller selv helt eller delvis å måtte bære det økonomiske tap som henholdsvis ødeleggelsen og skadeforvoldelsen påfører ham.

Som man vil ha forstått er pointet med hva jeg nå har fremholdt, å vise at man bør være varsom med å gå ut fra at den private ansvarsforsikring er skikket til å løse de problemer som oppstår i tilknytning til de skadeforvoldelser som går opp i overordentlig store beløp. Det tales og skrives ofte bekymret om de utgifter og vanskeligheter som er forbundet med tingsskade- og ulykkesforsikring. Man hører derimot lite om hva det økonomisk vil bety for den såkalte jevne kvinne og mann hvis de gjennom privat ansvarsforsikring skal dekke seg inn overfor de særdeles betydelige skadeforvoldelser de i våre dagers samfunn meget vel kan bli opphavet til.

I denne sammenheng er det oppfordring til å merke seg at de ansvarsforsikringer det for tiden er vanlig å tegne — også i de land hvor denne forsikring er mest utbredt — langt fra er så store at de selv tilnærmet verner skadevolderne mot de tilfeller av erstatningsansvar jeg her har hatt for tanken. Det forekommer meg i det hele at man i en ganske annen utstrekning enn hittil har skjedd, bør ta opp forholdet mellom ansvarsforsikring og tingsskade- og ulykkesforsikring til nærmere drøftelse. En slik drøftelse vil muligens kunne lede til at man når frem til det resultat at det kan etableres et elastisk og harmonisk samvirke mellom disse former for forsikring. Et samvirke som består i at

man lar tingsskade- og ulykkesforsikringen sette inn i de situasjoner hvor den økonomiske skadeforvoldelse er av en slik størrelsesorden at det er meningsløst eller påtagelig urimelig å bebyrde de potensielle skadevoldere med å tegne en ansvarsforsikring, med henblikk på å kunne dekke inn de forpliktelser et fullt erstatningsansvar ville påføre dem.

Ja, disse mine refleksjoner er blitt skjematisk og meget ufullkomne. Når jeg likevel har anstillet dem, skyldes det at de spørsmål de gjelder trenger seg stadig mer på. Dertil kommer at jeg har en fornemmelse av at man har foretrukket å forholde seg til disse spørsmål som katten til den varme grøt.

*Høyesterettsadvokat Erling Wikborg:*

Det er meget fortjenestefullt av foredragsholderen å ta disse viktige problemer opp og jeg vil gjerne komplimentere ham for den utmerkede måte han gjorde det på. Innleggene i debatten har også tjent til å klarlegge disse ganske innviklede spørsmål.

En av de foregående talere sammenlignet det å orientere seg i dette sakkompleks med å vandre i en skog. Jeg vil heller bruke uttrykket: jungel. Erstatning for skade på person eller ting er nemlig søkt regulert gjennom et villnis av lovregler, ved rettspraksis gjennom forskjellige forsikringsformer og ved sosiale trygder. Det er historiske grunner for denne noe tilfeldige utvikling, og resultatet er at vi finner mange huller og mange utilfredsstillende løsninger. Jeg nevner f. eks. de lite heldige regler vi har om barns erstatningsansvar og dette at skadelidte ved almindelige erstatningstilfeller bare får erstatning når skadevolderen kan overføres culpa. Reglen om nedsettelse av erstatningen ved skadelidtes egen medvirkning til skaden kan også virke urimelig i mange tilfeller. Det hender at skadevolderen, selv om han kjennes ansvarlig, ikke er betalingsdyktig, og skadelidte må selv bære tapet. Det er heller ikke tatt tilstrekkelig hensyn til at en skade også i høy grad rammer skadevolderen og hans økonomi. Det har hendt at en skadevolder er

blitt ruinert på grunn av en i og for seg liten og unnskyldelig uaktsomhet.

La oss et øyeblikk gjøre det tankeeksperiment at hele vårt nåværende system med lovregler, rettspraksis, forsikringsformer og trygder tenkes borte, hvordan ville man da regulere hele forholdet? Jeg tror at man ville søke frem til en trygdeordning som kunne dekke den skadelidende mot skader av enhver art, der man søkte å utligne utgiftene på de forskjellige ansvarsgrupper etter et slags risikosystem, og hvor man ville prøve å tilgodese prevensjonshensynet dels ved visse franchiser som skadevolderen måtte tåle, dels ved andre former for offentlig ingrep overfor uforsiktig skadeforvoldelse. Man ville med andre ord få både en altomfattende forsikring av tredje-manns interesse og en slags direkte ulykkesforsikring for skadelidte i de tilfeller der ingen var ansvarlig.

Jeg har nevnt dette tenkte eksempel for å vise at den ordning som eksisterer hos oss idag, neppe kan sies å være synderlig rasjonell. På den annen side er jeg naturligvis klar over at det ikke lar seg gjøre å rasere hele det system vi etterhvert har bygget opp. Vår oppgave blir da å forsøke å stoppe igjen de huller vi måtte finne og å søke frem til bedre og rimeligere regler enn de vi nå har. Vi trenger med andre ord reformer. Jeg var for noen år siden med i et nordisk tremannsutvalg som behandlet spørsmålet om kodifisering av erstatningsretten, og vi avga en felles innstilling der vi gjorde rede for de reformer som vi mente var mest påkrevet. Det første resultat av vår innstilling foreligger nå i form av nye regler om motorvognansvaret. Dessverre viser det seg at danskene ikke vil følge det opplegg som er gitt av en nordisk komité, og vi får derfor foreløpig ingen rettsenhet på et så viktig område. Dette lover ikke godt med hensyn til en felles nordisk revisjon og kodifikasjon av hele erstatningsretten, så meget mere som den drivende kraft i dette arbeidet, professor Henry Ussing, dessverre avgikk ved døden for noen år siden.

Jeg vil peke på noen reformer som burde kunne gjennomføres:

Først og fremst bør yrkesskadetrygden og uføretrygden forhøye satsene slik at man kommer opp på et rimelig nivå, så det ikke blir nødvendig å innføre et personlig ansvar for arbeidsgiveren. Man bør unngå å ha yrkesskadetrygd og privat ansvarsforsikring for samme forhold. Også når det gjelder motorvognansvaret bør forsikringssommene settes så høyt at det personlige erstatningsansvar faller bort unntagen hvor det foreligger grov uaktsomhet.

Reglene for barns erstatningsansvar må revideres, og vi bør søke å komme frem til regler i likhet med de danske.

Rammen for det objektive ansvar bør utvides. Jeg synes det ville være mere naturlig å innføre ansvar for farlig innretning fremfor å bygge ansvaret på den nokså stive regel om farlig bedrift. Det er i det hele tatt et spørsmål om vi ikke har lagt for stor vekt på culpa-ansvaret.

I stadig flere lover har vi nå fått regler som gjør det mulig å ta et visst hensyn til skadevolderen, slik at erstatningen kan nedsettes hvis uaktsomheten ikke er særlig stor. Vi må gå videre der.

Det vanskeligste blir å finne frem til en rimelig ordning der hvor ingen er ansvarlig, eller der den ansvarlige ikke er betalingsdyktig. Man kan naturligvis peke på muligheten for den enkelte til å tegne ulykkesforsikring eller tingsskade-forsikring, men slike forsikringsformer har nå erfaringsmessig ikke slått helt igjennom. Det kunne også bli tale om å innføre utvidet ansvarsforsikring, slik at det betales erstatning i alle tilfelle der forsikringstakeren har foranlediget skaden, selv om han ikke er erstatnings-rettslig ansvarlig for den. Her er vi inne på meget vanskelige områder. Et stykke på vei kan vi komme ved at det i langt større utstrekning enn nå blir krevet tvungen ansvarsforsikring for enhver virksomhet som kan medføre ansvar overfor tredjemann. I det hele tatt tror jeg nok at så langsomt som de rettslige former utvikler seg, vil ansvarsforsikring spille sin store og viktige rolle også i lange tider fremover. Det vil imidlertid være riktig å myke opp forskjellige sider ved ansvarsforsikringen slik den er idag.