

MARIUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Karin M. Bruzelius

Kollektivtransportørenes
erstatningsansvar for person-
skade o.l. – Harmonisering av
ansvarsreglene?

Kollektivtransportørenes erstatningsansvar for person- skade o.l. – Harmonisering av ansvarsreglene?

Karin M. Bruzelius



Marlus nr. 474
Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2016

ISSN: 0332-7868

Sjørettsfondet
University of Oslo
Scandinavian Institute of Maritime Law
P.O. box 6706 St. Olavs plass 5
N-0130 Oslo
Norway

Phone: 22 85 96 00
E-post: sjorett-adm@jus.uio.no
Internet: www.jus.uio.no/nifs

Editor: Professor dr. juris Trond Solvang –
e-mail: trond.solvang@jus.uio.no

For subscription and single-copy sale, please see Den norske bokbyen
– The Norwegian Booktown
Internet: <http://bokbyen.no/en/shop/>
E-mail: kontakt@bokbyen.no

Print: 07 Media AS

Forord

De fleste benytter kollektivtransport. Oppstår det skade eller tap er det transportmidlet som avgjør ansvarsgrunnlag og -begrensning. Ofte tilbyr én transportør transport med forskjellige transportmidler (buss, bane, jernbane og båt). Artikkelen drøfter om det da er riktig at det er forskjeller i ansvarsregimene. Gjeldende regler om ansvar for skade på passasjerer, reisegods og forsinkelse gjennomgås, og artikkelen reiser spørsmålet om det er mulig – og ønskelig – å innføre et ansvarsregime for kontraherende transportørers ansvar for skade og tap på person, reisegods og forsinkelse ved kollektivtransport.

Karin M. Bruzelius

tidligere Høyesterettsdommer,

Universitetet i Oslo, Nordisk institutt for sjørett

Innhold

FORORD.....	3
1 INNLEDNING.....	7
2 LOVREGLENE OM TRANSPORTØRANSVARET VED PERSONSKADE MV.	11
2.1 Innledning	11
2.1.1 Gjeldende regler om ansvar for personskade.....	11
2.1.2 Ansvar for reisegods.....	16
2.1.3 Ansvar for forsinkelse.....	17
2.1.4 Ansvarssubjektet på transportørsiden.....	18
2.2 Passasjerrettigheter i tillegg til den rent erstatningsrettslige reguleringen.....	21
2.2.1 Generelt	21
2.2.2 Rettigheter relatert til gjennomføringen av en avtalt reise.....	22
2.2.2.1 Nektet ombordstigning – overbooking.....	22
2.2.2.2 Kansellering og forsinkelse	22
2.2.2.3 Ansvarssubjektet etter passasjerrettighets- forordningene.....	25
2.3 Generelt om forholdet mellom kontraherende og utførende transportør.....	27
3 BESTEMMELSER OM KONTRAHERENDE (OG UTFØRENDE) TRANSPORTØRS ANSVAR I TRANSPORTVEDTEKTER.....	28
3.1 Innledning	28
3.2 Ansvarsbestemmelser i enkelte vedtekter	29
Oppsummering.....	34
4 BØR DET INNFØRES EN ENSARTET REGULERING AV KONTRAHERENDE TRANSPORTØRS ANSVAR VED KOLLEKTIVTRANSPORT?	34
4.1 Ensartede ansvarsregler?	34
4.2 Lovregulering eller avtale?	37

1 Innledning

1.1 Kollektivtransport, dvs. transport av personer i rute mot betaling, utføres med buss, skip, bane¹ og fly. Ved reiser over lengre strekninger benyttes gjerne fly og tog, men også buss og skip. Lokal kollektivtransport utføres primært med buss, men også med båt og bane.

Persontransport i rute mot betaling innenriks er en regulert næring. Reguleringene har endret karakter i løpet av de siste tiårene. Transportmidlene må fremdeles oppfylle fastsatte sikkerhetskrav, og transportene må utføres av personer med nødvendige kvalifikasjoner. Kollektivtransportnæringen er også fremdeles regulert for å sikre et tilbud som er tilfredsstillende og rimelig, men reguleringsmåten er endret. Innenriks flytrafikk i rute krever ikke lenger konsesjon. Det samme gjelder i utgangspunktet for buss- og båttrafikk. Men krever opprettholdelse av et tilfredsstillende transporttilbud enerett til en rutestrekning og/eller tilskudd, tildeles retten til å transportere på ruten etter konkurranse.²

Fylkeskommunene har ansvaret for kollektivtransporttilbudet med buss og båt eller ferge i fylkesveisamband innen fylkene,³ og for transport med T-bane, bybane og sporvogn samt lokal togtransport i, og i tilknytning til, de større byene. Vegdirektoratet har ansvaret for ferger i riksvegsambandene og Samferdselsdepartement svarer for togtrafikken ellers, passasjertrafikken med Hurtigruten mellom Bergen og Kirkenes samt flytrafikk innenlands.⁴ Denne ansvarsfordelingen har utelukkende betydning for den offentligrettslige reguleringen av transporttilbudene,⁵ herunder tiltak for å sikre lønnsomheten til de ulike tilbudene.

¹ Bane inkluderer i utgangspunktet all skinnegående transport.

² Se nærmere om dette Bruzelius Karin M., Offentlig eierskap i transportselskaper, Marlus nr. 449, 2014.

³ I Oslo er det kommunen som har dette ansvaret.

⁴ Som hovedregel «kjøpes» transporttjenester etter en anbudsprosess.

⁵ Se Bruzelius, op.cit. avsnitt 2.2.

I 2015 reiste totalt 600 670 000 passasjerer med buss, båt og bane i Norge.⁶ Busstransport var den største transportøren med 355 920 000 passasjerer, men bane var en god toer med 233 708 000 passasjerer.⁷ I 2014 ble 11 millioner passasjerer transportert innenriks med fly.⁸ Billetinntektene fra buss, båt og bane utgjorde i 2015 til sammen NOK 11 832 815 000.⁹

Flere fylkeskommuner har opprettet administrasjonsselskap,¹⁰ alternativt en særskilt enhet innen den fylkeskommunale administrasjonen, og gitt selskapene eller enhetene ansvaret for kollektivtransporttilbudet i fylket. Selskapene og enhetene skal gjennom forvaltningen av de midlene som de får tilført fra fylkeskommunene, sørge for et kollektivtransporttilbud som er i samsvar med politiske føringer vedtatt av fylkeskommunene. Administrasjonsselskapene/enhetene fastsetter ruteoppleggene, men utfører sjelden selv noen transport.¹¹ Det gjøres i stedet av selskaper som har fått i oppdrag å stå for den fysiske transporten på en eller flere rutestrekninger etter en anskaffelsesprosess (anbud). Transport tilbys i administrasjonsselskapets/enhetens navn og administrasjonsselskapenes/enhetenes billettsystemer blir benyttet. Avtalene med operatørene er regelmessig utformet som såkalte nettoavtaler, dvs. at operatøren mottar et avtalt, fast beløp for tjenesten og inntektene tilfaller administrasjonsselskapet/enheten. Etter gjengs språkbruk er selskapet eller enheten da *kontraherende* transportør, mens den, eller de, som utfører transporten, er *utførende* transportør.

1.2 Erstatningsansvaret for skade på person og gods under en transport er lovregulert. Som fremstillingen i avsnitt 2 viser, gjelder forskjellige

⁶ Se Statistisk sentralbyrås (SSB) statistikk for Kollektivtransport, 2015 (<http://www.ssb.no.kolltrans/>). Statistikken for 2015 inkluderer ikke tallet passasjerer med fly, bilferger og Hurtigruta.

⁷ SSB

⁸ Se SSBs statistikk for: Innenlandske transportytelser, 2014.

⁹ SSBs Statistikk, Kollektivtransport, 2015.

¹⁰ Se yrkestransportloven § 23.

¹¹ Rettslig sett er det imidlertid ikke noe til hinders for at et administrasjonsselskap utfører kollektivtransport med egne transportmidler, se Bruzelius, op. cit. side 20.

ansvarsregler for de ulike transportmidlene. Hensikten med artikkelen er å undersøke mulighetene for og ønskeligheten av å innføre en ensartet regulering av i første rekke av ansvaret for skade på passasjer, reisegods og eventuelt forsinkelse til en kontraherende transportør som tilbyr transport med flere transportmidler.¹²

Artikkelen behandler ikke grensene for en transportørs kontrakts- hjelperansvar etter de ulike transportrettslovene. Den tar heller ikke opp om det kan det være aktuelt med ansvar for tap og skade for eieren av den infrastruktur¹³ som ble benyttet da det oppstod en skade, enten i stedet for, eller i tillegg til, ansvar for den utførende eller kontraherende transportøren. Det samme gjelder spørsmål om et eventuelt erstatningsansvar for de politiske organer som har et overordnet ansvar for transporttilbudet.

1.3 Bestemmelser om ansvar for tap, skade og forsinkelse ved innenriks transport med *skip* er gitt i, og i medhold av, sjøloven¹⁴ kapittel 15; ansvar for personskade og skade på reisegods med *tunnelbane, bybane og sporvei* er regulert i jernbaneansvarsloven¹⁵ kapittel II, jf. lovens § 1; skader voldt ved *innenriks jernbanetransport* reguleres av jernbanepassasjerrettighetsforordningen,¹⁶ men de facto får bestemmelsene i jernbaneansvarsloven anvendelse, se lovens § 2 fjerde ledd;¹⁷ for personskade og skade på

¹² Men det kan drøftes om ikke tilsvarende regler i tilfellet også bør innføres for utførende transportører som tilbyr sjø- eller flytransport.

¹³ For eksempel solsleng på jernbanesporene, se LB 2012-88290 som imidlertid behandler fraktførerens ansvar for dette, mangelfullt vedlikehold av jernbanen eller veier, mangelfull merking av grunner på sjøkart.

¹⁴ Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten.

¹⁵ Lov 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar. Ved internasjonal transport er det lov 10. desember 2004 nr. 82 om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (CO-TIF-loven), som gjelder.

¹⁶ Se § 2 tredje ledd i jernbaneansvarsloven, jf. Ot.prp. nr 63 (2008–2009) og forskrift 3. september 2009 nr. 1241 om gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 om jernbanepassasjerrettigheter.

¹⁷ For internasjonal jernbanetransport er ansvarsreglene tatt inn i lov 10. desember 2004 nr. 82 om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF-loven).

reisegods ved *busstransport* gjelder bilansvarsloven;¹⁸ ansvar for *skade ved lufttransport* er regulert i luftfartsloven¹⁹ kapittel X.

Lovreglene om ansvar for skade på passasjer mv. ved innenriks transport med skip (båt) og fly bygger på internasjonale konvensjoner, som gjelder for transport mellom stater (dvs. internasjonal transport). Stater som ratifiserer en konvensjon, har tidligere fritt kunnet regulere ansvaret for innenrikstransport, men som det vil bli redegjort for, fastsetter EU-forordninger nå transportøransvaret ved innenriks transport.²⁰ Forordningene er en del av EØS-avtalen.

EU har også vedtatt fire forordninger om såkalte passasjerrettigheter. Også disse er en del av EØS-avtalen og er gjennomført i norsk rett med hjemmel i hhv. yrkestransportloven,²¹ jernbaneloven,²² luftfartsloven²³ og sjøloven.²⁴ Formålet med bestemmelsene i forordningene er å sikre et ikke-diskriminerende og universelt utformet transporttilbud, som er presist og tilstrekkelig, og at passasjerene skal gis tilfredsstillende informasjon. Dessuten pålegger forordningene transportørene å yte passasjerene umiddelbar og tilpasset bistand ved forsinkelse, nektet ombordstigning, kansellering o.l., når vilkårene for dette er oppfylt.

1.4 Avtalemotparten til den som reiser kollektivt er således ved korte reiser ofte et administrasjonsselskap/enhet som ikke selv utfører transporten. Dette reiser spørsmål hvilke regler som gjelder for den kontraherende transportørens ansvar og om det er nødvendig, og ønskelig, at samme regler skal gjelde som for den utførende transportøren (operatøren).

¹⁸ Lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer. Lovens regler bygger ikke på noen konvensjon.

¹⁹ Lov 11. juni 1993 nr. 103 om luftfart.

²⁰ Se nærmere nedenfor. Ansvarsreguleringen i forordningene er noe forskjellige utformet. I de tilfellene hvor det finnes en internasjonal konvensjon som EU har ment bør gjøres til nasjonal rett er det vist til denne, og i f.eks. busstilfellet er det fastsatt regler om et minsteansvar.

²¹ Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy § 32a.

²² Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. § 7c første ledd.

²³ Luftfartsloven § 10-42.

²⁴ Se § 418 a i sjøloven.

Forholdet mellom administrasjonsselskap/enhet og operatør er avtaleregulert, men også gjennom transportlovgivningen, se nedenfor. Avtalereguleringen, herunder spørsmål relatert til forsikring og regress, vil ikke bli behandlet. Men om kontraherende transportør har et ansvar som går lenger enn operatørens, kan det ha økonomiske konsekvenser som må drøftes, ettersom slike regler kan føre til høyere kostnader for selskapet/enhet da de ikke dekkes ved regress. Etter gjeldende lovgivning plikter en transportør å ha en ansvarsforsikring eller annen sikkerhet for mulig ansvar. Og etter bilansvarsloven og sjøloven kan den skadelidte henvende seg direkte til ansvarsassurandøren med sitt erstatningskrav, (såkalt *direct action*), se nærmere nedenfor.

2 Lovreglene om transportøransvaret ved personskade mv.

2.1 Innledning

Det fins som nevnt ikke lovregler som direkte regulerer et administrasjonsselskaps/enhets erstatningsrettslige ansvar for tap/skade mv. på en passasjer, men noen av lovene fastsetter at samme regler gjelder for utførende og kontraherende transportørs ansvar, se nedenfor

Lovreglene om passasjeransvaret er vanskelig tilgjengelig. For båt-, jernbane- og flytransportørenes vedkommende skyldes det at lovbestemmelser om transportøransvaret nå reguleres gjennom EU-forordninger som er gjennomført i norsk rett gjennom forskrifter.

2.1.1 Gjeldende regler om ansvar for personskade

Ansvar for tap/ skade under en *busstransport* er objektivt og ubegrenset, såfremt tapet/skaden skyldes noe som motorvognen «gjer», jf. bilansvars-

loven § 4.²⁵ Ansvar et skal være forsikret og den skadelidte kan kreve erstatning direkte av bilansvarsassurandøren.²⁶ Bestemmelsene bygger ikke på noen internasjonal konvensjon, men busspassasjerrettighetsforordningen²⁷ artikkel 7 har regler om et minsteansvar for transportøren ved død og personskade eller tap under busstransport.²⁸ Bilansvarslovens ansvarsregler oppfyller kravene i artikkel 7.

Også ansvaret ved transport med *T-bane*-, *bybane*- og *sporvogn* er objektivt²⁹ og ubegrenset, jf. jernbaneansvarsloven § 3³⁰. Det samme gjelder for transport med *jernbane*, jf. jernbaneansvarsloven § 2 fjerde ledd.^{31 32} En forutsetning for ansvar er at tapet/skaden skyldes driften av banen og oppstår mens den reisende er om bord eller under på- eller avstigning.³³ Etter jernbanepassasjerrettighetsforordningen³⁴ plikter statene å ha bestemmelser om et minsteansvar for jernbaneforetak overfor passas-

²⁵ Om tolkingen av dette uttrykket se Rt. 2015 side 1017 med henvisninger til tidligere avgjørelser.

²⁶ Jeg tar ikke opp når forsikringsselskapet kan søke regress hos eier/bruker, men se bilansvarsloven § 12.

²⁷ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 181/2011 om passasjerers rettigheter ved buss- og turvogntransport.

²⁸ Personskadeansvaret skal utgjøre minst 220 000 euro per passasjer.

²⁹ «ikke kan legges jernbanen til last», se jernbaneansvarsloven § 3 annet ledd.

³⁰ Jernbanebegrepet inkluderer tunnelbane, forstadsbane, kabelbane og sporvogn, se § 1 første ledd annet punktum.

³¹ Som nevnt i note 26 unntar i utgangspunktet § 2 tredje ledd transport med jernbane fra jernbaneansvarslovens anvendelsesområde, men ansvarsreglene skal likevel gjelde etter fjerde ledd..

³² Slik jeg ser det, gjelder således i realiteten fremdeles jernbaneansvarslovenes bestemmelser for all innenriks banetransport. Jf. Ot.prp. nr. 63 (2008–2009) Om lov om endringer i jernbaneloven, jernbaneansvarsloven og COTIF-loven punkt 4.2.3 hvor det heter at «reglene om ansvarsgrunnlaget i jernbaneansvarsloven §§ 3 og 4, reglene om begrensingsbeløpet for skade på reisegods etter § 5 første ledd, samt reglene om lemping av ansvaret etter § 12 annet ledd, i slike tilfelle skal gjelde som supplerende regler, slik at det erstatningsrettslige vernet av passasjerene ved slike ulykker ikke svekkes i forhold til dagens regler om ansvaret i slike tilfelle.»

³³ Ansvaret ved internasjonal jernbanetransport er regulert av COTIF-loven av 10. desember 2004 nr. 82.

³⁴ Forordning (EF) nr. 1371/2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser.

jerer³⁵ som tilsvarer COTIFs ansvarsbestemmelser,³⁶ se artikkel 11. Etter artikkel 12 nr. 1 plikter «jernbaneforetak» å være tilstrekkelig forsikret eller å ha truffet lignende tiltak for å dekke ansvar etter forordningen.³⁷

For *båt/fergetransportørens* ansvar gjelder sjøloven § 418. Etter paragrafens første ledd gjelder forordning (EF) nr. 392/2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under sjøtransport med passasjerer, som norsk lov.³⁸ Etter forordningens artikkel 3 nr. 1 reguleres ansvaret ved internasjonal transport av passasjerer, deres reisegods og kjøretøyer av Aten-konvensjonens artikkel 1 og 1 a, 2 nr. 2, artiklene 3 til 16 samt artikkel 18, 20 og 21,³⁹ jf. virkeområdebestemmelsen i forordningens artikkel 2 første ledd. Og etter denne bestemmelsen får også de samme artikler anvendelse på innenriks sjøtransport med fartøyer i klasse A og B,⁴⁰ jf. artikkel 4 i direktiv 98/18/EF, såfremt 1) fartøyet seiler under en medlemsstats flagg eller er registrert i en medlemsstat, eller 2) avtalen er inngått i en medlemsstat, eller 3) avgangs- eller bestemmelsesstedet i henhold til transportavtalen ligger i en medlemsstat.⁴¹ Etter sjøloven § 418 annet ledd gjelder forordningen også for passasjertransport i Norge med

³⁵ og deres reisegods.

³⁶ Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk av 9. mai 1980, som endret ved protokoll om endring i overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk av 3. juni 1999.

³⁷ Forsikringsplikten osv. må antas bare å gjelde for jernbaneforetak. Det følger ikke av forordningen/COTIF at krav skal kunne retts direkte mot assurandøren.

³⁸ Forordningen er tatt inn i EØS-avtalen vedlegg XIII som nr. 56x og er tatt inn i lovsamlingen som vedlegg 1. Samme vedlegg inneholder også teksten til Aten-konvensjonen slik den lyder etter endringene i 2002.- Forordningen er tatt i Norges Lovver som Vedlegg 1 til sjøloven.

³⁹ «Ansvarsordningen når det gjelder passasjerer, deres bagasje og kjøretøy og reglene om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet, skal være omfattet av denne forordning og av artikkel 1 ... i Athen-konvensjonen i henhold til vedlegg 1 og bestemmelsene i IMO's retningslinjer som fastsatt i vedlegg II.»

⁴⁰ Om klasse A og B jf. forskrift 28. mars 2000 nr. 35 om besiktigelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart § 5 (passasjerskipsklasser). Klasse A omfatter passasjerskip som går i annen innenriks fart enn fart som omfattes av klasse B, C og D, og klasse B omfatter passasjerskip i innenriks fart «der det ikke på noe tidspunkt er mer enn 20 nautiske mil fra kysten, der skipbrudne personer kan ilandsettes ved middels tidevannshøyde.

⁴¹ Artikkel 11 åpner for en viss utsettelse av iverksettelsen i forhold til fartøy i klasse A og C.

skip som ikke er omfattet av klasse A og klasse B i direktiv 2009/45/EF artikkel 4, men med en noe begrenset forsikringsplikt.

Ansvar er objektiv dersom tapet/skaden skyldes en *sjøulykke*,⁴² men dette ansvaret er begrenset til 250 000 SDR⁴³ per passasjer per skadetilfelle.⁴⁴ «Sjøulykke» defineres som skipsforlis, kantring, sammenstøt eller stranding av fartøyet, eksplosjon eller brann om bord på fartøyet og feil på dette, se Aten-konvensjonen artikkel 3 nr. 5. Men om passasjerens tap overskrider dette beløpet, er transportøren ytterligere ansvarlig inntil 400 000 SDR, med mindre transportøren sannsynliggjør at hendelsen som forårsaket skaden, ikke oppstod gjennom feil eller forsømmelse fra hans side.⁴⁵ I tilfeller hvor tapet/skaden skyldes *annen hendelse* enn «sjøulykke», må den skadelidte bevise at skaden skyldes feil eller forsømmelse fra transportørens side.⁴⁶ Ansvarsgrensen er 400 000 SDR.⁴⁷

Transportøren taper retten til ansvarsbegrensning om det bevises at skaden eller tapet skyldes en forsettlig handling eller unnlatelse fra transportørens side, eller at transportøren har utvist uforsiktighet vel vitende om at det sannsynligvis ville kunne oppstå en slik skade.⁴⁸

Etter Aten-konvensjonen artikkel 4a plikter utførende transportør å tegne forsikring.⁴⁹ Assurandørens ansvar skal minimum utgjøre 250 000 SDR per passasjer per skadetilfelle.⁵⁰ Krav om erstatning kan fremsettes direkte overfor assurandøren, jf. Aten-konvensjonen artikkel 4a nr. 10.⁵¹

⁴² Aten-konvensjonen artikkel 3 nr. 1. Det er gjort unntak for de tilfeller som er regnet opp i bokstavene a) og b).

⁴³ En Special Drawing Right tilsvarte 10. november 2016 kr 11,50.

⁴⁴ Det fremgår av forordningens artikkel 5 at forordningen ikke endrer på transportørens rett eller plikt til ansvarsbegrensning etter 1976/1996 konvensjonen om begrensnig av ansvaret for sjørettslige krav.

⁴⁵ Se Aten-konvensjonen artikkel 3 nr. 1 annet ledd, jf. artikkel 7 nr. 1.

⁴⁶ Ibid. artikkel 3 nr. 2.

⁴⁷ Ibid. artikkel 7 nr. 1.

⁴⁸ Aten-konvensjonen artikkel 13 nr. 1.

⁴⁹ Alternativt til å ha annen økonomisk sikkerhet som bankgaranti eller lignende.

⁵⁰ Se artikkel 4a nr. 1 siste punktum.

⁵¹ Sjøloven § 418 fjerde ledd hjemler rett for departementet til å gi forskrifter om forsikring/sikkerhetsstillelse.

Ved flytransport er ansvaret objektivt og begrenset, se luftfartsloven § 10-17 a som gir bestemmelsene i forordning (EF) nr. 2027/91 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker som endret ved rådsforordning (EF) nr. 889/2002, anvendelse som norsk lov.⁵² Etter forordningens artikkel 3 nr. 1 gjelder relevante bestemmelser i Montreal-konvensjonen 1999 om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring. Konvensjonen er ikke tatt inn i Norges Lover, men i et Vedlegg til forordningen, er det gitt et sammendrag av reglene om erstatningsansvar. Ansvarsgrensen er 100 000 SDR om transportøren beviser at det ikke har handlet uaktsomt eller på annen måte har voldt skaden.

Oppsummering av ansvaret for skade på passasjer

For skade på passasjer under transport med buss, bane eller fly er ansvaret objektivt om skaden/tapet skjer om bord i eller i tilknytning til transportmidlet. Ved sjøtransport er ansvaret likeledes objektivt om skaden/tapet skyldes det som defineres som sjøulykke, men ellers gjelder et uaktsomhetsansvar. For all kollektivtransport gjelder således regler om objektivt ansvar for tap av eller skade på passasjer, men rekkevidden til det objektive ansvaret er noe begrenset ved sjøtransport.

Forskjellene er større når det gjelder grensene for transportørens ansvar. Ansvaret er ubegrenset ved buss og bane, mens det ved flytransport er 100 000 SDR om transportøren beviser at det ikke er utvist uaktsomhet. Grensen for sjøtransportørens ansvar er 250 000 SDR/ 400 000 SDR.⁵³

Ved skade oppstått under buss- og båt- eller fergetransport kan skadelidte henvende seg direkte til ansvarsassurandøren. Sjøtransportørens assurandør kan imidlertid ha et mer begrenset ansvar enn transportøren. EØS-luftfartsselskaper er forsikringspliktige, se forordning (EØF) nr. 2407/92 artikkel 7, men det er ikke gitt regler om direct action. Selv om det gjelder plikt for jernbaneforetak til å være forsikret e.l., gjelder heller ikke her noen rett til direct action.

⁵² Forordningen er tatt inn etter luftfartsloven i Norges Lover.

⁵³ Spesielt for det maritime ansvaret er retten til å opprette et ansvarsbegrensningsfond etter sjøloven kapittel 9, jf. forordning nr. 292/2009 artikkel 5.

2.1.2 Ansvar for reisegods

Ved *bus*transport er ansvaret objektivt⁵⁴ og begrenset til kr 10 mill. for alt gods som skades ved samme hendelse.⁵⁵

Også etter *jernbaneansvarsloven*⁵⁶ er ansvaret for håndbagasje og ting som passasjerer har med seg, objektivt såfremt det samtidig oppstod en personskade som jernbanen svarer for. Ansvaret ellers er et culpa-ansvar. Ansvaret er imidlertid i begge tilfellene begrenset til ½ G for hver reisende.⁵⁷ Begrensningsretten faller bort om det bevises forsett eller grov uaktsomhet. Det samme gjelder for togtransportørens ansvar for skade på reisegods ellers.⁵⁸

Ved *sjø*transport er ansvaret⁵⁹ for tap av eller skade på *håndbagasje* et culpaansvar. Men skyldes skaden/tapet en «sjøulykke» presumeres ansvar.⁶⁰ Ansvaret for håndbagasje er begrenset til 2 250 SDR per passasjer.⁶¹ For *annen bagasje* gjelder et uaktsomhetsansvar med omvendt bevisbyrde.⁶² Bli en passasjers bil skadet, eller går tapt sammen med det som transporteres i eller på bilen, er ansvaret begrenset til 12 700 SDR per kjøretøy per transport⁶³, mens ansvarsgrensen for bagasje ellers er 3 375 SDR per passasjer per transport.⁶⁴ Aten-konvensjonen åpner for avtale om egenandeler ved skade på og/eller tap av kjøretøy (300 SDR) og

⁵⁴ Dvs. etter hovedregelen i § 4.

⁵⁵ Er skaden større og er det flere skadelidte må beløpet fordeles proratarisk mellom kravshaverne.

⁵⁶ Jeg viser her til det som er redegjort for i notene 33 og 34 foran om virkningen av lovens § 2 tredje og fjerde ledd.

⁵⁷ Se *jernbaneansvarsloven* § 5 første ledd. Grunnbeløpet (G) utgjorde 1. mai 2016 kr 92 576.

⁵⁸ Se her *jernbaneansvarsloven* § 2 fjerde ledd annet punktum, jf. tredje punktum.

⁵⁹ «som følge av feil eller forsømmelse fra transportørens side», artikkel 3 nr. 3 første punktum.

⁶⁰ Se Aten-konvensjonen artikkel 3 nr. 3.

⁶¹ Ibid. Artikkel 8 nr. 1.

⁶² «med mindre vedkommende kan bevise at den hendelse som forårsaket skaden, ikke oppstod som feil eller forsmåelse fra transportørens side», se Aten-konvensjonen artikkel 3 nr. 4.

⁶³ Ibid. artikkel 8 nr. 2.

⁶⁴ Ibid. artikkel 8 nr. 3.

annen bagasje (149 SDR).⁶⁵ Begrensningsretten faller bort om det bevises at skaden eller tapet skyldes en forsettlig handling eller unnlatelse fra transportørens side, eller om transportøren har utvist uforsiktighet vel vitende om at det sannsynligvis ville kunne oppstå en slik skade.⁶⁶

Ved flytransport skilles det mellom innskrevet reisegods og annen bagasje. Ansvar for innskrevet bagasje er objektivt med mindre bagasjen var defekt.⁶⁷ For annen bagasje gjelder et uaktsomhetsansvar. Ansvar for er begrenset til 1 000 SDR per passasjer.

Oppsummering av ansvarsreglene for reisegods

Ved kollektivtransport er det i første rekke ansvaret for det som passasjeren har på eller med seg, som har interesse. Ansvar er objektivt ved buss- og banetransport, mens det er presumert ved sjøtransport om skaden/tapet skyldes «sjøulykke». Ellers gjelder et uaktsomhetsansvar med omvendt bevisbyrde. Ved flytransport skilles det mellom innskrevet bagasje og det passasjeren har med seg. Ansvar for innskrevet reisegods er objektivt, ellers forutsettes culpa.

Ved transport med bane er ansvaret begrenset til ½ G per reisende. Ved busstransport gjelder begrensningen på NOK 10 mill. alt gods som ble skadet ved samme hendelse. Ved sjøtransport gjelder ulike ansvarsbegrensninger for håndbagasje (2 250 SDR) og annen bagasje og for skade/tap av kjøretøy med bagasje. Ved flytransport er ansvaret begrenset til 1 000 SDR.

2.1.3 Ansvar for forsinkelse

Bilansvarsloven regulerer ikke forsinkelsesansvaret. Det samme gjelder for *jernbaneansvarsloven*.⁶⁸

⁶⁵ 65 Ibid. artikkel 8. nr. 4.

⁶⁶ Ibid. artikkel 13 nr. 1.

⁶⁷ Se vedlegget til Forordning (EF) nr. 2027/97. Etter luftfartsloven § 10-18 er transportøren fri for ansvar om han sannsynliggjør at skaden skyldes godsets egen beskaffenhet, feil eller mangler ved gjenstanden, men luftfartslovens bestemmelse gjelder ikke for innenriks transport.

⁶⁸ Verken *jernbaneansvarsloven* eller *forordningen* har bestemmelser om ansvar for forsinkelse. Bestemmelsen i COTIF artikkel 32 er ikke inkorporert i forordningen, se artikkel 11.

Etter *sjøloven* § 418 d har transportøren et uaktsomhetsansvar for tap som skyldes forsinkelse. Tilsvarende gjelder for reisegods som er forsinket, se § 419. Ansvarer er begrenset til 4 694 SDR for så vidt gjelder passasjer.⁶⁹ For reisegods, herunder kjøretøy, gjelder ansvarsgrensene i Aten-konvensjonen artikkel 8.⁷⁰ Begrensningsretten tapes om bortfrakter selv har voldt tapet forsettlig eller grovt uaktsomt med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.⁷¹

Ved flytransport hefter transportøren på culpagrunnlag, men med omvendt bevisbyrde, for tap som følge av forsinkelse av passasjer eller reisegods, dvs. transportøren må sannsynliggjøre at han selv og hans folk har tatt alle forholdsregler som med rimelighet kan kreves, eller at dette ikke har vært mulig for dem.⁷² Ansvarer er begrenset. Ansvarsgrensene er fastsatt i forskrift og utgjør f.t. hhv. 4 694 SDR for passasjer og 1 131 SDR for reisegods.⁷³

Det er således bare ved sjø- og flytransport som forsinkelsesansvarer er lovregulert, men de fire passasjerrettighetsforordningene som er gjennomført som norsk rett, har også bestemmelser om transportørens ansvar for forsinkelser, se nedenfor.

2.1.4 Ansvarssubjektet på transportørsiden

Ved busstransport plikter eieren av transportmidlet å tegne en ansvarsforsikring,⁷⁴ og skadelidte kan som nevnt kreve erstatning direkte fra ansvarsassurandøren.⁷⁵ Eier og bruker av en buss har også et er-

⁶⁹ Se *sjøloven* § 422.

⁷⁰ Se *sjøloven* § 422 annet ledd.

⁷¹ *Sjøloven* § 424.

⁷² Se luftfartsloven § 10-20 og Vedlegg til Forordning nr. 2027/97 som endret ved forordning nr. 889/2002.

⁷³ Se forskrift 6. januar 2011 nr. 9 § 1.

⁷⁴ Se bilansvarsloven § 15.

⁷⁵ Se bilansvarsloven § 4.

statningsansvar,⁷⁶ men dette er i første rekke et regressansvar overfor assurandøren.

Etter *jernbaneansvarsloven* § 1 annet ledd kan krav på erstatning etter loven bare rettes mot den som driver trafikkvirksomhet etter lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (*jernbaneloven*) § 3.⁷⁷ Paragraf 3 første ledd bokstav c definerer trafikkvirksomhet som «person- og godstransport på kjøreveien», dvs. at jernbaneansvarsloven bare gjelder for selskap med jernbanedrift som hovedformål.⁷⁸ Dette medfører at jernbaneansvarslovens regler ikke regulerer ansvaret til et administrasjonsselskap/fylkeskommunale enheter som tilbyr banetransport.

Jernbanepassasjerrettighetsforordningen definerer transportør som det jernbaneforetaket som passasjerer har inngått transportavtale med.⁷⁹ Etter forordningen skal et jernbaneforetak være tilstrekkelig forsikret mht. erstatningsansvar overfor passasjerer, alternativt skal det være truffet lignende tiltak for å sikre erstatningsansvaret etter forordningen, se artikkel 12.⁸⁰

Sjøloven § 401 første ledd definerer bortfrakter som den som ved avtale, ervervsmessig eller mot vederlag, påtar seg å befordre passasjerer mv. med skip. En bortfrakter kan være den som inngår avtalen om transport (kontraherende transportør) og den som utfører transporten

⁷⁶ Ansvaret er et alminnelig erstatningsrettslig ansvar, se *bilansvarsloven* § 11. Etter tredje ledd hefter assurandøren for all erstatning etter kapittel II, med mindre han har rett til regress etter § 12.

⁷⁷ Etter ordlyden gjelder dette bare krav etter loven og skulle således ikke være til hinder for erstatningskrav mot kontraherende transportør som ikke fyller kravene i jernbanelovens § 3. Slikt ansvar må vel imidlertid enten bygge på ulovfestet rett eller på avtale med vedkommende transportør.

⁷⁸ Jernbanepassasjerrettighetsforordningen artikkel 3 nr. 1 definerer jernbaneforetak, mens jernbaneforetakets erstatningsansvar for passasjerer og reisegods angis ved å vise til enkelte bestemmelser i COTIF, se forordningen artikkel 11. COTIF avdeling IV om Transportøransvaret som gjelder som del av forordningen, omhandler i artikkel 26 «transportørens» ansvar. Forordningen artikkel 3 nr. 2 definerer «transportør» som det «jernbaneforetaket som passasjerer har inngått transportavtale med, eller en rekke etterfølgende jernbaneforetak, som er ansvarlige i henhold til denne avtalen».

⁷⁹ Se artikkel 3 nr. 2, jf. nr. 3.

⁸⁰ Det fremgår ikke av forarbeidene om det i Norge kreves en forsikring av NSB eller Flytoget AS, eller om staten eller NSB er selvsassurandør.

helt eller delvis (utførende transportør).⁸¹ Aten-konvensjonen som gjelder som norsk rett etter sjøloven § 418 første ledd, definerer transportør som den som inngår en transportavtale uavhengig av om vedkommende faktisk utfører transporten, mens utførende transportør her benevnes «undertransportør».⁸² Etter konvensjonens artikkel 4 er kontraherende transportør, dvs. i konvensjonens terminologi transportøren, ansvarlig for hele den avtalte transporten. Transportøren og undertransportøren hefter solidarisk, når de begge er ansvarlige.⁸³ Etter konvensjonens artikkel 4 nr. 3 er ikke undertransportøren forpliktet av særlige avtaler «som medfører at transportøren påtar seg forpliktelser som ikke er omfattet av denne konvensjon, eller gir avkall på rettigheter som følger av denne konvensjon», om undertransportøren ikke har gitt skriftlig samtykke. Etter min mening må dette forstås slik at en kontraherende transportør kan påta seg et mer omfattende ansvar enn det som følger av konvensjonen, men at slikt «overskytende ansvar» ikke kan veltes over på utførende transportør (undertransportøren).

Forsikringsplikt påhviler enhver fraktfører som faktisk utfører hele eller deler av transporten.⁸⁴

Luftfartslovens ansvarsregler gjelder både for kontraherende og utførende transportørs ansvar, se § 10-31 til § 10-36.⁸⁵ Kontraherende transportørs ansvar omfatter hele den avtalte reisen, mens den utførende transportøren svarer for den delen som vedkommende utfører. Luftfartsloven § 10-38 a pålegger fraktførere forsikringsplikt.⁸⁶

Noen refleksjoner på grunnlag av redegjørelsen foran

Sjø- og luftfartslovene pålegger en kontraherende transportør ansvar for hele den avtale reisen, mens en utførende transportør har ansvar

⁸¹ Dette er i samsvar med Aten-konvensjonens definisjon av transportør i artikkel 1 nr. 1 bokstav a.

⁸² Se Aten-konvensjonen artikkel 1 nr. 1.

⁸³ Se Aten-konvensjonen artikkel 4 nr. 4.

⁸⁴ Se Aten-konvensjonen artikkel 4a nr. 1.

⁸⁵ Jf. definisjonen av transportør i loven § 10-32.

⁸⁶ Forsikringen skal være «tilstrekkelig» «til å dekke ... erstatningsansvar» etter kapittel X.

for tap/skade oppstått på strekningen vedkommende har utført. Ved busstransport hefter bilansvarsforsikringselskapet primært. Ansvarsbestemmelsene i jernbaneansvarsloven gjelder bare for jernbaneforetak, herunder kontraherende jernbaneforetak.

Et administrasjonsselskap/enhet vil som hovedregel være kontraherende og ikke utførende transportør for noen del av den avtalte reisen. Etter sjø- og luftfartslovene er selskapet/enheten ansvarlig etter disse lovene. På den annen side får jernbaneansvarslovens regler ikke anvendelse for administrasjonsselskapet/enheten. Spørsmål relatert til kontraherende transportørs ansvar, f.eks. et administrasjonsselskaps eller enhets erstatningsrettslige stilling når en det oppstår tap eller skade ved en busstransport reguleres ikke av bilansvarsloven.

Sjøloven kan imidlertid ikke ses å hindre at en kontraherende fraktfører påtar seg et mer vidtgående ansvar, jf. det som er referert foran fra Aten-konvensjonen artikkel 4 nr. 3.

Luftfartsloven § 10-23 åpner for at en fraktfører kan avtale at det ikke skal gjelde noen ansvarsgrense, eller en høyere grense enn den som følger av loven. Slik jeg ser det, er således heller ikke luftfartslovens regler til hinder for at en kontraherende transportør forplikter seg til for eget vedkommende å frafalle lovens ansvarsgrenser.

2.2 Passasjerrettigheter i tillegg til den rent erstatningsrettslige reguleringen

2.2.1 Generelt

De fire forordningene om rettigheter for passasjerer med hhv buss, båt, tog eller fly gir langt på vei de samme rettighetene til passasjerene, men tilpasset det enkelte transportmiddel.⁸⁷

⁸⁷ Hhv. forordning nr. 2017/97 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved lufttransport av passasjer og deres bagasje, som endret ved forordning nr. 889/2002, forordning nr. 392/2009 om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under sjøtransport av passasjerer, forordning nr. 1371/07 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser samt forordning nr. 181/11 om busspassasjeretter.

Flypassasjerrettighetsforordningen er den tidligste og ble vedtatt i 2004,⁸⁸ *jernbanepassasjerrettighetsforordningen* skriver seg fra 2007, *båtpassasjerrettighetsforordningen* fra 2009 og *buss- og turvognpassasjerrettighetsforordningen* fra 2011. Alle fire er gjennomført i norsk rett.

2.2.2 Rettigheter relatert til gjennomføringen av en avtalt reise

2.2.2.1 Nektet ombordstigning – overbooking

Flypassasjerrettighetsforordningen pålegger transportøren bl.a. et standardisert økonomisk ansvar når passasjerer nektes ombordstigning pga. overbooking.⁸⁹ Busspassasjerrettighetsforordningen gir også passasjerer rettigheter ved overbooking.⁹⁰ Tilsvarende rettigheter følger ikke av forordningene for tog og båt. Erstatningen mv. ved nektet ombordstigning, herunder overbooking, er i både flypassasjer- og båtpassasjerforordningen den samme som ved forsinkelse, se nedenfor.

2.2.2.2 Kansellering og forsinkelse

En reisende som opplever at en oppsatt rute innstilles, eller blir forsinket eller etter togpassasjerrettighetsforordningen taper en korrespondanse, har rettigheter etter forordningene når vilkårene er oppfylt.

Den reisende kan velge mellom å fortsette reisen til endelig bestemmelsessted uten ekstra kostnad så snart som mulig,⁹¹ eller å få billettprisen refundert helt⁹² eller den ubenyttede delen av billetten⁹³. Den reisende kan

⁸⁸ EU-kommisjonen har arbeidet med revisjon av enkelte av bestemmelsene i denne. Arbeidet er omtalt i EØS-notat av 18. mars 2013 som er tilgjengelig i EØS-notatbasen (<http://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/sok/id615429>).

⁸⁹ Flypassasjerrettighetsforordningen artikkel 4.

⁹⁰ Busspassasjerrettighetsforordningen artikkel 19 nr. 1.

⁹¹ Busspassasjerrettighetsforordningen artikkel 19 nr. 1 bokstav a, båtpassasjerrettighetsforordningen artikkel 18 nr. 1 bokstav a, togpassasjerrettighetsforordningen artikkel 16 bokstav b og flypassasjerforordningen artikkel 8 nr. 1.

⁹² Busspassasjerrettighetsforordningen artikkel 19 nr. 1 bokstav b og båtpassasjerrettighetsforordningen artikkel 18 nr. 1 bokstav b.

⁹³ Togpassasjerrettighetsforordningen artikkel 16 bokstav a og flypassasjerrettighetsforordningen artikkel 8 nr. 1 bokstav a.

i sistnevnt tilfelle kreve refusjon av prisen for den, eller de, delen av reisen som er gjennomført, dersom reisen etter den opprinnelige reiseplanen ikke lenger har noen hensikt.⁹⁴ I tillegg kan den reisende kreve dekning av kostnadene til returreisen om det er relevant.⁹⁵ Refusjon skal betales innen fastsatte frister.⁹⁶

Forordningen gir ikke rettigheter til en *busspassasjer* med åpen billett uten angitt avgangstid, med et unntak for reisende med abonnements- eller periodekort som kan kreve refusjon av en forholdsmessig andel av kortets pris.⁹⁷ Etter *togpassasjerrettighetsforordningen* har reisende med abonnements- eller periodekort som rammes av gjentatte forsinkelser eller innstillinger i løpet av kortets gyldighetstid, rett til en «passende» erstatning i samsvar med jernbaneforetakets erstatningsordning. Ordningen skal ha kriterier for forsinkelse og erstatningsberegningen.⁹⁸

Om og i tilfelle hvor mye en reisende må være *forsinket* for å ha rett til erstatning/kompensasjon varierer mellom forordningene. Ved mer langvarige forsinkelse stiger kompensasjonsbeløpene. Ved *banetransport* gir minimum 60 minutters forsinkelse rett til kompensasjon tilsvarende 25 % av billettprisen,⁹⁹ ved *båttransport* gir en forsinkelse på 60 minutter ved en reise med fastsatt varighet på inntil fire timer rett til kompensasjon med minst 25 % av billettprisen,¹⁰⁰ og ved *busstransport* har den reisende

⁹⁴ Flypassasjerrettighetsforordningen artikkel 8 nr. 1 bokstav a, busspassasjerrettighetsforordningen artikkel 19 nr. 5, togpassasjerrettighetsforordningen artikkel 16 bokstav a), båtpassasjerforordningen artikkel 18 nr. 3.

⁹⁵ Busspassasjerrettighetsforordningen artikkel 19 nr. 1 bokstav a, togpassasjerforordningen artikkel 16 bokstav a, båtpassasjerrettighetsforordningen artikkel 18 nr. 1 bokstav b og flypassasjerrettighetsforordningen artikkel 8 nr. 1 bokstav a annet strekpunkt.

⁹⁶ Sju dager ved luft- og båttransport, 14 dager ved buss transport og 1 måned ved bane-transport.

⁹⁷ Se busspassasjerrettighetsforordningen artikkel 19 nr. 5 tredje punktum jf. artikkel 23 nr. 1.

⁹⁸ Togpassasjerrettighetsforordningen artikkel 17 nr. 1 annet ledd. NSB har i sine transportvilkår § 7 bokstav J nr. 2 annet ledd en bestemmelse som gir reisende med periodebillett rett til refusjon av billettprisen, men «delt på antall dager periodebilletten er gyldig for, begrenset til 50 % av billettens kjøpspris.

⁹⁹ Togpassasjerrettighetsforordningen artikkel 17. Ved en forsinkelse på 60 til 119 minutter har den reisende krav på minst 25 % av billettprisen.

¹⁰⁰ Båtpassasjerrettighetsforordningen artikkel 19 nr. 1 bokstav a.

rett til refusjon av billettprisen om reisen er forsinket med mer enn 120 minutter om vedkommende ikke velger fortsatt reise eller omruting.¹⁰¹

Reguleringen i flypassasjerrettighetsforordningen avviker fra øvrige forordninger. Denne gir den reisende rett til refusjon eller omruting umiddelbart når en flyging innstilles, men også til erstatning etter artikkel 7¹⁰² Den gir også den reisende krav på erstatning ved nærmere angitte forsinkelser i forhold til planlagt avgangstid, f.eks. ved forsinkelse med to timer eller mer for flygninger på høyst 1 500 km har den reisende krav på 250 euro.¹⁰³

Ved fly- og banetransport¹⁰⁴ kan den reisende som et alternativ til å gjennomføre en avbrutt reise umiddelbart, velge å utsette reisen til et senere tidspunkt, forutsatt at det er ledig kapasitet.

I tillegg gir forordningene den reisende rett til andre ytelser ved forsinkelser av en viss lengde.¹⁰⁵ Det er tale om minsterettigheter. Bistanden skal stå i relasjon til ventetiden og være proporsjonal, rimelig og tilpasset grunnen for forsinkelsen. Minimumsgrensene for når retten til bistand inntre varierer, men bistand skal ytes både i terminalen og/eller om bord i transportmidlet. Etter gjeldende regler har fly- og jernbanepassasjerer¹⁰⁶ rett til ubegrenset hotellopphold, mens denne rett er begrenset til 80 euro

¹⁰¹ Busspassasjerrettighetsforordningen artikkel 19 nr. 1 bokstav a jf. nr. 4.

¹⁰² Flypassasjerrettighetsforordningen artikkel 8 jf. artikkel 5 nr. 1 c smh. med artikkel 7 fastsetter forskjellig tidsrom alt etter den avtalte reisens lengde. Ved reiser inntil 1 500 km oppstår rettigheter etter artikkel 9 nr. 1 bokstav a og artikkel 9 nr. 2 etter to timer

¹⁰³ Se flypassasjerrettighetsforordningen artikkel 6 nr. 1 bokstav a smh. med artikkel 7 nr. 1 bokstav a. Erstatningsbeløpene øker med reisenes lengde. Om selskapet tilbyr omruting, og passasjerer kommer frem til opprinnelig planlagt ankomsttid, reduseres erstatningen med 50 %. Se artikkel 7 nr. 2.

¹⁰⁴ Flypassasjerrettighetsforordningen artikkel 8 nr. 1 bokstav c og togpassasjerrettighetsforordningen artikkel 16 bokstav c.

¹⁰⁵ Se busspassasjerrettighetsforordningen artikkel 21 (ved kansellering eller forsinkelse med mer enn 90 minutter ved reise med en varighet over tre timer); togpassasjerrettighetsforordningen artikkel 18 (forsinkelse med mer enn 60 minutter); båtpassasjerrettighetsforordningen artikkel 17 nr. 1 (kansellering eller forsinkelse med mer enn 90 minutter); flypassasjerrettighetsforordningen artikkel 9 jf. artikkel 5 nr. 1 bokstav b og artikkel 6.

¹⁰⁶ Flypassasjerrettighetsforordningen artikkel 9 og togpassasjerrettighetsforordningen artikkel 18 nr. 2 bokstav b.

per natt i tre netter ved *båttransport*¹⁰⁷ og til samme beløp i to netter ved *busstransport*.^{108 109}

Rettighetene, herunder retten til bistand, gjelder ubetinget ved *luft*-¹¹⁰ og *togtransport*, også ved ekstraordinære forhold. Ved *båt-* og *busstransport* må tilfredsstillende måltider og forfriskninger alltid tilbys, men rett til hotellrom e.l. ikke gjelder ikke ved ekstraordinære omstendigheter: Ved *båttransport* når kansellering eller forsinkelse skyldes at værforholdene truer sikker seilas¹¹¹ og ved *busstransport* ved dårlig vær eller større naturkatastrofer.¹¹² Operatøren har bevisbyrden.

I alle forordningene er fastsatt at den reisende ikke har rett til erstatning når han/hun var blitt varslet om forsinkelsen før billett kjøpet eller, ved flyreise innen et nærmere angitt tidsrom innen planlagt avreise,¹¹³ eller om forsinkelsen på grunn av alternativ ruting blir av liten.¹¹⁴

2.2.2.3 Ansvarssubjektet etter passasjerrettighetsforordningene

*Båt*passasjerrettighetsforordningen definerer transportøren som den som¹¹⁵ tilbyr persontransport til allmennheten.¹¹⁶ Etter artikkel 5 nr. 1 svarer kontraherende transportør for utførende transportørs handlinger og unnlater, og etter artikkelens nr. 2 omfattes også sistnevnte «av

¹⁰⁷ Båtpassasjerrettighetsforordningen artikkel 17 nr. 2.

¹⁰⁸ Busspassasjerrettighetsforordningen artikkel 21 første ledd bokstav b.

¹⁰⁹ EU kommisjonen har tatt initiativ til en revisjon av regelverket etter erfaringen med den såkalte askekrisen, men også på bakgrunn av enkelte avgjørelser av EU-domstolen.

¹¹⁰ Se forordningen artikkel 5. Etter nr. 3 er det bare unntak fra plikten til å betale erstatning etter artikkel 7 om fraktføreren godtgjør at «den innstilte flygningen skyldes ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet», jf. artikkel 6 nr. 2 om plikt til å tilby assistanse innenfor fastsatte frister.

¹¹¹ Se forordningen artikkel 20 nr. 3 som gjør unntak fra artikkel 17 nr. 2 ved innstilling pga. værforhold som vanskeliggjør sikker drift.

¹¹² Se forordningen artikkel 23 nr. 2.

¹¹³ Se flypassasjerrettighetsforordningen artikkel 5 nr. 1 bokstav c.

¹¹⁴ F.eks. ved togtransport mindre enn 60 minutter, artikkel 17 nr. 4.

¹¹⁵ Fysisk og juridisk.

¹¹⁶ Se båtpassasjerrettighetsforordningen artikkel 3 bokstav d. Reisearrangør, reisebyrå eller billettutsteder er unntatt.

bestemmelsene i denne forordning, herunder bestemmelser om ansvar og innsigelser, med hensyn til nevnte forpliktelser».

Busspassasjerrettighetsforordningen definerer transportør som en fysisk eller juridisk person som tilbyr offentligheten transport i eller utenfor rute.¹¹⁷ Artikkel 5 nr. 1 og 2 inneholder bestemmelser tilsvarende de som er tatt inn i *båtpassasjerrettighetsforordningen*. Kontraherende transportør svarer for utførende transportørs handlinger.

I *togpassasjerrettighetsforordningen* defineres transportør som nevnt som et «jernbaneforetak» som passasjerer har inngått en transportavtale med «eller en rekke etterfølgende jernbaneforetak som er ansvarlige i henhold til denne avtalen».¹¹⁸ Utførende transportør er et foretak som ikke har inngått avtalen med passasjerer, «men som jernbaneforetaket som har inngått avtalen, helt eller delvis har overlatt jernbanetransporten til».¹¹⁹

Etter artikkel 11 gjelder bl.a. COTIF artikkel 56. Bestemmelsen regulerer hvem det kan reises søksmål mot. Sak som gjelder erstatningsansvar i anledning en passasjerers dødsfall eller personskade kan bare reises mot en transportør som er ansvarlig etter artikkel 26 nr. 5, det vil i første rekke si utførende transportør.¹²⁰

Etter flypassasjerforordningen er den ansvarlige det «utførende luftfartsselskap».¹²¹ I artikkel 3, som angir forordningens virkeområde, heter det at forordningen får anvendelse på alle utførende transportører som yter transport som omfattes av nr. 1 og 2 i artikkelen.¹²² Om utførende transportør ikke er kontraherende transportør, men oppfyller forpliktelser etter forordningen, skal vedkommende anses å ha gjort det på vegne av kontraherende transportør.¹²³

¹¹⁷ Se *busspassasjerrettighetsforordningen* artikkel 3 bokstav e. Også her unntas reise-arrangør, reisebyrå og billettutsteder.

¹¹⁸ Se *togpassasjerrettighetsforordningen* artikkel 3 nr. 2.

¹¹⁹ *Ibid.* nr. 3.

¹²⁰ Med et solidaransvar i tilfelle transporten ikke er utført av det kontraherende jernbaneforetaket, men av et annet jernbaneforetak, COTIF artikkel 26 nr. 5 i.f., smh. Med *togpassasjerrettighetsforordningen* artikkel 3 nr. 2 og 3.

¹²¹ Se *flypassasjerrettighetsforordningen* artikkel 2 bokstav b.

¹²² Se forordningens artikkel 3 nr. 5.

¹²³ Se forordningens artikkel 3 nr. 5 annet punktum. Om utførende luftfartsselskaps regress se artikkel 13.

2.3 Generelt om forholdet mellom kontraherende og utførende transportør

Om en passasjer eller hans/hennes reisegods skades under en transport, reguleres både utførende og kontraherende transportørs ansvar i utgangspunktet av sjø- og luftfartslovens regler så fremt skaden inntraff under transport med skip eller luftfartøy. Men som påvist foran, er det ikke noe i lovene eller de internasjonale avtaler som er inkorporert med hjemmel i dem, som forhindrer at f.eks. en kontraherende transportør påtar seg for egen del et mer omfattende ansvar enn det som følger av reguleringene.

Jernbaneansvarslovens ansvarsregler gjelder på den annen side ikke for en kontraherende transportør som ikke driver jernbanetraffikkvirksomhet, jf. jernbaneloven § 3, herunder et administrasjonsselskap eller en fylkeskommunal enhet ettersom disse ikke driver jernbanetraffikkvirksomhet. Og bilansvarsloven regulerer ikke ansvaret til en kontraherende transportør som ikke er eier eller bruker av bussen. Den ansvarlige personen etter busspassasjerrettighetsforordningen er transportøren¹²⁴ som er definert som den person «som tilbyr rutetransport ... til offentligheten».¹²⁵

Det fins regler om tvungen ansvarsforsikring i alle lovene og så vel ved buss- som sjøtransport har en skadelidt rett til å henvende seg direkte til assurandøren. Bilansvarsloven forutsetter at assurandøren håndterer erstatningskravene. Det er spørsmål om krav som fremsettes overfor kontraherende transportør, kan oversendes bilansvarsassurandøren om dette ikke er avtalt med operatøren (eieren av bussen). Det er videre spørsmål om en avtalebestemmelse mellom utførende og kontraherende transportør om at bilansvarsforsikringen også omfatter krav som rettes mot kontraherende transportør, er bindende for skadelidte. Noe annet er at en kontraherende transportør ofte vil ha regressrett overfor den utførende transportøren på hvis strekning skaden/tapet inntraff. Et spørsmål som vil bli drøftet avslutningsvis er om kontraherende fraktfører bør ha en egen forsikring av sitt transportøransvar og forholdet mellom den forsikringen og de utførende transportørers forsikringer.

¹²⁴ Se busspassasjerforordningen artikkel 19.

¹²⁵ Ibid. artikkel 3 bokstav a, jf. bokstav f.

3 Bestemmelser om kontraherende (og utførende) transportørs ansvar i transportvedtekter

3.1 Innledning

Yrkestransportloven § 33 første ledd gir Samferdselsdepartementet fullmakt til å fastsette transportvedtekter – som enkeltvedtak eller forskrift. I det følgende gjøres det rede for godkjente transportvedtekter for administrasjonsselskap/fylkeskommunale enheter.¹²⁶

Kollektivtrafikkforeningen, en organisasjon hvor administrasjonsselskaper/ fylkeskommunale enheter er medlem, har inngått avtale med nå NHO Logistikk og transport om en bransjestandard for reisegaranti, dvs. en regulering av ansvar for forsinkelser o.l.¹²⁷ Avtalen omfatter ikke tap/skade ellers og er en minimumsavtale. Flere av de godkjente transportvedtektene viser til standardavtalen eller har utarbeidet en egen reisegaranti med utgangspunkt i bransjestandarden.

Garantien skal «sikre kundene bedre rettigheter og tilgang til en effektiv og byråkratisk kundeoppfølging ved svikt i kollektivtilbudet».¹²⁸ Om alternativ transport ikke kan tilbys, anbefales selskapene å refundere dokumenterte utlegg ved forsinkelse med mer enn a) 20 minutter på reiser under 1 time med inntil 550 kr, b) 40 minutter på reiser mellom 1 og 3 timer med inntil 825 kr og c) 60 minutter på reiser derutover med inntil 1 100 kr. Garantien gjelder ikke når forsinkelsen eller innstillingen skyldes forhold utenfor transportørens kontroll, f.eks. ekstraordinære værforhold eller naturbegivenheter, uforutsette problemer med kjøreveien

¹²⁶ Et administrasjonsselskap er regelmessig opprettet som et eget selskap, mens den fylkeskommunale enhet er en avdeling av den fylkeskommunale samferdselsadministrasjonen.

¹²⁷ Se nå <http://kollektivtrafikk.no/wp-content/uploads/2016/07/Reisegaranti-2015.pdf>. Reisegarantien er revidert i 2015. Satsene som benyttes i dette avsnittet er fra bransjestandarden slik den lyder fra 2015.

¹²⁸ Se Avtale om innføring av standard for reisegaranti, november 2009, kulepunkt to i formålsbestemmelsen.

eller andre trafikale forhold, offentlig påbud og forbud, streik og lockout mv. Garantien gjelder ikke for følgeskader som skyldes forsinkelsen.

Standardavtalen kolliderer neppe med forordningene så lenge det dreier seg om kortere reiser ettersom forordningene dels uttrykkelig sier at de ikke dekker reiser hvor avreisetidspunktet ikke fremgår av billetten og dels stiller krav om en viss reiselengde kombinert med en viss lengde på forsinkelsen eller som i båtpassasjerrettighetsforordningen krav om en minsteforsinkelse på mer enn 90 minutter.

3.2 Ansvarsbestemmelser i enkelte vedtekter^{129 130}

Nedenfor gjennomgås transportvedtektene til enkelte administrasjonsselskap og fylkeskommunale enheter som tilbyr kollektivtransport med flere typer transportmiddel. Når tilbudet bare omfatter busstransport inneholder transportvedtektene som regel en henvisning til bilansvarsloven og en reisegaranti.

Ruter AS¹³¹ administrerer kollektivtransporttilbudet i Oslo og Akershus. Selskapets tilbud omfatter buss, bane, jernbane og båt. Transportvedtektene er godkjent i 2008.¹³²

«Selskapet» defineres i punkt 1 som Ruter «og andre selskaper som kjører på kontrakt for Ruter».

Selskapets ansvar reguleres i punkt 4 og etter annet ledd kan den reisende:

¹²⁹ Administrasjonsselskaper er AtB AS, Agder Kollektivtrafikk AS, Brakar AS, Kolumbus AS, Ruter AS, Vestviken Kollektivtrafikk AS. Fylkeskommunale enheter er.: Finnmark fylkeskommune, Hedmark Trafikk FKF, Møre og Romsdal fylkeskommune, Nordland fylkeskommune, Nord-Trøndelag Fylkeskommune, Opplandstrafikk, Skyss, Sogn og Fjordane fylkeskommune, Troms fylkeskommune – TFT, Østfold Kollektivtrafikk.

¹³⁰ Jeg har her valgt å fokusere på de selskapene/enhetene som fremstår som kontraherende selskap og som tilbyr transport med mer enn buss.

¹³¹ Ruter er et administrasjonsselskap opprettet av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune med hjemmel i yrkestransportlovens § 23,

¹³² Vedtaket er hjemlet i yrkestransportloven § 33 og jernbaneloven §§ 7 og 7a. Det arbeides med en oppdatering av vilkårene, som bl.a. foreslås å endre navn til eisevilkår. Men det ser ikke ut som om dette arbeidet har ført til en endring foreløpig.

«Ved forsinkelser, omdirigering, trafikkstans eller innstilling av avganger ... kreve erstattet utgifter til alternativ transport. Dette gjelder likevel ikke dersom Ruter¹³³ godtgjør at forsinkelsen eller innstillingen skyldes hindring utenfor selskapets kontroll. Beløpet begrenses oppad til kr 500.-.»

Verken bilansvarsloven eller jernbaneansvarsloven regulerer forsinkelsesansvaret. Bestemmelsen i transportvilkårene gir etter mitt syn uttrykk for et objektivt ansvar. Ruter tilbyr også båttransport og her får sjøloven § 418 d anvendelse. Ansvaret her bygger på culpa, men sjølovens ansvarsgrense er høyere.¹³⁴ Etter sjølovens § 426 har kontraherende bortfrakter samme ansvar som utførende. Mye taler for at vedtektsbestemmelsen må settes til side i sak om ansvar for forsinkelse ved båttransport såfremt det foreligger tap som er større enn kr 500.

Bestemmelsen om forsinkelsesansvar gjelder for alle transporter hvor Ruter er kontraherende transportør. Etter tredje ledd skal krav om erstatning for skade «som skyldes selskapet» fremsettes skriftlig til «administrasjonen». Uttrykket «selskapet» er som nevnt definert slik at det omfatter både kontraherende og utførende transportør, men henvisningen i teksten til «administrasjonen» kan leses som en innsnevring, slik at krav skal sendes til Ruter.

Reisegarantien er en del av Ruters «Reisegaranti og drosjerefusjon». Inntil 500 kr av passasjerens utgifter refunderes ved «alle slags uregelmessighet som ikke er forhåndsannonsert» og som medfører en forsinkelse på mer enn 20 minutter. Men denne rett faller bort om den reisende «på forhånd vet eller burde vite om problemet, og at årsaken ikke ligger hos oss». «Oss» må vel her ut fra sammenhengen forstås slik at utførende transportør omfattes i tillegg til Ruter.

AtB AS administrerer rutetransporten i Trondheim og Sør-Trøndelag. Selskapet tilbyr buss-, båt og banetransport. Selskapet har transport-

¹³³ I lys av definisjonen av selskapet i punkt 1, er det spørsmål om bevisføringsplikten her er begrenset til bare å gjelde Ruter, eller om bestemmelsen i sin helhet bare gjelder for Ruter.

¹³⁴ Inntil 4 694 SDR per passasjer

vedtekter fastsatt i 2014.¹³⁵ Det fremgår av § 1 at vedtektene gjelder som transportavtale mellom AtB og «alle som befinner seg på transportmidler som kjøres på kontrakt for AtB ...».

Vedtektene § 3 regulerer ansvar ved forsinkelser og innstillinger. Etter tredje ledd – som bare gjelder for *buss* – kan «[v]ed forsinkelser, omdirigering, trafikkstans eller innstilling av avganger som ikke er varslet, ... den reisende kreve erstattet utgifter til alternativ transport gjennom AtBs reisegaranti». Etter fjerde ledd følger at garantien ikke gjelder «dersom forsinkelsen eller innstillingen skyldes forhold utenfor transportørens kontroll, slik som ekstraordinære værforhold eller naturbegivenheter, uforutsette problemer med kjøreveien og andre trafikale forhold, offentlige påbud og forbud, streik og lockout etc. Den omfatter heller ikke for sen ankomst til korresponderende buss/båt eller følgeskader av forsinkelsen».

Paragraf 10 med overskriften «Ansvar og erstatning for tap eller skade», regulerer i punkt 2 «ansvar for operatøren».¹³⁶ Etter første ledd hefter denne etter bilansvarsloven ved skade på person. Annet ledd regulerer ansvaret for «gjenstander som tas med fraktfritt». Bestemmelsen fastsetter at «operatøren» bare [er] ansvarlig om det foreligger forsett eller grov uaktsomhet fra de ansattes side». I samme ledd heter det videre: «For øvrig reguleres operatørens ansvar av Bilansvarsloven ... og Sjøloven ...».

Fjerde ledd har en bestemmelse om erstatningsansvar for reisegods som det er betalt godtgjørelse for transporten av. Her later ansvaret til å være strikt.¹³⁷ For begrensningen av ansvaret gjelder vegfraktavtalelovens regler.¹³⁸ Bestemmelsen aktualiserer forholdet til bestemmelsene om reisegods o.l. i bilansvarsloven og sjøloven, men også jernbaneansvarsloven. Det er spørsmål om ikke ansvarsreglene og særlig –grensene i lovene må gå foran.

Utformingen av § 10.2 første ledd aktualiserer spørsmålet om operatører av bane og båt også svarer etter bilansvarslovens regler for

¹³⁵ Hjemlet i yrkestransportloven § 33 og jernbaneloven § 7 og 7a.

¹³⁶ Vedtektene inneholder ikke noen definisjon av «operatør». Mye kan imidlertid tale for at bestemmelsen viser til utførende transportørs ansvar, jf. at § 3 regulerer AtBs ansvar ved forsinkelser og innstillinger.

¹³⁷ Jf. at det er gjort unntak for tap/skade som skyldes feil eller forsømmelse av den reisende.

¹³⁸ Lov 20. desember 1974 nr. 68.

personskader. Det er grunn til å anta at bestemmelsen i § 10.2 første ledd kan være problematisk for en båttransportør¹³⁹ ettersom ansvarsbestemmelsene ved sjøtransport er utformet annerledes, selv om det også her til en viss grad gjelder et objektivt ansvar.¹⁴⁰

Paragraf 10 regulerer ikke hvilke ansvarsregler som AtB måtte hefte etter som kontraherende fraktfører, dersom noen velger å gå på selskapet, jf. at det er operatørens ansvar som reguleres.

AtBs reisegaranti gjelder bare for transport med buss og forutsetter minst 20 minutters forsinkelse. Det er tatt forbehold for tilfeller hvor «forsinkelsen eller innstillingen skyldes forhold utenfor transportørens kontroll, slik som ekstraordinære værforbehold eller naturbegivenheter», «uforutsette problemer med kjøreveien og andre trafikale forhold» og for «sen ankomst til korresponderende buss/båt». Kan alternativ transport ikke tilbys, refunderes inntil kr 500 ved reiser på inntil 1 time. Ved mer enn 40 minutters forsinkelse refunderes inntil kr 750 på reiser mellom 1 og 2 timer; ved mer enn 60 minutters forsinkelse på reiser over 2 timer refunderes inntil kr 1 000.

Av transportvedtektene for **Hordaland Fylkeskommune v/Skyss**, godkjent desember 2013, fremgår av § 1 at vilkårene gjelder som avtale mellom Skyss og den enkelte reisende.¹⁴¹ Skyss tilbyr transport med buss, båt og bane.

Bestemmelser om «ansvar og erstatning for tap av eller skade på bagasje og/eller person» er tatt inn i § 14.¹⁴² Etter annet ledd første punktum er verken Skyss eller transportøren¹⁴³ ansvarlig for tap av eller skade på barnevogner og gjenstander som tas med som håndbagasje, med mindre det sannsynliggjøres at betjeningen har utvist uaktsomhet.

¹³⁹ I første rekke sannsynligvis pga. at hans forsikringsdekning vil være begrenset til lovens ansvarsregler.

¹⁴⁰ Jeg viser til sammenligningen foran i avsnitt 2.1.1 flg. av de ulike ansvarsreglene.

¹⁴¹ «Alle som ferdast med buss, bane og båt som vert operert på kontrakt for Skyss, vert rekna som reisande».

¹⁴² Paragrafen står i kapittel 4 med overskriften «Reisegods», noe som virker som en noe spesiell plassering av regler om ansvar for skade på passasjer gitt at det kapittel 5 har overskriften «Ansvar og erstatning».

¹⁴³ Dette tilsier solidaransvar overfor den reisende.

Det heter videre at «Skyss og transportør sitt ansvar [er] regulert av bilansvarsloven ... kva gjelder bussreiser, jernbaneansvarsloven ... kva gjelder reiser med Bybanen og sjøloven ... for reiser med båt».

Kapittel fem med overskriften «Ansvar og erstatning» regulerer i § 16 Skyss ansvar ved forsinkelser og innstillinger. Paragrafens første ledd gjelder informasjonsplikten: «Så langt det er mogleg» skal Skyss informere om innstillinger, forsinkelser og annet som hindrer driften. I annet ledd første punktum påtar transportøren¹⁴⁴ seg å sørge for alternativ transport innen rimelig tid «ut fra føresetnadene i det aktuelle tilfellet». Hva som utgjør rimelig tid må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Og etter tredje punktum refunderer Skyss dokumenterte «utlegg innenfor dei til ein kvar tid gjeldande reglar og satser», med mindre om Skyss har tilbudt alternativ transport innen 20 minutter, «og/eller dersom den reisande blir meir enn 20 minutt for sein».

Selskapets reisegaranti gjelder for alle ordinære ruter i Hordaland med buss, bane og båt. Mht. satser tilsvaregarantien de som er referert fra AtBs garanti. Det er vidare gjort samme unntak for tidlige annonserte avvik. Dessuten er det gjort unntak for avvik dersom den reisende «veit eller burde vite at årsaka til forseinkinga ikkje ligg hos Skyss». Det er også tatt forbehold for forhold utenfor Skyss kontroll og for følgeskader.¹⁴⁵

Troms fylkestrafikk (TFT) forvalter driftskontrakter for buss, hurtigbåt og ferge i fylket. TFT har en reisegaranti for *bussreisende* som gjelder når feil eller forsømmelse fra TFTs eller en operatørs side fører til at bussen er mer enn 20 minutter forsinket og det ikke blir satt opp alternativt transportmiddel.

NSB viser i sine Transportvilkår § 10 til jernbaneansvarsloven og har i § 7 en detaljert regulering av forsinkelsesansvaret. Bokstav G gjengir togpassasjerrettighetsforordningens bestemmelser om rett til refusjon av billetten mv. såfremt det med rimelighet kan ventes at toget ankommer mer enn 60 minutters forsinket til avtalt endestasjon, bokstav H gir rett til bespisning, innkvartering mv. ved mer enn 60 minutters forsinkelse. I

¹⁴⁴ Ordbruken i vedtektene kan tilsi at det her er tale om utførende transportør, men dette er usikkert ettersom handleplikten i tredje punktum er lagt til Skyss.

¹⁴⁵ «f.eks. at du ikkje rekk ein tannlegetime, ei forretningsavtale eller ein flyavgang».

bokstav J gis en passasjerer som blir forsinket til ankomststasjonen, rett til refusjon av 50 % av billettprisen ved forsinkelse på mer enn 30 minutter på alle andre tog enn langdistansetogene. Bestemmelsen regulerer også refusjonsretten for reisende med periodebillett.

Samferdselsdepartementet har utarbeidet et standardreglement for transport med *rutegående busstrafikk* i Norge, senest oppdatert 12. november 2014. Det er ikke utarbeidet standardvedtekter for administrasjonsselskap/enheter.

Oppsummering

Transportvilkårene til administrasjonsselskapene/enhetene regulerer i begrenset omfang selskapenes ansvar for skade/tap på passasjerer og deres reisegods. Et generelt inntrykk er at selskapene/enhetene i liten grad er bevisst de problemstillinger som følger av deres posisjon som kontraherende transportør. I noen tilfeller er det uklart i hvilken grad vilkårene klargjør om kontraherende transportør er ansvarlig, og i tilfelle etter hvilke regler. Gjennomgående kunne man ønsket seg at disse vedtektene/reisevilkårene var utformet etter et forbilde utarbeidet av Kollektivtransportforeningen, og at departementet når de fikk vedtekter til godkjenning vurderte disse nærmere.

4 Bør det innføres en ensartet regulering av kontraherende transportørs ansvar ved kollektivtransport?

4.1 Ensartede ansvarsregler?

Det er grunn til å anta at en reisende som benytter kollektivtransport som tilbys av et administrasjonsselskap eller fylkeskommunal enhet og som undersøker gjeldende ansvarsregler, vil være nokså uforstående mht. hva som gjelder for hans/hennes reiser og til at f.eks. grunnlaget for ansvar og

grensene for dette ved personskade/tap varierer med hvilket transportmiddel som ble benyttet da skaden oppsto. Det kan derfor spørres om det er mulig, hensiktsmessig og ønskelig med en enhetlig ansvarsregulering for kontraherende transportører som er administrasjonsselskap eller fylkeskommunale enheter og hvordan det i tilfelle bør gjøres.

Som redegjørelsen foran har vist, er transportørens ansvar for passasjerskade og skade på reisegods lovregulert og reglene for passasjeransvar ved sjø- og flytransport gjelder i utgangspunktet også for kontraherende transportører når disse er administrasjonsselskaper/fylkeskommunale enheter, noe som for togtransportens vedkommende bare er tilfellet når den kontraherende transportøren også driver jernbanevirksomhet som er omfattet av jernbaneloven. Som påpekt gjelder det ikke lovregler om den kontraherende transportørs ansvar ved busstransport.

I det følgende drøftes mulighetene for en uniform regulering av ansvaret til en kontraherende transportør som tilbyr transport med buss, båt/ferge og bane. Da det p.t. neppe er særlig aktuelt for en slik kontraherende transportør også å tilby passasjertransport med fly ser jeg i det følgende bort fra denne transportformen.

Gjeldende lovbestemmelser om ansvar er bindende og må ses som minimumsregler der hvor ansvaret ikke er objektivt og ubegrenset, noe som er tilfellet for buss- og banetransportens vedkommende. Sjøtransportørens ansvar for personskade er på den annen side todelt og beløpssmessig begrenset: Objektivt, men med visse unntak, når tapet skyldes en sjøulykke og ellers et culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Som påpekt foran i avsnitt 2.2.4 kan Aten-konvensjonen ikke ses å være til hinder for at en kontraherende transportør påtar seg et ansvar som er mer omfattende enn det som følger av lovreglene/konvensjonen. Men om et slikt ansvar vil føre til at den kontraherende transportøren betaler erstatning i tilfeller hvor lovreglene innebærer at en utførende transportør ikke er ansvarlig, vil den kontraherende transportøren være avskåret fra å søke regress hos den utførende transportøren, eller bare ha en begrenset rett til dette.

Uten i første omgang å ta standpunkt til hvilken form en særlig regulering ansvarsregulering for kollektivtransportører som bare er kontraherende transportører bør ha, mener jeg at de i alle tilfeller bør bygge på følgende prinsipper: Regler om ansvar må ta utgangspunkt i de ansvarsreglene som gir best beskyttelse. For personskade tilsier det et ubegrenset objektivt ansvar, jf. bilansvarsloven og jernbaneansvarsloven. Det er også disse ansvarsreglene som gjelder for det alt overveiende antall kollektivtransportpassasjerer. Et slikt uformet ansvar for personskade vil avvike fra sjølovens system., Men så lenge det ikke skjer noen endring i utførende sjøtransportørs ansvar, eller i undertransportørens ansvar, åpner Aten-konvensjonen for at kontraherende transportør påtar seg et slikt mer omfattende ansvar. Et slikt ansvar vil heller ikke være i strid med artikkel 7 i busspassasjerforordning,¹⁴⁶ eller togpassasjerrettighetsforordningen, se artikkel 11 som inkorporerer enkelte artikler i COTIF.¹⁴⁷

Ansvaret bør avgrenses til skader oppstått om bord i transportmidlet eller i tilknytning til den reisendes påstigning eller avstigning, og i forbindelse med at vedkommende bytter fra et transportmiddel til et annet.¹⁴⁸

Den kontraherende transportøren bør videre svare på objektivt grunnlag for det den reisende har på seg (klær) og med seg som håndbagasje. Men her bør det gjelde en øvre grense for ansvaret, såfremt kontraherende transportør sannsynliggjør at verken han eller noen han har benyttet til å utføre transporten, er noe å bebreide. Grensen kan passende settes til 1/2 G¹⁴⁹ som er høyere enn Aten-konvensjonens ansvarsgrense for håndbagasje på 2 250 SDR. Som nevnt foran inneholder ikke bilansvarsloven noen særskilt ansvarsgrense for håndbagasje o.l. Loven opererer i stedet

¹⁴⁶ Artikkelen krever nasjonale lovregler om rett til erstatning ved personskade som følge av ulykker som skyldes bruk av buss med et begrensningsbeløp som minst skal tilsvare 220 000 euro per passasjer.

¹⁴⁷ COTIF artikkel 39 para 3 er «[e]nhver særavtale der transportøren påtar seg forpliktelser som ikke er pålagt i henhold til disse regler, eller avstår fra rettigheter som følger av disse ensartede reglene» ugyldig for utførende transportør.

¹⁴⁸ F.eks. bør ansvaret omfatte at den reisende ved skifte mellom buss og ferge faller pga. ujevnheter i underlaget, men ikke at han eller hun blir slått ned av en annen reisende eller tredjemann.

¹⁴⁹ Fra 1. mai 2016 utgjør 1 G kr 92 576.

med et beløp for alt gods som skades ved samme hending. Gitt at loven ikke regulerer den kontraherende transportørens ansvar, kan jeg ikke se at det er noe som hindrer innføringen av en slik ansvarsgrense.

Ansvarsreglene bør også regulere den kontraherende transportørens ansvar for forsinkelse. Her bør reglene utformes slik at det fanger opp forsinkelser som ikke reguleres av passasjerrettighetsforordningene, dvs. forsinkelser på kortere kollektivreiser. Her kan standardavtalen mellom Kollektivtrafikkforeningen og NHO transport dannet et utgangspunkt.¹⁵⁰

4.2 Lovregulering eller avtale?

Ideelt sett burde det utarbeides egne lovregler om kollektivtransportørens ansvar som kontraherende transportør for passasjerskade, skade på håndbagasje og forsinkelse. Men i påvente av det, bør Kollektivtrafikkforeningen sammen med NHO transport oppfordres til å vedta standardbestemmelser om ansvarsgrunnlag og -grenser, og å anbefale sine medlemmer til å ta slike bestemmelser inn i sine transportvedtekter. Som redegjørelsen foran har vist, er reguleringen av ansvar i gjeldende transportvedtekter i mange tilfeller nokså mangelfull eller tilfeldig. Det er grunn til å anta at vedtakelsen av standardvilkår også vil gjøre det mulig å oppnå gode forsikringsvilkår for det ansvaret medlemmene påtar seg. I mange tilfeller vil det dessuten dreie seg om et ansvar som vil kunne veltes over – helt eller delvis – på utførende transportør.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Redegjørelsen foran har vist at utførende transportør er pålagt i lov å forsikre sitt erstatningsansvar for personskade, og at den skadelidte ved buss- og sjøtransport har en lovhjemlet rett til å henvende seg direkte til assurandøren. Et ansvar for kontraherende transportør etter de retningslinjer som er antydnet i foregående avsnitt, vil komme i tillegg og forsikringen av dette ansvaret vil ha en kostnad som imidlertid ikke antas å bli meget stor. Men i mange tilfeller vil det være om dobbeltforsikring ved at utførende transportør er pålagt å forsikre sitt ansvar. Som nevnt vil kontraherende transportøren/dennes ansvarsassurandør ofte kunne

¹⁵⁰ <http://kollektivtrafikk.no/wp-content/uploads/2016/07/Reisegaranti-2015.pdf>

søke regress hos den utførende transportøren for erstatningsbeløp som utbetales. Dette tilsier samarbeid mellom assurandørene om behandlingen av krav og om regress. Slike samarbeidsordninger fins fra før på andre områder.

De økte kostnadene som måtte følge av at administrasjonsselskapene og de fylkeskommunale enhetene som kontraherende transportører påtar seg et ensartet ansvar, er etter min mening en kostnad som vil veies opp av den forenklingen som et slikt ensartet regime vil innebære.

THE SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW is a part of the University of Oslo and hosts the faculty's Centre for European Law. It is also a part of the cooperation between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden through the Nordic Council of Ministers. The Institute offers one master programme and several graduate courses.

The core research areas of the Institute are maritime and other transport law as well as petroleum and energy law, but the members of the Institute also engage in teaching and research in general commercial law.

In MARIUS, issued at irregular intervals, articles are published in the Nordic languages or English.

ISSN: 0332-7868

