

Erstatningsutmåling ved bilskader i utlandet

Er skyldspørsmålet i internasjonale trafikkskader diskutert og avklart, er det i de fleste europeiske landene normalt ingen problemer med å få refundert hele sitt utlegg fra skadevolderens forsikringsselskap.

Men det er noen unntak. Områder der det er vanskelig å få fullt oppgjør er:

- Marokko: Her har det alltid vært lange skylddiskusjoner, krav om dokumentasjon på alt, inkl. original-papirfaktura, sen saksbehandling, foreldelse. Som konsekvens har de fleste norske forsikringsselskapene tatt bort Marokko fra forsikringens dekningsområde.

- Balkanlandene: Også her er det lang skylddiskusjon og generelt lange svartider. Har egen kunde allerede fått oppgjør, venter man ofte fremdeles på et første livstegn fra motpartens selskap, som etter lang diskusjon krever at bilen nå må besiktiges i skadelandet. Utenlandsk selskap lager da egne takster og verdivurderinger ut fra skadebilder og nasjonale erstatningsverdier, uten å ta hensyn til de norske avgiftene, den generelle reisefriheten, transportkostnad og at bileier helst vil ha en form for garanti (f. eks. tremåneders-bruktbilgaranti fra forhandler). Det er stor terskel for å gå rettens vei, og domstolene har dessuten lange behandlingstider.

- Albania, Kosovo: Som over, men her krever man i tillegg at skadelidte må fremlegge en dom i sin favør¹.

- Russland: Lange svartider, og uansett begrenset dekning, nemlig kun 2.719 EUR per skadelidt og maksimalt 3.625 EUR per skadetilfelle (verdiene er per 14. november 2013)².

- Storbritannia: Ingen problemer ved småskader, men ved større totalskader kan også britiske selskaper hevde at de kun må betale britisk markedsverdi. Rettssak i Storbritannia kan koste det flerdoblete av tvistesummen.

Det er heldigvis få skader etter at fergen Bergen-Newcastle ble innstilt for noen år tilbake³.

¹ Link til artikkel på gamle hjemmesiden til *Insurance Association of Kosovo* fungerer ikke mer, og det var ikke noe engelsk fagstoff på forbundets nye hjemmeside, <http://shs-ks.com/en/>. Betingelse for erstatningskrav som jeg hadde notert i 2013 var i hvert fall at skadelidte må komme med en "court decision" i sin favør.

² Se http://www.nbi.ch/pdf/minimum_amount_of_coverage_2013.pdf

³ Tidligere var det noen ganger ikke tilfredsstillende resultater i skylddiskusjoner – det var en utbredt følelse at kontinentaleuropeere nærmest automatisk ble tildelt skyld, antageligvis fordi man forutsatte at deres manglende erfaring med venstre-kjøringen var årsaken til kollisjonen.

Nordisk Forsikringstidskrift 1/2015

- Frankrike: Ved større skader kan også franske selskaper enkelte ganger være vanskelige, spesielt ved totalskader (se nærmere punkt 3).

Et eget kapittel er det franske garantifondet FGAO (Fonds de Garantie des assurances obligatoire des dommages). Forskjellen mellom det og de fleste andre garantifondene – i hvert fall de i Vest-Europa – er at den kun har subsidiær karakter, det vil si at den kun dekker det beløpet skadelidte ikke får dekket av eget selskap eller tredje forsikringselskaper⁴. Har skadelidte kaskodekning får han kun dekket egenandelen; har skadelidte ikke kaskodekning, men det er en tredje part involvert (f. eks.: bil B, som av uforsikret bil C ble skyvet inn i skadelidtes bil A) må skadelidte A rette kravet mot tredjepartens (Bs) forsikring, uten at denne får refundert sine utlegg. I en sak der det ble personskader hos fører og passasjerer i en bil forsikret i Tryg Danmark betalte fransk garantifond kun personskaden på den danske bilfører – men ikke på passasjerene, da disse i motsetning til føreren etter dansk forsikringsavtale var omfattet av bilens ansvarsforsikring.

Både oppgjørspraksis fra fransk byrå og håndheving av mye kortere foreldelsesfrist enn vanlig (kun ett år istedenfor alminnelig fransk frist på fem år) kan være i strid med motorvogndirektivene.

I denne artikkelen behandler jeg viktige avgjørelser i felles europeiske og utenlandske domstoler om denne problematikken. I en siste artikkel i neste utgave av Nordisk Forsikringstidskrift vil jeg avrunde serien med noen teoretiske betraktninger og en oppsummering av mine erfaringer med oppgjør i utlandssaker.

⁴ Se artikkel “The specific regime for the victims of road traffic accidents” (om bilansvar i Frankrike og den franske bilansvarsloven) på http://www.biicl.org/files/733_compensation_-_traffic_road_accidents_.pdf

Se også <http://www.fondsdegarantie.fr/how-the-fund-works>: fondet betaler “indemnity for victims who cannot be paid for in any way by their insurance companies”.

Rettskilder

På hjemmesiden til trafikforsikringsbyråenes parapli *Council of Bureaux* er det en oversikt over 21 bilsaker i EU-domstolen ⁵, herunder de viktige sakene *Odenbreit* ⁶, *Vorarlberger* ⁷ og *Homawoo* ⁸, samt link til den norske *Nguyen*-saken i EFTA-domstolen ⁹. Flere saker gjelder uforsikrete biler, noen saker passasjerrettigheter, noen objektivt ansvar, men bare én sak streifet erstatningsutmålingen. Dommen i den presenteres sammen med en mer generell avgjørelse fra EU-domstolen i avsnitt 1 nedenfor.

I avsnitt 2 tar jeg for meg fem britiske avgjørelser fra 2000-tallet, i avsnitt 3 en fransk høyesterettsdom som min tidligere arbeidsgiver Tryg brukte i en konkret skadesak, og i avsnitt 4 prinsipper fra *Konvensjonen om beskyttelse av menneskerettighetene* (i regi av Europarådet, 1950) med tilhørende praksis i Menneskerettsdomstolen.

1. Viktige prejudikater i EU-domstolen: *Evans mot Motor Insurers' Bureau* og *Grifoni mot Euratom*

Verken i *Council of Bureaux'* oversikt over utvalgte bilsaker eller ved diverse søk i EU-domstolens database fant jeg en dom som slår fast om skadelidte skal få dekket det reelle tapet i sitt hjemland, eller kun kostnader i skadelandet. Jeg fant dog noen avgjørelser der dommerne i Luxemburg drøftet prinsipielle sider ved erstatningsutmålingen, og to viktige saker er omhandlet nedenfor.

⁵ <http://www.cobx.org/content/default.asp?PageID=22>

⁶ Tysk bilist fikk i 2007 medhold i å kunne anlegge sak mot nederlandsk forsikringselskap FBTO i Tyskland, selv om skaden skjedde i Nederland.

Se <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62006CJ0463:DA:HTML>

⁷ Østerriksk helseforsikring fikk ikke medhold i å kunne anlegge sak mot tysk bilforsikring i Østerrike, se <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62008CJ0347:DA:HTML>. I utlandssaker kan kun *skadelidte* anlegge sak i sitt hjemland, til tross for helseforsikringens subrogasjonsrett ellers.

⁸ Sak mellom britisk skadelidt og fransk bilforsikring der ikrafttredelsesdato for EUs *forordning 2007/864/EF om lovvalg ved fordringer utenfor kontrakt* – den såkalte forordningen *Roma II* – var uklar. EU-domstolen bestemte i 2011 at denne forordningen gjelder for skader inntruffet fra og med 11. januar 2009 av.

Se <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62010CJ0412:DA:HTML>

⁹ EFTA-domstolen fant i 2008 at norsk regel om at oppreisning bare kunne kreves av skadevolder direkte og ikke av bilforsikringen ikke var i tråd med motorvognndirektivene, se http://www.eftacourt.int/fileadmin/user_upload/Files/PRs/2008/5_08/8_07_PR_NO.pdf. Som følge ble den norske bilansvarsloven endret i 2009, og staten erkjente ansvar for mangelfull implementering.

Evans mot Motor Insurers' Bureau (2003)

Denne saken var anlagt av engelskmannen Samuel Sidney Evans, som i desember 1991 fikk personskade etter å ha blitt påkjørt av ukjent bil. Han satte i juni 1992 frem erstatningskrav mot Motor Insurers' Bureau (MIB), det britiske erstatningsorganet som tilsvarer Trafikkforsikringsforeningen. I januar 1996 tilbød MIB 50.000 GBP i erstatning. Dette var Evans ikke enig i, og tvisten ble løst gjennom voldgift. I voldgiftsdom fra august fra august 1996 ble erstatningen fastsatt til 58.286 GBP, men Evans måtte samtidig tåle 20 % avkortning for medvirkning, og erstatningen ble etter det kun 46.629 GBP. Voldgiftsdommeren påla ham dessuten å bære saksomkostningene, og han ble heller ikke tilkjent forsinkelsesrenter. Evans anket avgjørelsen om ikke å tilkjenne renter, men tapte mellom desember 1996 og januar 1999 i alle tre instansene.

I februar 1999 anla han endelig sak mot den britiske staten (ved Secretary of State for environment, transport and the regions – tilsvarer for det vesentlige det norske samferdselsdepartementet) for mangelfull implementering av motorvogn direktivene, dette da renter ikke var nevnt i avtalen mellom MIB og det britiske samferdselsdepartementet. Første instans, High Court of Justice, sendte saken til Luxemburg med anmodning om prinsipputtalelse (EU-domstolens sak C-63/01).

EU-kommisjonen skrev i sitt innlegg (se premiss 64 i dommen) at plikten til å betale renter ikke fremgår av motorvogn direktivene, men av generelle prinsipper og tidligere prejudikater i EU-domstolen: dom av 4.10.1979, sak 238/78, *Ireks-Arkady mot Rådet og Kommisjonen*, premiss 20¹⁰; dom av 3.2.1994, sak C-308/87, *Grifoni mot Det Europeiske Atomenergifelleskap*, premiss 40¹¹; og dom av 2.8.1993, sak C-271/91, *Marshall mot Southampton and South West Hampshire Area Health Authority*, premiss 31¹².

¹⁰ "Et krav, som her omhandlet, der er gjort gældende i forbindelse med Fællesskabets ansvar uden for kontraktsforhold efter artikel 215, stk. 2, må vurderes på grundlag af de retsgrundsætninger, der er fælles for medlemsstaternes retssystemer, og som artiklen henviser til. Disse retssystemer anerkender i almindelighed rentekrav. Under hensyntagen til de kriterier, Domstolen har lagt til grund for tabets beregning, opstår forpligtelsen til betaling af renter den dag, nærværende dom afsiges, i det omfang dommen statuerer pligt til erstatning af skaden. Rentesatsen er herved at fastsætte til 6 %."

¹¹ "Hertil bemaerkes, at erstatningen for tabet saa vidt muligt oekonomisk skal genindsaette skadelidte i den situation, han befandt sig i foer skadetilfoejelsen. Heraf foelger, at der faktisk skal tages hensyn til den efter denne indtraadte pengeforringelse."

¹² "Med hensyn til den anden del af det andet spoergsmaal vedroerende tilkendelse af renter er det tilstraekkeligt at sige, at fuld erstatning for det paaforte tab som foelge af en afskedigelse, der er udtryk for forskelsbehandling, ikke kan udelade faktorer som f.eks. den tid, der er gaaet, hvorved vaerdien af erstatningen reelt kan blive reduceret. Tilkendelse af renter i overensstemmelse med de

Nordisk Forsikringstidskrift 1/2015

I sin dom av 4. desember 2003 ¹³, altså nesten nøyaktig 12 år (!) etter skaden, fulgte EU-domstolen Kommisjonens innstilling og domstolens egen praksis, og kom til at MIB måtte betale renter.

Et sentralt avsnitt i dommen er premiss 67: „Erstatningen for tabet skal imidlertid så vidt mulig økonomisk genindsætte skadelidte i den situation, han befandt sig i før skadetilføjelsen (dommen i sagen Grifoni mod Det Europæiske Atomenergifællesskab, præmis 40).“

I et annet delspørsmål, nemlig om skadelidtes krav på erstatning for omkostninger, bestemte EU-domstolen :

„Den erstatning, der tilkendes for skade forvoldt af et ukendt eller utilstrækkeligt forsikret køretøj, der udbetales af et hertil godkendt organ, skal alene omfatte godtgørelse for omkostninger afholdt af skadelidte med henblik på behandlingen af deres anmodning om erstatning, hvis denne godtgørelse er nødvendig for beskyttelsen af de rettigheder, som skadelidte er tillagt i medfør af direktiv 84/5 under iagttagelse af principperne om ækvivalens og effektivitet.“ (siste ledd i avsnitt 1 i domsslutningen).

Denne uttalelsen gjelder klart ikke bare for saker anlagt mot nasjonale erstatningsorganer, men også for forsikringselskaper. Den kan tas til inntekt både for og mot dekning av sakskostnader, alt etter hvor nødvendig det var å bruke advokat og foreta rettslige skritt. Var en sak klar og ansvar ikke omdiskutert, må skadelidte selv bære eventuelle kostnader for bruk av advokat.

Grifoni mot Det Europæiske Atomenergifællesskab (1994)

Dommen Evans-dommen refererte til i premiss 67 var den i sak C-308/87, Grifoni mot Det Europæiske Atomenergifællesskab (EAEC – Euratom) ¹⁴. Saken ble anlagt i oktober 1987 av Euratoms forretningsforbindelse ¹⁵ Alfredo Grifoni, som i oktober 1985 falt fra et tak ved Euratoms forskningssenter i Ispra/Italia. Første dom falt i mars 1990 der Euratom ble pålagt å betale halvparten

relevante nationale bestemmelser skal derfor anses som et vaesentligt element i erstatningen med henblik paa at genoprette en reel ligebehandling.”

¹³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62001CJ0063:DA:PDF>

¹⁴ [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61987CJ0308\(01\):DA:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61987CJ0308(01):DA:PDF)

¹⁵ Grifoni anla i 1988 nok en sak mot Euratom (C-330/88); den gangen gjorde han gjeldende et krav som sprang ut av leverandørkontrakten (mangelfull betaling). Denne saken tapte Grifoni i mars 1991 fullstendig, se

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:61988CJ0330&from=DA>

Nordisk Forsikringstidskrift 1/2015

av Grifonis økonomiske tap (mangelfull sikring fra Euratoms side, medvirkning fra Grifonis side). Men erstatningsutmålingen ble holdt åpen da partene den gangen ikke hadde ferdig kalkulert tapene ¹⁶.

Partene ble ikke enige om erstatningen, og saken ble gjenåpnet. I generaladvokatens forslag til avgjørelse ¹⁷ av 16. september 1993 leser vi at partene stod nokså langt fra hverandre. Grifonis krav var totalt 1.388.190.789 LIT for de diverse postene (kostnader, inntektstap, oppreisning, renter), se punkt 2 i denne innstillingen. Euratom/EU-kommisjonen påstod innledningsvis frifinnelse da den bestred graden av den vedvarende invaliditeten, se likeså punkt 2. Kommisjonen regnet seg senere frem til en erstatning på 101.961.431 LIT, og tilbød deretter til og med forlik på 260.000.000 LIT, men det ble avvist (se punkt 5). Sluttilbudet i innstillingen var 92.265.163 LIT for økonomisk tap, 40.000.000 LIT for oppreisning og 105.812.130 LIT for rentetap, totalt 238.077.293 LIT, og generaladvokaten gikk for at hver part bærer sine egne sakskostnader.

Interessante passasjer i innstillingen er punktene 7 og 8, der generaladvokaten påpeker at det finnes forskjellige modeller for å beregne tapene ¹⁸.

Noe tvilsom er tolkning av art. 188 Euratom-traktat i innstillingen: Grifoni ville ha anvendt italiensk rett, EU-kommisjonen lagde belgiske regnestykker. Generaladvokaten tolket bestemmelsen "almindelige retsgrundsætninger, der er fælles for medlemsstaternes retssystemer" dit hen at ikke bare italiensk rett skal anvendes – til tross for at det i lang tid, også før Roma II, var enighet om at skadelandets regler skal legges til grunn. Generaladvokaten var for øvrig konsekvent og tilbød oppreisning selv om den etter italiensk rett kun tilkjennes i straffesaker, se punkt 21 i innstillingen.

¹⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:61987CJ0308&from=DA>. I premiss 5 finner vi en henvisning til art. 188 annet ledd Euratom-traktat ("almindelige retsgrundsætninger, der er fælles for medlemsstaternes retssystemer"), og i premissene 6 og 7 henvisninger til domstolens faste praksis, en tidligere dom og prinsipper som ansvarsgrunnlag, årsakssammenheng og økonomisk tap.

¹⁷ [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61987CC0308\(01\):DA:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61987CC0308(01):DA:PDF)

¹⁸ "... mindst tre fra hinanden fuldstændig afvigende beregningsmetoder: den paa det konkrete tilfaelde baserede bedoemmelse, som navnlig anvendes i Tyskland; anvendelsen af et indekssystem i common law-landene; og anvendelsen af aktuarmaessige tabeller, som isaer bygger paa invaliditetsgraden og paa en koefficient, som tager den paagaeldende forventedes levetid i betragtning."

Nordisk Forsikringstidskrift 1/2015

Endelig dom falt den 3. februar 1994. EU-domstolen underkjente en rekke tapsposter grunnet mangelfull dokumentasjon (manglende bilag, ikke dokumentert at enkelte poster var nødvendige). Grifoni ble til slutt tilkjent et beløp som var ganske nær det tidligere forlikstilbudet og slutttilbudet fra EU-kommisjonen, nemlig 268.210.529 LIT, fordelt på 98.210.529 LIT for økonomisk tap, 50.000.000 LIT for oppreisning og 120.000 LIT for rentetap. Hver part måtte betale sine egne sakskostnader (i tråd med generaladvokatens innlegg), og utgifter til de medisinske sakkyndige ble likedt.

Dessverre gikk dommen ikke nærmere inn på spørsmålet angående hvilket lands regler som skulle anvendes. I premiss 32 leser vi at "italiensk rett ikke finner anvendelse i denne sak", uten at vi får en nærmere begrunnelse; likevel lander domstolen på å bruke "de statistiske opplysninger som er til rådighet i Italia". Det følger et nokså teknisk avsnitt om kapitalisering, forventet levetid og ervervsevne. Retten drøftet heller ikke oppreisningen nærmere, men ettersom italiensk rett ikke skulle anvendes ble Grifoni tilkjent oppreisning, se premiss 37.

Viktige avsnitt på generelt grunnlag:

Premiss 20: "Med henblik på at oppføre størrelsen af indkomsttabet, fuldstændigt eller delvist, må det først fastslås, hvor stor sagsøgerens indkomst ville have været, dersom ulykken ikke var indtruffet." Dette er helt i tråd med den norske betingelseslæren i erstatningsretten.

Premiss 40: "Hertil bemærkes, at erstatningen for tabet så vidt muligt økonomisk skal genindsætte skadelidte i den situation, han befandt sig i før skadetilføjelsen. Heraf følger, at der faktisk skal tages hensyn til den efter denne indtrådte pengeforringelse."

Så en si en definisjon av restitusjons-begrepet. Det var ikke uten grunn dette avsnittet ble sitert i Evans-dommens premiss 67, se foran.

2. Prejudikater i Storbritannia: [Harding v Wealands](#), [Maher v Groupama Grand Est](#), [Knight v AXA Assurances](#), [Jacobs v Motor Insurers Bureau](#), [Cox v Ergo](#)

Under arbeidet med min studie for forsikringsforeningen ble jeg også oppmerksom på noen viktige avgjørelser i Storbritannia. Alle sakene handlet om hvilket lands rett som skulle anvendes ved skadeoppgjøret, og dermed i konsekvens om erstatningsutmålingen.

Felles for alle disse sakene er at de gjelder skader som er inntruffet før EU-forordningen om lovvalg ved fordringer utenfor kontrakt (Roma II) trådte i kraft den 11. januar 2009. De er dermed ikke lenger bindende for skader inntruffet etter denne datoen. Jeg har likevel valgt å ta med behandlingen av disse sakene, for det første fordi mange eldre personskader ikke er avsluttet på nåværende tidpunkt, og for det annet fordi det kan bli et referendum i Storbritannia om landet vil melde seg ut av EU igjen.

Etter britisk lovvalgsrett faller spørsmålet om ansvarsgrunnlag og om hvilke erstatningsposter (*heads of damage*¹⁹) som skal betales under den *materielle retten* (engelsk: *substantive law*). Den avgjøres som overalt etter skadelandets rett. Men er en erstatningspost først godkjent etter skadelandets rett – så faller erstatningsutmålingen (*assessment*) tradisjonelt inn under *prosedyrespørsmål* (*adjective law*), og dermed under domstolens rett (*lex fori*).

Harding v Wealands (2006)

Dette er en referanse-dom fra midten av 2000-tallet der spørsmålet var om britisk eller australsk rett skulle anvendes. Britiske Mr. Harding ble i 2003 påført skade i Australia da han var passasjer i bil ført av Ms. Wealands. Bilføreren er australsk statsborger men var den gangen bosatt i Storbritannia, og til og med samboer med skadelidte. Harding anla sak mot bilisten i Storbritannia. Første instans avgjorde at britisk rett skal legges til grunn, andre instans (Court of Appeal) gikk i 2004 for australsk rett (nærmere bestemt „the law of New South Wales“)²⁰, men siste instans (som den gangen var *House of Lords*) opphevdde i 2006 avgjørelsen fra ankeinstansen og bestemte at erstatningsutmålingen faller inn under prosedyrespørsmålene²¹ og dermed under *lex fori* – domstolens (britisk) rett.

¹⁹ Poster som reparasjon, hjemreise etc. Andre viktige begreper er *general damage* (ikke-økonomisk skade, som oppreisning) og *special damages* (reelle utgifter). Se oversikt på <http://en.wikipedia.org/wiki/Damages>

²⁰ <http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2004/1735.html>

²¹ <http://www.bailii.org/uk/cases/UKHL/2006/32.html>

Nordisk Forsikringstidskrift 1/2015

Avgjørelsen kan diskuteres. Skadelidte kunne kun anlegge sak i Storbritannia da den australske bilføreren den gangen var bosatt der. Det ser ut som om skadelidte valgte ikke å anlegge sak mot forsikringsselskapet (som jo er mye mer betalingsdyktig enn bilføreren) kun fordi dette måtte ha blitt gjort i Australia. Tankegangen kan ha vært å gå først på bilfører og så satse på at forsikringsselskapet etter dommen mot sin kunde senere likevel gjør opp direkte med skadelidte. Etter mitt syn er denne dommen meget tvilsom og overhodet ikke egnet som prejudikat, i hvert fall ikke i europeisk sammenheng. Skaden skjedde på et helt annet kontinent, på motsatt side av jordkloden (stikkord risikoaksept), motorvogn-direktivene kommer ikke inn, og dette var utypisk nok sak mot en privatperson (!). Mye fulgte dessuten av *common law*-tradisjonen, som Storbritannia og Australia like mye har til felles som medlemskap i *Commonwealth*.

Rettskilder- og prinsipper som ble drøftet: *Private International Law (Miscellaneous Provisions) Act 1995* (UK), *Motor Accidents Compensation Act 1999 of New South Wales*, *Damages Act 1996* og tilhørende *Damages (Personal Injury) Order 2001* (UK), juridisk litteratur, prinsippet *lex fori*, og *common law* generelt, med henvisning til mange rettsavgjørelser helt tilbake til 1760 (!)²².

Maier v Groupama Grand Est (2009)

Spørsmål om fransk eller britisk rett skulle anvendes. Det britiske ekteparet Maier ble i 2005 påkjørt av fransk bil som kom fra motgående retning (den franske bilisten døde). Første instans avgjorde i 2009 at britiske erstatningsregler skal anvendes²³, andre instans forkastet forsikringsselskapets anke i november 2009 i hovedsaken, men bestemte i punkt 40 samtidig at både engelsk og fransk rett er relevant når det gjelder forsinkelsesrente²⁴ (se nærmere om renter under *Knight*-saken nedenfor).

Begge avgjørelsene bygger i hovedsak på *common law* (engelsk rettspraksis), og der ikke minst på *Harding*. Men, som dommeren i første instans var inne på i dommens punkt 16, så ville resultatet for skader oppstått etter ikrafttredelsen av *Roma II* sett annerledes ut, for etter denne forordningens punkt 15 sammenholdt med punkt 4 skal erstatningsutmålingen (*assessment*) beregnes etter skadelandets regler.

²² Presidenten i britiske Supreme Court, Lord Neuberger, tok i en tale 20. november 2012 til ordet for at dommerne bør begrense slike henvisninger i fremtiden ("judicial self-restraint").

Kilde: <https://www.supremecourt.uk/docs/speech-121120.pdf>.

²³ <http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/QB/2009/38.html>

²⁴ <http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2009/1191.html>

Nordisk Forsikringstidskrift 1/2015

Rettskilder- og prinsipper som ble drøftet: fjerde motorvogn-direktiv og tilsvarende britisk forskrift *European Communities (Rights against Insurers) Regulations 2002*, *Odenbreit-dommen*, *Private International Law (Miscellaneous Provisions) Act 1995*, EU-forordningene 2001/44/EF om rettenes kompetanse og om anerkennelse og fullbyrdelse av rettsavgjørelser på det sivil- og handelsrettslige område (*Brüssel I*) og 2007/864/EF om lovvalg ved fordringer utenfor kontrakt (*Roma II*), *litispendens*, EUs direktiv 88/357/EF (om forsikringsvirksomhet og den frie utveksling av tjenesteytelser), mange tidligere rettsavgjørelser fra forskjellige områder (shipping etc.) – men ingen fransk lov bortsett fra det abstrakte *French law* (om fransk rett helt generelt skal anvendes).

Knight v AXA Assurances (2009)

Saken gjaldt samme spørsmål som i *Maher*, nemlig om franske eller britiske erstatningsregler skulle legges til grunn ved skadeoppgjøret.

Tim Knight ble skadet i Frankrike i 2005 og anla sak mot skadevolders forsikringsselskap i England. Første dommen i *Maher* falt i januar 2009, og selv om forsikringsselskapet allerede hadde anket var partene i *Knight* enige at de ikke ville avvente neste instans i *Maher*, noe som dommeren kalte en uvanlig fremgangsmåte allerede i punkt 2. AXA Assurances brukte samme advokatfirma som Groupama i *Maher*, og gjorde igjen (!) gjeldende at skadelidtes krav var kontraktuell, at den springer ut av forsikringsavtalen mellom AXA og skadevolder – selv om EU-domstolen allerede i *Odenbreit* (desember 2007) fastslo at det ikke var tilfelle. Når det gjaldt erstatningsutmåling henviste AXAs advokat til EU-dommene C-129/94²⁵ og C-348/98²⁶, men ble i juli 2009 ikke hørt: dommeren bestemte at skadelidte skal få britisk oppgjør²⁷, i tråd med *Harding* og *Maher*. Dommeren mislikte sterkt AXAs anførelse at skadelidte ville „cherry pick“ det for ham gunstigste oppgjøret, se dommens punkter 19 og 27²⁸.

Også i spørsmålet om renteplikten som løp før domsavsigelsen var det samme resultat som i *Maher*: fransk rett skulle anvendes for å finne ut om det foreligger renteplikt, men engelsk rett

²⁵ Uklar spansk regel måtte forstås slik at unntak for ansvarsskader forvoldt av påvirkete bilførere gjelder forholdet mellom forsikringsselskap og forsikringstaker, ikke overfor skadelidte.

²⁶ Personskade på passasjer (familiemedlem) må også dekkes når bilføreren ikke var uaktsom, og portugisisk unntaksregel ved objektivt ansvar ble ansett å være i strid med motorvogn-direktivene.

²⁷ <http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/QB/2009/1900.html>

²⁸ „In my view, it is also misconceived to regard this claimant as "cherry picking" in any pejorative sense.“

angående hvilken rentesats som skal betales. Forsinkelsesrente i skadesammenheng er ikke regulert ved EU-direktiv, i motsetning til rente ved handelstransaksjoner der forsinkelsesrenten er satt til minst 7 prosent over den Europeiske sentralbankens referansesats ²⁹. I mange land, herunder Norge ³⁰, gjelder dog denne satsen generelt, det vil si også i skadesammenheng, og jeg antar at forskjellene ikke er store. Ettersom det er et betydelig pønalt element i forsinkelsesrenten vil skadelidte uansett komme godt ut av det, og forsikringsselskapene bør derfor være raske med å gi erstatningstilbud ³¹ og betale uomtvistete beløp ³².

Siden Maher også vant ankerunden i november 2009 valgte AXA ikke å anke dommen i *Knight*.

Jacobs v Motor Insurers' Bureau (2010)

Spørsmålet var om skadelidte skal få erstatning i henhold til britiske eller spanske regler. Engelskmannen Clinton David Jacobs ble i 2007 påkjørt i Spania, men skadevolders bil var uforsikret, og Jacobs anla sak mot *Motor Insurers' Bureau* (MIB), det britiske erstatningsorganet for skade forvoldt av uforsikrede, ukjente og utenlandske biler. Han ville ha britisk oppgjør, tapte i februar 2010 i første instans ³³, men fikk i oktober 2010 medhold i ankerunden ³⁴.

Det spesielle med saken var at den britiske regjeringen hadde utgitt en egen forskrift for hvordan MIB skal gjøre opp slike skader, nemlig *Motor Vehicles (Compulsory Insurance) (Information Centre and Compensation body) Regulations 2003* ³⁵. Og i forskriftens section 13.2b står det svart på hvitt at MIB skal erstatte skader forvoldt av uforsikrede biler i utlandet som om de hadde skjedd i Storbritannia ³⁶. MIB argumenterte forgjeves med at man ikke vil få full regress fra spansk byrå, for så

²⁹ Se art. 3.1.d i direktiv 2000/35/EF om bekjempelse av forsinket betaling i handelstransaksjoner, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2000:200:0035:0038:DA:PDF>

³⁰ Se § 6 annet ledd i den norske bilansvarsloven.

³¹ Konsolidert motorvogndirektiv 2009/103/EF har i art. 22 siste ledd bestemmelse om at renteplikten løper dersom ansvar ikke bestrides og det ikke gis erstatningstilbud innen 3 måneder.

³² Jf. ikke minst § 8-2 annet ledd i den norske forsikringsavtaleloven.

³³ <http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/QB/2010/231.html>

³⁴ <http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2010/1208.html>. Førstvoterende var som i i *Maher v Groupama Grand Est* dommer Lord Justice Moore-Bick.

³⁵ http://www.legislation.gov.uk/uksi/2003/37/pdfs/uksi_20030037_en.pdf

³⁶ „... the compensation body shall compensate the injured party in accordance with the provisions of Article 1 of the second motor insurance directive as if it were the body authorised under paragraph 4 of that Article and the accident had occurred in Great Britain.”

Nordisk Forsikringstidskrift 1/2015

lenge lovgiver har bestemt at MIB skal erstatte etter britiske regler må MIB bare ta tapet (differansen mellom britisk og spansk erstatningsnivå), og finansiere det gjennom høyere bidrag fra forsikringsselskapene ³⁷.

MIB kunne trolig ikke bruke dommen mot spansk trafikksforsikringsbyrå, spesielt når MIB i flere år hadde hevdet at spanske regler skal anvendes.

Cox v Ergo (2012/2014)

Denne saken gjelder spørsmålet om tysk eller engelsk rett skal anvendes ved personskadeoppgjør. Katerina Cox er enke etter en britisk soldat stasjonert i Gütersloh/Tyskland som mistet livet da han i denne byen ble påkjørt av en bil i 2004. Enken anla sak i Storbritannia mot bilistens forsikring Ergo Versicherung (tidligere Victoria Versicherung), men selskapet vant alle tre ganger frem med sin anførsel at tysk rett skal legges til grunn. Ankesdomstolens avgjørelse ³⁸ var dog ikke enstemmig (2:1). Mindretallet mente at man skulle anvende britiske regler, som i *Harding v Wealands* ³⁹. Interessant: førstvoterende i den første ankerunden – Lord Justice Etherton – var også meddommer i ankerunden i *Maher*.

Det som skiller *Cox* fra *Harding* og *Maher* var at trafikoffereets enke bodde i Tyskland på skadedato. Dommerne var enige i at britiske regler – *Fatal Accidents Act 1976* – er spesielt gunstige i og med at den eller de etterlatte ikke får trekk for senere forandringer i livet, så som nytt giftermål og ny forsørger. Ifølge britisk lov og rettspraksis skal man ved dødsulykker ta et stillbilde („a snapshot“) av den økonomiske situasjonen på ulykkesdagen. Selv om den etterlatte naturligvis har rett til å flytte tilbake og deretter anlegge sak i sitt hjemland, er spørsmålet likevel om ikke den britiske loven selv er i veien for engelsk oppgjør: Hadde enken ikke flyttet tilbake hadde hun ikke kunnet anlegge sak hjemme, og en del taler for at hun ikke gjennom senere flytting og saksanlegg

³⁷ Sånn sett hadde MIB en meget dårlig sak, og hele tvisten var i prinsippet unødvendig.

³⁸ <http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2012/854.html>

Dommen i første instans fra oktober 2011:

<http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/QB/2011/2806.html>

³⁹ Utdrag fra mindretallets resonnement fra dommens punkt 82: „Insurers must know that they take the risk that damages may be assessed under what is to them a foreign system of law which may result in a higher award of damages than would have been made under their own domestic law. That is precisely what happened at common law in the case of *Harding v Wealands* where the Australian insurer was not able to take advantage of the restrictive rules applied to the assessment of common law damages by the law of New South Wales. I think that different approaches to assessment of loss and different results are an accepted fact of life in the field of international litigation.“

Nordisk Forsikringstidskrift 1/2015

likevel kan få bedre oppgjør enn om hun hadde blitt værende i Tyskland. Motivet bak retten til å anlegge sak i det landet skadelidte er bosatt er at skadelidte skal kunne kommunisere i sitt språk, ja til og med være selvprosederende; motivet er ikke at skadelidte gjennom saksanlegg i sitt hjemland skal bli bedre stilt ved selve oppgjøret.

Til og med mindretallet vedgikk at enken ville fått en overkompensasjon dersom engelsk rett – som ikke tillater trekk for ny forsørger – skulle legges til grunn. Det fremstår etter mitt syn som lite konsekvent å gå inn for at retten skal ta en *snap shot* av enkens situasjon på skadedatoen – at senere forbedringer altså ikke skal tas hensyn til – og samtidig godkjenne at enken etter flytting tilbake likevel kunne anlegge sak i Storbritannia, selv om hun på skadedato var bosatt i Tyskland.

Rettskilder som ble drøftet: *Fatal Accidents Act 1976*, *Bürgerliches Gesetzbuch* (BGB, se også studiens punkt 4.3), (tysk) *Pflichtversicherungsgesetz*, *Private International Law (Miscellaneous Provisions) Act 1995*, *Roma II* (kunne ikke anvendes da i kraft først flere år etter skadedato), *Civil Liability Contribution Act 1978*, pluss mange tidligere avgjørelser.

Ergo vant i april 2014 også ankesaken i britisk høyesterett, *Supreme Court*⁴⁰.

Hovedbegrunnelsen var at tysk regel om trekk for ny forsørger var en del av den materielle retten og dermed underlagt tysk rett, og ikke prosedyrespørsmål som skulle avgjøres etter britisk rett.

Konsekvenser for norske selskaper

De britiske avgjørelser omhandlet ovenfor er kun relevante for skader inntruffet før 11. januar 2009. Fra denne dagen av anvendes Roma-II-reglene.

Harding v Wealands har etter mitt syn begrenset verdi (skadested Australia, ingen tilknytning til motorvogn-direktivene, felles britisk-australsk common law), likeså *Jacobs v MIB*, av grunnene nevnt foran. Dommene med mest relevans er etter det *Maher v Groupama Grand Est* og *Knight v AXA* på den ene siden, og *Cox v Ergo* på den andre. Det vil komme an på detaljene i den enkelte saken – og ikke minst en god advokat – om britisk domstol vil lande på avgjørelse i tråd med *Maher* og *Knight*, eller en i tråd med *Cox*.

For norske forsikringsselskaper betyr anvendelse av *Maher* og *Knight* at man må betale britisk erstatningsnivå ved personskader forvoldt av norske biler, også når de skjedde utenfor

⁴⁰ Sammendrag: https://www.supremecourt.uk/decided-cases/docs/UKSC_2012_0225_PressSummary.pdf.

Full versjon: https://www.supremecourt.uk/decided-cases/docs/UKSC_2012_0225_Judgment.pdf

Storbritannia. Dette er dog i og for seg uproblematisk, ettersom britiske personskadeerstatninger er blant de kun få unntakene der utbetalingene overstiger norsk erstatningsnivå. Man kan ikke forlange at britiske skadelidte skal nøye ⁴¹ seg med norsk erstatningsnivå og samtidig be om fullt oppgjør fra land i Sør- og Østeuropa.

På den andre siden kan norske selskaper bruke *Harding og Maher* – ja til og med *Jacobs* – for å kreve full (norsk) erstatning i *tingskadesaker*, også når skaden skjedde i Storbritannia. Når britiske domstoler avgjør at australsk privatperson, fransk forsikringsselskap og britisk erstatningsorgan skal betale britisk erstatningsnivå også ved skade utenfor Storbritannia, er dette uttrykk for en norm – et *legal principle* – som har utviklet seg i britisk rettspraksis, og da taler etter mitt syn mye for at denne standarden like gjerne kan formuleres slik at det er kostnaden i skadelidtes hjemland som skal betales.

Uavhengig av spørsmålet om alle avgjørelser er riktige vil jeg bemerke at alle holder et særdeles høyt nivå, både når det gjelder språket, oppbygging, selve drøftingen og de mange små konklusjonene på vei til den enkelte dommers avgjørelse. Til og med dommerne som er enig med først- eller annenvoterende har ofte noe å bidra (f. eks. kommentarer til annenvoterende), og har man først lest britiske rettsavgjørelser, er setninger som „Kjennelsen er enstemmig“ eller „Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med ...“ ikke helt tilfredsstillende ⁴².

3. Fransk høyesterettsdom om erstatningsutmålingen: *Groupe Josi mot Install’Sud*

Den 31. mai 2000 falt det i fransk høyesterett, *Cour de Cassation*, en dom som slo fast at en utenlandsk skadelidt etter fransk rett skal få erstatning for sitt reelle tap målt i skadelidtes hjemland. Partene var *Groupe Josi* fra Belgia og *Install’Sud* fra Frankrike. Begrunnelsen var at den belgiske skadelidte ikke ville fått adekvat erstatning hvis man ikke legger kostnader for transport til og registrering i Belgia til den lavere franske verdien ⁴³. Lovhenvvisning i dommen var til art. 1382 i den franske *Code Civil* ⁴⁴.

⁴¹ Det var fristende å sette anførselstegn her. Men nesten samtidig som jeg skrev disse linjer fortalte en kollega fra Trygs personskadeavdeling at en norsk kunde som ble skadet i dansk leiebil ville ha fått betydelig mindre ved erstatningsoppgjør i Norge enn i Danmark.

⁴² Skjønt også britiske dommere fra tid til annen kun sier ”I agree” og ikke noe mer.

⁴³ Kilde: <http://www.juricaf.org/arret/FRANCE-COURDECASSATION-20000531-9720320>

⁴⁴ Engelsk oversettelse: ”Any act whatever of man, which causes damage to another, obliges the one by whose fault it occurred, to compensate it.”

Tryg brukte dommen aktivt i en sak fra 2008⁴⁵, og etter flere år med diskusjoner fikk Tryg i desember 2012 endelig aksept for at norsk verdi skal betales.

4. Rettsregler i Europarådet og rettspraksis i Menneskerettsdomstolen

De viktigste artiklene i menneskerettskonvensjonen i forbindelse med trafikkskader i utlandet er art. 6 (retten til en rettferdig rettergang innen rimelig tid) og art. 41 (rimelig erstatning)⁴⁶, den viktigste i tilleggsprotokollen art. 1 (vern om eiendom)⁴⁷.

Et hovedelement i klassiske menneskerettssaker er at saksøkeren har en konflikt med offentlig myndighet. Saken vil normalt ha begynt som forvaltningsvedtak eller straffesak. Den kan imidlertid også ha startet på privatrettens område, for eksempel når sivil tvist mellom private aktører blir avgjort gjennom offentlig vedtak, som så blir gått til sak mot.

En kjent sak som både har vært ført ved Menneskerettighetsdomstolen i Strasbourg og ved EU-domstolen i Luxemburg er tvisten mellom bryggeriene *Anheuser-Busch* (USA) og *Budejovicky Budvar* (Tsjekia), om bruk av varemerken *Budweiser*.

Partene i saken ved Menneskerettsdomstolen var *Anheuser-Busch* og *Portugal*. Tvistegjenstanden var at portugisisk myndighet ikke tillot registrering av varemerket Budweiser, ettersom det navnet allerede var opptatt av det tsjekkiske bryggeri. Saken går helt tilbake til 1981, men ble først avgjort i 2005 (!). Domstolens flertall (5-2) konkluderte med at Portugal ikke hadde brutt tilleggsprotokollens art. 1 om vern av eiendom⁴⁸. Saken kom imidlertid opp igjen og ble endelig avgjort to år senere. Den 11. januar 2007 bekreftet domstolens storkammer med stort flertall (15-2) at det ikke forelå noe menneskerettsbrudd⁴⁹.

Flere runder ble det også i EU-domstolen. *Anheuser-Buschs* motparter i Luxemburg var EU-agenturet *Kontoret for Harmonisering i det Indre Marked (Varemærker og Design)* og *Budejovicky Budvar*. Det tsjekkiske bryggeriet var i 2007 også selv part i en felles innsigelsessak (sammen med

⁴⁵ Trygs skadenr. 08944236.

⁴⁶ <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Treaties/Html/005.htm>

⁴⁷ <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Treaties/Html/009.htm>

⁴⁸ <http://hudoc.echr.coe.int/sites/eng/pages/search.aspx?i=001-70560>

⁴⁹ <http://hudoc.echr.coe.int/sites/eng/pages/search.aspx?i=001-78981>

Nordisk Forsikringstidskrift 1/2015

Anheuser-Busch!) mot Harmoniseringskontoret ⁵⁰, og i en innsigelsessak mot Harmoniseringskontoret og Anheuser-Busch ⁵¹.

I hovedsaken tapte Anheuser-Busch hele tre ganger (i 2006 ⁵², 2009 ⁵³ og 2010 ⁵⁴). Den første av disse avgjørelsene var meget kort: Dommerne nøyet seg med å skrive at saksøkeren hadde en ”åpenbart ugrunnet sak” og frifant Harmoniseringskontoret. Dommen fra 2009 var mest omfattende med 139 punkter frem til konklusjonen.

Grunnen til at det amerikanske bryggeri ikke ga seg så lett var nok at det stod mye på spill rent økonomisk. Men det kan settes spørsmålstejn ved om spesielt Menneskerettsdomstolens ressurser ble brukt på en fornuftig måte.

Menneskerettsdomstolen er ingen anke-domstol som skal overprøve avgjørelse ved nasjonal rett. For at en sak i det hele tatt kan tas under behandling i Strasbourg må den ha vært avgjort i nasjonal Høyesterett, og det må foreligge et brudd på menneskerettigheter som konvensjonsstatene har blitt enige om å verne.

En nasjonal domstol kan altså ikke sende en sak til Strasbourg og be om tolkningsuttalelse.

Anmodning om slik tolkningsuttalelse kan etter art. 47 (*advisory opinions*) kun europeisk ministerråd begjære.

Det har også vært ført prosesser i trafikkaker ved Menneskerettsdomstolen i Strasbourg.

Oppklarende er dommen i trafikkaksaken *Vrbica v. Croatia* fra 2010. Marko Vrbica ble i 1991 (!) av domstol i den gangen jugoslaviske Titograd – i dag hovedstaden Podgorica i Montenegro – tilkjent en erstatningssum etter personskade. Forsikringsselskapet som ble dømt hadde sete i den daværende delstaten Kroatia, som etter oppløsningen av Jugoslavia i første halvdel av 1990-årene ble egen stat med sete i FN. Vrbica søkte i 2001 i Kroatia om anerkjennelse av 1991-dommen, og fikk også raskt medhold. Grunnet formelle feil – den kroatisk domstolen hadde surret med saksnumrene – ble det imidlertid problemer med fullbyrdelsen. Vrbica overholdt ikke en (nokså kort) tidsfrist for å

⁵⁰ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:62004TJ0057&qid=1423607356033&from=DA>

⁵¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:C2007/170/36&qid=1423607603415&from=DA>

⁵² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62005TO0366:DA:HTML>

⁵³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62007TJ0191:DA:HTML>

⁵⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62009CJ0214:DA:HTML>

levere ny prosesskrift, og saken ble lukket. Begge ankene ble ikke tatt til følge, og han anla i 2005 sak ved Menneskerettsdomstolen. Dommerne i Strasbourg kom i april 2010 enstemmig til at Vrbicas rett til eiendom og retten til rettferdig rettergang innen rimelig tid ble krenket⁵⁵. Sentral begrunnelse finnes i dommens punkt 40: For at brudd på protokollets art. 1 kan komme i betraktning må saksøkeren ha en "existing possession", eller så må kravet i det minste være en godkjent "asset", altså et ubestridt krav, et aktivum som kan tvangsfullbyrdes⁵⁶. Det er følgelig ikke nok at saksøkeren har et krav som er bestridt – slike saker tar Menneskerettsdomstolen ikke engang til behandling.

Som vi kan se, er det en lang tidshorisonnt ved slike saker. Det vil verken være fornuftig eller ønskelig at norske forsikringsselskaper støtter en kunde ved et slikt søksmål. Man ville uansett først måttet vente i flere år på endelig avgjørelse i et annet lands høyesterett.

I tillegg sliter EMD nå selv med økende saksmengde og lang saksbehandlingstid⁵⁷. Saksanlegg i trafikksak ved EMD ville bare øke køen, noe som ikke ville vært riktig tatt i betraktning at en bilskadesak tross alt tangerer menneskerettighetene bare perifert.

Noe som normalt også blir behandlet i Strasbourg er krav om *rimelig erstatning*. Er det konstatert menneskerettighetsbrudd, så skal saksøkeren etter konvensjonens art. 41 få rimelig erstatning fra den innklagete staten, med mindre saksøkeren har krav på det allerede etter denne statens nasjonale rett.

I Vrbica-saken ble det ikke lagt ned påstand om rimelig erstatning, og domstolen tilkjente derfor ikke slik erstatning⁵⁸.

⁵⁵ http://www.rtdh.eu/pdf/20100401_vrbica_c_croatie.pdf

⁵⁶ "A claim may be regarded as an asset only when it is sufficiently established to be enforceable." Sånn sett kunne Anheuser-Buschs saksanlegg i *Budweiser*-saken ved EMD blitt avvist, for det man ville var å etablere en rettighet; med andre ord: en fastsettelsesdom, ikke en fullbyrdelsesdom.

⁵⁷ "Jagland sa på et møte med norsk presse i mai i fjor at domstolen er inne i en krise, og at drastiske endringer må til for å gjøre den mer effektiv. Siden da er køen av saker til EMD blitt enda lengre. *Le Monde* skriver denne uken at 151 000 saker står på vent for behandling i Strasbourg-domstolen. 64 500 nye saker ble bragt inn til domstolen bare i fjor. Til sammenligning ble 45 000 saker anket inn til EMD de 30 første årene domstolen eksisterte. Jagland pekte på at en viktig årsak til den massive økningen er at domstolene i flere østeuropeiske land er totalt dysfunksjonelle, og at EMD derfor mottar mange saker som skulle ha vært avgjort i nasjonale domstoler." („Lei av overdommere", *Morgenbladet* 2.3.2012, s. 16).

⁵⁸ Jeg går ut fra at Vrbica etter Strasbourg-dommen fikk ny kroatisk fullbyrdelsesdom og korrekt oppgjør, nemlig erstatning i henhold til 1991-dommen pluss forsinkelsesrenter og refusjon av sakskostnader.

Interessant er i den forbindelse domstolens egen veiledning *Practice Directions – Just Satisfaction Claims*⁵⁹. Her oppsummerer domstolen mange erstatningsrettslige prinsipper: hensyntagen til lokale forhold (veiledningens punkt 2), økonomisk tap (6), krav til årsakssammenheng mellom ansvarsgrunnlag og skaden (7), reparasjonstanken og prinsippet *restitutio in integrum* (10), anerkjennelse av ikke-økonomisk tap som egne erstatningsposter (13-15), refusjon av utgifter (16), adekvans (17), skademinimering (19, 20) og dokumentasjon (21).

Patrik Linsbauer, DNB Skadeforsikring

⁵⁹ http://www.echr.coe.int/Documents/PD_satisfaction_claims_ENG.pdf