

Private skogsbilveier - Ansvarsforhold

Av advokat Toril G. Kjøllesdal

Innholdsfortegnelse

	Side
Bakgrunn for lovgivningen	2
Avgrensninger	2
Forskjellen på offentlig og privat vei	2
Hvilke lover gjelder for private skogsbilveier	3
Veiloven av 1963	3
Friluftsløven av 1957	3
Veitrafikkloven av 1965	3
Forskrifter om skilting av 1980	4
§34 i skiltforskriftene - trafikkskilting for private veger	4
Vegdirektoratets kommentarer til § 34	4
Ansvarsforhold	5
Økonomisk tap	5
Ansvarsgrunnlag	6
Årsakssammenheng	8
Private veier stengt for alminnelig ferdsel	9
Private veier åpen for almen ferdsel	10
Eksempel på private skilt	11
Skogsbilveiforeninger	11
Forsikring av skogsbilveier	11
Regress	12
Virkesleveranser - Ansvarsforhold	12

Bakgrunn for lovgivningen.

I tidligere tider var alle veier private. De var blitt til ved heste-eller dyretråkk eller gangsti over lang tid. Først fra midten av det 17. århundre begynte byggingen av offentlige kjøreveier i Norge. For den opprinnelige type veier gjaldt et regelverk som hovedsakelig konsentrerte seg om vedlikehold av ferdselsveiene.

I 1824 kom den første norske veiloven. Den gav regler om inndeling av veinett, veiavgifter, organisering av veivesenet, naturalarbeid for grunneiere, veinormaler, ekspropriasjonsbestemmelser og straffebestemmelser. Siden da har vi hatt to veilover, av 15.9.1851 og 21.6.1912, før vi fikk den veiloven som gjelder idag, nemlig veiloven av 21.06.1963. Veiloven regulerer alle forhold vedr. veier i Norge, både de private og de offentlige veiene.

Avgrensninger.

Siden dette hefte skal handle om skogsbilveier og ansvarsforhold, skal vi forlate det offentlige veinettet og konsentrere oppmerksomheten om skogsbilveiene.

Det legges til grunn for det som sies videre i denne utredning at vi opererer med en vei bygget som bilvei og godkjent av de nødvendige instanser. Lover som gjelder bygging og godkjenning av veier blir derfor ikke omtalt her. Det er videre en forutsetning for den videre utredning at vi har med en bilvei og ikke en traktorvei å gjøre. Traktorveier er ikke tillatt å trafikkere med bil og bør derfor skiltes ved inngangen med opplysning om at det er en taktorvei hvor det ikke er tillatt å kjøre bil. Det kan i denne sammenheng opplyses at traktorvei i relasjon til Lov om Motorferdsel i utmark betraktes som utmark. Alle som skal kjøre på en slik vei må derfor ha dispensasjon fra det generelle forbudet mot motorferdsel i utmark. Dette gjelder også for veieieren dersom han ikke driver næringskjøring.

Forskjellen på offentlig og privat vei.

I veilovens §1 er private veier definert som alle andre veier enn offentlige veier. De rettslige virkninger av om en vei er privat eller offentlig er av forskjellig art.

Når det gjelder kjennemerke på hva som er offentlig vei må først og fremst nevnes almenhetens rett til adkomst til og bruk av den offentlige veien. For det andre oppstår det automatisk byggegrenser og byggegrensebestemmelser som innsnevrer naboens råderett over egen grunn langsmed veien. Den private veien er ikke underlagt slike bestemmelser. Mens offentlig veier alltid er åpne for almen ferdsel, har veieieren alltid rett til å stenge en privat vei for allminnelig ferdsel.

Hvilke lover gjelder for private skogsbilveier?

1 **Veiloven av 1963** har et eget kapittel VII om private veier. Loven gir bestemmelser om bruk og vedlikehold av privat vei, om fordeling av kostnader for vedlikehold og om hvordan konflikter mellom flere brukere kan løses. Den har også en ekspropriasjonsbestemmelse som gir mulighet for å skaffe en ny bruker rett til bruk av eksisterende vei for nødvendig adkomst og til å anlegge vei over nabogrunn for å skaffe seg adkomst. Vilkåret er at bruken vil være til mer gagn enn skade for dem det gjelder. Det finnes en egen hjemmel for å danne veiforening for bruksberettigede for at deres rettigheter skal kunne ivaretas på en skikkelig måte. Den siste bestemmelsen i kapitlet om private veier gir veisjefen hjemmel til å kontrollere om private veier og bruer som er åpen for alminnelig ferdsel er trygge nok. Dersom veisjefen har noe å utsette på sikkerheten kan han enten påby at varselskilt blir oppsatt eller at veien skal stenges. Denne bestemmelsen kan være særlig relevant for skogsbilveier. Vi har imidlertid ikke erfaring for at bestemmelsen har vært særlig aktivt brukt.

2 **Friluftsløven av 1957** gir imidlertid den viktigste bestemmelsen om private veier sett med skogeierens øyne. §4 i friluftsløven gir veieier hjemmel til å stenge veien for ferdsel med heste- og motorkjøretøy. Det er imidlertid ikke adgang til å sette forbud mot ridning og ferdsel til fots. Slik ferdsel er en del av allemannsretten som alle norske borgere kan utøve i utmark . Dersom slik ferdsel blir ekstra byrdefull for grunneieren kan han/hun med friluftsnemndas samtykke få adgang til å forby også slik ferdsel på nærmere angitte strekninger.(Friluftsløvens § 2) Det er alltid opp til veieierens vurdering om en privat vei skal være åpen for alminnelig ferdsel eller ikke. En vei regnes derfor som åpen for alminnelig ferdsel dersom den ikke er spesielt stengt med bom eller forbudsskilt.

Friluftsløven har også bestemmelser om adgangen til å ta bompenger for bruk av private veier. Dersom veieier ønsker å kreve bomavgift for bruk av veien må han/hun ha tillatelse fra kommunestyre. De fastsetter hvor høy avgiften skal være og kan også sette vilkår for å gi slik tillatelse (friluftsløvens § 5) For offentlige veier er dette regulert i veiløven

3 **Veitrafikkloven av 1965** har regler om trafikk, skilting etc. Hovedbestemmelsen i denne loven finner vi i lovens § 3 som lyder: "Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke voldes skade eller oppstår fare og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret." Loven gjelder for kjøring med motorkjøretøy på alle veier uansett om de er private eller offentlige.

Trafikkreglene er gitt med hjemmel i veitrafikkloven. Disse gjelder på alle veier som er åpen for alminnelig ferdsel. I utgangspunktet gjelder ikke trafikkreglene på en stengt skogsbilvei, men fordi disse både trafikkeres av eier, transportør og skogsarbeidere, bør trafikkreglene følges i størst mulig grad også her.

- 4 **Forskrifter om skilting(10.10.80)** Det er gitt egne forskrifter om skilting med hjemmel i veitrafikkloven. I disse forskriftene er det en egen bestemmelse om skilting av private veier. Det er skiltmyndigheten som må gi tillatelse til å sette opp offentlige trafikkskilt på privat vei. Det er i hovedsak Veidirektoratet, veisjefen og politiet som er skiltmyndighet, alt etter hva skiltet gjelder. Skiltforskriftenes §34 handler om skilting på private veier:

§34 i skiltforskriftene - trafikkskilting for private veger.

- "1. Dersom den ansvarlige for privat vei vil nytte offentlig trafikkskilt, må han ha tillatelse av vedkommende skiltmyndighet. Skiltmyndigheten kan sette vilkår for bruken. Utgifter til oppsetting, endring, vedlikehold eller fjerning av offentlige trafikkskilt og feste for slikt for privat vei, bæres i så fall av den ansvarlige for veien. Veisjefen kan i særlige tilfelle helt eller delvis fritta den ansvarlige for å dekke utgiftene.

Dersom trafikken på privat vei som er åpen for alminnelig ferdsel tilsier det, kan vedkommende skiltmyndighet bestemme at en bestemt veistrekning skal skiltes med offentlige trafikkskilt. Utgiftene til dette skal i så fall dekkes av den ansvarlige for den private vei, med mindre veisjefen bestemmer at utgiftene skal dekkes som for skilting av riksvei.

2. Når offentlig trafikkskilt er tillatt eller påbudt brukt for privat vei, skal plassering av skiltene så vidt mulig skje i samsvar med tekniske retningslinjer etter § 31. For den veistrekning skiltene er nyttet, må det ikke plasseres private skilt eller annen oppmerking som kan forveksles med offentlige trafikkskilt, eller hindre den frie sikt langs veien eller til slike innretninger for den veifarende."

Veidirektoratets kommentarer til § 34:

"Det skal følges en meget restriktiv praksis med hensyn til bruk av offentlige trafikkskilt på private veier. Eventuell skilting må avgjøres etter en avveining av nødvendigheten av skiltet, spørsmålet om trafikantene vil respektere skiltet og muligheten for overvåking.

På private veier som ikke er åpne for allmenn ferdsel skal offentlige trafikkskilt ikke tillates brukt. Unntak fra dette er stengning av vei med skilt 306.1 "Forbudt for motorvogn" på steder hvor det også er montert bom. Underskilt må da angi hvem som er unntatt fra forbudet.

Private veier som er åpne for allmenn ferdsel og som har liten trafikk skal vanligvis heller ikke skiltes med offentlige trafikkskilt.

Private veier som er åpne for allmenn ferdsel og som har stor trafikk kan i visse henseender fylle likeartede funksjoner som offentlig vei, slik at de lokale skiltmyndigheter finner at bruk av offentlige trafikkskilt er nødvendig av hensyn til sikkerhet og avvikling.

Før trafikkregulerende skilt tillates oppsatt på en privat vei, må det klarlegges om det er knyttet privatrettslige rettigheter til bruken av veien. "

Ansvarsforhold.

Det medfører ansvar å eie og drive en skogsbilvei. Spørsmål om erstatningsansvar avgjøres etter vanlige rettsregler for skadevoldelse. Disse finnes i Lov om skadeerstatning av 13.06.1969. Før 1969 hadde vi ikke noen egen generell lov om skadeerstatning i Norge. Loven av 1969 bygger på den sedvane og den rettspraksis som har vært grunnleggende i norsk erstatningsrett fram til 1969.

Dersom en veieier skal komme i erstatningsansvar må tre hovedvilkår være oppfylt:

- Skadelidte må kunne dokumentere et **økonomisk tap**.
- **Ansvarsgrunnlag** må foreligge (skyldansvar eller objektivt ansvar)
- Det må være **årsakssammenheng** mellom tapet og ansvarsgrunnlaget.

Økonomisk tap

Den skadelidte må kunne bevise at skaden fører til et reelt økonomisk tap som kan måles i penger. I utgangspunktet skal erstatningen fastsettes slik at den skadelidte økonomisk sett holdes skadesløs. Erstatningen skal betales i penger.

Ansvarsgrunnlag

I erstatningsretten opererer vi med to typer ansvar : Ansvar på subjektivt og objektivt grunnlag.

Ansvar på subjektivt grunnlag krever at noen har skyld i skaden. Subjektivt ansvar er derfor det samme som skyldansvar. Vi kan dele skyldansvaret i 3 kategorier forsettlig, grovt uaktsomt og uaktsomt ansvar.

Objektivt ansvar vil si at noen pålegges ansvar uavhengig av skyld.

Skyldansvar.

For at det skal foreligge skyldansvar må vi ha en skadevolder, en som er skyld i skaden. Det er bare skade som oppstår som følge av noe veieieren burde ha hindret som kan bringe ham i erstatningsansvar. Hendelige uhell som ingen er skyld i kan heller ikke veieieren svare for.

Det vil alltid oppstå spørsmål etter en skade om det var noen som "kunne noe for det." Dersom det foreligger forsett vil det si at noen gjorde det "med vilje".

Eksempel:

"Veieieren er forbannet fordi folk kjører på veien hans uten å betale bomavgift. Han graver en grøft tvers over veien. Den første som kjører der havner i grøfta og skader både seg selv og bilen."

Denne veieieren vil etter all sansynelighet bli erstatningsansvarlig for skaden fordi han har handlet med forsett.

Dersom et kraftig regnvær går over distriktet og regnvann eller bekker ødelegger veien slik at den flere steder er blitt uframkommelig - hva da? Veieieren er ikke ansvarlig for at denne skaden skjer, men han er ansvarlig for å sette veien istand igjen etter uværet dersom han ikke stenger den. Oppstår det skade her, vil erstatningsansvaret være betinget av om veieieren lar det gå lang tid fra han oppdager skaden til han reparerer den, eller om han setter opp et varsel om at skaden er der. Det beror med andre ord på om eieren kan sies å ha vært så aktsom som han burde være etter forholdene.

Vi finner et eksempel i fra rettspraksis i Rt. 1973/1320:

Vegvesenet rensker øvre vegskråning etter et ras. Likevel faller en stein ned på taket til en tilfeldig passerende bil. Staten ble ikke kjent ansvarlig for skaden på grunnlag av uaktsomhet, fordi Vegvesenet ikke kunne klandres for det inntrufne.

Grensen mellom hva som er aktsom og hva som er uaktsomt vil variere med forholdene. Det som er aktsomt på en vei som ligger langt inne på "skauen" langt fra folk kan være uaktsomt i et tettstedsnært område. Aktsomhetskravet vil også kunne skjerpes dersom det er mange brukere av veien. Det som er avgjørende er de krav som det normalt må kunne stilles til en "gjennomsnittsperson" i den aktuelle situasjon. Det er som regel bare skader som oppstår som følge av grov uaktsomhet eller forsett man blir erstatningsansvarlig for.

Veieiers ansvar kan ikke oppheves ved at man setter opp et skilt hvor det står: "All kjøring foregår på eget ansvar". Hvis veien er i en så dårlig forfatning at det ikke er tilrådelig å la noen kjøre der må veieieren stenge veien. Han/hun kan ikke fri seg fra sitt vedlikeholdsansvar og mulige erstatningsansvar ved å skyve

ansvaret over på den som skal kjøre. En slik ansvarsfraskrivelse vil neppe holde dersom det blir rettsak om forholdet. Vi vil imidlertid komme inn på betydningen av stenging av vei i forhold til ansvarsgrunnlaget nedenfor.

Objektivt ansvar.

Som nevnt ovenfor er objektivt ansvar ansvar for en skadevoldende handling uavhengig av skyld. Objektivt ansvar kan være lovpålagt, dvs. at en lov har bestemmelser om at noen er pålagt et ansvar for ting som kan skje uavhengig av skyld. Et eksempel på objektivt ansvar er det ansvar en arbeidsgiver har for sine ansattes feil. Selv om arbeidsgiveren ikke har begått noen erstatningsbetingende handling, må han ta ansvaret for feil eller skader som hans arbeidstakere er skyld i.

For en veieier kan ansvar på objektivt grunnlag knapt tenkes. I erstatningsretten har det utviklet seg en rettspraksis som går på at en eier som er i besittelse av særlig farlig gjenstand eller innretning blir ansvarlig på objektivt grunnlag. Det å drive en sprengstoffabrikk kan være et eksempel på noe man ville bli erstatningsansvarlig for skadelige følger av. En vei kan imidlertid ikke regnes som særlig farlig innretning, og ansvar på objektivt grunnlag blir derfor ikke aktuelt i vår sammenheng.

En annen side ved ansvaret for veien, er det ansvar som oppstår ved bygging av veien. Her vil en arbeidsgiver alltid være ansvarlig for feil som hans arbeidstakere er skyld i. Dette arbeidsgiveransvaret som er et ansvar på objektivt grunnlag er lovfestet i lov om skadeserstatning § 2-1. Lovbestemmelsen er imidlertid gammel og er en videreføring av det såkalte Husbondansvar som var nedfeldt allerede i Kong Christian den femtes norske lov av 1687. Dette ansvar gjelder for egne ansatte, men ikke for arbeid som bortsettes til en selvstendig næringsdrivende/entreprenør. En veieier som er oppdragsgiver for en entreprenør vil derfor ikke kunne gjøres ansvarlig for feil etreprenøren gjør. Men dersom det oppstår en skade etter at veien er ferdig bygget og tatt i bruk som følge av at entreprenøren har gjort en konstruksjonsfeil og skaden er erstatningsbetingende, vil veieieren bli ansvarlig overfor skadelidte, men han kan søke regress hos entreprenøren. Det er imidlertid vanlig at alle forhold vedr. anlegg av vei reguleres i en avtale mellom partene som også har regler om ansvarsforhold.

Årsakssammenheng.

Det må være årsakssammenheng mellom tapet og den skadevoldende handling. Det betyr at skaden må ha oppstått på grunn av skadevolderens handling eller

forsømmelse og at dette har ført til tap. Det er nødvendig å påvise slikt tap for at erstatningsplikt skal inntre. Avgjørende for utfallet i en retts sak vil derfor være om det kan påvises sammenheng mellom den forsømmelse skadevolder har gjort seg skyld i og selve skaden. Dersom det løsner en stein i en skråning som faller ned på en bil som kjører på veien, vil veieieren neppe kunne gjøres ansvarlig for det, fordi han ikke kunne hindre at det skjedde. Dersom denne steinen imidlertid har ligget i veibanen i 3 uker uten at veieier har fjernet den, kan han bli ansvarlig for skade på en bil som kjører på den fordi han har forsømt sin ryddeplikt og i alle fall sin varslingsplikt.

Et annet eksempel som er hentet fra rettspraksis, finner vi i Rt. 1957/1011: Saken gjaldt utforkjøring fra dårlig sikret bru på offentlig vei. Staten ble her frikjent for ansvar, fordi den viktigste årsaken til ulykken var irregulær manøvrering av bilen på det glatte føret. Handlingen var betraktet som upåregnelig for vegvesenets folk. Her er det imidlertid viktig å merke seg at det er bevisvurdringen i det enkelte tilfelle det legges vekt på. Det går ikke an å slutte fra denne dommen at man aldri kan komme i ansvar ved en utforkjøring fra dårlig sikret bru. Det vil alltid bero på omstendighetene i det enkelte tilfelle.

Når det oppstår en skade er det alltid er den skadelidte som har bevisbyrden for å påvise at veieieren er ansvarlig. Utgangspunktet i erstatningsretten er at alle som kommer til skade selv er skyld i dette dersom de ikke kan bevise at skylden ligger hos andre. Den som bruker en vei må følge trafikkreglene og ferdes "hensynsfullt aktpågivende og varsomt så det ikke voldes skade eller oppstår fare...." Dette betyr at trafikkanten selv har et betydelig ansvar for sin egen ferdsel. Man kan ikke kjøre på samme måte på en skogsbilvei som på en motorvei og regne med at det skal gå bra. Derfor må alltid trafikkantens aktsomhet holdes opp mot veieierens forsømmelse når det skal vurderes om det er grunnlag for å gjøre veieieren erstatningsansvarlig.

Nedenfor vil vi vurdere hvordan de ansvarsregler som det nå er gjort rede for kan brukes i forhold til stengte og åpne veier.

Private veier stengt for alminnelig ferdsel

Det er veieieren som bestemmer om hans vei skal være åpen eller ikke. Hjemmel for dette finnes i friluftsløven § 4, men det følger egentlig av de alminnelige eierbeføyelser at eieren har en slik bestemmelsesrett. Rett for veieier til å stenge veien gjelder uavhengig av om det er mottatt statstilskudd til bygging av vei. Statstilskuddet tjener den hensikt at veien bygges for å få fram tømmer og ikke at almenheten skal få en vei å kjøre på.

Dersom veien ikke er fysisk stengt regnes den som åpen, men det kan også benyttes skilt om at veien ikke tillates brukt, eller er stengt for all motorferdsel som ikke har eiers tillatelse. Både offentlige og private skilt kan brukes. Offentlig skilt må man ha tillatelse for å sette opp - enten fra veisjefen eller fra politiet jfr. ovenfor.

Dersom det settes opp fysisk stengsel, må stengslet plasseres slik at ikke faresituasjoner oppstår. Ulykker som skjer p.g.a. dårlig plassering eller manglende merking av bom, kan påføre eieren ansvar.

Veieieren er ansvarlig for den trafikk som lovlig (med tillatelse) kommer inn på den stengte vei. Veistandarden må tilfredsstillende den bruk eieren tillater.

Dersom veien bare skal trafikkeres med store tømmerbiler og skogsmaskiner, er det belastningen av disse kjøretøyer veien primært skal tåle og overflatebehandlingen er ikke så viktig. Personbiler som ferdes på slik vei må derfor innrette sin kjøring etter at standarden ikke er tilrettelagt for dem. Den som bruker veien har altså en aktsomhetsplikt som må tilpasses den standard veien det kjøres på har.

Dersom veien er stengt med offentlig skilt som forbyr all kjøring, må det benyttes underskilt som gir dispensasjon fra forbudet, ellers vil også den kjøring som eier tillater være forbudt. Skade på veien som skyldes sterkt regnskyll, ras, vindfall etc. er veieier pliktig til å varsle. Tidselementet fra når skaden oppsto og til eventuelt uhell skjer, vil være av betydning for vurdering av aktsomhetsgraden . Det vil alltid være mindre krav til aktsomhet på stengt vei enn på en som er åpen for almen ferdsel

Skogeier er ikke ansvarlig for skader som måtte oppstå på kjøretøyer som har tatt seg inn på veien uten tillatelse.

Private veier åpen for almen ferdsel

Det følger alltid et større ansvar og et skjerpet krav til aktsomhet fra veieieren når han/hun velger å la en vei være åpen for almen ferdsel. Dersom det skjer ulykker som følge av dårlig vedlikehold på en slik vei , kan veieier komme i ansvar. Det er viktig å merke seg at veier med selvbetjeningsbom som kan brukes av alle som betaler bomavgift regnes som åpne veier.

Ansvarsfraskrivelse i form av skilt som sier at veien er privat og kjøring skjer på eget ansvar, har liten eller ingen betydning for vurderingen av ansvarsforholdet. Dersom veien er i uforsvarlig stand, plikter veieier å stenge den - selv om andre har rettigheter til å kjøre der. Veieier kan få tillatelse til å stenge selv om veien er klausulert for å være åpen f.eks ved konsesjonsbestemmelser, dersom ingen vil vedlikeholde den. Dette vil særlig være tilfelle hvor et kraftselskap e.l.l. har fått konsesjon til å anlegge en vei og en av konsesjonsbetingelsene er at veien etter anleggsperioden skal være åpen for almen ferdsel. Her må kommunen eller andre som representerer almenheten påta seg vedlikeholdsansvaret hvis det vedlikehold veieieren foretar for eget bruk ikke har en standard som tilfredsstillende almen bruk. Veieieren plikter bare å vedlikeholde veien slik at det tilfredsstillende den bruk han/hun har interesse av. Det følger m.a.o. ingen vedlikeholdsplikt for almenhetens bruk av et slikt konsesjonsvilkår som nevnt ovenfor.

Når skogsdrift foregår langs vei som er åpen for almen ferdsel, bør det alltid varsles - særlig i by eller tettstedsnært område. Dette er særlig aktuelt om vinteren når folk ferdes på ski.

Dersom man ønsker å bruke private skilt, må disse ikke være kopier av de offentlige. Det betyr at private skilt ikke må være tro kopi av et offentlig skilt bare med andre farger. Hvilken farge man bruker på skiltet spiller forøvrig ingen rolle. Det må gå klart fram av skiltets form at det ikke er et offentlig skilt. Private skilt skal helst ha en rektangulær form med " bilde" av et vanlig skilt, se eksempel nedenfor.

Det må heller ikke brukes private skilt på en privat vei hvor offentlig skilt er tillatt brukt. Offentlig og private skilt kan derfor ikke brukes langs samme vei. (se det som står i skiltforskriften § 34)

Eksempel på private skilt :

Forholdet til andre bruksrettshavere (hytteeiere etc.)

Det er viktig med skriftlige avtaler overfor bruksrettshavere som ikke er skogeiere om veirett og hvordan veien skal brukes . Veieier bør ha avgjørende myndighet m.h.t. når veien skal stenges, og dette bør stå i avtalen. I en slik skriftlig avtale mellom bruksrettshaverne og veieieren bør det også avtales at veieier ikke er ansvarlig for skader som oppstår på kjøretøy som kjører på veien i perioder hvor eieren har bestemt at veien skal være stengt.

Skogsbilveiforeninger

Det som er sagt ovenfor om ansvar for veier gjelder for veieieren. Når flere eiere av en vei går sammen og danner en veiforening er det veiforeningen ved styret som blir eier av veien og ikke den enkelte andelseier. Eierbeføyelsene forvaltes av veiforeningens styre, og det er dette styret som blir økonomisk ansvarlig hvis det blir reist erstatningskrav mot veieier. Det er ellers vedtektene som regulerer bruk og vedlikehold av veien. Vedtektene er "loven" som regulerer forholdet mellom veieier og bruker. I slike vedtekter vil det normalt også være regler om ansvar for påført skade. Vedtektene vil fungere som en avtale mellom veiforeningen og medlemmene (andelseierne) om hvordan veien skal brukes og forvaltes. I denne sammenheng er imidlertid det viktigste momentet at det er veistyret og ikke det enkelte medlem av veiforeningen som har eieransvaret og må forholde seg til det som er sagt ovenfor om betingelsene for å bli erstatningsansvarlig.

Forsikring av skogsbilveier.

Når en skogsbilvei er dekket gjennom en forsikringsavtale, betaler selskapet erstatning på vegne av eier når eieren er ansvarlig for skade. Skogsbilveier som er eneidd (skogeieren eier hele veien alene) er dekket av skogeierens landbruksforsikring. Hvis skogeier har egen landbruksfosikring, er det ikke nødvendig å tegne egen forsikring for slik vei.

For skogsbilveier som er eiet av en veiforening eller av flere eiere i fellesskap kan det være hensiktsmessig å ha en felles forsikring for veianlegget. Veiforeningen kan henvende seg til et forsikringsselskap å be om et tilbud på forsikring for veianlegget. Forsikringen vil da bli tilpasset det konkrete veianlegg og størrelsen på forsikringspremien vil være avhengig av veiens lengde, antall broer, ferister etc. En slik forsikring er ikke kostbar og eierne av anlegget trenger ikke betale ut store summer til en skadelidt hvis det blir aktuelt med erstatningsansvar.

En annen fordel ved å tegne felles forsikring for et veianlegg som eies av flere, er at man slipper med å betale en egenandel ved skadeutbetaling. Dersom alle eiere

lar det gå på sin landbruksforsikring må alle betale hver sin egenandel. Det går an å tegne egen landbruksforsikring for veianlegget. Dette har den fordel framfor en vanlig ansvarsforsikring at den gir rettshjelpsdekning . Dvs. at veifellesskapet kan få dekket utgifter til advokat hvis de blir saksøkt eller ønsker å reise sak mot noen angående spørsmål som vedrører veianlegget. En ansvarsforsikring gir ikke slik rettshjelpsdekning.

Regress

Dersom veieier kommer i ansvar p.g.a. at veistandarden ikke holder, - tømmerbil kjører seg fast, bro brister etc., - blir vedkommende eier erstatningsansvarlig og må betale skaden. Ansvar for dette ligger sansynligvis hos entreprenøren som har bygget veien. En slik "mangel" med veien skulle imidlertid vært oppdaget ved befaring etter ferdigstillelse. Dersom veien er ny, vil det være naturlig å søke regress hos den som har anlagt veien. Det er vanskeligere å nå fram med et krav overfor entreprenøren jo eldre veien er. Det kan også være aktuelt å søke regress selv om veien er forsikret, men da er det forsikringsselskapet som søker regress og ikke veieieren.

Virkesleveranser - Ansvarsforhold

Det som er sagt ovenfor handler om ansvars og erstatningsforhold som er avledet av de generelle regler som gjelder for slike forhold ellers i samfunnet. Det er de samme regler som gjelder uavhengig av om en vei er eidd av en eller flere , om den er offentlig eller privat.

Når det gjelder virkeslevereanser og de regler som gjelder for disse er de avtalefestet i et eget regelverk. Denne avtalen er inngått mellom Norges Skogeierforbund, Norsk skogbruksforening, Trelastindustriens Servicekontor og Treforedlingsindustriens Servicekontor. Den er kalt: "Avtale om Generelle kontrakts- og leveringsbestemmelser for sagtømmer og massevirke av bartre. Den siste reviderte utgave er undertegnet av partene 08.01.92. Avtalen er bare bindende for de organisasjoner som har undertegnet den og deres medlemmer.

I denne avtalen er det mange bestemmelser som er knyttet til veier.

Utgangspunktet for ansvarsreglene i tømmeromsetningen er eiendomsretten til tømmeret. Tømmeret tilhører leverandøren inntil det er målt inn. Idag skjer nesten all måling av tømmer på industritomt. Leverandøren (skogeieren) er derfor eier av tømmeret helt fram til måletidspunktet. Men det er ikke rimelig at leverandøren

skal ha ansvaret for tømmeret helt til det er målt. Det står derfor i avtalen at industrikjøper er ansvarlig for transport av tømmeret fra hentestedet og fram til industritomt. Ansvarsovergangen har det da vært naturlig å knytte til leveringstidspunktet. Industrikjøper skal hente tømmeret på leveringsstedet. Leveringsstedet er i avtalen om leveringsbestemmelser bestemt til å være : "Ved godkjent bilvei." Når leverandøren har lagt fram tømmeret ved godkjent bilvei, skal han/hun sende henteklarmelding og tømmeret er da klart for avhenting. Det følger av avtalen mellom skogeierne organisasjoner og industri at ansvaret for det umålte virke går over på kjøper ved opplasting på bil. Etter at tømmeret er lastet opp på bilen som transporterer det fram til industritomt, er det derfor kjøperen som har ansvaret. Hvis tømmerbilen velter med fullt lass og skader veien den kjører på, er det kjøperen som blir ansvarlig for skaden på veien fordi kjøperen nå er ansvarlig for tømmeret. Det forutsettes da at det ikke er en feil ved veien som gjør at bilen velter. Inntil tømmeret er levert (lastet opp på bilen) er det imidlertid leverandøren som har ansvaret for tømmeret.

Det står om dette i leveringsbestemmelsene:

"Leverandøren plikter så langt det er rimelig å føre tilsyn med virke inntil det hentes, og varsle kjøper omgående om eventuelle uregelmessigheter."

Dersom tømmeret som ligger ved vei raser ut og skader veigrunnen vil det være skogeier som er ansvarlig for denne skaden. Han/hun vil også være ansvarlig for skader som dette tømmeret måtte påføre andre dersom det kan konstateres skyld hos skogeier (f.eks. uforsvarlig tillegging) Tømmer som raser ut og skader andre trafikkantene, vil sansyneligvis betraktes som et hendelig uhell , dersom skyldansvar ikke kan konstateres.

Leveringsbestemmelsene har også regler om hvilke krav som skal stilles til den vei det skal leveres ved. Det er utarbeidet veistandarder som ligger ved som bilag til leveringsbestemmelsene. Skogeier som leverer tømmer må oppfylle de kravene til veistandard som avtalen stiller opp. Hvis det ikke gjøres vil det få økonomiske konsekvenser for leverandøren. Hvis veien ikke holder mål, kan transportør nekte å hente tømmer på leveringstedet.

Dersom den som skal hente tømmeret kjører "bomturl" fordi veien ikke har den avtalte standard og derfor er uframkommelig, må leverandøren dekke ekstrautgiften med slik tur.

Leveringsbestemmelsene har videre regler om standard på vinterbilvei, hvem som skal brøyte, hvordan velteplasser skal være plassert og hvordan tømmer skal

være tillagt ved forskjellig typer vei. Det er også regler for hvordan skade på vei skal varsles.

Vi ser her at dette er en avtale som regulerer forholdet mellom dem som er avtaleparter. Det er ikke lenger spørsmål om hvem som eier veien, men hvem av partene i avtalen som er ansvarlig i forhold til det de har avtalt. I forhold til industrikjøper er skogeieren etter denne avtalen forpliktet til å oppfylle de krav som avtalen stiller. Det betyr ikke at de alminnelige ansvarsregler kobles ut. De gjelder bare ikke relasjon til denne avtalen. Dersom en skogeier er blitt ansvarlig for å betale for "bomtur" for tømmerbil fordi veien var uframkommelig, kan det hende han kan søke regress hos veieieren hvis det var hans ansvar å sørge for at veien holdt en bestemt standard.

Avtalen er et eksempel på at det kan avtales hvordan ansvarsforhold skal løses. Avtale som begrenser et erstatningsansvar kan avtales, men en avtale om fullstendig ansvarsfraskrivelse uavhengig av skyldgrad vil vanskelig kunne påberopes når skade er oppstått. Dette er nedfelt gjennom den rettspraksis som er utviklet i norsk erstatningsrett og det ligger også til grunn for gjeldende lovgivning.