

§ 12. Plikter ved trafikkuhell

Enhver som med eller uten skyld er innblandet i trafikkuhell, skal straks stanse og hjelpe personer og dyr som er kommet til skade, og for øvrig delta i de tiltak som uhellet gir grunn til. Denne plikt har, om det er nødvendig, også andre som er i nærheten eller som kommer til stede.

De som er innblandet i trafikkuhell, har gjensidig plikt til å oppgi navn og adresse. Fører av kjøretøy skal også oppgi eierens navn og adresse og i tilfelle motorvognens kjennemerke.

Har trafikkuhell medført død eller skade på person og skaden ikke er ubetydelig, skal de som er innblandet i uhellet, sørge for at politiet snarest mulig blir underrettet om uhellet. Før politiet kommer til stede etter slikt uhell, skal de som er innblandet, ikke forlate stedet uten at det er nødvendig eller politiets samtykke er innhentet. Må en som er innblandet i et uhell som nevnt, forlate stedet, skal han snarest underrette politiet om sin befaling med uhellet og om navn og adresse. Har trafikkuhell voldt materiell skade, og det ikke er noen til stede som kan vareta skadelidtes tarv, skal den som har voldt skaden, snarest mulig underrette skadelidte eller politiet om uhellet.

Kjøretøy som etter trafikkuhell er plassert slik at det kan være til fare eller hinder for trafikken, skal straks flyttes til et egnet sted. Dersom hensynet til trafikksikkerheten tillater det, skal de som er innblandet i uhellet, ha anledning til å foreta oppmåling og oppmerking før kjøretøyet flyttes. Har trafikkuhellet medført død eller alvorlig skade på person, må innblandet kjøretøy bare flyttes med politiets samtykke eller dersom det fører til vesentlig fare eller uforholdsmessig hindring av trafikken om kjøretøyet blir stående til politiet kommer. Må kjøretøy som er innblandet i slikt uhell, flyttes før politiet kommer til stedet, skal de som er innblandet i uhellet, så vidt mulig sørge for oppmåling eller oppmerking av kjøretøyets plassering.

Før politiet kommer til stede etter trafikkuhell som har medført død eller alvorlig skade på person, må spor ikke fjernes og andre forhold av betydning for etterforskningen ikke endres uten at det er strengt nødvendig. De som er innblandet i uhellet, skal søke å hindre fjerning av spor og endring av andre forhold av betydning.

Forarbeider

Prp. s. 61, Innst. s. 8-9, Forh. O. s. 476 og 485.

Endringer

Lov av 19. juni 1970 nr. 65 (Lovtidend 1970 II s. 585-586), i kraft 1. oktober 1978 (kgl. res. 21. april 1978, Lovtidend 1978 I s. 220).

Generelt

1. Denne paragraf har regler om hvordan man er pliktig til å opptre i forbindelse med trafikkuhell i vegtrafikken. I første ledd er det bestemmelser om plikt til å hjelpe personer og dyr som er kommet til skade.

Annet ledd pålegger den som er innblandet i uhellet, en plikt til å oppgi navn og adresse. Tredje ledd gjelder plikten til å varsle politiet, samt plikten til å bli på stedet. Fjerde og femte ledd har bestemmelser om flytting av kjøretøy og sikring av spor og bevis.

De tre siste ledd i § 12 fikk sin nåværende utforming ved endringslov 19. juni 1970 nr. 65. Det ble da i disse ledd gitt vesentlig mer utførlige regler om hvordan man skulle forholde seg ved trafikkuhell enn det man tidligere hadde. Begrunnelsen for lovendringen var bl.a. å bringe loven mer i samsvar med Wienkonvensjonen om vegtrafikk (jf. Ot.prp. nr. 80 (1969-70) s. 2-6). Endringene ble imidlertid satt i kraft først i 1978 fordi man ventet på arbeidet med revisjon av trafikreglene. Som kjent ble det gjennomført omfattende endringer av trafikreglene i 1957 som ble satt i kraft i 1978.

De fleste av bestemmelsene i § 12 retter seg mot dem som er innblandet i trafikkuhellet, men det er også enkelte bestemmelser som medfører plikter for andre personer som er i nærheten, eller som kommer til stede (jf. første og femte ledd). I trafikreglene § 2 nr. 5 er det fastslått at § 12 også gjelder for fører av sporvogn.

2. Skal reglene i § 12 komme til anvendelse, er det en forutsetning at det foreligger et trafikkuhell. Loven gir ingen definisjon av begrepet trafikkuhell, og forarbeidene gir liten veiledning. I Vegtrafikklovutvalgets innstilling fra 1959 (s. 23) er det anført at trafikkuhell er en «fellesbetegnelse for sammenstøt og andre tilfelle hvor skade er inntruffet uten at kollisjon har funnet sted». Om det foreligger et trafikkuhell, må i praksis først og fremst avgjøres på grunnlag av alminnelig språkbruk. Til en viss grad må man i grensetilfellene også kunne ta hensyn til om det er rimelig å la de plikter som § 12 pålegger, komme til anvendelse i det konkrete tilfelle.

Som regel vil det ikke foreligge et trafikkuhell i lovens forstand med mindre det er oppstått en skade (jf. Rt. 1982 s. 133 og Rt. 1982 s. 1119). At det er voldt personskaade, er intet krav. Også når det bare er voldt materiell skade, foreligger det et trafikkuhell, jf. forutsetningsvis tredje ledd fjerde punktum. Men de rene tilfelle av teknisk svikt som ikke medfører skade, kan neppe omfattes av begrepet trafikkuhell. Her vil man heller tale om driftshull. Motorstopp kan ikke sies å være trafikkuhell med mindre den har hatt til følge at skade er oppstått, f.eks. at det er brutt ut brann i bilen.

Skal det foreligge et trafikkuhell, må uhellet ha oppstått i sammenheng med en trafikksituasjon. Uhellet må ha hatt tilknytning til en form for ferdsel. Som oftest er en motorvogn innblandet, men det er ingen betingelse. Alle trafikantgrupper kan være utsatt for trafikkuhell, og det behøver heller ikke være

flere enn én trafikant som er innblandet. Også syklistene som velter og fotgjengere som glir eller snubler på fortauet, må sies å være utsatt for trafikkuhell.

Tvilsomme grensetilfelle kan oppstå hvor uhellet har en mer indirekte tilknytning til ferdselssituasjonen. I slike tilfelle vil det være et moment om uhellet har funnet sted på veg eller annet trafikkert område (jf. oppregningen i vtrl. § 2 første ledd). Man vil neppe kalle det trafikkuhell hvis en traktor volder en personskade under pløying av et jorde. Inntreder derimot uhellet på en gårdsveg, er det nærliggende å si at det foreligger et trafikkuhell, selv om gårdsvegen er lite trafikkert. At uhellet skjer på en veg, er imidlertid i seg selv ikke tilstrekkelig til at det foreligger et trafikkuhell. En vegarbeider som kommer til skade under vegarbeid, vil man neppe si er utsatt for et trafikkuhell hvis skaden ikke skyldes den passerende trafikk, men et uhell med et arbeidsredskap. Dreier det seg om et selvtransporterende arbeidsredskap, må man imidlertid kalle det et trafikkuhell hvis uhellet skjedde mens arbeidsredskapet fraktet seg selv fra ett sted til et annet.

I grensetilfellene vil man også legge vekt på hvilken trafikantgruppe som er innblandet. Det skal ikke så meget til før man vil kalle det et trafikkuhell hvis en motorvogn er involvert, selv om uhellet inntreffer utenfor det som vanligvis forstås med veg.

Det er neppe noe absolutt vilkår at motorvognen i uhellsøyeblikket blir benyttet i et transportøyemed. Hvis bremsene på en bil, som er parkert i en bakkehelling, svikter med den følge at bilen begynner å trille og treffer et barn som leker i vegkanten, vil man si at det har skjedd et trafikkuhell, selv om bilen ikke ble benyttet til noe transportformål.

3. § 12 må sammenholdes med den angivelse av vtrl.s område som er gitt i § 1: Selv om det kan sies å foreligge et trafikkuhell, vil reglene i § 12 ikke komme til anvendelse hvis dette følger av lovens områdebegrensning i § 1. Det vil være tilfelle hvis en motorvogn ikke er involvert i uhellet, og uhellet ikke har skjedd på veg eller på område som har alminnelig trafikk med motorvogn (f.eks. en syklist som velter på en skogssti), jf. vtrl. § 1 første ledd.

4. Også ved ulykker og uhell til sjøs gjelder en viss hjelpeplikt etter straffeloven § 314.

5. Hjelpeplikt-bestemmelsen i vtri. § 12 bør ses i sammenheng med straffeloven § 242 annet ledd om rettsstridig å forlate noen i hjelpeløs tilstand (se bl.a. Rt. 1955 s. 328 og Rt. 1969 s. 941) og straffeloven § 387 nr. 1 om å unnlate å hjelpe den som er i øyensynlig og overhengende livsfare.

Første ledd

1. § 12 første ledd første punktum gjelder enhver som er innblandet i trafikkuhell, også den som helt uforskyldt er blitt innblandet i uhellet. I de fleste tilfelle vil en motorvogn være involvert, men første punktum gjelder alle, f.eks. syklistene, gående eller ridende som på en eller annen måte er innblandet i uhellet.

Hvorvidt man kan sies å være innblandet i trafikkuhell eller ikke, må avgjøres etter en samlet og konkret vurdering av samtlige omstendigheter omkring uhellet. Det er intet vilkår at den motorvogn man selv kjører, har vært i fysisk kontakt med den som er blitt påført skade. Et eksempel på denne problemstillingen finner man i Rt. 1982 s. 1.

Uttrykket «innblandet i trafikkuhell» kan også omfatte passasjerer i den motorvogn som er utsatt for uhellet. Om en passasjer kan anses som innblandet i trafikkuhell, må avgjøres på grunnlag av de konkrete forhold (jf. Rt. 1975 s. 44). Som oftest vil nok passasjerer bli å anse som innblandet i uhellet. Men dreier det seg om f.eks. en buss, vil man neppe si at passasjerene er innblandet, med mindre de er kommet direkte til skade ved uhellet.

Det følger av annet punktum at de plikter som § 12 første ledd pålegger, også gjelder for personer som ikke er innblandet i uhellet. Den plikt som pålegges utenforstående, er imidlertid av subsidiær karakter sammenlignet med den som gjelder etter første punktum. Plikten etter annet punktum er begrenset til de tilfelle hvor det er nødvendig med hjelp fra utenforstående (jf. ordene «om nødvendig»). Det er m.a.o. de personer som er innblandet i trafikkuhellet, som i første rekke skal yte den hjelp som er nødvendig. Assistanse fra utenforstående blir det behov for når de som er innblandet, ikke er i stand til eller unnlater å yte tilstrekkelig hjelp, eller den utenforstående har særlige forutsetninger for å hjelpe, f.eks. en lege. Hjelp fra utenforstående vil også være nødvendig i de tilfelle hvor det bare er den skadede person som er innblandet i trafikkuhellet.

Ordene «om nødvendig» innebærer også en forskjell mellom første og annet punktum av en viss prinsipiell betydning. Den som er innblandet i uhellet, har plikt til å hjelpe, uansett om hjelpen er nødvendig. At det er mange øyenvitner til stede, som kan hjelpe den tilskadekomne, fritar ikke de personer som er innblandet i uhellet, fra å tilby hjelp. For den som er innblandet i uhellet, kan det foreligge straffansvar for overtredelse av § 12 første ledd selv om den forulykkede får fullgod hjelp på annet hold, jf. Rt. 1982 s. 1. Utenforstående derimot har ingen plikt til å hjelpe så lenge det er andre som gjør det.

2. § 12 første ledd pålegger for det første en plikt til å stanse. Plikten må ses på bakgrunn av de øvrige plikter man har etter § 12. At man stanser, vil som regel være en forutsetning for å oppfylle disse.

Plikten til å stanse retter seg først og fremst mot den som er innblandet i trafikkuhellet, f.eks. den bilist som kjører på en fotgjenger eller syklist. Men etter annet punktum får bestemmelsen også anvendelse på trafikanter som ikke er innblandet i uhellet, men som kommer til senere.

Stanseplikten er en selvstendig plikt som oppstår ved trafikkuhell, uavhengig av plikten til å hjelpe. Det er intet vilkår at hjelpeplikten har inntrådt. Man kan således straffes for overtredelse av § 12 første ledd fordi man ikke har stanset, selv om verken mennesker eller dyr er kommet til skade. Dette er klart kommet til uttrykk i høyesterettsdommen i Rt. 1991 s. 1133. (Dommen kan synes vanskelig å forene med dommen i Rt. 1969 s. 459 hvor det ble uttalt at det var et ob-

subjektivt vilkår at den påkjørte var påført skade, men denne uttalelsen gjaldt i tillegg til § 12 første ledd også § 12 tredje ledd om meldeplikt til politiet.)

§ 12 første ledd fremhever uttrykkelig at man straks skal stanse og hjelpe personer og dyr. Ordet «straks» medfører selvfølgelig ikke at man skal stanse på et sted eller en måte som volder fare for den øvrige trafikk. Etter omstendighetene må det også være i orden at føreren parkerer kjøretøyet på første passende sted etter ulykkesstedet for å unngå at trafikken blir hindret. I dommen i Rt. 1991 s. 1133 har Høyesterett formulert det slik at man har plikt til å stanse «så snart det er rimelig og forsvarlig». Stanseplikten i § 12 gjelder selv om ulykkesstedet er en veg eller et sted hvor det er forbudt å stoppe, mest typisk en motorveg (trafikkreglene § 17 nr. 1 e). § 12 må klart gå foran slike forbudsregler. Men kjøretøyet må plasseres slik at det ikke oppstår fare for den øvrige trafikk.

3. Allerede den første motorvognlov 1912 inneholdt en bestemmelse om hjelpeplikt ved trafikkuhell. Lovens § 23 påla fører av motorvogn en hjelpeplikt overfor skadede hvis uhellet var foranlediget ved eller sto i forbindelse med bruk av motorvognen. Hjelpeplikten er så etterhvert blitt gradvis utvidet. Ved trafikkreglene 1926 ble hjelpeplikten utvidet til å omfatte både kjørende, ridende eller gående som med eller uten skyld hadde vært medvirkende til å fremkalle sammenstøt eller ulykkestilfelle (§ 37). En betydelig utvidelse av hjelpeplikten fikk man ved trafikkreglene 1938. Det ble her i § 45 fastsatt at hjelpeplikten skulle gjelde for alle som var innblandet i uhellet, og i den utstrekning det var nødvendig, også for andre som befant seg i nærheten eller kom til stede. Ved trafikkreglene 1957 ble hjelpeplikten utvidet til å gjelde også dyr som var kommet til skade (§ 7 nr. 1).

Plikten til å hjelpe mennesker og dyr som er kommet til skade, er det sentrale innhold i § 12 første ledd. Hovedsiktetpunktet med bestemmelsen har utvilsomt vært å instituere denne hjelpeplikten overfor skadede i trafikken.

Når det gjelder *personer* som er kommet til skade, må hjelpeplikten gjelde både fysiske og psykiske skader. Sjokkskader er meget vanlige ved trafikkuhell. Det kan være et spørsmål om man har hjelpeplikt uansett skadens størrelse, eller om det må innfortolkes en forutsetning om at skaden ikke er ubetydelig. Regelen må være at man har hjelpeplikt uten hensyn til hvor alvorlig skaden fortoner seg. En tilsynelatende ubetydelig skade kan senere få alvorlige konsekvenser. Praktisk er det at en person ved sammenstøt med et kjøretøy har fått lettere støtskader som gir seg utslag i små støtmerker og overflatiske skrammer (hudavskrapninger o.l.). For sikkerhets skyld bør også slike personer underkastes en medisinsk undersøkelse, og det kan ikke være noen grunn til ikke å la hjelpeplikten gjelde i slike tilfelle. De helt bagatellmessige småskrammer må imidlertid falle utenfor hjelpeplikten i den utstrekning det ikke er naturlig å si at noen er kommet til skade. (Av interesse, men uten å være avgjørende for forståelsen av vtrl. § 12, er de definisjoner av skade som er gitt i Statistisk sentralbyrås årsstatistikk over vegtrafikkulykker. Her er det gitt definisjoner av uttrykkene «drept», «meget alvorlig skadd», «alvorlig skadd» og «lettere skadd».)

Hvorvidt en person er skadet eller ikke i vtrl.s forstand, må vurderes objektivt. At den påkjørte etter en subjektiv vurdering finner det påkrevet å oppsøke lege eller sykehus, kan ikke være tilstrekkelig til å anse ham skadet etter § 12. Det kan nettopp være for å konstatere om det foreligger skade at han oppsøker lege eller sykehus (Rt. 1969 s. 459).

Hvilken hjelp som skal ytes, vil bero på omstendighetene i det enkelte tilfelle. Hovedregelen må være at man har plikt til å hjelpe den tilskadekomne i den utstrekning det er behov for hjelp (jf. Rt. 1982 s. 1457). Hvilket behov den skadede har for hjelp, kommer i første rekke an på hvilken type skade som foreligger og hvor alvorlig denne er. Ved alle mer alvorlige ulykker må man som en nesten unntaksfri regel ha plikt til å sørge for at lege eller ambulanse blir tilkalt. Det kan også bli aktuelt å transportere lege til ulykkesstedet, eller transportere den tilskadekomne til sykehus eller lege. Noen generell plikt til å transportere den tilskadekomne har man imidlertid ikke, og ved alvorlige personskader vil det ofte være medisinsk riktig å la den skadede få bli i ro til lege eller ambulanse ankommer (jf. prp. s. 61). I mange tilfelle har den forulykkede behov for øyeblikkelig førstehjelp på stedet. Ofte er den skadede bevisstløs, og i slike tilfelle er det viktig å sikre åpne luftveier slik at den skadede fritt kan puste.

At hjelpen skal ytes straks, følger direkte av ordlyden i § 12 første ledd. Illustrerende er dommen i RG 2000 s. 1297 (Gulating). Her ble det uttalt at et par minutters nøling nok kunne aksepteres før man tilkalte ambulanse, men å parkere bilen ca. 500 meter vekk for å skjule at man var gjerningsmannen før man tilkalte ambulanse, var en klar overtredelse av plikten til straks å hjelpe.

Omfanget av hjelpeplikten må i noen grad variere etter hvilke personer plikten er aktuell for. Det er naturlig å forstå § 12 slik at den ikke pålegger noen en hjelpeplikt utover den hjelp man har evne til å yte. I prp. ble det foreslått at det uttrykkelig skulle fremgå av lovteksten at enhver var pliktig til å hjelpe etter evne (prp. s. 61). Ordene «etter evne» ble imidlertid sløffet i Innst., da komiteen fryktet at en slik «etter evne»-begrensning i lovteksten ville svekke hjelpeplikten i forhold til den daværende ordning etter trafikkreglene § 7 nr. 1. Dessuten mente komiteen at den daværende ordning fungerte utmerket og fant at det ikke var behov for å ta med ordene «etter evne» (Innst. s. 8). Samferdselskomiteens holdning kan imidlertid ikke hindre en fra å tolke bestemmelsen slik at den reelt sett inneholder en «etter evne»-begrensning. Det ville ikke ha noe berettiget formål å forstå bestemmelsen uten denne begrensning, og det ville dessuten virke høyst urimelig overfor de personer som kom opp i en situasjon hvor hjelpeplikten ble aktuell.

Personer med spesielle forutsetninger for å hjelpe må ha en mer vidtgående hjelpeplikt enn den som vil gjelde for andre. Det vil settes helt andre krav til den hjelp en lege eller ambulansepersonell yter i en slik situasjon, enn til den som en medisinsk ukyndig person gir. At man ikke kan legge den samme hjelpeplikt på barn som på voksne, er selvsagt. På samme måte vil hjelpeplikten bli modifisert hvis man selv er kommet til skade ved uhellet. Personer som er innblandet i

uhellet, vil ofte bli utsatt for et sjokk. Denne sjokktilstand må selvfølgelig få betydning for omfanget av hjelpeplikten, men vil neppe frita helt for hjelpeplikt, med mindre det er en alvorlig sjokkskade.

Er ens evne til å hjelpe redusert på grunn av beruselse, er det noe tvilsomt om hjelpeplikten blir redusert tilsvarende. På grunnlag av straffeloven § 45 og rettspraksis (Rt. 1961 s. 547 og Rt. 1961 s. 553) er det vanlig å anta som et alminnelig prinsipp at en beruset person skal bedømmes på samme måte som en edru person hvis beruselsen er selvforskyldt. Prinsippet kan imidlertid neppe gjelde helt ut for omfanget av hjelpeplikten etter § 12. Med mindre en selv har forårsaket uhellet, er det som oftest helt uforskyldt og tilfeldig at en har havnet i en situasjon hvor noen har behov for ens hjelp, og det ville virke meget urimelig ikke å ta hensyn til beruselsen. Men når det gjelder forvolderen av ulykken, vil man nok være tilbakeholdende med å la beruselsen få betydning for hjelpeplikten. Det kan vanskelig tenkes at en promillekjører som har skadet et menneske, kan bli frifunnet for ikke å ha hjulpet på grunn av beruselse.

Som nevnt ovenfor under pkt. 1 fritar det ikke den som er innblandet i trafikkuhellet for hjelpeplikt, at det er andre personer til stede som kan hjelpe den skadede. Andres tilstedeværelse vil imidlertid kunne få betydning for omfanget av hjelpeplikten. Plikten til å yte hjelp må anses oppfylt når man på fullt betryggende måte har sikret seg at andre gir den tilskadekomne nødvendig hjelp. Personlig ytelse er ikke påkrevet. Men man må ha en viss plikt til å forvise seg om og føre kontroll med at den hjelp andre yter, er tilstrekkelig, og dette må som hovedregel gjelde selv om andre tilstedeværende gir uttrykk for at ens hjelp ikke er nødvendig og at man kan forlate ulykkesstedet. Dette vil i særlig grad gjelde føreren av det kjøretøy som har forårsaket ulykken. Det vil for øvrig bero på de konkrete omstendigheter hvilke krav man vil stille til den person som er innblandet i uhellet, i en slik situasjon (jf. Rt. 1966 s. 431, Rt. 1972 s. 133, Rt. 1978 s. 1275, Rt. 1982 s. 41, Rt. 1982 s. 1457, Rt. 1984 s. 1183 og Rt. 1985 s. 652). Plikt til å bli på ulykkesstedet til politiet ankommer, har man for øvrig etter § 12 tredje ledd (jf. kommentaren til tredje ledd pkt. 4 nedenunder).

Nødrettssynspunkter (jf. straffeloven § 47) vil kunne føre til en omlegging eller modifikasjon av hjelpeplikten. Man vil som hovedregel ikke være pliktig til å foreta hjelpetiltak som medfører at en utsetter seg selv for skade på liv og helse. Hvis man selv risikerer å komme alvorlig til skade under forsøk på å hjelpe, må selv en forholdsvis liten faregrad være tilstrekkelig til at man blir fritatt for å foreta det konkrete hjelpetiltak. Hvor stor faregrad som skal til for å frita fra å yte hjelp, vil nok ellers kunne variere noe med den stilling man har i ulykkesituasjonen. Kan vedkommende subjektivt sett lastes for ulykken (f.eks. en følge av hans grovt uforsvarlige kjøring), vil man nok kreve at han i noen grad utsetter seg for fare for å bøte på den skade som han har voldt.

Økonomiske interesser vil imidlertid i alminnelighet ikke være noen relevant unnskyldningsgrunn. At hjelperen utsetter seg for et økonomisk tap ved å yte den hjelp som er påkrevet, kan i alminnelighet ikke frita ham fra å foreta de nød-

vendige hjelpetiltak. De verdier som står på spill, den skadedes liv og helse, er av en slik karakter at de må slå igjennom overfor den enkelte hjelpers økonomiske interesser. Hvis hjelperens bil ved privat transport av den tilskadekomne blir tilsølt av blod eller tilsmusset på annen måte, blir erstatning utbetalt av trygdekassen (jf. lov 25. februar 1997 nr. 9 om folketrygd § 5-16) og også av de fleste bilforsikringsselskapene. En oppfyllelse av hjelpeplikten vil ikke sjelden innebære at en samtidig gir til kjenne at en er skyldig i en straffbar handling, f.eks. promillekjøring eller bilbrukstyveri. Dette er imidlertid et forhold som ikke kan medføre at man blir fritatt for hjelpeplikt, jf. Rt. 1962 s. 1081.

Det forekommer ikke sjelden at den skadede avslår hjelp som blir tilbudt ham eller gir uttrykk for at han ikke trenger hjelp. Ethvert avslag på hjelp eller samtykke i at hjelp ikke skal ytes, kan neppe føre til opphevelse av hjelpeplikten etter § 12 første ledd. Det er naturlig å la et slikt avslag eller samtykke frita for hjelpeplikt bare i de tilfelle hvor det er på det rene at det ikke er fare for livet eller en betydelig legemsskade. I tillegg må samtykket fylle kravene til en gyldig viljeserklæring. Til støtte for en slik tolkning av § 12 kan anføres en analogi fra straffeloven § 235. Dessuten er det antatt at straffeloven § 242 og § 387 må forstås på denne måten, jf. *Andenæs* s. 182.

Men selv om det er fare for livet eller en betydelig legemsskade, kan et avslag på hjelp få betydning for hvilke hjelpetiltak en er pliktig til å foreta. Den skadede må f.eks. kunne avslå å bli transportert i en privatbil og heller vente på ambulanse. Derimot vil et samtykke neppe kunne frita for hjelpetiltak som å varsle lege eller tilkalle ambulanse.

Når det gjelder hjelpeplikten overfor *dyr*, er det ingen begrensning med hensyn til hva slags dyr som er kommet til skade. Størst praktisk betydning har hjelpeplikten overfor husdyr og større ville dyr, f.eks. elg og rådyr. Dommen i Rt. 1987 s. 1380 gjaldt hjelpeplikt overfor skadede hunder i hundespann etter påkjørsel av snøscooter.

Bestemmelser om hjelpeplikt er også inntatt i lov 20. desember 1974 nr. 73 om dyrevern. Det er her fastsatt i § 6 at hvis noen treffer på et dyr som «synleg er sjukt, skadd eller hjelpelaust, skal han hjelpe det så langt råd er».

Selv om det formelt sett er en likestilling mellom mennesker og dyr i § 12 første ledd, blir det i realiteten en stor forskjell med hensyn til hvilke hjelpetiltak som er aktuelle. Først og fremst vil det i noen grad være berettiget å avlive dyr som er kommet til skade i trafikken. Men dyrevernlovens regler om avlaving må her følges. Avlaving kan skje når det er klart at dyret ikke kan helbredes, og at det vil påføres unødig lidelse hvis det får leve (dyrevernloven § 6 annet ledd). Selve avlavingen må selvfølgelig skje på den mest skånsomme måte og forutsetter at man er i besittelse av egnet redskap til dette (jf. dyrevernloven § 10). I dyrevernloven § 6 er det fastsatt at den som tar livet av husdyr, tamrein eller storvilt, snarest mulig må melde fra til nærmeste politi. Videre er det fastsatt at husdyr, tamrein og storvilt ikke må avlives hvis det lar seg gjøre å få tak i eier eller innehaver, veterinær eller politi innen rimelig tid. Se nærmere i *Rett bak rattet* s. 136–137.

Når det for øvrig gjelder hjelpetiltak overfor dyr, vil det kunne stille seg noe forskjellig ettersom hva slags dyr som er kommet til skade. Er et husdyr skadet, har man etter dyrevernloven § 6 plikt til å varsle eieren eller nærmeste politi hvis man selv ikke er i stand til å yte god nok hjelp. Er storvilt skadet, har man etter dyrevernloven § 6 en tilsvarende plikt til å varsle nærmeste politi. Etter omstendighetene vil det også kunne være aktuelt å tilkalle veterinær. Noen transportplikt overfor skadet dyr kan man i alminnelighet ikke ha (muligens med unntak for små husdyr). Men det kan tenkes tilfelle hvor det er nødvendig å transportere dyrlege til ulykkesstedet.

4. § 12 første ledd hjemler også en plikt til å delta i andre tiltak i den utstrekning uhellet gir grunn til det. Det vil for en stor del være regulert i de etterfølgende ledd i § 12 hvilke tiltak som er aktuelle. Men et tiltak må kunne pålegges med hjemmel i første ledd, uavhengig av om tiltaket er nevnt i ett av de andre ledd. Det avgjørende er hva «uhellet gir grunn til».

Ofte vil det dreie seg om tiltak som er nødvendige av hensyn til trafikksikkerheten eller trafikkavviklingen. I mange tilfelle vil det være påkrevet å sikre ulykkesstedet og varsle andre trafikanter ved hjelp av bilens nødsignallys, ved utsetting av varseltrekant eller på annen måte (jf. forskrift om bruk av kjøretøy § 1-5). Har uhellet ført til skade på vegskilt eller vegsignaler, må man ha plikt til å forsøke å avbøte skadevirkningene (jf. vtrl. § 5). Hvis dette ikke lykkes, må politiet varsles, og man må for øvrig treffe de forholdsregler trafikksikkerheten krever. Likeledes må man være pliktig til å sørge for nødvendige forholdsregler hvis uhellet har medført oljesøl eller lignende på vegbanen som kan være til fare for den øvrige trafikk (se til illustrasjon Rt. 1985 s. 441). Unnlåtelsen av å foreta slike tiltak vil dessuten kunne rammes av straffeloven § 351 nr. 7.

Også andre hjelpetiltak enn hjelp til skadede kan det etter omstendighetene være behov for. Personer som er innblandet i uhellet uten å være skadet, kan ha behov for hjelp. Et eksempel fra rettspraksis er en passasjer som etter en kollisjon sitter fastspent i bilen uten å komme løs. Et annet hjelpetiltak kan være å bistå med å tilkalle politi eller kranbil.

Tiltak som går ut på å sikre bevis om skyldforholdet i en eventuell, senere straffe- eller erstatningssak, må man i alminnelighet ha plikt til å foreta etter § 12 første ledd (jf. for øvrig fjerde og femte ledd). For øvrig vil man selv slippe å foreta flere av de tiltak som uhellet gir grunn til, hvis politiet blir varslet slik det er påbudt i § 12 tredje ledd. I dyrevernloven § 6 er det fastsatt at den som tar livet av husdyr, tamrein eller storvilt, skal så snart det er mulig melde fra til nærmeste politi.

5. Ved overtredelse av hjelpeplikten etter § 12 første ledd vil det ofte foreligge forsett. Den som har unnlatt å hjelpe, vil i mange tilfelle, iallfall hvis han er innblandet i uhellet, være klar over – eller regne med som overveiende sannsynlig – at han forlater en skadet person. Ikke sjelden vil den som har forårsaket ulykken og unnlatt å yte hjelp, forklare sin opptreden med at han fikk panikk og knapt visste hva han gjorde. Dette utelukker ikke forsett (med mindre det fore-

ligger bevisstløshet) og kan i høyden bli sett på som et formildende moment under straffutmålingen. En sjokktilstand kan imidlertid få betydning for omfanget av hjelpeplikten og de konkrete hjelpetiltak man er pliktig til å foreta, jf. foran under pkt. 3.

Uaktsomhet kan tenkes å foreligge i to grupper av tilfelle. For det første i de tilfelle hvor en person ikke er klar over at noen er kommet til skade. Det kan være at man ikke engang er oppmerksom på at det har skjedd et trafikkuhell. En trailersjåfør f.eks. er ikke oppmerksom på at tilhengeren sneiet bort i en syklist idet traileren foretok en sving. Eller forholdet kan være at man merker et «dunk» i bilen, men vet ikke at man har kjørt på noen. I slike tilfelle må man i alminnelighet kreve at føreren stopper og undersøker hva som er skjedd med én gang han har fått mistanke om at kjøretøyet kan ha truffet noen. Er man oppmerksom på at man har kjørt på noen, må en streng aktsomhetsnorm legges til grunn. I en høyesterettsdom gjengitt i Rt. 1939 s. 254 var det ikke tilstrekkelig at tiltalte så gjennom frontglasset og fikk det inntrykk at den påkjørte var uskadet. Det måtte kreves av bilisten at han gikk ut av bilen og «anstilte en etter omstendighetene rimelig undersøkelse av om vedkommende var kommet til skade».

Den andre gruppen av tilfelle er den hvor man nok er oppmerksom på at noen er kommet til skade, men man er ikke klar over den skadedes behov for hjelp. Eller sagt på en annen måte: Den hjelp som ytes – hvis noen – er utilstrekkelig og mangelfull. Hjelperens opptreden må her vurderes på bakgrunn av at han har havnet i en situasjon han ikke frivillig har valgt og ofte heller ikke vært forberedt på. Dette taler for at en subjektiv preget og ikke altfor streng aktsomhetsnorm legges til grunn. Hvilke forutsetninger den handlende har for å hjelpe, vil for øvrig være av stor betydning for spørsmålet om aktsomhetsnorm.

6. Domstolene ser i de fleste tilfellene meget alvorlig på en overtredelse av vtrl. § 12 første ledd. Når det gjelder føreren av den motorvogn som har voldt eller medvirket til uhellet, fremgår det av rettspraksis at det nesten alltid i tillegg til overtredelsen av vtrl. § 12 første ledd foreligger overtredelse av andre bestemmelser i vegtrafikklovgivningen eller straffeloven i forbindelse med kjøringen (f.eks. kjøring med for høy hastighet, promillekjøring, uaktsomt drap eller bilbrukstyveri). Selv om det er en rekke overtredelser som blir pådømt under ett, blir unnlåtelsen av å hjelpe ofte fremhevet særskilt i domsgrunnene som et meget alvorlig forhold, og det anføres ikke sjelden at det av allmennpreventive hensyn må reageres strengt mot overtredelse av § 12 første ledd (jf. Rt. 1970 s. 90, Rt. 1973 s. 530, Rt. 1976 s. 916, Rt. 1978 s. 389, Rt. 1982 s. 1457, Rt. 1987 s. 1380 og Rt. 1991 s. 1477). Reaksjonen er i disse tilfellene ofte ubetinget fengselsstraff (jf. vtrl. § 31). Ubetinget fengselsstraff idømmes også hvor det foreligger en isolert overtredelse av § 12 første ledd, jf. Rt. 1982 s. 1224. Men foreligger det formildende omstendigheter, kan reaksjonen være betinget fengselsstraff, og det er endog eksempler på at domstolene har nøydt seg med en bot, selv overfor den motorvognfører som har voldt ulykken (Rt. 1972 s. 133). Når det gjelder andre personer enn føreren av motorvognen (f.eks. passasjerer),

foreligger det lite rettspraksis, og valget av straffereaksjon vil nok her helt bero på en vurdering av de konkrete omstendigheter (jf. Rt. 1975 s. 44 og Rt. 1978 s. 389).

En annen reaksjon mot overtredelse av vtrl. § 12 første ledd er tap av førerretten. Hjemmelen og vilkårene for en slik reaksjon finnes i vtrl. § 33 nr. 1 fjerde ledd, jf. kommentaren til denne bestemmelsen nedenfor.

7. Hvis vilkårene for det er til stede, blir den strengere straffebestemmelse i straffeloven § 242 annet ledd anvendt av domstolene i stedet for vtrl. § 12 første ledd. Straffeloven § 242 annet ledd blir først og fremst benyttet i de typiske «hit and run»-tilfellene – hvor føreren av en motorvogn fortsetter uten å stanse etter å ha kjørt på og skadet en fotgjenger eller syklist, se nærmere Rt. 1955 s. 328, Rt. 1967 s. 941, Rt. 1969 s. 505, Rt. 1969 s. 941, Rt. 1972 s. 289 og Rt. 1991 s. 605. Er først vilkårene for å anvende straffeloven § 242 annet ledd oppfylt, vil straffereaksjonen som regel være ubetinget fengselsstraff, og hensynet til allmennprevensjonen blir fremhevet som særlig tungtveiende i slike saker (jf. Rt. 1955 s. 328 og Rt. 1969 s. 941).

Annet ledd

1. Etter motorvognloven 1912 § 23 hadde føreren ved trafikkuhell plikt til på forlangende å oppgi navn og bopel. I trafikkreglene 1926 ble det bestemt at kjørende, ridende eller gående som med eller uten skyld hadde medvirket til uhellet, på forlangende skulle oppgi navn og adresse (§ 37). I trafikkreglene 1938 § 45 ble det fastsatt at de som er innblandet i uhellet, har gjensidig plikt til å oppgi navn og bopel.

2. Når det gjelder uttrykket «innblandet i trafikkuhell», vises det til kommentaren til første ledd pkt. 1 ovenfor. Også den som er kommet til skade, er innblandet i uhellet og har plikt til å oppgi navn og adresse så fremt vedkommende er i stand til det. Også andre enn de som i uhellsøyeblikket er trafikanter, kan være innblandet i uhellet. Dette er særlig praktisk hvor det er voldt materiell skade. Det kan f.eks. være en motorvogn som kolliderer med en bil som er parkert eller kjører utfor vegen og ødelegger et gjerde. Også eieren av den parkerte bilen eller eieren av gjerdet må sies å være innblandet i trafikkuhellet og ha plikt til å oppgi navn og adresse.

3. Plikten til å oppgi navn og adresse er gjensidig for alle som er innblandet i uhellet. Overfor personer som ikke er innblandet i uhellet, f.eks. tilskuere, har man etter § 12 annet ledd ikke plikt til å gi opplysninger om navn og adresse. Men kan man ikke meddele seg direkte til den som er innblandet fordi denne er kommet til skade, er f.eks. bevisstløs, må man ha plikt til på betryggende måte å sørge for at den tilskadekomne blir gjort kjent med ens navn og adresse (Rt. 1985 s. 652).

Man har bare plikt til å oppgi navn og adresse. Det er ingen plikt til å framlegge legitimasjon. Føreren av en motorvogn har f.eks. ingen plikt til å vise fram

førerkortet. En annen sak er at det etter omstendighetene kan virke urimelig ikke å etterkomme en anmodning om å vise fram førerkortet. At man har plikt til å oppgi navn og adresse overfor politiet, følger av straffeloven § 333. Overfor politiet har man også plikt til å vise fram førerkort og vognkort, jf. vtrl. § 10.

Det er etter annet ledd intet vilkår for plikten til å oppgi navn og adresse at det skjer på anmodning. Slike opplysninger er man pliktig til å gi uoppfordret (jf. Rt. 1982 s. 1119). Det er derimot et vilkår at det faktisk har funnet sted et trafikkuhell (jf. Rt. 1984 s. 133). Om begrepet «trafikkuhell», se de generelle kommentarene under pkt. 2 ovenfor.

Er føreren av kjøretøyet som er involvert i uhellet en annen enn eieren, følger det av annet ledd annet punktum at føreren også skal oppgi eierens navn og adresse. Dette gjelder selv om kjøretøyet ikke er en motorvogn, f.eks. en sykkel (jf. definisjonen av «kjøretøy» i § 2).

Overtredelse av vtrl. § 12 annet ledd uten at det er foretatt andre lovovertridelser, fører vanligvis til bøtstraff, se Rt. 1985 s. 626.

Tredje ledd

1. Ved trafikkreglene 1938 ble det bestemt at ved trafikkuhell med skade på person eller gods, skulle skadevolderen snarest mulig og senest innen 24 timer gi melding til politiet (§ 45). I trafikkreglene 1957 ble det i § 7 nr. 2 fastsatt at melding til politiet skulle gis av dem som var innblandet i uhellet når trafikkuhellet hadde medført død eller skade på person, og i tilfelle materiell skade bare hvis det ikke var noen til stede som kunne ivareta skadelidtes tarv. Vtrl. § 12 tredje ledd fikk sin nåværende utforming ved endringslov 19. juni 1970 (jf. de generelle kommentarer pkt. 1 ovenfor). Tredje ledd fikk da bestemmelser om plikt for dem som er innblandet i uhellet, til ikke å forlate åstedet uten politiets samtykke.

2. Tredje ledd retter seg mot dem som er innblandet i uhellet (jf. foran under kommentaren til første ledd pkt. 1). Som nevnt kan også passasjerer i motorvogn bli å anse som innblandet i trafikkuhell og vil da ha de plikter som følger av tredje ledd (Rt. 1975 s. 44).

Også den som er kommet til skade, er innblandet i uhellet og har plikt til å sørge for at politiet blir underrettet. Dette gjelder selv om det ikke er andre personer innblandet i uhellet (Rt. 1980 s. 419).

3. Plikt til å underrette politiet gjelder ved død og skade på person. Man har ikke plikt til å varsle politiet når det bare er skjedd materiell skade. Om det foreligger personskaade, må vurderes objektivt. At vedkommende selv etter en subjektiv vurdering finner det påkrevet å oppsøke lege eller sykehus, kan ikke være avgjørende for om det foreligger skade (Rt. 1969 s. 459, jf. også Rt. 1963 s. 254).

Ved lovendringen 19. juni 1970 nr. 65 ble det innført som et vilkår for meldepikt ved personskaade at «skaden ikke er ubetydelig». Det anføres i forarbeidene til endringsloven at det er unødvendig med en plikt til å melde fra til po-

litiet ved ubetydelige personskader, og at den skadede selv i slike tilfelle kan varsle politiet (Ot.prp. nr. 80 (1969–70) s. 5). For så vidt gjelder reservasjonen for ubetydelige skader, vil meldeplikten etter tredje ledd være begrenset sammenlignet med hjelpeplikten etter første ledd (jf. ovenfor under kommentaren til første ledd pkt. 3). I praksis vil det imidlertid neppe bli så stor forskjell. Om en skade er ubetydelig eller ikke, vil i første rekke bero på en objektiv vurdering av omfanget av den skade som ble voldt. Men det må av hensyn til lovens formål også foretas en totalvurdering av den situasjon som forelå etter uhellet. Den omstendighet at man finner grunn til å bringe den skadede til lege eller sykehus, vil her kunne være et moment i vurderingen (jf. Rt. 1983 s. 1179).

Det er etter lovteksten tilstrekkelig at man «sørger for» at politiet blir underrettet. Med denne formulering fastslås det at den som er innblandet i uhellet, ikke selv behøver å ta den direkte kontakt med politiet, f.eks. selv å ta kontakt med politiet over telefon. Det er tilstrekkelig at man får en annen person til å gjøre dette. Men forutsetningen må være at man har en viss sikkerhet for at dette virkelig blir gjort, og etter omstendighetene må man ha en viss plikt til å føre kontroll med at politiet virkelig blir kontaktet. Se for øvrig Rt. 1984 s. 1183.

Det er et krav at politiet blir underrettet «snarest mulig». Hva som er «snarest mulig», vil avhenge av de konkrete omstendigheter. Generelt sett kan det sies at det her bør legges en relativ streng norm til grunn, særlig hvis det dreier seg om dødsfall eller en mer alvorlig personskade. Av hensyn til etterforskningen er det viktig at politiet snarest mulig får anledning til å foreta utrykning, slik at åstedet kan bli undersøkt så kort tid som mulig etter ulykken, og slik at vitner om mulig kan bli avhørt på stedet. Det er viktig at påtalemyndigheten får et så godt grunnlag som mulig, hvis det senere skal tas stilling til spørsmålet om å reise siktelse mot noen i anledning av uhellet. Dessuten kommer et annet hensyn inn i bildet. Et trafikkuhell vil ofte representere en fare eller en hindring for den øvrige trafikk, og allerede av denne grunn er det viktig at politiet kommer til stede så snart som mulig, slik at nødvendige tiltak av hensyn til den øvrige trafikk kan bli foretatt, f.eks. omdirigering av trafikken utenfor ulykkesstedet.

I uttrykket «snarest mulig» ligger det imidlertid en reservasjon for de tilfelle hvor det ikke er mulig å underrette politiet før en viss tid etter uhellet. Det kan være at det bare er den tilskadekomne som er innblandet i uhellet, og skaden kan være så vidt alvorlig at det ikke er mulig for den tilskadekomne straks å varsle politiet. Hensynet til liv og helse må selvfølgelig gå foran plikten til å varsle politiet, men politiet må underrettes så snart dette kan skje uten fare for den tilskadekomnes liv eller helse. Forholdet kan også være at det først etter noen tid oppdages at det er skjedd en personskade. Plikten til å underrette politiet faller ikke av den grunn bort, og man må i et slikt tilfelle ha plikt til å varsle politiet så snart det oppdages at personskade er voldt (jf. saksforholdet i Rt. 1980 s. 419).

Det følger av de hensyn som ligger til grunn for plikten til å underrette politiet ved trafikkuhell at de som er innblandet, ikke kan oppheve meldeplikten ved seg imellom å avtale at slik underretning ikke skal skje. Dette gjelder selv om

den som er kommet til skade, er enig i at politiet ikke skal varsles (Rt. 1947 s. 607, jf. herredsrettens dom).

Det politiet skal varsles om, er uhellet. Det vil for det første si at politiet må få opplysninger om hvor uhellet har skjedd, slik at det kan bli foretatt utrykning til ulykkesstedet. Videre må man ha plikt til å gi visse opplysninger om omfanget av uhellet, herunder i hvilket omfang det er kommet personer til skade. For øvrig vil det bero på omstendighetene hvilke opplysninger som bør gis i forbindelse med underretningen til politiet.

Det er viktig at politiet snarest mulig blir underrettet om uhell som har ført til død eller personskade, og allmennpreventive hensyn bør tillegges vesentlig vekt ved straffutmålingen. I en høyesterettsdom inntatt i Rt. 1967 s. 1152 uttaler førstvoterende at det er «grunn til å se meget alvorlig på unnlatelser av snarest å melde fra om ulykker som har medført død eller personskade».

Selv om det foreligger meldeplikt etter § 12 tredje ledd, betyr ikke det at politiet har plikt til å rykke ut. Politiets utrykningsplikt i trafikksaker er omtalt i rundskriv nr. 2 1984 om straffhåndheving i trafikksaker fra Riksadvokaten, jf. Olsen, Håndbok 1 s. 108.

4. Bestemmelsen om plikt til å bli på åstedet til politiet kommer, kom inn i § 12 tredje ledd ved lovendringen i 1970 og henger sammen med en tilsvarende regel i Wien-konvensjonen artikkel 31. Før lovendringen var det diskutert om plikten til å bli på åstedet, kunne innfortolkes i § 12 første ledd som ett av de tiltak «som uhellet gir grunn til». For å skape klarhet anså departementet det mest hensiktsmessig med en uttrykkelig bestemmelse om de innblandede trafikanters plikt til å bli på ulykkesstedet (Ot.prp. nr. 80 (1969–70) s. 5).

Det følger av annet punktum i § 12 tredje ledd at det bare er uhell som har medført død eller personskade som ikke er ubetydelig, hvor de som er innblandet, har plikt til å bli på ulykkesstedet. Begrunnelsen for regelen er hensynet til politietterforskningen av disse sakene, jf. Rt. 1985 s. 557. Det er av stor betydning for etterforskningen at politiet kan få innhentet opplysninger fra de impliserte så raskt som mulig og helst i tilknytning til en åstedsundersøkelse like etter at uhellet har funnet sted.

Det er to unntak fra plikten til å bli på åstedet. Man kan forlate åstedet hvis det er nødvendig, eller hvis politiets samtykke er innhentet. For den tilskadekomne kan det være nødvendig å forlate ulykkesstedet for å få behandling på sykehus eller av lege. For å oppfylle hjelpeplikten etter § 12 første ledd, kan det også være nødvendig å forlate ulykkesstedet, f.eks. for å transportere en tilskadekomne til lege. Den som forestår transporten og som har vært innblandet i uhellet, må imidlertid ha en plikt til å returnere til ulykkesstedet hvis ikke politiet har samtykket i noe annet og dette lar seg gjøre innen rimelig tid. Se for øvrig Rt. 1984 s. 1183. Det følger av § 12 tredje ledd tredje punktum at hvis man har vært nødt til å forlate åstedet, skal man snarest underrette politiet om sin befatning med uhellet og om navn og adresse.

5. Meldeplikten i tredje ledd siste punktum blir aktuell i de tilfelle hvor uhel-

let har ført til materiell skade, og hvor uhellet ikke er meldt til politiet fordi personskaade ikke er voldt eller personskaaden er ubetydelig. Er det ingen på åstedet som kan ivareta skadelidtes tarv, skal skadelidte eller politiet snarest mulig underrettes.

Meldeplikten ved materiell skade påhviler bare den «som har voldt skaden». Skadevolderen i denne forbindelse vil si den som fysisk har forårsaket skaden. Det er intet vilkår at det er utvist skyld eller uaktsomhet i forbindelse med skaden. Den faktiske forvoldelse er tilstrekkelig for å bli pålagt plikten til å melde fra. Det kan også tenkes at flere personer er innblandet i uhellet på en slik måte at ingen av dem kan sies å ha voldt skaden alene, f.eks. hvis flere av de impliserte har opptrådt uaktsomt. I så fall må plikten til å melde fra om uhellet påligge de personer som i fellesskap har voldt skaden.

Det er intet krav om at den materielle skade skal være betydelig. Også ved mindre skader må det gis underretning som påbudt i tredje ledd siste punktum.

Hvis skadevolderen velger å varsle skadelidte, må dette skje på en slik måte at det er rimelig sikkerhet for at underretningen kommer fram. I en høyesterettsdom gjengitt i Rt. 1980 s. 1368 var det tilstrekkelig at skadevolderen, som under rygging hadde ødelagt en portstolpe, la en lapp i den fraværende eiers postkasse med opplysning om navn, adresse og telefonnummer. Et tilfelle som ofte forekommer, er at en trafikant volder skade på en parkert bil. Det er neppe tilstrekkelig som underretning til eieren at det festes en lapp under vinduspuserne på bilen. Et slikt varsel er for usikkert og bør i alle fall følges opp av skadevolderen ved underretning på annen måte. Undertiden kan det være tilstrekkelig å underrette en annen person enn skadelidte om uhellet hvis man har en viss sikkerhet for at denne person igjen vil underrette skadelidte om uhellet, jf. Rt. 1968 s. 603. Dersom man har registreringsnummeret på det kjøretøyet som er kommet til skade, kan man ved telefonisk henvendelse til Vegdirektoratets motorvognregister få oppgitt eierens navn og adresse.

Underretning til skadelidte eller politiet skal skje «snarest mulig». Hva som er «snarest mulig», vil i noen grad bero på de konkrete omstendigheter i det enkelte tilfelle. Tidspunktet for skadeforvoldelsen og skadens omfang og størrelse vil i denne forbindelse kunne være momenter av betydning (se til illustrasjon Rt. 1972 s. 396, Rt. 1980 s. 1368 og Rt. 1988 s. 1396).

Overfor skadelidte er det selvfølgelig ikke tilstrekkelig å gi underretning om skaden og hvordan denne er skjedd. Skadevolderen må også oppgi navn og adresse, noe han for øvrig har plikt til etter § 12 annet ledd.

Fjerde og femte ledd

1. Ved lovrevisjonen i 1970 ble det gitt utførlige regler i § 12 fjerde og femte ledd om flytting av kjøretøy og sikring av spor.

Hovedregelen er at et kjøretøy som etter trafikkuhell er plassert slik at det kan være til fare eller hinder for trafikken, straks skal flyttes til et egnet sted. Det er

etter lovteksten tilstrekkelig at kjøretøyet *kan* være til fare eller hinder for trafikken.

At kjøretøyet «straks» skal flyttes, vil i denne forbindelse si så snart som mulig. Det sier seg selv at er det en trailer som har vellet, vil det ta noen tid før kjøretøyet kan fjernes. Dessuten er det et unntak i fjerde ledd annet punktum. De som er innblandet i uhellet, har anledning til å foreta oppmåling og oppmerking før kjøretøyet flyttes dersom hensynet til trafikksikkerheten tillater det. Hensynet til trafikkavviklingen kan således i seg selv ikke hindre at det først foretas oppmåling og oppmerking hvis ikke trafikksikkerheten er i fare.

Den motsatte regel gjelder hvis trafikkuhellet har medført død eller alvorlig personskaade. I så fall skal kjøretøyet som hovedregel ikke flyttes før politiet kommer til stede.

Loven gir ingen definisjon av hva som er «alvorlig skade», jf. Statistisk sentralbyrås definisjon i statistikken for vegtrafikkulykker. Det er klart at alvorlig skade er noe annet og mer enn skade som ikke er ubetydelig og som medfører meldeplikt til politiet etter tredje ledd (jf. kommentaren til tredje ledd pkt. 3 ovenfor). Alvorlig vil skaden være hvis det foreligger fare for livet eller for invaliditet eller annen betydelig legemsskade. Likeledes foreligger det som regel en alvorlig skade hvis skadelidte er bevisstløs eller av andre grunner ute av stand til å bevege seg. På samme måte må man vurdere det hvis skadede har større blødninger eller det på andre måter er tydelig at skadede vil måtte innlegges på sykehus.

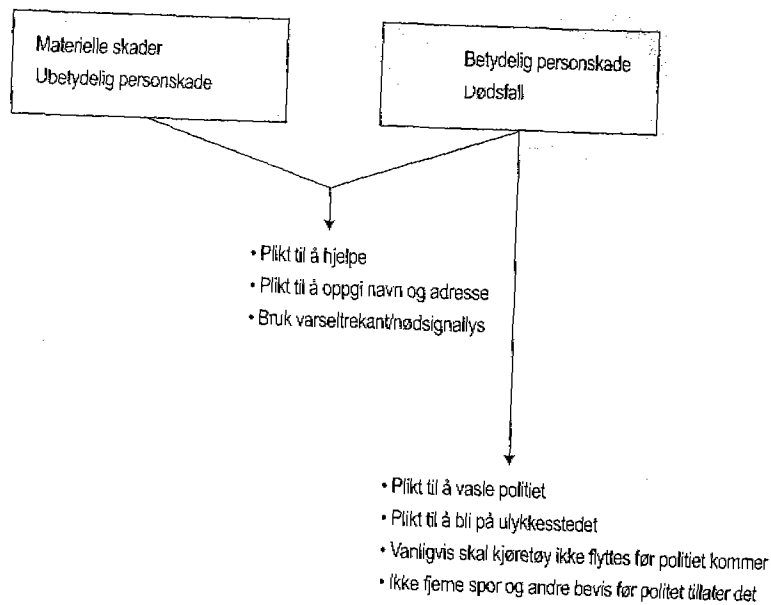
Kjøretøy kan, selv om uhellet har medført død eller alvorlig personskaade, flyttes uten politiets samtykke dersom det fører til vesentlig fare eller uforholdsmessig hindring av trafikken om kjøretøyet blir stående til politiet kommer (jf. Rt. 1984 s. 1183). At kjøretøyet kan være en fare for trafikken, er således her ikke tilstrekkelig. Det må kreves at kjøretøyet representerer en aktuell og vesentlig fare hvis det blir stående. Når det gjelder vilkåret «uforholdsmessig hindring av trafikken», er det i forarbeidene nevnt som eksempel at ett av de impliserte kjøretøy i lang tid vil sperre en hel veg med betydelig trafikk og uten omkjøringsmulighet (Ot.prp. nr. 80 (1969–70) s. 5).

Bakgrunnen for de strenge regler om flytting av kjøretøy ved uhell som har medført død eller alvorlig personskaade, er hensynet til bevissikringen og etterforskningen i disse alvorlige saker. Fjerde ledd siste punktum inneholder da også et påbud til dem som er innblandet i uhellet, om så vidt mulig å sørge for oppmåling eller oppmerking av kjøretøyets plassering hvis det må flyttes før politiet kommer til stede.

2. Også reglene i femte ledd har sin begrunnelse i hensynet til bevissikringen og politietterforskningen. Det er viktig å sikre at åstedet for et alvorlig trafikkuhell forblir mest mulig intakt til politiet kommer. Forbudet i femte ledd første punktum retter seg ikke bare mot dem som er innblandet i uhellet, men mot alle og enhver (jf. Ot.prp. nr. 80 (1969–70) s. 5–6). Påbudet i annet punktum derimot gjelder bare dem som er innblandet i uhellet.

Fjerning av spor og endring av andre forhold av betydning for etterforsk-

ningen kan bare skje hvis det er «strengt nødvendig». Det vil det kunne være hvis det er nødvendig for å avverge fare for den øvrige trafikk eller for å hjelpe skadede.



Haakon I. Haraldsen

§ 12 a. Undersøkelse av vegtrafikkulykker m.m.

Med formål å bedre sikkerheten og forebygge ulykker bestemmer departementet at en fast og uavhengig myndighet skal undersøke ulykker og hendelser i vegtrafikken. Politiet og Statens vegvesen skal varsle undersøkelsesmyndigheten om ulykker og hendelser som nevnt.

Enhver plikter på forlangende og uavhengig av eventuell taushetsplikt de ellers er pålagt, å gi undersøkelsesmyndigheten opplysninger om forhold som kan være av betydning for undersøkelsen. Undersøkelsesmyndigheten kan kreve bevisopptak etter reglene i tvistemålsloven.

Undersøkelsesmyndigheten har rett til å bruke privat grunn og kan undersøke og eventuelt ta i besittelse kjøretøy, dokumenter og annet hvis dette er av betydning for undersøkelsen. Den kan pålegge klinisk undersøkelse, blodprøve og utåndingsprøve.

De som utfører arbeid for undersøkelsesmyndigheten har taushetsplikt om opplysninger mottatt i medhold av annet ledd i den utstrekning opplysningene ikke er offentliggjort som del av endelig undersøkelsesrapport, eller den som har krav på hemmelighold samtykker i

offentliggjøring. Slike opplysninger kan ikke brukes som bevis i en senere straffesak mot den som har gitt opplysningene, eller være grunnlag for sivil søksmål fra Staten knyttet til simpelt uaktsomme handlinger eller unnlatelser. Undersøkelsesmyndighetens utkast til rapport er ikke offentlig.

Departementet gir nærmere bestemmelser til utfylling og presisering av denne paragrafen.

Generelt

Bestemmelsen er foreslått inntatt i vegtrafikkloven i et høringsbrev fra Samferdselsdepartementet av 19. desember 2003 (ref 03/2211-701.3) som ledd i forslag om nye regler om rapportering og undersøkelse av ulykker og hendelser i luftfarts- og jernbanesektoren og forslag om hjemmel for å undersøke ulykker og hendelser i vegsektoren. Forslaget er i praksis å utvide mandatet til Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (HSLB) til også å omfatte undersøkelse av vegtrafikkulykker.

Høringsforslaget innebærer også endringer i luftfartsloven og en ny lov om undersøkelse av jernbaneulykker m.m. i tillegg til forslaget om ny vtrl. § 12 a. Det er lagt opp til at Samferdselsdepartementet skal gi utfyllende og mer detaljerte regler i forskrift, f.eks. hva som skal forstås med «vegtrafikkulykke» og «vegtrafikkhendelse».

Formålet med undersøkelsene er å bedre sikkerheten og forebygge ulykker og hendelser på vegtrafikkområdet. Undersøkelsene har ikke til formål å fordele skyld eller pålegge erstatningsansvar. Det kan likevel være et samarbeid mellom f.eks. politi og forsikrings-selskap og undersøkelsesmyndigheten (HSLB).

Bjørn Engstrøm