



Uit

NORGES  
ARKTISKE  
UNIVERSITET

Det juridiske fakultet

# Fraktførers erstatningsansvar for personskader etter luftfartsloven § 10-17 og forholdet til Montreal-konvensjonen art. 17

*En rettsdogmatisk analyse*

—

**Sigurd Aakvaag Glomstad**

*Masteroppgave i rettsvitenskap vår 2017*



# Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	1
1.1	Problemstilling .....	1
1.2	Bakgrunn for valg av tema .....	1
1.3	Avgrensninger .....	4
1.3.1	Dødsfall .....	4
1.3.2	Fraktførers ansvar etter Warszawakonvensjonen .....	4
1.4	Begrepsavklaring.....	4
1.5	Oppgavens videre fremstilling .....	5
2	Rettskildesituasjonen .....	6
2.1	Innledning.....	6
2.2	Den historiske utviklingen av rettskildesituasjonen innenfor luftfartsretten .....	6
2.2.1	Norsk rett – tiden før luftfartsloven av 1993 .....	6
2.2.2	Internasjonal rett – tiden før Montreal-konvensjonen .....	7
2.3	Dagens rettskildesituasjon .....	8
2.3.1	Luftfartsloven av 1993 .....	8
2.3.2	Montreal-konvensjonen.....	9
2.3.3	Europeisk regulering – og forholdet til EØS-reglene .....	11
2.3.4	Forholdet mellom rettskildene.....	12
3	Rettsstilstanden .....	15
3.1	Innledning.....	15
3.2	Ulykkesvilkåret .....	15
3.2.1	Øvrige norske rettskilder som støtte og bidrag.....	16
3.2.2	Ulykke etter forsikringsavtaler .....	20
3.2.3	Ulykke etter Montreal-Konvensjonen .....	21
3.2.4	Samlet vurdering av «ulykke» som vilkår for erstatning .....	27
3.3	Skadevilkåret.....	31
3.3.1	Norske domstolars forhold til konvensjonsstaters fortolkning av «bodily injury». ....	32
3.3.2	Skade på legeme eller helse.....	34
3.3.3	Vilkåret om årsakssammenheng mellom ulykken og skaden.....	36
3.3.4	Betraktninger på ulikhetene etter norsk- og internasjonal rett.....	41
3.4	Det stedlige vilkåret.....	41
3.4.1	«I sammenheng med at passasjeren går om bord eller forlater fartøyet» .....	41
3.4.2	Internasjonal praksis.....	45
3.4.3	Samlet vurdering .....	47

3.5	Fraktførers objektive erstatningsansvar.....	47
3.5.1	Begrensninger i fraktførers ansvar etter luftl § 10-22 .....	49
3.5.2	Skadelidtes medvirkning .....	52
3.5.3	Erstatningsutmålingen etter norsk og internasjonal rett .....	53
4	Avsluttende bemerkninger.....	54
4.1	Et ensartet regelverk og veien videre?.....	54
	Referanseliste .....	56

# 1 Innledning

## 1.1 Problemstilling

Dogmatikk er opprinnelig en teologisk disiplin med mål om å systematisk fremstille innholdet av den kristne tro. Den dogmatiske metode anvendes innenfor flere disipliner, og innenfor den rettsvitenskapelige disiplin er essensen «å samle, bearbeide, systematisere og presentere rettsstoff».<sup>1</sup> Oppgaven vil derav bestå av en samling, bearbeiding, systematisering og presentering av det aktuelle rettskildematerialet med formål om å klargjøre fraktførers objektive erstatningsansvar for personskader etter Lov 11. Juni 1993 nr. 101 om luftfart (heretter luftl) § 10-17.

Hovedfokuset for analysen vil være knyttet opp mot vilkårene for fraktførers erstatningsansvar etter luftl § 10-17, men også en vurdering av det objektive ansvaret og begrensninger i dette.

Ved rådsforordning nr. 539/2001<sup>2</sup> tiltrådte EU som enhet Montreal-konvensjonen.<sup>3</sup> Tre år etter fulgte Norge etter, og tiltrådte konvensjonen ved en gjennomføring av konvensjonens regler i luftfartsloven kapittel X.<sup>4</sup> Regelen om fraktførers erstatningsansvar etter luftl § 10-17 bygger på internasjonal rett, og på bakgrunn av dette vil det vurderes hvilken betydning konvensjonsstaters praksis vil kunne ha for norske domstolars fortolkning av luftl § 10-17, og videre hvordan målet om ensartethet innenfor luftfartsretten ivaretas.

## 1.2 Bakgrunn for valg av tema

Antall personer som tar i bruk fly som transportmiddel på verdensbasis har vært i konstant vekst fra 1970-tallet fram til i dag, og tall fra Data World Bank viser en økning fra 310

---

<sup>1</sup> Se Hasselbalch (2002) s. 50 hvor Asbjørn Kjønstads artikkel «Noen synspunkter på rettsdogmatisk forskning» fremstilles.

<sup>2</sup> Forordningens fulle tittel: *Council Decision of 5 April 2001 on the conclusion by the European Community of the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention)*

<sup>3</sup> Konvensjonens fulle tittel: *Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring*

<sup>4</sup> Lov 16. Januar 2004 om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

millioner- til 3,4 milliarder flypassasjerer fra 1970 fram til 2015.<sup>5</sup> Tall fra SSB viser videre at det ble registrert 54,7 millioner terminalpassasjerer ved norske lufthavner i 2016.<sup>6</sup>

Med så mange reisende er det klart at det vil kunne oppstå skader i forbindelse med luftfarten, og tall fra luftfartstilsynet viser at det fra 2000 til 2016 har forekommet totalt 769 tilfeller hvor personer har lidt personskader om bord på-, eller i forbindelse med om bord eller avstigning fra flyet.<sup>7</sup> Statistikken inkluderer også flypersonell, kabinansatte og bakkepersonell, men tallene fra 2016 viser at over en fjerdedel av personskadene gjaldt passasjerer. Videre viser tall fra luftfartstilsynet at det fra 2005 til 2015 ble registrert 30 luftfartsulykker ved ruteflygninger i Norge.<sup>8</sup>

På tross av overnevnte statistikk foreligger det ingen praksis fra norske domstoler som omhandler fraktførers erstatningsansvar etter luftl § 10-17. Transportklagenemda har med hjemmel i forskrift om klagenemd for passasjertransport §1-3(1) jf §§ 1-4a og § 1-7a plikt til å behandle tvister mellom passasjerer og flyselskap etter reglene i luftfartsloven. Transportklagenemda har fattet avgjørelser i over 3000 saker tilknyttet flyreiser, men det klare flertallet av disse sakene relaterer seg til erstatning for tapt bagasje, forsinkelser og nektet ombordstigning. Kun en av avgjørelsene berører spørsmålet om fraktførers erstatningsansvar etter luftl § 10-17. I sak nr. 2016-00221 slo nemda fast rett til erstatning hvor en kanne med varmt vann ble sølt ut over passasjereren som følge av at flyvertinnen hadde satt kannen feil på trallen. Det omtvistelige temaet i saken var rett til erstatning for ikke økonomisk skade, og spørsmålet vil bli berørt i oppgavens pkt. 3.5.1.

En konsekvens av den manglende praksis er at domstolene ikke har fått presisert innholdet av de ulike vilkårene i luftl § 10-17. Etter alminnelig norsk erstatningsrett er vilkårene for rett til erstatning at der foreligger en skade som lar seg verdsette økonomisk, det kreves en ansvarsbetingende handling og årsakssammenheng mellom handlingen og skaden.

Ansvarsregelen i luftl § 10-17 oppstiller utover de alminnelige erstatningsvilkårene vilkår om at en «ulykke» må ha forårsaket skaden, samt et stedlig avgrensende vilkår ved at ulykken må

---

<sup>5</sup> Data World Bank; <http://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR>

<sup>6</sup> SSB; <https://ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/flytrafikk/kvartal>

<sup>7</sup> Luftfartstilsynet; <http://www.luftfartstilsynet.no/flysikkerhetsstatistikk/C%2035%20Injuries.htm>

<sup>8</sup> Luftfartstilsynet

[http://www.luftfartstilsynet.no/flysikkerhetsstatistikk/B/B\\_commercial\\_large\\_airplane.htm](http://www.luftfartstilsynet.no/flysikkerhetsstatistikk/B/B_commercial_large_airplane.htm)

ha «*inntruffet om bord i luftfartøyet eller i sammenheng med at passasjeren går om bord eller forlater fartøyet*». Disse vilkårene er ikke fullstendig avklart, verken i loven eller i forarbeidene, og den manglende praksis åpner for potensielle uklarheter ved tolkningen av bestemmelsen.

Temaet berøres av Peter Lødrup i bøkene Luftrett I (1965) og Luftrett II (1975), men etter at bøkene ble skrevet er det kommet både ny regulering, både nasjonalt og internasjonalt, i tillegg til EØS-avtalens vedlegg XII som etter luftl § 10-17a gjelder som lov.<sup>9</sup> Av annen nordisk litteratur er særlig «*Passageransvaret ved international luftbeforing*» av Kenneth Melancton Nielsen av relevans, hvor de internasjonale reglers gjennomføring i både dansk- og norsk rett berøres. Ut over dette er det i stor grad amerikansk litteratur som behandler temaet om fraktførers erstatningsansvar.

Som nevnt i forrige punkt bygger luftfartsloven kapittel X på Montreal-konvensjonen, som regulerer fraktførers ansvar ved internasjonal luftbefordring. Hvordan norske domstoler vil fortolke luftl § 10-17 og forholde seg til konvensjonsstatenes praksis, er ikke fastslått. Rekkevidden av fraktførers erstatningsansvar vil derfor potensielt kunne variere ut ifra hvilken konvensjonstat som behandler spørsmålet. Dette problemet gjør seg særlig gjeldene når en vurderer hvilke skader fraktfører er ansvarlig for.

Disse uklarhetene i regelverket, og den potensielle muligheten for en ulik praktisering av et ensartet regelverk basert på om en norsk- eller utenlandske domstol behandler saken, vil kunne ha konsekvenser for begge parter, og særlig for passasjeren.

En rettsdogmatisk analyse av bestemmelsen vil kunne belyse disse uklarhetene, og nærmere fastlegge innholdet av en viktig, men lite praktisert bestemmelse.

---

<sup>9</sup> Se Luftl § 10-17a, «EØS-avtalen vedlegg XIII (rådsforordning (EF) nr. 2027/971 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker som endret ved rådsforordning (EF) nr. 889/2002) gjelder som lov ...»

## 1.3 Avgrensninger

### 1.3.1 Dødsfall

Etter luftl § 10-17 er fraktfører erstatningsansvarlig for ulykke som medfører at passasjerens skades på legeme og helse, men også hvor ulykke medfører dødsfall. I oppgaven vil vilkåret om skade på «legeme eller helse» behandles, men det avgrenses mot å behandle det alternative vilkåret om dødsfall.

### 1.3.2 Fraktførers ansvar etter Warszawakonvensjonen

Warszawa-konvensjonen er forløperen til Montreal-konvensjonen.<sup>10</sup> Konvensjonen er ikke trådt ut av kraft, og er fortsatt gjeldende regelverk i en rekke stater. Dettet innebærer at reglene under visse forutsetninger vil være gjeldende regelverk for fraktførers erstatningsansvar for personskader.<sup>11</sup> I oppgaven avgrenses det likevel mot nevnte tilfelle, grunnet at luftfartsloven kap. X bygger på Montreal-konvensjonen.

## 1.4 Begrepsavklaring

### 1.4.1.1 Luftart

Med luftfart i denne oppgaven siktes det til den sivile luftfarten som behandles i del I av luftfartsloven. Oppgaven vil i stor grad da utgangspunkt i kommersiell flyvning, men vurderingene vil også gjøre seg gjeldende for annen sivil luftfart.

### 1.4.1.2 Passasjer

Rett til erstatning etter luftl § 10-17 fordrer at man er en passasjer. Av luftl § 10-3 følger det at ved passasjertransporter skal det utstedes billett som skal inneholde visse opplysninger,<sup>12</sup> men utover dette er ikke passasjer nærmere definert.

I saken *Wucher Helicopter GmbH and Euro-Aviation Versicherungs AG v. Fridolin Sander* behandler EU-domstolen rekkevidden av passasjerbegrepet etter forordning nr. 785/2004 art.

---

<sup>10</sup> Konvensjonens fulle tittel: Warszawa-konvensjonen, konvensjon om innførelse av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring av 12. oktober 1929

<sup>11</sup> Se luftl § 19-3 om norsk retts forhold til Warszawa-konvensjonen

<sup>12</sup> Se § 10-3, første ledd pkt. 1 og 2.

3 (g), men også etter Montreal-konvensjonen art. 17. I dommen tas det utgangspunkt art. 3(g) hvor en passasjer er «*any person who is on a flight with the consent of the air carrier or the aircraft operator, excluding on-duty members of both the flight crew and the cabin crew*», og slår fast at samme vurdering også må gjelde etter Montreal-konvensjonen art. 17.<sup>13</sup>

Norge har tiltrådt både Montreal-konvensjonen, samt forordningen som behandles i nevnte sak. Som passasjer etter luftl § 10-17 regnes følgelig enhver person om bord i flyet med samtykke fra fraktfører eller flyselskapet med unntak av de ansatte.

#### **1.4.1.3 Fraktfører**

Fraktfører vil normalt være flyselskapet som frakter passasjerer fra A til B. Hvem som regnes som fraktfører følger av luftl § 10-32, og det fremheves at både den som har sluttet fraktavtalen og den fraktfører som helt eller delvis utfører befordringen skal anses som fraktfører i forhold til reglene i luftl kapittel X.

Dette medfører at en fraktfører kan være leid inn eller utføre deler av turen, og likevel være erstatningsansvarlig etter luftl § 10-17. I oppgaven tas det i hovedsak utgangspunkt i tilfeller hvor fraktfører og flyselskapet som utfører flyturen er samme selskap.

## **1.5 Oppgavens videre fremstilling**

I første del av oppgaven vil de aktuelle rettskildene på området gjennomgås. Det vil foretas en beskrivelse av de ulike kildene, forholdet mellom dem og eventuelle metodiske utfordringer.

I andre del av oppgaven gjøres en rettsdogmatisk fremstilling av fraktførers erstatningsansvar for personskader. Hovedfokuset vil være en fastleggelse av omfanget av fraktførers erstatningsansvar på bakgrunn av luftfartsloven § § 10-17 og øvrige norske rettskilder, sett opp mot Montreal-konvensjonen art 17 og konvensjonsstaters praksis tilknyttet denne bestemmelsen.

I siste del av oppgaven vil det foretas en rettspolitisk vurdering av luftfartrettens formål om et ensartet regelverk på luftfartrettens område.

---

<sup>13</sup> C-6/14 Wucher Helicopter and Euro-Aviation Versicherung, avsnitt: 22-30 og 42



## 2 Rettskildesituasjonen

### 2.1 Innledning

Både på det nasjonale- og det internasjonale plan har rettskildesituasjonen på luftfartens område vært i konstant utvikling siden de første kommersielle flyrutene ble satt opp på 1920-tallet. For å kunne fremstille dagens rettskilder i et videre perspektiv, gjøres det en kort historisk fremstilling av tidligere rettskilder forut for luftfartsloven og Montreal-konvensjonen. Etter den historiske fremstillingen vil dagens aktuelle rettskilder fremstilles. Hovedfokuset vil ligge på luftl. § 10-17 og Montreal-konvensjonen art 17. Videre vil også Luftfartsloven § 10-17a og forholdet til EØS-retten behandles.

### 2.2 Den historiske utviklingen av rettskildesituasjonen innenfor luftfartsretten

#### 2.2.1 Norsk rett – tiden før luftfartsloven av 1993

I årene etter første verdenskrig så verdenssamfunnet et behov for regulering av luftfarten hvilket ledet til Paris-konvensjonen av 1919,<sup>14</sup> fire år senere kom Norges første nasjonale regulering gjennom lov av 7. desember 1923 nr. 8 om luftfart. Loven var videre et resultat av en felles skandinavisk konferanse holdt i Oslo i 1919.<sup>15</sup>

Loven ble så opphevet ved ny lov om luftfart av 16. desember 1960. I luftfartsloven av 1960 ble fraktførers erstatningsansvar for personskade regulert i § 133, og loven gjennomførte samtidig reglene i Warszawa-konvensjonen. Av bestemmelsen følger det at fraktfører er ansvarlig såfremt «hendelsen» som har forårsaket skaden «er inntruffet ombord i luftfartøyet eller i sammenheng med at passasjerer går ombord eller forlater fartøyet. Fraktføreren er likevel ikke ansvarlig for dødsfall eller personskader som utelukkende er forårsaket av passasjerens helsetilstand».

---

<sup>14</sup> Lødrup (1965) s.26 pkt II

<sup>15</sup> Lødrup (1965) s. 30

Selv om ikke «ulykke» var oppstilt som et vilkår, medførte kriteriet om at skaden «ikke utelukkende kan skyldes passasjerens egen helsetilstand» en avgrensning mot tilfeller som normalt sett ikke kan karakteriseres som ulykker.

## 2.2.2 Internasjonal rett – tiden før Montreal-konvensjonen

Den 12. oktober 1929 ble Warszawa-konvensjonen om visse ensartede regler om internasjonale luftbefordring vedtatt, og Norge tilsluttet seg konvensjonen syv år senere gjennom endringslov av 12. juni 1936.<sup>16</sup>

Konvensjonen var et resultat av et økende omfang av internasjonale flyvninger og derav et ønske om en felles regulering. Formålet bak Warszawa-konvensjonen var å etablere et uniformt sett av regler for internasjonal lufttransport.<sup>17</sup> Konvensjonen skulle regulere ansvaret til fraktfører ved internasjonal luftbefordring, men konvensjonen inneholdt også regler som begrenset passasjerenes rett til erstatning etter konvensjonen art. 22.<sup>18</sup> Warszawa konvensjonen art. 22 begrenset fraktførers ansvar oppad til 125 000 francs, også ved rett til erstatning ved dødsfall etter Warszawa-konvensjonen art. 17. Begrensningen av ansvarsreglene var begrunnet i hensyn til datidens skjøre kommersielle og i et ønske om i større grad å sikre grobunnen for en voksende luftfartsindustri.<sup>19</sup>

Fram til opprettelsen av den nye internasjonale reguleringen av fraktførers ansvar i Montreal-konvensjonen ble det foretatt en rekke revideringer av Warszawa konvensjonen. Luftl av 1960 § 133 gjennomførte Warszawa-konvensjonen slik den ble endret gjennom Haag-protokollen,<sup>20</sup> og Montreal-protokollene nr. 1-4, samt en tilleggskonvensjon vedtatt i Guadalajarar i 1961.<sup>21</sup>

---

<sup>16</sup> Lov 12. juni 1936 nr. 6 om befordring med luftfartøier

<sup>17</sup> Lødrup (1965) s. 27

<sup>18</sup> Warszawa konvensjonen art. 22 begrenset fraktførers ansvar oppad til 125 000 francs

<sup>19</sup> Nielsen (2009) s. 56-57., se også Lødrup (1975) s. 167

<sup>20</sup> Protokollens fulle tittel: PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR, SIGNED AT WARSAW ON 12 OCTOBER 1929, DONE AT THE HAGUE ON 28 SEPTEMBER

<sup>21</sup> Konvensjonens fulle tittel: CONVENTION SUPPLEMENTARY TO THE WARSAW CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR PERFORMED BY A PERSON OTHER THAN THE CONTRACTING CARRIER, SIGNED IN GUADALAJARA, ON 18 SEPTEMBER 1961

Warszawa-konvensjonen art. 17 regulerte fraktførers erstatningsansvar for personskader, og er påfallende lik Montreal-konvensjonen art 17. Det som er endret er at ordene «or wounding of a passenger» og «event» er ekskludert i Montreal-konvensjonen:

«The carrier is liable for damage sustained in the *event* of the death *or wounding of a passenger* or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.»

At ordlyden i det vesentlige er det samme har medført at praksis etter Warszawakonvensjonen art. 17 i stor grad er relevante både som støtte og bidrag ved avgjørelsen av fraktførers erstatningsansvar etter Montrealkonvensjonen art 17. Dette vil bli nærmere behandlet i neste del av oppgaven hvor fokuset vil ligge på hva som er gjeldene rett.

## 2.3 Dagens rettskildesituasjon

Luftfartsretten er et komplekst rettsområde med lovgivning på både nasjonalt-, reginoalt- og internasjonalt plan, og selv om regelsettene bygger på ønske om ensartethet, oppstår det kollisjoner ved fortolkningen av de ulike rettsgrunnlagene.

### 2.3.1 Luftfartsloven av 1993

I 1993 ble lov om luftfart vedtatt og var en videreføring av luftfartsloven av 1960, men med visse endringer, blant annet knyttet opp til reguleringen av fraktførers erstatningsansvar.

Luftl § 10-17 er en gjennomføring av Montreal-konvensjonen art 17 i norsk rett,<sup>22</sup> og utformingen er svært lik den internasjonale reguleringen.<sup>23</sup>

«Blir en passasjer drept eller skadd på legeme eller helse, er fraktføreren ansvarlig, såfremt den ulykken som har forårsaket skaden, er inntruffet om bord i luftfartøyet eller i sammenheng med at passasjeren går om bord eller forlater fartøyet.»

---

<sup>22</sup> Lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring gjennomførte norsk rett de internasjonale reglene.

<sup>23</sup> For sml, se pkt. 2.3.2 (avsnitt nr. 6)

Av bestemmelsen går det uttrykkelig fram at regelen kun gjelder fraktførers erstatningsansvar ved skade eller død hos passasjerer, og bestemmelsen vil gå foran de generelle erstatningsregler.<sup>24</sup> For at bestemmelsen skal komme til anvendelse, følger det av luftl § 10-1 at de må være tale om «befordring med luftfartøy av passasjerer, reisegods eller gods når befordringen utføres mot vederlag. Utføres befordringen av et luftfartsforetak, gjelder kapitlets regler også når befordringen skjer uten vederlag».

Luftl § 10-17 lister opp tre vilkår som begrenser rekkevidden av fraktførers objektive erstatningsansvar for skader på passasjer.

For det første må det foreligge skade på *«legeme eller helse»*.

For det andre kreves det at skaden på legeme eller helse må være resultat av en *«ulykke»*, hvilket innebærer en innskrenkende presisering av det alminnelige erstatningsrettslige vilkåret om at handlingen som fører til skaden må være dekket av ansvarsgrunnlaget

For det tredje må ulykken ha skjedd *«om bord på flyet, eller i forbindelse med om bord- eller avstigning fra luftfartøyet»*, hvilket stedlig avgrenser fraktførers erstatningsansvar.

Ordet «ulykke» erstatter «hendelse» som ble brukt i loven av 1960<sup>25</sup>. Videre er også siste punktum i luftl av 1960 § 133 som presiserte unntaksregelen om ansvarsfrihet grunnet passasjerers helsetilstand fjernet. Bakgrunnen for endringene var Norges ratifikasjon av Montreal-konvensjonen hvor ordet «accident» erstattet «event» som var kravet til den ansvarsbetingende handlingen i Warszawa-konvensjonen. Av forarbeidene til lov om endringer i luftfartsloven følger det at strykningen av unntaksregelen i siste ledd av luftl av 1960 § 133 ikke innebærer en materiell endring, siden fjerningen av unntaksregelen må sees i sammenheng med implementeringen av ordet «ulykke»,<sup>26</sup> som avgrenser forholdene mot å gjelde skader som utelukkende skyldes passasjerens helsetilstand.

### **2.3.2 Montreal-konvensjonen**

Montreal-konvensjonen av 1999 er den nyeste reguleringen av luftartsretten ved internasjonal

---

<sup>24</sup> Nygaard (2004) s. 148, se også Aarbakke, Magnus «harmonisering av rettskilder», Tidsskrift for rettsvitenskap 1966 s.504-505.

<sup>25</sup> Sml luftl av 1960 § 133 og luftl av 1993 § 10-17

<sup>26</sup> Ot.prp. nr. 20 (2003-2004) s.12.

luftbefordring. Bakgrunnen for opprettelsen av en ny konvensjon var misnøye med reguleringen i Warszawa-konvensjonen. Gjennom en undersøkelse gjort av International Civil Aviation Organization og International Air Transport Association ble det påpekt særlig misnøye knyttet opp til tre punkter.<sup>27</sup> Det var misnøye knyttet opp til de gjeldene ansvarsgrenser. Videre ble det påpekt at en økt ansvarsgrænse ikke ville medføre at flyselskapers forsikringsutgifter ville stige nevneverdig, og en økt ansvarsgrænse ville dermed ikke ha særlig økonomisk betydning for fraktfører. Til slutt ble det påpekt at det var ønskelig med en ny konvensjon, fremfor andre løsninger.<sup>28</sup>

Montreal-konvensjonene er ble gjennomført i norsk rett ved lov nr. 4 av 16. januar 2004 om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-Konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring.

Formålet med konvensjonen følger av fortalen hvor det bla påpekes at det var nødvendig med en modernisering av Warszawa-systemet.<sup>29</sup> I fortalens tredje avsnitt påpekes viktigheten av å sikre forbrukernes interesser ved internasjonal luftfart, bla ved å sikre forbrukerne en rettferdig erstatning basert på det erstatningsrettslige prinsippet om gjenopprettelse.

Av fortalen er det klart at det er foretatt store endringer innenfor de internasjonale reglene om luftfart siden opprettelsen av Warszawa-konvensjonen i 1929. Formålet med Warszawa-konvensjonen var bla å sikre en grobunn for den skjøre luftfartsindustrien,<sup>30</sup> mens Montreal-konvensjonens siktemål i større grad sikrer forbrukerne. Et utslag av dette er at erstatningsbegrensingen etter Warszawa-konvensjonen art. 22 ikke er videreført.

For at Montreal-konvensjonen skal komme til anvendelse, kreves det for det at det er tale om internasjonal luftbefordring. Den internasjonale befordringen må være av personer, bagasje eller gods, og utført av et luftfartøy mot et vederlag.<sup>31</sup>

Den mest sentrale artikkelen for denne oppgaven er Montreal-konvensjonens art. 17 nr.1:

---

<sup>27</sup> ICAO og IATA

<sup>28</sup> Nielsen (2003) s.79

<sup>29</sup> Se, Montreal-konvensjonens fortale pkt. 2

<sup>30</sup> Se, *note 17*

<sup>31</sup> Jf Montreal-konvensjonen art.1

The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

Den uoffisielle norske oversettelsen av Montrealkonvensjonen er følgende<sup>32</sup>:

«Artikkel 17 nr. 1 pålegger fraktføreren et objektivt ansvar dersom passasjerer blir drept eller rammet av personskade som følge av en ulykke inntruffet ombord i luftfartøyet eller under ombordstigning eller avstigning».

Et moment som klart skiller seg ut er at den norske oversettelsen bruker ordet «personskade» hvor Montreal-konvensjonen anvende uttrykket «bodily injury». Denne fortolkningen kommer også fram i luftl § 10-17 hvor fraktførers ansvar begrenses til skader på legeme og helse. Hvilke utslag denne ulikheten har i praksis, kommer fram under oppgavens pkt. 3.3 flg.

### **2.3.3 Europeisk regulering – og forholdet til EØS-reglene**

Ved rådsforordning nr. 539/2001 av den 5. april 2001 ratifiserte EU som enhet Montreal-konvensjonen. I tiden før opprettelsen av Montreal-konvensjonen ble det rettet kritikk mot ansvarsgrensene oppstilt i Warszawa-konvensjonen. På bakgrunn av dette ble rådsforordning nr. 2027/97 om EF-luftfartsselskaper ved ulykker vedtatt med den virkning at ansvarsgrensen opphørte for EF-luftfartsselskaper.<sup>33</sup>

Med EF-luftfartsselskaper menes det luftfartsselskap som har gyldig lisens jf EU-forordning nr. 1008/2008 om felles krav til lufttransporttjenester i fellesskapet kapittel II.<sup>34</sup>

Montreal-konvensjonen opphevet fraktførers ansvarsgrense ved internasjonal luftbefordring, og ved rådsforordning nr. 889/2002 ble det foretatt endringer i forordning nr. 2027/97 med formål om et ensartet regelsett. Av forordningens pkt. 6 følger det at EF nr. 2027/97 «bør endres for å tilpasse den til bestemmelsene i Montreal-konvensjonen for på den måte å skape en *ensartet ansvarsordning for internasjonal lufttransport*».

---

<sup>32</sup> Ot.prp.nr.20 (2003-2004) s. 12

<sup>33</sup> 2027/97 forordningens pkt. 3 og 4

<sup>34</sup> Se EC No.1008/2008 kapittel II om «operating licence» art. 3 til 14.

Av art. 3(1) i forordning nr. 889/2002 som regulerer EF-luftfartsselskapers erstatningsansvar for passasjerer og bagasje, følger det at reglene er underlagt de relevante bestemmelsene i Montreal-konvensjonen. Denne henvisningen innebærer at en fortolkning av Montreal-konvensjonen art 17 vil være utgangspunktet, også for EF-luftfartsselskapers erstatningsansvar i det indre luftmarkedet.

EU-forordninger er ikke direkte bindende for Norge, men gjennom EØS-avtalen art.7 skal forordninger som er inntatt i vedlegg til EØS-avtalen være bindende for avtalepartene og gjøres til en del av den interne rettsorden. I vedlegg XIII om transport er både rådsforordning nr. 2027/97 og nr. 889/2002 gjort til en del av EØS-avtalen, og gjennom innlemmelsen i luftl § 10-17a gjelder forordningen som norsk lov.

For vurderingen av fraktførers ansvar for personskade, innebærer dette at Montreal-konvensjonen art. 17 i prinsippet er den rådende regel både ved internasjonal luftbefordring og ved befordring i det indre marked foretatt av EF-luftfartsselskaper. I fortalens pkt. 4. til rådsforordningen 2027/97 presiseres det at det ikke skjelnes mellom innenriks- og utenriksflygning i det indre luftmarked, hvilket innebærer at vurderingen av EF-luftfartsselskapers erstatningsansvar for personskader ved innenriksflyvning er underlagt reglene i Montreal-konvensjonen.

Norsk rett har som nevnt gjennomført Montreal-konvensjonen art 17 i luftl § 10-17, og av forarbeidene går det fram at de norske regler antas å samsvare med det internasjonale regelsett. Denne konstateringen innebærer videre en bekreftelse på samsvar mellom de nasjonale- og regionale regler, og et eventuelt spørsmål om motstrid etter EØS-loven § 2 er følgelig ikke aktuelt.

### **2.3.4 Forholdet mellom rettskildene**

I tråd med alminnelig juridisk metode vil det tas utgangspunkt i den nasjonale lovhjemmel, men det fullstendige fraværet av norsk praksis sett i sammenheng med lite utdypende forarbeider gjør at innholdet av luftl § 10-17 ikke er fullstendig klart. Den klassiske norske erstatningsretten vil ligge som en ramme rundt fortolkningen av bestemmelsen, hvilket medfører at det må sees hen til de alminnelige erstatningsrettslige prinsipper, øvrig norsk lovgivning og rettspraksis.

Videre er det slik at rettskildesituasjonen på luftfartrettens område står i en spesiell stilling. For det første er luftfartsloven kapittel X en gjennomføring av fraktførers ansvarsregler ved internasjonal luftbefordring etter Montreal-konvensjonen, hvilket innebærer at luftl § 10-17 både vil regulere spørsmål om nasjonal og internasjonal luftbefordring. Utover nevnte gjennomføring foreligger det ikke noen ytterligere regulering av fraktførers erstatningsansvar etter norsk rett, bortsett fra luftl § 10-17a som viser til vedlegg inntatt i EØS-avtalen. For norske domstoler innebærer luftl § 10-17a at både nasjonal luftfart, luftfart innen- og til og fra EU/EØS-området vil løses av samme hjemmel forutsatt at fraktfører er et EF-luftfartsselskap.<sup>35</sup> Som påpekt i pkt 2.3.3. løses spørsmålet om EF-luftfartsselskapenes erstatningsansvar for personskade med utgangspunkt i reglene i Montreal-konvensjonen.<sup>36</sup>

Denne henvisningsgaloppen innebærer at vilkårene for at fraktfører skal bli erstatningsansvarlig er de samme uavhengig om det er tale om innenlandsflyvninger, flyvninger i det indre luftmarked eller internasjonal luftbefordring.

Dersom en passasjer skulle bli utsatt for en ulykke og reise et erstatningssøksmål etter reglene i luftfartsloven kapittel X, vil saken som utgangspunkt løses ved norsk domstol jf luftl § 10-28. Norske domstoler vil følgelig anvende luftl § 10-17, ikke bare ved innenriksbefordring, men også på befordring som omfattes av Montreal-konvensjonen.

Ved å være en gjennomføring av internasjonale regler står luftl § 10-17 i en særstilling sammenlignet med store deler av annen norsk lovgivning, og denne særstillingen reiser flere metodiske utfordringer. Et viktig poeng er at norske domstoler ved saker som omhandler internasjonal luftbefordring potensielt sett i større grad vil måtte forholde seg til konvensjonsstaters praksis. Ved ratifikasjonen av Montreal-konvensjonen er Norge folkerettslig forpliktet, og fortolkningen av fraktførers ansvar for internasjonal luftbefordring må være i overenstemmelse med hvordan Montreal-konvensjonen skal tolkes etter reglene om traktatfolkning i Wien-konvensjonen om traktatretten av 23. mai 1969 (heretter Wien-konvensjonen). Spørsmålet om dette vil særlig komme opp ved fortolkningen av «skadd på legeme og helse» under pkt. 3.3.1

---

<sup>35</sup> *Samme sted.*

<sup>36</sup> Se, forordning nr. 889/2002 art. 3(1)



I motsetning til norsk rett, foreligger det fra konvensjonsstatene store mengder praksis vedrørende fraktførers erstatningsansvar for personskader. Reguleringen av fraktførers erstatningsansvar som i stor grad er konvensjonsbasert med formål om ensartethet, taler for at praksis fra øvrige konvensjonsstater potensielt sett vil kunne komme inn ved norske domstolers fortolkning av luftl § 10-17, også hvor det ikke er tale om internasjonal luftbefordring. Selv om det foreligger store mengder praksis fra konvensjonsstatene, er situasjonen slik at fortolkningen av vilkårene i Montreal-konvensjonen art. 17 fortsatt byr på rettslige utfordringer, og fortolkningen av artikkelens innhold er ikke alltid ensartet.

På tross av dette bør konvensjonsstaters praksis kunne anses som relevante rettskilder, og i visse tilfeller kunne komme inn som bidrag eller støtte ved vurderingen av fraktførers erstatningsansvar hvor det ikke er tale om internasjonal luftbefordring.<sup>37</sup> Bakgrunnen for dette presenteres på en god måte av Kenneth Melancton Nielsen i boken «Passageransvaret ved international luftbefordring» hvor det står at:

Skal lovgivning med international basis have håb om at blive ensartet ikke bare i sit grundlag, men også i sin anvendelse, er det påkrævet, at domstolene er meget internationalt orienterede, når der findes retskilder og hentes argumenter.<sup>38</sup>

En annen problemstilling er hvilken betydning den internasjonale bestemmelsen og eventuelle andre- og videre tolkningshensyn tilknyttet konvensjonen vil kunne ha ved fortolkningen av den norske bestemmelsen. Situasjonen på dette området er at verken Montreal-konvensjonen eller dens fortale særskilt uttaler hvilke tolkningshensyn som skal anvendes. En naturlig konsekvens er at konvensjonstaters domstoler legger til grunn de tolkningshensyn som er etablert i nasjonal rett.

Hvilken betydning de nevnte metodiske utfordringene vil ha for fortolkningen av luftl § 10-17 fremstilles i neste del av oppgaven, hvor det vil gjøres en rettsdogmatisk analyse av innholdet i fraktførers objektive erstatningsansvar for personskade etter luftl § 10-17, og dens forhold til Montreal-konvensjonen art. 17.

---

<sup>37</sup> Nygaard (2004) s. 107

<sup>38</sup> Nielsen (2009) s. 35

## 3 Rettstilstanden

### 3.1 Innledning

Den rettsdogmatiske analysen av luftl § 10-17 vil i tråd med alminnelig juridisk metode ta utgangspunktet i den norske lovhjemmelen, men som påpekt ovenfor står luftl § 10-17 i en spesiell stilling sammenlignet med majoriteten av annen norsk lovgivning, og den videre drøftelse vil fremstille hvilken betydning øvrige norske rettskilder og konvensjonsstaters praksis har ved fortolkningen av luftl § 10-17.

Utgangspunktet for oppgavens videre gang er vilkårene for erstatning etter luftl § 10-17. Først vil vilkåret om ulykke behandles, deretter vil det gjøres en vurdering av vilkåret om skade på «legeme og helse», hvor også kravet om årsakssammenheng vil drøftes, før det til slutt ses på vilkåret som begrenser fraktførers ansvarsperiode. Utover den rettsdogmatiske analysen av nevnte vilkår, vil også innholdet- og begrensinger av fraktførers objektiv erstatningsansvar behandles.

### 3.2 Ulykkesvilkåret

Av luftl § 10-17 kreves det at en «ulykke» har forårsaket skaden. En viktig presisering er at det er selve hendelsen som må defineres som en «ulykke», og ikke konsekvensene av hendelsen. At en passasjer lider graverende skader er ikke av betydning for vurderingen av om selve hendelsen er å anse som en ulykke.

Endringen i luftfartsloven hvor ordet «hendelse» er erstattet med «ulykke» begrunnes i ot.prp.nr 20 (2003-2004), og endringen har bakgrunn i tilsvarende endring gjort ved utformingen av Montreal-konvensjonen<sup>39</sup>. Endringen medfører en presisering av den ansvarsbetingende handlingen, da en ulykke alltid er å anse som en hendelse, men en hendelse ikke alltid vil være en ulykke

En definisjon av begrepet «ulykke» er ikke enkel å fastslå. Det er et begrep som brukes i flere sammenhenger. Ulykke brukes bla. som vilkår både i lovgivning og i forsikringsavtaler, men bruken av begrepet florerer også i nyhetssaker og som en del av menneskers dagligtale. Hva media og enkeltpersoner definerer som en ulykke, er ikke nødvendigvis sammenfallende med

---

<sup>39</sup> Ot.prp. nr.20 (2003-2004) s. 11

hvordan ulykke defineres etter juridiske termer, men vil kunne ha betydning for hva en legger i den alminnelige språklige forståelsen av begrepet.

Det at ulykke brukes for å definere en mengde ulike hendelser gjør at en naturlige språklig forståelse av begrepet er vanskelig å fastslå. Det er et meget vidt begrep, men i utgangspunktet er det naturlig at det kreves et ytre moment, og en viss plutselighet. At en person som er diagnostisert med kreft omkommer kan i visse tilfeller komme litt brått på, men det er likevel ikke å anse som en ulykke.

Det utdypes ikke nærmere i bestemmelsen eller luftfartslovens for øvrig hva som menes med «ulykke» etter luftl § 10-17. Av ot.prp.nr 20 følger det at begrepet «ulykke» etter luftl § 10-17 skal «fortolkes vidt», noe som forsterkes ved at det *ikke* kreves at det foreligger det man i dagligtale vil karakterisere som en ulykke<sup>40</sup>. Som påpekt ovenfor er det ikke fullstendig klart hva som er å anse som en ulykke, ei heller i dagligtale. I forarbeidene eksemplifiseres tvilstilfellet hvor en passasjer får psykiske skader som følge av turbulens som ikke er sterkere enn det som anses som normalt og helt udramatisk. Tilfellet hvor turbulens fører til skade, har vært oppe til behandling i flere utenlandske saker, og vil drøftes senere.

Utover forarbeidenes presisering om at ulykke skal fortolkes vidt, inneholder verken lov eller forarbeider noen ytterligere presisering. I tråd med alminnelig juridisk metode vil det følgelig sees hen til øvrige aktuelle norske rettskilder, med formål om å klargjøre innholdet av «ulykke» etter luftl § 10-17.

### **3.2.1 Øvrige norske rettskilder som støtte og bidrag**

Ulykke oppstilles som vilkår innenfor flere rettsområder. I folketrygdlovens kapittel 13. om yrkesskadedekning inneholder § 13-3(2) to alternative tilnærminger for å stadfeste om det foreligger en «arbeidsulykke». Videre er «arbeidsulykke» inntatt som et av flere alternative vilkår for hvilke skader og sykdommer som dekkes av forsikring etter yrkesskadeforsikringsloven § 11(1) litra a.

Av forarbeidene til yrkesskadeforsikringsloven fremgår det at arbeidsulykkebegrepet etter § 11(1) skal forstås på samme måte som arbeidsulykkebegrepet i folketrygdloven.<sup>41</sup> På

---

<sup>40</sup> Ot.prp. nr.20 (2003-2004) s. 30

<sup>41</sup> Ot.prp. nr. 44(1988-1989) s.89

bakgrunn av dette tas det utgangspunkt i fortolkningen av arbeidsulykke etter folketrygdloven, men praksis og forarbeider tilknyttet yrkesskadeforsikringsloven vil komme inn ved vurderingen.

Hva som etter norsk rett anses som en ulykke i forbindelse med regler om yrkesskader, fremkommer av en uttalelse inntatt i NOU 1976:16 s.78 om yrkesbetingede helseskader og folketrygden.

«Selve begrepet ulykke omfatter ikke enhver hendelse eller påkjenning som fører til skade. Gjennom praksis er det etterhvert fastslått visse grenser for ulykkesbegrepet. Som hovedregel kan en slå fast at den skadde må ha vært utsatt for en ytre påkjenning eller belastning som ligger utenfor rammen av en ordinær arbeidsprestasjon. Den skadevoldende hendelse må skje uventet eller uforutsett og ha oppstått med en viss plutselighet. Det må med andre ord ha foreligget et ulykkesmoment».<sup>42</sup>

Av uttalelsen følger det at en ulykke ved yrkesskader forutsetter et ulykkesmoment. Det er klart at et ulykkesmoment også vil kreves i forbindelse med «ulykke» etter luftl § 10-17. Hva som kreves for at det foreligger et ulykkesmoment etter reglene i ftrl § 13-3(2), vil dermed kunne være av relevans for tolkningen av ulykke etter luftfartsloven..

### **3.2.1.1 Arbeidsulykke etter ftrl § 13-3(2) første punktum**

Av ordlyden i ftrl § 13-3(2) første punktum kreves det en plutselig eller uventet ytre hending for at det skal foreligge en arbeidsulykke. I rt. 2006 s. 1642 (*Fotballspillerdommen*) ble det slått fast at «plutselig eller uventet» i ftrl. § 13-3(2) er kumulative vilkår, og skal forstås som «plutselig og uventet»,<sup>43</sup> og gjeldene rett fraviker følgelig fra ordlyden. Videre følger det av forarbeidene at «ytre hendinger» avgrenses mot «rene sykdomstilfeller som ikke kan føres tilbake til noen ytre påvirkning».<sup>44</sup> Kriteriet om en ytre begivenhet forutsetter dermed at det må ha skjedd noe utenfor skadelidtes legeme, av praksis følger det at denne vurderingen ikke oppstiller særlig strenge krav.<sup>45</sup>

---

<sup>42</sup> Se NOU 1976:16 s. 78. Se også Rt 2006-1642(32) hvor uttalelsen fra forarbeidene inntas i vurderingen av om en idrettsskade kunne anses som en arbeidsulykke etter ftrl § 13-3.

<sup>43</sup> Rt 2006 s. 1642(29)

<sup>44</sup> NOU 1990:20 s. 576

<sup>45</sup> Rt 2005 s. 1757(47-53)

At hendelsen må være «plutselig» innebærer et krav i henhold til tidsmomentet, og begrenser arbeidsulykke mot ytre hendelser som skjer over tid. Hendelsen må videre være uventet, hvilket avgrenser mot tilfeller hvor den ytre hendingen er forventet og forutsigbar. En antitetisk ordlydsfortolkning tilsier følgelig at den ytre hendingen må være «uforutsett» for å kunne konstituere en arbeidsulykke. Av fotballspillerdommen følger det at vurderingen av om den ytre hendingen er «plutselig og uventet» skal bedømmes ut fra hvilken sammenheng hendelsen finner sted i.<sup>46</sup> Denne relativiseringsnormen har i senere praksis blitt stadfestet i blant annet Rt 2009 s. 1626(34), og hvor stort skillet må være fra det normale for at en skal anse den ytre hending som «plutselig og uventet», gjøres gjennom en helhetlig vurdering.

I fotballspillerdommen sees det hen til avgjørelser tatt av trygderetten i forbindelse med idrettsskader, og det konkluderes med at vurderingen foretatt i TRR-2005-1326 gir en dekkende beskrivelse av hva som bør inngå i helhetsvurderingen ved avgjørelsen om det foreligger en arbeidsulykke.<sup>47</sup>

Uttalelsen er direkte knyttet opp til vurderinger av arbeidsulykker, og hvorvidt denne relativiseringsnormen skal gjelde ved vurderingen av ulykke etter luftl § 10-17 er uvisst. Et moment som taler for at en slik vurdering skal gjelde, er formålet bak lovene. Etter ftrl § 1-1 er bla formålet å gi økonomisk trygghet ved å sikre inntekt og kompensere for særlige utgifter ved skade og dødsfall. Formålet bak reglene i luftfartsloven kapittel X er i bla å sikre passasjerenes økonomiske rettigheter ved erstatning. Begge lovene tar sikte på å beskytte personers økonomiske utsikter når en blir utsatt for en ulykke. De beste grunner taler for at en lignende vurdering kan anvendes ved vurderingen av ulykke etter luftl § 10-17. En slik tilnærming har støtte i forarbeidene som påpeker at det skal gjøres en vid fortolkning av ulykke.

Anvendelse av relativiseringsnormen ved vurderingen av ulykke etter luftl § 10-17 krever en adaptoring, hvor en følgelig vil se hen til om den ytre hendingen er «plutselig og uventet» ut i fra hva som er normalt for en passasjer under en flyreise. Momenter det legges vekt på i denne vurderingen, og som vil kunne ha overføringsverdi til vurderingen av ulykke etter luftl

---

<sup>46</sup> Rt 2006 s. 1649(36)

<sup>47</sup> Rt 2006 s. 1649(38-39)

§ 10-17, er personens kontroll over situasjonen, om vedkommende faller og risikoen ved handlingen.

Erstatning som følge av fallskader ved turbulens er en særlig relevant problemstilling etter luftl § 10-17, og i slike tilfeller vil det følgelig måtte sees hen til passasjerens kontroll over og risikoen ved handlingen. Det er ikke omtvistelig at turbulens er en ytre hending, men vurderingen av om fall som følge av turbulens er en ulykke er ikke skjematisk og vil måtte bero på en helhetlig vurdering. Fall som følge av turbulens, samt andre tilfeller vil eksemplifiseres senere i oppgaven.

### **3.2.1.2 Arbeidsulykke etter ftrl § 13-3(2), annet punktum**

Ulykkesalternativ etter ftrl § 13-3(2) omtales som det avdempede ulykkesbegrepet, og vil først og fremst være aktuelt hvor det ikke foreligger en markert ulykkeshendelse. Dette følger av folketrygdlovens forarbeider, og er videre uttrykkelig uttalt i forarbeidene til yrkesskadebudsjettsloven.<sup>48</sup> Av ordlyden kreves det i likhet med første alternativ en ytre hending, men praksis har slått fast at det ved vurderingen av ulykke etter ftrl § 13-3(2) annet punktum ikke stilles et krav om «ytre hending», og ordlyden er dermed ikke sammenfallende med gjeldene rett.<sup>49</sup>

Bestemmelsen tar sikte på tilfeller hvor en person lider en påkjenning eller belastninger som er usedvanlig i forhold fra en normal situasjon i vedkommende arbeid. Dersom det er å anse som en normal påkjenning eller belastning faller en utenfor ulykkesbegrepet.

Hvordan dette alternativet potensielt vil gjøre seg gjeldene for passasjerer og deres rett til erstatning som følge av ulykke etter luftl § 10-17, er uvisst. En parallell kan likevel trekkes til de saker hvor en person har sittet forkjørt over en lengre flytur og eksempelvis får blodpropp. Spørsmålet vil i så fall være om den trange sittestillingen under flyturen kan anses som en konkret tidsbegrenset belastning som er usedvanlig i forhold til det som er normalt under en flyreise. Norsk praksis viser at varigheten av den «tidsbegrensede ytre hending» ikke antas å

---

<sup>48</sup> Se, NOU 1988:6 s. 36, «Spørsmålet om påkjenningen eller belastningen ligger utenfor den alminnelige ramme, blir først og fremst aktuelt når det ikke har skjedd noe markert ulykkesartet, men hvor ulykkesmomentet ligger i det usedvanlige i forhold til den daglige påkjenning, f.eks, hvor en arbeidstaker må utføre et løft som er langt tyngre enn hva arbeidsforholdet normalt krever».

<sup>49</sup> Rt. 2005 s. 1757(51)

strekke seg lengre en maksimalt en arbeidsdag,<sup>50</sup> og en naturlig analogi er at den tidsbegrensede ytre hendelse i forhold til luftfartsloven § 10-17 vil begrense seg til perioden en er om bord i flyet.

Det er lite trolig at en kommer til at påkjenningen eller belastningen en passasjer opplever er usedvanlig i forhold til det som er vanlig under en flyreise, selv om en ved fortolkningen av ulykke etter luftfartsloven skulle adapterer vurderingen av arbeidsulykke etter ftrl § 13-3(2) annet punktum. Bakgrunnen for dette fremstilles i pkt. 3.2.4.

### **3.2.1.3 Sammenfatning av begrepet ulykke etter øvrige norske rettskilder.**

Den generelle fortolkningen av hva som kreves for at noe skal anses som ulykke vil på tross av visse ulikheter ha stor overføringsverdi til vurderingen av ulykke etter luftl § 10-17. Gjennom folketrygdloven og yrkesskadeforsikringsloven befestes en ensartet tolkning av ulykkesbegrepet på tvers av to rettsområder, noe som taler for at praksis knyttet opp mot de to overnevnte bestemmelsene vil kunne ha betydning ved avgjørelsen av om noe er å anse som ulykke innenfor luftfartsretten. Det er videre slik at vurderingsnormen ftrl § 13-3(2), første punktum har klare likhetstrekk til hvordan «accident» har blitt definert av utenlandske domstoler. Dette vil behandles nedenfor i pkt. 3.2.1.2.

## **3.2.2 Ulykke etter forsikringsavtaler**

Et annet moment som vil kunne være opplysende for hva som forstås med ulykke etter luftl § 10-17 er forsikringsselskapenes vilkår for ulykkesskader. Forsikringsavtaler er normalt å anse som en rettskilde, men innholdet av vilkårene oppstilt i forsikringsavtalene vil likevel kunne anses å være til støtte for en fortolkning av luftl § 10-17. Bakgrunnen for dette er at forarbeidene i luftfartsloven fastslår en vid fortolkning av ulykke, og det vil dermed være betenkelig om fortolkningen av ulykke etter luftfartsloven vil være snevrere enn etter forsikringsavtaler.

Europeiske reiseforsikring sine forsikringsvilkår etter pkt. 6.1 for ulykkesskade:

---

<sup>50</sup> Se TRR-2011-164, retten uttaler at: I henhold til praksis legges det til grunn at varigheten av en «tidsbegrenset ytre hendelse» ikke antas å strekke seg lengre enn maksimalt én arbeidsdag/skift.

*”Med ulykkesskade forstås fysisk skade på en person forårsaket ved en plutselig og uforutsett ytre begivenhet.”*

Både DNB, Storebrand og flere andre forsikringsselskap oppstiller samme vilkår for å defineringen av ulykkesskade i sine forsikringsavtaler.<sup>51</sup> Det må være en «*plutselig og uforutsett ytre begivenhet*». Vilkårene for å definere en skade som en ulykkesskade etter forsikringsavtalene er identiske med vilkårene etter ftrl § 13-3, annet ledd første punktum.<sup>52</sup> Samsvaret mellom forsikringsavtaler og folketrygdloven støtter opp synspunktet om at regelen i ftrl § 13-3(2), første punktum er det generelle utgangspunkt for vurderingen av hva som er en ulykke. At uttrykket «begivenhet» brukes fremfor «hendelse» er ikke av betydning.

### **3.2.3 Ulykke etter Montreal-Konvensjonen**

I følge tall fra ICAO har 125 stater ratifisert Montreal-konvensjonen, deriblant USA, Australia, Storbritannia samt EU som enhet.<sup>53</sup> På tross av Montreal-konvensjonens mål om en ensartet regulering, er realiteten at konvensjonsstaters fortolkning varierer, og dette kommer frem ved fortolkningen av «accident» i Montreal-konvensjonen art. 17.

#### **3.2.3.1 «Unexpected or unusual event or happening»**

Utgangspunktet for amerikanske domstoler ble stadfestet i saken *Air France v. Saks* av The Supreme Court of the United States.<sup>54</sup> Faktum i saken var at en passasjer under flyvningen følte et press i venstre trommehinne, og smerten vedvarte helt til flyet landet. Da flyet hadde landet, oppsøkte passasjeren en lege og fikk vite at hun var bli permanent døv på venstre øre. Hun saksøkte Air France med krav om erstatning i henhold til Warszawa-konvensjonen art. 17. Søksmålet var begrunnet i manglende service og at reguleringen av flyets trykksystem førte til hørselstapet. Selv om rettsgrunnlaget for avgjørelsen var Warszawa-konvensjonen art 17, er vurderingen fortsatt aktuell da det materielle innholdet i bestemmelsen er tilsvarende det som gjelder i dag etter Montreal-konvensjonen art. 17.

---

<sup>51</sup> Se DNB personalforsikring – vilkår kollektiv ulykke pkt. 3.1 og Storebrand Ulykkesforsikring pkt. 1.38

<sup>52</sup> I samsvar fortolkning av ordlyden i ftrl § 13-3, annet ledd første punktum. Jf. bla rt. 2006 s. 1642(29).

<sup>53</sup> ICAO; [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MtI99\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MtI99_EN.pdf)

<sup>54</sup> *Air France v. Saks*, 470 U.S. 392, 105 S.Ct 1338 (1985)



For å avklare innholdet av «accident» etter reglene i Warszawa-konvensjonen art. 17, tok retten utgangspunkt i konvensjonens originalspråk, som er fransk.<sup>55</sup> Videre så retten hen til senere tolkninger av «accident» både innenfor amerikansk- og internasjonal rett.<sup>56</sup> Retten kom til at det avgjørende er hvorvidt «some link in the chain was an *unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger*», og at denne definisjonen «*should be flexibly applied after assessment of all the circumstances surrounding a passenger's injuries*».<sup>57</sup>

Saksøker tapte saken da det ble vurdert dit hen at flyet opererte på en normal og forventet måte, og at hennes indre reaksjon ikke kunne være å anse å som et resultat av en «*unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger*». Det forelå dermed ingen «ulykke» etter Warszawa-konvensjonen art. 17.<sup>58</sup>

Dette klassifikasjonskravet for ulykke har etablert seg som standarden for å vurdere om en hendelse er å anse som en ulykke, også etter Montreal-konvensjonen art. 17.<sup>59</sup> En konsekvens av at hendelsen må være «unusual og unexpected» medfører at episoder som skyldes turbulens normalt sett ikke er å regne som ulykker. Turbulens er alminnelig ved luftbefordring, og dersom turbulens skal kunne konstituere en ulykke kreves det som utgangspunktet turbulens av ekstrem art.<sup>60</sup> Videre avgrenser det også mot tilfeller hvor en passasjers skade skyldes en innvendig reaksjon til normal og forventet drift av flyet, da dette ikke vil være å anse som en «*unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger*». Dette er særlig relevant for saker hvor en passasjer får blodpropp i løpet av flyreisen.<sup>61</sup>

Selv om øvrige konvensjonsstater har omfavnet tolkningen i *Saks*, har definisjonen av «accident» også høstet en del kritikk, bla. det Britiske-, Australske- og Canadiske rettssystemet. Bakgrunnen for kritikken bygger på at definisjonen av ulykke foretatt i *Saks* er meget vid, og videre at ikke alt som faller inn under definisjonen absolutt og nødvendigvis bør anses å være en ulykke. Kritikken retter seg særlig mot spørsmålet om passivitet fra

---

<sup>55</sup> Se, *Air France v. Saks*, 470 U.S. 392, 105 S.Ct 1338 (1985) s. 470 pkt. 397-399

<sup>56</sup> Se, *Air France v. Saks*, 470 U.S. 392, 105 S.Ct 1338 (1985) s. 470 pkt. 401.

<sup>57</sup> *Air France v. Saks*, 470 U.S. 392, 105 S.Ct 1338 (1985) side 470 pkt. 405

<sup>58</sup> *Samme sted*

<sup>59</sup> Se Tompkins (2010) s. 135 hvor det om klasifikasjonskravet i *Air France v. Saks* kommenteres at: «The definition, established in 1985 [Saks] ... followed by the courts in other State Parties...»

<sup>60</sup> Tompkins (2010) s. 178 pkt. 8.9.16

<sup>61</sup> Tompkins (2010) s. 173

fraktførers side kan konstituere en ulykke, og videre om det bør kreves en risiko forbundet med luftfarten for at det skal være tale om en ulykke etter Montreal-konvensjonen art.17.

### 3.2.3.2 Passivitet fra fraktførers side

Kritikken bygger i hovedsak på at fortolkningen i *Saks* har blitt tatt for bokstavelig, og at ikke enhver situasjon som er en «*unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger*» automatisk bør konstituere en ulykke.<sup>62</sup> En sak som har høstet kritikk er *Olympic Airways v. Husain*, hvor domstolen kom til at passivitet fra fraktførers side konstituerte en ulykke etter Montreal-konvensjonen art. 17.<sup>63</sup>

En passasjer som var svært ømfintlig for røyk var plassert på et sete nært røykeseksjonen om bord i flyet, og ba om å få bytte sete om bord på flyet. Flypersonellet nektet han dette, og resultatet var at passasjeren fikk et illebefinnende og døde. Domstolen anvendte bedømmelseskriteriene utviklet i *Saks*, og kom til at de kabinansattes avslag på å flytte Husain til et annet sete var en «*unusual or unexpected event external to the passenger*» - og følgelig en ulykke etter Warszawa-konvensjonen art. 17. I *Husain* bygde retten på uttalelsen i *Air France v. Saks* om at det bare kreves at «*some link in the chain was an unusual or unexpected event external to the passenger*», og flypersonellets avslag på å la Husain bytte flysete ble i denne saken ansett å oppfylle kriteriet.

Kritikken fra andre lands domstoler retter seg mot at «*accident*» i Montreal-konvensjonen art 17 ikke må omfortolkes til «*unusual or unexpected event external to the passengers*», slik at enhver ytre hendelse som er «*unusual or unexpected*» automatisk medfører at det foreligger en ulykke.<sup>64</sup> På tross av uenigheten trekker praksis fra de ulike konvensjonsstatene i retning av konsensus om at utgangspunktet for vurderingen av om noe er en ulykke, er om det er en «*unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger*».<sup>65</sup>

---

<sup>62</sup> Dempsey, Paul Stephen, "Accidents & injuries in international air law. The Clash of titans."(2008) s. 8-12.

<sup>63</sup> *Olympic Airways v. Husain* 540 U.S. 644, 124. S.Ct 1221 (2004)

<sup>64</sup> Dempsey, Paul Stephen, "Accidents & injuries in international air law. The Clash of titans."(2008) s. 8-12

<sup>65</sup> Nilelsen (2009) s. 184-188, se også Dempsey, Paul Stephen, "Accidents & injuries in international air law. The Clash of titans."(2008) s. 12-15.

Formuleringen foretatt i *Saks* har videre høstet kritikk på bakgrunn av det ikke fremkommer hvilke momenter som er relevante i vurderingen av hva som er å anse som en «unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger». <sup>66</sup> Som påpekt ovenfor er avgjørelsen av om noe er en ulykke relativt fleksibel gjennom at det gjøres en «assessment of all the circumstances surrounding a passenger's injuries». Dette har medført en diskusjon hvorvidt det bør oppstilles flere vurderingsmomenter for å avgjøre om noe er en ulykke etter Montreal-konvensjonen art. 17, og et av de mest diskuterte temaene er om det skal kreves en risiko som er forbundet med luftfarten. <sup>67</sup>

### 3.2.3.3 Risiko forbundet med luftfart

Diskusjonen rundt dette spørsmålet har ført til to motpoler. På den ene siden står de som mener at ulykke etter Montreal-konvensjonen art. 17 må stamme fra en risiko som er karakteristisk for flytrafikk, <sup>68</sup> og på den andre siden er det de som mener at ulykke etter definisjonen i *Air France v. Saks* ikke begrenses mot å kun gjelde ulykker som er et resultat av en risiko forbundet med luftfart. <sup>69</sup> Spørsmålet om det skal kreves en slik risiko blir satt på spissen hvor en passasjer forårsaker skade på en medpassasjer. Tall fra IATA viser at det i perioden fra 2007-2015 ble rapportert 49084 tilfeller av «unruly passenger incidents» om bord i fly. <sup>70</sup> I statistikken innlemmes ikke bare voldsepisoder, men også trakassering, motsettelse av instruksjoner gitt av flybesetningen osv.

En dom som tar opp spørsmålet om det kreves en risiko tilknyttet luftfarten er *Brandi Wallace v. Korean Airlines*, hvor en passasjer gikk til sak mot flyselskapet etter å ha blitt befølt av en medpassasjer. Den kvinnelige passasjeren var plassert på et sete ved siden av to menn, og våknet opp av at en av mennene ved siden av henne hadde hånden sin inn under trusen hennes. Hun gjorde krav om at flyselskapet var erstatningsansvarlig etter Warszawa

---

<sup>66</sup> West, Alexa, "Defining 'Accidents' in the Air: Why Tort Law Principles are Essential in Interpreting the Montreal Convention's 'Accident' Requirement" *Fordham Law Review* volume 85 (2016) s. 1479-1481.

<sup>67</sup> *Tompkins* (2010) s. 156-158 hvor amerikansk underrettspraksis illustrerer det splittede synet. Se også *Larsen, Sweeney, Gillick* (2012) s. 370. og West, Alexa, "Defining 'Accidents' in the Air: Why Tort Law Principles are Essential in Interpreting the Montreal Convention's 'Accident' Requirement" *Fordham Law Review* volume 85 s. 1480.

<sup>68</sup> *Brandi Wallace v. Korean Air*, 214 F.3d 293, 2d Cir. (2000) pkt. Nr. 21

<sup>69</sup> *Brandi Wallace v. Korean Air*, 214 F.3d 293, 2d Cir. (2000) pkt. Nr. 22

<sup>70</sup> IATA: [https://www.iata.org/pressroom/facts\\_figures/fact\\_sheets/Documents/fact-sheet-unruly-passengers.pdf](https://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/fact-sheet-unruly-passengers.pdf)

konvejsjonen art. 17. I dommens pkt. II diskuteres forholdet til tolkningen foretatt i *Air France v. Saks*. Først uttales det at:

«Courts have wrestled with the Saks definition of “accident” since it was announced. That struggle is particularly difficult in cases like ours where the putative injuries are caused by torts committed by fellow passengers”.<sup>71</sup>

Selv om dommen er 17 år gammel viser både juridisk teori, samt nyere praksis at problemstillingen fortsatt er aktuell.<sup>72</sup> I dommens konklusjon berøres emnet om hvorvidt det kreves en risiko i tilknytning til driften av flyet for at flyselskapet skal bli erstatningsansvarlig.

Imposing an “inherent in air travel” requirement does not comport with the plain meaning of the Supreme Court's decision in *Air France v. Saks* ... A co-passenger's tort satisfies the Supreme Court's interpretation of “accident” as “an unexpected or unusual event or happening that is external to the passenger,” and the Court did not also include a “characteristic of air travel” requirement in the definition... When the Supreme Court partially restated its holding, it again avoided any mention of the inherent risks of air travel: “[a]ny injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an unusual or unexpected event external to the passenger... The context of the Court's holding in *Saks* also supports the view that “characteristic of air travel” is not a necessary element of an Article 17 accident<sup>73</sup>

I dommen ble det slått fast at det forelå en ulykke etter Warszawa-Konvensjonen art 17. Retten hadde dog en litt forsiktig tilnærming til vurderingen, om hvorvidt det skulle kreves en risiko forbundet med luftfart, og slo fast at det i denne saken uansett ikke var nødvendig å ta stilling til om det kreves en risiko forbundet med luftarten, da saken uansett ville oppfylle det kravet. Bakgrunnen for dette var at retten la vekt på at karakteristikken ved flyreiser økte muligheten for overfall ved at passasjerer blir plassert ved siden av fremmede i trange

---

<sup>71</sup>Brandi Wallace v. Korean Air, 214 F.3d 293, 2d Cir. (2000) pkt. 20

<sup>72</sup>Nielsen (2009) s. 197. Se også Tompkins (2010) s. 171 for en presentasjon av problemet i amerikansk underrettspraksis.

<sup>73</sup> Brandi Wallace v. Korean Air, 214 F.3d 293, 2d Cir. (2000) pkt. 31.

omgivelser med lyset avslått. Dommen illustrer rekkevidden av den uklare- og tolkningsåpne definisjonen foretatt i *Air France v. Saks*.

Britiske domstoler stod ovenfor en lignende sak i *Morris v. KLM*,<sup>74</sup> og retten foretok en noe mer inngående vurdering av hvorvidt det kan kreves en risiko forbundet med flytrafikk. Retten slår fast at det her er tale om en «risk inherent in air travel», men tas ikke et standpunkt til om det er et vilkår for at noe skal være en ulykke etter Montreal-konvensjonen art. 17.<sup>75</sup> Også i saken *Tsevas v. Delta Airlines, Inc* ble en seksuell forgripelse ansett å utgjøre en ulykke.<sup>76</sup>

Verken den britiske eller amerikanske domstolen slår fast hvorvidt det faktisk skal kreves at ulykken må stamme fra en risiko som er karakteristisk ved luftfarten, og spørsmålet er fremdeles ikke avklart.<sup>77</sup> Begge lands domstoler forholder seg til den vide definisjonen i *Air France v. Saks*, og det slås fast at dersom det var et vilkår om «risk inherent in air travel», ville det uansett være oppfylt. Om en ved tolkningen av «ulykke» etter luftl § 10-17 likevel skulle kreve en risiko tilknyttet luftfarten, viser de overnevnte rettsavgjørelser at det ved en slik vurdering foretas meget vidtrekkende betraktninger.

Det foreligger flere saker avgjort av lavere instanser i det amerikanske rettssystemet, og selv om slik praksis ikke vil tillegges særlig vekt for norske domstolars fortolkning av luftl § 10-17, illustrerer de spørsmålet om det bør kreves en risiko tilknyttet luftfarten for skader voldt av tredjemann. I *Price v. British Airways* kom domstolen til at slåsskamp mellom to passasjerer ikke var å anse som en «ulykke»,<sup>78</sup> med begrunnelse i at flypersonellet ikke kunne klandres. En lignende begrunnelse var tilfellet i *Ramos v. Transmeridian Airlines*,<sup>79</sup> hvor en passasjers falt over en medpassasjer ikke ble ansett å være en ulykke. I *Lahey v. Singapore Airlines* som også omhandlet vold fra medpassasjer, ble det derimot slått fast at kabinpersonellens opptreden ikke er relevant for om det foreligger en ulykke eller ei.<sup>80</sup>

---

<sup>74</sup> *Morris v. KLM Royal Dutch Airlines*, [2002] UKHL 7, [2002] 2 AC 628

<sup>75</sup> *Morris v. KLM Royal Dutch Airlines* [2002] UKHL 7, [2002] 2 AC 628, pkt 29-31

<sup>76</sup> *Tsevas v. Delta Airlines, inc* 1997 WL 767278 (N.D.111) 1997. Se Nielsen (2009) s. 197 som presenterer dommen.

<sup>77</sup> Tompkins (2010) s. 157.

<sup>78</sup> *Price v. British Airways* 1992 “L 170679 (S.D.N.Y. 1992)

<sup>79</sup> *Garcia Ramos v. Transmeridian Airlines, INC*. 385 F.Supp.2d 137 (2005)

<sup>80</sup> *Lahey v Singapore Airlines, Ltd.*, 115 F. Supp 2d 464 (S.D.N.Y)

Vurderingen av om kabinpersonellet på noen måte kan klanders vil også kunne komme inn i vurderingen av årsakssammenheng mellom ulykken og skaden, samt begrensninger i fraktførers objektive ansvar.

Det er klart at rettstilstanden i stor grad hviler på den fleksible vurderingen gjort av domstolen i *Saks*, og når det ikke er avklart om det skal kreves en risiko tilknyttet luftfarten kan det følgelig ikke oppstilles som et vilkår.

### **3.2.4 Samlet vurdering av «ulykke» som vilkår for erstatning**

Ved å være en gjennomføring av Montreal-konvensjonen art. 17 står luftl § 10-17 i en spesiell stilling. Når norske domstoler står overfor en fortolkning av «ulykke» etter luftl § 10-17, vil det tas utgangspunkt i alminnelig juridisk metode, men praksis fra andre konvensjonsstater vil som påpekt kunne komme inn som både støtte og bidrag.

Som vist ovenfor ingen relevant norsk praksis tilknyttet luftl § 10-17, og forarbeidene er ikke avklarende med hensyn til hvordan en skal fortolke «ulykke». Etter ftrl § 13-3(2), første punktum er en arbeidsulykke en «plutselig og uventet ytre hending» en blir utsatt for under arbeid, og kravet om et slikt markert ulykkesmoment må etter norsk rett anses som utgangspunktet for fortolkningen av ulykke etter luftl § 10-17.

Utgangspunktet for fortolkningen av ulykke etter folketrygdloven har store likhetstrekk med utenlandsk praksis etter Montreal-konvensjonen Art 17. Det kreves en ytre påvirkning, og den må videre være «unusual or unexpected», hvilket samsvarer med «uventet». Av internasjonal praksis går det dog ikke frem at ulykken også må være «plutselig». Det finnes eksempler hvor det er påpekt at plutselighet ofte vil være karakteristisk for om noe er å anse som «unusual or unexpected»,<sup>81</sup> men i motsetning til norsk rett oppstilles det ikke som et vilkår for at noe er å anse som en ulykke.

Hvordan norske domstoler vil forholde seg til dette er uvisst, men dersom det sees hen til internasjonal praksis etter Montreal-konvensjonen, vil tolkningen etter luftl § 10-17 potensielt sett være mer liberal enn innenfor andre norske rettsområder. Det påpekes i forarbeidene at

---

<sup>81</sup>Se, Dempsey, Paul Stephen, "Accidents & injuries in international air law. The Clash of titans."(2008) s. 3 hvor *Sakarina v. Trans World Airlines siteres*; "An accident has been defined as an unexpected and sudden event that takes place without a foresight".

det ved fortolkningen av ulykke ikke kreves at det foreligger det man i dagligtale vil karakterisere som en ulykke<sup>82</sup>, og en ekskludering av ftrl § 13-3(2) sitt vilkår om plutselighet ved tolkning av ulykke etter luftl § 10-17 vil kunne forsvares. En ekskludering av vilkåret om plutselighet vil likevel ikke ha store konsekvenser. Grunnen for dett er at en episode som karakteriseres «unusual or unexpected», i de aller fleste tilfeller også betyr at det foreligger en viss plutselighet.

Et dagsaktuelt eksempel som illustrerer vurderingen av «ulykke» er hendelsen hvor en person i U.S.A ble utsatt for såkalt «bumping»,<sup>83</sup> og mistet plassen sin om bord i flyet.<sup>84</sup> Hendelsen har vært mye omtalt i media, og videoklipp fra hendelsen viser at passasjerer på en voldelig måte blir dratt ut av sete sitt, og videre slept bortover midtgangen. Selv om passasjerer ble bedt om å forlate flyet, er det at passasjerer brått blir dratt ut av sete sitt å anse som en plutselig og uventet ytre hending, og det foreligger dermed et markert ulykkesmoment. Tvisten omhandler en innenlandsflyvning i USA, og hvordan regelverket i de ulike delstater er angående fraktførers erstatningsansvar vites ikke. Dersom det hadde vært tale om internasjonal luftbefordring, ville passasjerer etter alle solemerker hatt rett til erstatning i medhold av Montreal-konvensjonen art 17.

Et annet særlig aktuelt eksempel er vurderingen av om turbulens vil kunne konstituere en ulykke. Det er klart at det er en ytre hending, men for at det skal karakteriseres som en «uventet og plutselig» kreves det turbulens ut over hva som er normalt. Vanlig praksis om bord i fly er at flybesetningen varsler passasjerene om at det vil kunne forekomme turbulens underveis i flyvningen. Om slik varsling er foretatt skal det mye til for at en skal kunne anse turbulensen å være plutselig og uventet. I motsatt tilfelle, altså om turbulensen kommer brått på besetningen, og passasjerer ikke blir varslet, vil trekke i retning av at turbulensen kan konstituere en ulykke. Det er et markert ulykkesmoment, men det er ikke slik at enhver situasjon hvor turbulens ikke er varslet på forhånd vil konstituere en ulykke etter luftl § 10-17. Det vil måtte sees hen til graden av turbulens, og gjøres en konkret vurdering av om det enkelte tilfeller er å «plutselig og uventet».

---

<sup>82</sup> Ot.prp.nr.20 (2003-2004) s. 30

<sup>83</sup> Etablert praksis hvor overbooking medfører at passasjerer med billett nektes å bli med flyet.

<sup>84</sup> Se bla. Dagbladets nyhetssak om hendelsen. <http://www.dagbladet.no/nyheter/united-airlines-passasjer-brakk-nesen-og-padro-seg-hjernerystelse/67487020>

At passivitet fra flypersonnellets side skal kunne regnes som en ytre hending og derav konstituere en ulykke, er som nevnt et omdiskutert tema. Hvordan dette vil forholde seg etter luftl § 10-17 er uklart. Dersom norske domstoler i overenstemmelse med *Husain* kommer til at passivitet fra flyselskapers side kan utgjøre en «ytre hending», og følgelig en ulykke vil fraktførers erstatningsansvar potensielt sett bli meget vidtrekkende. Man kan tenke seg situasjonen hvor en passasjer ber om å få bytte sete, men får avslag fra en av de kabinansatte, og passasjerer lider som følge av avslaget en sjokkskade. Personen som satt ved siden av den sjokkskadede passasjerer vil lite trolig tenke «han ble nektet å bytte sete, flyselskapets avslag var en ulykke».

Det må tas i betraktning at forarbeidene stadfester en vid fortolkning av ulykke, og det påpekes at det ikke kreves at det foreligger det man i dagligtale vil karakterisere som en ulykke. Om fraktførers passivitet kan anses å være særlig klanderverdig, bør det vektlegges. Og ut ifra en konkret vurdering vil passiviteten kunne anses å være en plutselig og uventet ytre hending, og derav en ulykke. Et tenkt eksempel vil være hvor en passasjer påpeker overfor besetningen at personen i setet ved siden av han viser truende oppførsel, men flyselskapet nekter passasjerer å få bytte sete. Senere under flyvningen blir passasjerer befølt av sidemannen. Hendelse stammer fra forhold utenfor passasjerens legeme, og selv om rettskildet bildet er noe uklart, bør passivitet fra fraktførers side ut fra en helhetlig vurdering kunne konstituere en ulykke etter luftl § 10-17.

Som behandlet i pkt. 3.2.1.2 stilles det ved anvendelsen av det avdempede ulykkesbegrepet etter ftrl § 13-3(2), annet punktum ikke opp et absolutt krav om en ytre hending. Hvordan en slik tilnærming vil forholde seg etter luftl § 10-17 er ikke avklart, men om en ser til konvensjonsstaters praksis vil en slik fortolkning være kontroversiell og stride mot etablert praksis.

Norske domstoler vil trolig vise tilbakeholdenhet ved anvendelse av det avdempede ulykkesbegrepet for vurderingen av ulykke etter luftl § 10-17. Dersom det mot formodning skulle bli anvendt, vil det sannsynligvis dreie seg om typiske livsstilssykdommer, som eksempelvis blodpropp og hjerneblødning, hvor det typisk ikke foreligger et markert ulykkesmoment. Dette er skader som kan oppstå både hvor som helst- og når som helst, og vil sees på som hendelser som tilhører dagliglivets risiko, og ikke en belastning som er usedvanlig i forhold til hva som er en normal flyreise.



At norske domstoler vil kreve at det foreligger en risiko forbundet med luftfarten for at en hendelse er å regne som en «ulykke», anses som lite trolig. Det foreligger ingen klar praksis fra konvensjonsstatene om at så er tilfellet, og videre avgrenses fraktførers ansvarsperiode ved at ulykken må skje «om bord i luftfartøyet eller i sammenheng med at passasjerer går om bord eller forlater fartøyet», hvilket innebærer en avgrensning mot tilfeller som ikke har noen tilknytning til befordringen. En slik tilnærming samsvarer med Lødrup (1975) s. 164-165 hvor det vurderes om det skal kreves at den skadevoldende begivenhet må være et utslag av særlige faremomenter i luftfarten for at det fraktfører skal bli ansvarlig. Lødrup forkaster et slikt krav og begrunner dette i at fraktførers omsorgsplikt danner utgangspunktet for ansvaret.<sup>85</sup> At fraktfører har en omsorgsplikt følger av luftl § 6-10, hvor alle som gjør tjeneste på luftfartøy skal «vise omsorg for ... ombordværende ... og ellers samvittighetsfullt utføre sine tjenesteplikter». Omsorgsplikten vil gjelde under hele fraktførers ansvarsperiode etter luftl § 10-17.

Montreal-konvensjonen tar sikte på å utvide passasjerers rettigheter, og et tilleggsvilkår om at ulykken må være et resultat av en risiko forbundet med luftfart, fremstår som overflødig sett i sammenheng med øvrige vurderingsmomenter for ulykke og den fastsatte ansvarsperioden. Dersom den ytre hendingen som skjer er innenfor ansvarsperioden til fraktfører og den videre er «uventet og plutselig», vil det være naturlig å omtale det som en ulykke. Dette er ikke ensbetydende med at fraktfører vil være erstatningsansvarlig ved at rett til erstatning krever årsakssammenheng mellom ulykken og skaden.

Luftl § 10-17 inneholder ingen presisering om at ulykken må være forårsaket av fraktfører, og ulykker forårsaket av medpassasjerer omfattes av bestemmelsen. Dersom ulykken skyldes en interaksjon med en annen passasjer, vil vurderingen av om fraktfører er å bebreide i hovedsak komme inn ved vurderingen av årsakssammenheng eller ved eventuelle begrensninger i det objektive ansvaret. Dersom forholdet er å anse som en ulykke, vil fraktfører kunne bli erstatningsansvarlig forutsatt at øvrige vilkår er oppfylt. Fraktførers ansvar avgrenses sålede mot tilfeller hvor en passasjer blir utsatt for en personskade som ikke er en ulykke. I slike tilfeller vil passasjerer måtte gjøre krav på erstatning i medhold av de generelle reglene om personskadeerstatning i lov om skadeserstatning kapittel 3.

---

<sup>85</sup> Lødrup (1975) s. 165

Norske domstoler har til nå ikke stått ovenfor en tolkning av luftfartsloven § 10-17, og en fremtidig dom vil kunne gi svar på noen av uklarhetene. At utenlandske domstoler ved vurderingen av «accident» etter Montreal-konvensjonen art. 17 fortsatt ikke har klart å komme til enighet om innholdet av «accident», utover utgangspunktet om at det må være en «unusual or unexpected event external to the passenger», tydeliggjør den uklare rettssituasjonen. Sett alle momenter under ett, vil fortolkningen av ulykke etter luftl § 10-17 etter all sannsynlighet samsvare med kravene for arbeidsulykke etter ftrl § 13-3(2), første punktum. Det må dog legges til grunn at forarbeidene til lov om endringer i luftfartsloven påpeker at ulykke skal fortolkes vidt, hvilket medfører at det ved ulykkesvurderingen etter luftl § 10-17 vil kunne oppstilles lempeligere vilkår enn hva det opereres med etter folketrygdloven.

### 3.3 Skadevilkåret

Som påpekt i pkt. 2.3.4, er luftfartsloven kapittel X en gjennomføring av fraktførers ansvarsregler ved internasjonal luftbefordring etter Montreal-konvensjonen. Da det etter norsk rett ikke foreligger øvrige bestemmelser om fraktførers erstatningsansvar utover EU-forordningene,<sup>86</sup> som stadfester at innholdet i Montreal-konvensjonen art 17 er gjeldene på det indre luftmarkedet, vil behandlingen av om fraktfører er erstatningsansvarlig avhenge av samme vurderingskriterier uavhengig om det er tale om nasjonal eller internasjonal luftbefordring.

Ovenfor ble vilkåret om «ulykke» etter luftl § 10-17 og forholdet til konvensjonsstaters fortolkning av «accident» etter Montreal-konvensjonen art. 17 behandlet. På tross av visse uklarheter, foreligger det konsensus rundt kjernen ved fortolkningen av ulykke, da det kreves en uforutsett ytre hending.

Når det kommer til fortolkningen av hvilke typer skader som omfattes av skadebegrepet, er det klare kollisjoner mellom konvensjonsstaters praksis og praksis etter alminnelig norsk erstatningsrett.

Beskrivelsen av fraktførers erstatningsansvar for skader etter luftl § 10-17 begrenser seg til skader på «legeme eller helse», og forarbeidene til lov om endring av luftfartsloven følger det

---

<sup>86</sup> Se luftl § 10-17a

at skade på «legeme eller helse» er å regne som en personskaade.<sup>87</sup> At det etter norsk lov ikke skal være avgjørende hvorvidt en skade er av psykisk- eller fysisk art ble slått fast i Rt. 1968 s. 884, hvor høyesterett uttalte at erstatning må ytes uavhengig av om invaliditeten er «organisk- eller nevrotisk betinget». I internasjonal rett er temaet i vesentlig grad mer omtvistet, og konvensjonsstaters praksis trekker i retning av at psykiske skader ikke omfattes av «bodily injury».

### **3.3.1 Norske domstolers forhold til konvensjonsstaters fortolkning av «bodily injury».**

Ordlyden inntatt i luftl § 10-17 fremstår umiddelbart som en utvidelse av Montreal-konvensjonen art. 17 hvor ansvaret relaterer seg til «bodily injury». Ved gjennomføringen av Montreal-konvensjonen er det i ot.prp.nr.20 (2003-2004) kapittel 3.2 gjort en rekke merknader til de enkelte artiklene og deres forhold til gjennomføringen i luftfartsloven kapittel X. På tross av ulikheten i ordlyden er det samsvar mellom luftl § 10-17 og Montreal-konvensjonen. Dette følger av ot.prp.nr.20 sin merknad til Montreal-konvensjonen art. 17,<sup>88</sup> og det følger videre at hvilke skader som omfattes skal avgjøres etter alminnelig erstatningsrettslig metode.<sup>89</sup>

Som nevnt under pkt. 2.2.2 ble Warszawa-konvensjonen endret flere ganger, og ved Montreal-protokoll nr. 3 ble ordlyden i art. 17 endret fra «wounding of a passenger or any other bodily injury» til «*personal injury*».<sup>90</sup> Ved gjennomføringen av Montrealkonvensjonen ble ordlyden nok engang endret, da «*personal injury*» ble erstattet med «bodily injury», og en gikk nærmest tilbake til Warszawa-konvensjonens opprinnelige ordlyd.

At norsk forarbeidene fastslår at det foreligger samsvar fremstår som betenkelig, men i forbindelsen med den nevnte endringen i art. 17 uttales følgende:

Dette[endringen] innebærer imidlertid ingen materiell endring, til tross for at man etter en alminnelig språkforståelse nok ville tolke den nye ordlyden dit hen at rene psykiske skader ville falle utenfor. Dette er imidlertid ikke tilfellet. Det ble lagt til

---

<sup>87</sup> Ot.prp.nr. 20 (2003-2004) s. 11

<sup>88</sup> Ot.prp.nr.20 (2003-2004) s. 12

<sup>89</sup> *Samme sted.*

<sup>90</sup> Sml. Haag-Protokollen av 28 September 1955 Kapittel 1, art. 22

grunn på diplomatkonferansen at ordlyden her skal tolkes utvidende til også å kunne omfatte rene psykiske skader<sup>91</sup>

Diplomatkonferansen var en konferanse i forbindelse med fastleggelsen av innholdet i Montreal-konvensjonen, og uttalelsen det i forarbeidene siktes til er;

«The concept of bodily injury is included on the basis of the fact that mental injuries are recoverable under certain circumstances. It is recognised that the jurisprudence in this area is developing. It is not intended to interfere with the existing jurisprudence or the further development of that jurisprudence, especially in the view of the general development of the society and the development of jurisprudence in other areas than carriage by air»<sup>92</sup>

Uttalelsen påpeker at Montreal-konvensjonen ikke har til hensikt å hemme et lands gjeldende rett eller rettsutvikling hva gjelder retten til erstatning for psykiske skader. Denne uttalelsen har ført til uklarhet med hensyn til hva som er gjeldene internasjonal rett.

Historisk sett har konvensjonsstater tolket begrepet skadebegrepet ut fra det autentiske franske begrepet «*l'èssion corporelle*» inntatt i Warszawa-konvensjonen,<sup>93</sup> og i stor grad fortolket det dit hen at det ikke gis en rett til erstatning for rene psykiske skader. En slik fortolkning er i tråd med Wien-konvensjonen art 31, og termen «bodily injury» er ikke nærmere forklart i Montreal-konvensjonen. En opprettholdelse av fortolkningen etter Warszawa-konvensjonen art. 17 fremstår i utgangspunktet som legitim.

Hvilket utslag uttalelsen fra diplomatkonferansen har ved fortolkningen er foreløpig ikke avklar ved praksis, men i norsk rett tillegges uttalelsen avgjørende vekt.<sup>94</sup> Umiddelbart fremstår uttalelsen som forutgående arbeid i forbindelse med konvensjonen, og følgelig en sekundær tolkningskilde etter Wien-konvensjonen art. 32 jf art 31. Realiteten er at samtlige konferansedeltakere tiltrådte utsagnet, og utsagnet kan følgelig betraktes som en primær fortolkningskilde jf Wien-konvensjonen art 31(2) bokstav a.<sup>95</sup> Dette resulterer i at både norske- og øvrige utenlandske domstoler vil kunne anvende nasjonale erstatningsrettslige-

---

<sup>91</sup> Ot.prp.nr 20 (2003 -2004) s.12

<sup>92</sup> *Samme sted.*

<sup>93</sup> Alexander & Sochor (1990) s. 61-63

<sup>94</sup> Ot.prp. nr. 20 (2003-2004) s.12

<sup>95</sup> Nielsen (2009) s. 278

prinsipper ved vurderingen av om psykisk skade går inn under skade på «legeme eller helse» eller evt. «bodily injury». En slik fortolkning støttes opp av fortalen til Montreal-konvensjonen, gjennom å ivareta beskyttelsen av forbrukernes interesser slik at de får en rettferdig erstatning.<sup>96</sup>

En effekt av at Montreal-konvensjonen ikke har til hensikt å hemme et lands gjeldende rett eller rettsutvikling hva gjelder retten til erstatning for psykiske skader, er at fraktførers erstatningsansvar vil kunne variere ut fra hvilken konvensjonsstat som behandler søksmålet. Noe som igjen vil kunne innebære store konsekvenser for den skadelidte.

I det følgende vil det først gjøres en vurdering av passasjerers rett til erstatning for «skader på helse og legeme» i tråd med alminnelig norsk erstatningsrett. Ved å samtidig presentere konvensjonsstaters praksis, vil ulikheter i passasjerers erstatningsrettslige vern avhengig av hvilket lands domstol som avgjør saken illustreres.

### **3.3.2 Skade på legeme eller helse**

Som påpekt ovenfor gjelder skadelidtes rett til erstatning etter norsk rett uavhengig av om skaden er av fysisk- eller psykisk art. Etter alminnelig erstatningsrettslig metode har skadelidte krav på erstatning både for realskaden, og eventuelle følgeskader som kan avledes fra den primære skade.<sup>97</sup>

#### **3.3.2.1 Fysiske- og psykiske realskader**

Det følger av ordlyden at fraktfører er ansvarlig for skade på «legeme». Med legeme siktes det til passasjerens kropp, og fysiske skader er således omfattet. En fysisk skade forutsetter at det kan bevises at det foreligger faktisk skade på kropp, eller en svekkelse av kroppens fysiske funksjoner.<sup>98</sup> Typiske eksempler på fysisk skade er eksempelvis brukket ben, forstuing, slagskader, o.l. Vurderingen av hvilke fysiske skader som omfattes av fraktførers erstatningsansvar byr på få problemer, og erstatningskravet vil avhenge av om det foreligger

---

<sup>96</sup> Se, Montreal-konvensjonens fortale tredje avsnitt; RECOGNIZING the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution

<sup>97</sup> Lødrup (2011) s. 48

<sup>98</sup> Lov av 20 mai nr. 28 om straff § 273. Kroppsskade innebærer «skader en annens kropp eller helse, gjør en annen fysisk maktesløs eller fremkaller bevisstløshet eller liknende tilstand hos en annen»

årsakssammenheng mellom ulykken og skade. Det erstatningsrettslige vilkåret om årsakssammenheng drøftes i pkt. 3.3.3. At retten til erstatning for blodpropp står i en svak posisjon er, som det ble påpekt ovenfor, fordi det vanskelig kan anses å foreligge en ulykke, og ikke på grunn av det ikke er å anse som en skade på legeme.

Psykiske skader står i utgangspunktet i samme posisjon som fysiske skader, men kravet til årsakssammenheng vil ofte være vanskeligere å bevise. Typiske psykiske skader i luftfartsretten er bla sjokkskader og posttraumatisk stress.

Konvensjonsstaters praksis ved rett til erstatning for rene psykiske skader bygger i stor grad på *Eastern Airlines v. Floyd*.<sup>99</sup> Saken ble løst etter Warszawa-konvensjonen art. 17, og gjaldt passasjerers rett til erstatning for rene psykiske skader.

I dommen konkluderes det med at;

«an air carrier *cannot be held liable* under Article 17 when an accident has not caused a passenger to suffer death, physical injury, or physical manifestation of injury»<sup>100</sup>

Det slås altså fast at vilkåret til «bodily injury» ikke er oppfylt gjennom en eksplisitt emosjonell skade, men det åpnes for erstatning ved følgeskader. Det er klart slått fast at psykiske følgeskader er erstatningsberettiget,<sup>101</sup> og i de britiske domstoler er det videre vurdert dit hen at en psykisk skade som får fysiske følgeskader kan konstituere «bodily injury».<sup>102</sup> Standpunktet til hvordan en skal vurdere «bodily injury» gjort i *Eastern Airlines v. Floyd* har vært rådende i etterfølgende saker, særlig i det amerikanske rettssystemet,<sup>103</sup> men også i Storbritannia og Canada.

### 3.3.2.2 Følgeskader

Ved rett til erstatning for følgeskader er rettstilstanden noe mer komplisert og uklar enn ved rett til erstatning ved realskader, og de erstatningsrettslige prinsippene om årsakssammenheng settes ofte på spissen. En person har videre rett til erstatning for følgeskaden uavhengig av om

---

<sup>99</sup> *Floyd v. Eastern Airlines, Inc.*, 499 U.S. 530 (1991)

<sup>100</sup> *Floyd v. Eastern Airlines, Inc.*, 499 U.S. 530 (1991) C III

<sup>101</sup> *Morris v. KLM Royal Dutch Airliness* [2002] UKHL 7, [2002] 2 AC 628, se også *Alvarez v American Airlines, Inc.* No. 98 Civ. 1027 (MBM) (S.D.N.Y) 1999

<sup>102</sup> *Morris v. KLM Royal Dutch Airliness* [2002] UKHL 7, [2002] 2 AC 628, Avsnitt 90-104

<sup>103</sup> *Tompkins* (2010) s. 147

den er psykisk- eller fysisk betinget. I en situasjon hvor begge skader er å anse som skade på «legeme og helse», vil retten til erstatning avhenge av vilkåret til årsakssammenheng.

Luftl § 10-17 krever at en ulykke har forårsaket skaden. Av ordlyden går det ikke frem at ulykken direkte må ha rammet den skadde personen for at en skal ha rett til erstatning, bare at ulykken må ha forårsaket skaden. En naturlig språklig forståelse er dermed at en passasjer vil kunne ha rett til erstatning hvor han selv lider en skade som følge av at en annen passasjer blir utsatt for en ulykke, og ikke bare tilfellet hvor samme passasjer både har lidt real- og følgeskade.

En slik rett til erstatning er slått fast i Rt 1985 s. 1011(Hauketo-dommen), hvor en kvinne fikk erstatning for sjokkskadene hun led som følge av å ha bevitnet at mannen ble truffet av et tog. Høyesterett slo fast at i denne saken:

«var det høyst *påregnelig* at hun kunne bli sjokkskadet. Jeg kan heller *ikke se at behovet for en rimelig avgrensing av skadevolderens ansvar* her gjør seg gjeldende med en slik tyngde at erstatningsplikt ikke bør anses å foreligge».<sup>104</sup>

I Hauketo-dommen var det også tale om et objektivt ansvar, og da forarbeidene slår fast at en skal vurdere retten til erstatning etter luftl § 10-17 i tråd med de alminnelige erstatningsregler, innebærer dette at en ikke bør avgrense fraktførers ansvar mot slike hendelser. Vurderingen til høyesterett bygger i stor grad på en adekvansvurdering. Årsaksskravet for tredjemanns rett til erstatning er særlig strengt, og behandles under neste punkt.

### **3.3.3 Vilkåret om årsakssammenheng mellom ulykken og skaden**

For rett til erstatning etter alminnelig erstatningsrett kreves det årsakssammenheng mellom skaden og den ansvarsbetingende handling. For retten til erstatning etter luftl § 10-17 innebærer kravet at det må foreligge faktisk årsakssammenheng mellom ulykken og skaden som har oppstått. Det kreves videre at årsakssammenhengen er påregnelig eller adekvat,<sup>105</sup> hvilket blir referert til som kravet om rettslig årsakssammenheng.

---

<sup>104</sup> Rt 1985 s. 1011(1016)

<sup>105</sup> Engstrøm, Bjørn. «Kravet til årsakssammenheng i erstatningsretten - belyst særlig ved dykkerdommen i Rt-2003-338.» Tidsskrift for erstatningsrett 2004 nr. 1, s. 61

Det etablerte utgangspunktet for å vurdere om det foreligger årsakssammenheng etter norsk erstatningsrett er betingelseslæren. Betingelseslæren innebærer en logisk differansebetraktning hvor en sammenligner det faktiske- og hypotetiske hendelsesforløpet.<sup>106</sup> Dersom skaden ikke ville ha forekommet om en tenker ulykken bort, er ikke ulykken en nødvendig betingelse, og kravet om årsakssammenheng vil ikke være oppfylt.

Dersom det er fastslått at det foreligger en ulykke, vil det vanskelig tenkes at det ikke foreligger årsakssammenheng med fysiske skader som oppstår i sammenheng med ulykken. Om det derimot er tale om en psykisk skade, eller eventuelle følgeskader vil det ofte være vanskeligere å bevise at ulykke har vært en nødvendig betingelse.

Ved avgjørelsen av om det foreligger tilstrekkelig årsakssammenheng, er utgangspunktet i norsk rett at skadevolder må ta skadelidte som han er.<sup>107</sup> Denne tilnærmingen bygger på rimelighetshensyn og respekt for mennesker individualitet, og ivaretar hensynet om at ulikheter på det individuelle plan ikke skal gå ut over skadelidtes rett til erstatning.<sup>108</sup> Denne tilnærmingen har i senere tid blitt omtalt som *sårbarhetsprinsippet*,<sup>109</sup> og for at sårbarhetsprinsippet skal komme til anvendelse forutsettes det at den latente sårbarheten blir realisert av ansvarshendelsen,<sup>110</sup> som etter luftl § 10-17 er «ulykken». Den latente sårbarheten kan være av både fysisk, psykisk og økonomisk art.<sup>111</sup>

Et tenkt eksempel er hvor den skadde passasjeren er ishockeyspiller. Under flyreisen skjer det en ulykke, og passasjeren lider en hodeskade som medfører at han ikke lengre kan spille hockey. I tillegg til å ikke kunne spille hockey, får han også etterfølgende nevrose grunnet ulykken. Tilsvarende skade på en annen passasjer ville sannsynligvis ikke medført like store tap, men i tråd med sårbarhetsprinsippet vil fraktfører bli ansvarlig for hele det økonomiske tapet, forutsatt at passasjeren beviser at den økonomiske- og psykiske sårbarheten var en nødvendig betingelse for skadene. Sårbarhetsprinsippet verner den skadelidte passasjer, og

---

<sup>106</sup> Kjelland, Morten, «Årsakssammenheng og bevis», Personskadeoppgjør 2015 revidert utgave september 2015 s. 58-59

<sup>107</sup> Se Rt 1997 s. 1(8)

<sup>108</sup> Kjelland, Morten, «Årsakssammenheng og bevis», Personskadeoppgjør 2015 revidert utgave september 2015 s. 63-68

<sup>109</sup> *Samme sted*.

<sup>110</sup> *Samme sted*

<sup>111</sup> *Samme sted*



fraktfører må følgelig ta de økonomiske konsekvensene av individuelle ulikheter hos passasjerene.

Utgangspunktet er klart, fraktfører må ta skadelidte som han er, og dersom årsaksskravet etter betingelseslæren er oppfylt vil normalt sett fraktfører bli erstatningsansvarlig. I visse tilfeller vil det fravikes fra de overnevnte utgangspunkt. Gjennom uvesentlighets- og adekvanslæren gjøres det unntak fra betingelseslæren og sårbarhetsprinsippet utfra en skjønnsmessig avgrensning av årsaksskravet.

Uvesentlighetslæren gjør unntak fra både betingelseslæren og sårbarhetsprinsippet hvor ansvarshendelsen, som etter luftl § 10-17 er ulykken, bare har ytt et minimalt bidrag til skaden. Anvendelsen av uvesentlighetslæren innebærer en sammenligning av årsakene, og forutsetter dermed at det foreligger flere faktorer i årsaksbildet. Om en kommer til at ulykken bare har ytt et minimalt bidrag til skaden, er konsekvensen at fraktfører må frifinnes.<sup>112</sup>

I Rt. 1992 s. 64(p-pille-dom II) klargjøres innholdet av uvesentlighetslæren hvor det uttales at erstatningsplikt bare vil være aktuelt hvor ansvarshendelsen «har vært så vidt vesentlig i årsaksbildet at det er naturlig å knytte ansvar til den». Avgrensningen nedad mot hva som anses å være uvesentlig slås fast i Rt 1999 s. 1473, hvor det uttales at «det er bare hvis en av de samvirkende årsaker må anses som ubetydelig at man ... kan velge å se bort fra den».<sup>113</sup>

Ovenfor ble virkningen av betingelseslæren og sårbarhetsprinsippet eksemplifisert hvor en ishockeyspiller ble skadet og led økonomiske tap etter å ha vært utsatt for en ulykke om bord på flyet. Dersom en tenker seg at han forut for ulykken hadde blitt plassert på andrelaget og over en lengre periode hadde slitt psykisk ville ulykken kunne sees på som «tua som veltet lasset» i forhold til den psykiske følgeskaden, men fraktfører ville kun være erstatningsansvarlig for den fysiske skaden.

Selv om en skulle komme til at ulykken er å anse som en nødvendig betingelse for skaden, og avgrensningen etter uvesentlighetslæren ikke begrenser fraktførers erstatningsansvar, vil adekvanslæren kunne medføre at retten til erstatning faller bort. Adekvanslæren avgrenser erstatningsansvaret utfra en vidtgående interesseavveining, og åpner for en sammensatt

---

<sup>112</sup> Kjelland, Morten, «Årsakssammenheng og bevis», Personskadeoppgjør 2015 revidert utgave september 2015 s. 70-73

<sup>113</sup> *Samme sted.*

vurdering hvor fokus i stor grad er rettet mot skadefølgen, og hensynet til om skadefølgen er å anse som tilstrekkelig nær og påregnelig. Øvrige elementer som vil kunne være av betydning er begivenhetsforløpets karakter, skadens omfang m.m.<sup>114</sup>

Fraktførers erstatningsansvar er som nevnt et lovfestet objektivt ansvar. Spørsmålet om hvor stor betydning adekvanslæren har i erstatningssaker hvor det gjelder et lovfestet objektivt ansvar ble berørt i Rt 2007 s. 158 (Pseudoanfalldommen).<sup>115</sup> Høyesterett påpekte at «årsaksskravet må forstås på samme måte som ellers i erstatningsretten», og adekvanslæren gjelder derav ved vurderingen av årsakssammenheng i forbindelse med fraktførers erstatningsansvar etter luftl § 10-17.

Som påpekt i pkt. 3.3.2.1 er det sjelden problemer ved å slå fast årsakssammenheng mellom en ulykke og de fysiske skader. Ved de psykiske skader stiller dette seg annerledes, også hvor det er tale om psykiske følgeskader. I Hauketo-dommen, som ble presenter ovenfor, var det tale om tredjemanns rett til erstatning for sjokkskader. I dommen ble det lagt vekt på at det her var tale om to nærstående personer, men dommen bygger i stor grad på en adekvansvurdering, og det er klart at også tredjemenn som ikke er nærstående, etter omstendighetene kan få erstatning for sine følgeskader så lenge det anses påregnelig.<sup>116</sup>

Hva som skal anses som påregnelig avgjøres ut fra en objektiv vurdering. Når den ansvarsbetingende handling etter luftl § 10-17 er «ulykke», er det vanskelig å etablere en standard for hva som bør anses påregnelig. Det må vurderes konkret og objektivt,<sup>117</sup> og i tråd med vurderingen i Rt. 2000 s. 915(925) hvor sjeldne bivirkninger ikke skulle være pasientens ansvar, vil det være naturlig at en sjelden skade om bord på et fly ikke skal være passasjerens ansvar.

Selv om det vil kunne anses påregnelig at en passasjer lider en sjokkskade ved å se en medpassasjer bli utsatt for en ulykke, vil vurderingen av nærhet i årsakssammenheng kunne begrense tredjemanns rett til erstatning, og vice versa.<sup>118</sup> Praksis viser at kravet om årsakssammenheng for tredjepersoners rett til erstatning hvor de ikke selv er skadet fysisk, har

---

<sup>114</sup> Se Lødrup (2011) s. 373 f.

<sup>115</sup> Rt 2007 s. 158(68)

<sup>116</sup> Hagstrøm, Viggo, «En høyesterettsdom om sjokkskader», Lov og Rett 1987. s 630

<sup>117</sup> Lødrup (2011) s. 374

<sup>118</sup> Lødrup (2011) s. 377

blitt ansett å være tilstede hvor det er nær relasjon til personen som er utsatt for den ansvarsbetingende hendelsen.<sup>119</sup> Dersom passasjerer som krever erstatning har observert en ukjent medpassasjer bli utsatt for en ulykke, vil trolig resultatet være at det ikke foreligger årsakssammenheng, da høyesterett i utgangspunktet har meget restriktiv holdning til denne type saker.<sup>120</sup>

Om en går tilbake til eksempelet med ishockeyspiller som ble skadet, vil situasjonen være at selv om det foreligger faktisk årsakssammenheng, vil det ikke nødvendigvis foreligge en rettslig årsakssammenheng. Isolert sett vil den psykiske følgeskaden kunne ses på som en påregnelig følge, men dersom de psykiske problemene først inntreffer lenge etter ulykken, vil avstand i årsaksbildet mellom handling og skade kunne anses som inadekvat.

Et moment som vil kunne være av særlig betydning for fraktfører er hensynet til de alminnelige risikofordelings- og rimelighetsbetraktninger.<sup>121</sup> Rett til erstatning etter luftl § 10-17 forutsetter som nevnt at det forekommer en «ulykke», og fraktfører vil ikke i alle tilfeller sees på som den «i alminnelighet er nærmest til å bære risikoen for skader av den omhandlede art».

Dersom en annen passasjer har forårsaket ulykken, vil spørsmålet om det foreligger rettslig årsakssammenheng kunne oppstå. Vurderingen i dette avsnittet forutsetter at hendelsen er å anse som en ulykke, og at skadelidte passasjerer ikke velger å gjøre krav direkte mot medpassasjerer etter reglene i skadeserstatningsloven kapittel III. Om kabinpersonellet har servert store mengder alkohol til passasjerens som utagerte, vil skadefølgen kunne anses som påregnelig. Dersom kabinbesetningen har utført en plettfri jobb under flyvningen vil det kunne virke urimelig at de skal måtte bære tapet. Et bærende moment er at fraktførers objektive ansvar i hovedsak er myntet på å sikre den skadelidte passasjerens rettigheter. At den skadelidte skal måtte bære risikoen dersom han blir utsatt for en ulykke forårsaket av en medpassasjer fremstår som klart urimelig, og det tillegges avgjørende vekt. Ved denne type

---

<sup>119</sup> Se Rt 1938 s.626, Rt. 1960 s. 357, Rt. 1966 s. 163 og Rt 1985 s.1011 som alle omhandler rett til erstatning for sjokkskade hvor pårørende er foreldre og ektefeller.

<sup>120</sup> Førseth, Anne Marie, «Vern for pårørendes personskade – særlig på pasientskaderettens område», tidsskrift for erstatningsrett, forsikringsrett og velferdsrett 2015 s.104

<sup>121</sup> Se Lødrup (2011) s. 380-381

situasjoner har likevel fraktfører en viss mulighet til å begrense deler av erstatningsansvaret sitt etter luftl § 10-22.<sup>122</sup>

### **3.3.4 Betraktninger på ulikhetene etter norsk- og internasjonal rett**

Ved vurderingen av skadevilkåret etter luftl § 10-17 er det klart at norske domstoler vil se hen til gjeldene norsk rett og derav vike fra *Floyd* som har vært det rådende utgangspunktet for konvensjonsstaters fortolkning av «bodily injury». Passasjerers vern vil følgelig kunne være sterkere for saker som kommer opp for norske domstoler eller i andre land som har samme tilnærming hva gjelder rett til erstatning for psykiske skader, sammenlignet med konvensjonsstaters som ikke gir rett til erstatning for rene psykiske skader.

## **3.4 Det stedlige vilkåret**

Etter luftl § 10-17 gjøres det en stedlig avgrensning av hvor ansvarsbetingende begivenhet må ha forekommet ved at ulykken må ha skjedd «om bord eller i sammenheng med at passasjeren går om bord eller forlater fartøyet». Alternativet om at ulykke er «inntruffet om bord» i fartøyet innebærer at passasjeren fysisk må befinne seg om bord i flyet, og vilkåret krever ingen nærmere klargjøring. Grensene for hva som er å regne som «i sammenheng med at passasjeren går om bord eller forlater fartøyet» er ikke like klare, og forarbeidene til lov om ending i luftfartsloven inneholder ingen presisering.

### **3.4.1 «I sammenheng med at passasjeren går om bord eller forlater fartøyet»**

En naturlig forståelse av «i sammenheng med at passasjeren går om bord eller forlater fartøyet» tilsier at fraktførers ansvar begrenser seg til tilfeller som har direkte tilknytning til flyreisen. En avgrensning mot tilfeller hvor en person er ved bagasjebåndet, eller er ved innsjekkingsdisken fremstår som naturlig.

Hvor sterk «sammenhengen» må være for at en skal være innenfor fraktførers ansvarsperiode er likevel ikke klar, og verken forarbeidene eller norsk praksis berører spørsmålet.

---

<sup>122</sup> Se luftl § 10-22, første og annet ledd om begrensninger i fraktførers ansvar

Ordlyden i bestemmelsen etter luftl § 10-17 er identisk med ordlyden i luftfartsloven av 1960 § 133 hva gjelder fastleggelsen av ansvarsperioden for fraktfører, og I ot.prp. nr. 52(1959-1960) s.41-42 kommenteres innholdet av ansvarsperioden for fraktførers erstatningsansvar.

Dette uttrykket dekker tidsrommet fra passasjerens ved avgang forlater venterommet[gaten] og under ledelse og tilsyn av fraktførerens folk går over flyplassen til luftfartøyet og tidsrommet fra han igjen forlater fartøyet og går over flyplassen til venterommet på stedet

Selv om loven er opphevet, må forarbeidene anses som en relevant tolkningsfaktor. Ordlyden er identisk, og en innskrenkning av ansvarsperioden vil være kollidere mot formålet i Montreal-konvensjonen om en modernisering av Warszawa-systemet og viktigheten av å sikre passasjerens rettigheter.<sup>123</sup>

Etter forarbeidene er strekningen fra venterommet til flyet, og fra flyet til venterommet dekkes av fraktførers erstatningsansvar. Det er klart at en kan oppholde seg ved «gaten» før flyet skal lette, men for at en skal kunne forlate «gaten» i retning luftfartøyet kreves det at en kan fremvise billett. I tråd med forarbeidene er en naturlig fortolkning at fraktførers ansvar begynner å løpe fra en passasjer har fremvist billett, og beveger seg ut fra «gaten» i retning flyet.

Når ansvarsperioden opphører er ikke like klart på bakgrunn av ordlyden om at passasjerens må gå «over flyplassen til venterommet på stedet». Forarbeidene ble skrevet på 1950-tallet, og er tilpasset datidens forhold hvor venterommet var det første stedet man kom til når man entret flyplassen etter å ha landet. Dagens flyplasser er i stor grad konstruert slik at en ved ankomst ikke har et utpreget venterom, men istedenfor ett eller flere felles «venterom» hvor en kan plukke opp bagasjen. En naturlig fortolkning er således at ansvaret opphører når passasjerens entrer bygning tilhørende flyplassen, uavhengig av om det er et venterom der eller ei.

En slik tilnærming støttes opp av jernbaneansvarsloven § 3 som regulerer jernbanens erstatningsansvar ved personskade.<sup>124</sup> Av jbensvl § 3 begrenses jernbanens ansvarsperiode til personskader voldt ved driften av jernbanen som rammer en reisende under hans «opphold i

---

<sup>123</sup> Se, Montreal-konvensjonens forale avsnitt 3 og 4

<sup>124</sup> Lov av 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar

jernbanevognen eller under på- eller avstigning». Likheten mellom de to bestemmelsene er at erstatningsansvaret begrenses til personers opphold om bord i transportmiddelet eller ved «på- eller avstigning». Av forarbeidene til jernbaneansvarsloven går det fram at «*skade som oppstår mens den reisende oppholder seg f. eks på perrongen, faller såleis utenfor reglenes virkeområde*». <sup>125</sup> En analogisk tolkning av forarbeidene trekker i retning av at fraktførers ansvarsperiode avgrenses mot skader som oppstår ved «gaten». Det foreligger ikke praksis som nærmere anslår hva en forbinder med «på- eller avstigning», men felles for begge bestemmelser er at det objektive ansvaret avgrenses mot skader som oppstår før den reisende aktivt beveger seg mot transportmiddelet for påstigning.

En innskrenkning av ansvaret i luftl § 10-17 sammenlignet med ansvaret etter luftfartsloven av 1960 § 133 vil stride mot formålene bak Montreal-konvensjonen som ønsket å styrke forbrukerens rettigheter. Etter de nasjonale rettskilder vil trolig utgangspunktet for bedømmelsen av fraktførers ansvarsperiode etter luftl § 10-17 gjelde fra passasjeren har fremvist billett og forlater gaten i retning flyet, fram til passasjeren igjen forlater flyet ved ankomst og har kommet seg inn på flyplassen.

Et annet spørsmål som kan oppstå er om fraktfører skal anses ansvarlig for skader som oppstår mens personen beveger seg fra flyet mot flyplassen, og vice versa når det er andre enn fraktfører som har ansvar for vedlikeholdet av dette området.

Fraktfører er ikke eier av flyplassen, og er følgelig ikke ansvarlig for vedlikeholdet av området passasjeren beveger seg på mellom flyet og flyplassen. Ansvar for vedlikeholdet har typisk innleide selskaper som for eksempel AVINOR. Hvorvidt det er eier av flyplassen eller et innleid selskap som er ansvarlig for vedlikeholdet er ikke av betydning, det sentral er at fraktfører ikke er ansvarlig for det.

Situasjoner som kan oppstå er for eksempel at en passasjer sklir på isen utenfor flyet, eller faller på grunn av at gulvet i «korridoren» er vått. Denne problemstillingen ble til en viss grad berørt i forarbeidene til luftfartsloven av 1960. Først fremheves synspunktet om at det vil være naturlig at den som eier eller driver flyplassen vil kunne være ansvarlige for hendelser ut ifra hvor krevende den passasjen passasjeren må forflytte seg over er. I forarbeidene omtales bare situasjonen hvor passasjerer beveger seg utendørs, men da hensikten er å vurdere om

---

<sup>125</sup> Ot.prp. nr. 78 (1976-1977) s. 31

flyplasser kan klandres, taler de beste grunner for at uttalelsen må tilpasses dagens situasjon, og også gjelde når en passasjer beveger seg innendørs til og fra flyet.<sup>126</sup>

Under nordiske forhandlinger kom en til motsatt resultat,<sup>127</sup> og departement sluttet seg til at det er rimelig at fraktføreren har et vidt ansvar, fordi passasjerene ved om bord og avstigning er under ledelse og tilsyn av fraktførers ansatte. Det uttales avslutningsvis at «den nærmere avgrensning m.h.t når ansvaret begynner og slutter må overlates til rettspraksis».<sup>128</sup> En slik avgrensning er per dags dato ikke foretatt, og spørsmålet er om et lignende standpunkt vil være gjeldene etter dagens regler. En vesentlig endring siden forarbeidene til luftfartsloven av 1960 ble utformet er at fraktfører i dag i mye større grad både bruker innleide fly og innleid arbeidskraft, og i flere tilfeller vil de kabinansatte eller pilotene være ansatt i «bemanningsselskaper» og ikke formelt sett være ansatt hos fraktfører.

Fraktfører vil av denne grunn kunne anføres å ikke har tilstrekkelig tilsyn og kontroll over passasjerene, noe som kan trekke i retning av at flyplasser bør være ansvarlig hvor det skjer en ulykke grunnet kritikkverdig vedlikehold. Det vil likevel virke mot erstatningsregelens hensikt om dette skal begrense fraktførers erstatningsansvar. Uavhengig om det er tale om faste ansatte eller innleid arbeidskraft vil flybesetningen identifiseres med fraktfører, og dersom en ulykke forekommer vil fraktfører kunne bli erstatningsansvarlig.

Flypersonellet vil ha mulighet til å varsle om eventuelle vanskelige forhold og videre også besiktige forholdene før passasjerene skal forflytte seg. Dette vil også gjelde hvor passasjerer beveger seg innendørs. Det foreligger få rettskilder ved fortolkningen av dette, og en naturlig konsekvens er at det legges avgjørende vekt på ordlyden i bestemmelsen og utsagnet fra forarbeidene til luftfartsloven av 1960. En slik tilnærming støttes opp av forskrift om plasstjeneste. Selv om forskriften har som formål å forebygge luftfartsuhell som skyldes mangler ved drift og vedlikehold av ferdelsområdet, sikkerhetsområdene, hinderfriheten, skilt og merking på flyplass,<sup>129</sup> så er kravene til vedlikeholdet begrunnet i sikkerheten tilknyttet flymaskinen, og ikke passasjerer.<sup>130</sup> Under befordringen er fraktfører ansvarlig og

---

<sup>126</sup> Ot.prp. nr. 52 (1959-1960) s. 42

<sup>127</sup> Samme sted.

<sup>128</sup> Samme sted.

<sup>129</sup> Forskrift om plasstjeneste (BSL E 4-2) § 1

<sup>130</sup> Se bla § 8 om plasstjenestens krav om vedlikehold av ferdelsområdet, hvor det blant annet påpekes krav om fjerning av is og snø

dersom en ulykke forekommer innenfor rammene av luftl § 10-17 vil fraktfører som utgangspunktet bli erstatningsansvarlig.

For at søksmål skal rettes mot flyplasser må en ligge utenfor rammene av luftl § 10-17. Det objektive ansvaret til fraktfører er vidtrekkende, og momentene knyttet opp mot at fraktfører ikke er ansvarlig for vedlikehold vil etter all sannsynlighet først komme inn ved vurderingen av begrensninger i erstatningsansvaret luftl § 10-22.

Dersom en skade er utenfor rammene av luftl § 10-17, og flyplasser er å bebreide vil søksmålet bero på alminnelige erstatningsregler.

### 3.4.2 Internasjonal praksis

Gjennom behandlingen av de to forutgående vilkår, og da særlig i forhold til vilkåret om «skade på legeme og helse» er det klart at utenlandsk praksis trolig ikke vil ha sterke innvirkninger på norske domstolars fortolkning av luftl § 10-17. Det foreligger etablert norsk praksis tilhørende det generelle innholdet av begge vilkårene, og praksis fra konvensjonsstatene har ikke etablert noen ensartet standard for vurderingen av vilkårene. Det stedlige vilkåret er i motsetning til de andre vilkårene meget spesifikt tilknyttet luftfarten, og fraværet av norsk praksis medfører at en ved fortolkningen potensielt sett i større grad vil se hen til konvensjonsstaters praksis.

Ordlyden som regulerer fraktførers ansvarsperiode etter Montreal-konvensjonen art. 17 er identisk med innholdet i luftl § 10-17, og begrenser seg til skader som skjer om bord eller i sammenheng med på- eller avstigning.

Bestemmelsen inntatt i Montreal-konvensjonen er videre identiske med Warszawa-konvensjonen hva gjelder bedømmelsen av fraktførers ansvarsperiode, og tidligere praksis etter Warszawa-konvensjonen vil være av relevans.

Utgangspunktet for vurderingen av hva som er å anse som «in the course of any of the operations of embarking of disembarking» ble satt i sakene *Day v. Trans World Airlines*<sup>131</sup> og *Evangelinos v. Trans World Airlines*<sup>132</sup>, som begge springer ut av samme hendelsesforløp.

---

<sup>131</sup> Day v. Trans World Airlines, Inc., 393 F.Supp 217 (1975)

<sup>132</sup> Evangelinos v. Trans World Airlines, Inc., 369 F.Supp. 95 (1975)



En gruppe med passasjerer ved flyplassen i Athen hadde sjekket inn, vært gjennom passkontrollen og stod i avgangshallen for internasjonale flyvninger hvor de ventet på å komme gjennom sikkerhetskontrollen, da to terrorister plutselig kastet granater og avfyrte skudd mot folkemengden.

*Day v. Trans World Airlines* var saken som kom først opp for domstolen. Retten avviste Trans World Airlines argumentasjon om at de ikke var ansvarlig for skader lokalisert i terminalen, og kom til at ulykken skjedde «in the course of any of the operations of emabrking or disembarking», og slo dermed fast at passasjerens oppholdssted på ulykkestidspunktet ikke nødvendigvis er avgjørende, men at også andre faktorer vil kunne spille inn.

Bakgrunnen for avgjørelsen var at domstolen listet opp tre vurderingskriterier som etter en helhetlig vurdering avgjør hvorvidt en ulykke har skjedd «in the course of any of the operations of emabrking or disembarking»

1. Passasjerens aktivitet på ulykkestidspunktet
2. Fraktførerens kontroll over passasjeren på ulykkestidspunktet
3. Passasjerens oppholdssted på ulykkestidspunktet

I *Evangelinis v. Trans Wordl Airlines* anvendte domstolen vurderingskriteriene fra *Day*, men la samtidig noe mindre vekt på fraktførers kontroll på ulykkestidspunktet, og domstolen kom til samme resultat som i *Day*.

Vurderingskriteriene oppstilt i *Day* har i ettertid blitt standarden for hvordan en vurderer om en skade skjer i forbindelse med om bord- eller avstigning etter Warszawa-konvensjonen art. 17,<sup>133</sup> og i motsetning til konvensjonsstaters vurdering av «accident» og «bodily injury» er praksis vedrørende ansvarsperioden for fraktførers erstatningsansvar ensartet.

Montreal-konvensjonen har verken inntatt en utdyping eller forklaring av fraktførers ansvarsperiode, noe som taler for at kriteriene oppstilt i *Day* er gjeldene rett. En innskrenkning av ansvarsperioden ville videre vært selvmotsigende da Montreal-konvensjonen bla har som formål i større grad å sikre passasjerers rettigheter.

---

<sup>133</sup> Tompkins (2010) s. 179 f.

### 3.4.3 Samlet vurdering

Som påpekt under vurderingen av luftl § 10-17 følger det av forarbeidene til luftfartsloven av 1960 at det må være opp til domstolen å nærmere fastlegge innholdet av hva som anses å være i sammenheng med om bord er avstigning. Selv om uttalelsen er gitt i medhold av en opphevet lov, er problemstillingen like aktuell etter någjeldende lov.

Dette reiser spørsmålet om hvorvidt norske domstoler ved avgjørelsen av hva som anses som å være «i sammenheng med om bord eller avstigning» i større grad vil se hen til den etablerte og ensartede praksisen fra konvensjonsstatene.

Når det ikke foreligger noe norsk praksis som avklarer innholdet av fraktførers ansvarsperiode og når verken forarbeidene eller øvrige rettskilder gir noen klare svar, taler dette for at vurderingskriteriene oppstilt i *Day v. Trans World Airlines*, samt etterfølgende praksis vil kunne komme inn som tolkningsbidrag for norske domstoler. Ønsket om et ensartet regelverk innenfor luftfartsretten er som påpekt en av hovedgrunnen for det internasjonale regelverket. Når tilfellet er at konvensjonsstaters praksis ikke går imot etablert norsk rett, men er en klargjøring av de aktuelle vurderingsmomenter, trekker dette sterkt i retning av at en ved fortolkningen av fraktførers ansvarsperiode etter luftl § 10-17 i større grad vil se hen til konvensjonsstaters praksis, enn ved fortolkningen av de øvrige vilkår.

Det foreligger ikke praksis fra konvensjonstatene om manglende vedlikehold fra flyplassseiers side og hvilke følger dette kan ha for fraktførers erstatningsansvar. Fraværet av praksis kan i ytterste konsekvens tolkes dit hen at det ikke er av betydning. Som påpekt ovenfor vil trolig fraktfører anses å være ansvarlig, men spørsmålet kan ikke anses å være fullstendig avklart.

## 3.5 Fraktførers objektive erstatningsansvar

Luftfartsloven § 10-17 lovfester fraktførers erstatningsansvar for personskader. At ansvaret er objektivt medfører at fraktfører vil kunne bli erstatningsansvarlig, selv om fraktfører verken har utvist uaktsomhet eller noen form for skyld. Ansvaret etter luftl § 10-17 hindrer likevel ikke passasjerer fra å gjøre krav på erstatning av de ansatte etter reglene i skadeserstatningsloven, men om en er innenfor rammene av § 10-17 er dette den letteste veien å ta for den skadelidte passasjer.

På Gardermoen ble det i januar 2017 registrert over 830 000 passasjerer ved innenlandsflyvninger i Norge,<sup>134</sup> og ved frakten av passasjerene stilles det gjennom lovgivning strenge krav til fraktfører, blant annet gjennom forskrift om befordring av passasjerer i luftfartøy.<sup>135</sup> Selv om disse kravene overholdes av fraktfører, vil det kunne oppstå ulykker som på en eller annen måte relaterer seg til den aktuelle flyvningen. Om en passasjer under en flyreise blir skadet og lider et økonomisk tap uten å selv være skyld i det, vil det fremstå som urimelige at passasjerer ikke skal ha rett til erstatning, og fraktfører fremstår som nærmest til å bære risikoen.

Bakgrunnen for at fraktførers objektive ansvar er lovfestet kan for det første begrunnes i gjennomføring av de internasjonale reglene som også lovfester et objektive ansvar. Ved at ansvaret inneholder bestemte vilkår avgrenses det mot tilfeller som det ikke er naturlig at fraktfører skal hefte for. Det er ikke absolutt nødvendig med lovfesting av det objektive ansvaret for å sikre en slik begrensning, men en lovfesting bidrar til et klarere utgangspunkt og styrker graden av forutberegnelighet for begge parter. Rettsutviklingen i Norge har i de siste tiår i større grad gått i retning av lovfesting av de objektive ansvar. Dette kommer særlig fram i transportsektoren, hvor både jernbaneansvarsloven og sjøloven operer med objektive ansvar for personskader.<sup>136</sup>

En annen fellesnevner innenfor transportsektoren er at de ulike aktørene er ilagt en forsikringsplikt som skal dekke erstatningsutbetalinger etter det objektive ansvaret.<sup>137</sup> Montreal-konvensjonen art. 50 pålegger konvensjonsstatene å stille krav om at statenes fraktførere har tilstrekkelig forsikring til å dekke ansvaret etter Montreal-konvensjonen. I luftl § 10-38a er norske fraktførers forsikringsplikt lovfestet. Bestemmelsen utvider også Montreal-konvensjonens forsikringsplikt ved at det i annet ledd innlemmes en forsikringsplikt for utenlandske fraktfører som transporterer passasjerer «til, fra eller innom Norge». Dette

---

<sup>134</sup> Avnitor, <https://avnitor.no/konsern/flyplass/oslo/om-oss/trafikkstatistikk/trafikkstatistikk>

<sup>135</sup> Forskrift om befordring av passasjerer i luftfartøy (BSL D 1-6). Se bla § 7(1) om bruk av alkoholholdige drikkevarer om bord i luftfartøy, hvor fartøysjefen ansvarlig for at bruk av alkoholholdige drikkevarer utgjør en fare for orden i fartøyet.

<sup>136</sup> Se jernbaneansvarsloven § 3 og Lov om sjøfarten (sjøloven), Vedlegg 2. 2002 protokollen til Aten-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, 1974 art. 3

<sup>137</sup> Lov om sjøfarten (sjøloven). Vedlegg 2. 2002 protokollen til Aten-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, 1974 art. 4bis

sikrer i større grad passasjerers vern ved at flyselskaper som kommer stater som ikke har ratifisert Montreal-konvensjonen også er ilagt en forsikringsplikt.

I forskrift om minstestørrelse på forsikringssummer for passasjerer og tredjemannsansvaret § 3,<sup>138</sup> fremgår det at forsikringen minimum må dekke 250.000 SDR for hver passasjer i tilfelle passasjeren blir drept eller skadd på legeme eller helbred.<sup>139</sup> Bakgrunnen for forsikringsplikten går ikke direkte fram av luftfartsloven, men i I prop. 12 L (2012-2013) i lov om endringer i sjøloven og luftfartsloven påpekes det at formålet med forsikringsplikten for eiere av skip er å styrke skadelidtes erstatningsrettslige vern,<sup>140</sup> og samme hensyn gjør seg gjeldene på luftfartrettens område.

Fra utgangspunktet om at skadelidte skal stilles som skaden ikke har skjedd, gjøres det i luftfartsloven kapittel X to unntak som potensielt begrenser fraktførers ansvar. For det første er det de tilfeller hvor det foreligger begrensninger i fraktførers ansvar etter luftl § 10-22. For det andre er det spørsmålet om erstatningen kan falle bort som følge av at skadelidte, eller personen den skadelidte utleder sin rett fra har medvirket til skaden jf luftl § 10-21.

### **3.5.1 Begrensninger i fraktførers ansvar etter luftl § 10-22**

Dersom fraktfører blir erstatningsansvarlig etter luftl § 10-17 er utgangspunktet at skadelidte skal stilles som om skaden ikke hadde inntruffet, og av luftfartsloven følger det ingen begrensninger av hvilke tapsposter en person kan gjøre krav.

I Montreal-konvensjonen art 29 følger det at økonomiske tap knyttet opp mot «punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable». Luftfartslovens forhold til art. 29 kommenteres i ot.prp.nr. 20 (2003-2004), hvor det uttales at:

Etter departementets vurdering kan for eksempel menerstatning og oppreisning ikke betraktes som denne typen ikke-kompenserende erstatning. Erstatning etter skadeserstatningsloven § 3-5 skal bidra til å kompensere for skadelidtes skade, selv om kompensasjonen ikke knytter seg til en ren økonomisk beregning av tapet. Artikkel

---

<sup>138</sup> Forskrift 2004-07-06-1101 om minstestørrelser på forsikringssummer for passasjer- og tredjemannsansvaret

<sup>139</sup> SDR er den trekkrettighet som er fastsatt av det internasjonale valutafond, og ved søksmål etter luftfartsloven skal ansvarsgrensen regnes om til norske penger jf luftl § 10-22, siste ledd

<sup>140</sup> Se. Prop.12 L (2012-2013) s. 2

29 annet punktum anses ikke å være relevant i forhold til norsk rett, og foreslås derfor ikke gjennomført i luftfartsloven.<sup>141</sup>

Luftl § 10-17 er i overenstemmelse med alminnelig norsk erstatningsrett på dette punktet, og fraktfører vil kunne være ansvarlig for påført- og fremtidig inntektstap, påført og fremtidige merutgifter, tapt hjemmearbeidsevne, menerstatning og i visse tilfeller rett til oppreisning. En slik forståelse ble også lagt til grunn av transportklagenemda hvor en passasjer på en flyvning fra Roma til Oslo ble skadet, og det ble lagt til grunn at personskade også kan gi rett til erstatning av ikke-økonomisk tap.<sup>142</sup> Som støtte for avgjørelsen sees det hen til EU-domstolens vurdering i C.63/09 – Walz, hvor det ble slått fast at Montreal-konvensjonen art 22 gir rett til erstatning både for økonomisk- og ikke-økonomisk tap.<sup>143</sup> Saken omhandlet retten til erstatning for tapt bagasje etter Montreal-konvensjonen art. 17(2), men avgjørelsen av hvilke typer tapsposter en gjøre gjeldene har direkte overføringsverdi til art 17(1).<sup>144</sup>

En begrensning av fraktførers ansvar etter luftl § 10-17 kan derimot gjøres etter reglene i luftl § 10-22. Etter bestemmelsen kan ikke fraktfører fraskrive seg eller begrense ansvar etter luftl § 10-17, som ikke overstiger erstatningsbeløpet fastsatt av departementet ved forskrift.

I forskrift av 6. jan 2011 nr. 9 er beløpet fastsatt til 113.100 SDR. I 2016 stod kursen for SDR i 11,67231 NOK.<sup>145</sup> Er erstatningskravet innenfor beløpsgrensen vil ikke fraktfører kunne begrense utbetalingen i medhold av luftl § 10-22, og vil følgelig måtte utbetale de summer som domstolen kommer til at skadelidte har krav på.

Dersom de samlede tapsposter skadelidte gjør krav på overstiger beløpsgrensen på 1.320.138(1,3 mill) NOK, vil fraktfører kunne fraskrive seg eller begrense ansvaret etter luftl § 10-17 dersom fraktfører godtgjør at;

1. Skaden ikke er forårsaket ved skyld utvist av fraktføreren, hans tilsatte eller andre han svarer for, eller
2. Skaden utelukkende er forårsaket av tredjemanns skyld.

---

<sup>141</sup> Ot.prp. nr. 20 (2003-2004) s. 16

<sup>142</sup> Transportklagenemda sak nr. 2016-00221

<sup>143</sup> Case C-63/09 - Walz-Clickair pkt. 37-39.

<sup>144</sup> Se Montreal-konvensjonen art 29

<sup>145</sup> Norges bank; <http://www.norges-bank.no/Statistikk/Valutakurser/valuta/XDR>

Bestemmelsen har samme hensikt på luftfartrettens område som lempningsregelen i skl § 5-2 har i alminnelig erstatningsrett, ved at begge bestemmelser ivaretar hensynet til skadevolder u fra rimelighetsbetraktninger, men et vesentlig skille er at luftl § 10-17 ikke hjemler en fullstendig reduksjon av erstatningsbeløpet. Vernet av skadelidte står meget sterkt, og vurderingsmomentene som listes opp i skl. § 5-2, gjør seg ikke gjeldene med samme tyngde innenfor luftfartsretten. En årsak til dette er trolig forsikringsplikten fraktfører er pålagt og videre fraktførers økonomiske bæreevne. Hensynet til skadelidte veier tungt, og regelen samsvar med Montreal-konvensjonens formål om å i større grad sikre passasjerens rettigheter.

For beløp som overstiger 1,3 millioner kroner må fraktføreren bevise sin uskyld. Fraktførers erstatningsansvar etter luftl § 10-17 er dermed et todelt ansvar, hvor de krav som utgjør 1,3 millioner dekkes av et objektivt ansvar, mens de krav som overstiger dette reguleres av et culpaansvar med omvendt bevisbyrde, hvor fraktfører må bevise at de ikke skyld i skaden.

Hvor streng denne bevisvurdering vil være berøres ikke av forarbeidene, og har ei heller vært oppe til doms. Reglen har klare likhetstrekk med luftl av 1960 § 136 hvor fraktfører er erstatningsansvarlig for tap som følge av forsinkelse m.m med mindre «han godtgjør at han selv og hans folk har tatt alle nødvendige forholdsregler for å unngå tapet, eller at dette ikke har vært mulig for dem». Selv om reglen ikke regulerer begrensninger i erstatningsansvaret for personskade, er likevel utgangspunktet det samme da det foreligge culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Om dette ansvaret uttaler Lødrup at:

Kravet om at fraktfører må ta «alle nødvendige forholdsregler etc.», for å bli fri fra ansvar kan ikke tas helt bokstavelig. Var alle forholdsregler tatt ville jo ikke skaden ha inntruffet ... Utgangspunktet er: Har fraktføreren tatt de forholdsregler som i relasjon til den bestemte skadeårsak er slike at de bør forlanges tatt av en aktsom fraktfører?<sup>146</sup>

Vurderingen etter luftl § 10-22 vil i tråd med alminnelig erstatningsrettslig metode bero på en konkret vurdering på bakgrunn av de bevis fraktfører fremlegger. Det vil være naturlig å se hen til fraktførers aktsomhetsnivå i den aktuelle situasjonen, og ser man bestemmelsens ordlyd sett i sammenheng med formålet om en økt beskyttelse av passasjerers rettigheter samt

---

<sup>146</sup> Lødrup (1975) s. 141

erstatningsrettens grunnprinsipp om at skadelidte har krav på full dekning for skade, taler for en meget streng bevisvurdering.

### **3.5.2 Skadelidtes medvirkning**

I luftl § 10-21 reguleres bortfall og nedsetting av retten til erstatning som følge av at skadelidte eller den som skadelidte utleder sin rett fra, ved egen skyld har medvirket til skaden. I likhet med ansvarsbegrensningen i luftl § 10-22 hviler bevisbyrden på fraktfører.

Av annet ledd følger det at nedsetting eller bortfall av erstatningssummen skal skje etter en vurdering av hva som er «rimelig hensett graden av medvirkning». Ved vurderingen av hva som er «rimelig hensett graden av medvirkning», følger det av bestemmelsens siste ledd at skadeserstatningsloven §§ 5-1 og 5-2 er gjeldene for innenlandsflyvninger.

Det vil først måtte avgjøres om det foreligger medvirkning, og deretter en vurdering av om retten til erstatning vil falle bort eller reduseres.<sup>147</sup> Etter skl. § 5-1 er det ikke sikkert at retten til erstatning faller bort selv om det foreligger medvirkning. Bestemmelsen legger opp til en rimelighetsvurdering jf «for så vidt rimelig», og denne vurderingen vil avhenge av skadelidtes atferd og betydningen for at skaden skjedde. Det skal også sees hen til omfanget av skaden, og «forholdene ellers».

Hvor det er tale om en internasjonal flyvning vil norske domstoler måtte se hen til vurderingsmomentene etter Montreal-konvensjonen art. 20 hvor det uttales at:

«such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage».

Vurderingsmomentene etter det nasjonale og internasjonale regelsettet kan ikke sees på som særlig ulike. Det vil bero på en helhetlig vurdering av alle relevante faktorer. Det er likevel en vesentlig forskjell ved vurderingen av medvirkning i internasjonal luftbefordring, og hvor det er tale om en innenlandsflyvninger.

Av art. 20 følger det i likhet med luftl § 10-21 første ledd, at dersom det konstateres medvirkning;

---

<sup>147</sup> Se Lødrup (2011) s.409 f.

«the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage».

Som påpekt ovenfor løses spørsmålet om medvirkning ved innenlandsflyvninger etter reglene i skl. §§ 5-1 og 5-2, og en konstatering av medvirkning vil ikke automatisk medføre nedsettelse eller bortfall av erstatningsansvaret, dersom det ikke anses som «rimelig». Etter Montreal-konvensjonen art. 20 skal det ikke foretas noen rimelighetsvurdering, og om det konstateres medvirkning vil det automatisk medføre nedsettelse eller bortfall av erstatningsansvaret.<sup>148</sup> Hvor stort spriket mellom norsk-, og internasjonal rett vil være i praksis er uvisst, men det er klart at norske passasjerers vern ved innenlandsflyvninger er sterkere enn vernet etter Montreal-konvensjonen.

### **3.5.3 Erstatningsutmålingen etter norsk og internasjonal rett**

I punktene ovenfor er begrensninger i fraktførers objektive ansvar for personskade, både ved innenlands- og etter internasjonale flyvninger, gjennomgått. Dersom det slås fast at en passasjer har rett til erstatning, vil spørsmålet om hvor mye den skadelidte har krav på komme opp. Et interessant aspekt er om skadelidte stilles bedre etter norsk- og EØS-rettslig lovgivning enn etter Montreal-konvensjonen.

Ved ratifisering av Montreal-konvensjonen ble ansvarsgrensen etter Warszawa-konvensjonen opphevet, og det foreligger nå ingen øvre grense for hva en person har krav på. For Norges del hadde ansvarsgrensen allerede blitt fjernet for EF-luftfartsselskaper gjennom EUs rådsforordning nr. 2027/97 om EF-luftfartsselskaper ved ulykker.

Av Montreal-konvensjonen art. 21 går det fram at fraktførers objektive erstatningsansvar for personskader avgrenses nedad til 100.000 SDR. Denne grensen ble med hjemmel i art. 24 økt til 113.100 SDR,<sup>149</sup> som er identisk med beløpet fastsatt av Justis- og beredskapsdepartementet i forordningen gitt i medhold av luftl § 10-22.

---

<sup>148</sup> Se Nielsen (2011) s 228

<sup>149</sup> Montreal Convention (DOC 9740) ICAO pkt. 5



## 4 Avsluttende bemerkninger

### 4.1 Et ensartet regelverk og veien videre?

En rød tråd gjennom oppgaven har vært ønsket om et ensartet regelverk på luftfartretens område, men som det klart kommer fram av oppgaven vil saker med identisk faktum kunne få et ulikt utfall på bakgrunn av hvilken stat som behandler saken. Vurderingen av fraktførers erstatningsansvar et emne som fortsatt byr på utfordringer, og grensen for hva fraktfører er erstatningsansvarlig for etter luftl § 10-17 kan ikke sees på som fullstendig avklart. Ved oppgavens behandling av vilkårene tydeliggjøres dette, og hvilken relevans konvensjonsstaters praksis vil kunne ha som bidrag og støtte vil i stor grad varierer. Norske domstoler vil stå fast ved alminnelig norsk erstatningsrettslig metode vedrørende vilkåret om skade på «legeme eller helse», men vurderingen av hva som anses som «ulykke» og «i sammenheng med at passasjeren går om bord eller forlater fartøyet» er ikke fastslått.

En potensiell konsekvens ved fravær av praksisen fra norske domstoler er i ytterste konsekvens at en overfører myndigheten av hva som er gjeldene rett til fraktførers forsikringsselskaper. Som vist ovenfor er det i løpet av de siste 16 årene registrert 769 personskader om bord i fly eller i sammenheng med om bord eller avstigning.<sup>150</sup> At noen av disse skadene er på passasjerer, og at de følgelig har krevd erstatning er svært sannsynlig. Bakgrunnen for at ingen saker er kommet til retten kan bla. være at det er inngått forlik mellom partene, og saken følgelig blir holdt utenfor domstolene. Sett hen til prosessøkonomiske hensyn er dette en bra løsning, men det fullstendige fraværet av rettspraksis medfører potensielt at forsikringsselskapene vil etablere gjeldene rett, og en slik utvikling vil kunne gå utover passasjerenes rett til erstatning.

Uklarhetene rundt fortolkningen av fraktførers erstatningsansvar for personskade ikke kan anses å være forenelig med Montreal-konvensjonens om et ensartet regelverk for internasjonal luftbefordring. Skal ensartethet oppnås i praksis er trolig det eneste tilstrekkelige virkemiddelet å opprette er internasjonal særdomstol med jurisdiksjon over de internasjonale luftfartstsvister. En slik domstolsordning ville på sikt kunne bidratt til en enhetlig forståelse av

---

<sup>150</sup> Luftfartstilsynet; <http://www.luftfartstilsynet.no/flysikkerhetsstatistikk/C%2035%20Injuries.htm>

reglene, for per dags dato er det å kalle Montreal-konvensjonen «et ensartet regelverk på luftfartrettens område» i praksis en illusorisk betegnelse.

## Referanseliste

### Lov- og forarbeidsregister

#### Lover:

Lov av 7. desember 1923 nr. 8 om luftfart

Lov av 12. juni 1936 nr. 6 om befordring med luftfartøy

Lov av 16. desember 1960 nr. 1 om luftfart

Lov av 13. juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning (skadeserstatningsloven)

Lov av 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar (jernbaneansvarsloven)

Lov av 16. juni 1989 nr. 65 om yrkesskadeforsikring (yrkesskadeforsikringsloven)

Lov av 27. november 1992 nr. 109 om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS), m.v i samsvar med et fremlagt utkast (EØS-loven)

Lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven)

Lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

Lov av 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd (folketrygdloven)

Lov av 16. januar 2004 nr. 4 om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

#### Norsk offentlig utredning:

NOU 1976:16 Yrkesbetingede helseskader og folketrygden

NOU 1988:6 Erstatning og forsikring ved yrkesskade

NOU 1990:20 Forenklet folketrygdlov

### **Odelstingsproposisjoner:**

Ot.prp. nr. 52(1959-1960), om lov om luftfart

(Tilgjengelig på: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Stortingsforhandlinger/Saksside/?pid=1955-1961&mtid=67&vt=a&did=DIVL81039>)

Ot.prp.nr.78 (1976-1977) Om lov om jernbaneansvar overfor reisende (jernbaneansvarsloven)

Ot.prp.nr.44 (1988-1989) Om lov om yrkesskadeforsikring

Ot.prp.nr.20 (2003-2004) Om lov om endringer i luftfartsloven og om samtykke til at Norge tiltrer Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring

### **Forskrifter:**

Forskrift av 11 januar 2003 nr. 40 om befordring av passasjerer i luftfartøy (BSL D 1-6)

Forskrift av 27 april 2004 nr. 670 om plasstjeneste (BSL E 4-2)

Forskrift av 6 juli 2004 nr. 1101 om minstepremier på forsikringssummer for passasjer- og tredjemannsansvaret

Forskrift av 20 januar 2012 nr. 84 om klagenemd for passasjertransport

### **Konvensjoner, traktater, forordninger mv.**

Warszawa-konvensjonen	Warszawa-konvensjonen, konvensjon om innførelse av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring av 12. oktober 1929
Montreal-konvensjonen	Montreal-konvensjonen av 28. mai 1999 om visse ensartede regler for internasjonal luftbefordring
Wienkonvensjonen	Wienkonvensjonen av 23. Mai 1969 om traktatretten.
Aten-konvensjonen	Aten-konvensjonen om befordring av passasjerer og deres bagasje til sjøs, 1974

EF nr. 2027/1997	RÅDSFORORDNING (EF) nr. 2027/97 av 9. oktober 1997 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker
EF nr. 889/2002	EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 889/2002 av 13. mai 2002 om endring av rådsforordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker
EC No. 539/2001	Council Decision of 5 April 2001 on the conclusion by the European Community of the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention)
EC No. 1008/2008	REGULATION (EC) No 1008/2008 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community (Recast)

## **Domsregister:**

### **Norsk rettspraksis:**

Rt 2009 s. 1626(34),

Rt 2007 s. 158

Rt 2006 s 1649

Rt 2006 1642

Rt. 2005 s. 1757

Rt. 2005 s. 1642

Rt. 2000 s. 915

Rt. 1999 s. 1473

Rt. 1997 s. 1

Rt. 1992 s. 64

Rt. 1985 s. 1011

Rt. 1968 s. 884

**EU-dommer:**

C-6/14 – Wucher Helicopter and Euro-Aviation Versicherung

C-63/09 – Walz

**Konvensjonsstaters rettspraksis:**

Air France v. Saks, 470 U.S. 392, 105 S.Ct 1338 (1985)

Olympic Airways v. Husain 540 U.S. 644, 124. S.Ct 1221 (2004)

Deep vein thrombosis and air travel group litigation (2005) UKHL 72 (2005)

Brandi Wallace v. Korean Air, 214 F.3d 293, 2d Cir. (2000)

Floyd v. Eastern Airlines, Inc., 499 U.S. 530 (1991)

Morris v. KLM Royal Dutch Airlines [2002] UKHL 7, [2002] 2 AC 628

Price v. British Airways, 1992 WL 170679 (S.D.N.Y). (1992)

Garcia Ramos v. Transmeridian Airlines, INC. 385 F.Supp.2d 137 (2005)

Alvarez v American Airlines, Inc. No. 98 Civ. 1027 (MBM) (S.D.N.Y) (1999)

Lahey v Singapore Airlines, Ltd., 115 F. Supp 2d 464 (S.D.N.Y) (2000)

Day v. Trans World Airlines, Inc., 393 F.Supp 217 (1975)

Evangelinos v. Trans World Airlines, Inc., 369 F.Supp. 95 (1975)

**Andre avgjørelser:**

Transportklagenemnda sak nr. 2016-00221

## Juridisk litteratur:

### Bøker:

- Alexander & Sochor (1990) Alexander, Yonah. og Sochor, Eugene. (1990) *Aerial Piracy and Aviation Security*. Martinus Nijhof Publishers
- Hasselbalch (2002) Hasselbach, Ole. (2002) *Juridisk forskning*, Jurist- og Økonomforbundets Forlag
- Larsen, Seenet og Gillick (2012) Larsen, Paul B., Sweeney Joseph, Gillick John. (2012) *Cases, Laws and Related Sources*. Second Edition
- Lødrup (1965) Lødrup, Peter. (1965) *Luftrett I*. 2. utg. Oslo
- Løprud (1975) Løprud, Peter. (1975) *Luftrett II*, Institutt for Privatrett, Stensilerie nr. 14 og 25.
- Lødrup (2009) Løprud, Peter. (2009) *Lærebok i erstatningsrett*. 6. utgave, med bistand fra Morten Kjelland. Gyldendal Akademisk.
- Nielsen (2009) Nielsen, Melancton Kenneth. (2009) *Passageransvaret ved international luftbefordring*. Jurist- og Økonomforbundets forlag.
- Nygaard (2004) Nygaard, Nils. (2004) *Rettsgrunnlag og standpunkt*. 2 utg. Universitetsforlaget.
- Tompkins (2010) Tompkins jr, George N. (2010). *Liability rules applicable to international air transportation as developed by the courts in the United States. From Warsaw 1929 to Montreal 1999*. Kluwer Law international BV.

## Artikler:

- Aarbakke (1996) Aarbakke, Magnus. (1996). Harmonisering av rettskilder. *Tidsskrift for rettsvitenskap* 1966, s 499-518
- Dempsey (2008) Dempsey, Paul Stephen. (2008). Accidents & injuries in international air law. The Clash of titans,
- Engstrøm (2004) Engstrøm, Bjørn. (2004). Kravet til årsakssammenheng i erstatningsretten - belyst særlig ved dykkerdommen i Rt-2003-338. *Tidsskrift for erstatningsrett* 2004 nr. 1 s 61
- Frøseth (2015) Frøseth, Anne Marie. (2015). Erstatningsrettslig vern for pårørendes personskade - særlig på pasientskaderettens område. *Tidsskrift for erstatningsrett, forsikringsrett og velferdsrett* 2015, s 102-143
- Hagstrøm (1987) Hagstrøm, Viggo. (1987). En høyesterettsdom om sjokkskader. *Lov og rett* 1987, s. 627-630
- Kjelland (2015) Kjelland, Morten. (2015) Årsakssammenheng og bevis. *Personskadeoppgjør* 2015 s. 51 revidert utgave september 2015
- West (2016) West, Alexa. (2015). "Defining 'Accidents' in the Air: Why Tort Law Principles are Essential in Interpreting the Montreal Convention's 'Accident' Requirement. *Fordham law Review* volume 85. S. 1466-1496

## Nettsteder:

Data World Bank – økningen i antall flypassasjerer mellom 1970 og 2015

<http://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR>

SSB – Antall terminalpassasjerer ved norske lufthavner i 2016



<https://ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/flytrafikk/kvartal>

Luftfartstilsynet – Antall personskader mellom 2000 og 2016

<https://ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/flytrafikk/kvartal>

Luftfartstilsynet – Antall luftfartsulykker mellom 2005 og 2015

[http://www.luftfartstilsynet.no/flysikkerhetsstatistikk/B/B\\_commercial\\_large\\_airplane.htm](http://www.luftfartstilsynet.no/flysikkerhetsstatistikk/B/B_commercial_large_airplane.htm)

IATA – Antall rapporterte tilfeller av «unruly passasjer incidents» i perioden 2007-2015

[https://www.iata.org/pressroom/facts\\_figures/fact\\_sheets/Documents/fact-sheet-unruly-passengers.pdf](https://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/fact-sheet-unruly-passengers.pdf)

Dagbladet – Nyhetssak om passasjer som blir utsatt for vold

<http://www.dagbladet.no/nyheter/united-airlines-passasjer-brakk-nesen-og-padro-seg-hjernerystelse/67487020>

Avinor – antall passasjerer ved innenlandsflyvninger i Norge, januar 2017

<https://avinor.no/konsern/flyplass/oslo/om-oss/trafikkstatistikk/trafikkstatistikk>

Norges Bank – Kursen av SDR i NOK per 2016

<http://www.norges-bank.no/Statistikk/Valutakurser/valuta/XDR>