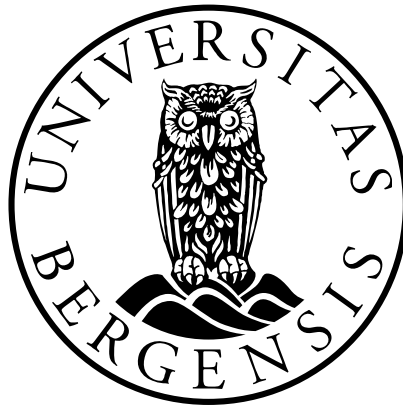


Ubemannede luftfartøy – Ny farkost med gamle regler

Ansvar og forsikringsregler for droner etter gjennomføring av EU forordning 2018/1139 og rekkevidden av det objektive ansvaret for ubemannede luftfartøy etter Luftfartsloven § 11-1

Kandidatnummer: 203

Antall ord: 14440



JUS399 Masteroppgave
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

Dato: 7. juni 2020

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	3
1.1 Oppgavens tema	3
1.2 Bakgrunnsinformasjon.....	4
2. Hoveddel nr. 1 - Endringer i erstatning og forsikringsreglene for ubemannede luftfartøy etter gjennomføring av EU forordning 2018/1139	5
2.1 Problemstilling	5
2.2 Dagens definisjon av droner i dronedeforskriften	6
2.3 Definisjonen av luftfartøy etter EU forordning 2018/1139	7
2.4 Ansvarsreglene for droner etter dronedeforskriften	8
2.5 Ansvarsreglene for droner når basisforordningen er gjennomført i norsk rett	10
2.5.1 Ulykke mellom to droner.....	10
2.5.2 Ulykke mellom drone og bemannet luftfartøy	11
2.5.3 Hensiktsmessighetsvurdering av luftfartstilsynets forslag	12
2.6 Forsikringsregler for droner etter gjeldende lovverk	13
2.6.1 Forsikring etter Forordning (EF) nr. 785/2004	13
2.6.2 Forsikring etter forskrift 6. juli 2004 nr. 1101	13
2.6.3 Konsekvensen av at modellfly og ubemannede luftfartøy har forskjellige forsikringsregler	14
2.7 Forsikringsreglene for droner når basisforordningen er gjennomført i norsk rett	15
3. Hoveddel nr. 2 - Rekkevidden av det objektive ansvaret for droner etter luftfartslovens § 11-1.	16
3.1 Innledning	16
3.2 Blokade av luftrom	18
3.2.1 Vilkåret «brukes til luftfart» jf. § 11-1 1.ledd	18
3.2.2 Utviklingen av det objektive ansvaret for luftfartøy i rettspraksis	20
3.3 Problemstilling nr. 2 - Faktisk årsakssammenheng	23
3.4 Problemstilling nr. 2 - Adekvansvurdering	25
3.5 Vurderingen av adekvat årsakssammenheng ved rene formuestap for tredjeperson	29
3.5.1 Tap som følge av direkte omdirigeringskostnader	30
3.5.2 Indirekte tap som følge av omdirigering.....	31
4. Avslutning	32
5. Kildeliste	35

1. Innledning

1.1 Oppgavens tema

Dagens samfunn er i en tilstand av rask teknologisk utvikling. Ett av de fremste eksemplene på dette er den enorme økningen i bruk av droner, både til kommersielle og rekreasjons formål. Det har vært en stor vekst i antallet droner i Norge, og bare fra slutten av 2017 til november 2018 økte antall droneeiere i Norge fra 230 000 til 400 000.¹ Dette er en utvikling som før eller siden vil medføre skader både på personer, eiendom og tap for tredjemenn. Det vil også oppstå ulykker og skader på andre luftfartøyer, både bemannede og ubemannede. Det er derfor viktig at lovverket inneholder en grundig regulering av erstatningsrettslige og forsikringsmessige spørsmål på dette feltet.

Denne oppgaven tar for seg to temaer og er derfor delt inn i to hoveddeler. I den første hoveddelen skal det drøftes hvilke endringer vi får i lovverket når det gjelder ubemannede luftfartøy, populært kalt droner, som en følge av vedtakelsen av EUs nye basisforordning for flysikkerhet.² Mer spesifikt skal det drøftes hvilke endringer det vil bli i reglene som omhandler det objektive ansvar, erstatning og forsikring for ubemannede luftfartøy, og i hvilken grad disse reglene er hensiktsmessige.

I den andre hoveddelen av oppgaven skal det drøftes hvilken rekkevidde det objektive ansvaret har etter at basisforordningen er gjennomført i norsk rett. Hvor langt kan det objektive ansvaret strekkes, og hva kan man som dronepilot bli ansvarlig og erstatningspliktig for. Spesifikt skal det vurderes om man som dronepilot kan bli ansvarlig for skader som følge av at man blokkerer et luftrom for andre luftfartøyer. Dette skal drøftes i lys av hendelser fra de siste årene hvor droner har forårsaket hindring av redningsoperasjoner.

Videre skal det drøftes om rene økonomiske tap for tredjepersoner som følge av at droneflyvning stenger en lufthavn, kan være noe som dronepiloten må erstatte, og i så fall i hvilket omfang. Denne drøftelsen går inn på om slike rene formuestap for tredjepersoner er erstatningsrettslig vernet og den rettslige avgrensningen av ansvaret for slike skader. Det er altså henholdsvis ansvarsgrunnlag og årsakssammenheng som er de grunnvilkårene for erstatning som skal drøftes i hoveddel 2.

¹ <https://www.uasnorway.no/400-000-nordmenn-eier-en-drone/> Hentet 26.04.2020

² (EU forordning 2018/1139)

1.2 Bakgrunnsinformasjon

I Norge er bruk av luftrommet regulert av EUs til enhver tid gjeldende basisforordning for flysikkerhet, som blir gjennomført i norsk rett gjennom Luftfartsloven. Den store økningen i antallet droner vi har hatt de siste årene har medført at det er et presserende behov for et grundig lovverk som regulerer denne typen aktivitet med ubemannede luftfartøy. Luftfartsloven av 1993 var ikke helt dekkende når det gjaldt å regulere bruk av ubemannede fartøyer, da den i sin tid kun ble tenkt å regulere vanlig bemannet luftfart. Det kom derfor i 2015 en forskrift som var ment å regulere ubemannede luftfartøy, også kjent som droner. Forskriften heter: Forskrift om luftfartøy som ikke har fører om bord.³ Denne vil heretter bli omtalt som dronereforskriften. I denne forskriften ble det opprettet egne ansvar og erstatningsregler for droner, basert på de samme objektive erstatningsreglene som benyttes for vanlig bemannet luftfart med noen forskjeller.

EU har på sin side siden 2014 jobbet med en felles europeisk luftfartsstrategi som de har kalt «The aviation strategy». Et av underprogrammene i «The aviation strategy» er utarbeidelsen av programmet Single European Sky (SES). Målet med dette programmet er at det europeiske luftrommet skal kunne brukes mer effektivt, og for å oppnå dette så må man implementere ubemannede luftfartøy som en del av EUs luftrom gjennom nye EU regler som også omfatter droner. På denne måten kan man begynne å utnytte det enorme potensialet som ligger i ubemannede luftfartøy når de brukes innenfor regulerte rammer.

En sentral del av SES prosjektet er vedtakelsen av den nye basisforordningen for flysikkerhet (EU forordning 2018/1139) som skal erstatte den gamle basisforordningen (EF nr. 216/2008). Det ble raskt klart at denne forordningen ville føre til store endringer på definisjonen av begrepet luftfartøy og at dette igjen ville få virkninger på det norske lovverket når det gjaldt droner. Samferdselsdepartementet ba derfor i 2019 Luftfartstilsynet om å begynne og utarbeide forslag til endringer i luftfartsloven. Luftfartstilsynet kom med sine endringsforslag i høringsnotatet «Endring av luftfartsloven» i 2019 (Heretter kalt høringsnotatet.) Der utaler de at *«Som en konsekvens av at ubemannede luftfartøy (droner) fullt ut vil være å anse som luftfartøy, er det behov for klargjøring og omskriving av en rekke av bestemmelsene i luftfartsloven som ut fra sin ordlyd kun ivaretar tradisjonell, bemannet luftfart.»*

Samferdselsdepartementet signaliserte på UAS konferansen i november 2019 at endringene som gjøres i luftfartsloven skal ikraftsettes i løpet av sommeren 2020, og senest 2021.⁴

For ubemannede luftfartøy er vi derfor veldig snart i en situasjon hvor vi har gått fra en luftfartslov med generelle regler for alle luftfartøy, til egne spesifikke forskrifter for droner, til at vi nå snart er i en

³ Forskrift 30. november 2015 nr. 1404

⁴ Intervju Anders Lie 19.05.2020

situasjon hvor vi igjen kun har luftfartslovens generelle regler som regulerer bruk av ubemannede luftfartøy. Oppgavens formål er å belyse hva som blir reglene for ubemannede luftfartøy etter den nye basisforordningen gjennomføres i luftfartsloven, hvilken rekkevidde disse reglene vil ha, og i hvilken grad dette blir en positiv og hensiktsmessig endring av lovverket for ubemannede luftfartøy.

Det avgrenses i oppgaven mot å drøfte rekkevidden av ansvaret ved eventuelle skader eller tap på andre luftfartøy, da erstatningsansvaret ved slike ulykker, luftfartøy mot luftfartøy, skal løses etter alminnelige erstatningsregler jf. Luftfartsloven § 11-1 3.ledd og forarbeidene til denne bestemmelsen.⁵ En annen viktig avgrensning er at Luftfartstilsynet har signalisert at de kommer til å innføre forskjellige kategorier av droner, avhengig av hvor de skal fly og hvor mye de veier. Det avgrenses mot å drøfte dette i særlig grad, da det uansett ikke har så stor betydning for de erstatningsmessige spørsmålene. Videre er heller ikke rammene for de ulike vektklassene på plass enda.

2. Hoveddel nr. 1 - Endringer i erstatning og forsikringsreglene for ubemannede luftfartøy etter gjennomføring av EU forordning 2018/1139

2.1 Problemstilling

Problemstillingen for denne delen av oppgaven er hvilke ansvarsregler og forsikringsregler som kommer til å gjelde for droner når basisforordningen blir gjennomført i norsk rett, som en følge av at definisjonen på luftfartøy endres i nye basisforordningen. Det skal også drøftes i hvilken grad disse nye reglene hensiktsmessige.

Den nye basisforordningen for flysikkerhet medfører en endring i hvordan begrepet «luftfartøy» skal defineres. I denne delen av oppgaven skal det først klarlegges hvilke endringer av definisjonen som gjøres. Dette skal gjennomføres ved at det tas utgangspunkt i nåværende definisjon av droner i dronedeforskriften og luftfartsloven.

De gjeldende ansvars og forsikringsreglene i luftfartsloven gjelder kun for det som regnes som et luftfartøy. Eksempelvis er det objektive ansvaret i luftfartslovens § 11-1 formulert slik «*Eieren av et luftfartøy er uansett skyld ansvarlig for skade eller tap som oppstår utenfor fartøyet som følge av at fartøyet brukes til luftfart*». Klargjøringen av hvordan begrepet «luftfartøy» skal tolkes når det kommer til droner, om de faller innenfor eller utenfor begrepet, er derfor helt nødvendig for å drøfte problemstillingene i denne oppgaven.

⁵ Ot.prp. nr. 84 (1992–1993) side 38

Når definisjonen er på plass skal det gjøres rede for hvilke ansvar og forsikringsregler som kommer til å gjelde for droner når basisforordningen er gjennomført i norsk rett. Dette gjøres ved at det først gjøres en avklaring av dagens rettsstilstand for droner på disse to rettsområdene, og deretter sammenligner denne med de endringene som kommer som en følge av at den nye definisjonen av et luftfartøy i basisforordningen blir gjennomført. Det vil deretter drøftes i hvilken grad disse endringene i ansvar og forsikringsreglene er hensiktsmessige. Det vil gjøres separate drøftelser for ansvar og forsikringsreglene.

2.2 Dagens definisjon av droner i dronedeforskriften

Luftfartstilsynet utarbeidet i 2015 dronedeforskriften som skulle avklare begrepet «luftfartøy» når det kom til droner. I denne forskriften ble det fastslått at det var formålet med dronedeflyvningen som var den avgjørende faktoren for om dronen var regnet som et luftfartøy eller ikke. Denne måten å definere luftfartøy er den tradisjonelle norske måten å forstå begrepet luftfartøy på, og springer ut fra luftfartsloven.⁶

Luftfartsloven har i dag ikke en fast definisjon på hva som regnes som et luftfartøy. Den slår kun fast i § 2-1 at med «luftfartøy» menes «sivilt luftfartøy».

Den gamle luftfartsloven fra 1960 hadde en helt identisk bestemmelse i § 3 som dagens luftfartslov § 2-1. Forarbeidene fra 1960 loven viser til at det er formålet med flyvningen som skal avgjøre om farkosten er et luftfartøy eller ikke. I forarbeidene står det at *«Utkastet har i motsetning til den gjeldende luftfartslov (dens § 1) ingen definisjon av begrepet «luftfartøy». Spørsmålet om hva som skal regnes for luftfartøy i lovens forstand, vil derfor bero på en tolking av de enkelte bestemmelser hvor uttrykket forekommer, og det kan tenkes at en ikke vil legge til grunn samme luftfartøybegrep i alle relasjoner.»*⁷

Lovgiver ga seg selv en mulighet for senere å kunne tilpasse hva som skulle regnes som et luftfartøy etter lovens ordlyd. Ved at man skal tolke bestemmelsene hvor uttrykket forekommer gir de seg selv en mulighet for å dynamisk endre hva som skal falle inn under definisjonen. Dette forklarer hvorfor lovgiver kunne komme med en definisjon i forskriften av hvilke droner som ble regnet som luftfartøy, avhengig av hva som var formålet med flyvningen.

Dronedeforskriften opererer med to forskjellige klasser med droner. Den første finner man i § 4 (a) som definerer et «luftfartøy som ikke har fører om bord» som *innretninger som ikke har fører om bord*,

⁶ Luftfartstilsynet (2019) s. 7

⁷ Ot.prp. nr. 52 (1959-1960) s. 6

som beveger seg i luften og hvor flygingen har et annet formål enn rekreasjon, sport eller konkurranse.

Denne definisjonen medfører at all bruk av en drone som ikke har rekreasjon, sport eller konkurranse som formål vil medføre at dronen blir klassifisert som et «luftfartøy som ikke har fører om bord». Her bruker lovgiver uttrykket luftfartøy spesifikt i definisjonsbestemmelsen. Etter de gamle forarbeidene hvor en tolkning av bestemmelsen hvor uttrykket «luftfartøy» forekommer så er det klart at droner som faller inn under § 4 (a) i dronedeforskriften skal regnes som et luftfartøy jf. luftfartsloven jf. forarbeidene.

Droner brukt til rekreasjon, sport eller konkurranse blir etter dronedeforskriften § 4 (b) klassifisert som «modellfly». Det er klart at ordlyden «modellfly» er brukt med den hensikt at droner som blir brukt til disse formålene ikke skulle regnes som luftfartøy jf. luftfartsloven.

For droner er det etter dronedeforskriften altså formålet med flyvningen som avgjør om dronen er et luftfartøy eller ikke. Dette medfører at vi per dags dato kan oppleve situasjoner hvor to helt like droner både kan defineres som luftfartøy eller som modellfly, avhengig av bruken. Dette er ikke et utenkelig scenario da det er vanlig at visse dronemodeller på markedet både brukes av f.eks. eiendomsmeglere for fotooppdrag og av privatpersoner for rekreasjonsflyvning.

2.3 Definisjonen av luftfartøy etter EU forordning 2018/1139

Den nye basisforordningen for flysikkerhet (EU forordning 2018/1139) inneholder nye definisjoner på hva som skal regnes som et luftfartøy.

Basisforordningen har i artikkel 3 (28) følgende definisjon på et luftfartøy: «*Aircraft means any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than reactions of the air against the earth's surface.*»

Videre inneholder artikkel 3 (3) en definisjon på ubemannet luftfartøy: «*Unmanned aircraft means any aircraft operating or designed to operate autonomously or to be piloted remotely without a pilot on board*».

Selv om det her i forordningen gjøres et skille mellom luftfartøy (aircraft) og ubemannet luftfartøy (unmanned aircraft) så betyr ikke dette at ubemannet luftfartøy ikke regnes som et luftfartøy. Grunnen til at det er en egen definisjon på et ubemannet luftfartøy er fordi det for mange lovverk og luftfartsprosedyrer vil være viktig med en klar definisjon på dette, siden det fortsatt vil være regelverk som gjelder utelukkende for droner selv om de nå skal bli integrert i det europeiske luftrommet gjennom SES.

For at det ikke skulle være noen tvil om at alle droner nå regnes som ubemannede luftfartøy ble det skrevet i innledningsbestemmelse 26 i forordningen at «Since unmanned aircraft also operate within the airspace alongside manned aircraft, this Regulation should cover unmanned aircraft, regardless of their operating mass.» Videre følger det av innledningsbestemmelse 34 at “Model aircraft are considered to be unmanned aircraft for the purposes of this Regulation and are used primarily for leisure activities.”

Samtlige ubemannede luftfartøy, uavhengige av størrelse, vekt og uavhengig av hva formålet med bruken er, faller nå inn under definisjonen av et luftfartøy. Dette er en forskjell fra de nå gjeldende definisjonene i dagens droneforskrift hvor formålet med flyvningen avgjorde om det var snakk om et luftfartøy eller ikke, og man av den grunn hadde et skille mellom ubemannede luftfartøy og modellfly.

2.4 Ansvarsreglene for droner etter droneforskriften

Luftfart har historisk sett vært en bransje preget av en stor iboende risiko for skader. Luftfarten har åpenbart kommet langt siden den spede starten på 1900 tallet da ulykker var svært vanlig. Og luftfartsbransjen er nå en av de mest gjennomregulerte på jord. Utallige flytrafikkregler, sikkerhetsprosedyrer, vedlikeholds krav og reguleringer medfører at luftfartøy nå statistisk sett er de tryggeste fremkomstmidlene. Allikevel er det fortsatt slik at de potensielle konsekvensene ved ulykker med luftfartøy fortsatt er skyhøy. Dette er forklaringen på at det siden den første luftfartsloven er et objektivt ansvar for skade eller tap ved ulykker eller hendelser som oppstår fra bruk av luftfartøy. Dette er formulert i § 11-1 i luftfartsloven slik «*Eieren av et luftfartøy er uansett skyld ansvarlig for skade eller tap som oppstår utenfor fartøyet som følge av at fartøyet brukes til luftfart*».

I droneforskriften er det tatt inn to ansvarsregler som er hjemlet i § 11-1 i luftfartsloven. Disse gjelder for henholdsvis droner klassifisert som ubemannede luftfartøy og droner som er klassifisert som modellfly.

For modellfly, altså droner som blir brukt i rekreasjonsformål, er ansvarsregelen formulert på følgende måte i forskriftens § 8: «*Den som flyr modellfly er uansett skyld ansvarlig for skade eller tap som oppstår utenfor modellflyet som følge av at det benyttes til flyging.*»

For ubemannede luftfartøy, altså droner som blir brukt til kommersielle formål er ansvarsregelen formulert slik i § 17: «*Operatøren er uansett skyld ansvarlig for skade eller tap som oppstår utenfor luftfartøyet som følge av at fartøyet brukes til luftfart. Dette gjelder likevel ikke skade på annet luftfartøy, eller på person eller ting i slikt luftfartøy.*»

Som vi kan se svarer begge ansvarsbestemmelsene til det samme objektive ansvaret man finner i luftfartsloven § 11-1. Det er allikevel en vesentlig forskjell mellom disse to bestemmelsene. Det er kun

ved bruk av ubemannet luftfartøy at det er presisert at dette objektive ansvaret ikke gjelder ved skade på annet luftfartøy eller på person eller ting i slikt luftfartøy.

Dette unntaket svarer til det samme unntaket som gjelder for luftfartøy i § 11-1 (3) i luftfartsloven. Som nevnt i avsnittet om avgrensninger er slike skader unntatt det objektive ansvaret. Dette er fordi ved slike ulykker skal ansvar og erstatning for skade fordeles etter alminnelige erstatningsregler jf. luftfartsloven § 11-1 (3) og forarbeidene⁸ til denne bestemmelsen.

Ved modellfly er det i dronedeforskriftens § 8 ikke et slikt unntak fra det objektive ansvaret for skade på andre luftfartøyer. Det er vanskelig å vite om dette var en glipp, eller om dette er et bevisst valg at det for modellfly alltid gjelder et ubegrenset objektivt ansvar.

For luftfartøy i luften er det en sammenlignbar tilstand med hvordan det er på veiene våre for biler. Det finnes mange trafikkregler og prosedyrer man skal følge. Føreren av et luftfartøy må følge disse trafikkreglene, han må følge de instruksjonene som blir gitt av flyveledere, og han har et stort antall instrumenter som skal monitoreres for å unngå ulykker. Selv for mindre fly som ikke har de samme kapasitetene, som derfor flyr etter VFR (Visual flight rules), så er det standardiserte lufttrafikkregler slik som vikeplikt, trygg avstand til andre luftfartøyer og minstehøyder som skal følges.

Alle disse reglene og prosedyrene er mulige å følge både fordi det er en pilot om bord på luftfartøyet, men også fordi slike luftfartøyer i mye større grad enn modellfly har instrumenter som bidrar til å følge disse reglene. Det kan tenkes at fordi luftfartøy i mye større grad kan unngå ulykker ved hjelp av instrumenter, samt at piloten kan bruke egne sanser til såkalt «see and avoid», så er det logisk at det er de alminnelige erstatningsreglene som skal benyttes hvis et luftfartøy volder skade på et annet. Når det er ett sett med trafikkregler ol. som skal følges akkurat som på veien, så er det mer treffende at ansvar fordeles etter graden av skyld hos partene, slik at ansvaret plasseres hos den som har mest skyld i at ulykken oppstår. Dette prinsippet er noe vi allerede har når det kommer til skader som følge av bruk av motorvogn i bilansvarslova § 7.

For modellfly er det på den andre siden helt andre kapasiteter om bord. Piloten står på bakken og er ikke inne i modellflyet. Han kan dermed ikke orientere seg på samme måte som en pilot av et vanlig luftfartøy. De færreste modellfly bli levert med noen form for instrumenter, høydemålere, eller kamera slik at piloten av modellflyet får en oversikt over hva som er rundt flyet. Piloten av modellfly har derfor ofte ikke annen informasjon om hvor modellflyet sitt er, og hva som er rundt det i luften, annet enn det han selv kan se fra bakken. Det blir da mye vanskeligere å plassere skyld ved en eventuell ulykke, og et ubegrenset objektivt ansvar kan derfor være mer hensiktsmessig fordi noe annet kan føre til saker som kan bli veldig kompliserte å løse.

⁸ Ot.prp. nr. 84 (1992–1993) side 38

2.5 Ansvarsreglene for droner når basisforordningen er gjennomført i norsk rett

Nå som samtlige droner skal klassifiseres som luftfartøy som følge av gjennomføringen av den nye basisforordningen, er det på det rene at reglene om objektivt ansvar i luftfartsloven §11-1 vil gjelde for alle typer luftfartøy inkludert det som tidligere ble klassifisert som modellfly. Dette slår luftfartstilsynet fast i høringsnotatet.⁹

En viktig konsekvens av at samtlige droner nå skal regnes som luftfartøy er at vi ikke lenger har skillet som til nå har eksistert mellom modellfly og ubemannede luftfartøy når det kommer til unntak fra ansvarsregelen. Til nå har det kun vært for luftfartøy både bemannede og ubemannede, at den objektive ansvarsregelen ikke skal gjelde ved «skade på annet luftfartøy, eller på person eller ting i slikt fartøy» jf. §11-1 (3) og tilsvarende dronedeforskriftens §17. Dette er ulykker hvor erstatningsansvaret skal avgjøres på bakgrunn av alminnelige erstatningsregler jf. luftfartslovens forarbeider. Dette unntaket vil nå også gjelde for det som tidligere ble definert som modellfly, hvor det til nå har vært et ubegrenset objektivt ansvar ved alle typer ulykker.

Det kan illustreres med to eksempler hvorfor dette unntaket fra objektivt ansvar ved skade på et annet luftfartøy ikke nødvendigvis vil være hensiktsmessig for droner.

2.5.1 Ulykke mellom to droner

Her vil førerne av dronene stå på bakken uten noen annen mulighet til å unngå kollisjon enn å bruke den informasjonen de ser fra der de står. De vanlige trafikkreglene deriblant SERA, som gjelder i luften, gjelder ikke for slike små droner. Ved et tenkt tilfelle at to alminnelige personer krasjer sine droner i hverandre vil det derfor være svært vanskelig å fastslå hvem som har skyld i ulykken, og derfor har ansvaret. Med den økende bruken av droner er slike ulykker mellom droner et sannsynlig scenario og for å unngå overkompliserte saker om hvor skylden skal plasseres har luftfartstilsynet foreslått¹⁰ at for droner under 250 gram så skal unntaket i luftfartsloven §11-1 (3) ikke gjelde. Hvis forslaget blir vedtatt vil det da alltid gjelde et objektivt ansvar hvis to små droner under 250 gram kolliderer. Dette er et forslag som har gode grunner for seg, men som det også kan stilles en rekke spørsmål til.

For det første er det et spørsmål til hvorfor akkurat 250 gram skal være vektgrensen, hvor det for alt under denne grensen gjelder et ubegrenset objektivt ansvar. Selv ved kollisjon drone mot drone hvor dronene veier 400 gram, 1 kg eller 3 kg så er det jo fortsatt like vanskelig å fastslå skyld. Droner i disse vektclassene har ofte ikke noe flere instrumenter eller muligheter til å oppdage det som er rundt

⁹ Luftfartstilsynet (2019) s. 14

¹⁰ Luftfartstilsynet (2019) s. 14

seg, annet enn kanskje et kamera. Skjebnen til droner i disse vektclassene er derfor også utelukkende i hendende til føreren, og han står fortsatt på bakken. Det er derfor ingen forskjell når det kommer til vanskelighetsgraden av å plassere skyld hvis to droner kolliderer hvis de veier under 250 gram eller 1 kg. En slik regel kan altså medføre tilsynelatende urettferdige løsninger. Hvis to droner kolliderer og den ene veier 200 gram og den andre veier 300 gram, så kan den med dronen som veier 200 gram risikere å sitte igjen med hele ansvaret som følge av dette unntaket.

I høringsnotatet så argumenterer luftfartstilsynet¹¹ for at denne vektgrensen settes ut ifra at det iboende farepotensialet er mindre for droner som veier under 250 gram. Isolert sett så er jo dette et åpenbart faktum, men dette forandrer ikke på at det uansett vil være vanskelig å avgjøre skyld ved kollisjon med to droner, selv om disse veier over 250 gram.

2.5.2 Ulykke mellom drone og bemannet luftfartøy

I et tenkt scenario hvor en drone påfører skade på et annet luftfartøy som eksempelvis et passasjerfly, så har det etter alle praktiske formål ikke noen særlig betydning om luftfartstilsynet får gjennomslag for et forslag hvor droner under 250 gram har et utelukkende objektivt ansvar. Forklaringen på dette er at selv om små droner som tidligere er klassifisert som modellfly ikke verken kan, eller skal følge lufttrafikkreglene på samme måte som større fly, så er det egne fly regler på plass for droner. Dette er regler som begrenser flyhøyde, avstand til forskjellige typer objekter, og viktigst av alt at det er opprettet en stor mengde flyforbud soner rundt f.eks. flyplasser. Så lenge droneoperatørene følger disse reglene så er det meget usannsynlig at det vil oppstå en ulykke mellom passasjerfly og droner. Hvis det derimot skulle oppstå skade på et passasjerfly som følge av kollisjon med drone vil det da være enkelt å plassere skyld, da droneeieren i nesten alle tilfeller vil ha brutt flyvereglene for droner. Ansvaret vil dermed plasseres hos dronepiloten. At det foreligger et unntak fra § 11-1 for små droner under 250 gram er derfor ikke av betydning ved de fleste slike tilfeller.

På den andre siden kan det finnes tenkte scenarioer hvor en dronfører følger disse fly reglene fullt ut, men allikevel er årsaken til skade på et annet luftfartøy. Et nærliggende eksempel på dette er f.eks. om man flyr i den maksimum tillatte høyden for dronen. Det har tilfeldigvis skjedd en ulykke i nærheten, slik at et redningshelikopter skal fly forbi området. Om helikopteret har begynt nedstigningen slik at det flyr lavt, og da i samme høyde som dronen så kan det skje at de to luftfartøyene kolliderer og at dette medfører skade på helikopteret. Det vil i et slikt tilfelle ikke være enkelt å plassere skyld, så lenge det er på det rene at dronførereren ikke så helikopteret før det var for sent og dermed ikke fikk flydd unna. Da kan det som utgangspunkt virke meget strengt om det for dronførereren var et

¹¹ Luftfartstilsynet (2019) s. 14

ubegrenset objektivt ansvar fordi dronen veide under 250 gram, men hvis dronen veide mer enn dette så skulle erstatningsansvaret plasseres etter alminnelige erstatningsrettslige regler.

Grensen som går ved 250 gram virker etter høringsnotatet¹² å være satt ut ifra det faktum at for droner under 250 gram så er det et mindre iboende farepotensiale. Forsvarets forsknings institutt har tidligere forsket på hvor lav vekten på droner må være før de i all hovedsak slutter å gjøre skade på andre luftfartøyer. Vektgrensen de kom frem til var ca. 60 gram.¹³ Sannsynligheten for en skade hvis en drone kolliderer med et bemannet luftfartøy er derfor nesten alltid tilstede, da de aller fleste droner veier mer enn 60 gram.

2.5.3 Hensiktsmessighetsvurdering av luftfartstilsynets forslag

Det kan virke som om en løsning hvor det for samtlige droner under 250 gram alltid foreligger et objektivt ansvar ikke er helt gjennomtenkt. Som drøftet over er det ved flere situasjoner og typetilfeller ikke nødvendigvis den optimale løsningen. Hensynet til rettferdighet, og at regelen skal være retts teknisk praktikabel gjennomførbar, taler for at dette forslaget må revurderes.

En løsning som i større grad er retts teknisk enklere, er et unntak fra § 11-1 (3) som kun gjelder ubemannede luftfartøy som påfører skade på et annet ubemannet luftfartøy. I tilfeller hvor en drone kolliderer med en drone så vil det alltid være vanskelig å plassere skyld, fordi ingen av dronene har andre kapasiteter til å unngå kollisjon enn personen som styrer den på bakken. Siden det da vil være vanskelig å plassere skylden er det beste at det for slike skader droner mot droner er et rent objektivt ansvar uavhengig av vektgrensen på 250 gram. Dette ivaretar også på en bedre måte hensynet til rettferdige løsninger, fordi det ikke er noen tilfeldige ekstra gram som skiller mellom rent objektivt ansvar og ansvar plassert etter alminnelige erstatningsrettslige regler.

For skade på bemannede luftfartøy som oppstår pga. bruk av et ubemannet luftfartøy så kan samtlige droner falle inn under unntaket i § 11-1 (3). Her kan skyld og erstatningsansvar som tidligere avgjøres etter de alminnelige erstatningsreglene. Dette begrunnes med at det i de aller fleste tilfeller vil være lett å plassere skyld hos dronefører, fordi denne vil som klar hovedregel ha brutt reglene for droneflyvning hvis det skal kunne oppstå en ulykke mellom drone og bemannet luftfartøy. Hvis det mot formodning skulle skje en skade på et luftfartøy som følge av krasj med en drone, og droneføreren har fulgt alle reglene han skulle, så ville det vært svært urimelig om han skulle stå objektivt ansvarlig for skadene på det bemannede luftfartøyet, men bare hvis dronen hans veide under 250 gram.

¹² Luftfartstilsynet (2019) s. 14

¹³ Intervju, Anders Lie 19.05.2020

Mitt forslag er altså å fjerne vektgrensen på 250 gram når det kommer til unntak fra unntaket i luftfartsloven § 11-1 (3). Innfør i stedet for et unntak, hvor det ved skade som følge av ulykke mellom to ubemannede luftfartøy er det objektive ansvaret som gjelder, uavhengig av vekt på dronene.

Ved en skade som følge av en ulykke mellom en drone uavhengig av vekt og et bemannet luftfartøy, så skal erstatningsansvaret plasseres etter alminnelige erstatningsregler jf. § 11-1 (3) jf. forarbeider.

2.6 Forsikringsregler for droner etter gjeldende lovverk

For forsikring ved bruk av luftfartøy og droner er det to viktige regelsett som er viktige utenom droneforskriften. Droneforskriftens § 18 fastslår at «Operatøren er ansvarlig for at det foreligger forsikring som dekker erstatningsplikt ovenfor tredjeperson, jf. luftfartsloven § 11-2.» I luftfartsloven § 11-2 som omhandler forsikringsplikt for fartøy som brukes til luftfart, vises det til de nærmere reglene om forsikring i forskrift og EØS avtalen. Det er Forordning om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører (EF nr. 785/2004) samt Forskrift om minstestørrelser på forsikringssummer for passasjer- og tredjemannsansvaret (forskrift 6. juli 2004 nr. 1101).

2.6.1 Forsikring etter Forordning (EF) nr. 785/2004

Forordningen (EF) nr. 785/2004 inneholder i hovedsak krav til minstestørrelse på forsikring for erstatningsansvar på skader på passasjerer, bagasje og frakt, samt minstestørrelse på forsikring for skade på tredjemannspart. Som utgangspunkt gjelder denne for alle luftfartøyoperatører jf. Art 2 1.ledd. Det er likevel en begrensning på rekkevidden av denne forordningen. Den gjelder ikke for modellfly med MTOM (Maximum takeoff mass) under 20 kg jf. Art 2 (2) a), samt i noen andre tilfeller som det ikke skal gås inn på i denne oppgaven.

Dette medfører at alle droner som etter droneforskriften blir definert som modellfly, altså droner som blir brukt som rekreasjon, sport og konkurranse, ikke faller inn under virkeområdet til forordningen. Det er derfor ikke et minstekrav til forsikringsstørrelse eller et krav til forsikring i det hele tatt for modellfly under 20kg etter forordningen.

2.6.2 Forsikring etter forskrift 6. juli 2004 nr. 1101

For ubemannede luftfartøy under 20 kg, og andre luftfartøyer som av forskjellige grunner ikke falt inn under forordningen, så er det fortsatt et stort skadepotensial, og myndighetene i Norge ville derfor sørge for at det var en ordning for minstestørrelser på forsikring også for slike luftfartøy. Derfor ble

forskrift om minstestørrelser på forsikringssummer for passasjer- og tredjemannsansvaret vedtatt 6. juli 2004. Denne forskriften er i hovedsak veldig lik forordningen, og satsene for de ulike vektklassene når det kommer til minimumsforsikring er de samme i forskriften og forordningen.

Det som skal bemerkes her er at også denne forskriften gjelder kun for «luftfartøy som brukes til luftfart» jf. § 1 1.ledd, og kun for de luftfartøy som faller utenfor virkeområdet til forsikringsforordningen jf. §1 2.ledd. Virkeområdet for denne forskriften er alle luftfartøy som veier under 20 kg, eller som av andre grunner ikke faller inn under virkeområdet til forsikringsforordningen.

Man kan da se at modellfly ikke faller inn under verken forordningen eller forskriften som regulerer kravet til forsikring for luftfartøy, fordi det er klart gjort et skille mellom modellfly og ubemannede luftfartøy i dronedeforskriften. Sett i lys av dette gir det også mening at det kun er for ubemannede luftfartøy at det er et krav om forsikring jf. dronedeforskriften § 18, og at det ikke er en tilsvarende bestemmelse som § 18 for modellfly.

2.6.3 Konsekvensen av at modellfly og ubemannede luftfartøy har forskjellige forsikringsregler

Som drøftet tidligere er skillet mellom modellfly og ubemannede luftfartøy per dags dato kun avhengig av bruken av dronen. Slik det står seg nå er det derfor mulig at to helt identiske droner faller innenfor og utenfor et krav om forsikring som dekker eventuell erstatningsplikt for skader på tredjeperson. Hvis den ene dronen brukes kommersielt, til å filme for en eiendomsmegler, mens den andre kun brukes til lek, så er det kun føreren av dronen som brukes av kommersielt som er pliktig til å ha forsikring. Et eksempel på dette i praksis er at Gjensidige tilbyr ansvarsforsikring for ubemannede luftfartøy, altså droner som brukes til annet en rekreasjon, sport eller konkurranse. Det kommer klart frem på siden at denne forsikringen ikke gjelder for modellfly, kun ubemannede luftfartøy i klassen RO1 og RO2.¹⁴

Det kan diskuteres om dette er en fornuftig løsning, når den iboende skaderisikoen er identisk for begge dronene. Videre vil jo den kommersielle aktøren ofte ha mer kunnskaper om reglene for dronebruk, samt kunnskap om trygg bruk av denne, fordi man for å bruke dronen kommersielt er nødt til å sertifiseres som RPAS-operatør. (Remotely piloted aircraft system.) At den som bruker dronen til rekreasjon som et modellfly slipper unna noe krav til forsikring er ikke en fornuftig løsning. Det som kan tenkes som en logisk grunn til dette skillet mellom modellfly og ubemannet luftfartøy når det kommer til forsikring er at det som utgangspunkt, men langt fra alltid, er snakk om større droner med

¹⁴ <https://www.gjensidige.no/naringsliv/forsikring/ansvar/ansvar-rpas-droner?> Hentet 21.05.2020

større skadepotensial når det er droner som brukes kommersielt. Allikevel som beskrevet over så er det helt mulig at en drone brukt som modellfly er av samme type som en som brukes kommersielt.

2.7 Forsikringsreglene for droner når basisforordningen er gjennomført i norsk rett

Som en konsekvens av at alle droner nå skal regnes som luftfartøy jf. luftfartsloven § 2-1, så betyr dette at forsikringsplikten for luftfartøy etter § 11-2 nå gjelder for alle luftfartøy, inkludert droner som tidligere ble regnet som modellfly.¹⁵

Forordning EF nr. 785/2004 er det regelsettet som gjelder for forsikring av luftfartøyer over 20 kg, mens Forskrift 6. juli 2004 nr. 1101 er det som gjelder for luftfartøy under 20 kg. Det er i hovedsak sistnevnte som vil være aktuell for droner da de fleste droner veier under 20 kg. EU-kommisjonen har varslet at de kan gjøre oppdateringer av forsikrings-forordningen slik at den omfatter også de mindre dronene¹⁶, men dette er rent hypotetisk og vi skal derfor avgrense mot å drøfte virkningen dette vil ha. Det som skal drøftes er hvilke følger det får at det etter gjennomføringen av basisforordningen blir et krav om forsikring for alle droner under 20 kg jf. Forskrift 6. juli 2004 nr. 1101 jf. luftfartsloven § 11-2.

De viktigste endringene er at selv helt vanlige folk som nå skal anskaffe seg droner som de skal bruke til f.eks. rekreasjonsflyvning, nå må tegne en ansvarsforsikring som skal dekke eventuelle skader på tredjemann jf. § 2 i forskriften. Bevis på at det er tegnet forsikring må også medbringes til enhver tid når man skal fly dronen, slik at det kan kontrolleres at man er forsikret for tredjemansansvar jf. § 2 2.ledd.

Minimumsstørrelsen på forsikringen er regulert i § 4. Størrelsen på forsikringen avgjøres ut ifra vekten på luftfartøyet. For droner under 20 kg som denne forskriften regulerer forsikring for, så vil det være vektclassen < 500 kg som er den gjeldende. For de fleste droner vil derfor minimumsforsikringen tilsvare 0.75 millioner SDR. SDR står for Special Drawing Rights, og er en verdienhet som er fastsatt av IMF. Denne brukes ofte for å beregne forsikringer for fartøy av alle typer og forsikringsverdi på gods under transport osv. Per dags dato er verdien på en SDR omtrent 13.5 kroner.¹⁷

Minimumsforsikringen for droner er derfor på ca. 10 millioner kr.

Dette er en betydelig sum, men det er naturlig når man vet skadefølgene som en drone kan forårsake på omgivelsene, mennesker eller andre luftfartøy ved en ulykke. Det vil allikevel få noen konsekvenser som vil merkes for de som eier droner. Et raskt søk blant forsikringsselskapene viser at

¹⁵ Luftfartstilsynet (2019) s. 14

¹⁶ Luftfartstilsynet (2019) s. 14

¹⁷ https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx hentet 23.05.2020

en billig ansvarsforsikring for droner som oppfyller kravet om minimumssum på 0.75 mill SDR, koster rundt 1190kr i året.¹⁸ Dette er forsikring for droner som skal brukes kommersielt av sertifiserte operatører etter dagens regler. Etter den nye forordningen er det plutselig hundretusenvis av folk som må forsikre dronene de bruker til rekreasjonsflyving. Sjansen for at personer som ikke har utdanning eller sertifisering til å fly droner kan forårsake en ulykke er nok større enn for de som er sertifiserte RPAS operatører. Det vil derfor bli et større antall droner som skal forsikres for minimum 0.75 mill SDR, samtidig som at det etter all sannsynlighet vil bli flere ulykker. Dette taler for at prisen på en slik ansvarsforsikring i hvert fall ikke blir noe billigere enn 1190 kr i året.

For en vanlig person som er eier av en billig drone som brukes for fly litt for moro skyld, så er det en dyr pris å betale en forsikring som koster mer enn dronen i seg selv, for å fly en gang iblant. Dette kan medføre at mange slutter å fly droner noe som er stikk i strid med hensikten bak forordningen og The aviation strategy. Det kan også føre til at mange begynner å fly uforsikret og uregistrert, noe som i seg selv er problematisk.

Luftfartstilsynet nevner i Høringsnotatet at «*det må vurderes om det skal gjøres endringer i den nasjonale forskriften med tanke på minste forsikringssummer*».¹⁹ Ved å opprette en vektklasse med lavere minimumsforsikring for de aller minste dronene som har minst iboende skadepotensiale og bare brukes som leketøy, så kan prisen på ansvarsforsikringen for tredjemannsskader for disse senkes til et mer rimelig nivå.

3. Hoveddel nr. 2 - Rekkevidden av det objektive ansvaret for droner etter luftfartslovens § 11-1.

3.1 Innledning

For denne delen av oppgaven gjøres det et viktig forbehold, ved at alle drøftelsen herfra gjøres i den kontekst at vi forestiller oss at den nye basisforordningen allerede er gjennomført i norsk rett, slik at alle droner faller inn under § 11-1.

Ansvaret for skader og tap har i Luftfartslovene vi har hatt opp gjennom tiden i Norge har bygget på et objektivt ansvar. Disse lovene ble skrevet med tradisjonelle luftfartøy i tankene, og forfatterne av de første luftfartslovene hadde nok aldri ubemannede luftfartøy i tankene på tiden de ble skrevet. Selv når

¹⁸ <https://www.uasnorway.no/droneforsikring-alt-du-trenger-a-vite/> hentet 20.05.2020

¹⁹ Luftfartstilsynet (2019) s. 14

vi fikk den siste utgaven av luftfartsloven i 1993, så var ubemannede luftfartøy i den utstrekningen vi har i dag en fjern drøm.

Vi har med gjennomføringen av basisforordningen en rettstilstand hvor en relativt gammel lov som opprinnelig kun var laget for å regulere erstatningsansvaret for tradisjonelle luftfartøyer nå også skal lovregulere erstatningsansvaret for droner. Det oppstår dermed et spørsmål om reglene i luftfartsloven som ble laget for tradisjonelle luftfartøy, også skal gjelde for alle tilfeller av skader som følge av dronebruk, som ofte er av en helt annen karakter enn skader som følger av bruk av tradisjonelle luftfartøy.

Sett i lys av flere hendelser de siste årene som involverer droner som ved blokade av luftrom har medført tap eller skade for tredjemann, er det særlig tre problemstillinger som utmerker seg, og som skal drøftes i denne oppgaven. Det første er om blokade av luftrommet²⁰ utført av en drone skal regnes som en skadevoldende handling som omfattes av det objektive ansvaret i luftfartslovens § 11-1. Dette blir altså en drøftelse av om det foreligger et ansvarsgrunnlag. Dette drøftes i avsnitt 3.2.

Den andre problemstillingen er om det foreligger en adekvat årsakssammenheng mellom en slik blokade av luftrom og de skadene som oppstår som en følge av dette ved f.eks. hindring av en redningsoperasjon. Dette drøftes i avsnitt 3.3 og 3.4.

I den tredje problemstillingen skal det belyses vanskelighetene som oppstår ved vurderingen av om det foreligger et erstatningsrettslig vern, når det kommer til skader som utelukkende er formuestap for tredjeperson. I motsetning til vurderingen av årsakssammenhengen i problemstillingen over, hvor det skjeddde en integritetskrenkelse ved skade på ting, så skal det i denne problemstillingen drøftes årsakssammenheng for tredjemannstap som ikke springer ut av en skade i form av integritetskrenkelse. Rettspraksis har satt en meget høy terskel for å få slike rene økonomiske tredjemannstap erstattet og har uttalt bla. at det «skal mye til for at et tredjemannstap har erstatningsrettslig vern» i Lillestrøm-dommen²¹ og at det «skal mykje til for at eit tredjemannstap har skadebotrettsleg vern» i Hanekleiv-dommen.²² Dette skal drøftes i avsnitt 3.5.

Disse vurderingene blir knyttet opp til to virkelige hendelser for å bedre illustrere hvilke problemer man kan møte i disse rettslige vurderingene. Hendelsen som blir brukt for å drøfte den første og andre problemstillingen, er bybrannen i Lærdal i 2014²³. I drøftelsen av den tredje problemstillingen skal

²⁰ Med dette uttrykket «blokade av luftrom» så menes det eksempelvis å fly over en bybrann og dermed hindre andre luftfartøy å fly inn i området, eller å fly inn i en flyplass sitt luftrom og dermed hindre passasjerfly i å lande/ta av fordi dronen er i luftrommet. Det er altså handlingen at man utestenger andre fra et luftrom bare ved å være tilstede i det samme luftrommet, fordi det vil være for farlig for andre å fly inn i dette luftrommet

²¹ Rt. 2006 s. 690, i avsnitt 55

²² Rt. 2010 s. 24, i avsnitt 50

²³ Bybrannen i Lærdal i 2014. En brann som startet den 18. januar spredte seg kraftig pga. svært mye vind og tørre forhold som følge av lite nedbør over lang tid. Totalt brant 42 bygninger ned til grunnen og mange flere fikk brannskader. I tillegg brant det i vegetasjonen rundt deler av byen. Brannen ble så kraftig at på morgningen

stengningen av Gardemoen i 2018 som følge av droneflyvning²⁴ brukes som eksempel ved adekvansvurderingen og vise de kompliserte spørsmålene som oppstår når det gjelder vurderingen av adekvat årsakssammenheng til rene formuestap for tredjemann.

3.2 Blokade av luftrom

Den første problemstillingen i hoveddel 2 er om en blokade av et luftrom utført av en drone, er en skadevoldende handling som faller innenfor det objektive ansvaret i luftfartslovens § 11-1 1.ledd. Ved å blokkere andre luftfartøyer fra å bruke det samme luftrommet som dronen er i, så forårsaker man nødvendigvis ikke noen direkte skader når dronen selv ikke kommer i kontakt med andre luftfartøyer eller noe på bakken. Allikevel er det klart at det får konsekvenser av varierende type når man blokkerer luftrommet på denne måten.

Tradisjonelt sett, i den begrensede mengden rettspraksis som er om det objektive ansvaret i luftfartsloven, så er det kun to kategorier av skader som har utløst det objektive ansvaret i § 11-1. Det er skader som oppstår ved fysisk kontakt med flyet, eller deler av dette, og skader som følge av flystøy.

Det har enda ikke vært noen slike saker med blokade av luftrom som har vært oppe i retten, men dette er kun et spørsmål om tid når droner stadig blir mer vanlig. Det er derfor svært interessant å vite om skadekategorien blokade av luftrommet i det hele tatt regnes som en type skadevoldende handling som utløser det objektive ansvaret i luftfartslovens § 11-1.

3.2.1 Vilkåret «brukes til luftfart» jf. § 11-1 1.ledd

Det følger av Luftfartsloven § 11-1 1.ledd at «*Eieren av et luftfartøy er uansett skyld ansvarlig for skade eller tap som oppstår utenfor fartøyet som følge av at fartøyet brukes til luftfart.*»

den 19. januar ble det rekvirert 3 helikoptre for å bistå i slokningsarbeidet. To av dem fra forsvaret og et sivilt. Disse helikoptrene ble hindret i sitt slukningsarbeid av flere droner som ble flydd rundt omkring i Lærdal for å filme brannen.

²⁴ Blokade av luftrom 13. juni 2018 ved Gardemoen lufthavn. Et passasjerfly på vei inn til landing observerer en drone ca. 100 meter under flyet. Dronen er ca. 7 km unna flyplassen, så den er utenfor forbudssonen horisontalt, men den flyr mye høyere enn lovlig høyde, midt i innflyvningsbanen. Gardemoen lufthavn beslutter å stenge begge rullebanene, og de forblir stengt i en halv time til personellet i kontrolltårnet beslutter at det er trygt å åpne igjen. Det ender opp med at 8 fly ikke får landet og disse blir sendt til andre flyplasser for å lande der. Det blir også forsinkelser på bakken for fly som ikke får tatt av. (<https://www.uasnorway.no/nar-droner-setter-flytrafikken-i-fare-hva-skjedde-pa-gardermoen-13-juni/> hentet 26.05.2020)

Det er klart at etter gjennomføringen av basisforordningen er nå samtlige droner å regne som «et luftfartøy».

Det første spørsmålet for om det foreligger ansvar er om etter det objektive ansvaret i Luftfartsloven er derfor om inngangsvilkåret «brukes til luftfart» er oppfylt som en følge av at dronen fløy over brannen i Lærdal.

Den naturlige språklige forståelsen av dette vilkåret er ikke veldig presis og til en viss grad tvetydig. Det kan tolkes slik at fartøyet må brukes i profesjonell eller kommersiell luftfart. Det kan også tolkes slik at fartøyet bare må fly gjennom luften, at det må fare gjennom luften.

Lødrup tar for seg dette i sin bok, hvor han tar til orde for at «Det som i første rekke kjennetegner fartøyets bruk til luftfart, er at det beveger seg gjennom luften.»²⁵ Dette taler for at det vil være nok at dronen er i luften for at det «brukes til luftfart».

Videre viser Lødrup til at det i eldre rettspraksis og juridisk teori i Skandinavia hovedsakelig var en diskusjon rundt dette vilkåret om f.eks. helikoptre som sto med rotoren i gang på bakken, eller fly som taxet til rullebanen også skulle regnes som om de «brukes til luftfart.»²⁶

Disse argumentene som Lødrup i sin tid presenterte, var spesielt rettet mot det man anser som tradisjonelle luftfartøy. Når man ser ordlyden «brukt til luftfart» i en kontekst hvor det er snakk om å fly en liten hobbydrone, så er det ikke etter en naturlig språklig forståelse av vilkåret like klokkeklart at dronen «brukes til luftfart». De færreste vanlige personer som går ut i hagen og flyr litt med lekedronen sin vil anse at det de driver med er å bruke dronen til luftfart.

Selv om droner ikke var engang påtenkt når det objektive ansvaret for luftfarten ble utarbeidet, så ville det stride mot hensikten med loven om droner og vanlige luftfartøy skulle forskjellsbehandles når det kom til vilkåret «brukes til luftfart». Så lenge det nå er slik at for tradisjonelle luftfartøy regnes som at de «brukes til luftfart» så lenge de har forlatt bakken av egen maskin, så er det sannsynlig at det samme gjelder for droner. Noe annet ville også motarbeide hensikten med basisforordningen, som er at bemannede og ubemannede luftfartøy skal ha mest mulig like regler.

Dronen over Lærdalsbrannen ble «brukt til luftfart», og det objektive ansvaret etter § 11-1 kan som utgangspunkt tenkes å gjelde også for droner som blokkerer et luftrom.

²⁵ Lødrup (1966) s. 271

²⁶ Lødrup (1966) s. 273

3.2.2 Utviklingen av det objektive ansvaret for luftfartøy i rettspraksis

Noe annen veiledning enn at det er mulig at blokade av luftrom er en kategori av skadevoldende handlinger som faller inn under det objektive ansvaret, gir ordlyden ikke. For å avgjøre dette er det derfor nødvendig å bruke andre rettskilder som sier noe om dette, herunder rettspraksis.

Det at dronene ble flydd over brannen, slik at helikoptrene som skulle bidra til slukkingen måtte settes periodevis på bakken, er ikke en kategori med skadevoldende handlinger som tidligere har blitt gjenstand for en tvist i rettspraksis, og ikke er det noe teoretikerne har tatt opp når det objektive ansvaret for luftfartøy har blitt drøftet. Fra starten av luftfarten var det kun skader som krevde fysisk kontakt mellom fly, eller deler av dette, og det skadede objekt som var det man antok falt inn under det objektive ansvaret. Dette ansvaret ble etter kort tid i rettspraksis, presisert til å gjelde også støyskader i forbindelse med overflyvning.

I eksempelet med brannen i Lærdal, hvor droneflyvningen verken forårsaket skade som følge av støy eller fysisk kontakt, så står vi ovenfor en ny kategori av skadevoldende handlinger som det ikke er avgjort om faller inn under det objektive ansvaret i luftfartsloven.

Dronen medførte skade fordi de utelukket andre luftfartøy fra et spesifikt luftrom med sin tilstedeværelse, i dette tilfellet at brannhelikoptrene ikke fikk tilgang til luftrommet over brannen slik at de fikk slukket brannen. En tilsvarende utelukkelse av andre luftfartøy fra et bestemt luftrom som kan medføre skade eller økonomisk tap er hvis en drone blokkerer luftrommet rundt en flyplass, noe som skal diskuteres senere i oppgaven.

Spørsmålet er følgelig om rettspraksis åpner for at denne kategorien av skadevoldende handlinger, blokade av luftrom, også skal anses å falle inn under det objektive ansvaret i § 11-1, slik som flystøy fra overflyvning ble funnet å være innenfor formålet med § 11-1 gjennom rettspraksis.

Det er for det meste underrettspraksis fra 1930-70 tallet som har drøftet noe om hvilke typer skadevoldende handlinger som faller inn under det objektive ansvaret. Det er også en viktig Høyesterettsdom, Rt. 1996 s. 1122 som omhandler dette spørsmålet. Drøftelsen vil i det videre først gå innom underrettspraksisen, før den ender opp i høyesterettsdommen. Dette er for å demonstrere utviklingen som har funnet sted rundt rammene av det objektive ansvaret i luftfartsloven. Denne utviklingen i seg selv er nemlig et moment som brukes av førstvoterende i den nevnte høyesterettsdom.

Når den første luftfartsloven av 1923 ble vedtatt, så var luftfart i sin svært spede begynnelse. Luftrommet var sammenlignet med dagens situasjon svært rolig, med veldig få fly i luften. Disse flyene var saktegående propellfly og luftballonger. De skadene som kunne oppstå som følge av bruken av disse var at de styrtet, traff objekter på bakken eller at de som var om bord i luftfartøyene kunne

miste gjenstander ut av farkosten, som så kunne treffe ting eller folk på bakken. Det måtte altså skje en eller annen form for fysisk kontakt mellom luftfartøyet og det som ble skadet på bakken for at det objektive ansvaret i luftfartsloven skulle kunne gjøres gjeldende.

Flyene utviklet seg raskt, og støyproblematikken kom fort på banen. Særlig med tanke på de utallige pelsfarmene som vi hadde i Norge, hvor pelsdyr kan reagere svært negativt på støy, og både aborter og drap av egne valper var vanlige konsekvenser hvis de ble utsatt for mye flystøy.

Den første rettspraksisen på dette har vi i RG-1937-688, Jon Flaa mot Widerøe, som omhandler en erstatningssak for noen revevalper som gikk tapt som følge av flystøy fra et av Widerøes fly. I denne saken ble det et spørsmål om luftfartsloven av 1923 § 37 skulle gjelde for støyskader, eller om det kun var de fysiske skader som nevnt over som var omfattet av det objektive ansvaret. Her uttaler retten at *«Hverken bestemmelsens ordlyd eller lovens forarbeider gir etter rettens mening noe holdepunkt for en så snever fortolkning av bestemmelsen, og antar retten at bestemmelsen må forstås derhen, at enhver skade som forvoldes ved flyvningen – deriblandt også skade som følge av larm fra flyets motor – kan kreves erstattet uten hensyn til om noen av de for flyvning fastsatte regler er overtrådt eller er.»*

Her kom retten til at det ikke var noen holdepunkter for å utelukke at flystøy skulle regnes som en type skadevoldende handling som kunne medføre objektivt ansvar for et luftfartøy. Med jetflyene som kom på 50 tallet ble slike saker vanligere, og dette synspunktet ble fulgt opp i noen underrettsdommer som omhandlet støy som skadevoldende handling på 50, 60 og 70 tallet. Særlig kan dommen Staten mot Midtbø og Langemyr nevnes, hvor det ble anført fra staten at det kun var skader som følge av fysisk kontakt mellom luftfartøy og det som ble skadet, som skulle rammes av det objektive ansvaret, hvor retten bemerket at *«Ordlyden i bestemmelsen gir intet holdepunkt for å innskrenke dens anvendelse slik som hevdet av regjeringsadvokaten.»*²⁷

En viktig dom når det gjelder objektivt ansvar for skade som følge av luftfart er høyesterettsdommen Rt. 1996 s. 1122. Den omhandler tap av reinsdyr, som døde som følge av at de ble skremt pga. lyden av forsvarets jagerfly som fløy over innhegningen. Dommen er også ekstra interessant fordi den skjedde i overgangstiden mellom luftfartslovene, slik at det nevner en hel del om forholdet mellom reglen om objektivt ansvar i luftfartslovene fra 1923, 1960 og 1993.

Høyesterett begynner først med å fastslå den rettspraksis som startet allerede i 1937 med Flaa mot Widerøe, når førstvoterende sier at *«Det er, som lagmannsretten uttaler, ikke noe vilkår for erstatningsansvar etter § 153 at det har vært direkte kontakt mellom luftfartøyet og de ting som blir skadet. Denne tolkning har konsekvent vært lagt til grunn i norsk – og så vidt jeg forstår også nordisk*

²⁷ Lødrup (1966) s. 290. (Dommen «Staten mot Midtbø og Langemyr» Lødrup refererer til i boken har referansen Afl 1 s. 150 Agder 1957, denne finnes ikke på lovdata)

– rettspraksis. Det innebærer, noe også staten er enig i, at ansvaret etter § 153 også kan omfatte skader som skyldes at dyr blir skremt av flystøy».

Staten anførte flere grunner til at de i denne saken ikke skulle være erstatningsansvarlige, bla. at de overholdt kravet til minstehøyde osv. Dommer utaler da at «Derimot finner jeg ikke grunnlag for å oppstille en begrensning i det lovfestede objektive ansvaret etter § 153 etter de retningslinjer staten gjør gjeldende. En slik begrensning har ikke støtte i lovens forhistorie eller forarbeider. Når det er tale om skader som i prinsippet dekkes av et lovfestet objektivt erstatningsansvar, synes det også fremmed å begrense ansvaret til typer av situasjoner hvor risikoen generelt kan sies å være ekstraordinær»

Her utaler Høyesterett at de mener det er betydelig rom for hvilke typer skadevoldende handlinger som følger av bruk av luftfartøy som kan medføre objektivt ansvar. Dette er noe rettspraksis har uttalt allerede siden dommen RG-1937-688 hvor de som nevnt utalte at «antar retten at bestemmelsen må forstås derhen, at enhver skade som forvoldes ved flyvningen – deriblandt også skade som følge av larm fra flyets motor». Med andre ord kan det etter rettspraksis være betydelig rom for en dynamisk tolkning av denne bestemmelsen om objektivt ansvar, hvis det oppstår nye forhold ved luftfart som kan medføre skade, slik som støy.

Med den nye luftfartsloven av 1960 ble bestemmelsen om objektivt ansvar videreført, uten at flystøy ble nevnt i forarbeidene. Som nevnt over så bekreftet allikevel rettspraksis, i tiden etter den nye loven ble vedtatt, at flystøy også falt inn under det objektive ansvaret i den nye luftfartsloven i 1960. Det var nok vanskelig for jurister på denne tiden å forestille seg hvor mye mer trafikk som skulle komme i luftrommet fremover, og at ubemannede luftfartøy skulle bli en del av dette. Som Lødrup selv skriver i 1966, «så lenge fartøyet holder seg i luften, er skademulighetene små. Det er her bare støyskadene som er aktuelle».²⁸

Ansvarsbestemmelsen om objektivt ansvar for luftfart ble først videreført i nesten identisk form fra Luftfartsloven av 1923 § 37 til Luftfartsloven av 1960 § 153, uten at det ble bemerket noe i forarbeidene om at støyskader nå ble regnet som inkludert i det objektive ansvaret etter rettspraksis. Når Luftfartsloven av 1960 ble erstattet av Luftfartsloven av 1993, ble § 153 videreført i nesten identisk form nok engang til det som nå er § 11-1.

Siden den objektive ansvarsbestemmelsen siden starten har beholdt sin ordlyd, og rettspraksis har vist at det er uten betydning at det i forarbeidene ikke nevnes noe om at støyskader har blitt tilført, så kan disse dommene gi oss verdifulle innspill i om blokade av luftrom også er en type skadevoldende handling som er innenfor det objektive ansvaret i § 11-1. Tolkning av bestemmelsen i lys av

²⁸ Lødrup (1966) s. 271

rettspraksis kan gi svaret på om blokad av luftrom også er en skadevoldende handling som skal være innenfor det objektive ansvaret etter § 11-1, akkurat som skade pga. flystøy i sin tid ble inkludert.

Ordlyden i § 11-1 er «ansvarlig for skade eller tap som oppstår utenfor fartøyet som følge av at fartøyet brukes til luftfart.» Denne ordlyden utelukker ingen type kategorier av skadevoldende handlinger. Rettspraksis henviser også gjennomgående til dette, at det ikke er holdepunkter for å tolke bestemmelsen innskrenkende. Det var jo slik det objektive ansvaret i luftfartsloven utviklet seg på kort tid til og også omfatte skade som følge av flystøy.

Karakteristikkene av hvilke skadevoldende handlinger som skal utløse objektive ansvar er som nevnt heller aldri tatt med i forarbeidene. Det ville stride med formålet bak det objektive ansvaret for luftfart om det objektive ansvaret i § 11-1 ikke skulle tolkes dynamisk, slik at kategorien blokkering av luftrom ikke falt inn under bestemmelsen. For at det ikke skal bli store hull i lovverket er det nødvendig at § 11-1 kan tolkes dynamisk i samsvar med rettspraksis, slik at regelverket holder følge med utviklingen innenfor luftfarten. Dette gjøres ved at bestemmelsen skal kunne tolkes slik at også blokkering av luftrom anses som en kategori av skadevoldende handlinger som kan medføre ansvarlighet etter det objektive ansvaret.

Det er altså ingen holdepunkter i hverken forarbeider, lovtekst eller rettspraksis som tilsier at blokkering av luftrom er utelukket som en kategori av ansvarsbetingende handling etter luftfartsloven. Tvert imot så taler det lille av rettspraksis som er på området for at bestemmelsen om objektive ansvar § 11-1 må tolkes vidt og dynamisk slik at den også kan omfatte blokkering av luftrom som skadevoldende handling.

Konklusjonen er at § 11-1 kan tolkes slik at blokad av luftrom som medfører skade/økonomisk tap også skal være en handling som utløser det objektive ansvaret i § 11-1.

3.3 Problemstilling nr. 2 - Faktisk årsakssammenheng

Den andre problemstillingen i hoveddel 2 er som forklart først og fremst om i hvilken grad det kan etableres årsakssammenheng mellom en blokad av luftrom og en skade som muligens har oppstått som følge av denne blokaden.

Det følger av langvarig rettspraksis at kravet til årsakssammenheng er todelt. Det er et krav til faktisk årsakssammenheng, og et krav til rettslig årsakssammenheng, altså at årsakssammenhengen er adekvat. Det skal derfor først drøftes om det foreligger faktisk årsakssammenheng. Denne vurderingen er knyttet opp til hendelsen ved bybrannen i Lærdal, slik at momentene i vurderingen synliggjøres på en bedre måte.

Det første spørsmålet blir om det er mulig å etablere en faktisk årsakssammenheng mellom en blokadet av luftrom over en redningsoperasjon, og en skade som oppstår som følge av denne blokaden.

I Rt. 1992 s. 64 P-pillem II utaler Høyesterett at *«Årsakskravet mellom en handling eller unnlatelse og en skade er vanligvis oppfylt dersom skaden ikke ville ha skjedd om handlingen eller unnlatelsen tenkes borte. Handlingen eller unnlatelsen er da en nødvendig betingelse for at skaden inntreffer»*.²⁹

For vårt eksempel er derfor spørsmålet, om man ser for seg at dronepiloten ikke blokkerte luftrommet slik at brannhelikoptrene ble satt på bakken periodevis, ville det da ha brent ned færre hus enn det som det endte opp med. Beviskravet for å fastslå faktisk årsakssammenheng er sannsynlighetsovervekt.

Det vil for det første ofte i slike tilfeller være et problem når det kommer til å bevise hva som hadde skjedd om dronen ikke blokkerte luftrommet. I Lærdal var brannen upåregnelig, vind og værforhold skifter raskt og dette kan påvirke hvordan brannen hadde spredt seg uavhengig av om helikoptrene fikk flydd flere turer med vann for å bistå i slukningsarbeidet eller ikke. Eksempelvis kunne vinden ha vært så kraftig at vann droppet fra tre helikoptre kanskje ikke ville gjort noen forskjell, og brannen ville kunne ha spredt seg til flere hus uansett.

Det var slik at helikoptrene som skulle bistå med slukning ikke kom før ut på formiddagen dagen etter. Da hadde vinden roet seg noe, og brannen spredte seg ikke i nærheten av like hurtig som den hadde gjort på natten.³⁰ Den ekstra slukningsinnsatsen fra helikoptrene kunne derfor gjøre betydelige bidrag til å sørge for å opprettholde kontroll på brannen. At disse i perioder da ble satt på bakken pga. droneflyvning over området medførte derfor at brannen ble slukket tregere enn den kunne ha blitt. Dette taler for at det kan etableres faktisk årsakssammenheng mellom blokaden av luftrommet og skaden.

På den andre siden så var det i Lærdal vanskelig å bevise hvor mye mer som brant ned som følge av at helikoptrene sto tidvis på bakken. Det kan f.eks. være tilfeller hvor hus sto så tett, eller at vinden blåste i en viss retning, som hadde gjort at de hadde tatt fyr uavhengig av om helikoptrene hadde rukket et par turer ekstra med vann for å slukke. I Rt. 2003 s. 1468 omhandler en sak hvor høyesterett frifant en kommune for omsorgssvikt mot et barn som utviklet psykiske problemer, etter at barnevernet ikke gjorde jobben sin korrekt ved at de ikke overtok omsorgen for gutten. Kommunen ble frifunnet fordi det ble funnet bevist at skaden, den psykiske diagnosen, uansett ville ha oppstått selv uten den påståtte skadevoldende handlingen. Høyesterett uttalte i dommen at *«På denne bakgrunn må det i vår sak konkluderes med at det er overveiende sannsynlig at en omplassering av A i løpet av 1985 ikke ville ført til noen bedring i hans tilstand. Dermed foreligger ikke årsakssammenheng mellom en eventuell uaktsomhet fra kommunens side i 1985 og skaden.»*³¹ Samme resultat kom Høyesterett til i HIV-

²⁹ Rt. 1992 s. 64 på side 69

³⁰ Intervju Anders Lie 19.05.2020

³¹ Rt. 2003 s. 1468 i avsnitt 74

dommen³² fordi det ble avgjort at skaden uansett ville ha skjedd uavhengig av den påståtte skadevoldende handling.

Hvis noe lignende kunne ha vært tilfelle i det aktuelle eksempelet, nemlig at de husene som brant ned hadde brent ned uavhengig av om brannhelikoptrene sto på bakken eller ikke som følge av at droner blokkerte luftrommet, så er dette et moment som trekker i retning av at det ikke var faktisk årsakssammenheng mellom skaden og blokaden av luftrommet.

Det kan også være tilfeller hvor blokaden av luftrommet kun medførte at brannen bare gjorde litt mer skade enn den ellers ville ha gjort. Det kan da bli et spørsmål om dette kan utelukke faktisk årsakssammenheng. Høyesterettsdommen Anne Lene Lie (Rt. 1998 s. 1565) berører dette spørsmålet. Den omhandler en påkjørsel og påfølgende uførhet for den skadelidte. Det var tvil om i hvilken grad påkjørselen faktisk *«er årsak til noe av As uførhet eller om den kan ha gitt et visst, men - i det samlede bildet - meget lite bidrag»*.³³ Høyesterett kom frem til at selv om kun en liten del av skaden kunne anses å stamme fra påkjørselen, så utelukket ikke dette at påkjørselen ble regnet som en skadevoldende handling, og at skadevolder derfor ble ansvarlig for sin del av skaden.

For vårt eksempel så vil dette si at selv om dronepiloten bare i liten grad bidro til å gjøre skaden verre, ved at f.eks. bare deler av ett hus ekstra brant ned som følge av hans blokade av luftrom, så kan det fortsatt foreligge faktisk årsakssammenheng.

De tre helikoptrene som bidro i slukningen besto av to helikoptre fra forsvaret og ett skogbrannhelikopter. Disse har en kapasitet til å frakte og slippe ca. 1200 liter vann per tur.³⁴ Når disse periodevis ble stående på bakken, så er det klart at det er en relativt stor slukkekapasitet som ble stående på tomgang. Selv om det blir litt spekulasjon i faktum, så er det nok liten tvil om at dette medførte at skaden ble større enn den kunne ha vært. Det er mye som taler for at retten ville ha kommet til det samme, at det var sannsynlighetsovervekt for at blokaden av luftrommet ville være minst et bidrag til deler av skaden jf. Anne Lene Lie-dommen. Det ville nok derfor blitt konkludert med at det var faktisk årsakssammenheng mellom droneflyvningen som holdt helikoptrene på bakken i perioder, og skadene som følge av brannen som ikke ble slukket så raskt som den kunne.

3.4 Problemstilling nr. 2 - Adekvansvurdering

Gjennom fast og langvarig rettspraksis har det blitt oppstilt som et vilkår for årsakssammenhengen at den er adekvat. Dette kravet om adekvat årsakssammenheng ble i Schizofreni-dommen formulert slik: *«Sentralt i adekvansvurderingen står spørsmålet om skaden er en så upåregnelig, fjern og avledet*

³² Rt. 1990 s. 768

³³ Rt. 1998 s. 1565 på side 1581

³⁴ Intervju Anders Lie 19.05.2020

følge av den skadevoldende handling at det ikke er rimelig å knytte ansvar til den.»³⁵ Det må altså mellom den skadevoldende handling og skaden være en sammenheng som er påregnelig, og det må gjøres en påregnelighetsvurdering. Det er en rekke momenter som kan tas med i denne vurderingen. Om skaden var fjern eller avledet, hvor stort skadeomfanget var, skadens art eller graden av skyld hos skadevolder er noen av momentene som kan vurderes.

Denne helhetsvurderingen av påregneligheten skal gjøres opp imot den konkrete skadevoldende handlingen som var blokaden av luftrommet over bybrannen, sett opp imot den skaden som har oppstått som var at flere hus brant ned. Denne vurderingen gjøres objektivt, sett fra skadevolders side på tidspunktet den skadevoldende handlingen ble gjort jf. dykkerdommen.³⁶

Spørsmålet i denne sak er derfor om det for piloten av dronen var påregnelig at flere hus brant ned som følge av at han ved å fly dronen sin over brannen hindret helikoptrene fra å bidra i slukningsarbeidet.

Når man flyr droner er man avhengig av at man enten ser dronen fra der man står på bakken, eller at man har et kamera om bord på dronen, slik at piloten på en skjerm kan se hvor han flyr når man flyr BLOS (Beyond line of sight). Dronepiloten som fløy over brannen hadde derfor klar sikt over store deler av sentrum av Lærdal ved å bruke sine egne sanser, og ville også kunne se på en skjerm hva som var rundt dronen om han hadde en drone av denne typen. Piloten ville eller burde derfor se helikoptrene som skulle bistå med slukkingen. Om piloten på en eller annen måte ikke så dem, ville han uansett høre dem, da disse kan høres på flere kilometers avstand. Selv om man ikke er klar over risikoen for at en drone kan kollidere med og lage skader på helikoptrene, så ville en alminnelig fornuftig person skjønt at droneflyvningen i hvert fall kan forstyrre helikoptrene, slik at de ikke kan utføre sin jobb. Det kan derfor vanskelig sies at det var en upåregnelig konsekvens for piloten, at flyvningen medførte at helikoptrene ble satt på bakken.

Dette holder allikevel ikke for å konstatere adekvat årsakssammenheng, det må også være en adekvat sammenheng mellom blokaden av luftrommet og skaden. Vil det for dronepiloten være en fjern og upåregnelig konsekvens at hans flyvning medførte at brannen gjorde mer skade enn den hadde gjort om helikoptrene fikk sluppet vann uhindret på brannen.

Sett fra synspunktet til den alminnelige fornuftige person, så er det ikke en utenkelig tanke at flyvningen av dronen medførte skade som følge av at brannen tok med flere hus enn nødvendig. Dronepiloten var med overveidende sannsynlighet på stedet og fløy fordi han ville filme eller ta bilder av en spektakulær hendelse. Når piloten som nevnt over nok skjønte eller burde ha skjønt at hans blokade av luftrommet medførte at helikoptrene ble forstyrret, så burde han mest sannsynlig også

³⁵ Rt. 2007 s. 172 i avsnitt 66

³⁶ Rt. 2003 s. 338

skjønne følgene det får, nemlig at de ikke får bidratt i slukkingen og at skaden derfor blir større ved at mer bygningsmasse brenner opp.

I den velkjente Flymanøver dommen (Rt. 1973 s. 1268) så uttaler Høyesterett seg om rimelighet og rettferdighet som momenter som må tas med i adekvansvurderingen. «*Det synes åpenbart at det under nåtidens tekniske og samfunnsmessige forhold må settes en grense for erstatningspliktes mulige ringvirkninger. Ellers vil en måtte regne med at erstatningsplikten ofte kan komme til å gi seg urimelige, urettferdige og for den enkelte skadevolder helt ruinerende utslag.*»³⁷ De samme momentene blir brukt i Lillestrøm-dommen hvor de uttaler at «*erstatningsansvaret må avgrenses slik at erstatningsplikten ikke gir seg urimelige eller urettferdige utslag.*»³⁸

Disse uttalelsene gir lite veiledning i hvor man skal sette grensen for hva som er en upåregnelig skade, og at det dermed ikke foreligger adekvat årsakssammenheng. Det man kan hente ut fra disse dommene er at det taler i retning av at skaden er for fjern og upåregnelig hvis den gir urimelige, urettferdige eller helt ruinerende utslag for skadevolder.

I Flymanøver-dommen utaler førstvoterende at det må tas de «hensiktsmessige tryggingstiltak, faktisk eller rettslig»³⁹ som det er mulighet til. Det er antatt at de med dette også henviser til eventuelle forsikringsmuligheter for partene.⁴⁰ Dette standpunktet ble også tatt i Gol Bygg- dommen⁴¹ og Lillestrøm dommen⁴², hvor det faktum at skadevolder kunne hatt ansvarsforsikring var et relevant moment i adekvansvurderingen. Etter den nye basisforordningen er det nå et krav for samtlige dronepiloter at de har ansvarsforsikring for dronen sin. Denne forsikringen fungerer på samme måte som ansvarsforsikringen for biler, ved at den uavhengig av skyld skal dekke skadene på andres eiendom og person. Det betyr at selv om dronepiloten må sies å ha utvist hvert fall grov uaktsomhet ved å fly over brannen når han var klar over at det var helikoptre i luften, så er det ikke ruinerende for han om han blir funnet ansvarlig for skaden, fordi han skal ha ansvarsforsikring. Dette er da et moment som taler for at å pålegge ansvar ikke gir urimelige, urettferdige eller helt ruinerende utslag for skadevolder. Dette igjen trekker i retning av at det er en adekvat årsakssammenheng. Hvis dronepiloten velger å bryte lovbestemmelsen ved å fly uten forsikring er det verken særlig urimelig eller urettferdig at han eventuelt må bære ansvaret og dekke tapet selv.

I Flymanøver dommen kom retten til at skaden var for fjern og avledet. Med andre ord var det urimelig og urettferdig å pålegge skadevolder ansvar for skaden. Dette fordi skaden var langt ut i årsaks rekken, og var en svært indirekte følge av primærskaden. Retten bygde opp under dette

³⁷ Rt. 1973 s. 1268 på side 1272

³⁸ Rt. 2006 s. 690 i avsnitt 55

³⁹ Rt 1973. s 1268 på side 1274

⁴⁰ Hagstrøm (2019) s. 464

⁴¹ Rt. 1983 s. 1052 på side 1056

⁴² Rt. 2006 s. 690 i avsnitt 59 (Skal her bemerkes at HR sier at det ikke kan ha «særlig vekt», men noe betydning har det)

argumentet med at det også må gjøres en risikobetraktning. «Spørres det om hvem som i alminnelighet er nærmest til å bære risikoen for skader av den omhandlede art, kan svaret neppe være særlig tvilsomt. De enkeltpersoner og bedrifter som er utsatt for å lide skade, vil som regel ha en større eller mindre kontroll over sin situasjon. De må ta foreliggende skademuligheter med i sine beregninger og treffe de for hver især hensiktsmessige tryggingstiltak, faktisk eller rettslig. Det som er opplyst i saken om ankemotpartens forhold, er for så vidt illustrerende. Han var klar over at hans bedrift var særdeles sårbar for tilfelle av strømstans og kunne ha avverget skaden ved enkle og billige midler.»⁴³

Det er altså slik, at hvis skadelidte hadde en mulighet til å sikre seg på en enkel måte mot den aktuelle skaden, så kan dette tale for at det ikke foreligger en adekvat årsakssammenheng. Dette er absolutt ikke tilfellet i vår sak. Det er ikke noe huseierne kunne ha gjort for å sikre seg bedre mot den aktuelle skaden som startet med at dronepiloten hindret brannhelikoptrene. Det skal også nevnes at skaden i Flymanøver dommen var en mye mer indirekte skadefølge som var langt ute i årsaks rekken enn i vårt tilfelle. Det hadde nok derfor ikke vært rom for noen slike risikobetraktninger hvis vår sak hadde endt opp i retten.

Videre er det et poeng at hvis vi i den aktuelle sak hadde byttet ut dronen med et annet luftfartøy, f.eks. et vanlig småfly som fløy rundt over brannen og hindret brannhelikoptrene, så er det veldig nærliggende å tro at retten hadde kommet til at det var adekvat årsakssammenheng. Nå er det slik at droner og tradisjonelle luftfartøy faller inn under samme vilkår i lovbestemmelsen, og for å sikre rettsenhet er det viktig å behandle tilfellene likt, ved og ikke behandle to typer luftfartøy forskjellig.

Samlet sett ved den helhetlige vurderingen av om det for dronepiloten var en påregnelig følge av den skadevoldende handlingen at det oppsto skade, så er det altså ikke mange momenter som taler for at skaden var for fjern og avledet. Tvert imot ville nok retten ha ansett det som ganske klart at det for skadevolder må anses som en påregnelig følge at en brann forårsaker mer skade, når dronepiloten hindrer brannhelikoptrene å bidra i slukkingen. Piloten må ha vært klar over at det fløy helikoptre i området han filmet, og at hans drone derfor ville hindre disse. Som drøftet er det heller ingen særlig urettferdige, urimelige eller ruinerende følger av at skadevolder blir stilt ansvarlig. Samlet sett er det altså ikke en upåregnelig følge at den ansvarsbetingende handling medførte skaden. Retten ville nok derfor ha kommet til at det forelå også en adekvat årsakssammenheng.

⁴³ Rt. 1973 s. 1268 på side 1273

3.5 Vurderingen av adekvat årsakssammenheng ved rene formuestap for tredjeperson

Det ble i avsnitt 3.2 drøftet hvorvidt blokkade av luftrom er en kategori av ansvarsbetingende handlinger som faller inn under det objektive ansvaret i Luftfartslovens § 11-1. Det legges til grunn at dette også gjelder for dette eksempelet, og at vilkåret om ansvarsgrunnlag er oppfylt.

Når dronen blokkerte luftrommet på en slik måte at Gardemoen lufthavn måtte stenge i 30 minutter fikk dette en rekke konsekvenser. Primærskaden ved en blokkade av Gardemoens luftrom, er at Gardemoen stenger. Dette er en primærskade som ikke oppstår som følge av noen integritetskrenkelse, det er med andre ord ingen skade på person eller ting.

Denne primærskaden medførte igjen en rekke sekundære rene formuestap for forskjellige tredjepersoner som en konsekvens av stengningen. Altså er det flere forskjellige rene formuestap for tredjeperson som direkte er knyttet opp mot primærskaden, men som ikke har oppstått i sammenheng med noen integritetskrenkelse.⁴⁴

Som nevnt i avsnitt 3.1 er det etter Høyesterettspraksis en svært høy terskel for at slike rene formuestap for tredjeperson skal oppnå et erstatningsrettslig vern jf. Lillestrøm og Hanekleiv dommene. Rettspraksis har allikevel ikke utelukket at slike tap kan oppnå et erstatningsrettslig vern. I KILE-dommen uttaler førstvoterende seg om slike vurderinger i et obiter dictum, hvor det følger at *«Jeg er enig med If i at det etter norsk rettspraksis skal mye til for at et tredjemannstap har erstatningsrettslig vern. Det forutsetter at det foreligger en konkret og nærliggende interesse i forhold til den skadete gjenstand.»*⁴⁵ Høyesterett bygger videre på dette i Lillestrøm-dommen, der uttaler førstvoterende at *«Jeg er også enig med Vesta i at det etter norsk rettspraksis skal mye til for at et tredjemannstap har erstatningsrettslig vern (...) men avgrensningen av vernet må skje etter en konkret vurdering.»*⁴⁶

For at de ulike tredjepersonene som pådro seg økonomiske tap som følge av at dronen blokkerte luftrommet, og på den måten stengte Gardemoen lufthavn, så blir det dermed et spørsmål om deres formuestap skal ha et erstatningsrettslig vern etter en vurdering av den konkrete og nærliggende interessen. Denne vurderingen må gjøres i lys av den høye terskelen for slikt erstatningsrettslig vern for rene formuestap for tredjeperson jf. Lillestrøm og Hanekleiv. Denne vurderingen har mye til felles med en adekvansvurdering. Som Hagstrøm nevner i sin bok, så er en adekvansvurdering og en vurdering av om et tap er erstatningsrettslig vernet forskjellige fra hverandre, men at de allikevel bør

⁴⁴ Hagstrøm (2019) s. 473

⁴⁵ Rt. 2005 s. 65 i avsnitt 49

⁴⁶ Rt. 2006 s. 690 i avsnitt 55

ses på som to sider av den samme grunnnormen, nemlig adekvanskravet.⁴⁷ Det er derfor mange av de samme momentene og reelle hensynene som brukes i vurderingen, og som skal drøftes videre.

3.5.1 Tap som følge av direkte omdirigeringskostnader

Et av de mest aktuelle formuestap for tredjeperson å drøfte, er tapene for eierne av de 8 flyene som ble omdirigert til andre flyplasser som følge av stengingen. Det er tap i tilknytning til denne omdirigeringen som skal drøftes i resten av denne oppgaven. Denne omdirigeringen medførte store kostnader for flyselskapene det gjaldt. Først og fremst er det en direkte kostnad for flyselskapene når de er nødt til å bruke mer drivstoff for å komme seg til den flyplassen de blir omdirigert. Videre ble det anslått at mellom 1000-1500 passasjerer endte opp på en annen flyplass enn Gardemoen.⁴⁸ Avhengig av hvilken flyplass flyene ble omdirigert til så må flyselskapene ordne alternativ transport, eller sette opp nye fly, slik at passasjerene ender opp på rett destinasjon. Dette er en stor kostnad som fort kan komme opp i mange tusen kroner per person.

I flymanøver-dommen uttaler høyesterett at hvis en virksomhet eller aktivitet er samfunnsgagnlig, eller at det er i samfunnets interesse at virksomheten eksisterer, så kan dette tale for at tapene kan være erstatningsrettslig vernet.⁴⁹ Et flyselskaps virksomhet er å frakte gods og personer både innenlands og utenlands. Dette er en svært viktig samferdselsoppgave som flyselskapene utfører, og det er i samfunnets klare interesse at slike aktiviteter ikke blir hindret. Dette taler for at de nevnte formuestapene for flyselskapene er erstatningsrettslig vernet.

I Rikstoto-dommen viste Høyesterett til at reparasjon og prevensjonshensyn er et hensyn som kan tas med i vurderingen av om et tredjemannstap er erstatningsrettslig vernet.⁵⁰ Det er som i avsnittet over beskrevet hvor viktig flytrafikk er for samfunnet. Hvis det å pålegge erstatningsansvar kan bidra til å hindre fremtidige hendelser av samme type, så taler prevensjonshensynet for at tapene skal være erstatningsrettslig vernet. Tapene kan bli store for flyselskapene, som allerede opererer i en bransje med små marginer. Hvis erstatning kan bidra til å reparere skaden så taler reparasjonshensynet også i samme retning.

I flere høyesterettsdommer så er hensynet til rimelighet et viktig hensyn i vurderingen av om en skade skal nyte et erstatningsrettslig vern. Et eksempel på dette er i Agurkpinne-dommen, hvor det blir uttalt at *«Ved vurderingen av om et tap er adekvat, har det i tillegg til påregnelighet og hvor fjernt og avledet tapet er, tradisjonelt også vært tatt hensyn til hva som fremstår som rimelig i det enkelte*

⁴⁷ Hagstrøm (2019) s. 447

⁴⁸ <https://www.uasnorway.no/nar-droner-setter-flytrafikken-i-fare-hva-skjedde-pa-gardermoen-13-juni/> Hentet 28.05.2020

⁴⁹ Kjelland (2016) s. 304

⁵⁰ Rt. 2007 s. 425 i avsnitt 37

*tilfelle.»*⁵¹ For en alminnelig fornuftig person så er det forventet at de bør skjønne at hvis de stenger Gardemoen som følge av sin dronflyvning, så medfører dette at flyene som ikke får landet må dra andre steder. Det vil da kunne anses rimelig å pålegge ansvar for de økonomiske tapene i form av drivstoffkostnader og transport for passasjerer.

Det finnes argumenter mot å tillegge disse rene formuestapene for flyselskapene et erstatningsrettslig vern, eksempelvis fordi at de rene økonomiske tapene er så store at de er upåregnelige, og at det kan være ruinerende for skadevolder slik at det dermed er urimelig å pålegge ansvar jf. bla. flymanøver og agurkpinne-dommene. Hvis man også trekker inn i vurderingen den høye terskelen høyesterett har oppstilt for å oppnå et erstatningsrettslig vern for økonomiske tredjemannstap, så er det ingen helt klare svar på hva retten hadde kommet frem til i denne konkrete vurderingen av nærliggende interesse.

For de tapene som det er drøftet her, drivstoff og ombookingskostnader for flyselskapene, ville det nok blitt konkludert med at de hadde et erstatningsrettslig vern. Sett under ett er det flest hensyn som taler for dette resultatet, og det kan også tas med i avgjørende retning at skadevolder med sin blokade av luftrommet av Gardemoen har handlet grovt uaktsomt som et minimum, og har brutt fly reglene.

3.5.2 Indirekte tap som følge av omdirigering

Det medfølger også en rekke andre rene formuestap for flyselskapene som en følge av at Gardemoen ble stengt og at de 8 flyene måtte lande andre steder. Det vil påløpe kostnader for å få flyene tilbake til Gardemoen hvis dette er nødvendig for ruteprogrammet for det enkelte flyselskap. Når flyselskapet lander på en annen flyplass kan det også påløpe kostnader for dem der hvis de ikke har eksisterende avtaler med flyplassen i form av betaling for bagasjehåndtering på den aktuelle flyplassen, mulig kost og losji kostnader for crew som skal få flyet tilbake i normalt ruteprogram, og parkering/lagring av flyet på flyplassen hvis det må stå der over natten.

For disse økonomiske tapene begynner man å bevege seg over i sekundære tredjemannstap som er veldig fjerne og avledet fra primærskaden. Dette er tap av varierende størrelse som i varierende grad vil oppstå avhengig av omstendighetene, slik som hvilke flyselskap som måtte omdirigere fly og om de har eksisterende avtaler med flyplassen de ender opp på.

I ACE-dommen uttaler førstvoterende at *«Uten avgrensninger kan omfanget av kravene bli svært omfattende. I teorien fremheves det derfor at det må oppstilles en «flodbølgebegrensning» for å avgrense kretsen som kan påberope seg dette ansvarsgrunnlaget.»*⁵²

⁵¹ Rt. 2004 s. 675 i avsnitt 69

⁵² Rt. 2008 s. 1078 i avsnitt 26

Det vil for skadevolder kunne bli astronomiske summer han står ansvarlig for, og tredjemannstap som er svært vanskelig, om overhodet mulig å beregne. Denne flodbølgebegrensningen de drøfter i ACE-dommen er den grunnnormen innenfor erstatning som skal sørge for at det ikke pålegges ansvar for alle tenkelige skader, og brukes både i vurderinger av adekvans og ved vurderingen av om det for et tap foreligger en erstatningsrettslig vernet interesse. Denne avgrensningen av hvor langt erstatningsansvaret strekker seg innebærer f.eks. at det er klart at dronepiloten ikke kan bli ansvarlig tapene som påløper arbeidsgiverne til de strandede passasjerene i form av at folk kommer for sent til jobb eller ikke rekker viktige møter. Dette er tap som er en del av dagliglivets risiko.

Slike svært indirekte tap som nevnt over, står ikke direkte i sammenheng med omdirigeringen, de er relativt langt ut i årsaks rekken. Det er å strekke vurderingen langt om man kommer frem til at det foreligger en konkret nærliggende interesse for slike tap. Dette trekker i retning av at disse tapene mest sannsynlig vil falle utenfor det som regnes som erstatningsrettslige vernede formuestap for tredjemann.

I flymanøver-dommen⁵³ så uttaler de seg om risikobetraktninger og forsikring som et moment i vurderingen. Hvis det er slik at skadelidte selv er nærmest til å beskytte seg mot skaden, så kan det være noe som taler for at det ikke foreligger et erstatningsrettslig vern for tredjemannstapene.

Flyelskapene er særdeles gode på logistikk og har sikkert planer på hvordan slike situasjoner skal løses, da fly ofte blir tvunget til å lande andre steder som følge av værforholdene i Norge. De har nok store muligheter til å omdisponere personell og å bytte ruter internt for både fly og piloter for de flyene som endte på andre flyplasser enn på Gardemoen. På den måten kan de få flyene raskt tilbake i normal rutetrafikk uten at det påvirker selskapet i stor grad.

Hvis man ser alle disse argumentene i konteksten av den høye terskelen for at tap skal være erstatningsrettslig vernet, så hadde nok konklusjonen vært at disse rene formuestap for tredjeperson ikke regnes som erstatningsrettslig vernet.

4. Avslutning

Som denne oppgaven belyser så medfører gjennomføringen av EUs nye basisforordning om flysikkerhet 2018/1139 en rekke regelendringer for bruken av ubemannede luftfartøy samt ansvar, erstatning og forsikring. Disse avsluttende bemerkningene skal ta komme med kritikk av praktisk og juridisk karakter, som viser at det fortsatt er en meget lang vei å gå før målet om at ubemannede luftfartøyer skal være en integrert del av luftrommet på linje med tradisjonelle luftfartøy er oppfylt.

⁵³ Rt. 1973 s. 1268 på side 1272

Forsikring av droner er en av de områdene hvor det kan oppstå mange problemer. Som drøftet blir det etter den nye basisforordningen krav om at alle droner må forsikres med en ansvarsforsikring. For vanlige folk som ønsker å fly små droner som hobby eller for lek, så vil den relativt høye årlige kostnaden for ansvarsforsikring ikke stå i stil med kostnaden for å kjøpe dronen. Dette kan medføre at mange velger å kjøpe droner fra useriøse aktører som ikke registrerer salget av dronene, eller at de dropper forsikring.

Det er usikkert hvilke økonomiske tap retten kommer til å regne som innenfor ansvaret etter § 11-1, og som drøftet i hoveddelen så kan fort slike tap beløpe seg til mange millioner kroner om en flyplass må stenge over lengre tid. Når en slik sak ender i retten første gang og det er store millionbeløp som må erstattes, kan det godt hende at forsikringselskapene må se seg nødt til å øke forsikringspremien for at de skal ha mulighet til å dekke flere slike hendelser, og dette kan igjen være en bidragsfaktor til at mange useriøse droneeiere dropper forsikring.

Selv om man får til et system hvor nye dronepiloter må registrere seg og forsikre dronen sin, så er det fortsatt et stort andrehåndsmarked i Norge. Slike regler om forsikring som kommer så lang tid etter droner ble allemannseie kan langt på vei sammenlignes med at f.eks. hadde vært fritt salg av våpen en lang stund, før det så ble krav om å registrere disse. Ved våpenamnestiene som med ujevne mellomrom blir innført, så dukker det alltid opp tusenvis av gamle uregistrerte våpen. Det er mye som taler for at det samme vil skje med droner, og det er nok mange som kommer til å velge og kjøpe sine droner brukt slik at de på den måten kan slippe unna med å fly uforsikret.

Lovgiver må her komme på banen med regler som skal sørge for å minimere de potensielle konsekvensene av dette. De kan komme med bestemmelser som inneholder regler for kjøp og salg av droner. Det kan med enkelhet innføres et lignende system som med brukthandel med våpen, hvor det kan kreves at selger sørger for at kjøper registrerer dronen i systemet ved salget. Videre kan det innføres sanksjoner for selgere som ikke følger reglene for videresalg av droner, slik at salg som har til hensikt å unngå registrering og forsikring holdes til et minimum. For å straffe kjøpere av droner som velger å droppe registrering og forsikring kan det vurderes fra lovgivers side om det skal innføres dagmulkt på samme måte som det er innført nylig for biler som mangler ansvarsforsikring.

Luftfartstilsynet som er den myndighet som skal håndheve brudd på Luftfartsloven, har uttalt at en av deres viktigste oppdrag er å opplyse og informere om reglene og bestemmelser rundt dronebruk.⁵⁴ Når den nye forordningen er på plass så kommer det til å bli et krav for samtlige dronepiloter med droner over 250 gram, at det må tas minimum nettkurs og netteksamen for å få lov til å fly droner. Dette vil bidra til å opplyse folk om gjeldende regler som f.eks. maksimumshøyde, hvor man har lov til å fly, forsikringsregler og ansvar og erstatningsreglene. Dette kan bidra til å redusere antall uønskede

⁵⁴ <https://www.uasnorway.no/luftfartstilsynet-og-politiet-du-kan-bli-straffet-for-medvirkning-til-ulovlige-dronebilder/> hentet 29.05.2020

hendelser. Lovgiver bør sterkt vurdere at også folk med små droner under 250 gram skal ta et slikt nettkurs og eksamen. Det er klart flest av denne typen droner, da de fleste droner brukt til lek er under denne vekten. Som tidligere drøftet har selv slike droner under 250 gram et betydelig skadepotensial, og også muligheten til å stenge ned f.eks. en lufthavn. Det minst like viktig at også eiere av små droner blir opplyst om de ulike reglene om forsikring og erstatning, da de fleste uønskede hendelser er med slike små droner.

U-Space

U-Space er et av virkemidlene som EU har sett for seg skal sørge for at droner blir en integrert del av luftrommet. Dette systemet har 3 grunnsystemer, som er registrering, identifisering og Geo-awareness.⁵⁵

Det første som må på plass er et register for droner, slik at samtlige droner over 250 gram kan registreres på eier. Registrering av luftfartøy er et krav fra EU sin side og dronene må registreres i et søkbart register.⁵⁶

Videre blir det et krav fra EUs side at alle droner kan utstyres med teknologi som gjør det mulig i for de som skulle trenge det å avlese informasjon om dronens posisjon, hastighet og ID. Dette puttes inn i et lufttrafikksystem slik at man har en live oversikt over hvor samtlige droner som flyr befinner seg i posisjon og høyde ikke ulikt det man har for vanlige fly.

Sammen med disse systemene skal Geo-awareness systemer om bord i de ubemannede luftfartøyene gi piloten varslinger når dronen er på vei inn i områder med flyforbud. Dette systemet skal også gi operatøren oppdateringer på når det dannes nye flyforbud soner som f.eks. ved ulykker og lignende.

Noen av de nødvendige systemene som må på plass for å få dette til å fungere, kan i bestefall beskrives som at de befinner seg i testfasen. Det har også vist seg at foreløpig er disse systemene enkle å skru av med noen få steg.⁵⁷ Det er derfor mange år fremover i tid før U-Space er fullt operasjonelt med de kapasitetene man trenger for å integrere droner i Europeisk luftrom.

Med dette i bakhodet er det klart at målet om Single European Sky, med droner som en full integrert del av dette, foreløpig er en fjern drøm. Vi er i en situasjon hvor regelverket kommer på plass først nå, lenge etter at droner ble allemannseie. Den nye basisforordningen og etterfølgende endringer i nasjonale luftfartsregler bringer mer enhet til lovbestemmelsene. Allikevel uten at de tar for seg på en grundig nok måte alle de nye problemstillingene når det gjelder ansvar, erstatning og forsikring. Lovgiver har derfor en stor oppgave foran seg i tiden fremover og de må sørge for at de ikke for alltid havner i bakleksa når det kommer til denne problematikken.

⁵⁵ Luftfartstilsynet (2019) s. 12

⁵⁶ https://www.nrk.no/nordland/strengere-droneregler-_na-skal-alle-registreres-1.14571344 hentet 23.05.2020

⁵⁷ Intervju Anders Lie 25.05.2020

5. Kildeliste

Juridisk litteratur

- Lødrup, Peter, Luftfart og ansvar: en undersøkelse av tredjemannsansvaret i norsk og fremmed luftrett, Oslo 1966
- Hagstrøm, Viggo og Stenvik, Are, Erstatningsrett, 2.utgave, 2019 Oslo
- Kjelland, Morten, Erstatningsrett en lærebok, 2016 Oslo

Lover, forskrifter og forarbeider

- Forskrift 6. juli 2004 nr. 1101 om minstepremier på forsikringssummer for passasjer- og tredjemannsansvaret
- Forskrift 30. november 2015 nr. 1404 om luftfartøy som ikke har fører om bord (droneforskriften)
- Lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven)
- Lov 16. desember 1960 nr. 1 om luftfart (gamle luftfartsloven)
- Ot.prp. nr. 84 (1992–1993) Om lov om endring i lov 16. desember 1960 nr. 1 om luftfart
- Ot.prp. nr. 52 (1959-1960)

Forordninger

- Forordning (EF) nr.785/2004 av 21. april 2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører
- Europaparlaments- og Rådsforordning (EU) nr. 2018/1139 av 4. juli 2018 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Domsregister

- RG-1937-688 (Jon Flaa mot Widerøe)
- AfL 1 s. 150 (Agder 1957)
- Rt. 1973 s. 1268 (Flymanøver-dommen)
- Rt. 1983 s. 1052 (Gol-Bygg)
- Rt. 1990 s. 768 (HIV-dommen)
- Rt. 1992 s. 64 (P-pilledom II)
- Rt. 1996 s. 1122
- Rt. 1998 s. 1565 (Anne Lene Lie)
- Rt. 2000 s. 418 (Thelle-dommen)
- Rt. 2003 s. 338 (Dykker-dommen)
- Rt. 2003 s. 1468
- Rt. 2004 s. 675 (Agurkpinne)
- Rt. 2005 s. 65 (KILE)
- Rt. 2006 s. 690 (Lillestrøm)
- Rt. 2007 s. 172 (Schizofreni)
- Rt. 2007 s. 425 (Rikstoto)
- Rt. 2008 s. 1078 (ACE)
- Rt. 2010 s. 24 (Hanekleiv)

Andre kilder

Intervju: Intervju med Oberst løytnant Anders Lie, Sjef droneprosjektet ved avdeling Lufteroperativt Inspektorat, Luftforsvarsstaben. Intervju foretatt 19.05.2020 og 25.05.2020

Høringsnotat

Luftfartstilsynet (2019). Endring av Luftfartsloven. 08.02.2019

<https://www.regjeringen.no/contentassets/24cc2f0bb5ac4461aa78a2d7b9353701/horingsnotat---endring-av-luftfartsloven1746740.pdf> hentet 04.03.2020