



# NORGES HØYESTERETT

Den 15. februar 2019 avsa Høyesterett bestående av dommerne Matningsdal, Indreberg, Noer, Falch og Høgetveit Berg dom i

**HR-2019-318-A, (sak nr. 18-128574SIV-HRET), sivil sak, anke over dom:**

A (advokat Tom Sørum)

mot

Gjensidige Forsikring ASA (advokat Merete Anita Utgård – til prøve)

## S T E M M E G I V N I N G :

- (1) Dommer **Noer**: Saken gjelder spørsmålet om et eventselskap er erstatningsansvarlig for skade som en kvinne fikk på tur med en av selskapets RIB-båter.
- (2) Venninnene til A arrangerte utdrikningslag for henne den 6. mai 2015. Som overraskelse for den kommende bruden hadde de bestilt RIB-tur med selskapet FjordEvents AS, med B som båtfører. Turen foregikk på fjorden fra Stavanger i en åtte meter lang RIB (rigid inflatable boat) med plass til 12 personer.
- (3) A ble fulgt av en av venninnene ned på fisketorget i Stavanger, hvor de andre deltakerne sto og ventet. B orienterte om turen og om hvordan passasjerene skulle forholde seg. Han oppfordret dem som hadde ryggvondt eller andre fysiske plager om å gi beskjed, slik at de kunne sitte bak i båten hvor belastningen ved turen er mindre. A ble, som hovedperson, oppfordret til å sette seg fremst i båten, noe hun gjorde. Iført redningsdrakter reiste de fra kai i relativt smult farvann.
- (4) Etter om lag fem-ti minutter i rolig tempo, satte B opp farten. Kort tid etter møtte de på Tau-ferga. B senket hastigheten igjen og la om kursen for å komme bak ferga og inn i

hekkbølgene fra denne. I god avstand fra ferga akselererte han båten og kjørte i stor fart inn i bølgene, som er angitt å ha hatt en høyde på cirka én meter. Det er opplyst at RIB'en kunne nå opp i en hastighet på 60 knop, men at den under turen holdt seg under 30 knop – cirka 55 km/t.

- (5) A har forklart at hun følte de lettet etter at de traff den første hekkbølgen og at nedslaget var veldig kraftig. Hun kjente det brakk i ryggen, og etter at de hadde passert ytterligere to bølger sank hun sammen. Turen ble avbrutt og A lagt inn på sykehus. Det ble konstatert kompresjonsbrudd i ryggen, med diagnose S22.0 Brudd i torakalvirvel. Etter tre dager på sykehuset ble hun skrevet ut til hjemmet med anbefaling om å ha normal aktivitet, men unngå tunge løft de første 6-8 ukene. Hun ble sykmeldt i tre uker. I ettertid har hun hatt ulike plager, og det er anslått en medisinsk invaliditet på mellom 14 og 36 prosent. Hun er nå innvilget 100 prosent uføretrygd.
- (6) FjordEvents var forsikret i Gjensidige Forsikring ASA. A krevde erstatning fra selskapet, men Gjensidige avslo kravet. A tok deretter ut søksmål mot Gjensidige ved stevning til Stavanger tingrett 19. mai 2016.
- (7) Tingretten avsa dom i saken 23. juni 2017, hvor A ble gitt medhold. Dommen har slik domsslutning:
1. **Gjensidige Forsikring ASA er ansvarlig i henhold til ansvarsforsikringen.**
  2. **Gjensidige Forsikring ASA betaler sakskostnadene til A med kr. 130 000 – etthundreogtrettitusen kroner-. I tillegg kommer rettsgebyret med kr. 8 200 – åttetusentohundrekroner-.**
  3. **Oppfyllelsesfristen for punkt 2 er 2 – to – uker fra dommens forkynnelse."**
- (8) Gjensidige anket til Gulating lagmannsrett, som under dissens 2-1 frifant selskapet for erstatningskravet. Dommen, som er avsagt 16. mai 2018, har slik domsslutning:
1. **Gjensidige Forsikring ASA frifinnes.**
  2. **Sakskostnader tilkjennes ikke for tingretten.**
  3. **Sakskostnader tilkjennes ikke for lagmannsretten."**
- (9) A har anket til Høyesterett over bevisbedømmelsen og rettsanvendelsen. Høyesteretts ankeutvalg traff 14. september 2018 beslutning om å fremme anken over rettsanvendelsen. Anken over bevisbedømmelsen ble ikke tillatt fremmet.
- (10) Den ankende part, A, har i korte trekk gjort gjeldende:
- (11) Hjemmelen for kravet er sjøloven § 418. Det følger av forarbeidene at det skal foretas en vanlig erstatningsrettslig aktsomhetsvurdering. Kravet må baseres på en vurdering av hvilke krav til forsvarlighet som det er grunn til å stille på det aktuelle livsområdet.
- (12) Lagmannsretten har ikke i tilstrekkelig grad lagt vekt på at det dreier seg om en kommersiell aktivitet hvor deltakelsen baserer seg på frivillighet i lys av den informasjon som arrangøren har gitt om turen.
- (13) Gjennom de opplysningene som ble gitt, hadde FjordEvents skapt en berettiget forventning om at turen skulle være uten risiko for personskader. Informasjonen fremgikk både av markedsføringen på hjemmesiden, i kontakten forut for turen og av de opplysningene som ble gitt på stedet.

- (14) Ved kommersielle aktiviteter hvor deltakerne selv har liten eller ingen kontroll på risikoeksponeringen gjelder det et skjerpet aktsomhetskrav. Skadeevnen ved RIB-kjøring overstiger dagliglivets risiko. Eventselskapet er da forpliktet til å reagere på og fjerne risikoen, eller informere særskilt. I dette tilfellet burde det vært informert om faren ved kjøring i hekkbølger, og det skulle vært gjort praktiske øvinger i båten på hvordan man skal forholde seg. A, som ikke visste om RIB-kjøringen på forhånd, skulle ha fått individuell veiledning.
- (15) Det kan ikke kreves at passasjerene skal måtte fortelle om helsesituasjonen sin i all offentlighet. Dette kan dreie seg om personsensitive opplysninger.
- (16) Forskriften om informasjonsplikt er såpass vag at den gir begrenset veiledning ved aktsomhetsvurderingen. Bestemmelsen om at det skal varsles om spesielle situasjoner underveis er dessuten ikke fulgt. Heller ikke kravet etter sjøloven § 405 om å kjøre slik at passasjerene trygges er oppfylt når man her – helt unødvendig og uten varsel – kjører inn i hekkbølger i stor fart.
- (17) A har ikke akseptert risikoen eller medvirket til skaden, og det er uansett ikke årsakssammenheng mellom det forhold A eventuelt kan kritiseres for og skadene.
- (18) A har lagt ned slik påstand:
- "1. Tingrettens domsslutning pkt. 1 og 2 stadfestes.  
2. Gjensidige Forsikring ASA dømmes til å betale A sine saksomkostninger for lagmannsretten og Høyesterett."**
- (19) Ankemotparten, *Gjensidige Forsikring ASA*, har i korte trekk gjort gjeldende:
- (20) Båtfører B og FjordEvents har oppfylt alle de krav som følger av regelverket på området. Selskapet hadde generelle rutiner som mer enn oppfylder reglene for slik virksomhet, og B ga slik informasjon til deltakerne som RIB-forskriften krever. B er erfaren og opptrådte profesjonelt. Det var ikke noe ekstraordinært hverken med kjøringen eller med bølgene som de passerte.
- (21) Det er strenge krav til eventselskapets aktsomhet og til at det gjør sitt for å minimere risikoen for skade. Men kravene til sikringstiltak må ses i sammenheng med aktivitetens egenart. Det kan ikke kreves at man unnlater å kjøre i bølger eller at man varsler før man kjører inn i ruskete farvann. Dette er utslag av den normalrisiko ved virksomheten som skadelidte må anses å ha akseptert. Varsling når man nærmer seg bølger er dessuten lite praktisk, blant annet som følge av støy fra båten og sjøen og bevegelsen i båten.
- (22) A tålte ikke det som var utslag av en normalbelastning ved en slik tur. B hadde imidlertid gitt nødvendig informasjon. Da var det opp til A å forholde seg i tråd med de instruksjoner som var gitt.
- (23) A må dessuten anses å ha medvirket til ulykken ved at hun ikke opplyste om at hun hadde nakkeproblemer og noe nedsatt beintetthet. Dette kunne hun gitt beskjed om uten at hun hadde trengt å røpe personlige helseopplysninger. Hvis hun hadde sagt fra, ville hun blitt plassert bakerst i båten, hvor belastningen er langt mindre enn foran i båten. Det må også

gå ut over A dersom hun ikke fulgte instruksene om å stå og flekse med beina i møte med bølgene.

(24) Gjensidige Forsikring ASA har lagt ned slik påstand:

- "1. Anken blir forkasta.
2. Gjensidige Forsikring ASA får dekket sine sakskostnader for Høgsterett."

(25) *Mitt syn på saken*

(26) Spørsmålet er om FjordEvents er erstatningsansvarlig som følge av utvist uaktsomhet. Hvorvidt det er årsakssammenheng mellom den eventuelle uaktsomheten og skaden og hva som er adekvat tap, er også omstridt mellom partene. Men det er ikke en del av saken her.

(27) En bortfrakter som transporterer passasjerer på skip mot vederlag, er ansvarlig for personskade på passasjerene etter sjøloven § 418, jf. § 401. Bestemmelsen inneholder ikke selv noen ansvarsnorm, men viser til Aten-forordningen (EF) nr. 392/2009, som ble gjennomført i norsk rett ved lov 7. juni 2013 nr. 30. Artikkel 1 i forordningen slår fast at erstatningsansvar for transport av passasjerer følger reglene i Aten-konvensjonen 1974, som endret ved protokoll i 2002, og som er inntatt i vedlegg I. Artikkel 3 nr. 2 i konvensjonen slår fast at transportøren er ansvarlig for personskade som skyldes *feil eller forsømmelse fra transportørens side*. Unntak gjelder for sjøulykke, hvor selskapet i utgangspunktet hefter uavhengig av skyld. Vår sak gjelder imidlertid ikke sjøulykke, jf. artikkel 3 nr. 5 bokstav a. Den nevnte artikkel 3 nr. 2 lyder slik:

**"Ved tap som skyldes en passasjers dødsfall eller personskade som ikke er forårsaket av en sjøulykke, er transportøren erstatningspliktig dersom den hendelsen som forårsaket tapet, oppstod som følge av feil eller forsømmelse fra transportørens side. Bevisbyrden for feil eller forsømmelse påhviler den som krever erstatning."**

(28) Kravene til aktsom opptreden er nærmere beskrevet i sjøfartslovgivningen. Sjøloven § 132 slår fast at navigering og behandling av skipet skal skje i samsvar med godt sjømannskap, jf. også skipssikkerhetsloven §§ 14 og 19 første ledd bokstav b. Sjøloven § 151 knesetter rederens ansvar for feil eller forsømmelser foretatt av noen som gjør tjeneste på skipet. Av § 405 følger at bortfrakter plikter å "trygge befordringen av passasjerer ... og for øvrig vareta passasjerenes tarv på forsvarlig måte".

(29) Forarbeidene til loven om gjennomføring av Aten-konvensjonen i norsk rett slår fast at vilkåret for erstatning fortsatt skal være vanlig uaktsomhet, i tråd med det som fulgte av den tidligere sjøloven § 418, jf. Prop. 54 LS (2012-2013) kapittel 4.3. Det betyr at det stilles krav til aktsomhet ut fra det skadelidte med rimelighet kan forvente av virksomheten på det aktuelle området, jf. skadeserstatningsloven § 2-1 første ledd. Selv om ansvarsdrøftelsen for Høyesterett dermed tar utgangspunkt i sjølovens bestemmelser, mens lagmannsretten avgjorde saken på grunnlag av skadeserstatningsloven § 2-1, vil vurderingen i all hovedsak være den samme.

(30) Med hjemmel i skipssikkerhetsloven er det dessuten gitt en egen forskrift om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv. av 24. november 2009, også kalt *RIB-forskriften*.

- (31) Paragraf 4 i forskriften pålegger rederiet å lage et "sikkerhetsstyringssystem". Dette skal blant annet inneholde en beskrivelse av risikofaktorer ved virksomheten og planer og tiltak for å redusere risikoen.
- (32) Forskriften § 5 har overskriften "Sikkerhetsorientering", og gir regler om plikten til å informere deltakerne før turen. Bestemmelsen lyder slik:
- "(1) **Rederiet skal sørge for at passasjerene får en sikkerhetsorientering umiddelbart før avgang. Orienteringen skal tilpasses turens formål og skal minimum omfatte følgende:**
- a) **Bruk av redningsredskaper.**  
 b) **Bruk av sikkerhetsutstyr.**  
 c) **Hvordan passasjerene skal forholde seg i en nødssituasjon.**  
 d) **Spesielle situasjoner som kan forventes i løpet av turen.**
- (2) **Gravide, samt personer med rygg-, nakke-, eller bekkenskader eller tilsvarende helseplager skal informeres særlig om risikoen i forbindelse med fartøy som opererer med hastigheter over 20 knop."**
- (33) Før vedtakelsen av forskriften var det flere høringsrunder. Sjøfartsdirektoratet foreslo av sikkerhetshensyn en fartsgrense på 30 knop for båtene, jf. brev fra direktoratet av 16. januar 2008. Dette kom det sterk kritikk mot. Etter en lengre prosess ble konklusjonen at det ikke skulle settes noen fartsgrense, men i stedet gis regler om sikkerhetsbriefing før avgang, jf. § 5 som jeg allerede har sitert.
- (34) Nylig sendte Sjøfartsdirektoratet ut forslag til en ny RIB-forskrift, jf. høringsbrev av 18. desember 2018. I brevet heter det at den någjeldende forskriften "på de fleste områder ser ut til å fungere etter sin hensikt og samtidig ivaretar et akseptabelt sikkerhetsnivå for dem om bord". Det foreslås ingen fartsgrense for RIB-båtene, og heller ingen endring i reglene om informasjon til passasjerene.
- (35) Forskriftens krav til sikkerhetssystemer og informasjon til passasjerene ved RIB-kjøring må ses på bakgrunn av at dette er kommersiell opplevelsesturisme med klare risikoelementer. RIB-båter er lettbygde fartøy med store motorer som kan operere i høye hastigheter. Aktiviteten skiller seg fra idrett og mer tradisjonelt friluftsliv, hvor avveiningen av hva som er akseptabel risiko må ta hensyn til samfunnsnyttene ved aktiviteten, jf. Rt-2008-184 *Slengtau* avsnitt 33. I motsetning til i alpinbakker, hvor risikoen for en stor del avhenger av ens egne handlinger, er dessuten farene ved RIB-kjøring i stor grad knyttet til båtførerens handlemåte.
- (36) Samtidig blir turene typisk markedsført som fartsfylte og spennende turer til sjøs. Og denne fartsopplevelsen må nettopp antas å være noe av grunnen til at kundene bestiller en RIB-tur. Det ligger en viss aksept av risiko i kunnskapen om at turen er noe annet enn "et vanlig fjordcruise". Men noen aksept av uaktsomhet innebærer dette selvsagt ikke.
- (37) Samlet gjør disse forholdene at det gjelder et strengt aktsomhetskrav for kommersielle aktører innenfor slike bransjer, jf. Rt-2000-1991 *Alpinbakke I* på side 1994. Det må kreves at selskapene gir grundig og klar informasjon på forhånd, og at kjøringen skjer på en måte som ikke skaper større risiko for skade enn det som er nødvendig og akseptabelt, alle forhold tatt i betraktning. Det må dessuten tas høyde for at aktiviteten oppsøkes av folk med ulike fysiske og mentale forutsetninger, og med ulikt ferdighetsnivå og erfaring. Særlig gjelder det når selskapet – som her – markedsfører turene som egnet for

utdrikningslag og lignende grupper. Det er en forutsetning at selskapene tilpasser aktiviteten til deltakerne og vurderer rutinene dersom man opplever skader eller ulykker.

- (38) Ved den konkrete aktsomhetsvurderingen er det også av sentral betydning hvilken informasjon deltakerne får på forhånd. Passasjerenes forventninger og opptreden vil jo avhenge av hva de får opplyst før turen.
- (39) Etter dette går jeg over til å se på spørsmålet om FjordEvents kan holdes erstatningsansvarlig som følge av feil eller forsømmelser. Jeg nevner at det ikke er gjort gjeldende ansvar på objektivt grunnlag – uavhengig av skyld. Erstatning forutsetter da at skaden skyldes feil eller forsømmelser fra selskapet eller dets ansatte.
- (40) Vurderingen må starte med en undersøkelse av om selskapet og båtfører har overholdt de lover og regler som gjelder for virksomheten. Jeg slutter meg her til Hagstrøm og Stenvik, Erstatningsrett, 1. utgave, side 76, hvor det heter:

**"Generelt kan det sies at atferdsnormer, hvor slike finnes, vil være det naturlige utgangspunktet for culpavurderingen. Har skadevolderen forholdt seg i strid med en atferdsnorm, vil han ofte bli ansett for å ha handlet uaktsomt. Har derimot skadevolderen overholdt gjeldende atferdsnormer på området, vil hans handlemåte som utgangspunkt anses aktsom."**

- (41) Som nevnt krever forskriften § 4 at selskapet skal ha et sikkerhetsstyringsystem. FjordEvents har laget en HMS-plan, hvor det innledningsvis heter:

**"Flere av selskapets produkter har potensielt høy risikoeksponering. Dette gjelder særlig de maritime aktivitetene knyttet til RIB. ..."**

**Selskapets produkter som er eksponert for risiko, har fått utformet en risikoanalyse som er foretatt av selskapets ledelse. Hensikten er å avdekke eventuelle faremomenter som kan medføre risiko, utrede mulige konsekvenser av dette, og etablere forebyggende tiltak."**

- (42) Planen inneholder deretter en punktvis gjennomgang av farene ved RIB-kjøring, og den gir retningslinjer for hvordan selskapets ansatte skal forholde seg slik at risikoen for skade blir minst mulig. Blant annet er det gitt instruks om hvilken informasjon passasjerene skal få før turen, det er gitt retningslinjer for kjøring i hekksjø etter større fartøy og for kjøring med brå bevegelser og akselerasjon. Det er bestemt at passasjerene ikke får bruke mobiltelefon om bord slik at de hindres fra å holde seg fast, og at den som av helsemessige grunner plasseres bak i båten aldri skal sitte der alene. Selv om RIB-forskriften ikke krever det, har selskapet fastsatt en maksimal fart på 30 knop når det er passasjerer om bord.
- (43) De interne retningslinjene oppfyller klart forskriftens krav til sikkerhetsstyringsystem.
- (44) FjordEvents generelle praksis synes også å være i tråd med RIB-forskriften og HMS-planen. Selskapet fikk uanmeldt kontrollbesøk av Sjøfartsdirektoratet i april 2013. Det ble ikke avdekket feil, og konkludert med at rederiet har et velfungerende sikkerhetssystem. På samme måte beskrev lagmannsrettens flertall selskapet som "en seriøs og profesjonell aktør innenfor hav-/fjordrafting med stort fokus på sikkerhet".

- (45) Jeg går da over til å se på båtførers handlemåte. B har lang erfaring med RIB-kjøring. Han har etter det opplyste kjørt om lag 700-800 turer med passering av hekkbølger etter større fartøy, uten at det tidligere har oppstått skader.
- (46) Siden anken over bevisbedømmelsen ikke er tillatt fremmet, skal Høyesterett bygge på det faktum som lagmannsrettens flertall har funnet bevist. I dommen er hendelsesforløpet beskrevet slik:
- "Flertallet legger til grunn at B gjennomgikk sikkerhetsrutinene før turen startet med deltakerne. Han har forholdt seg til sikkerhetsrutinene, herunder instruksjoner i gjeldende forskrifter for denne type båter. Han har ført båten i samsvar med selvpålagte retningslinjer med en hastighet ikke utover 30 knop. Han har videre ført båten i hekkbølger på ca. 1 meter i samsvar med de rutiner han og selskapet har ved kjøring i hekkbølger. Det er ikke sannsynliggjort at han ikke kjørte kontrollert inn i bølgene. I samsvar med HMS-instruks holdt han god avstand akter for fergen før han kjørte inn i bølgene. B opplevde ikke turen og passeringen av bølgene som spesiell. Det var en ordinær tur. Flertallet finner sannsynliggjort at det ikke skjedde noe ekstraordinært eller uventet i forhold til hvordan båten tok bølgene."**
- (47) Flertallet legger videre til grunn at det må ha fremstått som klart for deltakerne at de ville komme til å kjøre i bølger og at det innebar en viss risiko å være med på turen. Før de dro fortalte B dem at de måtte gi beskjed hvis de hadde ryggplager eller andre fysiske plager, slik at de kunne sitte bak i båten. Videre fikk deltakerne informasjon om at de måtte holde seg fast med begge hender på håndtakene foran seg i båten, og stå på beina og svikte i knærne når båten passerte bølger. Flertallet i lagmannsretten bygger på at A fikk samme informasjon som de andre.
- (48) A hadde hatt nakkeplager og hadde noe nedsatt beintetthet. Dette ble imidlertid ikke formidlet til B.
- (49) Selv om RIB-forskriften ikke nevner noe spesielt om at informasjonen og turen må legges opp ut fra deltakernes forutsetninger, ligger det i dagen at det må være slik. B pliktet altså å ta individuelle hensyn og se an passasjerene. I saken her er det av en viss vekt at A – kommende brud og hovedperson – ikke kjente til på forhånd at hun skulle på RIB-tur. Dermed må det forventes at B forvisset seg om at hun frivillig var med på dette og skjønnte hva turen innebar.
- (50) I vår sak er det ikke opplysninger om at A fikk noen spesiell oppfølging. Men hun sa til B at hun ikke likte å få sterk vind i ansiktet. Hun kom altså med visse motforestillinger, men valgte likevel å være med på turen. Hun fulgte dessuten beskjeden til båtfører om å sette seg fremst i båten siden hun var hovedpersonen. A og de andre jentene var tidlig i 40-årene og tilsynelatende friske, og B var, som allerede nevnt, ikke kjent med As fysiske plager.
- (51) Jeg nevner her at en av de andre deltakerne hadde sagt fra på forhånd om at hun hadde ryggproblemer. Hun ble etter det opplyste ivaretatt på en god måte av B og plassert bakerst i båten.
- (52) Det er fra As side hevdet at B på spørsmål fra henne skulle ha informert deltakerne om en tidligere ulykke som skjedde under RIB-kjøring med selskapet, og som førte til en lignende skade som i saken her. Dette gjaldt en person som lot være å si fra om at han hadde ryggproblemer, og som til tross for disse plagene satte seg foran i båten. Det ble ikke krevd erstatning av FjordEvents i ettertid. Så vidt jeg forstår har det ikke vært andre ulykker

knyttet til selskapets virksomhet. Jeg kan da ikke se at selskapet hadde plikt til å informere nærmere om dette.

- (53) A har videre anført at B skulle latt deltakerne øve i praksis på hvordan de skulle stå ved kjøring gjennom bølger, med begge hender på håndtakene og med bøyde knær. Det er pekt på at dette er av betydning for å forhindre skader. Synspunktet er først gjort gjeldende for Høyesterett. Lagmannsretten har dermed ikke sagt noe om hvordan instruksjonen foregikk. Siden Høyesterett skal bygge på det faktum lagmannsretten har funnet bevist, finner jeg det vanskelig å knytte noe ansvar til dette. Jeg legger imidlertid til at det ikke var snakk om noen vanskelig oppgave – poenget var at passasjerene skulle stå med bøyde bein når båten kjørte gjennom bølger.
- (54) Jeg går så over til å se på selve kjøreturen med RIB'en. Ulykken skjedde som nevnt da B kjørte inn i bølger som var rundt én meter høye. Hastigheten var høy, men ikke over 30 knop. Passering av hekkbølger slik som beskrevet her, er etter det opplyste en normal del av en slik RIB-tur. Som utgangspunkt kan kjøringen etter Tau-ferga da vanskelig karakteriseres som et uventet og ekstraordinært risikomoment ved turen, også sett i lys av den informasjonen som passasjerene hadde fått på forhånd, jf. Rt-2000-1991 *Alpinbakke I*.
- (55) A har imidlertid pekt på at B burde varslet før de kjørte inn i den første hekkbølgen, slik at deltakerne var klar over hva som ville skje. Lagmannsretten har vurdert dette slik:
- "Flertallet kan ikke se at det var uaktsomt av FjordEvents v/B å ikke varsle særskilt når de skulle passere hekkbølgene, og at orienteringen om håndtering av bølger på forhånd må anses tilstrekkelig til å ivareta deltakernes nødvendige sikkerhet ved deltakelse i RIB-tur. En norm som stiller krav til varsling ved passering av bølger på 1 meter eller mer, vil i praksis ikke være gjennomførbart for en RIB-tur etter det konsept som selskapet driver. Det er ikke et krav som skadelidte som deltaker på turen med rimelighet kunne stille. Noen sikker varsling under fart anser flertallet også vil være vanskelig å praktisere pga støy fra motor og sjø."**
- (56) Jeg er i hovedsak enig i det lagmannsretten skriver her. Riktignok ville det vel vært mulig å senke farten og gi beskjed før båten ble kjørt gjennom hekkbølgene. Og det er åpenbart fornuftig at båtfører sørger for en gradvis tilvenning av passasjerene til fart og bølger. Men det er et faktum her at B reduserte hastigheten før han snudde båten og akselererte inn i bølgene. Sett hen til formålet med turen, og Bs navigering av båten, talte situasjonen da nærmest for seg selv. De som satt fremst i RIB'en, blant annet A, var dessuten de som hadde best utsikt til sjøen framover. B hadde sete midt i båten og varsling til de som satt fremst ville, som lagmannsretten peker på, vært vanskelig på grunn av støy fra motor og sjø.
- (57) Jeg kan etter dette ikke se at B eller FjordEvents har brutt forskriftene som gjelder for denne typen RIB-kjøring. Heller ikke for øvrig er det påvist handlinger i strid med det passasjerene med rimelighet kunne forvente ved deltakelse på en slik tur. Her som ellers vil det kunne skje at noen kommer til skade, uten at det lar seg gjøre å peke på noen konkret uaktsom handling som årsak til hendelsen. Og selv om aktsomhetskravet er strengt, medfører ikke ethvert avvik fra optimal adferd at det foreligger erstatningsbetingende uaktsomhet.
- (58) Anken har etter dette ikke ført fram. Etter hovedregelen i tvisteloven § 20-2 første ledd skal A dekke motpartens sakskostnader i saken. Jeg har imidlertid kommet til at det foreligger tungtveiende grunner som gjør det rimelig å gjøre unntak fra dette i medhold av



§ 20-2 tredje ledd bokstav c. Saken har stor velferdsmessig betydning for A, og Gjensidige har gjennom saken får avklart prinsipielle spørsmål knyttet til ansvar for denne typen virksomhet. Jeg viser videre til at A vant fram i tingretten og tapte under dissens i lagmannsretten. Jeg gjør da heller ingen endring i lagmannsrettens sakskostnadsavgjørelse.

(59) Jeg stemmer for slik

D O M :

1. Anken forkastes.
2. Sakskostnader for Høyesterett tilkjennes ikke.

(60) Dommar **Høgetveit Berg:** Eg er i hovudsak og i resultatet samd med fyrstvoterande.

(61) Dommer **Falch:** Likeså.

(62) Dommer **Indreberg:** Likeså.

(63) Dommer **Matningsdal:** Likeså.

(64) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Anken forkastes.
2. Sakskostnader for Høyesterett tilkjennes ikke.