



NORGES HØYESTERETT

Den 12. mai 2004 avsa Høyesterett kjennelse i

HR-2004-00883-A, (sak nr. 2004/270), straffesak, anke,

A (advokat Erik Keiserud)

mot

Den offentlige påtalemyndighet (førstestatsadvokat Walter Wangberg)

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

- (1) Dommer **Stang Lund**: Saken gjelder utmåling av straff etter straffeloven § 314 første ledd annet straffalternativ for en vakthavende styrmann som etter sammenstøt mellom to skip hvor flere personer omkom, unnlot å yte nødvendig hjelp
- (2) Hordaland statsadvokatembeter satte A, født 00.00.1963, under tiltale for overtredelse av straffeloven § 314 første ledd annet straffalternativ, som blant annet får anvendelse for besetningen på norsk fartøy på det åpne hav, jf § 12 første ledd nr. 2. Bergen tingrett avsa 13. mars 2003 dom med slik domsslutning:

”A f. 00.00.63 dømmes for overtredelse av strl. § 314, 1. ledd, 2. str.alt., jfr. § 12, 1. ledd nr. 2 til en straff av fengsel i 5 – fem – år.

Han tilkommer fradrag for utholdt varetekt med 186 – etthundreogseksogåtti – dager, jfr. strl. § 60.”

- (3) Domfelte anket til Gulating lagmannsrett over bevisbedømmelsen og lovanvendelsen under skyldspørsmålet, subsidiært straffutmålingen. Ved beslutning 4. september 2003 ble anken over straffutmålingen fremmet. Lagmannsretten forkastet anken 28. januar 2004.
- (4) A har anket over straffutmålingen til Høyesterett.
- (5) Jeg finner at anken må forkastes.
- (6) Domfelte er en 41 år gammel filippiner. Han var førstestyrmann i rederiet Odfjell. Domfelte hadde vakt fra klokken 00.00 til 04.00 mandag 26. august 2002 og var på broen

da Bow Eagle ca. kl. 01.50 støtte sammen med fiskefartøyet Cistude. Sammen med ham var lettmatros B som utkikk. Været var skyet med bra sikt og vind styrke 5 fra nord. Bølgehøyden var om lag 2 til 3 meter.

- (7) Bow Eagle er 172 meter lang, 27,7 meter bred og har en operativ hastighet på ca. 13,5 knop. Fiskefartøyet var 26 meter lang og 6,9 meter bred. Da sammenstøtet fant sted var Bow Eagle til havs i den nordlige del av Biscaya underveis fra Brasil til Rotterdam med kjemikalier. Fartøyet gikk på autopilot med kurs 030° og hastighet 12,75 knop. Cistude hadde avsluttet fisket og var i ferd med å forflytte seg i sørøstlig retning med ca. 9,5 knops fart.
- (8) Domfelte registrerte ca. kl. 00.40 et fartøy på babord side i avstand 4 nautiske mil med kryssende kurs. Radaren regnet ut at fartøyene ville passere hverandre i nær kollisjonskurs med avstand 0,2 nautisk mil (370 meter) om fart eller kurs ikke ble endret. Det møtende fartøy hadde etter sjøveisreglene vikeplikt.
- (9) Hendelsesforløpet umiddelbart før og etter ulykken, og domfeltes forklaring på hva han iakttok umiddelbart etter sammenstøtet, har tingretten beskrevet slik:

"Retten legger til grunn at da uhellet skjedde var begge VHF på broen hos "Bow Eagle" på og innstilt på kanal 16. Der var ingen radiokontakt mellom de to fartøyene på forhånd. Tiltalte forklarte at radaren ble satt på autoacquire med CPA på 1 nautisk mils avstand. Dette medførte alarmen "Dangerous target" i form av en blinkende trekant på radarskjermen idet "Cistude" kom innenfor 1 nautisk mils avstand fra "Bow Eagle". Tiltalte forklarte at han fulgte med tråleren og så den grønne lanternen på styrbord side komme nærmere. Han regnet med at fartøyet ville vike. Erfaringsmessig visste han at fiskebåter ofte kommer nær før de viker. Idet "Cistude" kom i en avstand av 0,3 nautisk mil og fremdeles ikke endret kurs, kuttet tiltalte ut autopiloten og svingte hardt styrbord. Tiltalte forklarte at han deretter kjente en plutselig bevegelse i skipet – en lett berøring, som en stor bølge. Han så at tråleren krenget til babord. Deretter verken så eller hørte han mer til tråleren. Vitnet Bsto på broen sammen med tiltalte da sammenstøtet fant sted. Han forklarte at han etter sammenstøtet ikke så "Cistude". Han sa til tiltalte at han mente tråleren hadde sunket. Tiltalte sendte B ut på brovingen for å se etter "Cistude". Vitnet forklarte at han ikke så noe – verken båt eller lys. Tiltalte gikk deretter selv ut på brovingen og tok med en kikkert. Han forklarte i retten at han da så toppplanteren på "Cistude" aktenfor "Bow Eagle". Idet han kom inn igjen på broen så han "Cistude" på radaren. Han så at den var i samme posisjon og gikk med samme fart som tidligere. Han konkluderte da med at alt hadde gått bra og fant det unødvendig å foreta seg noe ytterligere. Tiltalte forklarte i retten at han ventet på at "Cistude" skulle kalle dem opp på VHF, men da de ikke gjorde dette, regnet han med at alt var gått bra. Idet det var gått bra, rapporterte tiltalte heller ikke om hendelsen i dekkssdagboken, han vekket ikke sin overordnede for å informere ham, han kalte ikke opp "Cistude" for å forsikre seg om at alt var gått bra og han påla lettmatrosen å ikke fortelle til noen om hendelsen."

- (10) Cistude var bemannet med et mannskap på syv. Da sammenstøtet fant sted, lå alle og sov bortsett fra vakthavende styrmann. Bow Eagle traff Cistude midtskips. Tråleren ble stående en kort stund med slagside mot babord på Bow Eagles bulbbaug presset mot forstevnen av vannmassene. Skipssjefen og mannskapet kom seg opp mens Cistude fremdeles sto på bulbbaugen til Bow Eagle. Cistude gled deretter av bulbbaugen og fulgte babord side av Bow Eagle under sterk krenkning og ble liggende i sjøen med stor slagside. Tingretten la til grunn at Cistude deretter veltet helt rundt med kjølen opp og sank etter 5 til 15 minutter. Fem av mannskapet ble liggende i sjøen og holdt seg flytende ved hjelp av to livbøyer. De hørte rop om hjelp, men fikk ikke kontakt. En fikk panikk og døde i løpet av 15–20 minutter. Nok en døde som følge av utmattelse etter om lag

4–5 timer. Ca. 8 ½ time etter sammenstøtet ble skipssjefen og to av mannskapet oppdaget av et redningshelikopter og deretter tatt opp av et annet fiskefartøy etter noen tid. De overlevende er påført store psykiske lidelser.

(11) Bow Eagle fortsatte på sin opprinnelige kurs nordover. Etter noen tid mottok Bow Eagle flere internasjonale signal om viktige meldinger som domfelte ikke forholdt seg til. Han reagerte heller ikke på betydelig trafikk på VHF kanal 16, som er kanalen for nød og sikkerhet. Domfelte overløt klokken 04.00 vakten til tredjestyrmann uten at han ga noen opplysninger om det som hadde inntruffet.

(12) Bow Eagle fikk ved sammenstøtet skader i baugen og en rekke horisontale skrapere med gjennomtrengning av skallplatene to steder. Forpiggen ble fylt med ca. 590 tonn sjøvann og en sidetank var også lekk. Da skadene senere samme dag ble oppdaget, opplyste domfelte at han ikke kjente til disse. Om morgenen 28. august oppsøkte matrosen overstyrmannen på hans kontor og forklarte at sammenstøtet hadde funnet sted på hans vakt 26. august. Domfelte ble deretter kalt inn til overstyrmannen og foreholdt forklaringen fra matrosen. Etter først å ha nektet, erkjente han at sammenstøtet hadde funnet sted.

(13) Tingretten uttalte om skyldspørsmålet:

”Etter det som er fremkommet under hovedforhandlingen legger retten til grunn som bevist at tiltalte så og kjente at ”Bow Eagle” og ”Cistude” støtte sammen. Dette er i samsvar med tiltaltes egen forklaring. Retten fester derimot ikke lit til tiltaltes forklaring om at han en stund etter sammenstøtet og etter at B hadde vært ute på brovingen og ingenting sett, så topplanternen til ”Cistude” aktenfor ”Bow Eagle”. Ved bevisvurderingen har retten lagt avgjørende vekt på forklaringene fra B, C og D. Ifølge de to sistnevntes forklaring var ”Cistude” på dette tidspunkt kantret og i ferd med å synke. Tiltalte kan da umulig se noen lanterne. Vitnet B så da heller ingen lanterne da han var ute på brovingen og sjekket, før tiltalte gikk ut.

.....

Etter sammenstøtet finner retten bevist at tiltalte ikke så mer til ”Cistude” – verken lys fra topplanternen eller selve fartøyet. Som ovenfor nevnt kan retten likevel ikke se bort fra at tiltalte har sett et falsk radarekko etter sammenstøtet. ”Bow Eagle” er 172 meter langt og 15.829 bruttotonn. ”Cistude” er 26 meter lang og 127 bruttotonn. Et sammenstøt mellom disse fartøyene, hvor ”Cistude” har en tonnasje på 0,8 % av ”Bow Eagle”s tonnasje, representerte åpenbart en fare for havari av tråleren, noe som igjen representerte fare for mannskapets liv og helse. Dette gjaldt desto mer idet tiltalte etter sammenstøtet ikke lenger kunne se tråleren eller lys fra lanternen og uavhengig av om tiltalte så et radarekko, som kunne være et falsk ekko. Retten finner bevist at tiltalte forsto at fare var inntrådt og at mannskapet på ”Cistude” var i livsfare og trengte hjelp. Tiltalte unnlot likevel bevisst og forsettlig å yte den hjelp som trengtes, idet han verken selv iverksatte redningstiltak, slo alarm eller tilkalte egen kaptein og endatil påla sin utkikk å ikke fortelle noen om hendelsen og herunder ikke aksjonere. Retten legger således til grunn at tiltalte handlet forsettlig. Ved øyeblikkelig redningstiltak kunne E og kanskje flere vært reddet fra å dø. Følgelig kommer 2. str.alt. til anvendelse. Tiltalte må etter dette domfelles i samsvar med tiltalebeslutningen idet så vel de objektive som de subjektive vilkår for domfellelse er tilstede.”

(14) På grunnlag av tingrettens dom og bevisførselen under ankesaken la lagmannsretten til grunn under straffutmålingen at bare en av mannskapet kunne ha vært reddet om domfelte hadde igangsatt øyeblikkelige hjelpetiltak. Retten fant det lite trolig at de øvrige

omkomne kunne ha vært reddet. De som overlevde kunne like gjerne ha omkommet som følge av at domfelte ikke satte i gang nødvendige hjelpetiltak.

- (15) Ved straffutmålingen bemerkes først at fører av skip som unnlot å yte nødvendig hjelp til fartøy eller personer om bord ved sammenstøt mellom skip, etter straffeloven § 315 slik bestemmelsen opprinnelig var, kunne straffes med fengsel i inntil 1 år. Sjømannslovkomiteen av 1948 foreslo i Innstilling II som ble avgitt 3. desember 1955 og er inntatt som vedlegg 1 til Ot.prp. nr. 40 for 1961–62, vesentlig straffeskjerpelse for unnlatelse av å hjelpe når noens liv eller helbred er i fare. Om dette uttalte komiteen side 68 første spalte:
- ”Komitéen antar at straffemaksimum for overtredelse av utkastets første ledd bør settes betydelig opp, likeledes som komitéen har foreslått en særskilt straff-forhøyelse for det tilfelle at forbrytelsen har hatt noens død eller betydelig skade på legeme eller helbred til følge. Komitéen har ved begge disse forslag hatt for øye straffesatsene i strl. § 242, og har ment at de straffbare forhold etter utkastets første ledd frembyr så vesentlige likheter med de forhold som går inn under strl. § 242, at straffen bør være den samme.”**
- (16) Departementet fremmet forslaget med enkelte endringer, jf. proposisjonen side 27. Ved endringslov 15. februar 1963 nr. 2 ble bestemmelsen flyttet til § 314 og fikk sin nåværende utforming.
- (17) Etter § 314 første ledd kan fører av skip eller vakthavende styrmann ved sammenstøt eller manøvrering som medfører fare for noens liv eller helse, straffes med fengsel i inntil 3 år om de unnlater å yte nødvendig hjelp som kan gis uten særlig fare for eget skip og personene om bord. Dersom forbrytelsen har hatt døden eller betydelig skade på legeme eller helse til følge, er straffen fengsel inntil 6 år. Det foreligger så vidt vites ikke rettsavgjørelser om overtredelse av § 314 eller den tidligere § 315.
- (18) Under henvisning til lovforarbeidene har forsvareren for Høyesterett anført at rettspraksis om straffeloven § 242 om hensettelse av eller rettsstridig å forlate noen i hjelpeløs tilstand må være veiledende for utmåling av straff etter § 314. Han har vist til flere avgjørelser av Høyesterett, hvor utmålt straff for overtredelse av § 242 ligger vesentlig under fem års fengsel. Jeg bemerker at de påberopte avgjørelser har liten overføringsverdi for utmåling av straffen i denne sak. Sakens spesielle karakter og omfang gjør at domfeltes handlemåte vanskelig kan sammenlignes med saker hvor Høyesterett har fastsatt straff for overtredelse av § 242.
- (19) Forsvarer har også vist til bestemmelser i Danmark, Sverige og England om straff for ikke å yte nødvendig hjelp etter sammenstøt mellom skip og enkelte nordiske rettsavgjørelser. Strafferammene er vesentlig lavere enn i Norge. Blant annet derfor har rettsavgjørelser i andre land begrenset interesse for anvendelsen av straffeloven § 314. Jeg tilføyer at for et så graverende forhold som i denne sak, kan bestemmelsene i andre land tenkes anvendt sammen med langt strengere straffebestemmelser enn de forsvarer har vist til. Partene har ikke gått inn på dette.
- (20) Ut fra tingrettens beskrivelse av hendelsesforløpet har domfelte vært klar over at mannskapet på møtende fartøy var i ytterste livsfare etter sammenstøtet, som førte til at fartøyet kantret. Likevel unnlot han bevisst og forsettlig å yte den hjelp som trengtes. Han fortsatte seilasen som om intet var skjedd og krenket derved på groveste måte et grunnleggende, selvfølgelig og eldgammelt prinsipp for sjøfarende om med alle

tilgjengelige midler å redde andre sjøfarende i tilfelle havari. Han har for å beskytte seg selv forlatt de overlevende om natten i åpent hav og overlatt dem til døden om ikke annen hjelp kom.

(21) Domfelte er kjent skyldig i en meget alvorlig forbrytelse som medførte at i alle fall en person omkom. Han har også utsatt de som til slutt ble berget, for en overhengende fare for å miste livet. Jeg er enig med tingretten og lagmannsretten i at det er straffskjerpene at domfeltes motiv for å unnlate å hjelpe utelukkende må ha vært å komme unna sin del av ansvaret for sammenstøtet. Han viste et fast forsett også i denne henseende ved senere om natten å lukke øynene for internasjonale signaler om viktige meldinger og høy aktivitet på VHF kanal 16. I tillegg kommer at domfelte for å dekke seg selv, påla vakthavende matros ikke å fortelle om sammenstøtet. For egen del unnlot han å rapportere om sammenstøtet i dekkssdagboken eller på annen måte å informere overordnede.

(22) Ut fra de objektive og subjektive forhold er jeg enig med lagmannsretten i at forbrytelsen ligger i øvre sjikt av den strafferamme som er fastsatt i § 314 første ledd annet straffalternativ.

(23) Jeg stemmer for denne

K J E N N E L S E :

Anken forkastes.

(24) Dommer **Gjølstad:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.

(25) Dommer **Tjomsland:** Likeså.

(26) Dommar **Utgård:** Det same.

(27) Justitiarius **Schei:** Likeså.

(28) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

K J E N N E L S E :

Anken forkastes.