



NORGES HØYESTERETT

Den 8. september 2009 avsa Høyesterett dom i

HR-2009-01767-A, (sak nr. 2009/825), straffesak, anke over dom,

I.

Norsk rikskringkasting AS

(advokat Jon Wessel-Aas – til prøve)

mot

Den offentlige påtalemyndighet

(førstestatsadvokat Walter Wangberg)

II.

A

(advokat Vidar Strømme)

mot

Den offentlige påtalemyndighet

(førstestatsadvokat Walter Wangberg)

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

- (1) Dommer **Tønder**: Saken gjelder spørsmål om det foreligger unnskyldelig rettsvillfarelse ved landing av helikopter i landskapsvernområde, og om NRK har medvirket og eventuelt skal ilegges foretaksstraff i den forbindelse.
- (2) Politimesteren i Hordaland utferdiget 17. juni 2008 forelegg mot Norsk Rikskringkasting AS (NRK) for overtredelse av naturvernloven § 24 første ledd, jf. § 5, jf. forskrift om vern av Hattebergsdalen landskapsvernområde § 3 nr. 5.1. Grunnlaget er i forelegget beskrevet slik:

”Tirsdag 30. oktober 2007 i Kvinnherad leide NRK et helikopter under en reportasje i Kvinnherad og lot helikopteret fly og lande i Muradalen i Hattebergsdalen landskapsvernområde. Flygingen skjedde i et område med forbud mot slik ferdsel og det var heller ikke søkt Fylkesmannen i Hordaland om tillatelse.”

- (3) Samme dag ble det utferdiget et forelegg mot føreren av helikopteret, A, med noenlunde samme handlingsbeskrivelse.

- (4) Sunnhordland tingrett avsa 29. oktober 2008 dom med slik domsslutning:

”Norsk Rikskringkasting AS frifinnes for krav om straff og sakskostnader.

Staten tilpliktes å betale Norsk Rikskringkasting AS sakskostnader med kroner 25 000,-, tjuefemtusen, innen 14, fjorten, dager etter at dommen er forkynt.

A, født 28.09.1967, frifinnes for krav om straff og sakskostnader.”

- (5) Dommen er avsagt under dissens, idet fagdommeren stemte for at både NRK og A skulle domfelles.

- (6) Etter anke fra påtalemyndigheten, avsa Gulating lagmannsrett den 25. mars 2009 dom med slik domsslutning:

”1. A, f. 28.09.1967 dømmes for overtredelse av naturvernloven § 24, 1. ledd, jf. § 5, jf. Forskrift om vern av Hattebergsdalen landskapsvernområde, Kvinnherad kommune, Hordaland, § 3 nr. 5.1. til en bot stor 7 500 – sjutusenfemhundre – kroner, eller om boten ikke betales eller inndrives til fengsel i 15 – femten – dager.

Norsk Rikskringkasting AS 973110810 dømmes for overtredelse av naturvernloven § 24, 1. ledd, jfr. § 5, jfr. Forskrift om vern av Hattebergsdalen landskapsvernområde, Kvinnherad kommune, Hordaland, § 3 nr. 5.1. til en bot stor 15 000 – femtentusen – kroner.

2. Saksomkostninger idømmes ikke.”

- (7) Også lagmannsrettens dom er avsagt under dissens, idet to av meddommerne stemte for at A skulle frifinnes og én for at NRK skulle frifinnes.

- (8) A og NRK har anket lagmannsrettens dom til Høyesterett. Ankene gjelder rettsanvendelsen.

- (9) *Jeg er kommet til at domfellelsen av A må oppheves, og at NRK må frifinnes.*

- (10) I forbindelse med en reportasje den 30. oktober 2007 bestilte NRK Hordaland helikoptertransport av A, som er ansatt som pilot i selskapet X AS. Bestillingen ble foretatt av den journalisten som var ansvarlig for reportasjen, og ble gjort i samråd med den del av redaksjonen som deltok på morgenmøtet denne dagen.

- (11) Formålet med helikoptertransporten var å ta seg inn i Muradalen i Hattebergsdalen, der journalisten skulle overvære en befarng i en hovedforhandling. Etter å ha gjort avtale med A, tok journalisten kontakt med grunneieren av området der de planla å lande, Kvinnherad Energi, og fikk tillatelse til å lande på et nærmere angitt sted i nærheten av kraftverket til Kvinnherad Energi – angitt som ”industriområde”. Deretter fløy A journalisten inn i Muradalen, der de landet på det stedet de var blitt anvist.

- (12) Området der helikopteret landet er omfattet av Hattebergsdalen landskapsvernområde. Dette ble opprettet ved kronprinsregentens resolusjon 29. april 2005. Det gjelder et alminnelig forbud mot motorferdsel i landskapsvernområdet. Dette følger av verneforskriften § 3 nr. 5.1, som lyder:
- ”Motorferdsel er forbode på land utanom vegane, vatn og i lufta under 300 meter.”**
- (13) Overtredelse av forbudet er straffesanksjonert, jf naturvernloven § 24 første ledd, som lyder:
- ”Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer forbudsbestemmelser gitt i medhold av denne lov, eller § 15, eller som medvirker til det, straffes med bøter eller fengsel i inntil 1 år. Under særdeles skjerpene omstendigheter kan fengsel i inntil 2 år anvendes.”**
- (14) Verneforskriften gir adgang til å dispensere fra forbudet mot motorferdsel. Det er på det rene at verken A eller journalisten var i kontakt med Fylkesmannen i Hordaland for å innhente tillatelse til landingen.
- (15) Jeg ser først på anken fra A.
- (16) Det er ingen uenighet om at A objektivt sett har overtrådt forbudet i verneforskriften. Ved å lande i verneområdet har han nødvendigvis måttet bryte forbudet mot motorferdsel i luften under 300 meter.
- (17) Spørsmålet er om de subjektive vilkår for straff er til stede. Det er lagt til grunn av lagmannsretten at A ikke kjente til opprettelsen av Hattebergsdalen landskapsvernområde, og at han således var ukjent med at landingsplassen i Muradalen lå innenfor et verneområde. Han påstår seg frifunnet på grunn av unnskyldelig rettsvillfarelse, jf. straffeloven § 57.
- (18) Om det foreligger unnskyldelig rettsvillfarelse beror på en helhetsvurdering. As posisjon som profesjonell flyger står sentralt i vurderingen. Som ansvarlig pilot påligger det ham et ansvar for å sikre at flyging og landing skjer på lovlig måte. I denne forbindelse vil det være en rekke lover og regler som er bestemmende for hva han kan og skal foreta seg. Det sier seg selv at det må stilles strenge krav til en pilots aktsomhet med hensyn til kjennskap til de regler som gjelder for vedkommendes virksomhet. Ikke minst gjelder dette for begrensninger i landingsadgangen som har hjemmel i naturvernloven. Det er i rettspraksis flere ganger påpekt at plikten til å undersøke om en handling eller virksomhet er lovlig, i særlig grad gjør seg gjeldende for lovgivning til vern om miljøet.
- (19) I dette tilfellet var verneforskriften kunngjort på vanlig måte gjennom Norsk Lovtidend og lokalaviser. I tillegg følger det av verneforskriften § 1 tredje ledd at kartet og forskriften er å få tak i hos Kvinnherad kommune, Fylkesmannen i Hordaland, Direktoratet for naturforvaltning og Miljøverndepartementet.
- (20) Lagmannsretten har lagt til grunn at A forut for flygingen undersøkte i ”Aeronautical Information Publication” (AIP) og ”Notice to Airmen” (NOTAM). AIP er et informasjonssystem for norske piloter, som gir praktisk informasjon om flyging i Norge, blant annet om områder som er vernet etter naturvernloven. AIP er utarbeidet av Avinor, som også har ansvaret for ajourføring. Rettelser kunngjøres månedlig til på forhånd

fastsatte tidspunkt. NOTAM gir informasjon om forhold som endres midlertidig, eller som er av varig karakter, men som ennå ikke er utgitt som rettelse til AIP.

- (21) Hattebergsdalen landskapsvernområde var på dette tidspunkt verken inntatt i AIP eller i NOTAM. Det samme gjaldt for kart utgitt av Avinor ("ICAO-kart").
- (22) Det er lagt til grunn av de tidligere retter at framgangsmåten til A er vanlig ved forberedelse til flyging. A anfører at når han har fulgt en framgangsmåte som er vanlig for piloter, må det være tilstrekkelig til at hans uvitenhet om landskapsvernets eksistens er unnskyldelig. Han hevder at det vil bli en uholdbar situasjon for den enkelte pilot om det kreves at denne i tillegg til å konsultere de sentrale informasjonsbaser må gjøre egne undersøkelser av hvilke reguleringer som foreligger. Det er vist til Rt. 1996 side 156 Mikrofly-dommen.
- (23) Lagmannsretten har under henvisning til det særlige ansvar A har som pilot til å sette seg inn i de regler som gjelder for virksomheten, kommet til at A ikke har gjort tilstrekkelige undersøkelser til at rettsvillfarelsen kan føre til frifinnelse. Lagmannsretten siterer i denne forbindelse tingrettens mindretall når dette uttaler at "(f)or den som driver helikoptertransport vil det etter mindretallets syn gjelde et spesielt ansvar for å sette seg inn i hvorvidt planlagte flygninger og landinger er omfattet av verneområder. Piloten har tilkjennegitt at han var klar over at Folgefonna som ligger rett ved Hattebergsdalen var et vernet område og det ville da være naturlig å undersøke hvorvidt det gjelder lignende begrensninger på nærliggende områder".
- (24) Jeg har funnet spørsmålet vanskelig. Praktiske hensyn kan tilsi at en pilot må kunne holde seg til en sentral informasjonsbase der all relevant informasjon er å finne. På den annen side: Skal dette være tilstrekkelig for frifinnelse på grunn av rettsvillfarelse, må det stilles krav til informasjonsbasens troverdighet – både med hensyn til innholdets korrekthet og dets fullstendighet. Hvordan situasjonen er i så måte for AIP og NOTAM og hvordan basene presenteres for brukerne er lite opplyst i lagmannsrettens premisser. Det går for eksempel ikke fram hvordan opplysninger om nye verneområder tilflyter den instans som utarbeider disse, og heller ikke hvor raskt nye opplysninger bringes videre til brukerne. For Høyesterett er det vist til en undersøkelse som ble gjort i regi av Forsvarsdepartementet, som kan tyde på at det på dette området er et generelt problem knyttet til manglende ajourføring, jf. NOU 2001: 15 Forsvarets områder for lavflyging. Det er her pekt på "at det har vært en rekke tilfeller hvor det har forekommet brudd på bestemmelser etter naturvernloven, hvor overtredere har forholdt seg korrekt til luftfartsloven, men like fullt har blitt straffeforfulgt. Det påpekes derfor at måten informasjon gis til flygende personell om restriksjoner må bli bedre".
- (25) Lagmannsretten har også vektlagt visse konkrete omstendigheter. Det heter om dette:

"Etter bevisførselen i lagmannsretten bemerkes ytterligere at det kartmaterialet A hadde for hånden ved den aktuelle flyving, var fra 2002, og således fra før opprettelsen av Folgefonna nasjonalpark og det aktuelle landskapsvernområdet, og således ikke inneholdt informasjon om disse områder. Da A var kjent med at det gjaldt restriksjoner i tilgrensende områder som ikke var angitt på kartet, burde han etter flertallets vurdering ha sørget for oppdatering av kartmaterialet for så vidt gjaldt disse forhold for å unngå overtredelser av vernebestemmelsene. Etter den dokumentasjon som er fremlagt for lagmannsretten, legges til grunn at slikt oppdatert kartmateriale fra 2006 var tilgjengelig på det aktuelle tidspunkt fra det kartverk som i alminnelighet forsyner luftfarten med kartmateriale."

- (26) Det kartmaterialet det her vises til, er det militære kartet M517AIR. Jeg finner det imidlertid uklart hvilken betydning det kan tillegges at A ikke hadde 2006-utgaven av dette kartet for hånden, når det er opplyst at han før flygingen konsulterte AIP og NOTAM. Det er ingen opplysninger i saken om i hvilken grad det militære kartet benyttes ved sivil luftfart. Jeg viser dessuten til at det i Avinors publikasjon "Aeronautical Chart Amendment Document 1:500 000", nummer 10, datert 12. april 2007, synes forutsatt at AIP og NOTAM under enhver omstendighet skal tjene som de primære informasjonskilder. Det heter om dette på side 2:

"Corrections to aeronautical information are included in Aeronautical Chart Amendment 1 :500 000 but for current complete information, chart users should consult the latest Flight Information Publications and current NOTAM."

- (27) De manglende opplysninger vedrørende troverdigheten av AIP og NOTAM, rutiner ved oppdatering av disse, spesielt hva angår nye verneområder, presentasjonen av basene overfor brukerne og bruken av kartet M517AIR i sivil luftfart, tilsier etter min mening at lagmannsrettens dom for så vidt gjelder A bør oppheves, slik at disse spørsmål kan bli nærmere belyst før det tas stilling til om As rettsvillfarelse er unnskyldelig.
- (28) Jeg ser så på anken fra NRK.
- (29) NRK er domfelt etter straffeloven § 48 a i form av foretaksstraff. Grunnvilkåret for å illegge foretaksstraff er at noen som har handlet på vegne av foretaket, har overtrådt et straffebud. I dette tilfellet er det opptredenen til journalisten og andre NRK-medarbeidere som deltok i beslutningen om bruk av helikopter, som står i fokus. Det må derfor først avgjøres om vilkårene for å straffe noen av disse vil være til stede.
- (30) Straffebestemmelsen i naturvernloven rammer også medvirkning. Det første spørsmålet blir derfor om NRK-medarbeidernes deltakelse i hendelsesforløpet faller inn under det strafferettslige medvirkningsbegrepet. Lagmannsretten har besvart dette bekreftende og har særlig lagt vekt på "at det var disse som sto for bestilling av transporten, som ble utført kun for virksomhetens formål, og at overtredelsen således ikke ville ha funnet sted uten disses initiativ". Jeg er enig i at disse forhold klart innebærer at det objektivt sett foreligger medvirkning til overtredelsen av vernebestemmelsene for landskapsvernområdet, jf. også uttalelsene i Rt. 1983 side 812 og Rt. 2000 side 1455. Jeg viser til at når landingen fant sted inne i verneområdet, var det en konsekvens av at selve befaringen som journalisten skulle dekke, fant sted her. Det var dessuten journalisten som hadde kontakten med grunneieren for avtale om landingsplass.
- (31) Det må dernest avgjøres om de subjektive vilkår for straff er til stede, nærmere bestemt om overtredelsen er straffri på grunn av unnskyldelig rettsvillfarelse.
- (32) Etter å ha påpekt det alminnelige krav som må stilles til enhver som ferdes eller tar sikte på å ferdes i et område, om å holde seg orientert om offentligrettslige bestemmelser som begrenser allmennhetens bruk, uttaler lagmannsrettens flertall:

"For denne saks vedkommende kommer i tillegg at transporten gjaldt dekning av befaring av hovedforhandling i tingretten vedrørende gjeldende verneforskrifter i området. Det legges således til grunn at NRKs medarbeidere av den grunn var kjent med at det gjaldt begrensninger på stedet, som kunne ha betydning også for allmennhetens bruk. Under denne omstendighet finner flertallet at det var særskilt

grunn til å foreta nærmere undersøkelser med hensyn til om det gjaldt forskrifter som var til hinder for slik ferdsel som det ble tatt sikte på.”

- (33) NRK har mot dette anført at det er piloten som har ansvaret for at flygning og landing ikke skjer i strid med offentligrettslige bestemmelser. Det hevdes således at en oppdragsgiver må kunne stole på at en profesjonell flyger har gjort de nødvendige undersøkelser i de tilgjengelige kilder, uten selv å måtte foreta slike undersøkelser eller kontrollere at dette er gjort av piloten.
- (34) Jeg er enig i at som et alminnelig utgangspunkt har dette synspunktet mye for seg. Jeg har imidlertid vanskelig for å se at dette kan få gjennomslag i et tilfelle som dette, hvor NRKs medarbeidere satt inne med kunnskap om at landing skulle skje i et område hvor tvisten hadde tilknytning til verneforskrifter. I et slikt tilfelle er det nærliggende å anta at det kan gjelde særskilte begrensninger i ferdselsadgangen. Etter min mening hadde NRKs medarbeidere derfor en selvstendig oppfordring til å forsikre seg om at flygingen og landingen var lovlig. Det måtte i det minste ha vært nærliggende å forsikre seg om at også piloten var kjent med at området var underlagt verneforskrifter, og at denne var oppmerksom på at ferdselsbegrensninger kunne være aktuelle.
- (35) Jeg er derfor enig med lagmannsrettens flertall i at NRKs medarbeidere her ikke har opptrådt med den nødvendige aktsomhet, og derfor ikke kan anses å ha vært i unnskyldelig villfarelse med hensyn til landingens lovlighet.
- (36) Jeg er etter dette kommet til at grunnvilkåret for illeggelse av foretaksstraff etter straffeloven § 48 a – at et straffebud er overtrådt av noen som har handlet på vegne av et foretak – er oppfylt.
- (37) Om foretaksstraff skal ilegges, avhenger av en skjønnsmessig vurdering, jf. straffeloven § 48 b, som også regner opp de momenter som det særlig skal tas hensyn til. I vår sak kan det være grunn til å legge vekt på at nyhetsredaksjonen i mange tilfelle må treffe raske beslutninger om valg av hva som skal dekkes av nyheter, og på hvilken måte dette skal skje. Etter min mening bør det i slike tilfelle være et visst slingsmonn for feilvurderinger før det kan være aktuelt å ilegge foretaksstraff for eieren. Til dette kommer at selv om NRK-medarbeidernes kunnskap om at det gjaldt verneforskrifter i området tilsier at rettsvillfarelsen ikke er unnskyldelig, kan forholdet ikke anses som særlig graverende når vi er på et område hvor primæransvaret ligger hos flygeren. Jeg er derfor kommet til at det i dette tilfellet ikke foreligger en slik grad av skyld at foretaksstraff for NRK vil være formålstjenlig. NRK må etter dette frifinnes.
- (38) Jeg stemmer for denne

D O M :

1. Lagmannsrettens dom med ankeforhandling oppheves for så vidt gjelder domfellelsen av A.
2. Norsk rikskringkasting AS frifinnes.

- (39) Dommer **Matningsdal:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (40) Dommer **Stabel:** Likeså.
- (41) Dommer **Webster:** Likeså.
- (42) Dommer **Tjomsland:** Likeså.
- (43) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Lagmannsrettens dom med ankeforhandling oppheves for så vidt gjelder domfellelsen av A.
2. Norsk rikskringkasting AS frifinnes.

Riktig utskrift bekreftes: