



NORGES HØYESTERETT

Den 22. desember 2010 avsa Høyesterett dom i

HR-2010-02201-A, (sak nr. 2010/1328), straffesak, anke over dom,

A B.V. (advokat Erik Blaker)

mot

Den offentlige påtalemyndighet (førstestatsadvokat Lars Fause)

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

- (1) Dommer **Noer**: Saken gjelder spørsmålet om bruk av foretaksstraff for en turoperatør etter en ulykke på Svalbard, hvor flere passasjerer på et cruisefartøy ble skadet som følge av en bølge etter kalving fra en isbre, jf. straffeloven §§ 48 a og 48 b.
- (2) A B.V. er et nederlandsk turoperatørselskap som arrangerer cruise for turister i polare områder. Selskapet eier ikke egne skip, men har samarbeidsavtaler med rederier som stiller skip med mannskap til disposisjon.
- (3) Fra 1.–10. august 2007 arrangerte selskapet tur rundt Svalbard med skipet MV B, som var leid av et russisk rederi. Ombord var 55 passasjerer fra Storbritannia, samt en ekspedisjonsleder og to guider fra A B.V. Hele mannskapet på 19 var fra Russland.
- (4) Den 8. august 2007 lå skipet utenfor Storbreen på Svalbard, da en stor isblokk raste ut fra breen. Brefronten var på dette stedet mellom 32 og 36 meter høy, og lagmannsretten har

lagt til grunn at skipet lå nærmere enn ca 36 meter fra brekanten. Raset førte til en stor bølge, og forårsaket at mange av passasjerene ombord ble skadet.

- (5) Sysselmannen på Svalbard utferdiget 24. juni 2008 forelegg mot A B.V. for overtredelse av Svalbardloven § 4 første ledd, jf. forskrift om turisme av 18. oktober 1991 nr. 671 § 11, jf. § 5, jf. straffeloven § 48 a, og for overtredelse av produktkontrollloven § 12 første ledd, jf. § 3 annet ledd, jf. straffeloven § 48 a.
- (6) Forelegget var satt til 800 000 kroner. I tillegg ble det utferdiget forelegg mot kapteinen på skipet for overtredelse av skipssikkerhetsloven. Forelegget mot kapteinen var på 25 000 kroner.
- (7) Foreleggene ble ikke vedtatt. Saken ble bragt inn for Nord-Troms tingrett, med foreleggene som tiltalebeslutninger, jf. straffeprosessloven § 268. Innkalling til hovedforhandling i saken mot kapteinen har ikke latt seg forkynne, og saken mot ham er stilt i bero, jf. straffeprosessloven § 250.
- (8) Under straffesaken mot selskapet i tingretten frafalt aktor tiltalen etter produktkontrollloven, men anførte overtredelse av skipssikkerhetsloven § 60 første ledd, jf. § 19 første ledd bokstav b, jf. § 14 første ledd, jf. straffeloven § 48 a, som subsidiært grunnlag. Aktor la ned påstand om at selskapet skulle dømmes til en bot på 300 000 kroner.
- (9) Tingretten frifant selskapet. Påtalemyndigheten anket til Hålogaland lagmannsrett. Sysselmannen på Svalbard utferdiget 16. februar 2010 nytt forelegg som trådte i stedet for tiltalebeslutning. Som hjemmel ble nå vist til skipssikkerhetsloven § 60 første ledd, jf. § 19 første ledd bokstav b, jf. § 14 første ledd, jf. straffeloven § 48 a.
- (10) Hålogaland lagmannsrett fant at selskapet var skyldig etter tiltalen og avsa 18. juni 2010 dom med slik domsslutning:

”A B.V. dømmes for overtredelse av skipssikkerhetsloven § 60 første ledd jf. § 19 første ledd bokstav b jf. § 14 jf. straffeloven § 48a og § 48b til å betale en bot stor 300 000 – trehundretusen – kroner.”
- (11) Et mindretall på to av lagmannsrettens medlemmer stemte for at boten skulle settes til 200 000 kroner.
- (12) Selskapet anket til Høyesterett over lovanvendelsen vedrørende både skyldspørsmålet og straffespørsmålet, og subsidiært over straffutmålingen. Anken ble tillat fremmet for ”lovbruken under straffespørsmålet i høve til straffelova § 48 a, jf. § 48 b”.
- (13) *Forsvareren* har i korte trekk anført at lagmannsretten har tatt feil ved anvendelsen av straffeloven §§ 48 a og 48 b og ved vurderingen av om foretaksstraff bør idømmes. Å ilegge straff i dette tilfelle er uten preventiv betydning, siden selskapet som følge av ulykken av eget tiltak innførte retningslinjer for seiling nær isbre. Ulykken har dessuten hatt en generell preventiv effekt overfor andre turoperatører og myndighetene på Svalbard, som i ettertid har innført nye retningslinjer.
- (14) Sjøfartsinspektøren har to ganger vurdert kapteinens handlemåte, og konkludert med at skipsfører ikke vesentlig hadde overtrådt sine plikter. Årsaken til at kapteinen gikk så nær

brefronten var at han – på bakgrunn av sin lange erfaring med seiling i polare områder – mente det ikke var noen risiko ved dette på grunn av skipets størrelse. Kapteinen brøt ingen regel eller handlingsnorm. Det var vanlig at cruiseskip gikk så nær brefronten. Selskapet har totalt gjennomført omlag 1 400 turer i polare områder, uten at det tidligere har skjedd ulykker av noe slag.

- (15) Selskapet hadde gitt detaljerte sikkerhetsregler i en egen håndbok. Årsaken til at disse ikke omfattet seiling nær brefronten med skip, var at man ikke anså dette risikabelt. Selskapet fulgte dessuten regelverket til Association of Arctic Expedition Cruise Operators, hvor det blant annet var fastsatt at lettbåter ikke måtte gå nærmere breen enn tre ganger brefrontens høyde. Det er urimelig at selskapet skal straffes for ikke å ha egne retningslinjer om dette når ingen andre – heller ikke myndighetene – fant det påkrevd.
- (16) Det er videre anført at selskapet ikke hadde noen økonomisk interesse i å la båten gå så nær breen. Selskapets interesse var å gi passasjerene gode naturopplevelser under sikre forhold. I dette tilfelle er det dessuten et klart ansvarssubjekt, noe som taler mot å ilegge foretaksstraff. Det var skipsføreren som her hadde primæransvaret, jf. Rt. 2009 side 1079 avsnitt 37.
- (17) *Aktor* har på sin side sagt seg enig i lagmannsrettens tolkning av straffeloven §§ 48 a og 48 b, og i lagmannsrettens vurdering av at selskapet bør ilegges foretaksstraff.
- (18) *Mitt syn på saken:*
- (19) Saken gjelder lovanvendelsen under straffespørsmålet i forbindelse med at A B.V. er dømt til foretaksstraff som følge av ulykken ved Storbreen på Svalbard i 2007.
- (20) I det forelegget som danner grunnlaget for tiltalen i saken er hendelsesforløpet beskrevet slik:
- ”Onsdag 8. august 2007 ca kl 1630 lot skipsføreren på B i Hornsund på Spitsbergen skipet føres inn mot/langs brefronten til Storbreen. Da skipet lå i en avstand fra brefronten på mellom 32 til 36 meter kalvet breen og en stor isblokk raste ned i sjøen. Som følge av kalvingen reiste det seg en bølge som skyllet over skipet. Skipet krenget først kraftig til styrbord deretter til babord og tilbake til styrbord. 18 personer ble skadet, hvorav flere alvorlig, bl.a. fikk flere av passasjerene bruddskader, vevskader, hevelser og blåmerker og en fikk indre blødninger som følge av ulykken.”**
- (21) Jeg peker på at et selskap kan idømmes foretaksstraff når ”et straffebed er overtrådt av noen som har handlet på vegne av” selskapet, jf. straffeloven § 48 a.
- (22) Lagmannsretten fant at det forelå brudd på skipssikkerhetsloven § 19 første ledd bokstav b, jf § 14, hvoretter skipsføreren skal sørge for at et skip ”navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier”, jf. § 60 som setter straff for skipsfører som ”vesentlig overtrer” sine plikter etter loven.
- (23) Å avgjøre om vilkårene for straff er oppfylt etter § 48 a hører til skyldspørsmålet, jf. Matningsdal m.fl., Straffeloven med kommentarer, Første Del, 2. utgave side 412.
- (24) Foranlediget av forsvarers anførsler for Høyesterett, finner jeg imidlertid grunn til å presisere at foretaksstraff kan idømmes også i de tilfelle hvor handlingsnormen i

straffebestemmelsen retter seg mot en definert persongruppe – i dette tilfellet skipsførere. Etter § 48 a kreves at det er begått en straffbar handling av ”noen som har handlet på vegne av et foretak”. Det avgjørende er om vedkommende handlet på vegne av selskapet da handlingen ble utført. Det er lagt til grunn at også selvstendig oppdragstakere kan anses å ha handlet på vegne av et selskap dersom selskapet har hatt en ”reell myndighet til instruksjon og kontroll”, og hvor det må ”legges vekt på om selskapet kan ha hatt noen økonomisk interesse i overtredelsen”, jf. Rt. 1982 side 645, på side 646.

- (25) Når grunnvilkårene for straff etter § 48 a er oppfylt, er domstolene gitt en skjønnsmessig adgang til å avgjøre om foretaksstraff skal idømmes. Selv om vilkårene er oppfylt, gir ikke dette noen presumsjon for at straff bør ilegges, jf. Rt. 1998 side 652, på side 654. Straffeloven § 48 b inneholder retningslinjer for vurderingen, og lyder slik:

”Ved avgjørelsen av om straff skal ilegges et foretak etter § 48 a, og ved utmålingen av straffen overfor foretaket skal det særlig tas hensyn til

- a) **straffens preventive virkning,**
- b) **overtredelsens grovhet,**
- c) **om foretaket ved retningslinjer, instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen,**
- d) **om overtredelsen er begått for å fremme foretakets interesser,**
- e) **om foretaket har hatt eller kunne ha oppnådd noen fordel ved overtredelsen,**
- f) **foretakets økonomiske evne,**
- g) **om andre reaksjoner som følge av overtredelsen blir ilagt foretaket eller noen som har handlet på vegne av det, blant annet om noen enkeltperson blir ilagt straff.”**

- (26) Jeg nevner innledningsvis at lagmannsretten har foretatt en meget grundig vurdering av spørsmålet om ileggelse av foretaksstraff etter en omfattende bevisførsel, herunder med videoopptak av hendelsesforløpet rett forut for ulykken.
- (27) Ved vurderingen av straffens preventive virkning etter § 48 b bokstav a har lagmannsretten sett hen til at selskapet innførte egne retningslinjer etter ulykken og at selskapet kan ha mistet goodwill i markedet på grunn av det som skjedde. Lagmannsretten legger imidlertid også vekt på at skipsfører og ekspedisjonsleder tok avgjørelsene på vegne av selskapet under cruiset, og at det da var ”viktig at selskapet er seg bevisst det ansvar som følger av slike operasjoner knyttet til sikkerheten for skip, mannskap og ikke minst passasjerer, og at dette gjennom planlegging og instruksjoner forebygges farlige situasjoner”.
- (28) Når det gjelder de forhold som er nevnt i § 48 b bokstavene b, c og d, viser lagmannsretten til det store skadepotensialet som navigering så nær brefronten hadde. Som følge av kalvingen fra breen krenget skipet voldsomt, og vannmasser skyldte over dekk. Passasjerer kunne lett ha blitt feid overbord og det var i følge lagmannsretten bare ”tilfeldighet og hell at ingen ble mer alvorlig skadet eller omkom som følge av hendelsen”.
- (29) Lagmannsretten legger videre vekt på at en av guidene ombord hadde advart skipsfører og ekspedisjonsleder to ganger tidligere på turen, i det han mente skipet gikk for nær breene. Lagmannsretten viser til at det var selskapet som hadde ”kontroll med opplevelsessiden av turen” og at selskapet kunne forebygget farene ved seiling nær isbreer ved ”å legge klare føringer for hvordan erfarne guiders råd eller advarsler skulle håndteres under seiling”.

- (30) Lagmannsretten fant det videre bevist at det å gå nær brekanten fremmet selskapets interesser ved markedsføring på forhånd. Lagmannsretten viser til at det på selskapets hjemmeside var lagt ut en logg fra et tilsvarende cruise året i forveien. Her beskrives episoder hvor skipet går tett inntil brekanten og hvordan passasjerene er vitne til brekalving:

”The Monaco Glacier at the end of Leifde Fjord is one of the most spectacular glaciers in Svalbard, and after dinner our captain had sailed us quite close to this magnificent glacier front. We were once again fortunate to see bits and pieces fall off...”
(loggen side 6).

- (31) I beskrivelsen av turen til Hornsund, hvor ulykken skjedde året etter, heter det:

”Turning to the other grand glacier, Hornbreen, the captain brought us even closer to the glacier front indeed...” (loggen side 14).

- (32) Lagmannsretten oppsummerer sin vurdering av om det bør ilegges foretaksstraff på følgende måte:

”Lagmannsretten er etter en konkret og helhetlig vurdering kommet til at foretaksstraff bør ilegges i dette tilfellet. Det er særlig vurdert forholdet mellom A B. V. som ren turoperatør og kapteinens rolle som ansvarlig skipsfører under seilingen. Selv om A B. V. ikke hadde direkte hånd på roret, var det selskapet som forut for seilingen gjennom planlegging og tilrettelegging, og ikke minst under veis gjennom sin ekspedisjonsleder og sine guider, som hadde det overordnede ansvar og interesse i hvordan turen ble gjennomført for å nå målsettingen med turen. Lagmannsretten finner klar årsakssammenheng mellom interessene til A B. V. i gjennomføringen av turen og måten kapteinen har utført seilingen på, og det er grunn til å klandre selskapet for hendelsen gjennom ileggelse av foretaksstraff.”

- (33) Jeg kan ikke se at det er feil ved den lovanvendelsen som dette gir uttrykk for. Jeg kan heller ikke se at det er noen grunn til å komme til et annet resultat enn lagmannsretten i vurderingen av om det i dette tilfelle bør ilegges foretaksstraff etter § 48 b. Tatt i betraktning skadepotensialet ved denne typen ulykker, risikoen ved å seile så nær en høy og oppsprukken brefront, og den begrensede mulighet for bistand ved ulykker på Svalbard, burde selskapet ha tatt ansvar for at cruiseskipene ikke gikk så nær breen som i dette tilfelle. Som lagmannsretten legger jeg videre vekt på at selskapet var klar over at skipene gikk tett inntil breene og at dette ble brukt i markedsføringen gjennom den tidligere nevnte loggen på selskapets hjemmeside. Jeg viser ellers til de momenter som er trukket fram av lagmannsretten og som jeg allerede har nevnt.
- (34) Anken kan etter dette ikke føre fram. Den konkrete utmålingen av boten er ikke fremmet til behandling, og det er etter mitt syn ikke noe åpenbart misforhold mellom boten og overtredelsen, jf. straffeprosessloven § 344.

(35) Jeg stemmer for denne

D O M :

Anken forkastes.

(36) Dommar **Utgård:** Eg er i det hovudsaklege og i resultatet einig med førstvoterande.

(37) Dommer **Bårdsen:** Likeså.

(38) Kst. dommer **Sandberg:** Likeså.

(39) Dommer **Bruzelius:** Likeså.

(40) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

Anken forkastes.

Riktig utskrift bekreftes: