



NORGES HØYESTERETT

Den 8. mai 2012 avsa Høyesterett dom i

HR-2012-00977-A, (sak nr. 2012/117), straffesak, anke over dom,

A (advokat John Christian Elden)

mot

Den offentlige påtalemyndighet (statsadvokat Asbjørn Eritsland)

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

(1) Dommer **Bergsjø**: Saken gjelder forståelsen av motorferdselloven 10. juni 1977 nr. 82 § 2. Spørsmålet er om forbudet mot "landing" i utmark rammer en situasjon der et helikopter ikke settes på eller berører bakken, men holdes i 15 meters høyde.

(2) A ble ved forelegg 23. mars 2010 siktet for overtredelse av

”Motorferdselloven § 12 jf § 3
for å ha utøvd motorferdsel i utmark og vassdrag

Grunnlag:

Lørdag 17. oktober 2009 kl. 09.00, på posisjonen N59 38 100, E005 49 500 i X, som flyver av et helikopter, lot han dette henge ca 15 meter over bakken på plass anvist av B, mens B festet en felt bukk i stropp hengende fra helikopteret. Dette til tross for at det ikke var gitt tillatelse til dette.”

(3) Han vedtok ikke forelegget, og saken ble oversendt til Haugaland tingrett for pådømmelse. Tingretten avsa 25. november 2010 dom med slik domsslutning for A:

”A født 20.11.1978 dømmes for en overtredelse av lov om motorferdsel i utmark § 12 jf § 3 til en bot stor kr. 12.000, – tolv tusen kroner – subsidiært fengsel i 24 – tjuefire – dager.”

- (4) Jeg bemerker at domsslutningen burde inneholdt en henvisning til lovens § 2, som gir definisjonen av motorferdsel. Dommen ble avsagt under dissens, idet en av meddommerne fant at motorferdselloven § 2 ikke var overtrådt.
- (5) A innga fullstendig anke til Gulating lagmannsrett, som 5. desember 2011 avsa dom med slik domsslutning:

”A født 20.11.1978 dømmes for overtredelse av lov om motorferdsel i utmark og vassdrag § 12 jf § 3 til en straff av bot stor kr. 12.000 – tolv tusen – subsidiært fengsel i 24 – tjuefire – dager.”

- (6) Lovanvendelsen er anket til Høyesterett.
- (7) *Jeg er kommet til at anken må tas til følge.*
- (8) Spørsmålet i saken er om A har overtrådt forbudet mot ”landing” med luftfartøy i utmark, jf. motorferdselloven § 12, jf. § 3 og § 2.
- (9) Høyesterett er bundet av lagmannsrettens bevisbedømmelse. Lagmannsretten har gitt sin tilslutning til tingrettens beskrivelse av det relevante saksforholdet. Av tingrettsdommen fremgår at saken har sitt utspring i at et jaktlag hadde felt en kronhjort i jaktvald nr. 25 Y – Z i X kommune. Jegerne ønsket å transportere hjorteskratten ut av terrenget ved hjelp av helikopter og ga transportoppdraget til selskapet Heliutleie, der A var ansatt som pilot. I dommen heter det videre:

”Jaktlaget fikk telefonkontakt med piloten, tiltalte A, som fikk oppgitt posisjonen der jaktlaget befant seg. Etter dette overtok B telefonkommunikasjonen med helikopteret, mens de øvrige i jaktlaget forlot jaktterrenget.

B tok oppstilling på et høydedrag, slik at han skulle være lett å få øye på fra luften. Da A fikk visuell kontakt med B, gikk B nedover mot stedet der dyret lå, mens helikopteret fulgte etter i lav høyde.

Da B var kommet ned til dyret, plasserte A helikopteret rett over dyret, i en høyde på ca 15 meter. B festet deretter dyreskratten til lastelina, som hang ned fra helikopteret, og skratten ble deretter løftet fra bakken og fløyet hengende under helikopteret fram til Bs bopel i Æ i Ø, der den ble tatt hånd om, slaktet og hengt på kjølerom.”

- (10) Fremstillingen er supplert i lagmannsrettens dom, der det fremgår:
- ”Det nevnes at helikopteret ifølge tiltaltes forklaring ble stående over stedet ... i 5-10 minutter mens hjorten ble festet til lastelinen.”**
- (11) Spørsmålet er om dette forholdet rammes av forbudet mot motorferdsel i utmark, jf. motorferdselloven § 3 jf. § 2. Paragraf 3 slår fast at motorferdsel i utmark og vassdrag ikke er tillatt hvis ikke annet følger av loven eller vedtak med hjemmel i loven.
- (12) Det er på det rene at hendelsen skjedde i utmark. Videre får ingen av unntaksreglene i loven eller forskrift for bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag 15. mai 1988 nr. 356 anvendelse. Tillatelse til transporten var heller ikke innhentet etter § 6. Det avgjørende blir dermed om helikopterets aktivitet er å anse som ”motorferdsel” i lovens forstand.

- (13) Uttrykket ”motorferdsel” er definert i § 2 første ledd, der det fremgår at begrepet blant annet omfatter ”landing og start med motordrevet luftfartøy”.
- (14) En naturlig språklig forståelse tilsier etter mitt syn at det ikke foreligger en ”landing” før et luftfartøy har berørt bakken. Også lovgiver synes å legge dette språklige innholdet i begrepet. Som jeg straks skal komme tilbake til, redegjøres for innholdet i § 2 i NOU 1974: 37 side 63 og Ot.prp. nr. 45 (1976–1977) side 33. Begge steder uttales at bestemmelsen bør omfatte ”ikke bare landing, men også...” enkelte lignende situasjoner.
- (15) Påtalemyndigheten har argumentert for at uttrykket ”landing” språklig sett omfatter mer enn en berøring av bakken. Det er vist til forskrift om lufttrafikkregler 7. februar 2003 nr. 252 § 3-5, der det fremgår at minstehøyde ved flygning er 150 meter over bakken utenfor tettbebyggelse og folkeansamlinger i friluft. Synspunktet fra påtalemyndigheten er at bevegelser lavere enn 150 meter over bakken dermed er del av en landings- eller avgangsprosedyre, og at uttrykket ”landing” på det grunnlaget omfatter situasjoner der luftfartøyet befinner seg i så lav høyde. Etter mitt syn er dette en unaturlig forståelse av ordet. I tillegg kommer at lufttrafikkreglene § 3-5 åpner for flygning i lavere høyde med helikopter, såfremt dette skjer i samsvar med driftsforskrifter for ervervsmessig luftfart med helikopter. Når det på denne måten kan flys lavere enn 150 meter, er det vanskelig å se at alle aktiviteter lavere enn dette må anses som start eller ”landing”. Konklusjonen må bli at begrepet ”landing” etter en rent språklig forståelse forutsetter at luftfartøyet i det minste har berørt bakken.
- (16) Forarbeidene gir holdepunkter for hva motorferdselloven § 2 er ment å omfatte. I NOU 1974: 37 heter det på side 18–19:
- ”Når det gjelder ferdse l med l u f t f a r t ø y følger det som påpekt foran s. 8 av mandatet at utvalget bare skal beskjeftige seg med l a n d i n g o g s t a r t i utmarksområdene og i vassdragene, og bare med m o t o r drevne luftfartøyer. I Norge er mulighetene for å anvende utmark og vassdrag som landingsplass større enn i de fleste andre land, både fordi landet har vidstrakte utmarksområder og et stort antall innsjøer, men også fordi snødekket mark og islagt vann kan være vel egnede for dette formål. Også breene kan by på egnede landingsplasser, både sommer og vinter. ... De luftfartøytyper som først og fremst vil være aktuelle i denne sammenheng er derfor s m å f l y, som er eller kan settes i stand til å gå ned og ta av utenom de opparbeidede flyplasser ... samt helikoptere, som som kjent er meget beskjedne i sine krav til landingsplass.”**
- (17) Her fremkommer etter mitt syn klart at utvalget har aktiviteter på bakken og innsjøer/vassdrag i tankene, ikke i luften. I utredningen uttales videre på side 63:
- ”Utvalget har dog gått ut fra at ferdse l sreguleringene for luftfartøyer bør omfatte ikke bare landing, men også start og annen forflytning (f.eks. såkalt ‘taksing’) i utmark og vassdrag. For ikke å belaste lovteksten for meget, har man både i definisjon av motorferdsel og ellers i forslaget innskrenket seg til å nevne ‘start og landing’. Et forbud mot start og landing vil vel også i alminnelighet utelukke annen bruk av luftfartøy på bakken eller på vann.”**
- (18) Drøftelsen gir ingen signaler om at aktiviteter i luften er tilsiktet å falle inn under definisjonen.
- (19) I Ot.prp. nr. 45 (1976–1977) side 32–33 finner vi igjen flere av de samme formuleringene. I tillegg uttaler departementet på side 33:

”Landing’ i lovens forstand omfatter også det tilfelle hvor helikopter står i luften like over bakken i den hensikt å losse og/eller laste personer og/eller gods.”

- (20) Departementet slår her fast at uttrykket ”landing” ikke nødvendigvis forutsetter at helikopteret må berøre bakken. Men det er uklart hva som ligger i uttalelsen ”like over bakken”. På den ene siden kan man hevde at et helikopter vanligvis flyr mer enn 150 meter over bakken, og at en høyde på 15 meter på den bakgrunn må sies å være omfattet av begrepet. På den annen side knyttes drøftelsen til lasting/lossing av personer og gods. Det kan gjøre det naturlig å anta at departementet her sikter til en så lav høyde at man kan utføre aktiviteter på samme måte som om helikopteret sto på bakken. For meg fremstår dette som den mest naturlige forståelsen av forarbeidene, og en slik forståelse er også forenlig med hva som etter vanlig språkbruk ligger i uttrykket ”landing”. Proposisjonen gir i hvert fall ingen sikre holdepunkter for å tøyne begrepet ”landing” så langt at vårt tilfelle omfattes.
- (21) Spørsmålet er så om man kan utlede noe om forståelsen av motorferdselloven § 2 fra lovens formål. Motorferdselloven § 1 angir formålet slik:
- ”Formålet med denne lov er ut fra et samfunnsmessig helhetssyn å regulere motorferdselen i utmark og vassdrag med sikte på å verne om naturmiljøet og fremme trivselen.”**
- (22) NOU 1974: 37 side 63 fremhever ”vern mot støy” som ett av de sentrale formålene bak loven. I Ot.prp. nr. 45 (1976–1977) side 32 heter det om § 1:
- ”Uttrykket ‘naturmiljøet’ må tas i videste betydning. Det omfatter ikke bare naturlandskapet med mark, planteliv og dyreliv, men også andre miljøverdier som ren luft, rent vann og landskap og stillhet og ro. Loven tar også sikte på å tilgodese rekreasjonsverdier, friluftsliv og naturopplevelse, jfr. formuleringen ‘fremme trivselen’.”**
- (23) Et helikopter i 15 meters høyde over bakken utgjør utvilsomt et betydelig støyelement. Det må gjelde desto mer når helikopteret befinner seg i den høyden i en periode på 5–10 minutter. Dyre- og fuglelivet kan bli forstyrret, og verdien for rekreasjon forringet. Formålene bak loven kan på denne bakgrunn tilsi at vårt tilfelle likestilles med en landing i utmark.
- (24) Vekten av dette synspunktet svekkes imidlertid ved at loven selv gjør unntak ut fra helt andre hensyn. Eksempelvis åpner § 4 første ledd bokstav c for motorferdsel i forbindelse med ”nødvendig person- og godstransport til og fra faste bosteder og i jordbruks-, skogbruks- og reindriftsnæring”. Næringsinteresser gis her forrang fremfor de hensyn til naturmiljø og trivsel som fremheves i § 1. På samme måte er det gitt en forskriftshjemmel i § 4a, som blant annet er brukt til å åpne for bruk av motorkjøretøyer i forbindelse med jakt, jf. forskrift 15. mai 1988 nr. 356 om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vassdrag § 2 første ledd bokstav b. Lovens hovedformål nevnt i § 1 må altså på enkelte felter vike for andre hensyn, noe som tilsier forsiktighet med å legge for stor vekt på disse hovedformålene i tolkningen.
- (25) Det er dessuten av sentral betydning at spørsmålet her er om A skal *straffes* i medhold av motorferdselloven § 12, jf. § 3 og § 2. Som nevnt blant annet i Rt. 2009 side 780 avsnitt 20, må tolkningen da skje på bakgrunn av det krav til lovhjemmel som følger av

Grunnloven § 96 og EMK artikkel 7. EMK artikkel 7 stiller krav om at lovbrudd må være klart definert for at straff skal kunne idømmes. I EMDs storkammeravgjørelse 17. mai 2010 Kononov mot Latvia heter det i avsnitt 185:

”When speaking of ‘law’, Article 7 alludes to the same concept as that to which the Convention refers elsewhere when using that term, a concept which comprises written and unwritten law and which implies qualitative requirements, notably those of accessibility and foreseeability.”

- (26) EMD oppstiller her et krav om tilgjengelighet og forutsigbarhet. For at hjemmelskravet skal anses oppfylt, må den aktuelle straffebestemmelsen være tilgjengelig for allmennheten. Den må videre være så klar at det i de fleste tilfeller ikke vil være tvil om hvorvidt en handling rammes av regelen, slik at det er mulig å forutse at straff kan bli konsekvensen av at regelen brytes. Jeg har sett hen til dette i den drøftelsen jeg har foretatt.
- (27) Sammenfatningsvis følger det klart av ordlyden i motorferdselloven § 2 – sammenholdt med § 12 og § 3 – at det er straffbart å lande i egentlig forstand i utmark, altså berøre bakken. Lovteksten, lest i sammenheng med forarbeidene, tilsier at begrepet ”landing” også omfatter situasjoner der man direkte fra bakken – uten å sette helikopteret ned – kan utføre de samme laste- og losseoperasjoner som ved bakkelanding. Men lengre enn dette er det ikke grunnlag for å gå, og § 2 rammer etter mitt syn ikke aktiviteter i større høyde over bakken. På denne bakgrunn kan ikke motorferdselloven § 2 tolkes slik at den forbyr de aktiviteter som forelegget gjelder. Det må i tilfelle være en lovgiveroppgave å fastsette at slike operasjoner skal forbys ut fra hensynet til naturmiljøet og trivselen.
- (28) Min konklusjon er etter dette at A ikke har overtrådt motorferdselloven § 2. Han må derfor frifinnes.
- (29) Jeg stemmer for denne

D O M :

A, født 20. november 1978, frifinnes.

- | | | |
|------|--------------------------|--|
| (30) | Dommer Falkanger: | Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende. |
| (31) | Dommer Tønder: | Likeså. |
| (32) | Dommer Matheson: | Likeså. |
| (33) | Dommar Utgård: | Det same. |

(34) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

A, født 20. november 1978, frifinnes.

Riktig utskrift bekreftes: