



NORGES HØYESTERETT

D O M

Avsagt 15. mai 2019 av Høyesterett i avdeling med

dommer Hilde Indreberg
dommer Ragnhild Noer
dommer Knut H. Kallerud
dommer Per Erik Bergsjø
dommer Borgar Høgetveit Berg

HR-2019-928-A, (sak nr. 18-145269SIV-HRET)
Anke over Hålogaland lagmannsretts dom 19. juni 2018

Hurtigruten Sjø AS
Hurtigruten AS

(advokat Sten Foyen – til prøve)

NHO Sjøfart (partshjelper)

(advokat Kurt Weltzien)

mot

A

(advokat Christopher Hansteen)

Norsk Sjøoffisersforbund (partshjelper)

(advokat Sigurd-Øyvind Kambestad)

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

- (1) Dommer **Noer**: Saken gjelder gyldigheten av oppsigelsen av en overstyrmann i Hurtigruten AS.
- (2) A er født i 1964. Han arbeidet som offiser i Hurtigruten fra 1992 til 1998. Etter å ha vært i andre rederier i noen år, fikk han jobb som overstyrmann i Hurtigruten i 2006 og fast ansettelse i mars 2009.
- (3) Hendelsen som førte til oppsigelse skjedde 5. august 2016 med hurtigruteskipet «MS Finnmarken». Skipet er på 15 530 tonn og er 138,5 meter langt. Om bord var det 471 passasjerer og et mannskap på 85.
- (4) Kaptein B hadde ført skipet til Tromsø. A overtok da som operativ navigatør og ansvarshavende for seilassen videre sørover. Med seg hadde han førstestyrermann C, som var nyansatt i Hurtigruten og hadde sin første tjenesteperiode om bord.
- (5) Det var tett tåke og vanskelig å navigere. Før avgang fra Tromsø hadde kapteinen og overstyrmannen et kort møte hvor de snakket om værforholdene og seilassen videre. Kapteinen ba A om å velge vestre løp gjennom Finnsnesrenna. Dersom det oppsto noe, ba han om å bli purret. Skipet forlot Tromsø rundt klokka 01.30 om natta.
- (6) Finnsnesrenna er et smalt sund mellom Senja og fastlandet, som ligger snaut tre timers seiling sør for Tromsø. Over den nordre enden av sundet går Gisundbrua. Her må skipene følge enten vestre eller østre løp ved passering av brua og videre gjennom sundet. Vestre løp under brua er noe bredere og er lettere å seile inn i. Her er det dessuten radarstøtte (racon) som markerer senter for innseilingen. Østre løp er trangere, men gir kortere vei til havna i Finnsnes. Seilingsruta fra Tromsø til Finnsnes er den samme fram til noen minutter før brua.
- (7) Overstyrmann A diskuterte ikke turen med førstestyrermann C i Tromsø. Han fortalte heller ikke hva kapteinen hadde sagt. Førstestyrermannen la derfor inn ruteplan uten å ta hensyn til dette. Ruteplanen er elektronisk og markerer en «strek på kartet» som man navigerer etter. Førstestyrermannen valgte den planen som lå i mappen for kvalitetssikrede seilingsruter kalt «sikker seilas». Her var bare østre løp tatt inn.
- (8) Tåka holdt seg tett stort sett hele veien fra Tromsø. Overstyrmannen og C snakket ikke om seilingsruta underveis. Men cirka 15 minutter før Gisundbrua nevnte førstestyrermannen at han hadde lagt inn østre løp i ruteplanen. Til dette svarte overstyrmann A «ok».
- (9) En stund etter dette – og maksimalt 10 minutter før ankomst Gisundbrua – ga overstyrmannen kontrabeskjed. Han sa at de likevel skulle gå vestre løp, og ba førstestyrermannen holde utkikk. C oppfattet dette som en beskjed om å følge med visuelt. Begge fokuserte deretter på å se ut.
- (10) Ruteplanen ble ikke endret fra østre til vestre løp. Seilassen videre ble dermed gjort uten ruteplan.

- (11) En matros kom innom på broen og spurte om det var behov for ekstra utkikk. Dette tilbudet ble avslått av A.
- (12) A sjekket leden for trafikk, løste skipet fra tracket og styrte manuelt, som anbefalt under slike forhold. Avstanden til brokarene ble kontrollert visuelt og ved hjelp av radarstøtte.
- (13) Straks etter brua så de den første grønnblinken. Det var på dette tidspunkt cirka 50 meter sikt og høyvann. Etter en stund følte A at skipet var kommet for langt til styrbord i leia. To ganger styrte han kraftig mot babord. Hverken A eller førstestyrmannen kontrollerte radar eller kartmaskiner.
- (14) De var imidlertid ikke på feil kurs. Manøvreringen mot babord gjorde at skipet kom på feil side av neste grønnblink. Hendelsen er beskrevet slik i granskningsrapporten som ble laget etter ulykken:

«Ved passering av brua har skipet 9.0 knop. Pitch [maskinkraft] er 50%.

Fokus hos begge er å visualisere brua. Radarene og kartmaskin er innstilt på 0,25 nm [drøyt 450 meter].

...

Klokken 04:14

Skipet endrer kurs ytterligere til babord.

Overstyrmann føler han har kommet for langt til styrbord i leia.

Navigatorene verifiserer ikke posisjonen i kartet.

Klokken 04:15

Ny kursendring, markant rorbruk, hardt babord ror. Har tydelig heading på feil side av grønnblinken. Maskinkraften økes til 50%.

Klokken 04:15:30

Navigasjonsoffiser ser optisk den grønne blinken og sier ifra at vi er på feil side.

Overstyrmann innser at han er på feil side av blinken når de passerer den på styrbord side, fart 7 knop, det er for sent å endre kurs.»

- (15) Feilnavigeringen førte til at skipet fikk grunnberøring med babord ror. Skipet ble ført til kai i Finnsnes og deretter til Harstad for reparasjon. Samlet kostnad for Hurtigruten er i rapporten anslått til om lag 20 millioner kroner, når det tas hensyn til inntektstap som følge av åtte dager som skipet var ute av drift.
- (16) Etter hendelsen opprettet Hurtigruten en intern granskningsgruppe. Granskerne ga en fremstilling av faktum og av hva som etter deres syn var gjort feil, men i samsvar med mandatet konkluderte de ikke med hensyn til skyld og ansvar.
- (17) Hurtigruten sa opp A fra stillingen som overstyrmann ved brev av 10. november 2016. I oppsigelsesbrevet vises det til «mangelfull og feil bruk av navigasjonsinstrumenter, sviktende kommunikasjon og mangelfull planlegging».
- (18) Samtidig med oppsigelsen fikk A tilbud om stilling som førstestyrmann i selskapet. Han takket ja til dette, men under forutsetning av at han fremdeles sto fritt til å reise sak om gyldigheten av endringsoppsigelsen. Dette aksepterte Hurtigruten.

- (19) A tok ut stevning for Nord-Troms tingrett den 4. februar 2017. Saksøkt var for det første Hurtigruten Sjø AS, som er et bemanningsselskap hvor de sjøansatte i Hurtigruten er ansatt. I tillegg ble Hurtigruten AS saksøkt. Grunnen er at Hurtigruten AS har påtatt seg solidaransvar for Hurtigruten Sjø AS' forpliktelser overfor de ansatte. For enkelhets skyld brukes her Hurtigruten om begge.
- (20) Nord-Troms tingrett, som var satt med sjøkyndige meddommere, avsa 28. september 2017 dom hvor oppsigelsen ble funnet gyldig. Dommen har slik domsslutning:
- «1. **Hurtigruten AS og Hurtigruten Sjø AS frifinnes.**
 2. **A dømmes til å betale Hurtigruten AS og Hurtigruten Sjø AS sine saksomkostninger med 279.880 – tohundreogsyttitusenåttehundreogåttikroner – innen 2 uker fra dommens forkynnelse.»**
- (21) A anket til Hålogaland lagmannsrett. Lagmannsretten – som også var satt med sjøkyndige meddommere – kom til motsatt resultat av tingretten og avsa 19. juni 2018 dom med slik domsslutning:
- «1. **Oppsigelsen av A er ugyldig.**
 2. **Hurtigruten AS og Hurtigruten Sjø AS betaler – in solidum – 230 000 – tohundreogtrettitusen – kroner til A med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra to uker etter forfall og til betaling skjer.**
 3. **Hurtigruten AS og Hurtigruten Sjø AS betaler til A – in solidum – saksomkostnader for lagmannsretten med 281 300 – tohundreogåttientusentrehundre – kroner.**
 4. **Hurtigruten AS og Hurtigruten Sjø AS betaler til A – in solidum – saksomkostnader for tingretten med 267 290 – tohundreogsekstisjutusentohundreogniitti – kroner.**
 5. **Oppfyllelsesfristen for punkt 2-4 er 2 – to – uker fra forkynnelse av dommen.»**
- (22) Hurtigruten Sjø AS og Hurtigruten AS har anket til Høyesterett. Anken gjelder bevisbedømmelsen og rettsanvendelsen. NHO Sjøfart har erklært partshjelp til støtte for de ankende parter. Norsk Sjøoffisersforbund har erklært partshjelp til støtte for A.
- (23) Det er fremlagt noen nye dokumenter for Høyesterett, blant annet retningslinjer for «sikker seilas», men saken står i hovedsak i samme stilling for Høyesterett som for lagmannsretten.
- (24) De ankende parter – *Hurtigruten Sjø AS og Hurtigruten AS* – har i korte trekk gjort gjeldende:
- (25) Oppsigelsen av A er saklig begrunnet og gyldig. Lagmannsretten har lagt for liten vekt på hensynet til sikkerhet. Retten ser dessuten bort fra begivenhetsnære bevis ved bedømmelsen av hva som skjedde. Selv ut fra lagmannsrettens faktumbeskrivelse er endringsoppsigelsen gyldig. Hurtigruten hadde mer enn godt nok avgjørelsesgrunnlag. Det er dessuten feil at lagmannsretten legger vekt på etterfølgende forhold ved saklighetsvurderingen.

- (26) Terskelen for endringsoppsigelser er lavere enn for vanlige oppsigelser. Dette er lagt til grunn både i rettspraksis og i teori og følger av at det skal foretas en bred avveining av alle relevante forhold ved saklighetsvurderingen.
- (27) Hurtigruten AS og Hurtigruten Sjø AS har lagt ned slik påstand:
- «1. **Hurtigruten AS og Hurtigruten Sjø AS frifinnes.**
 2. **Hurtigruten AS og Hurtigruten Sjø AS tilkjennes saksomkostninger for tingrett, lagmannsrett og Høyesterett.»**
- (28) Partshjelperen – *NHO Sjøfart* – har sluttet seg til de ankende parters anførsler. Det er særlig fremhevet at selv om domstolene i prinsippet kan prøve alle sider av saklighetsvurderingen, må det vises varsomhet med å overprøve vurderinger som domstolene ikke er egnet til å gå inn i. Arbeidsgiver må stå fritt til å definere sikkerhetsnivået i virksomheten. Gode grunner taler for at prøvingen her begrenses til å vurdere om rederiet har basert avgjørelsen på usaklige eller utenforliggende hensyn eller bygget på et skjønn som er åpenbart urimelig.
- (29) NHO Sjøfart har lagt ned slik påstand:
- «NHO Sjøfart tilkjennes sakens omkostninger.»**
- (30) Ankemotparten – A – har i korte trekk gjort gjeldende:
- (31) Lagmannsrettens avgjørelse er korrekt. Det erkjennes at overstyrmannen gjorde feil gjennom Finnsnesrenna. Oppsigelsen bygger imidlertid på uriktig faktum på flere punkter. Arbeidsgiver har bevisbyrden for at oppsigelsen bygger på korrekt grunnlag ut fra den begrunnelsen som er gitt.
- (32) Det er dessuten ikke tatt hensyn til at ulykken skyldtes flere uheldige forhold som også andre har ansvar for. Dette har ført til en uriktig vurdering av overstyrmannens aktsomhet. Det er ikke riktig at han brøt instruks fra kapteinen, og rederiet må selv ta ansvar for at vestre løp ikke lå inne i mappen for sikker seilas. Overstyrmann A hadde tidligere gått østre løp i all slags vær, og det var ikke uforsvarlig å planlegge for dette. Vurderingen av tillit hviler da på uriktig og mangelfullt grunnlag.
- (33) Også saksbehandlingen lider av feil ved at det ikke er innhentet en maritimfaglig vurdering knyttet til As egnethet som overstyrmann framover.
- (34) Høyesterett kan prøve sakligheten av oppsigelsen fullt ut. De vurderinger oppsigelsen er basert på – tillit og sikkerhet – er domstolene godt egnet til å gå inn i.
- (35) A har lagt ned slik påstand:
- «1. **Anken forkastes.**
 2. **I erstatning for lidt inntektstap i tiden fra 10.6.2018 til 10.5.2019 betaler Hurtigruten AS og Hurtigruten Sjø AS – in solidum – 106 436 – ett hundre og seks tusen firehundre trettiseks – kroner til A med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra to uker etter forfall og til betaling skjer.**

3. Hurtigruten AS, Hurtigruten Sjø AS og NHO Sjøfart dømmes til å erstatte As kostnader i anledning saken for Høyesterett.»

- (36) Partshjelperen – *Norsk Sjøoffisersforbund* – har sluttet seg til ankemotpartens syn, og har særlig fremhevet at det ikke er lavere terskel for endringsoppsigelser enn for ordinære oppsigelser.
- (37) Norsk Sjøoffisersforbund har lagt ned slik påstand:
«Hurtigruten AS, Hurtigruten Sjø AS og NHO Sjøfart erstatter Norsk Sjøoffisersforbunds omkostninger i anledning saken.»
- (38) *Mitt syn på saken*
- (39) Spørsmålet er om oppsigelsen av overstyrmann A er gyldig.
- (40) *Saklighetsnormen*
- (41) En oppsigelse av arbeidstaker som arbeider om bord på norsk skip er bare gyldig dersom den er saklig begrunnet i virksomhetens, arbeidsgivers eller arbeidstakers forhold, jf. skipsarbeidsloven § 5-6 første ledd, som lyder slik:
«En arbeidstaker kan ikke sies opp uten at det er saklig begrunnet i virksomhetens, arbeidsgivers eller arbeidstakers forhold.»
- (42) Bestemmelsen tilsvarende arbeidsmiljøloven § 15-7. Anvendelsen må imidlertid tilpasses de særlige forholdene på skipsfartens område. I forarbeidene er det blant annet pekt på at hensynet til sikkerheten om bord må være et bakteppe ved oppsigelsesvurderingen, jf. Prop. 115 L (2012–2013) kapittel 12.3.1:
«Skipets, mannskapets og passasjerenes sikkerhet vil i stor utstrekning være avhengig av at den enkelte arbeidstaker ivaretar sine sikkerhetsoppgaver og ikke minst at mannskapet samhandler på en god måte. For rederiets vedkommende er det avgjørende å sette sikkerheten i et system med gode rutiner som skaper en god sikkerhetskultur og trivsel om bord. Samhandling er særlig viktig ved nødssituasjoner. ... Dette er et bakteppe når man skal vurdere om en oppsigelse har saklig grunn.»
- (43) Det skal som del av saklighetsvurderingen foretas en konkret skjønnsmessig avveining av virksomhetens og den ansattes interesser, jf. Rt-2011-1674 avsnitt 35. Domstolene kan i tillegg til å prøve denne vurderingen, også kontrollere om oppsigelsen er basert på riktig faktum og om kravene til forsvarlig saksbehandling er fulgt, jf. Rt-1984-1058 på side 1067.
- (44) *Terskelen for oppsigelse ved endringsoppsigelser*
- (45) Oppsigelsen av A er en såkalt endringsoppsigelse, ved at han ble sagt opp fra stillingen samtidig som han fikk tilbud om nytt arbeid i selskapet. Endringen fra overstyrmann til førstestyrmann hadde konsekvenser både for hans rang, arbeidsoppgaver og lønn. Det er en endring som går lenger enn det arbeidsgivers styringsrett gir grunnlag for. Oppsigelsen er da bare gyldig om den tilfredsstillende kravene til saklig grunn, jf. Rt-2009-1465 avsnitt 47.

- (46) Hurtigruten gjør gjeldende at terskelen for oppsigelse er lavere ved endringsoppsigelser enn ellers. A ble ikke arbeidsledig som følge av oppsigelsen. Det må få betydning ved avveiningen av sakligheten av oppsigelsen, hevdes det.
- (47) Overstyrmann A hevder på sin side at det er samme terskel enten det er en endringsoppsigelse eller en ordinær oppsigelse. Verken lov eller forarbeider sier at vilkårene for oppsigelse er andre der arbeidstaker tilbys ny stilling i virksomheten. En slik tolkning ville i praksis utvide arbeidsgivers styringsrett på arbeidstakers bekostning, hevdes det. Det er videre påpekt at arbeidsgiver i mange situasjoner har en lovbestemt plikt til å tilby arbeidstaker annet passende arbeid, uten at terskelen for oppsigelse her er senket.
- (48) Jeg er enig med A i at verken loven eller lovforarbeidene gir eksplisitt støtte for at man ved saklighetsvurderingen skal legge vekt på om arbeidsgiver er tilbudt ny stilling i virksomheten. Men det er samtidig klart at vurderingen inneholder en avveining av arbeidsgivers og arbeidstakers interesser, og av rimeligheten av oppsigelsen. Dette sies også i forarbeidene til skipsarbeidslovens oppsigelsesregler, jf. Prop. 115 L (2012–2013) kapittel 12.3.1:
- «Ved avgjørelse av om en oppsigelse er saklig eller ikke, vil retten måtte foreta en konkret skjønnsmessig avveining av virksomhetens og den ansattes interesser. Spørsmålet blir ofte om det etter en samlet vurdering av begge parters behov, anses rimelig at arbeidsforholdet bringes til opphør. Terskelen for å kunne si opp en ansatt må være høy, og arbeidsgiver må kunne vise til gode grunner, jf. bl.a førstvoterende i Rt-2009-685 på s. 690 (avsnitt 52).»**
- (49) Også i Høyesteretts praksis er rimelighetsvurderinger trukket inn som del av saklighetsvurderingen, jf. HR-2009-1129-A avsnitt 52 og HR-2011-2327-A avsnitt 35 og 60. Høyesterett har dessuten i forbindelse med vurderingen av gyldigheten av en omplussing nettopp lagt vekt på at dette «vanligvis må sees som langt mindre drastisk enn en oppsigelse», jf. Rt-2004-1588 avsnitt 32.
- (50) I kravet om *saklig grunn* ligger det altså for det første at oppsigelsen må være basert på et forsvarlig skjønn, herunder at det ikke må legges vekt på utenforliggende forhold. I tillegg må arbeidsgiver etter omstendighetene ta hensyn til rimeligheten av oppsigelsen for arbeidstaker. Dette siste er en bred vurdering. Det må ved denne avveiningen også kunne legges vekt på om arbeidstakeren får fortsette i virksomheten. Konsekvensen av oppsigelsen blir jo vanligvis langt mindre alvorlig da. Hvor stor vekt momentet skal ha vil imidlertid variere med forholdene i den enkelte saken. Særlig vil innholdet i den nye stillingen sammenlignet med den arbeidstaker hadde tidligere være av betydning.
- (51) *Bevisvurderingen*
- (52) Utgangspunktet er at arbeidsgiver har bevisbyrden for at det faktisk oppsigelsen bygger på, er riktig.
- (53) I saken her er partene uenige om faktum på en rekke punkter. Når domstolene skal avgjøre hva som er riktig, har tidsnære forklaringer normalt større vekt enn det partene sier etterpå

i forbindelse med rettssaken, jf. Rt-1998-1565 på side 1570 *Nakkesleng I*. Her heter det også:

«Særlig viktig ved bevisbedømmelsen vil være nedtegnelser foretatt i tid nær opp til den begivenhet eller det forhold som skal klarlegges, og da spesielt beskrivelser foretatt av fagfolk nettopp for å få klarlagt en tilstand.»

- (54) Hurtigruten nedsatte som nevnt en intern granskingsgruppe etter hendelsen. Den besto av Roy Pedersen, som er utdannet kaptein, og Brede Valanes, som er navigatør. Begge var ansatt i Hurtigruten. De kom om bord i skipet allerede samme dag og snakket med alle de involverte.
- (55) Overstyrmannen gikk gjennom et utkast til rapporten sammen med en representant for fagorganisasjonen i et møte i september 2016. Han påpekte da at han mente kapteinen ikke hadde gitt en ordre om vestre løp. Ut over det hadde han ikke kommentarer. Kaptein B hadde ingen innvendinger til rapporten.
- (56) Granskingsrapporten er en tidsnær beskrivelse av hendelsen, utarbeidet av fagpersoner i tråd med forsvarlig saksbehandling. Den vil derfor etter mitt syn være helt sentral ved vurderingen av faktum i saken.
- (57) *Oppsigelsen*
- (58) Oppsigelsen ble gitt i brev 10. november 2016, og begrunnelsen var denne:

«Oppsigelsen er begrunnet i mangelfull og feil bruk av navigasjonsinstrumenter, sviktende kommunikasjon og mangelfull planlegging av seilassen da du som operativ navigatør var ansvarlig for at MS Finnmarken fikk grunnberøring gjennom Finnsnesrenna 5. august 2016. Det vises særlig til at du har en ledende og særlig betrodd stilling om bord som ansvarlig navigatør på natt, og at de nevnte sviktene i utøvelsen av dine oppgaver hendelsesnatten gjør at tilliten til deg i rollen som overstyrmann ikke lenger er tilstede. Det vises også til at hendelsen har hatt store konsekvenser økonomisk og at potensialet for en større ulykke som ville kunne ha dramatiske konsekvenser for gjester og ansattes liv og helse, er vurdert som stor. Det vises også til at du på tross av beskjed fra kaptein om å seile vestre led, valgte å gå østre, noe som senere resulterte i nevnte hendelse. Det vises for øvrig til informasjon og samtaler om dette under drøftelsesmøte 14. oktober 2016.»

- (59) De tre sentrale elementene er altså mangelfull planlegging, kommunikasjon og instrumentbruk. Det øvrige som er tatt med, har preg av støtteargumenter.
- (60) *Mangelfull planlegging – rettslige utgangspunkter*
- (61) Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip, FOR-1999-04-27-537, vedlegg A del 2, gir regler om planlegging av sjøreise. I punkt 3 heter det:
- «Den ønskede reisen skal være planlagt på forhånd idet det tas hensyn til all relevant informasjon, og enhver kurs som er fastsatt skal kontrolleres før reisen begynner.»**
- (62) Seilingsleden skal «fremvises klart på passende kart og være kontinuerlig tilgjengelig for den vakthavende offiseren, som skal verifisere hver kurs som skal følges før denne tas i bruk under reisen», jf. punkt 6. I dette ligger at det på forhånd skal legges inn en ruteplan i sjøkartet.

- (63) Også Hurtigrutens interne instruksjoner, tatt inn i Fartøyhåndbok kyst, gir regler om planlegging av seilassen, uten at jeg finner det nødvendig å gå nærmere inn på dem.
- (64) *Var det uforsvarlig å planlegge for østre led i slikt vær?*
- (65) Både tingretten og lagmannsretten la til grunn at A planla å gå østre løp, men at han ombestemte seg da skipet nærmet seg Finnsnesrenna. Også jeg bygger på dette.
- (66) Hurtigrutens syn er at overstyrmannen – helt uavhengig av hva kapteinen hadde gitt beskjed om – i slikt vær skulle ha planlagt i god tid for å gå vestre led gjennom Finnsnesrenna.
- (67) Overstyrmann A er ikke enig. Han viser til at vestre løp for ikke lenge siden hadde vært stengt et års tid på grunn av utbedringer, og at alle skipene da seilte østre rute, uansett vær. Etter at vestre løp ble åpnet igjen, har Hurtigrutens skip brukt begge seilingsleder like mye. A har selv seilt østre led en rekke ganger, også kort tid før hendelsen, påpekes det. Det kan da ikke være uforsvarlig å planlegge for østre led her.
- (68) Det er på det rene at vestre rute er hovedleia for større fartøy. Her er det som nevnt racon – radarstøtte som viser senter ved innseilingen under brospennet. Dette løpet er dessuten 20 meter bredere under brua enn østre løp. Granskingsrapporten konkluderte slik med hensyn til valg av led:
- «Det er ikke Racon på østre løp og denne leia burde således ikke vært vurdert som seilingsled i dårlig sikt.»**
- (69) Jeg legger dette til grunn. Finnsnesrenna er vanskelig farvann. Ved værforhold som her pliktet overstyrmannen å planlegge for den skipsleden som ga størst trygghetsmargin, gitt at det ellers var liten forskjell mellom de to rutene. Jeg er derfor enig med Hurtigruten i at det var saklig grunnlag for å legge vekt på dette ved oppsigelsen.
- (70) *«[B]eskjed fra kapteinen om å seile vestre led».*
- (71) I oppsigelsen er det også vist til at A, ifølge Hurtigruten, hadde fått beskjed av kapteinen om å velge vestre led. Det er dette som menes med den litt misvisende setningen i oppsigelsesbrevet om at A «på tross av beskjed fra kaptein om å seile vestre led, valgte å gå østre».
- (72) Det er enighet om at kaptein B ba overstyrmannen om å velge vestre led gjennom Finnsnesrenna, og at han ba om å bli purret ved tvil.
- (73) Bakgrunnen for dette var primært tåka. Det var så dårlig sikt at kapteinen hadde måttet gjøre tre forsøk før han fant det trygt å passere Tromsøbrua med skipet.
- (74) Uenigheten mellom partene gjelder om kapteinen ga en beskjed, en anbefaling eller en ordre. Overstyrmann A hevder at kapteinen bare ga en betinget anbefaling, og at oppsigelsen derfor hviler på feil faktum. Uansett var det forsvarlig å se an situasjonen og hvordan været utviklet seg, anføres det. Det er også det lagmannsretten kom til, og det er det både A og kaptein B hevder i dag.

- (75) Både kapteinen og overstyrmannen forklarte seg for granskingsgruppa kort tid etter grunnberøringen. Konklusjonen på side 7 lyder slik:

«Ordren fra kaptein til overstyrmann om å planlegge og gå vestre løp, ble ikke utført.»

- (76) Kapteinen hadde dessuten en samtale om hendelsen med overstyrmannen og to andre en måneds tid etter hendelsen. I referatet fra samtalen, som er skrevet av kapteinen, heter det:

«Han [A] blir konfrontert med manglende oppfølging av kapteinens ordre og vurdering av denne informasjon. (ref ytre lei Finnsnesrenna) ...

Han lover å etterfølge kapteinens ordre, det må vi aldri være i tvil om.»

- (77) Jeg finner ikke grunn til å gå nærmere inn på dette. I oppsigelsen sies det at A ikke fulgte kapteinens *beskjed* om å seile vestre led. Det kan ikke være tvil om hva kapteinen mente. Dersom tåka fortsatt holdt seg tjukk, skulle A planlegge for å gå vestre løp. Det var derfor kritikkverdige – også på bakgrunn av det kapteinen hadde sagt – at overstyrmannen ikke tidligere gjorde forberedelser for å gå vestre løp.

- (78) Jeg kan på denne bakgrunn ikke se at det var feil av Hurtigruten å legge en viss vekt på dette ved oppsigelsen.

- (79) *Manglende ruteplan*

- (80) Som tidligere nevnt ble det ikke lagt inn elektronisk rute for vestre seilingsled. Skipet gikk derfor gjennom Finnsnesrenna uten ruteplan.

- (81) Gransker Roy Pedersen har i sin forklaring for Høyesterett beskrevet betydningen av ruteplan slik:

«Ruteplan viser planlegging av seilassen i det farvannet man skal seile. Ruteplanen tegnes inn i kartet, papir og/eller elektronisk. Denne viser hvordan skipet eksakt skal seile i de respektive områder. ...

[Ruteplan] legges inn før avgang. Den kan justeres og endres under seilas.»

- (82) Overstyrmannen viser til at Hurtigruten hadde et prosjekt kalt «sikker seilas», hvor det i 2013 var laget en katalog med kvalitetssikrede seilingsleder. Bare østre led lå inne for sørgående rute her. Dette forklarer han som hovedårsaken til at han planla for østre løp.

- (83) De første versjonene av retningslinjene for «sikker seilas» la opp til at skipene ikke skulle gå andre ruter enn de som lå i katalogen, med mindre det var gitt sentral godkjenning for dette. Men dette ble etter hvert myket opp. Det var dessuten presisert at godkjent track kunne fravikes i uvær, og det var forutsatt at hensynet til sikkerhet eller navigasjon kunne føre til unntak. Roy Pedersen, som gransket ulykken, har for Høyesterett forklart at katalogen i 2016 kun var å regne som hjelpemiddel for skipene.

- (84) Grunnen til at vestre led ikke var i katalogen, var utbedringsarbeidene som hadde pågått der et års tid. Arbeidet var imidlertid avsluttet i 2016. Jeg er derfor enig med A i at det var en feil fra Hurtigrutens side at vestre rute ikke lå i katalogen.

- (85) Det er ikke uenighet om at ruteplanen for vestre led rent praktisk kunne lastes ned fra en annen katalog i løpet av få minutter. Det kan heller ikke være tvil om at det er ansvarshavende navigatør som skal sørge for at det blir lagt inn seilingsled for hver tur. Ruten gjennom vestre løp var kvalitetssikret tidligere.
- (86) Etter mitt syn kan overstyrmannen ikke høres med at katalogen for «sikker seilas» gjorde at han var forhindret fra å laste ned ruteplan for vestre løp gjennom Finnsnesrenna. Så lenge dette var den tryggeste leia og en vanlig rute for Hurtigrutens skip, kan ikke retningslinjene for «sikker seilas» brukes som begrunnelse for å planlegge for en annen rute. Han valgte dessuten selv å gå vestre løp. Det ville være et paradoks dersom det skulle være tillatt å seile vestre løp, men ikke tillatt å legge inn ruteplan for dette.
- (87) Jeg kan derfor ikke se at det var feil av Hurtigruten å legge vekt på at overstyrmannen ikke hadde lagt inn ruteplan for vestre løp.
- (88) *Manglende kommunikasjon*
- (89) Det følger av fartøyhåndboka for Hurtigruten at operativ navigatør skal gjennomføre brief før «avgang havn». Denne skal inneholde «plan for gjennomføring av avgangen med hensyn til vær – strømforhold, trafikkbilde, havnens begrensninger og andre forhold som kan ha innvirkning». Assisterende navigatør skal delta i briefen.
- (90) Det ble ikke holdt noen slik brief. Heller ikke underveis var det som nevnt noen kommunikasjon om rutevalget mellom A og C, ut over de korte beskjedene jeg har nevnt tidligere.
- (91) Overstyrmann A erkjenner selv at dette var feil. Under de rådende forholdene, med dårlig sikt og krevende seilingsled, skulle han ha gjennomført brief og hatt løpende kommunikasjon med førstestyreren om rutevalg, ansvarsforhold og innstilling av instrumentene. Det var ikke minst viktig her, hvor førstestyrer C var helt ny i jobben.
- (92) På denne bakgrunn var det ikke feil av Hurtigruten å legge vekt på manglende kommunikasjon som grunnlag for oppsigelsen.
- (93) *Mangelfull og feil bruk av navigasjonsinstrumenter – rettslige utgangspunkter*
- (94) Etter skipssikkerhetsloven § 14 skal skip navigeres «slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier.» Operativ navigatør har ansvaret, jf. §§ 19 og 20.
- (95) I dette ligger en plikt til å «gjøre mest mulig effektiv bruk av alt navigasjonsutstyr» som står til disposisjon, jf. FOR-1999-04-27-537 vedlegg A punkt 12 og 27 og FOR-1975-12-01-5 sjøveisregel nr. 5 og 7. De vakthavende dekksoffiserene skal dessuten være «helt fortrolige med bruken av alle elektroniske navigasjonshjelpemidler som finnes om bord», jf. førstnevnte forskrift punkt 36. Ved nedsatt sikt skal det brukes radar, jf. punkt 37.

- (96) Også Hurtigrutens interne retningslinjer i Fartøyhåndbok kyst understreker dette:
- «Under vakten skal styrt kurs, posisjon og fart kontrolleres tilstrekkelig ofte ved hjelp av alle tilgjengelige navigasjonshjelpemidler som er nødvendig for å sikre at skipet følger den planlagte kurs.»**
- (97) Overstyrmannen var her operativ navigatør og hadde det overordnede ansvaret for navigeringen.
- (98) Verken overstyrmannen eller førstestyrmannen fulgte med på instrumentene ved seilassen gjennom Finnsnesrenna. A var svært erfaren og hadde gått gjennom Finnsnesrenna – også vestre led – en rekke ganger. Han har i sin forklaring for Høyesterett karakterisert seilassen som «plankekjøring» under normale forhold. Det fritar ham likevel ikke fra plikten til å gjøre bruk av skipets navigasjonshjelpemidler. A er også selv enig i dette. I en situasjon hvor sikten var så dårlig at de på broen knapt så fram til baugen av skipet, sier det seg selv at man ikke kan stole på visuelt utsyn som eneste hjelpemiddel for navigeringen.
- (99) Overstyrmannen har imidlertid pekt på at han mente å gi førstestyrmannen beskjed om å følge med på instrumentene da han ba ham holde utkikk. Å holde utkikk er et maritimt begrep som også kan omfatte det å følge med på instrumentene, jf. sjøveisreglene FOR-1975-12-01-5 regel 5. Det var derfor feil fra førstestyrmannen sin side at dette ikke ble gjort, hevdes det.
- (100) I granskningsrapporten heter det at «navigatør ble satt til å se etter navigasjonsmerker i leia optisk». At C selv oppfattet det slik, er det ikke tvil om.
- (101) Som sagt følte overstyrmannen rett etter passering av Gisundbrua at han var ute av kurs. Men han forhørte seg ikke da med C om hva kartmaskiner og radar viste. Hadde han gjort det, er det mye som tilsier at ulykken kunne vært unngått.
- (102) I og med at begge konsentrerte seg om å se ut, ble heller ikke innstillingene på radarer og kartmaskiner endret underveis slik regelverket krever, jf. sjøveisregel nr. 7 b. Om dette heter det i granskingsrapporten:
- «Begge radarene var innstilt på 0,25 nm, samt begge kartmaskiner. Dette resulterte i at det ikke var mulig å se så langt fram i farvannet som er nødvendig for å få til sikker seilas. Ved passering av første grønnblink på bb side vil radarbildet akkurat ha fått inn grønnblink nr 2. Dette gjør ikke god planlegging og navigering mulig.»**
- (103) Selv om overstyrmann A mente å ha gitt beskjed til førstestyrmannen om også å følge med på instrumentene, kan det etter mitt syn ikke være tvil om at det var han som hadde ansvaret for at skipets posisjon på radar og kartmaskiner rent faktisk ble kontrollert underveis. Slik forholdene var, burde ansvarsforholdet vært avtalt klart og tydelig, og overstyrmannen burde forsikret seg om at det ble holdt utkikk også ved hjelp av navigasjonsinstrumentene.
- (104) Samlet sett kan jeg dermed ikke se at det var uriktig av Hurtigruten å bygge på at det var en alvorlig feil av overstyrmannen å føre skipet gjennom Finnsnesrenna uten støtte i radar og kartmaskiner.

- (105) *Var det en saksbehandlingsfeil at det ikke ble innhentet risikovurderinger fra maritimt fagkyndige?*
- (106) Overstyrmann A kritiserer Hurtigruten for ikke å ha innhentet en maritimfaglig vurdering av risikoen knyttet til å la ham få fortsette i jobben. Når det ikke er gjort en faglig vurdering av risikoen for at overstyrmannen vil gjøre lignende feil i fremtiden, får oppsigelsen karakter av synsing som er umulig å overprøve, hevdes det. Det er ikke grunn til å tro at overstyrmannen vil gjøre liknende feil igjen, og kapteinen – som seilte sammen med A en periode etter hendelsen – konkluderte med at han var fullt ut profesjonell og kompetent, påpekes det.
- (107) Hurtigruten anfører på sin side at selskapet hadde tilstrekkelig fundament for oppsigelsen, også uten ytterligere maritimfaglig vurdering.
- (108) Saksbehandlingen forut for en oppsigelse må være forsvarlig. Det viktigste elementet i dette er at den som vurderes oppsagt, får kjennskap til oppsigelsesgrunnen og tilstrekkelig mulighet for å uttale seg. Disse kravene var oppfylt her.
- (109) Hurtigruten mente, basert blant annet på granskingsrapporten, at overstyrmannen hadde gjort klare feil i en kritisk situasjon. Om feilene var av en slik karakter at Hurtigruten ikke lenger hadde tillit til A framover, er en sammensatt vurdering som må foretas på et bredt grunnlag. Ikke bare maritimfaglige forhold er av betydning ved denne vurderingen. Jeg har vanskelig for å se at ikke Hurtigruten selv hadde den nødvendige innsikt til å kunne avgjøre spørsmålet.
- (110) Mitt syn er derfor at Hurtigruten ikke pliktet å innhente en maritimfaglig vurdering i saken.
- (111) Jeg finner ikke grunn til å gå nærmere inn på betydningen av at Hurtigruten lot overstyrmannen fortsette i stillingen sin en periode etter hendelsen. Det kan etter mitt syn ikke ha noen betydning for saken.
- (112) *Samlet vurdering*
- (113) Lagmannsretten, som ga overstyrmann A medhold i at oppsigelsen var ugyldig, konkluderte slik:
- «Oppsummert er det lagmannsrettens konklusjon at oppsigelsen delvis bygger på uriktige faktiske forhold, at vurderingen som ligger til grunn for oppsigelsen ikke er tilstrekkelig bred og at Hurtigruten, ved ikke å innhente risikovurderinger fra maritimt fagkyndige, ikke har sørget for et forsvarlig avgjørelsesgrunnlag. Samlet medfører dette at Hurtigrutens beslutning om å si opp A fra hans stilling som overstyrmann ikke er saklig begrunnet, jf. skipsarbeidsloven § 5-6 første ledd.»**
- (114) Som det går fram av min drøftelse, har jeg et annet syn. Jeg er ikke enig i at oppsigelsen bygger på et uriktig eller ufullstendig faktum, og etter mitt skjønn har saksbehandlingen fra Hurtigrutens side vært forsvarlig.
- (115) Hurtigruten har det overordnede ansvaret for at reglene i skipssikkerhetsloven med forskrifter overholdes og for å trygge passasjerer, mannskap, miljø og materielle verdier, jf. skipssikkerhetsloven §§ 1 og 6. Selskapet skal og må sette sikkerhet først, og kan sette høye krav i så måte, jf. Rt-2003-1702 avsnitt 60.

- (116) Ulykken kom som følge av en rekke feil, som dels skyldtes brudd på regelverket og dels dårlig skjønn. Noen av feilene gjaldt overtredelse av grunnleggende standarder for sikker seiling i vanskelige forhold, som å gå gjennom Finnsnesrenna i tjukk tåke uten bruk av navigasjonsinstrumenter og ruteplan og uten på forhånd å ha planlagt seilingen. Hendelsen var alvorlig, og konsekvensene kunne ha blitt langt verre.
- (117) Overstyrmann A hadde en ledende posisjon. Det stilles strenge krav til innehavere av slike stillinger, jf. Rt-1997-1128 på side 1133. Det lå til stillingen at overstyrmannen hadde ansvaret for manges sikkerhet og store materielle verdier. Selv om A hadde lang fartstid og var uten tidligere formelle advarsler, og selv om feilene skjedde over en kort periode, mener jeg på denne bakgrunn at Hurtigruten hadde saklig grunn til å gå til oppsigelse. I den samlede saklighetsvurderingen har jeg også sett hen til at A fikk fortsette som førstestyrmann – en stilling som har betydelige likhetstrekk med hans tidligere arbeid.
- (118) Hurtigruten Sjø AS og Hurtigruten AS har vunnet saken og skal som utgangspunkt ha dekket sine kostnader i saken. Selv om avgjørelsen ikke har budt på tvil, har den reist rettsspørsmål med betydning utenfor foreliggende sak, særlig knyttet til vilkårene for endringsoppsigelser. Ved avgjørelsen av om det foreligger tungtveiende grunner for å frita fra kostnadsansvaret, legger jeg også vekt på styrkeforholdet mellom partene og at A vant fram i lagmannsretten. Sakskostnader tilkjennes derfor ikke for noen instans, jf. tvisteloven § 20-2 tredje ledd.
- (119) Jeg stemmer for slik

D O M :

1. Hurtigruten AS og Hurtigruten Sjø AS frifinnes.
2. Sakskostnader tilkjennes ikke for noen instans.

- (120) Dommer **Kallerud:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (121) Dommar **Høgetveit Berg:** Det same.
- (122) Dommer **Bergsjø:** Likeså.
- (123) Dommer **Indreberg:** Likeså.

(124) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

1. Hurtigruten AS og Hurtigruten Sjø AS frifinnes.
2. Sakskostnader tilkjennes ikke for noen instans.