

KRIMINALISERING AV SJØFOLK?
Vurdering av straffenivået etter lov 16. februar 2007
nr. 9 om skipssikkerhet



Universitetet i Oslo
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 718
Leveringsfrist: 25.11.2010

Til sammen 17989 ord

24.11.2010

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	Oppgavens bakgrunn og problemstilling	1
1.2	Rettskilder	2
1.3	Oppgavens videre oppbygning	4
<u>2</u>	<u>SKIPSSIKKERHETSLOVEN</u>	<u>5</u>
2.1	Skipssikkerhetslovens hovedinnhold	5
2.2	Særtrekk ved skipssikkerhetsloven i forhold til tidligere lovgiving	7
2.2.1	Sikkerhetsstyringssystem	8
2.2.2	Lovens pliktbestemmelser	8
2.2.3	Rederiet som det sentrale pliktsubjekt	9
2.2.4	Lovens sanksjonssystem	9
<u>3</u>	<u>STRAFFENIVÅ UNDER SJØDYKTIGHETSLOVEN OG UNDER SKIPSSIKKERHETSLOVEN: EN SAMMENLIGNING AV FORMELT OG FAKTISK STRAFFENIVÅ</u>	<u>12</u>
3.1	Formelt straffnivå	13
3.1.1	Skyldkrav	13
3.1.1.1	Straffelovens straffebud i sjøfartsforhold	13
3.1.1.2	Skipssikkerhetsloven	13
3.1.1.3	Vurdering	15
3.1.1.4	Signaler fremover	17
3.1.2	Kravet til vesentlig overtredelse	18
3.1.3	Strafferammer	21
3.1.3.1	Straffelovens straffebud i sjøfartsforhold	21
3.1.3.2	Skipssikkerhetsloven	22
3.1.3.3	Vurdering	24
3.1.3.4	Skipssikkerhetsloven § 69 tredje ledd	25
3.1.3.5	Behandlingen av Havrettskonvensjonen artikkel 230 i rettspraksis	26

3.1.3.6	Skipssikkerhetsloven § 69 fjerde ledd	27
3.2	Faktisk straffnivå	30
3.2.1	Rettspraksis	30
3.2.1.1	Straffelovens straffebud i sjøfartsforhold	30
3.2.1.2	Skipssikkerhetsloven	35
3.2.2	Enkelte prosessuelle forhold	37
3.3	Konklusjon	39
4	<u>HVOR LIGGER STRAFFENIVÅET I NORGE ETTER SKIPSSIKKERHETSLOVEN SAMMENLIGNINGET MED EU OG DE NORDISKE LANDENE?</u>	42
4.1	Direktiv 2005/35/EF – skipsforurensningsdirektivet	42
4.1.1	Bakgrunnen for direktivet	42
4.1.2	Direktivets virkeområde	43
4.1.3	Skyldkrav	44
4.1.4	Sanksjonsbestemmelser	45
4.1.5	Betydning for norsk rett	47
4.2	NORDISK RETT	48
4.2.1	Svensk rett	48
4.2.2	Dansk rett	50
4.3	Konklusjon	52
5	<u>LITTERATURLISTE</u>	A

1 INNLEDNING

1.1 Oppgavens bakgrunn og problemstilling

1. juli 2007 trådte lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) i kraft. Loven var et resultat av en av de mest omfattende lovreformene i maritim sektor i nyere tid, og avløste blant annet lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighet (sjødyktighetsloven).

Avgjørelsen i straffesaken i kjølvannet av "Full City"-forliset utenfor Langesund i Bamble kommune 31. juni 2009 er en av få dommer avsagt etter loven trådte i kraft, og så langt den eneste som ilegger mannskap fengselsstraff. Dommen bidro til å øke debatten om kriminalisering og straff av sjøfolk i forbindelse med sjøulykker. Nedre Telemark tingrett har i dommen ikke gitt noen dyptgående analyse eller redegjørelse av rettskildebildet på området. Saken er anket inn for lagmannsretten og er antatt å komme opp i løpet av våren 2011.

Tema for oppgaven er kriminalisering og straffeforfølgning av sjøfolk. Med sjøfolk menes i oppgaven mannskap på skip. Oppgaven avgrenser dermed mot rederiets straffansvar. Oppgavens fokus er på de tilfellene der sjøfolks uaktsomme handlinger og brudd på skipssikkerhetslovens pliktbestemmelser har fått konsekvenser, som havarier, grunnstøtinger og kollisjoner, og særlig de tilfellene der dette igjen har medført forurensning og miljømessige konsekvenser. Det er i disse tilfellene, der vesentlige brudd på skipssikkerhetslovgivningen har fått konsekvenser det er størst sjanse for at påtalemyndigheten innleder straffeforfølgning, særlig med tanke på de siste års økte fokus på forurensning og miljøkriminalitet.

Oppgavens problemstilling er hvorvidt ikrafttredelsen av skipssikkerhetsloven økte straffenivået i de overnevnte tilfeller i forhold til tidligere rett. For å kunne vurdere dette skal det redegjøres for kravene til skyld, hvorvidt innføringen av et vesentlighetskrav for ileggelse av straff har økt terskelen for bruk av straff, samt om strafferammene er hevet og hvilken betydning dette vil få. Oppgaven vil også vurdere enkelte nyvinninger i skipssikkerhetsloven, og hvilke virkninger disse vil få. Oppgaven

skal videre redegjøre for relevant EU-rettslig lovgivning og nordisk lovgivning, for å se hvor straffenivået etter skipssikkerhetsloven ligger i forhold.

1.2 Rettskilder

En av de mest sentrale rettskildene for oppgaven er lovteksten i skipssikkerhetsloven. Det finnes lite rettspraksis etter skipssikkerhetsloven; det er kun avsagt underrettsdommer i to saker.¹ Det ble mot slutten av arbeidet med oppgaven gitt ut en kommentarutgave til skipssikkerhetsloven, og det er forsøk tatt hensyn til denne. Ut over dette er det svært lite akademisk litteratur som omhandler lovens straffeansvar. I tillegg til ordlyden vil derfor lovens forarbeider bli tillagt stor vekt. De relevante forarbeidene til loven er Skipssikkerhetslovutvalgets utredning i NOU 2005:14 *På rett kjøp* og Nærings- og handelsdepartementets proposisjon Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) *Om lov om skipssikkerhet*.

Regelverket som gjaldt før skipssikkerhetsloven var sammensatt og bestod av en rekke ulike lover med forskifter.² Kravene til skipssikkerhet var regulert i sjødyktighetsloven. Loven inneholdt ikke egne bestemmelser om straff ved overtredelse. Straffebudene i den maritime lovgivningen har først og fremst vært å finne i Almindelig borgerlig Straffelov av 22. mai 1902 nr. 10 (straffeloven) kapittel 30 og kapittel 42 om henholdsvis forbrytelser og forseelser i sjøfartsforhold. Utover dette inneholdt den maritime særlovgivningen kun spredte bestemmelser om straff.³ Ved ikrafttreddelsen av skipssikkerhetsloven ble flere av bestemmelsene i straffeloven kapittel 30 og 42 opphevet. Disse tidligere gjeldende straffbestemmelsene vil utgjøre sammenligningsgrunnlaget for skipssikkerhetslovens bestemmelser om straff og vil bli tolket i samsvar med rettspraksis og akademisk litteratur.

Annen norsk gjeldende lovgivning av betydning vil være lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven), straffeloven og lov 20.

¹ Hålogaland lagmannsretts dom av 18. juni 2010, LH-2010-5805 og "Full City" avgjørelsen fra Nedre Telemark tingrett.

² Blant annet sjødyktighetsloven, lov 5. juni 1981 nr. 42 om sertifikatpliktige stillinger på norske skip, borefartøy og flyttbare innretninger, lov 18. juni 1971 nr. 90 om mønstring av arbeidstakere på skip m.v., lov 19. juni 1964 nr. 20 om måling av fartøyer, lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden og hviletiden på skip, lov 24. juni 1994 s. 39 om sjøfarten, lov 30. mai 1975 nr. 18 sjømannsloven, lov 29. november 1996 nr. 72 om petroleumsvirksomhet og lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v.

³ Ot.prp. nr. 22 (2008-2009) *Om lov om endringer i straffeloven* s. 357 med videre lovhenvvisninger. Disse enkeltstående særlige straffebestemmelsene vil ikke bli behandlet i oppgaven.

mai 2005 nr. 28 om straff (straffeloven 2005). Straffeloven 2005 er vedtatt, og loven antas og tre i kraft i 2014.⁴ Det er i arbeidet med skipssikkerhetsloven tatt hensyn til de løsninger som vil gjelde etter straffeloven 2005 trer i kraft. Videre vil lov 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven) være av betydning, særlig reglene om straffeprosessuelle etterforsknings- og tvangsmidler. Her vil akademisk litteratur være til støtte ved tolkningen av lovteksten, i tillegg til lovenes ulike forarbeider.

Skipssikkerhetsloven gjelder med de begrensninger som følger av folkeretten. Når det gjelder strafferettslige bestemmelser er det i straffeloven § 1 andre ledd fastslått at norsk straffelovgivning må stå tilbake for det som følger av traktat eller av folkeretten "*for øvrig*". Det følger at oppgavens tema og problemstilling at de mest relevante folkerettslige forpliktelsene er den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip av 1973 med endringsprotokoll (MARPOL 73/78) og FNs havrettskonvensjon av 10. desember 1982 (Havrettskonvensjonen).⁵ Ved tolkningen vil de folkerettslige reglene om traktatolkning i Wienkonvensjonen av 1969, artikkel 31 til 33 bli lagt til grunn.⁶

MARPOL 73/78 er en av de viktigste internasjonale konvensjonene om marint miljø. Konvensjonen gir regler med det formål å forebygge og minske forurensning fra skip, både forurensning som skyldes den daglige driften av skip og forurensning forårsaket av ulykker. MARPOL 73/78 er inkorporert i norsk lovgivning gjennom forskrift 16. juni 1983 nr. 1122 om hindring av forurensning fra skip m.m. (MARPOL-forskriften). MARPOL 73/78 inneholder ikke egne regler om straff ved overtredelse, men pålegger partene en plikt til å gjennomføre slike regler i nasjonal rett. I Norge er dette gjort i skipssikkerhetslovens regler om straff for overtredelse av bestemmelsene om miljø sikkerhet, og tidligere gjennom straffeloven § 427 som straffesanksjonerte bestemmelsene om forurensning fra skip i sjødyktighetsloven kapittel 11.

Muligheten for å straffeforfølge utenlandske skip og mannskap avhenger i stor grad av hvilken sone av havet det aktuelle skipet befinner seg i når hendelsen skjer.

⁴ Pettersen (2010) pers. medl.

⁵ De videre internasjonale konvensjonene skipssikkerhetsloven bygger på vil ikke bli behandlet, herunder bla. den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1974 (SOLAS) eller den internasjonale konvensjonen om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk av 1984 (STCW).

⁶ For en videre redegjørelse for tolkningen, se Ruud (2006) s. 92-93.

Disse jurisdiksjonsspørsmålene reguleres nærmere i Havrettskonvensjonen. Artikkel 230 om begrensninger i retten til å anvende fengselstraff for forurensning begått av utenlandske statsborgere er særlig relevant for oppgavens problemstilling.

Nordisk lovsamarbeid er særlig utbredt på sjørettens område, jf. blant annet lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39 (sjøloven). Skipssikkerhetsloven har imidlertid ikke blitt til etter et slikt lovsamarbeid. Imidlertid er lovgivningen på skipssikkerhetsområdet, herunder forurensning fra skip, i stor grad basert på de samme bakenforliggende konvensjoner. I denne oppgaven er nordisk lovgivning tatt inn som sammenligningsgrunnlag for å se hvor straffenivået etter skipssikkerhetsloven ligger i forhold til svensk og dansk rett. Bakgrunnen for dette er blant annet uttalelser i Skipssikkerhetslovutvalgets utredning om at skipssikkerhetsloven bygger på de samme prinsipper som de andre nordiske lover på området.⁷ Uttalelsene gjelder skipssikkerhetslovgivningen generelt. Videre er Sverige og Danmark er jurisdiksjoner det er naturlig for norske myndigheter å sammenligne seg med, særlig på sjørettens område. Den danske loven som omhandler skipssikkerhet er Lov om sikkerhed til søs, LBK nr. 627 av 26/07/2002, mens forurensning fra skip er regulert i lov om beskyttelse af havmiljø, LBK nr. 929 av 24/09/2009. I Sverige er reglene om skipssikkerhet regulert i Fartygssäkerhetslagen (2003:364). Forurensning fra skip er regulert i lag om åtgärder mot förorening från fartyg (1980: 424).

EU har vedtatt direktiv 2005/35/EF av 7. september 2005 on ship-source pollution and introduction of penalties for infringement (skipsforurensningsdirektivet). Direktivet gir regler om forurensning fra skip basert på MARPOL 73/78, og gir videre regler om innføring av straffesankjoner for overtredelse. Skipsforurensningsdirektivet ble tatt inn som en del av EØS-avtalen i mai 2009.⁸ For tolkning av skipsforurensningsdirektivets ordlyd må EUs egen tolkningslære slik den er utviklet av EU-domstolen legges til grunn.⁹

1.3 Oppgavens videre oppbygning

Kapittel 2 vil gi en kort oversikt over skipssikkerhetsloven og noen av lovens særtrekk i forhold til tidligere lovgivning. Kapittel 3 vil redegjøre for straffenivået før og etter

⁷ NOU 2005: 14 s. 63.

⁸ MDa

⁹ For en videre beskrivelse av tolkningslæren, se Sejersted (2005) s. 41-44.

ikrafttredelsen av skipssikkerhetsloven. Redegjørelsen er inndelt i to deler; en del om det formelle straffenivået, herunder skyldkrav, vesentlighetskrav og strafferammer og en del om det faktiske straffenivået, herunder rettspraksis og noen straffeprosessuelle forhold. Kapittel 4 gir en oversikt over EUs skipsforurensningsdirektiv, herunder bakgrunn, hovedinnhold, skyldkrav og indikasjoner på straffenivå. Kapitlet vil også vurdere direktivets betydning for norsk rett. Videre vil kapitlet gi en kort oversikt over de sentrale svenske og danske lovene om skipssikkerhet og forurensning fra skip, herunder lovgrunnlag, skyldkrav og strafferammer, for å kunne si noe om hvordan straffenivået er i forhold til det norske.

2 SKIPSSIKKERHETSLOVEN

Skipssikkerhetsloven trådte i kraft 1. juli 2007 og erstattet sjødyktighetsloven som hovedlovgivning på skipssikkerhetsområdet. Skipssikkerhetsloven kjennetegnes særlig av to forhold; det er en utpreget rammelov, med over 100 tilknyttede forskrifter, og den bygger i stor grad på internasjonale regler og avtaler.

Under dette punktet vil det ikke bli gitt noen redegjørelse for skipssikkerhetsloven som sådan, men det vil bli redegjort kort for lovens hovedinnhold. Bakgrunnen for dette er at lovens øvrige bestemmelser naturlig nok danner utgangspunktet for de pliktene som er sanksjonert i lovens straffebestemmelser. Det skal det trekkes frem enkelte særtrekk ved loven i forhold til tidligere lovgivning, og det skal redegjøres kort for prosessen rundt arbeidet med lovens straffebestemmelser.

2.1 Skipssikkerhetslovens hovedinnhold

Skipssikkerhetslovens formål er i henhold til § 1 å *"trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring, herunder hindre forurensning fra skip, sikre et godt arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord på skip, samt et godt og tidsmessig tilsyn"*. De verdiene loven skal sikre er i bestemmelsen inndelt i tre kategorier, angitt i prioritert rekkefølge, (1) liv og helse, (2) miljø og (3) materielle verdier. Lovens videre målsetninger er blant annet en lovgivning som bidrar til økt sikkerhet og vern om miljøet, en helhetlig og forenklet

lovgivning med fokus på det menneskelige element, et velfungerende og kompetent tilsyn og større forpliktelser på rederiet.¹⁰

Skipssikkerhetsloven har et vidt virkeområde, særlig geografisk. Lovens saklig virkeområde er regulert i § 2 første ledd. Den gjelder både norske og utenlandske skip, og gjelder videre for rederiet, skipsfører og andre som har sitt arbeid om bord. I det videre vil begrepet aktører bli bruk om de loven rammer. For norske skip gjelder loven uansett hvor de befinner seg, jf. § 3 første ledd. For utenlandske skip og mannskap gjelder loven i Norges territorialfarvann, herunder territorialfarvannet utenfor Svalbard og Jan Mayen, i Norges økonomiske sone samt norsk kontinentalsokkel, med de begrensninger som følger av folkeretten, jf. § 3 andre ledd. Skipssikkerhetslovens geografiske virkeområde går dermed utover det som gjelder for både forurensningsloven og straffeloven. Ved forskift kan loven også gis anvendelse på utenlandske skip utover dette, så langt folkeretten tillater det. Dette er per dags dato ikke gjort. Sjødyktighetsloven gjaldt i utgangspunktet ikke for utenlandske skip. Det var gitt en fullmaktshjemmel i sjødyktighetsloven § 1 fjerde ledd til å bestemme at loven likevel skulle gjelde i disse tilfellene. I medhold av denne bestemmelsen var deler av forskriftsverket gjort gjeldende for utenlandske skip. I skipssikkerhetsloven er dette prinsippet snudd, slik at loven nå gis direkte anvendelse overfor utenlandske skip og mannskap.

Lovgiver har med skipssikkerhetsloven gått bort fra bruken av begrepet sjødyktighet. Begrunnelsen for dette var et ønske om å beskrive mest mulig detaljert og spesifisert de funksjonskrav skipet må oppfylle for å nå det sikkerhetsnivået som kreves.¹¹ De ulike sikkerhetskravene i loven er gruppert rundt fire ulike kriterier; teknisk og operativ sikkerhet, personlig sikkerhet, miljømessig sikkerhet og sikkerhets- og terrorberedskap.

Kravene til teknisk og operativ sikkerhet er regulert i lovens kapittel 3, herunder blant annet kravene til sikker navigering og forsvarlig bemanning og vakthold. Innholdet i kravene er i stor grad knyttet opp mot lovens formål. Et skip skal for eksempel navigeres slik at det ikke oppstår fare for *"liv og helse, miljø eller materielle*

¹⁰ Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s. 7-8.

¹¹ *ibid.* s. 86.

verdier".¹² Lovens kapittel 4 regulerer kravene til personlig sikkerhet. Kapitlet inneholder både regler som skal sikre et godt sikkerhetsmessig vern for de som arbeider om bord på skipet, og regler som fastsetter krav til arbeidsmiljøet¹³ om bord. Kapittel 5 omhandler kravene til den miljømessige sikkerheten, og er i stor grad en videreføring av sjødyktighetsloven kapittel 11 om forurensning fra skip. Sjødyktighetsloven kapittel 11 bygde i vid utstrekning på internasjonale regler, i hovedsak MARPOL 73/78 og Havrettskonvensjonen.

Felles for de til nå omtalte kapitlene 3, 4 og 5 er at de alle har pliktbestemmelser inntatt til slutt i kapitlet. Disse angir de pliktene henholdsvis skipsførerens og de andre som har sitt arbeid som bord har til å "*sørge for*" og "*medvirke*" til at lovens krav blir overholdt. Rederiets plikt til å overholde reglene er regulert i bestemmelsen om rederiets alminnelige plikter i § 6. Det er brudd på disse pliktene som er sanksjonert i lovens sanksjonskapitler.

Kapittel 6 inneholder regler om sikkerhets- og terrorberedskap. Dette er en nyvinning med loven. Paragraf 39 gir regler om at det skal treffes forebyggende tiltak mot terrorhandlinger, piratvirksomhet, blindpassasjerer og andre ulovlige handlinger på skip, og § 40 gir hjemmel for bruk av maktmidler for å hindre slike handlinger. Lovens kapittel 7 regulerer tilsynsmyndigheten og tilsynet med skip. Lovens bestemmelser om sanksjoner ved overtredelser av pliktbestemmelsene er inntatt i kapittel 8 om forvaltningstiltak, kapittel 9 om administrative sanksjoner og kapittel 10 om straffansvar.

2.2 Særtrekk ved skipssikkerhetsloven i forhold til tidligere lovgiving

Det er i hovedsak fire særtrekk ved skipssikkerhetsloven som skiller den fra sjødyktighetsloven og den øvrige tidligere lovgivningen. For det første innfører loven krav til sikkerhetsstyringssystem. For det andre innfører loven det som kan karakteriseres som ulike "trinn" for lovens pliktbestemmelser. For det tredje har lovgiver gjort rederiet til det sentrale pliktsubjektet. Og for det fjerde innfører loven egne sanksjonsbestemmelser, herunder straffebestemmelser. Det skal redegjøres kort for disse nedenfor.

¹² Skipssikkerhetsloven § 14.

¹³ Lov 17. juni 2005 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. gjelder ikke for sjøfartikkel

2.2.1 Sikkerhetsstyringssystem

Lovens kapittel 2 inneholder i § 7 regler om krav til sikkerhetsstyringssystem.¹⁴ Kravet til sikkerhetsstyringssystem er en av bærebjelkene i loven og Norge var en av pådriverne internasjonalt for innføring av sikkerhetsstyringssystem i skipsfarten.¹⁵ Kravet til sikkerhetsstyringssystem innebærer det for det første en plikt til å innføre et system for å identifisere og kontrollere risiko, for å kunne ivareta sikkerhet til sjøs, hindre skade på eller tap av liv og unngå miljøskader eller skade på materielle verdier. Videre innebærer det en plikt til å utøve intern kontroll med at krav som er fastsatt i eller i medhold av skipssikkerhetsloven, blir etterlevd. Sjødyktighetsloven hadde ingen tilsvarende bestemmelse, men inneholdt i § 9a hjemmel til å gjennomføre tilsvarende krav gjennom forskrifter, noe som var gjort. Bestemmelsen er dermed i stor grad en videreføring av tidligere rett.

2.2.2 Lovens pliktbestemmelser

Skipssikkerhetsloven opererer som tidligere nevnt med tre grupper aktører; rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord. Aktørene har i loven fått ulike plikter og kan holdes ansvarlig etter lovens sanksjonsbestemmelser for eventuelle brudd på sine særskilte plikter. Loven skiller mellom tre nivåer; plikt til å "påse", "sørge for" og "medvirke til" overholdelse av lovens sikkerhetsbestemmelser. Det øverste nivået er "påse"-plikten. Det er kun rederiet som er gitt denne plikten. Begrepet "påse" er hentet fra sikkerhetslovgivningen i petroleumssektoren. Forståelsen av begrepet i denne lovgivningen vil dermed gi veiledning for hvordan plikten skal forstås etter skipssikkerhetsloven.¹⁶ Plikten gjelder uavhengig av hvorvidt loven pålegger andre aktører egne plikter og innebærer først og fremst en oppfølgingsplikt for rederiet. På trinnet under rederiets "påse"-plikt kommer "sørge for"-pliktene. Denne plikten innebærer en konkret, selvstendig handleplikt. I hovedsak er også denne plikten lagt på rederiet, men med viktige unntak. I flere lovbestemmelser er skipsføreren pålagt en egen "sørge for"-plikt. Dette gjelder særlig pliktbestemmelsene som finnes i slutten av lovens kapittel 3, 4 og 5. I motsetning til rederiets "påse"-plikt kan plikten til å "sørge

¹⁴ Nærmere regler er gitt i forskrift 14. mars 2008 nr. 306 om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger.

¹⁵ Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s. 52-53.

¹⁶ NOU 2005: 14 s. 90.

for" delegeres eller overlates til andre. På nivået under finner vi "medvirke til"-plikten. Denne plikten er i stor grad lagt til andre som har sitt arbeid om bord. Ansvaret er normalt en funksjon av stilling og kunnskap, det skal dermed mindre til for å holde en maskinist ansvarlig enn en smører eller maskingutt.

Gjennom denne differensieringen av pliktene fokuserer loven i større grad enn tidligere lovgivning på hvordan skipssikkerheten er et resultat av handlinger gjort av flere aktører på ulike nivå. Videre klargjør skillet hvilke krav som stilles til det enkelte pliktsubjekt.¹⁷

2.2.3 Rederiet som det sentrale pliktsubjekt

Etter den tidligere lovgivningen var det skipsføreren som var det sentrale pliktsubjektet og som hadde ansvaret for at lovgivningen ble overholdt, jf. sjødyktighetsloven § 106 første ledd. Skipssikkerhetsloven angir nå rederiet som lovens sentrale pliktsubjekt. Begrunnelsen for dette var blant annet at de hensyn som lå til grunn for valget av skipsføreren som det sentrale pliktsubjektet etter sjødyktighetsloven ikke gjorde seg gjeldende på samme måte og rederiet vil nå i praksis være nærmest til å oppfylle lovens ulike krav til skipets tilstand.¹⁸ I tråd med det som er nevnt overfor om ansvarsfordelingen fører loven til at rederiet som det sentrale pliktsubjektet også blir gjenstand for straffebestemmelsene i større grad.

2.2.4 Lovens sanksjonssystem

En av hovedendringene ved skipssikkerhetsloven var innføringen av egne straffebestemmelser. Det skal redegjøres kort for Skipssikkerhetslovutvalgets arbeid med bestemmelsene. Overtredelser av sjødyktighetsloven var tidligere sanksjonert i straffeloven kapittel 30 og 42. Det ble under arbeidet med straffeloven 2005 fremmet forslag om at den ikke burde inneholde egne kapitler med straffebud på sjøfartens område, men at dette skulle reguleres av særlovgivningen.¹⁹ Dette ble fulgt opp av Skipssikkerhetslovutvalget. En regulering i selve loven av reaksjonene ved overtredelse kan sees som en naturlig følge av lovgivers ønske om en helhetlig lovregulering på området. Ved utarbeidelsen av straffebestemmelsene la Skipssikkerhetslovutvalget til

¹⁷ *ibid.* s. 17 og s. 89-91.

¹⁸ *ibid.* s. 88-90.

¹⁹ Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s. 79.

grunn de føringene som ble gitt i Straffelovskommisjonens utredning i forbindelse med arbeidet med straffeloven 2005 inntatt i NOU 2002: 4 *Ny straffelov* samt Justis- og politidepartementets utredning i Ot.prp. nr 90 (2003-2004) *Om lov om straff*. Straffelovskommisjonen fremhevet i NOU 2002: 4 blant annet at det generelt burde utvises forsiktighet med bruk av straff, og at straff i utgangspunktet bare burde anvendes som reaksjon på handlinger som medførte eller kunne medføre at noen ble påført skade. Videre påpekte Straffelovskommisjonen at straff bare burde brukes dersom man ikke kunne oppnå en like god eller bedre nytteeffekt med andre og mindre inngripende midler.

Også prinsippene for kriminalisering i Sanksjonsutvalgets utredning inntatt i NOU 2003: 15 *Fra bot til bedring* lagt til grunn. Bakgrunnen for Sanksjonsutvalgets utredning var et ønske fra lovgivers side om å effektivisere sanksjonsapparatet. Domstolene brukte for mye tid på å behandle mindre alvorlige lovbrudd, noe som medførte en lang behandlingstid for alvorlige saker. Sanksjonsutvalget mente derfor at terskelen for straff burde heves betraktelig og at mindre alvorlige overtredelser i større grad burde sanksjoneres administrativt. Sanksjonsutvalget oppstilte derfor et kvalifikasjonskrav for ileggelse av straff. Justis- og politidepartementet anbefalte Skipssikkerhetslovutvalget å følge de føringene de overnevnte utredningene gav i arbeidet med straffebestemmelsene.²⁰ Samlet sett gir disse tre utredningene signaler om mindre bruk av straff, samt avkriminalisering av mindre alvorlige brudd på særlovgivningen. Dette ble en målsetning for arbeidet med skipssikkerhetslovens straffebestemmelser.

På denne bakgrunnen var det særlig fire forhold som ble lagt vekt på ved utarbeidelsen av straffebestemmelsene. For det første anvendte utvalget skadefølgeprinsippet. Det følger av dette prinsippet at de bestemmelsene som er straffesanksjonert er bestemmelser hvor overtredelse representerer en fare for skade på de interessene loven er ment å skulle sikre; liv og helse, miljø og materielle verdier. For det andre ble subsidiaritetsprinsippet anvendt, og det ble da vurdert hvorvidt etterlevelse av lovens bestemmelser kunne sikres ved bruk av andre sanksjoner enn straff. Resultatet av denne vurderingen ble blant annet innføringen av den administrative sanksjonen overtredelsesgebyr for de mindre alvorlige overtredelsene. For det tredje vurderte

²⁰ NOU 2005: 14 s. 165.

utvalget de interessene bestemmelsene skal verne om, nemlig liv og helse, miljø og materielle verdier, som såpass viktige for samfunnet at bruk av straff kan forsvares. Og for det fjerde la utvalget til grunn at straff kun skal anvendes ved alvorlige overtredelser og innførte et vesentlighetskrav for straffansvar, samt endret skyldkravet fra forsett og simpel uaktsomhet, til forsett og grov uaktsomhet i de fleste tilfellene.²¹

Resultatet ble lovens differensierte sanksjonssystem, med tre ulike kapitler; kapittel 8 om forvaltningstiltak, kapittel 9 om administrative sanksjoner og kapittel 10 om straffansvar. Dette differensierte og mer fleksible systemet har som formål å gi forvaltningen flere sanksjonsalternativer å velge mellom enn tidligere. Videre var det også lovgivers mening at innføringen av flere aktuelle sanksjonsmuligheter skulle ha som konsekvens at bruken av straff ble redusert.²²

Sanksjonene i skipssikkerhetsloven kan deles inn i to typer, de som virker fremover i tid og de som virker bakover i tid. Sanksjoner som er ment å virke fremover kan karakteriseres ved at formålet er å fremtvinge oppfyllelse av pålegg eller tiltak gitt der lovens krav ikke er overholdt samt at regelverket overholdes i fremtiden. Denne typen sanksjoner finnes i skipssikkerhetsloven i kapittel 8 om forvaltningstiltak, herunder blant annet regler om ileggelse av tvangsmulkt og tilbakehold av skip.

Den andre typen av sanksjoner, som er ment å virke bakover, skal virke som straff for en avsluttet overtredelse av lovens bestemmelser. I skipssikkerhetsloven er det kapittel 9 om administrative sanksjoner, og kapittel 10 om straffansvar som faller i denne kategorien. Etter bestemmelsene i kapittel 9 kan både rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord ilegges den administrative sanksjonen overtredelsesgebyr dersom vedkommende forsettelig eller uaktsomt har overtrådt nærmere bestemte bestemmelser i loven. Hjemmelen til ileggelse av overtredelsesgebyr er fakultativ, jf. "*kan ilegges*". Fordelen med innføringen av administrative sanksjoner i kapittel 9 er at disse sammenlignet med ileggelse av straff er tids- og kostnadsbesparende, samtidig som de har en pønalt karakter.²³

Etter kapittel 10 kan den samme kretsen av aktører ilegges bøter eller fengsel for vesentlige overtredelser av lovens bestemmelser. De enkelte straffebudene er knyttet pliktbestemmelsene i lovens kapittel 3, 4 og 5 om henholdsvis teknisk og operativ

²¹ *ibid.* s. 165-169.

²² *ibid.* s. 165.

²³ *ibid.* s. 155.

sikkerhet, personlig sikkerhet og miljø sikkerhet. Systematikken i straffekapittelet går ut på å vise til hvilken lovbestemmelse som er overtrådt, med en kort gjengivelse av innholdet i bestemmelsen. På denne måten kommer lovens system for inndeling av de sikkerhetsmessige pliktene også til syne i straffekapittelet og dette gjør det enklere å se hvilke handlingsnormer i de ulike kapitlene som er straffesanksjonert.

3 STRAFFENIVÅ UNDER SJØDYKTIGHETSLOVEN OG UNDER SKIPSSIKKERHETSLOVEN: EN SAMMENLIGNING AV FORMELT OG FAKTISK STRAFFENIVÅ

Kapittelet skal vurdere hvilket straffnivå som gjaldt tidligere kontra i dag for overtredelser av skipssikkerhetslovgivningen, med særlig fokus på brudd på navigeringsbestemmelser og de tilfellene der brudd på sikkerhetslovgivningen har ført til miljø- og forurensningsskader.

Straffenivå kan deles inn i formelt straffenivå, basert på lovens bestemmelser, og faktisk straffenivå, basert på hvordan bestemmelsene blir tolket i rettspraksis. Oppgaven vil først se på det formelle straffenivået, som er et resultat av flere faktorer, herunder skyldkrav, strafferammer og eventuelle andre særlige vilkår for å anvende straff, her vesentlighetskravet i skipssikkerhetsloven. Videre vil oppgaven se på det faktiske straffenivået, altså hvordan dette formelle utgangspunktet gir seg utslag i rettspraksis. Oppgaven vil også vurdere noen nyvinninger i skipssikkerhetsloven, § 69 tredje og fjerde ledd, for å se om disse bestemmelsene medfører noen endringer i forhold til tidligere rett. For å kunne si noe om den totale straffebelastningen for overtredelser er det også relevant å se på noen straffeprosessuelle forhold.

Det er straffebudene i straffeloven som ble inkorporert og videreført i skipssikkerhetsloven som skal behandles; §§ 304, 315, 416, 418 første ledd nr. 1 og nr. 3, 422 første ledd, 424 og 427. For oppgavens problemstilling er særlig straffeloven §§ 418 første ledd nr. 1 og nr. 3 og 427 interessante. Disse rammet henholdsvis overtredelser av navigasjonsbestemmelser og forurensning fra skip.

3.1 Formelt straffnivå

3.1.1 Skyldkrav

Ileggelse av straff er betinget av at gjerningspersonen har utvist tilstrekkelig skyld i gjerningsøyeblikket. Når det gjelder hva som ligger i de ulike skyldkravene er det naturlig å legge definisjonene i straffeloven 2005 til grunn. Loven har ikke trådt i kraft, men definisjonene er antatt å bygge på gjeldende rett.²⁴

Etter straffeloven 2005 § 22 foreligger det forsett når noen begår en handling som dekker gjerningsbeskrivelsen i et straffebed enten med hensikt, med bevissthet om at handlingen sikkert eller mest sannsynlig dekker gjerningsbeskrivelsen, eller holder det for mulig at handlingen dekker gjerningsbeskrivelsen og velger å handle selv om det skulle være tilfelle. Etter § 23 første ledd foreligger det uaktsomhet når noen handler i strid med kravet til forsvarlig opptreden på et område, og kan bebreides ut fra sine personlige forutsetninger. Uaktsomheten er, i følge § 23 andre ledd, grov dersom handlingen er svært klanderverdig og det er grunnlag for sterk bebreidelse.

3.1.1.1 Straffelovens straffebed i sjøfartsforhold

Det store flertall av de relevante straffebedene i straffeloven kapittel 30 og 42 hadde, i tråd med hovedregelen i straffeloven § 40 første ledd, forsett som skyldkrav. Dette gjaldt blant annet § 304 som rammet skipsfører som *"går ... til sjøs med sjødyktig skip"* eller *"gjør ... forberedelser som tydelig viser at dette er hans hensikt"* og § 416 som rammet fører av skip eller reder som *"forser seg mot"* regler gitt til sikring av skipet sjødyktighet eller ivaretagelse av sikkerheten til de om bord. De bestemmelsene som også ila straff for uaktsomme overtredelser hadde i hovedsak simpel uaktsomhet som skyldkrav. Dette gjaldt brudd på § 418 første ledd nr. 1 og nr. 3 og § 427. Unntaket fra dette var § 422 første ledd som rammet grov eller oftere utvist uaktsomhet i tjenesten.

3.1.1.2 Skipssikkerhetsloven

Skipssikkerhetslovutvalget la ved arbeidet med straffebestemmelsene som nevnt vekt på utredningene gitt av Straffelovskommisjonen og Sanksjonsutvalget i forbindelse med straffeloven 2005, herunder også uttalelser om hvilke skyldkrav som burde anvendes. I

²⁴ Eskeland (2006) s. 283-288.

utredningene ble det fremholdt at skyldkravet i straffebestemmelser som den klare hovedregel bør være forsett, og at uaktsomhetsansvar krever en særlig begrunnelse og bare bør oppstilles etter en grundig vurdering av behovet for å ramme uaktsomme overtredelser av den enkelte bestemmelse. Og videre, i den grad det er påkrevd med et uaktsomhetsansvar bør dette primært være grov uaktsomhet. Simpel uaktsomhet kan likevel være aktuelt i de tilfellene feil eller uforsiktighet kan få alvorlige skadefølger.²⁵

Skyldkravet i utkastet til skipssikkerhetsloven ble på denne bakgrunnen satt til forsett eller grov uaktsomhet, med unntak av bestemmelsene om sikker navigering der skyldkravet ble satt til forsett eller simpel uaktsomhet. Skipssikkerhetslovutvalget antok at bruken av forsett og i hovedsak grov uaktsomhet ville føre til mindre bruk av straff, slik at ønsket om avkriminalisering ble ivaretatt.²⁶ I de tilfellene skyldkravet ble satt til simpel uaktsomhet viste Skipssikkerhetslovutvalget til at brudd på kravene til sikker navigering kan ha svært alvorlige konsekvenser, og selv mindre feil og forsømmelser kan føre til skade. Det ble av utvalget vurdert som et område hvor kravet til aktsomhet må være skjerpet og det dermed var grunnlag for bruk av simpel uaktsomhet som skyldkrav. Dette er i tråd med uttalelsene fra Straffelovkommisjonen og Sanksjonsutvalget for når simpel uaktsomhet bør anvendes. Det ble videre lagt vekt på at det samme skyldkravet, simpel uaktsomhet eller forsett også gjelder ellers i transportlovgivningen.²⁷

Etter Nærings- og handelsdepartementets utredning om skipssikkerhetsloven ble også skyldkravet i bestemmelsene om sikkerhetsmessig forsvarlig vakthold endret til simpel uaktsomhet.²⁸ Sjøfartsdirektoratet uttalte som høringsinstans at vakthold krever en høy grad av aktsomhet og kontinuerlig årvåkenhet, og at selv korte perioder med manglende vakthold kan få fatale følger. Dette var departementet enig i, og uttalte i tillegg at navigering og vakthold har en så nær sammenheng og at også dette taler for at skyldkravet bør være det samme.²⁹ Ofte vil unngåelse av farlige situasjoner, og begrenning av skadefølger der en situasjon allerede har oppstått, være avhengig av en

²⁵ NOU 2002: 4 s. 87.

²⁶ NOU 2005: 14 s. 168-169.

²⁷ *ibid.* s. 168, med videre lovhensvisninger.

²⁸ Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s. 83, skipssikkerhetsloven §§ 60 og 61 begges andre ledd.

²⁹ *ibid.* s. 83

rask reaksjon. Tilstrekkelig vakthold og sikkerhetsbemanning er nødvendig for å sikre dette.

Skipssikkerhetslovens straffebestemmelser rammer etter dette i hovedsak overtredelse gjort forsettelig eller grovt uaktsomt. Unntaket er som nevnt bestemmelsene om forsvarlig navigering, vakthold og føring av skipsbøker der simpel uaktsomhet er tilstrekkelig for ileggelse av straffansvar.³⁰ Et unntak i motsatt retning er skipssikkerhetsloven § 67 som ilegger straff for skipsførerens "forsettelige" unnlater av å følge tilsynsmyndighetenes vedtak. Felles for alle straffebudene er at overtredelsen må være "vesentlig" for at straff skal kunne anvendes. Dette kravet til vesentlighet vil det bli redegjort for nedenfor.

3.1.1.3 Vurdering

Generelt sett har skipssikkerhetsloven senket kravene til skyld, og loven anvender i større grad enn straffelovens bestemmelser uaktsomhet som skyldkrav, herunder både grov og simpel uaktsomhet. Imidlertid brukes grov uaktsomhet i større grad enn tidligere der uaktsom overtredelse rammes.

For overtredelse av bestemmelsene om korrekt føring av skipsbøker og brudd på kvalifikasjonskrav har skyldkravet blitt senket fra forsett i straffeloven til forsett eller simpel uaktsomhet i skipssikkerhetsloven. For brudd på reglene om sikkerhetsmessig forsvarlig ballasting og drift og vedlikehold av skipet, tidligere sanksjonert i straffeloven § 416, har skyldkravet blitt senket fra forsett til forsett eller grov uaktsomhet.³¹ Bestemmelsen sanksjonerte også overtredelse av kravene om forsvarlig vakthold, her har skyldkravet blitt senket fra forsett til forsett eller simpel uaktsomhet.³² For skipsforurensningens vedkommende derimot, har skyldkravet økt fra forsett eller simpel uaktsomhet,³³ til forsett eller grov uaktsomhet.³⁴

Når det gjelder brudd på navigeringsbestemmelser er skyldkravet det samme som tidligere, forsett eller simpel uaktsomhet.³⁵ Av de ulykkene som i 2003 ble innrapportert til Sjøfartsdirektoratet skyldtes 2/3 navigasjonsfeil. Selv om antallet

³⁰ Skipssikkerhetsloven §§ 60 og 61 begges første og andre ledd.

³¹ Skipssikkerhetsloven §§ 60 og 61 begges tredje ledd.

³² Skipssikkerhetsloven §§ 60 og 61 begges andre ledd.

³³ Straffeloven § 427.

³⁴ Skipssikkerhetsloven § 65 og 66.

³⁵ Straffeloven § 418 første ledd nr. 1 og nr. 3 og skipssikkerhetsloven §§ 60 og 61 begges første ledd.

ulykker rapportert inn til Sjøfartsdirektoratet har vist jevn nedgang de senere årene, må det kunne antas at antallet ulykker som skyldes navigasjonsfeil er høyt også for ulykker som har skjedd etter 2003. Årsaksbildet for de fleste ulykkene er likevel sammensatt, rapporter til sjøfartsdirektoratet viser blant annet feilnavigering, brovakt som sovner, manglende utkikk og vakthold, generell uoppmerksomhet og bruk av ikke-autorisert elektronisk navigasjonsutstyr som noen av årsakene til ulykker. Men fellesnevneren for de fleste tilfellene er menneskelige feil, og særlig feil og forsømmelser når det gjelder navigasjon og vakthold.³⁶ Følgen av dette er at for en stor del av overtredelsene som medfører ulykker, forlis eller havari vil rammes av bestemmelser i skipssikkerhetsloven der skyldkravet er forsett eller simpel uaktsomhet.

Sjøfarten er risikofylt, og det er fare for alvorlige skadefølger dersom sikkerhetskravene ikke etterleves. Dette innebærer at det er rimelig at det kreves at det utvises særlig varsomhet og aktsomhet og at det stilles lavere krav til utvist skyld for straffansvar. Skyldkravet i skipssikkerhetsloven ble videre vurdert i forhold til de enkelte handlingsnormene.³⁷ Dette illustreres av differensieringen når det gjelder bruken av simpel og grov uaktsomhet. Bruken av uaktsomhet som skyldgrad der det er størst risiko for alvorlige skadefølger er således i tråd med de signaler Straffelovkommisjonen har gitt i sin utredning.

På den andre siden kan det imidlertid virke urimelig å stille noen strafferettslig til ansvar dersom vedkommende kun i begrenset grad kan klandres for sin atferd. I kjennelsen inntatt i Rt. 1993 s. 605 understreker Høyesterett at det må stilles strenge krav til skipsførerens aktsomhet, og pekte blant annet på det store farepotensialet.³⁸ Likevel uttaler Høyesterett på s. 610:

"Tiltalte opplevde en unormal situasjon, og han var under tidspress. Etter min mening bør en i slike tilfelle være noe tilbakeholden med å konstatere straffbar uaktsomhet når det foretas et uriktig valg."

³⁶ Sjøfartsdirektoratets årsmeldinger.

³⁷ NOU 2005: 14 s. 165.

³⁸ Avgjørelsen omhandler straffeloven § 148 jf. § 151, men uttalelsene er likevel relevant da skyldkravet er uaktsomhet.

Dette viser at selv om aktsomhetsnormen i sjøfartsforhold er streng, må det foretas en helhetsvurdering og det vil finnes et rom mellom den optimale og den straffebeleggende atferden selv om skyldkravet er simpel uaktsomhet.

3.1.1.4 Signaler fremover

Med straffeloven 2005 vil bestemmelsene om straff i sjøfartsforhold i sin helhet bli flyttet over til særlovgivningen. I forbindelse med arbeidet med straffeloven 2005 spesiell del ble det foretatt en fullstendig gjennomgang av straffebudene i særlovgivningen.³⁹ I denne forbindelsen uttalte Nærings- og handelsdepartementet følgende om skyldkravet i skipssikkerhetsloven:

"Samtidig mener Nærings- og handelsdepartementet det er grunn til å se hen til straffebudene i spesiallovgivningen som er relevant å sammenligne med. Det siktes da i første rekke til arbeidsmiljøloven, petroleumsloven, havne- og farvannsloven, luftfartsloven og forurensningsloven. I utgangspunktet vil det være hensiktsmessig om skyldkravet harmoniseres så langt det er mulig. Skyldkravet i de nevnte lovene rammer som regel også simpel uaktsomhet, noe som isolert sett kunne tilsi en revurdering av skipssikkerhetslovens skyldkrav. Departementet vil likevel understreke at skipssikkerhetsloven har vært i kraft i kun et drøyt år, og det er for tidlig å foreta noen evaluering av hvilken effekt det endrede skyldkravet (fra simpel uaktsomhet til grov uaktsomhet) har hatt."⁴⁰

Departementet slår fast at skyldkravet i den maritime lovgivningen inntil videre bør være forsett eller grov uaktsomhet, men legger til at de vil følge utviklingen av rettspraksis på området og foreta en ny vurdering av skyldkravet på et senere tidspunkt.⁴¹

Ved utarbeidelsen av straffebestemmelsene og fastsettelsen av skyldkravet fulgte lovgiver klare signaler fra Justisdepartementet.⁴² Hvis utviklingen i særlovgivningen ikke følger opp disse signalene, og skipssikkerhetsloven fremstår som

³⁹ Ot.prp. nr. 22 (2008-2009) punkt 13.1. Nærings- og handelsdepartementet fant ikke noe behov for større justeringer i skipssikkerhetsloven. Det ble gjort noen mindre konsekvensendringer, men disse har ikke noen videre relevans for oppgavens problemstilling.

⁴⁰ NHDs høringsbrev.

⁴¹ L.c.

⁴² NOU 2005: 14 s. 157.

vesentlig mildere vil det bli nødvendig for lovgiver å korrigere denne differansen.⁴³ Resultatet av en ny vurdering vil være at skyldkravet endres til simpel uaktsomhet for alle straffebudene i skipssikkerhetsloven. Vurderingen av hvilke straffebud som skal ramme uaktsomme overtredelser bør ifølge Straffelovkommisjonen foretas i forhold til de enkelte handlingsnormene og det følger at en generell senking av skyldkravene for å komme på samme nivå som ellers i særlovgivningen ikke vil være i tråd med Straffelovkommisjonens syn på avkriminalisering av uaktsomme handlinger, og vil gi grunnlag for økt bruk av straff.

3.1.2 Kravet til vesentlig overtredelse

I tillegg til at skyldkravet må være tilfredstilt, krever skipssikkerhetsloven at overtredelsen må være av en kvalifisert alvorlighetsgrad. Dette vesentlighetskravet er en nyvinning ved skipssikkerhetsloven og det skal redegjøres for kravets innhold og virkninger.

Vesentlighetskravet ble innført for å heve terskelen for bruk av straff og legge til rette for avkriminalisering av mindre alvorlige overtredelser, i samsvar med signalene fra Sanksjonsutvalget og Straffelovkommisjonen. Der overtredelsen ikke er vesentlig kan det ilegges overtredelsesgebyr. Innføringen av vesentlighetskravet betyr ikke at selve aktsomhetskravet skjerpes, og for eksempel blir liggende et sted mellom simpel og grov uaktsomhet. Det er den objektive handlingen som må være vesentlig, sett i forhold til de plikter som er pålagt aktøren. Hvor alvorlig overtredelsen må være for at straff skal være aktuelt, vil variere fra bestemmelse til bestemmelse, og det må foretas en konkret vurdering for hver handlingsnorm. Skipssikkerhetsloven § 69 første ledd angir momenter det skal legges vekt på ved vurderingen av om en overtredelse er *"vesentlig"*.

Det *"skal"* etter § 69 første ledd *"særlig legges vekt på overtredelsens omfang og virkninger og graden av utvist skyld"*. Ved bruken av ordet *"skal"* signaliserer loven at dette er momenter som skal være med i vurderingen, og de skal ha tung vekt. Imidlertid tilsier uttrykket *"særlig legges vekt på"* at lovens momenter ikke er ment å skulle være uttømmende. Andre momenter og forhold det kan være relevant å legge vekt på kan for eksempel være spesielle værforhold og forhold ved ulykkesstedet, og særlig forhold hos

⁴³ Pettersen (2010) s. 778.

overtrederen. Det kan også tenkes at gjentatte mindre overtredelser av lovens bestemmelser kan innebære at vesentlighetskravet er oppfylt, selv om det er ilagt overtredelsesgebyr for de tidligere overtredelsene.⁴⁴ Her vil det imidlertid kunne bli spørsmål vedrørende forbudet mot dobbelstraff.

Ved vurderingen skal det legges vekt på "*overtredelsens omfang og virkning*". Eksempler på tilfeller som lett kan tenkes vurdert som vesentlige er grove brudd på kvalifikasjonskravene for mannskap, omfattende mangler ved skipets utrustning og alvorlig feillasting.⁴⁵ Når det gjelder virkningen, vil overtredelser som har medført personkader av en viss størrelse eller tap av liv bli ansett som vesentlige, selv om overtredelsen i seg selv ikke er særlig grov eller det er utvist grov skyld. Når det gjelder miljøskader vil et betydelig utslipp i strid med lovens § 31 om forbud mot forurensning vil regnes som vesentlig.⁴⁶ Også fare for personskader og miljøskader av ett visst omfang kan medføre at vesentlighetskravet er oppfylt. I de tilfellene der overtredelsen ikke faktisk medfører skade, vil imidlertid ofte overtredelsesgebyr være en mer adekvat reaksjon. Det vil videre kunne legges vekt på om gjerningspersonen har oppnådd eller kunne ha oppnådd noen økonomisk fortjeneste av overtredelsen, og i hvilken størrelsesorden denne fortjenesten ville vært.⁴⁷ Dette gjelder også selv om overtredelsen har gitt andre enn overtrederen selv økonomisk gevinst.

Videre skal også "*graden av utvist skyld*" vurderes. Forsettelige overtredelser vil lettere bli ansett som vesentlige, og dette gjelder særlig de tilfellene der overtredelser har skjedd planmessig og for å spare kostnader eller øke inntjeningen.⁴⁸

Dersom det dreier seg om overtredelser som isolert sett ikke er vesentlige, har det betydning om overtredelsene kan sees som ett straffbart forhold og dermed skal sanksjoneres under ett, eller om det er snakk om flere enkeltstående overtredelser av loven som skal vurderes hver for seg. Dersom overtredelsene skal sanksjoneres under ett, vil de enkelte overtredelser vurderes under ett i forhold til vesentlighetskravet.⁴⁹ Dermed kan en rekke mindre alvorlige overtredelser av samme bestemmelse innebære

⁴⁴ *ibid.* s. 870.

⁴⁵ NOU 2005:14 s. 180.

⁴⁶ Pettersen (2010) s. 767.

⁴⁷ NOU 2005:14 s. 180.

⁴⁸ L.c.

⁴⁹ L.c.

at overtredelsene i sum anses som vesentlige,⁵⁰ for eksempel dersom en rekke mindre utslipp av olje gjennom en viss tidsperiode skal vurderes som *ett* straffbart forhold.

Selv om oppgaven under dette punktet omhandler det formelle straffenivået skal det redegjøres kort for vurderingen av vesentlighetskravet i rettspraksis. Rettspraksis viser at det foretas en konkret vurdering av saken og tiltaltes egne forhold. Dette fremgår blant annet av Nedre Telemark tingretts avgjørelse i "Full City"-saken. Bulkskipet «Full City» grunnstøtte på Såstein utenfor Langesund natt til 31. juli 2009. Skipet hadde ankret opp omtrent en nautisk mil fra land om ettermiddagen, og maskineriet ble slått av. Utover kvelden ble været gradvis dårligere. Like etter midnatt røk ankerfestet og skipet begynte å drifte og gikk senere på grunn. Det hadde underveis blitt sendt ut flere værvarsler med kuling/stormvarsel. Grunnstøtingen medførte et utslipp av ca. 300 tonn og lengre kyststrekninger ble tilgriset av olje. Skipsføreren ble dømt for blant annet uaktsom vesentlig overtredelse av skipssikkerhetsloven § 60 andre ledd om plikt til å sørge for forsvarlig vakthold. Retten la i vesentlighetsvurderingen vekt på at han over en lengre periode unnlot å holde seg orientert om relevante værvarsler, hvordan været rent faktisk utviklet seg og at han hadde ankret på et utsatt sted relativt nært land. Når det gjelder overtredelsen av brudd på plikten til å varsle om fare for forurensning, jf. § 65 første ledd bokstav a, fokuserer tingretten mer på konsekvensene av overtredelsen. Retten påpeker likevel at det skal tas hensyn til tiden tiltalte hadde til disposisjon. Dette viser at også når konsekvensene av overtredelsen er omfattende kommer skipsførerenes egne forhold inn i vurderingen. Tredjestyrmannen på "Full City" var også tiltalt for overtredelse av skipssikkerhetsloven. Retten ikke fant overtredelsen av skipssikkerhetsloven vesentlig og han ble frifunnet. I vesentlighetsvurderingen la retten vekt på at det var vanskelig å oppdage at Full City dregget og at styrmannen faktisk hadde varslet vakthavende om at de kunne bli aktuelt å starte hovedmaskinen. Det var skipsførerenes oppgave å gi ordre om å starte hovedmaskinen. Tredjestyrmann hadde dermed, ut i fra sin stilling, oppfylt kravene til å "medvirke" til forsvarlig vakthold.⁵¹ Dette viser at innholdet i plikten vil avhenge av aktørens stilling.

⁵⁰ NOU 2003: 15 s. 154.

⁵¹ Skipssikkerhetsloven § 61 andre ledd.

Denne gjennomgangen av vesentlighetsvurderingen viser at det må foretas en sammensatt og helhetlig vurdering. Det kan derimot stilles spørsmål om hvorvidt det i utgangspunktet er gunstig å knytte vesentlighetsvurderingen til overtredelsens konsekvenser. Dette medfører at vurderingen av om straff skal ilegges kan avhenge av forhold utover gjerningspersonens egne handlinger. Overtredelsens omfang og virkning er kun ett moment i vurderingen, men vil være et sentralt moment. Har overtredelsen først fått konsekvenser vil den lett anses som vesentlig, selv om skylden som er utvist ikke er særlig stor. Det følger også av redegjørelsen overfor at også fare for alvorlige konsekvenser kan medføre at overtredelsen er vesentlig. For flere av bestemmelsene i skipssikkerhetsloven er det stor sannsynlighet for at overtredelse vil medføre virkninger, eller fare for virkninger, både for liv og helse, miljø og materielle verdier. Det kan dermed tenkes at innføringen av vesentlighetskravet i disse tilfellene ikke har hatt noe videre innvirkning på terskelen for straff. Slik kapittel 10 har vært praktisert siden lovens ikrafttredelse, har det imidlertid vært en forholdsvis høy terskel for å ta ut tiltale både mot enkeltpersoner og foretak.⁵² Straffesak er reist i kun et fåtall tilfeller, men da stort sett bare ved overtredelser som har medført tap av menneskeliv, eller skade på person, miljø eller materielle verdier.

Det er fortsatt tidlig å fastslå klart hvilken virkning vesentlighetskravet vil få. Sett hen til forholdet mellom de få tiltalene og dommene som ilegges straff, og den relativt store andelen av overtredelsesgebyr,⁵³ kan det likevel antas at vesentlighetskravet vil innebære en høyere terskel for bruk straff, og dermed føre til avkriminalisering av mindre alvorlige overtredelser i forhold til tidligere rett.

3.1.3 Strafferammer

3.1.3.1 Straffelovens straffebed i sjøfartsforhold

Overtredelse av de relevante bestemmelsene i straffeloven kapittel 42 har i de fleste tilfellene en strafferamme på bøter eller fengsel inntil 3 måneder, med unntak av § 427 som har en noe høyere strafferamme, på bøter og/eller fengsel inntil 4 måneder. Det er mer variasjon i strafferammene i de relevante bestemmelsene i kapittel 30, fra bøter

⁵² Pettersen (2010) s. 870.

⁵³ L.c.

eller fengsel inntil 3 år for overtredelse av § 304, til bøter eller fengsel inntil 2 år i § 315 første ledd og 1 år i § 315 andre ledd.

3.1.3.2 Skipssikkerhetsloven

Utkastet til skipssikkerhetslov hadde den samme strafferammen for alle bestemmelsene, bøter eller fengsel inntil 6 måneder med mulighet for å øke til fengsel inntil 2 år under særdeles skjerpene omstendigheter.⁵⁴ Skipssikkerhetslovutvalget uttalte at dette synes å være et rimelig nivå sett hen til strafferammene i andre særlover.⁵⁵ Nærings- og handelsdepartementet hevet imidlertid de foreslåtte strafferammene til bøter eller fengsel inntil 1 år og 2 år. Denne hevingen av strafferammene begrunnes i flere forhold.

For det første pekte Justisdepartementet i høringsrunden på tre forhold; muligheten til bruk av straffeprosessuelle tvangs- og etterforskningsmidler, straffbarheten av forsøk på overtredelse, samt at ved arbeidet med straffeloven 2005 gikk man inn for å oppheve egne strafferammer for skjerpene omstendigheter.

Når det gjelder bruk av straffeprosessuelle tvangs- og etterforskningsmidler, pekte Justisdepartementet på at med en strafferamme på bøter eller fengsel inntil 6 måneder ville det ikke være adgang til å pågripe eller varetektsfengsle mistenkte, og påpekte videre at straffebestemmelsene i skipssikkerhetsloven i relativt stor grad ville komme til å bli anvendt overfor personer hjemmehørende i andre land enn Norge. Det ville dermed være behov for hjemmel for å kunne pågripe mistenkte med sikte på å gjennomføre avhør samt eventuelt varetektsfengsling. For det andre, med en strafferamme på bøter eller fengsel inntil 6 måneder, vil forsøk på overtredelse ikke være straffbart når straffeloven 2005 trår i kraft.⁵⁶ Det er ikke noe i Skipssikkerhetslovutvalgets utredning som tyder på at disse forholdene ble vurdert når strafferammene i utkastet til lov ble foreslått. Det er dermed ikke grunnlag for å tro at utvalget bevisst ønsket at bruk av straffeprosessuelle tvangs- og etterforskningsmidler skulle være avskåret, det samme gjelder straffbarheten av forsøk.

⁵⁴ Med unntak for utkastets § 10-5 annet ledd og § 10-6 annet ledd hvor det kun ble foreslått bøtestraff.

⁵⁵ NOU 2005: 14 s. 169 med videre lovhenvvisninger.

⁵⁶ Straffeloven 2005 § 16.

Ut i fra uttalelser fra forarbeidene⁵⁷ kan det legges til grunn at de to overnevnte forholdene, sammen med fjerningen av bestemmelsen om forhøyet strafferamme ved skjerpene omstendigheter, utgjorde bakgrunnen for hevingen av strafferammene.⁵⁸

I utgangpunktet skal ikke strafferammer fastsettes eller økes ut fra lovtekniske hensyn.⁵⁹ Det kan imidlertid tenkes unntak fra dette, blant annet for å oppnå hensiktsmessige løsninger og sikre effektiv håndhevelse av lovgivningen. Videre vil det være mindre betenkelig om det tas prosessuelle hensyn ved fastsettelsen av strafferammer i det lavere sjikt, for eksempel der valget står mellom strafferammer på fengsel inntil 3 eller 6 måneder, eller fengsel inntil 1 år.⁶⁰ Etter dette vil en heving av strafferammene i skipssikkerhetsloven fra bøter eller fengsel inntil 6 måneder med mulighet for økning til fengsel inntil 2 år i særlig tilfeller, til fengsel inntil 1 år eller fengsel inntil 2 år ikke være problematisk, selv om hevingen i relativt stor grad er begrunnet i lovtekniske hensyn.

Nærings- og handelsdepartementet pekte også på andre forhold ved utkastet til lov som begrunnelse for hevingen av strafferammene. Det ble blant annet uttalt at terskelen for straff presumptivt var høyere fordi skyldkravet var endret og det var innført et vesentlighetskrav slik at straff kun skal brukes ved kvalifiserte overtredelser.⁶¹ Ut i fra redegjørelsen overfor er ikke nødvendigvis dette korrekt, skyldkravet har i stor grad blitt senket i forhold til tidligere rett. Også andre forhold ble trukket frem, herunder at utkastet inneholdt ingen såkalte "sekkepostbestemmelser" som rammet et vidt spekter av handlinger, som den tidligere gjeldende straffeloven § 416 og at utvalget faktisk hadde redusert strafferammene i enkelte av bestemmelsene i forhold til tidligere rett.⁶² Imidlertid viser oppgaven at for flertallet av straffelovens bestemmelser som er videreført i skipssikkerhetsloven var en strafferamme på bøter eller fengsel inntil 6 måneder faktisk en økning fra tidligere rett.

Strafferammene i skipssikkerhetslovens bestemmelser varierer etter dette mellom bøter eller fengsel inntil 1 år og fengsel inntil 2 år i de tilfellene der overtredelser har potensial til å gi størst negativ virkning på liv, helse og miljø, med

⁵⁷ Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s. 86.

⁵⁸ L.c.

⁵⁹ NOU 2002:4 s. 131 flg.

⁶⁰ L.c.

⁶¹ Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s. 85-86.

⁶² L.c.

unntak av brudd på bestemmelsene om hviletid der det kun kan ilegges bøtstraff. Differensieringen skal synliggjøre alvorlighetsgraden for overtredelser av de ulike bestemmelsene.⁶³

3.1.3.3 Vurdering

Strafferammene har for de fleste bestemmelsene økt eller blitt holdt på samme nivå. Unntaket er straffeloven § 304, der strafferammen faktisk har blitt lavere. Den hadde den høyeste strafferammen av de tidligere gjeldende bestemmelsene; bøter eller fengsel inntil 3 år. Bestemmelsen straffesanksjonerte det å gå til sjøs med et usjødyktig eller tilbakeholdt skip, eller forsøk på dette. Dette vil etter skipssikkerhetsloven bli rammet av §§ 60 og 61 begges tredje ledd om brudd på plikter knyttet til den tekniske og operative sikkerheten. Disse bestemmelsene har en strafferamme på 1 år. Strafferammen har dermed blitt satt klart ned.

Når det gjelder resten av straffebedene har strafferammene som nevnt i stor grad blitt høyere. Dette gjelder særlig for de straffebedene som tidligere fantes i straffeloven kapittel 42. For brudd på bestemmelser om sikker navigering av skipet har strafferammen økt fra bøter, med økning til fengsel inntil 3 måneder ved særdeles skjerpene omstendigheter, til bøter eller fengsel inntil 2 år. Videre har strafferammen for brudd på kravene til miljømessig sikkerhet også økt. Brudd på bestemmelsene om forurensning fra skip, sanksjonert i straffeloven § 427, hadde en strafferamme på bøter og/eller fengsel inntil 4 måneder mens skipssikkerhetsloven § 65, om brudd på den miljømessige sikkerheten, har en strafferamme på bøter eller fengsel inntil 2 år. For begge disse har det dermed skjedd en merkbar økning av strafferammene.

Dette bildet kompliseres imidlertid ved skipssikkerhetsloven § 69 tredje og fjerde ledd. Bestemmelsens tredje ledd er ment som en henvisning til Havrettskonvensjonen og de begrensninger den gir i bruken av fengselstraff, mens bestemmelsens fjerde ledd gir andre strengere bestemmelser anvendelse foran skipssikkerhetsloven. Verken straffeloven kapittel 30 og 42 eller sjødyktighetsloven hadde tilsvarende bestemmelser, men det kan legges til grunn at innholdet i § 69 tredje og fjerde ledd også gjaldt tidligere. Bestemmelsene er i utgangspunktet ikke er ment å

⁶³ L.c.

endre tidligere rettstilstand, men det foreligger likevel noe uklarhet ved tolkningen. Det skal derfor redegjøres kort for bestemmelsenes innhold og konsekvenser.

3.1.3.4 Skipssikkerhetsloven § 69 tredje ledd

Etter skipssikkerhetsloven § 69 tredje ledd kan fengselsstraff ikke anvendes når overtredelsen i henhold til folkeretten bare kan straffes med bøter. Bakgrunnen for bestemmelsen er Havrettskonvensjonen artikkel 230 nr. 1 og nr. 2. Det følger av artikkel 230 at en kyststat ikke har anledning til å anvende annen straff enn bøter ved overtredelser av regler gitt for å hindre, begrense og kontrollere forurensning av havmiljøet. Når det gjelder hendelser innenfor sjøterritoriet kan fengselsstraff kun ilegges utenlandske sjøfolk der hendelsen skyldes en forsettelig og alvorlig forurensning ("*wilful and serious act of pollution*"). Ut over dette kan fengselsstraff kun anvendes når det gjelder hendelser i en kyststats indre farvann. Denne begrensningen i retten til å anvende fengselsstraff overfor utenlandske sjøfolk gjaldt også før skipssikkerhetslovens ikrafttredelse gjennom straffeloven § 1 andre ledd og regelens innhold er i seg selv ingen nyvinning.

Når det gjelder brudd på både forurensningsbestemmelser og andre bestemmelser, som for eksempel navigering og vakthold vil det i utgangspunktet kunne ilegges straff for de overtredelsene som ikke knytter seg til brudd på forurensningslovgivningen. Det følger av artikkel 230 at den begrenser bruk av fengselsstraff i tilfeller av brudd på nasjonale lover for forebygging, reduksjon og kontroll av forurensning av havmiljøet, og den vil ikke begrense bruken av fengselsstraff i andre tilfeller. Hvordan dette vil bli løst i praksis er uklart.

Det som videre gjør bestemmelsen interessant er forholdet til bruk av varetekt overfor utenlandske sjøfolk. I forarbeidene legges det uten noen videre begrunnelse til grunn at det med fengselsstraff menes formell straff, og dermed at varetektsfengsling ikke er omfattet.⁶⁴ Det kan imidlertid reises spørsmål om varetektsfengsling kan anvendes dersom overtredelsen ikke gir adgang til å ilegge fengselsstraff etter folkeretten. Dette støttes også av uttalelser i kommentarutgaven til skipssikkerhetsloven.⁶⁵ Vilkåret for bruk av varetekt er skjellig grunn til mistanke om handlinger som etter loven kan medføre høyere straff enn 6 måneder fengsel, jf.

⁶⁴ Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s. 140 og NOU 2005: 14 s. 180.

⁶⁵ Pettersen (2010) s. 871-872.

straffeprosessloven § 171 jf. § 184. Alle straffebudene i skipssikkerhetsloven har strafferammer på mer enn 6 måneder fengsel, men § 69 tredje ledd innebærer at bruk av fengselsstraff for særlig hendelse alltid vil være avskåret på grunn av folkerettslige forpliktelser. Det er da grunnlag for å tolke straffebestemmelsene i loven slik at overtredelse faktisk ikke kan medføre høyere straff enn 6 måneder, og vilkåret i straffeprosessloven § 171 ikke er oppfylt. Det er også en lite harmonisert løsning dersom ileggelse av formell straff skal være utelukket, men ikke bruk av varetekt. Dermed vil bruk av varetekt være utelukket overfor utenlandske sjøfolk der fengselsstraff er utelukket på grunn av Havrettskonvensjonen artikkel 230.

Særlige problemer kan dermed oppstå dersom det er snakk om bruk av varetekt der det er overtredelser av flere bestemmelser og ikke alle rammes av artikkel 230, for eksempel brudd på reglene om miljømessig sikkerhet og brudd på navigeringsbestemmelser. Også her er det uklart hva som vil bli resultatet dersom dette skulle komme på spissen.

3.1.3.5 Behandlingen av Havrettskonvensjonen artikkel 230 i rettspraksis

Rt. 1992. s. 1578, "Arisan"-saken, er så langt den eneste avgjørelsen som omhandler forholdet til Havrettskonvensjonen artikkel 230. Malmskipet M/S "Arisan" forliste utenfor Runde i Herøy i januar 1992. Dette medførte omfattende oljesøl og fare for enda større forurensning. Skipsføreren ble dømt for uaktsom overtredelse av forurensningsloven § 78 for å ha unnlatt å treffe nødvendige tiltak for å hindre at en stor forurensning kunne inntre, og for overtredelse av straffeloven § 416 for overlasting av skipet. Forliset skjedde i norsk territorialfarvann, men utenfor grunnlinjen. Etter Havrettskonvensjonen artikkel 230 skal det da i utgangspunktet ikke anvendes fengselsstraff, med unntak av tilfeller av alvorlig og forsettelig forurensning. Konvensjonen var på domstidspunktet ikke trådt i kraft og var ikke ratifisert av Norge, og kunne ikke ses som et uttrykk for gjeldende folkerett. Imidlertid uttaler førstvoterende som representant for mindretallet, her med tilslutning av flertallet, at bestemmelsen bør anerkjennes som et vesentlig moment ved straffeutmålingen etter forurensningsloven § 78. På denne bakgrunnen antar førstvoterende at man ved utmålingen av straff for forurensningsovertredelser etter norske regler bør unngå å legge opp til en reaksjon som avviker fra det som synes å være trenden internasjonalt. Dette ble blant annet begrunnet i at norsk praksis ikke måtte medføre problemer for norske

sjøfolk i utlandet. Førstvoterende ønsket kun å ilegge bøter og det er naturlig å anta at han la relativt stor vekt på artikkel 230. Annenvoterende vurderer imidlertid forholdet til artikkel 230 annerledes og uttaler at siden konvensjonen ikke er ratifisert av Norge og ikke er trådt i kraft, finner han ikke grunn til å legge avgjørende vekt på artikkel 230 i et så alvorlig tilfelle. Flertallet idømte kapteinen 30 dager ubetinget fengsel og kr. 30.000,- i bot.

Det er ingen dommer etter "Arisan"-saken som behandler forholdet mellom straffebestemmelser for skipsforurensning og Havrettskonvensjonens bestemmelser. Forholdet til Havrettskonvensjonen artikkel 230 ble tatt opp av forsvarerne i "Full City"-saken. "Full City" havarerte innenfor grunnlinjen. Forsvarerne mente likevel at artikkel 230 måtte få analogisk anvendelse som moment i straffeutmålingen. Begrunnelsen for dette var at man ellers ville få svært tilfeldige resultater, med kun bruk av bøter utenfor grunnlinjen og relativt lange fengselsstraffer rett innenfor. Forsvarerne mente videre dette ikke var i tråd med hensynene som ligger bak artikkel 230, nemlig likebehandling av sjøfolk og harmonisering av regelverk.⁶⁶ Dette ble ikke behandlet av tingretten og en av hovedårsakene til at avgjørelsen ble anket var behandlingen av artikkel 230.⁶⁷ Det er dermed grunn til å anta at forholdet til artikkel 230 som generelt moment i straffeutmålingen etter skipssikkerhetsloven vil bli behandlet av lagmannsretten i ankesaken.

3.1.3.6 Skipssikkerhetsloven § 69 fjerde ledd

Bestemmelsen fastslår at skipssikkerhetslovens straffebestemmelser ikke kommer til anvendelse dersom *"forholdet rammes av en strengere straffebestemmelse"*. Også tidligere, etter alminnelige strafferettslige regler, kunne de strengere bestemmelsene i straffeloven anvendes dersom påtalemyndigheten anså at de bedre dekket forholdets straffverdighet. Når det gjelder anvendelsen av forurensningsloven, er det klart at den etter sine egne bestemmelser også tidligere kunne komme til anvendelse i sjøfartsforhold. Resultatet av dette er at det for de tidligere gjeldende strafferammene, på samme måte som for strafferammene i skipssikkerhetsloven, må legges til grunn at disse kun gjaldt dersom andre strengere bestemmelser ikke kom til anvendelse.

⁶⁶ Hanevold (2010) pers. medl.

⁶⁷ Hanevold (2010) pers. medl.

Bruken av ordet "*forholdet*" i skipssikkerhetsloven § 69 fjerde ledd må tolkes til å bety den konkrete handlingen som det er snakk om å straffeforfølge. Dermed er også de eventuelle forhøyede strafferammene ved særlige omstendigheter i eventuelle relevante andre straffebestemmelser omfattet, og ikke bare grunnrammen. Videre må forholdet "*rammes av*" en annen strengere bestemmelse. Det må dermed vurderes om handlingen faller inn under den andre bestemmelsens virkeområde, både saklig og geografisk. Dette er av betydning siden forurensningsloven og straffeloven har et snevrere geografisk virkeområde enn skipssikkerhetsloven.

Det som kan skape noe uklarhet er begrepet "*strengere straffebestemmelse*". En naturlig tolkning av begrepet "*strengere straffebestemmelse*" betyr bestemmelser med en høyere strafferamme, altså strengere straff. Videre kan bestemmelser med samme strafferamme, men med lavere skyldkrav også karakteriseres som strengere bestemmelser. Det er imidlertid grunn til å anta at dersom forholdet rammes av flere bestemmelser med ulikt skyldkrav, vil bestemmelsen med lavest skyldkrav bli lagt til grunn av bevis hensyn. Følgen av dette blir at begrepet "*strengere straffebestemmelse*" betyr høyere strafferamme. Dersom de alternative bestemmelsene har en høyere strafferamme vil de gå foran skipssikkerhetsloven, som dermed ikke skal komme til anvendelse. Det medfører at straffverdige forhold ved skipssikkerheten ikke kommer frem i en eventuell rettsavgjørelse.

Bestemmelsen får betydning for forholdet til blant annet forurensningslovens straffebestemmelser samt de generelle bestemmelsene i straffeloven. Det følger av forurensningsloven § 5 andre ledd at forurensning fra skip som hovedregel faller utenfor lovens virkeområde. Unntaket er imidlertid ikke absolutt, jf. § 5 tredje ledd, og loven kan dermed komme til anvendelse i sjøfartsforhold. Paragraf 78 er lovens alminnelige straffebestemmelse. Bestemmelsen retter seg mot personlig ansvarlige, jf. ordlyden "*den som*" i første ledd. Loven rammer dermed en videre krets av aktører enn skipsikkerhetsloven. Bestemmelsen har også lavere skyldkrav enn skipssikkerhetsloven § 65, forsett eller simpel uaktsomhet.

Paragraf 78 første ledd har en strafferamme på bøter og/eller fengsel inntil 3 måneder. Dette er en lavere strafferamme enn tilsvarende bestemmelser i skipssikkerhetsloven.⁶⁸ Etter andre ledd kan imidlertid strafferammen skjerpes til bøter

⁶⁸ Skipssikkerhetsloven §§ 65-66.

eller fengsel inntil 2 år dersom overtredelsen har voldt *"fare for stor skade eller ulempe"*, eller det for øvrig foreligger *"skjerpende omstendigheter"*. Hva som skal regnes som *"stor skade eller ulempe"* må vurderes konkret i det enkelte tilfelle. Noen momenter som kan komme inn i vurderingen er hvorvidt skalden er uopprettelig, hvor omfattende økonomisk tap skaden forårsaker og om skaden får særlige konsekvenser for bruken av ett område.⁶⁹ Utslipp og forurensning fra skip vil, basert på disse momentene, i stor grad være omfattet av *"stor skade eller ulempe"*. Når det gjelder *"skjerpende omstendigheter"* for øvrig vil dette blant annet kunne foreligge der det er snakk om gjentatte overtredelser eller om det er særlig farlige stoffer som er håndtert uforsvarlig. Etter § 78 andre ledd andre punktum er det mulighet for ytterligere skjerping av straffen til fengsel inntil 5 år dersom overtredelsen har voldt *"fare for menneskers liv eller helbred"*. Overtredelser av skipssikkerhetsloven bestemmelser der konsekvensen har vært utslipp og forurensning, slik det ofte vil være i forbindelse med kollisjoner og havarier, vil i stor grad kunne falle inn under § 78 andre og tredje ledd.

Når det gjelder straffeloven, er det grunn til å peke på at straffelovens geografiske virkeområde avviker fra skipssikkerhetslovens. Bestemmelser i straffeloven kan etter § 12 i utgangspunktet ikke anvendes overfor utenlandske skip og sjøfolk utenfor norsk territorialfarvann.⁷⁰ Dette får betydning for om *"forholdet rammes av"* straffelovens bestemmelser og dermed om skipssikkerhetsloven § 69 fjerde ledd kommer inn. Relevante bestemmelser i straffeloven er blant annet den såkalte generalklausulen om miljøkriminalitet i § 152 b. Paragraf 152 b har en strafferamme på fengsel inntil 10 år for *"den som forsettelig eller grov utaktsomt forurenses luft, vann eller grunn slik at livsmiljøet i et område blir betydelig skadet eller trues av slik skade"*. Strafferammen øker til fengsel inntil 15 år dersom forurensningen har hatt *"noens død eller betydelig skade på legeme eller helbred"* til følge. Forurensning og utslipp av olje fra skip kan lett tenkes å forårsake betydelig skade blant annet fordi flere av Norges kystområder er særlig sårbare områder der selv mindre utslipp vil kunne medføre betydelige skader på livsmiljøet.

⁶⁹ Wang (2005) s. 132-134.

⁷⁰ Eskeland (2006) s. 74-75.

Det følger av dette at for utslipp fra skip vil andre straffebestemmelser med høyere strafferammer komme til anvendelse. Dette medfører et høyere straffenivå for denne typen overtredelser enn etter skipssikkerhetsloven.

3.2 Faktisk straffenivå

Det formelle straffenivået angir rammene for domstolenes straffeutmåling. For å si noe om det reelle straffenivået er det nødvendig å se på rettpraksis. Nedenfor skal det redegjøres for rettpraksis etter de tidligere gjeldende reglene i straffeloven kapittel 30 og 42, samt etter skipssikkerhetsloven. Siden det så langt kun foreligger én dom som ilegger straff til fysiske personer etter skipssikkerhetsloven, skal uttalelser i forarbeidene om ønske og antatt straffenivå vurderes. Til slutt skal det redegjøres kort for noen prosessuelle forhold. De prosessuelle forholdene innebærer ikke noen endring i forhold til tidligere rett, men vil påvirke den endelige straffebelastningen for domfelte.

3.2.1 Rettspraksis

3.2.1.1 Straffelovens straffebed i sjøfartsforhold

En gjennomgang av rettpraksis knyttet til de ulike aktuelle straffebedene i straffeloven kapittel 30 og 42 viser flere ting. Blant annet er det et sammensatt materiale og straffebedene rammer en rekke ulike forhold. Det er også ofte snakk om overtredelse av flere straffebed i samme sak, dette påvirker straffeutmålingen. Videre omhandler flertallet av sakene mindre fartøy, som små fiskefartøy og fritidsbåter. Det er på denne bakgrunnen vanskelig å slutte noe generelt om straffenivået under tidligere rett. Det skal likevel pekes på noen generelle trekk.

Det første som kan nevnes er at det er en relativt stor andel avgjørelser som ilegger bøter i forhold til fengselsstraff. Når det gjelder nivået for bøtestraffene, utmåles bøter i utgangspunktet konkret i det enkelte tilfelle, og det bør etter straffeloven § 27 første ledd, ved siden av det straffbare forhold, særlig tas hensyn til lovbryterens *"formuesforhold og til hva han etter sine livsforhold antas å kunne utrede"*. Dette vil påvirke muligheten til å si noe generelt om bøtenivået.

Dommene antyder et bøtenivå på omkring kr. 6.000,- for overtredelser av straffeloven § 418 første ledd nr. 1 og nr. 3. Det støttes også av uttalelser i Rt. 1992 s. 823. Her ble en los ble idømt en bot på kr. 6.000,- for uaktsom overtredelse av

straffeloven § 418 første ledd nr. 1 og nr. 3. Ved straffeutmålingen uttaler førstvoterende at:

"Aktor har påstått boten satt til kr 6.000 som i forelegget. Han har opplyst at dette er i samsvar med et forsiktig bøtenivå som har vært praktisert i slike saker. En slik bot synes lav, men jeg finner etter omstendighetene ikke tilstrekkelig grunn til å sette den høyere enn påstått."

Det kan videre vises til en dom fra Agder lagmannsrett, LA-2003-18957. Tiltalte ble her etter en kollisjon med fritidsbåt dømt for uaktsom overtredelse av § 418 nr. 1 og nr. 3 jf. andre ledd. Lagmannsretten fant at tiltalte utviste en total mangel på oppmerksomhet og at kollisjonen lett kunne fått mer alvorlige følger. Lagmannsretten uttaler at en bot på kr. 6.000,- synes passende.⁷¹ Videre kan det vises til Agder lagmannsretts dom, LA-1998-1327, der en taxibåt, på grunn av feilnavigering og manglende oppmerksomhet kjørte på land på en holme. Skipsføreren ble dømt for uaktsom overtredelse av straffeloven § 418 første ledd nr 3, og ble idømt en bot på 7.000 kroner. Og i Borgarting lagmannsretts dom inntatt i RG 1996 s. 1041 ble føreren av en seilbåt, etter en kollisjon mellom seilbåt og lasteskip, funnet skyldig i uaktsom overtredelse av strl. § 418 første ledd nr. 1 og ilagt bot på 6.000 kr.

Dette er imidlertid ikke et tilstrekkelig grunnlag til å slutte noe generelt om bøtenivået. Det er for det første snakk om relativt gamle dommer. Bøtenivået etter disse kan ikke direkte legges til grunn, og nivået må antas å ligge høyere de siste årene på grunn av inflasjon. Videre er det grunn til å anta at et stort antall saker har blitt avgjort ved forelegg. Bøtenivået for forelegg kan i samsvar med alminnelig praksis antas å ligge noe under nivået for idømte bøter. Det er også grunn til å anta at det foreligger en stor del upubliserte avgjørelser som ikke er tilgjengelige på lovdata fra de mindre tingrettene. Det kan imidlertid legges til grunn at bøtenivået i eventuelle upubliserte avgjørelser ikke avviker særlig fra det som fremgår av de publiserte avgjørelsene da bøkene i disse sakene ble satt i samsvar med aktors påstand. Det er heller ikke noe harmonisert bøtenivå for denne typen overtredelser, og nivået kan variere for ulike deler av landet. Disse dommene viser likevel at bøtenivået ikke var spesielt høyt for mindre

⁷¹ Tiltalte ble idømt en bot på kr. 4.000,- på grunn av at han for tiden var uten inntekt.

alvorlige uaktsomme overtredelse av navigasjonsbestemmelsene. I saker der overtredelsen har fått større konsekvenser har det vært lagt til grunn et høyere bøtenivå. Dette følger blant annet av at det ved utmålingen av boten skal legges vekt på alvorligheten av det straffbare forholdet.⁷² Det kan her vises en dom fra Gulating lagmannsretts, LG-2005-25500. Passasjerkatamaranen MS Baronessa gikk på land etter uaktsom navigering. Dette medførte store materielle skader og skipsføreren ble dømt for overtredelse av straffeloven § 418 første ledd nr. 3 til kr. 10.000,- i bot.

Videre var, og er, bøtenivået høyere for overtredelse av forurensningsbestemmelsene, og nivået har også blitt hevet ytterligere i de senere år.⁷³ Det ligger andre hensyn bak straffeutmålingen i disse sakene, herunder særlig forholdet til allmennprevensjon. Det høyere nivået kan blant annet illustreres ved dommen inntatt i Rt. 1983 s. 965. Her ble skipsfører og overstyrmann dømt for overtredelse av straffeloven § 427 som sanksjonerte overtredelser av sjødyktighetsloven kapittel 11 om forurensning fra skip, for å uaktsomt ha sluppet ut i sjøen vann som inneholdt olje. Bøtene ble skjerpet fra herredsrettens dom og satt til kr. 20.000,- for begge. Dette er en eldre dom, men dommen illustrer likevel at bøtenivået for denne typen overtredelser ligger klart høyere.⁷⁴

Når det gjelder idømmelse av fengselsstraff kan avgjørelsene grupperes i fire hovedgrupper; (1) overtredelser som skyldes promillekjøring og hendelsen har medført materielle skader, (2) overtredelser som skyldes promillekjøring og som har medført skade på liv eller helse, eller død, (3) overtredelser som har medført materielle skader og (4) overtredelser som har medført skade på liv eller helse, eller død. For oppgaven er straffenivået i det som kan kalles gruppe tre mest relevant.

Når det gjelder den første gruppen av overtredelser, brudd på straffeloven § 422 andre ledd om promillekjøring i samvirke med brudd på andre av de relevante bestemmelsene, særlig bestemmelsene om navigasjon, er avgjørelsene og de idømte straffene ikke direkte relevante for oppgavens problemstilling. Det er andre hensyn, herunder særlig hensynet til allmennprevensjon, som kommer inn ved straffeutmålingen i disse sakene, og ofte vil promillekjøringen bli ansett som den alvorligste

⁷² Straffeloven § 27.

⁷³ TOSLO-2009-86921

⁷⁴ Iflg. SSBs nåverdiberegning tilsvarte kr. 20.000,- i 1983 kr. 45.626.13,- i 2009.

overtredelsen.⁷⁵ Det kan imidlertid tenkes av overtredelsen av lovens andre bestemmelser isolert sett kan være såpass alvorlig at det i seg selv kunne ledet til fengselsstraff og dermed ha selvstendig betydning ved utmålingen av fengselsstraff.⁷⁶

For avgjørelsene i den andre kategorien, hendelser der promillekjøring med båt har medført personskader, gjør det seg på samme måte gjeldende særlige hensyn ved straffeutmålingen. Dersom promillekjøringen har medført konsekvenser, som grunnstøting eller kollisjoner, vil det i tilnærmet alle tilfeller foreligge overtredelser av navigeringsbestemmelser eller andre bestemmelser om sikkerhet til sjøs. I disse tilfellene vil overtredelse av navigeringsbestemmelsene og den generelle bestemmelsen i straffeloven § 416 også her ofte kun være *"et straffeskjerpene moment ved utmålingen av straffen for øvrig"*.⁷⁷

Dommene i den tredje kategorien av praksis, hendelser som har medført kun materielle skader, gir et bedre bilde av straffenivå for overtredelser av de straffebudene som er videreført i skipssikkerhetsloven.

Her er igjen er Rt. 1992 s. 1578, "Arisan"-saken, relevant. Skipsføreren ble som tidligere nevnt dømt for overtredelse av forurensningsloven § 78 og straffeloven § 416. Høyesterett uttalte at det ved straffeutmålingen måtte ha ikke ubetydelig vekt at skipet var overlastet. Det uttales imidlertid i dommen at reaksjonen på overtredelse av straffeloven § 416 isolert sett ville medføre kun bøtstraff. Dommen er en dissensdom 3-2, og mindretallet ønsket kun og idømme bøter for overtredelsen, mens flertallet dømte skipsføreren til 30 dager ubetinget fengsel, samt en bot på 30 000,-. Domslutningen viser at overtredelsen av forurensningsloven ble ansett som mest alvorlig og var grunnlaget for fengselsstraffen, mens overlastingen kun kom inn som et skjerpene forhold.

En annen illustrerende avgjørelse er inntatt i Rt. 1991 s. 543. Her ble skipsføreren dømt for overtredelse av straffeloven § 418 første ledd nr. 1 og nr. 3 jf. andre ledd, da han ved grov uaktsom navigering forårsaket kollisjon med en ubåt i overflatestilling. Han ble videre dømt for overtredelse av straffeloven § 424 for å gjennom 15 år ha gjort tjeneste som skipsfører uten nødvendig utdanning eller sertifikat. Høyesterett slo fast at overtredelsen av § 424 var såpass grov at også den

⁷⁵ Se blant annet Rt. 1959 s. 1313.

⁷⁶ Se blant annet Rt. 1988 s. 738.

⁷⁷ LB-2004-78156.

isolert sett ville medført fengselsstraff. Straffebudene hadde en strafferamme på fengsel inntil 3 måneder hver, dermed hadde overtredelsen en strafferamme på 6 måneder i henhold til straffelovens regler om konkurrens. Skipsføreren ble idømt 30 dagers ubetinget fengsel.

Til slutt nevnes dommen inntatt i Rt. 1981 s. 336. Her ble to båteiere dømt til 7 måneder fengsel, hvorav 4 måneder betinget, for overtredelse av straffeloven § 315 første ledd, i konkurrens med straffebestemmelsene om falsk forklaring i straffeloven kapittel 15. De hadde under sjøforklaring skjult at det ikke var navigasjonsutdannet skipper om bord under et havari, fått en tredjemann til å underskrive som skipper på en utskrift av skipsboken og fått den samme tredjemannen til å møte under sjøforklaringen og forklare at han hadde ført båten. Dette er en av få dommer som omhandler forsettelige brudd på lovgivningen, og avgjørelsen gir grunn til å anta at straffenivå for forsettelige overtredelser vil ligge høyere enn for uaktsomme.

I den siste grupperingen av praksis, hendelser som har medført skade på liv eller helse, eller tap av menneskeliv er det for det meste andre og strengere bestemmelser som blir anvendt, blant annet straffeloven § 151 jf. § 148 om skader forårsaket ved uaktsom sjøskade. Det kan her vises til RG 2004 s. 304, "Sleipner"-saken. Hurtigbåten M/S Sleipner grunnstøtte og sank i september 1999. Ved forliset omkom 16 mennesker, flere ble skadet og fartøyet måtte kondemneres. Skipsføreren ble, i tråd med aktors påstand, dømt til 6 måneder betinget fengsel for overtredelse av straffeloven § 151 jf. § 148, for uaktsomt å ha voldt sjøskade med tap av menneskeliv til følge. Straffen er klart strengere enn der hendelsene kun har medført materielle skader.

Det er vanskelig å slutte noe generelt om straffenivå hva gjelder fengselsstraff ut fra dette materialet. Mangelen på føringer i rettpraksis påpekes også av domstolene selv i flere tilfeller, blant annet i Rt. 1991 s. 543 og i RG 2004 s. 304. Noen generelle forhold skal likevel kommenteres.

I de dommene som ilegger fengselsstraff er det flere som ilegger 30 dager ubetinget fengsel og dette kan indikere straffenivå. Imidlertid gjelder disse avgjørelsene overtredelse av ulike straffebud med ulike strafferammer, og ofte flere straffebud i konkurrens, noe som også påvirker strafferammer og straffeutmåling. Dette gjør det vanskelig å sammenligne sakene. Dette medfører også at forholdet mellom strafferammen og den ilagte straffen varierer, og forholdet mellom strafferamme og idømt straff sier også derfor lite om straffenivået. Det kan imidlertid trekkes frem at i de

sakene det er snakk om forsettlig overtredelse, er det ilagt strengere straff. Og i de mest alvorlige sakene er ikke straffebudene i straffeloven kapittel 30 og 42 anvendt på forholdet, men heller straffelovens strengere generelle straffebud som for eksempel § 148 jf. § 151 og forurensningslovens straffebestemmelser. For uaktsomme overtredelser uten alvorlige konsekvenser er inntrykket at det i høy grad ble bruk bøtStraff, og at nivået på bøtene ikke var spesielt høyt. Det er dermed grunnlag for å anta det at også før skipssikkerhetsloven kun ble anvendt fengselsstraff for de mer kvalifiserte overtredelsene.

3.2.1.2 Skipssikkerhetsloven

I forbindelse med økningen av strafferammene understreket Nærings- og handelsdepartementet at det skal mye til før fengselsstraff på mer enn 6 måneder bør ilegges, og at straffen for de aller fleste overtredelser bør ligge i sjiktet *opptil* 6 måneder.⁷⁸ Denne uttalelsen er helt generell, og knytter seg til overtredelser av alle straffebudene og til alle typer av overtredelser. Dette kan tolkes slik at det kun ved alvorlige overtredelser vil være aktuelt med fengselsstraff på mer enn 6 måneder fengsel. For de såkalte "normalovertredelsene" vil straffen dermed ligge i sjiktet mellom 14 dager fengsel⁷⁹ og opptil 6 måneder. Hvilken straff som skal ilegges for den enkelte overtredelse er opp til domstolenes skjønn. Det er klart at signaler fra lovgiver om straffenivået for de typiske overtredelser av et straffebud er relevant for domstolene ved straffeutmålingen. Spørsmålet er hvilken vekt slike signaler tillegges. Dette vil avhenge av forarbeidene i de enkelte tilfeller og det øvrige rettskildemateriale.⁸⁰ Når det gjelder skipssikkerhetsloven er det snakk om en ny lov som resultat av en omfattende revisjon av lovgivningen på området. Uttalelser om hvordan bestemmelsene skal forstås og hvilket straffenivå som er ønskelig må dermed ha betydelig vekt.

Det er så langt kun Nedre Telemark tingretts avgjørelse i "Full City"-saken som har ilagt enkeltpersoner straff. Både skipsføreren og tredjestyrmannen ble dømt for overtredelse av forurensningsloven, mens tredjestyrmannen ble frifunnet for overtredelse av skipssikkerhetsloven. Skipsføreren ble også dømt for uaktsom vesentlig

⁷⁸ Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s. 86.

⁷⁹ Minstestrafen etter straffeloven § 17.

⁸⁰ NOU 2002: 4 pkt. 5.2.1.5.2.

overtredelse av bestemmelsene om sikkerhetsmessig forsvarlig vakthold.⁸¹ I følge retten holdt ikke skipsføreren seg orientert om tilgjengelige værvarsel, den faktiske utviklingen av været eller om sjøtilstanden i det området skipet lå ankret etter han forlot broen. Som følge av at han var ukjent med de utsendte værvarslingene sørget han ikke for de nødvendige sikkerhetsmessige tiltak de meldte forholdene tilsa. Som skipsfører hadde domfelte ansvar for at slike tiltak ble satt i verk. Skipsføreren ble også dømt for overtredelse bestemmelsene om miljømessig sikkerhet⁸² for unnlatt varsling av fare for forurensning. Videre ble han dømt etter forurensningsloven § 78 for å ha unnlatt å treffe tiltak ved fare for forurensning. Om straffeutmålingen uttaler tingretten:

"Begge de tiltalte har gjort seg skyldig i grove brudd på en sentral bestemmelse som skal sikre mot ødeleggelse av miljøet på land og i sjøen, verdier som i de senere år er blitt stadig høyere verdsatt i vårt samfunn. ... Av allmennpreventive grunner bør det reageres sterkt ved overtredelse av bestemmelse som skal verne miljøet."⁸³

Det er ikke klart hvilken bestemmelse tingretten sikter til, men den eneste bestemmelsen begge tiltalte ble dømt etter var forurensningsloven § 78. Retten sier ingenting om overtredelsen av skipssikkerhetslovens regler, kun at skipsføreren ble funnet skyldig i flere og grovere lovovertridelser enn tredjestyrmannen, og at han måtte ilegges en klart strengere straff. Det kan tenkes at overtredelsen av forurensningslovens bestemmelser var førende i straffeutmålingen, men dette er ikke sikkert. Retten idømte etter en samlet vurdering kapteinen til 6 måneder fengsel, hvorav 60 dager ubetinget. Dette er en økning i forhold til det nivået som er indikert i tidligere rettspraksis. Straffen antas å være i tråd med departementets signaler om ønsket straffenivå. Uttalelsen i forarbeidene er generell, og departementet skiller ikke mellom betinget eller ubetinget fengsel. Det er ikke uttalt noe i avgjørelsen om forholdet til departementets uttalelse om straffenivå. Hvor stor vekt tingretten har lagt på den er dermed usikkert.

Når det gjelder bøter, uttalte skipssikkerhetslovutvalget at bøtenivået før skipssikkerhetslovens ikrafttredelse framstod som rimelig, og at det ikke var noe behov

⁸¹ Skipssikkerhetsloven § 60 andre ledd.

⁸² Skipssikkerhetsloven § 65 første ledd bokstav a.

⁸³ Dommens s. 20.

for en økning.⁸⁴ Imidlertid ønsket departementet å heve nivået, blant annet på grunn av allmennpreventive hensyn og at det burde holdes på tilsvarende nivå som for andre sammenlignbare livsområder.⁸⁵ Praksis viser at bøtenivået har økt betraktelig. Blant annet har sysselmannen på Svalbard 8. juli 2010 ilagt et forelegg for overtredelse av skipssikkerhetsloven § 60 første ledd, for brudd på navigeringsbestemmelsene. Skipsfører førte her passasjerskipet MV "Polar Star" ved Hornsund på Svalbard uten oppdaterte sjøkart. Skipet berørte en grunne, fikk en mindre lekkasje og tok inn vann. Hendelsen medførte ingen personskader eller forurensning, kun materielle skader på skipet. Sysselmannen la til grunn at det å føre skip i det aktuelle område uten oppdaterte sjøkart var en vesentlig overtredelse av plikten til å navigere skipet slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø og materielle verdier. Skipsføreren ble ilagt en bot på kr. 15.000,-, med økning til påstand om bot på kr. 18.000,- dersom forelegget ikke skulle bli vedtatt.

Bulkskipet "Federal Kivalina" grunnstøtte ved Årsundøya i Tingvoll kommune 6. oktober 2008 på grunn av feilnavigering. Grunnstøtingen medførte kun materielle skader på skipet, men det oppstod fare for liv, sikkerhet og miljø. Skipsføreren ilagt og vedtok et forelegg på kr. 30.000,- for uaktsom overtredelse av skipssikkerhetsloven § 60 første ledd.⁸⁶ Også losen ble ilagt et forelegg på kr. 30.000,- for uaktsomt brudd på skipssikkerhetsloven. Losen nektet å vedta forelegget. Ved hovedforhandling i Nordmøre tingrett ble lovgrunnlaget endret fra skipssikkerhetsloven til lov 16. juni 1989 nr. 59 om lostjenesten m.v., og losen ble idømt en bot tilsvarende forelegget på kr. 30.000,-.⁸⁷ Størrelsen på disse bøkene ligger høyt over det tidligere bøtenivået for brudd på navigeringsbestemmelser, og nivået har dermed økt betraktelig. Det er videre blitt fastsatt bøter til enkeltpersoner på opptil kr. 50.000,-, noe som helt klart er en stor økning i forhold til tidligere rett.⁸⁸

3.2.2 Enkelte prosessuelle forhold

Den reelle straffebelastningen for domfelte påvirkes også av bruk av straffeprosessuelle tvangs- og etterforskningsmidler. Som tidligere redegjort for var muligheten for å kunne

⁸⁴ NOU 2005: 14 s. 169.

⁸⁵ Pettersen (2010) pers. medl. og Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s. 86.

⁸⁶ Div. nyhetsartikler.

⁸⁷ Nordmøre tingretts dom 13. mai 2008, Nordmøre tingrett (2010) pers. medl.

⁸⁸ Pettersen (2010) s. 771.

pågripe og varetektsfengsle siktede i henhold til straffeprosessloven § 171 jf. § 184 en av årsakene til at strafferammene ble hevet i forhold til utkastet til lov. Mer interessant er straffeprosessloven § 181 jf. § 171 om beslag av pass og sjømannsbøker som fengslingsurrogat. Dette er særlig relevant med tanke på den store andelen utenlandske sjøfolk som kan bli strafferettslig ansvarlige etter norsk lovgivning, og kan bli mer aktuelt dersom tolkningen av skipssikkerhetsloven § 69 tredje ledd medfører at bruk av varetekt er avskåret der overtredelsen etter Havrettskonvensjonen artikkel 230 kun kan straffes med bøter.

Utholdt varetekt kommer til fradrag i straffeutmålingen, jf. straffeloven § 60. Fengslingsurrogater kommer derimot ikke direkte til fradrag, selv om langvarig tilbakeholdelse i et fremmed land vil være en påkjenning. Dette vil dermed kunne øke straffebelastningen for utenlandske sjøfolk. Det kan her vises til dommen i "Full City"-saken og Rt. 1992 s. 1578, "Arisan"-saken. I "Arisan"-saken gjorde forsvareren gjeldende at domfelte også skulle ha fradrag etter straffeloven § 60 for de dagene domfeltes pass var beslaglagt og han var pålagt daglig meldeplikt. Forsvareren mente tilbakeholdelsen og meldeplikten var svært tyngende for domfelte. Domfelte var utlending, hadde språkproblemer og var svært isolert i denne tiden. Forsvareren mente dette måtte likestilles med "frihetsberøvelse" og dermed gi fradrag i utmålt straff. Førstvoterende, representant for mindretallet, her med tilslutning fra flertallet, var ikke enig i forsvarerens argument. Førstvoterende begrunner dette med at selv om meldeplikten og beslagleggelsen av passet hadde vært en belastning for domfelte, dreide det seg om så avgrensede tiltak at de falt utenfor området for straffeloven § 60. Imidlertid mente førstvoterende at forholdet likevel burde tillegges skjønsmessig betydning ved straffeutmålingen.

I forbindelse med straffeutmålingen i Nedre Telemark tingretts avgjørelse i "Full City"-saken uttaler sorenskriveren;

"ved utmålingen av straffen bør det også tas hensyn til at de tiltalte ble holdt tilbake i Norge i lengre tid etter grunnstøtingen før de i januar 2010 fikk returnere til Kina ["Full City" grunnstøtte 31. juni 2009, min anm.]. Oppholdet i Norge var utvilsomt en belastning."

Så selv om tiden de domfelte har blitt holdt tilbake i Norge ikke kommer direkte til fradrag i straffen, vil det være et skjønnsmessig moment i straffeutmålingen. Det ble imidlertid ilagt en relativt lang fengselsstraff for skipsføreren i "Full City"-saken. Det kan dermed spørres hvor mye vekt retten tiller dette, og hvor streng straff retten i utgangspunktet mente det var grunnlag for å idømme.

3.3 Konklusjon

Det er etter dette klart at straffenivået for overtredelser av reglene om skipssikkerhet har økt, noe som også var en forutsetning fra lovgiver. Økningen gjelder både det formelle og det faktiske straffenivået. Når det gjelder det strafferammene fikk andre strengere bestemmelser anvendelse også under tidligere rett, noe som får betydning særlig for bestemmelsene som overlapper med forurensningsloven. I disse tilfellene har ikke i realiteten strafferammen økt. Rettspraksis etter skipssikkerhetsloven viser en klar økning når det gjelder bøtenivået og indikerer også en økning av straffene ved ileggelse av fengselsstraff. Det er imidlertid for lite praksis per dags dato til å kunne si noe sikkert om utviklingen av straffenivået for fengselsstraffer, og hvilken betydning departementets uttalelse om ønsket straffenivå får i rettspraksis.

Det ble i skipssikkerhetsloven innført flere mekanismer for å høyne terskelen for ileggelse av straff og sørge for at straff kun blir anvendt ved alvorlige overtredelser. Dette gjelder kravet til vesentlig overtredelse for ileggelse av straff, og innføringen av overtredelsesgebyr for mindre alvorlige overtredelser. Selv om straffenivået har økt, og dette var en ønsket utvikling vil disse mekanismene medføre en avkriminalisering av mindre alvorlige overtredelser. Det at straff nå kun skal brukes ved alvorlige overtredelser kan dermed forsvare det økte straffenivået.

Det er imidlertid fortsatt tidlig etter lovens ikrafttredelse til å kunne si noe sikkert om virkningen av dette. Det er grunn til å anta at en stor del av de mindre alvorlige overtredelsene som tidligere ble straffet med bøter nå vil reageres på med overtredelsesgebyr. Imidlertid er hovedfokus for den administrative sanksjonen overtredelsesgebyr på rederiet. Dette ble det gitt tydelige signaler til Sjøfartsdirektoratet om fra Nærings- og handelsdepartementet.⁸⁹ Etter ordningen med overtredelsesgebyr ble satt i gang i 2009 har det kun blitt ilagt 4 overtredelsesgebyr til mannskap. Tre av

⁸⁹ Sjøfartsdirektoratet (2010) pers. medl.

disse overtredelsesgebyrene knytter seg til brudd på kvalifikasjonskrav,⁹⁰ mens ett knytter til seg overtredelse av navigasjonsbestemmelsen.⁹¹ Nivået på gebyrene varierer mellom kr 1.000,- til kr 4.000,- for mindre alvorlige brudd på kvalifikasjonskravene, opptil kr. 14.000,- for mer alvorlige og langvarige brudd på kvalifikasjonskravene. For brudd på navigasjonsbestemmelsen ble det ilagt et overtredelsesgebyr på kr. 15.000,-.⁹² Dette viser at når overtredelsesgebyr blir brukt er det snakk om mindre alvorlige saker og at nivået på gebyrene kan antas å ligge under nivået for bøter.

Når det gjelder fengsel, ser man av forholdstallet mellom ilagte forelegg og overtredelsesgebyr, og uttatte tiltaler⁹³ at vesentlighetskravet kan antas å ha medført færre tiltaler. Basert på departementets uttalelser i forarbeidene om ønsket straffenivå, er det imidlertid sannsynlig at dersom fengselsstraff først blir aktuelt vil straffene for uaktsomme overtredelser øke i forhold til tidligere rett. For straffeutmålingens vedkommende er både forholdet til beslag av pass og tilbakeholdelse av tiltalte og forholdet til Havrettskonvensjonen artikkel 230 interessante problemstillinger. Bruk av tilbakeholdelse som fengslingssurrogat er brukt i flere av sakene der utenlandske sjøfolk er mistenkt. Dette er en påkjenning for tiltale, men gir ikke direkte fradrag ved straffeutmålingen. Det skal komme inn som et skjønnsmessig moment, men det er ikke kommet klart frem i praksis hvilken vekt dette momentet skal ha. Bruk av tilbakeholdelse øker dermed den totale straffebelastningen, selv om det ikke direkte øker straffenivået. Forholdet til Havrettskonvensjonen som skjønnsmessig moment i straffeutmålingen er det grunn til å anta at vil bli behandlet i ankesaken over Nedre Telemarks dom i "Full City"-saken. Det vil bli interessant å se hvorvidt lagmannsretten legger vekt på dette momentet.

Når det gjelder overtredelser som har medført skader på miljøet er det klart at straffenivået for denne typen overtredelser er høyere enn for de "rene skipssikkerhetsovertredelser". Det har de siste årene vært et større fokus på miljøkriminalitet og sikring av miljøet. Det er også på dette området flere internasjonale regelverk man må forholde seg til. Det høyere straffenivået her er imidlertid i stor grad

⁹⁰ Skipssikkerhetsloven § 16.

⁹¹ Skipssikkerhetsloven § 14, for overtredelse av reglene om trafikkseparasjonssystem i Finland.

⁹² Sjøfartsdirektoratet (2010) pers. medl.

⁹³ Pettersen (2010) s. 870.

ikke noen endring som kom i forbindelse med skipssikkerhetsloven, men et resultat av en generell økning i fokus på miljøkriminalitet.

Det som særlig kjennetegner denne typen overtredelser er at de rammes både av skipssikkerhetsloven og de mer generelle forurensningsreglene, både i forurensningsloven og straffeloven. Den parallellbruken av transportlovgivningen og forurensningslovgivningen man får av dette er etter min mening uheldig. I utgangspunktet rammer ikke forurensningsloven utslipp fra transport, herunder sjøfart. Lovgiver har derimot valgt å straffesanksjonere brudd på forbudet mot forurensning fra skip i skipssikkerhetsloven. Forholdet til forurensningsloven ble ikke særlig behandlet i forarbeidene til skipssikkerhetsloven, og bestemmelsene i sjødyktighetsloven kapittel 11 ble videreført i skipssikkerhetsloven. Forurensningsloven og skipssikkerhetsloven rammer til dels ulike forhold ved utslipp fra skip, men bruken av forurensningsloven der havarier og kollisjoner har medført forurensning kan likevel føre til en uthuling av skipssikkerhetslovens bestemmelser. En del av årsaken til dette er at de strengere bestemmelsene forurensningsloven i stor grad vil utelukke anvendelse av skipssikkerhetsloven. Som oppgaven vil vise nedenfor har svensk og dansk rett egne lover som regulerer skipsforurensning, og EU har et eget direktiv om skipsforurensning. Norge har derimot valgt å videreføre bestemmelsene om forurensning fra skip i skipssikkerhetsloven. Som redegjort for overfor, vil forurensningslovens regler i stor grad komme inn og utelukke anvendelse av skipssikkerhetsloven i tilfeller der ulykker med skip har medført miljøskade. Det kan dermed være grunn til å vurdere om dette også i Norge skal reguleres i en egen lov, eventuelt i ett eget kapittel i forurensningsloven.

Det kan også kort nevnes at kretsen av aktører som rammes har økt, gjennom reglene om forsøk og medvirkning. Muligheten til å straffe for forsøk ble nevnt som en av årsakene for hevingen av strafferammene i skipssikkerhetsloven i forhold til det som ble foreslått av skipssikkerhetslovutvalget. Forsøk på overtredelse vil for alle bestemmelsene være straffbart når straffeloven 2005 trer i kraft.⁹⁴ Dette vil utvide gjerningsbeskrivelsen i alle straffebudene. Når det gjelder medvirkning til overtredelse, ville et medvirkningsansvar tidligere tolkes inn i den enkelte bestemmelse. Det var en av forutsetningene ved skipssikkerhetsloven at man også skulle kunne straffe

⁹⁴ Straffeloven 2005 § 16.

medvirkning, blant annet for å kunne straffe en videre krets av aktører.⁹⁵ Ved straffeloven 2005 vil medvirkning være straffbart dersom annet ikke er nevnt.⁹⁶ Frem til straffeloven 2005 trer i kraft vil medvirkning kun i begrenset grad være straffbart, og dermed ikke medføre noen særlig endring i forhold til tidligere rett. Etter ikrafttredelsen vil imidlertid kretsen av de som rammes av skipssikkerhetslovens straffebestemmelser utvides. Dette medfører for så vidt ikke noen endring i det som er definert som straffenivå, viser at målsetningen om mindre bruk av straff og avkriminalisering ikke nødvendigvis vil bli nådd.

4 HVOR LIGGER STRAFFENIVÅET I NORGE ETTER SKIPSSIKKERHETSLOVEN SAMMENLIGNINGET MED EU OG DE NORDISKE LANDENE?

4.1 Direktiv 2005/35/EF – skipsforurensningsdirektivet

4.1.1 Bakgrunnen for direktivet

Skipsforurensningsdirektivet ble vedtatt 7. september 2005, og medlemslandene var pålagt å gjennomføre direktivet i nasjonal lovgivning innen 1. mars 2007. Direktivet kom som en konsekvens av flere alvorlige sjøulykker med utstrakte miljømessige konsekvenser og har til hensikt å sørge for at medlemslandene i EU har tilstrekkelige sanksjoner i nasjonal rett til å kunne straffeforfølge både foresetelige og grovt uaktsomme utslipp fra skip. De tilsvarende reglene i norsk rett er dermed skipssikkerhetslovens bestemmelser om overtredelser av den miljømessige sikkerheten⁹⁷ samt forurensningslovens straffebestemmelser. Gjennom skipsforurensningsdirektivet ønsket EU-kommisjonen å oppnå et mer harmonisert sanksjonssystem, noe som vil gi en større grad av likebehandling av lovbrudd og som vil gjøre samarbeidet mellom landene lettere. Direktivet omfatter kun brudd på MARPOL vedlegg I og II. Kommisjonen la til grunn at utslippsreglene i MARPOL

⁹⁵ Pettersen (2010) pers. medl.

⁹⁶ Straffeloven 2005 § 15.

⁹⁷ Skipssikkerhetsloven §§ 64-66.

73/78 er tilstrekkelig strenge. Det er den nasjonale gjennomføringen av konvensjonen og den strafferettslige oppfølgingen av overtredelser som skal styrkes gjennom skipsforurensningsdirektivet.⁹⁸ Direktivet var svært omstridt da det ble vedtatt, og flere land stemte imot, herunder skipsfartsnasjoner som Hellas og Kypros.⁹⁹

Skipsforurensningsdirektivet ble tatt inn som en del av EØS-avtalen i mai 2009, men uten direktivets artikkel 4 andre punktum, som slår fast at overtredelser av direktivet skal være straffbare. Bakgrunnen for forbeholdet er Norges standpunkt om at strafferettslige bestemmelser faller utenfor EØS-avtalen. Norge har allikevel signalisert at man ønsker like regler som EU av hensyn til en homogenitetsmålsetning.¹⁰⁰

I oktober 2009 ble det vedtatt et endringsdirektiv til Skipsforurensningsdirektivet.¹⁰¹ Endringsdirektivet trådte i kraft den 16. november 2010 og gir utfyllende bestemmelser om straffesanksjoner for overtredelse av skipsforurensningsdirektivet. Endringsdirektivet kom etter en kompetansestrid mellom Kommissjonen og Parlamentet på den ene siden, og Rådet på den andre siden om hvorvidt skipsforurensningsdirektivet kunne inneholde straffesanksjoner. Det vil bli nærmere redegjort for dette nedenfor. Norske myndigheter har så langt ikke tatt stilling til endringsdirektivets konsekvenser for norsk rett.¹⁰²

4.1.2 Direktivets virkeområde

Skipsforurensningsdirektivet har et svært vidt virkeområde, både geografisk og når det gjelder hvilke aktører som rammes. Direktivet gjelder ethvert utslipp i et medlemslands indre farvann, territorialfarvann, økonomisk sone og internasjonalt strede, dersom et medlemsland har jurisdiksjon over slikt strede, og på det åpne hav. I tillegg gjelder det alle typer skip uavhengig av flagg, med unntak av krigsskip og lignende, jf. artikkel 3. Videre vil sanksjoner kunne rettes mot enhver ("*any person*") som er funnet ansvarlig for overtredelse etter artikkel 4, jf. artikkel 8 andre ledd. Dette omfatter, utover skipsfører og mannskapet om bord på skipet, blant annet bergingsmannskap, lasteeier og classeselskapet.¹⁰³

⁹⁸ MDa

⁹⁹ Pettersen (2010) s. 781.

¹⁰⁰ MDa

¹⁰¹ Rådsdirektiv 2009/123/EF

¹⁰² MDb.

¹⁰³ Ingressen punkt 7.

Det følger videre av artikkel 5 at unntaksbestemmelsene i MARPOL 73/78 også gjelder for forurensning som rammes av direktivet.¹⁰⁴ Etter disse bestemmelsene er forurensning ikke å regne som et straffbart forhold der forurensningen skyldes skade på skip eller utstyr; mannskapet har tatt rimelige forhåndsregler for å begrense skadeomfanget; og eier eller skipsfører ikke har utvist forsett, eller hensynsløshet med viten om at skade ville oppstå.

4.1.3 Skyldkrav

Forurensning fra skip er ulovlig dersom det er begått forsettlig, hensynsløst eller med alvorlig (grov) uaktsomhet ("*with intent, recklessly or by serious negligence*").¹⁰⁵ Opprinnelig var uttrykket "*gross negligence*" brukt. Dette ble erstattet med "*serious negligence*" i den endelige utgaven av direktivet. Begrunnelsen var at "*serious negligence*" var et internasjonalt akseptert juridisk begrep og man brukte dette for å unngå rettslig uklarhet.¹⁰⁶ Likevel har aktsomhetsnormen blitt kritisert, blant annet for å være vag og uklar, og at det i realiteten faktisk ikke er et akseptert juridisk begrep.¹⁰⁷

I 2006 ble det reist sak for EU-domstolen om gyldigheten av direktivet.¹⁰⁸ Bak saken sto en koalisjon bestående av Intertanko, Intercargo, greske skipsredere, the International Salvage Union og Lloyd's Register. Koalisjonen mente direktivet var i strid med regler i MARPOL 73/78 og Havrettskonvensjonen, og dermed ugyldig. De anførte for det første at direktivet utvidet kretsen av personer som kan straffes etter MARPOL 73/78, videre at skyldkravet "*serious negligence*" ikke var et akseptert juridisk begrep og at det heller ikke samsvarte med skyldkravet etter MARPOL 73/78. Koalisjonen anførte også at direktivets vide geografiske virkeområde var i strid med folkeretten, da direktivet gav større adgang til å anvende straff enn hva Havrettskonvensjonen åpner for. EU-domstolen slo fast at direktivets gyldighet ikke kunne sees i lys av Havrettskonvensjonen eller MARPOL 73/78. Dermed ble selve gyldigheten av direktivet ikke prøvd av domstolen. Videre uttalte domstolen at "*serious negligence*" refererte til at den ansvarlige hadde begått åpenbare brudd på sine plikter, som han kunne, eller burde ha unngått tatt i betraktning hans kunnskap, evner og de

¹⁰⁴ MARPOL 73/78 vedlegg I regulation 11 bokstav b og vedlegg II regulation 6 bokstav b.

¹⁰⁵ Skipsforurensningsdirektivet artikkel 4 første ledd.

¹⁰⁶ MDa.

¹⁰⁷ Sak C-308/06.

¹⁰⁸ Sak C-308/06

særlige forhold som gjorde seg gjeldende. Begrepet var dermed ikke i strid med kravene til klarhet og forutberegnelighet.

Når det gjelder den norske forståelsen av begrepet har Justis- og politidepartementet, med utgangspunkt i sak C-308/06, lagt til grunn at "*serious negligence*" tilsvarer "*gross negligence*" og disse begrepene korresponderer med begrepet grov uaktsomhet i norsk rett.¹⁰⁹

4.1.4 Sanksjonsbestemmelser

Utfyllende regler til direktivet ble gitt av Rådet ved rammebeslutning 2005/667/JHA, i medhold av EUF-traktatens bestemmelser om justis- og politisamarbeid. Rammebeslutningen gav detaljerte straffeutmålingsregler ved overtredelse av direktivet. Som nevnt var det under arbeidet med skipsforurensningsdirektivet en kompetansekompensstrid mellom Kommisjonen og Parlamentet på den ene siden, og Rådet på den andre siden om hvorvidt skipsforurensningsdirektivet, gjennom rammebeslutningen, kunne inneholde straffesanksjoner. Før fristen for å gjennomføre rammebeslutningen var utløpt, falt det en avgjørelse i EU-domstolen i forbindelse med et annet miljødirektiv med straffesanksjoner.¹¹⁰ Der slo EU-domstolen fast at EU som lovgiver i visse tilfeller kan vedta bestemmelser om straff, men at dette måtte gjøres i medhold av fellesskapsreglene i EUF-traktatens første søyle, ikke bestemmelsene om justis- og politisamarbeid. Kommisjonen ba etter dette om at rammebeslutning 2005/667/JHA ble kjent ugyldig, da den var gitt i medhold av feil hjemmelsgrunnlag.¹¹¹ Mens dette pågikk ble det utarbeidet et endringsdirektiv til skipsforurensningsdirektivet. Endringsdirektivet bygger på det materielle innholdet i den annullerte rammebeslutningen, men bestemmelsene om straffenivå og hvilken type straffereaksjoner som skulle benyttes er fjernet.¹¹² Dermed ble kommisjonens målsetning om harmonisering av reaksjonsfastsettelse og straffenivå innen EU på dette området ikke nådd. Selv om rammebeslutningen er annullert, skal oppgaven redegjøre kort for bestemmelsene om straffenivå for å vise hvilket nivå som var ønsket av kommisjonen.

¹⁰⁹ MDa.

¹¹⁰ Sak C-176/03

¹¹¹ Sak C-440/05

¹¹² MDb.

Rammebeslutningen artikkel 4 presiserer hvilke straffesanksjoner som skal benyttes. Utgangspunktet i første ledd er at ved alvorlige overtredelser skal det benyttes frihetsstraff, hvor strafferammens øvre grense skal ligge på minst mellom 1 og 3 års fengsel. Det kan etter tredje ledd i tillegg ilegges bøter. I mindre alvorlige tilfeller kan andre sanksjoner benyttes. Dette vil kunne være administrative straffer, eller bruk av kun bøtestraff. Hvis det er snakk om forsettelige overtredelser av direktivet som har medført alvorlige og omfattende forurensningsskader, kan øvre strafferamme økes til minst mellom 2 og 5 års fengsel. Der dette har forårsaket dødsfall eller personskader kan øvre strafferamme økes til minst mellom 5 og 10 års fengsel.¹¹³ I de tilfellene det er snakk om uaktsom overtredelse av direktivet kan øvre strafferamme økes til minst mellom 2 og 5 års fengsel dersom overtredelsen har medført alvorlige og omfattende forurensningsskader og har forårsaket dødsfall eller personskader, og minst mellom 1 og 3 års fengsel dersom det kun er snakk om forurensningsskade.¹¹⁴ Bestemmelsene viser at Kommisjonen ønsket et høyt straffenivå ved forurensning og utslipp fra skip. Dette er i tråd med uttalelser om at kampen mot forurensning fra skip utgjør en av unionens prioriteringer og at alle nødvendige midler må tas i bruk for å unngå dette.¹¹⁵

Skipsforurensningsdirektivet fastsetter altså ikke selv noen straff, men slår fast at forurensning og utslipp gjort forsettelig, hensynsløst eller grovt uaktsomt skal regnes som straffbare handlinger. Medlemsstatene pålagt å sikre at overtredelser som er straffbare etter direktivet, er sanksjonert med effektive, proporsjonale og avskrekkende midler, herunder både pønale og administrative sanksjoner, og at sanksjonene kan anvendes i forhold til alle aktørene som rammes av skipsforurensningsdirektivet, for eksempel gjennom regler tilsvarende de norske reglene om foretaksstraff. Direktivet er et minimumsdirektiv. Det betyr at medlemsstatene kan innføre strengere regler enn de direktivet foreskriver, så lenge det ikke kommer i konflikt med gjeldende folkerettslige regler.

Skipsforurensningsdirektivet skal anvendes i samsvar med folkeretten.¹¹⁶ Det særlig påpekt at skipsforurensningsdirektivet skal gjelde i samsvar med

¹¹³ Artikkel 5 fjerde og femte ledd.

¹¹⁴ Artikkel 5 sjetten og sjuende ledd.

¹¹⁵ 2005/667/JHA (opph.), ingressen punkt. 2.

¹¹⁶ Artikkel 9.

Havrettskonvensjonens kapittel XII, del 7, herunder artikkel 230 om begrensninger i anvendelse av fengselsstraff overfor utenlandsk skip og mannskap.

4.1.5 Betydning for norsk rett

Skipsforurensningsdirektivet er som nevnt tatt inn i EØS-avtalen med en tilpassningstekst til direktivets artikkel 4 andre setning, fordi Norge mener strafferettslige bestemmelser faller utenfor EØS-avtalen. Artikkel 4 i direktivet ble endret ved endringsdirektivet av 21. oktober 2009. Forholdet til endringsdirektivet er fortsatt under behandling hos Miljøverndepartementet. Imidlertid har Norge, som tidligere nevnt, signalisert at man ønsker samsvarende regler av hensyn til en homogenitetsmålsetning.¹¹⁷ Det er dermed grunnlag for å anta at lovgiver vil ønske å legge seg på et tilsvarende straffenivå som det EU har signalisert.

Det kan legges til grunn at de norske reglene i skipssikkerhetsloven, og forurensningsloven, fyller skipsforurensningsdirektivets krav om at sanksjonene skal være effektive, proporsjonale og avskrekkende. Skipssikkerhetsloven §§ 65 og 66 om brudd på plikter om den miljømessige sikkerheten har en strafferamme på bøter eller fengsel inntil 2 år for skipsfører og andre som har sitt arbeid om bord. Dette er i utgangspunktet under det nivået som har blitt signalisert fra EU-kommisjonen. Imidlertid følger det av skipssikkerhetsloven § 69 fjerde ledd at lovens straffebestemmelser ikke kommer til anvendelse der andre og strengere bestemmelser kan anvendes på forholdet. Ulovlige utslipp etter MARPOL 73/78 kan rammes av forurensningsloven § 78, som har strafferammer opp til fengsel inntil 5 år. Videre vil også straffeloven § 152b kunne anvendes. Bestemmelsen har en strafferamme på fengsel inntil 10 år og inntil 15 år i særlige tilfeller. Begge disse lovene rammer "*den som*" forårsaker forurensning og vil dermed kunne ramme den vide personkretsen som rammes av skipsforurensningsdirektivet. Når straffeloven 2005 trer i kraft vil straffebudene i skipssikkerhetsloven også ramme medvirkning. Dermed kan også skipssikkerhetsloven ramme en videre krets med aktører.

Det kan etter dette legges til grunn at direktivet ikke vil medføre noen endringer i norsk rett eller det gjeldende formelle straffenivået.

¹¹⁷ MDa.

4.2 NORDISK RETT

Kapittelet skal kort redegjøre for gjeldende lover når det gjelder skipssikkerhet og forurensning fra skip i Danmark og Sverige. Kapittelet skal redegjøre for det formelle straffnivå etter lovenes straffebud, herunder skyldkrav og strafferammer.

4.2.1 Svensk rett

I Sverige er skipssikkerhet regulert i Fartygssäkerhetslagen (2003:354). Loven dekker i stor grad det samme som skipssikkerhetsloven, med noen unntak. Blant annet er forurensning fra skip er regulert i en egen lov, lag om åtgärdar mot förorening från fartyg (1980: 424).

Fartygssäkerhetslagen har likt geografisk og saklig virkeområde som skipssikkerhetsloven, med samme krav til overholdelse av folkeretten.¹¹⁸ Videre er skyldkravet forsett eller uaktsomhet, med enkelte unntak der skyldkravet er forsett eller grov uaktsomhet.¹¹⁹ Loven skiller mellom tre ulike aktører; reder, skipsfører og "*den som*" overtrer lovens bestemmelser. Fartygssäkerhetslagen rammer dermed en videre krets av aktører enn skipssikkerhetsloven. Straffebestemmelsene er inndelt etter strafferammene, henholdsvis bøter eller fengsel inntil 1 år, bøter eller fengsel inntil 6 måneder og kun bøter. Strafferammene er således merkbart lavere enn etter skipssikkerhetsloven kapittel 10.

Den høyeste strafferammen, bøter eller fengsel inntil 1 år, kan anvendes ved brudd på reglene om tilbakehold av skip, brudd på forbud om å anløpe svensk havn eller dersom nærmere bestemte pålegg fra myndighetene ikke følges.¹²⁰ Det er dermed relativt få overtredelser som kan medføre fengsel inntil 1 år sammenlignet med norsk rett. Videre har loven en strafferamme på bøter eller fengsel inntil 6 måneder for brudd på krav til godkjenninger og sertifikater, krav til ansettelse og bemanning, herunder sikkerhetsbemanning og bruk av los, plikten til å sørge for at rederivirksomheten og skipet gjennomgår lovpålagt tilsyn, samt brudd på plikten til å betale gebyr, pålagt etter nærmere regler, til tilsynsmyndigheten.¹²¹ Videre er det en rekke ulike forhold der det

¹¹⁸ Fartygssäkerhetslagen kapittel 1, § 1.

¹¹⁹ Fartygssäkerhetslagen kapittel 8, § 2 nr. 6 og nr. 7

¹²⁰ Fartygssäkerhetslagen kapittel 8, § 1.

¹²¹ Fartygssäkerhetslagen kapittel 8, § 2.

kun kan ilegges bøtStraff,¹²² blant annet rammer bestemmelsen skipsfører som bruker skip i strid med forskrifter om lasting, og videre skipsfører eller teknisk sjef som ikke oppfyller sine lovpålagte plikter med tanke på å gjøre skipet og maskineriet sjøklartikkel Bestemmelsen sanksjonerer videre ulike krav til personlig sikkerhet om bord, samt andre forhold om omhandler mannskapets arbeidsforhold. Bestemmelsen rammer også den som forsømmer plikten til å sørge for at dokument om godkjent sikkerhetsorganisasjon, tilsynsbok, sertifikater og lignende er om bord samt å ikke bistå og gi opplysninger til tilsynsmyndighetene.

Straffekapittelet i Fartygssäkerhetslagen skal imidlertid ikke anvendes dersom forholdet rammes av strengere bestemmelser i straffeloven (brottsbalken) eller sjöloven (sjölagen).

Sverige har, i motsetning til Norge, en egen lov om forurensning fra skip, lag om åtgärda mot förorening från fartyg (1980: 424). Kapittel 10 regulerer straffansvarsbestemmelsene. Lovens geografiske virkeområde ble endret ved vedtagelsen av EUs skipsforurensningsdirektiv.¹²³ Loven gjelder nå for det første for svenske skip, videre gjelder den utenlandske skip der overtredelse av bestemmelsene er begått i svensk økonomisk sone. Dersom overtredelsen er begått av et utenlandsk skip i en annen stats indre farvann, territorialfarvann eller økonomiske sone kan svenske myndigheter straffeforfølge forholdet dersom overtredelsen har eller kommer til å medføre forurensning i svensk farvann og skipet frivillig har anløpt svensk havn. Dersom overtredelsen har skjedd på det åpne hav kan svenske myndigheter straffeforfølge dersom skipet frivillig har anløpt svensk havn. Loven har dermed samme svært vide anvendelsesområde som EUs skipsforurensningsdirektiv.

Også her er straffebestemmelsene inndelt etter strafferammene. Loven har imidlertid noe høyere strafferammer enn Fartygssäkerhetslagen, med fengsel inntil 2 år. Skyldkravet er derimot likt, forsett eller uaktsomhet. Den høyeste strafferammen på bøter eller fengsel inntil 2 år kan anvendes overfor den som overtrer forbudet mot utslipp av olje eller unnlater å begrense utslippet så langt som mulig, med mindre forholdet rammes av en strengere bestemmelse i straffeloven (brottsbalken) eller

¹²² Fartygssäkerhetslagen kapittel 8, § 3.

¹²³ Regeringens proposition 2005/06:209, *straffrättsliga regler mot förorening från fartyg*, s. 67.

miljøloven (miljøbalken).¹²⁴ På samme måte som for Fartygssäkerhetslagen angir loven hvilke andre lover den viker for. Videre kan også straff på bøter eller fengsel inntil 2 år anvendes overfor skipsfører eller den han har delegert ansvar til for overtredelser av plikten til å føre nødvendig tilsyn for å forhindre utslipp.¹²⁵ For overtredelser av forskrifter, forbud og pålegg om konkrete tiltak mot forurensning, samt overtredelse av beslutning om forbud mot anløp i svensk havn kan det ilegges bøter eller fengsel inntil 1 år.¹²⁶ Videre rammer loven en rekke ulike forhold, med strafferammer på kun bøter eller bøter eller fengsel inntil 6 måneder.¹²⁷ Verdt å trekke frem her er reglene om dagbøker, håndtering av skadelig avfall og om rapporteringsplikt der overtredelser har en strafferamme på bøter eller fengsel inntil 6 måneder.

Også for skipsforurensning ligger de svenske strafferammene lavere enn de norske. Dette bildet kompliseres imidlertid både for svensk og norsk rett ved at lovene viker for strengere bestemmelser i andre lover.

4.2.2 Dansk rett

Den danske loven som omhandler skipssikkerhet er lov om sikkerhed til søs (LBK nr 627 av 26/07/2002). Loven dekker i stor grad det samme som skipssikkerhetsloven. Lov om sikkerhed til søs likt geografisk og saklig virkeområde som skipssikkerhetsloven, med samme krav til overholdelse av folkeretten.¹²⁸ Lovens straffebestemmelser med strafferammer finnes i §§ 28 til 32. Strafferammene varierer mellom kun bøter til bøter eller fengsel inntil 1 år. Bøter eller fengsel inntil 1 år kan ilegges blant annet ved overtredelse av de alminnelige pliktene i lovens kapittel 4, tilsvarende skipssikkerhetsloven regler om teknisk, operativ og personlig sikkerhet, overtredelse av plikten til å yte bistand til tilsynsmyndighetene ved undersøkelser, overtredelse av plikten til å overholde vilkår knyttet til tillatelse, dispensasjon eller godkjennelse etter loven samt etterkomme ulike forbud eller påbud.¹²⁹ Det er videre særlig grunn til å nevne bestemmelsen i lovens § 29. Denne rammer den som foranlediger grunnstøting, forlis eller annen sjøulykke ved grov feil eller grov forsømmelse i tjenesten, samt

¹²⁴ Lag om åtgärdar mot förorening från fartyg kapittel 10, § 1.

¹²⁵ Lag om åtgärdar mot förorening från fartyg kapittel 10, § 2.

¹²⁶ Lag om åtgärdar mot förorening från fartyg kapittel 10, § 3.

¹²⁷ Lag om åtgärdar mot förorening från fartyg kapittel 10, § 4.

¹²⁸ Lov om sikkerhed til søs § 1 første ledd og forskrift 26/08/1999.

¹²⁹ Lov om sikkerhed til søs § 28 nr. 1-3.

skipsfører og andre som på grov måte eller gjentatte ganger navigerer eller behandler skipet i strid med godt sjømannskap. Bestemmelsen har en lav strafferamme, bøter eller fengsel inntil 4 måneder. Overtredelse av kvalifikasjonskrav har en strafferamme på kun bøter, men dette kan skjerpes til fengsel inntil 1 år og 6 måneder ved gjentakelse.¹³⁰ Loven har en generell bestemmelse med mulighet for å øke strafferammene dersom det foreligger skjerpene omstendigheter, herunder skade på person eller grov skyld.¹³¹ Strafferammene kan da for flertallet av bestemmelsene økes til fengsel inntil 2 år. I motsetning til skipssikkerhetsloven og Fartygssäkerhetslagen har ikke lov om sikkerhed til søs noen bestemmelse som sier den viker for annen strengere lovgivning.

Forurensning fra skip er regulert i lov om beskyttelse af havmiljøet. Loven implementerer MARPOL 73/78 i dansk rett. Loven har tilsvarende geografisk virkeområde som lov om sikkerhed til søs og skipssikkerhetsloven, og loven har dermed ikke samme vide virkeområde som den svenske lag om åtgärddar mot förorening från fartyg og Skipsforurensningsdirektivet.¹³² Loven har i kapittel 17 bestemmelser om straff. Overtredelser straffes med bøter, med mindre andre strengere lovbestemmelser kommer til anvendelse. Denne bestemmelsen er på samme måte som skipssikkerhetsloven § 69 fjerde ledd helt generell. Straffen etter lov om sikkerhed til søs kan imidlertid stige til bøter eller fengsel inntil 2 år dersom overtredelsen er begått forsettelig eller grovt uaktsomt, og har forårsaket skade på miljøet eller fare for slik skade, eller tiltalte har oppnådd eller forsøkt å oppnå økonomisk vinning av overtredelsen for seg selv eller andre. Denne bestemmelsen kommer ikke til anvendelse overfor utenlandske skip, med mindre overtredelsen er begått i dansk indre farvann. Dersom overtredelsen har skjedd utenfor det indre farvann, kan straffen stige til fengsel inntil 2 år i de tilfellene der det er snakk om forsettelig og alvorlig forurensning av havmiljøet.¹³³ Bestemmelsen samsvarer dermed med Havrettskonvensjonen artikkel 230.

¹³⁰ Lov om sikkerhed til søs § 29 d.

¹³¹ Lov om sikkerhed til søs § 31 jf. § 32.

¹³² Lov om beskyttelse af havmiljøet § 2 første ledd nr. 1, 5 og 6.

¹³³ Lov om beskyttelse af havmiljøet § 59.

4.3 Konklusjon

Både den svenske loven om forurensning fra skip og Skipsforurensningsdirektivet har et svært vidt virkeområde. Det ble under arbeidet med skipssikkerhetsloven vurdert hvorvidt skipssikkerhetsloven skulle gis slik anvendelse på utenlandske skip som befinner seg på andre lands sjøterritorier eller på det åpne hav, med de begrensninger som følger av folkeretten. Havrettskonvensjonen artikkel 218 nr. 1 gir Norge som havnestat adgang til å forfølge utslippsovertredelser som har skjedd i slike områder når skipet senere frivillig anløper norsk havn. En slik generell utvidelse ble ikke gjort i skipssikkerhetsloven. Skipssikkerhetslovutvalget mente det gikk noe for langt, og man hadde heller ikke hatt saker hvor slik straffeforfølgning hadde vært aktuelt.¹³⁴ Resultatet ble en forskriftshjemmel i lovens § 3, som åpner for å gi loven slik utvidet anvendelse dersom det senere blir aktuelt.¹³⁵

Både den svenske og danske lovgivningen bruker i større grad enn norsk lovgivning uttrykket "den som" for å angi hvem som kan straffes og rammer dermed, på samme måte som skipsforurensningsdirektivet, en svært vid personkrets. I motsetning til skipssikkerhetsloven, rammer forurensningsloven og de aktuelle bestemmelsene i straffeloven, § 152 b og §§ 148 og 151 "den som" overtrer bestemmelsen og er mer i samsvar med personkretsen etter nordisk rett og EU-retten. Bruken av "den som" ble vurdert ved arbeidet med skipssikkerhetsloven. Skipssikkerhetslovutvalget pekte på at uttrykket i prinsippet rammer enhver som overtrer bestemmelsene, og anså dette som uheldig i forhold til målsetningen om avkriminalisering.¹³⁶ Når straffeloven 2005 tretr i kraft vil straffebudene i skipssikkerhetsloven også ramme medvirkning. Loven kan da ved overtredelser av bestemmelsene om miljømessig sikkerhet ramme den samme utvidede krets av aktører som etter skipsforurensningsdirektivet. Dette var også en forutsetning fra departementet.¹³⁷

Begge disse generelle utvidelsene av virkeområdet ble vurdert og forkastet ved arbeidet med skipssikkerhetsloven. Gjennom reglene om medvirkning og forskriftshjemmelen til å utvide geografisk virkeområdet ved behov, kan disse utvidelsene likevel bli en realitet. Dette vil ikke påvirke straffenivået slik det er definert

¹³⁴ Pettersen (2010) pers. medl.

¹³⁵ NOU 2005: 14 s. 82.

¹³⁶ *ibid.* s. 166.

¹³⁷ Pettersen (2010) pers. medl.

i oppgaven, men det vil kriminalisere en økt krets av aktører samt straffebelegge flere hendelser.

Skyldkravene er imidlertid i stor grad sammenfallende, særlig for de nordiske landene. Skipsforurensningsdirektivet krevet at handlingene er begått enten forsettelig eller grovt uaktsomt for at straff skal kunne ilegges. Dette samsvarer med skyldkravet etter skipssikkerhetsloven for overtredelse av bestemmelsene om miljømessig sikkerhet.¹³⁸ I de tilfellene der forurensningsloven kommer inn vil derimot skyldkravet være forsett eller simpel uaktsomhet, og norsk rett vil ha en lavere skyldgrad enn skipsforurensningsdirektivet.

Strafferammene i de andre nordiske landene når det gjelder skipssikkerhet er noe lavere enn de norske, særlig gjelder det Fartygssäkerhetslagen. Stort sett ligger likevel strafferammene i det samme sjiktet, mellom bøter og fengsel inntil 2 år. Det samme gjelder forurensning fra skip. Disse strafferammene ligger imidlertid under det nivået som ble signalisert fra EU. Dette bildet kompliseres ved at de nordiske lovene, med unntak av lov om sikkerhet til søs, viker for strengere straffebestemmelser på samme måte som skipssikkerhetsloven. For øvrig gjelder Havrettskonvensjonen for de nordiske landene og EU. Begrensningen i bruk av fengselsstraff overfor utenlandske sjøfolk etter artikkel 230 vil dermed gjelde på samme måte som for skipssikkerhetsloven.

Det kan etter dette legges til grunn at det formelle straffenivået i Norge ligger noe over de andre nordiske landene når det gjelder skipssikkerhet og skipsforurensning, men man må ta med i vurderingen at lovene viker for andre strengere bestemmelser. I forhold til signalene fra EU ligger imidlertid norsk rett totalt, med skipssikkerhetsloven, forurensningsloven og straffeloven, på et nivå som samsvarer med det nivået som ble signalisert fra EU-kommisjonen.

¹³⁸ Skipssikkerhetsloven §§ 64-66.

5 LITTERATURLISTE

LOVER

Gjeldende lover

- 2007 Lov om skipssikkerhet 16. februar 2007 nr. 9
- 2006 Lov 19. mai 2006 nr. 16 om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentlighetsloven)
- 2005 Lov 17. juni 2005 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern m.v.
- 2005 Lov 20. mai 2005 nr. 28 om straff (straffeloven 2005)
- 2001 Lov 15. juni 2001 nr. 79 om miljøvern på Svalbard
- 1996 Lov 29. november 1996 nr. 72 om petroleumsvirksomhet
- 1994 Lov 24. juni 1994 s. 39 om sjøfarten (sjøloven)
- 1989 Lov 16. juni 1989 nr. 59 om lostjenesten m.v. (losloven)
- 1981 Lov 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven)
- 1981 Lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven)

1975 Lov 30. mai 1975 nr. 18 sjømannsloven

1902 Almindelig borgelig Straffelov 22. mai 1902 nr. 10 (straffeloven)

Opphevede lover

1984 Lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v.

1981 Lov 5. juni 1981 nr. 42 om sertifikatpliktige stillinger på norske skip, borefartøy og flyttbare innretninger (sertifiseringsloven)

1977 Lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden og hviletiden på skip

1971 Lov 18. juni 1971 nr. 90 om mønstring av arbeidstakere på skip m.v.

1964 Lov 19. juni 1964 nr. 20 om måling av fartøyer

1903 Lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighet (sjødyktighetsloven)

FORSKRIFTER

1983 Forskrift 16. juni 1983 nr. 1122 om hindring av forurensning fra skip m.m. (MARPOL-forskriften)

FORARBEIDER

Innst.O.nr.35 (2006-2007) Om lov om skipssikkerhet

Ot.prp. nr. 22 (2008-2009) Om lov om endringer i straffeloven 20. mai 2005 nr. 28 (siste delproposisjon – slutføring av spesiell del og tilpasning av annen lovgivning)

Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) Om lov om skipssikkerhet

NOU 2005:14 På rett kjøp

NOU 2003: 15 Fra bot til bedring

NOU 2002: 4 Ny straffelov

TRAKTATER

Havrettskonvensjonen United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982
(De Forente Nasjoners havrettskonvensjon)

Den internasjonale konvensjonen om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk av 1984 (STCW)

MARPOL 73/78 The International Convention for the Prevention of
Pollution from Ships, 1973 som endret ved protokoll av
1978 (Den internasjonale konvensjonen om hindring av
forurensning fra skip)

Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1974
(SOLAS)

Wienkonvensjonen The Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969

DOMSREGISTER

Norsk Retstien

Rt. 1993 s. 605

Rt. 1992 s. 1578 ("Arisan")

Rt. 1992 s. 823.

Rt. 1991 s. 543.

Rt. 1988 s. 738

Rt. 1981 s. 336

Rt. 1959 s. 1313

Rettens Gang

RG 2004 s. 304 ("Sleipner")

RG 1996 s. 1041

Utrykte dommer

LH-2010-5805

LG-2005-25500

LB-2004-78156.

LA-2003-18957

LA-1998-1327

Nedre Telemark tingretts dom 3. mai 2010, saksnr. 10-007069MED-NETE ("Full City")

TOSLO-2009-86921

Nordmøre tingretts dom 13. mai 2008, saksnr. 09-041645MED-NOMO ("Federal Kivalina")

DANSKE LOVER

Lov om sikkerhed til søs, LBK nr 627 av 26/07/2002.

Lov om beskyttelse af havmiljø, LBK nr. 929 av 24/09/2009.

SVENSKE LOVER

Fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Lag om åtgärder mot förorening från fartyg (1980: 424)

SVENSKE LOVFORARBEIDER

Regeringens proposition 2005/06:209

EU-RETT

EUF-traktaten

EF-traktaten (Roma-traktaten) skiftet 1. desember 2009 navn til EUF-traktaten (traktaten om den europeiske unions funksjonsmåte). Samtidig skiftet EF-domstolen navn til EU-domstolen.

Direktiv 2005/35/EF

Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on ship-source pollution and introduction of penalties for infringement.

Rammebeslutning 2005/667/JHA Council framework decision 2005/667/JHA of 12 July 2005 to strengthen the criminal-law framework for the enforcement of the law against ship-source pollution. (opph.)

Direktiv 2009/123/EF Directive 2009/123/EC of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Directive 2005/35/EC on ship-source pollution and the introduction of penalties for infringement.

AVGJØRELSER FRA EU-DOMSTOLEN

C-308/06

C-176/03

C-440/05

LITTERATUR

Eskeland (2006) Eskeland, Ståle. *Strafferett*, 2. utg., Oslo, Cappelen Akademisk Forlag, 2006.

Ruud (2006) Ruud, Morten og Geir Ulfstein. *Innføring i folkerett*, 3 utg., Oslo, Universitetsforlaget, 2006.

Sejersted (2005) Sejersted, Fredrik m.fl. *EØS-rett*, 2. utg., Oslo, Universitetsforlaget, 2005.

Pettersen (2010) Pettersen, Terje Hernes og Hans Jacob Bull. *Skipssikkerhetsloven med kommentarer*, Oslo, Fagbokforlaget, 2010.

Wang (2005) Wang, Øystein. *Forurensningsloven med kommentarer*, 1. utg., Oslo, Gyldendal Akademisk Forlag, 2005

DIVERSE

Nettsider

MDa.

Implementeringsuttalelse fra Miljøverndepartementet, opprettet 03.04.08, sist endret 15.04.10,

http://www.regjeringen.no/nb/sub/europaportalen/eosnotatbasen/notatene/2008/apr/skip_sforurensningsdirektivet.html?id=582723# (lastet ned 10.09.10)

MDb.

Posisjonsnotat fra Miljøverndepartementet, *Endring av skipsforurensningsdirektivet*, opprettet 27.10.09, sist endret 15.04.10

<http://www.regjeringen.no/nb/sub/europaportalen/eosnotatbasen/notatene/2009/okt/ending-av-skipsforurensningsdirektivet.html?id=586760#> (lastet ned 23.09.10)

NHD høringsbrev.

Nærings- og handelsdepartementets høringsbrev 3. september 2008

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/dok/horinger/horingsdokumenter/2008/horingsbrev-gjennomgang-av-straffebud/horingsbrev.html?id=525157> (lastet ned 28.10.10)

Sjøfartsdirektoratets årsmeldinger.

Sjøfartsdirektoratets årsmeldinger 2000 – 2009

<http://www.sjofartsdir.no/no/Publikasjoner/Arsmeldinger> (lastet ned 11.10.10)

Div. artikler.

Diverse artikler om "Federal Kivalina" grunnstøtingen fra NRK Møre og Romsdal,

http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/more_og_romsdal (lastet ned 23.11.10)

Personlig meddelelse:

- Hanevold (2010) Nina M. Hanevold, advokatfullmektig Wikborg, Rein & Co, samtaler oktober og november 2010.
- Pettersen (2010) Terje Hernes Pettersen, Nærings- og handelsdepartementet, samtale 18. november 2010.
- Sjøfartsdirektoratet (2010) Sjøfartsdirektoratet v. Karin Vedø, samtale 22. november 2010.
- Nordmøre tingrett (2010) Sentralbordet, samtale 24. november 2010.