



STRAFFANSVAR TIL SJØS

En fremstilling av dagens og morgendagens regler

Kandidatnummer: 432 og 437

Veileder: Professor dr. juris Hans Jacob Bull

Leveringsfrist: 25. april 2006

Til sammen 23.838 ord

27.04.2006

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>2</u>
1.1	Presentasjon og bakgrunn for valg av tema	2
1.2	Rettskilder	3
1.3	Veien videre	5
<u>2</u>	<u>FELLES EMNER FOR STRAFFELOVEN</u>	<u>6</u>
2.1	Straffelovens stedlige virkeområde	6
2.2	Påtale etter straffeloven	7
2.3	Hva er forsøk?	7
2.4	Hvordan skal begrepet ”skip” i straffeloven forstås?	8
<u>3</u>	<u>OVERTREDELSE AV SJØDYKTIGHETSBESTEMMELSEN STRL. § 304</u>	<u>12</u>
3.1	Gjerningsbeskrivelsen	13
3.1.1	Hva ligger i ordet ”bevirker”?	14
3.1.2	Hva vil det si å medvirke?	14
3.1.3	Hva vil det si at handlingen må være ”rettsstridig”?	15
3.1.4	Hvordan skal begrepet ”sjødyktig” forstås?	15
3.1.5	Tilbakeholdelse av skip	16
3.2	Straffebestemmelsens gjerningsperson	16
3.3	Hvilke krav stilles til skyld?	18
3.4	Rammes forsøk av bestemmelsen?	20
3.5	Strafferammen	20
3.6	Strl. § 304 i forhold til ny lovgivning	21

<u>4</u>	<u> OVERTREDELSE AV FORSKRIFT OG UAKTSOM NAVIGERING</u>	<u>22</u>
4.1	Gjerningsbeskrivelsen i første ledd	22
4.1.1	Overtredelse av forskrift gitt i medhold av sjøl. § 506 nr. 1 og 2	22
4.1.2	Overtredelse av forskrift gitt av Kongen om sjøfarten i norsk territorialfarvann	25
4.1.3	Aktsomhetsregelen	26
4.2	Straffebestemmelsens gjerningsperson	29
4.3	Hvilke krav stilles til skyld?	30
4.3.1	Hva legges det vekt på i aktsomhetsvurderingen?	30
4.4	Strafferammen	32
4.5	Medvirkning	33
4.6	Hvordan kan bestemmelsen anvendes i konkurrens?	34
4.6.1	Strl. § 418 første ledd nr. 1 og nr. 3 i konkurrens	34
4.6.2	Forholdet mellom strl. § 418 første ledd nr. 3 og sjøveisreglene	35
4.7	Strl. § 418 i forhold til ny lovgivning	36
<u>5</u>	<u> GROV ELLER OFTERE UTVIST UAKTSOMHET I TJENESTEN</u>	<u>37</u>
5.1	Gjerningsbeskrivelsen	37
5.2	Straffebestemmelsens gjerningsperson	39
5.2.1	Førerbegrepet i forhold til strl. § 304	40
5.2.2	Andre begreper	41
5.3	Hvilke krav stilles til skyld?	42
5.4	Strafferammen	43
5.5	Strl. § 422 i forhold til ny lovgivning	44
<u>6</u>	<u> NOU 2005: 14 PÅ RETT KJØL - NY SKIPSSIKKERHETSLOVGIVNING</u>	<u>45</u>
6.1	Hvorfor bør det komme en ny skipssikkerhetslov?	45
6.1.1	Skipssikkerhetslovgivningen i andre nordiske land	46

6.2	Prinsipper for kriminalisering	46
6.2.1	Forvaltningstiltak	47
6.2.2	Administrative sanksjoner	48
6.3	Bruk av definisjoner	52
6.3.1	Rederi	52
6.3.2	Skipsfører	53
6.3.3	Andre som har sitt arbeid om bord	53
6.4	Pliktsubjektet og dets ansvar	54
6.4.1	”Påse”-plikt	55
6.4.2	”Sørge for”-plikt	55
6.4.3	”Medvirke til”-plikt	57
6.5	Skipsbegrepets anvendelse	58
6.6	Hvordan kan foretaksstraff anvendes på sjørettens område?	59
6.6.1	Bruk av foretaksstraff i dag	59
6.6.2	Foretaksstraff etter NOU 2005: 14 På rett kjøp	60
6.7	Hvordan er straffebestemmelsene bygget opp?	60
6.8	Er dagens skyldkrav endret?	61
6.9	Hva innebærer og hvordan anvendes vesentlighetskravet?	63
6.9.1	Omfang	63
6.9.2	Virkningen	64
6.9.3	Graden av utvist skyld	64
6.10	Hvordan er strafferammene forandret?	65
6.11	Hvordan er medvirkning regulert?	66
6.12	Hvordan er forsøk regulert?	67
7	<u>BRUDD PÅ PLIKTER KNYTTET TIL TEKNISK OG OPERATIV SIKKERHET AV DEN SOM OPPTRETER PÅ VEGNE AV REDERIET</u>	69
7.1	Gjerningsbeskrivelsen for litra b	69
7.1.1	Veiledning til vesentlighetsvurderingen	70

7.2	Gjerningsbeskrivelsen for litra d	70
7.2.1	Veiledning til vesentlighetsvurderingen	70
8	<u>BRUDD PÅ PLIKTER KNYTTET TIL TEKNISK OG OPERATIV SIKKERHET</u>	72
8.1	Utk § 10-3 og utk § 10-4	72
8.2	Gjerningsbeskrivelsen for bestemmelsenes første ledd	73
8.2.1	Nærmere om navigering utk § 3-6	73
8.3	Gjerningsbeskrivelsen etter bestemmelsenes annet ledd	77
8.3.1	Veiledning til vesentlighetsvurderingen	79
9	<u>LITTERATURLISTE</u>	81
9.1	Bøker	81
9.2	Artikler	81
9.3	Forarbeider	81
9.3.1	Betenkninger før 1972	81
9.3.2	Betenkninger etter 1972: Norges offentlige utredninger	81
9.3.3	Odelstingsproposisjoner	82
9.4	Lovregistre	82
9.4.1	Norske lover	82
9.4.2	Danske lover	83
9.4.3	Svenske lover	83
9.5	Forskrifter	83
9.6	Konvensjoner, resolusjoner og provisoriske anordninger	84
9.7	Domsregister	84

Forkortelser

Aml. – Lov om arbeidervern og arbeidsmiljø m.v. av 4. februar 1977 nr. 4 og Lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern av 17. juni 2005 nr. 62

EMK – Den europeiske menneskerettighetskonvensjon

Flg. – følgende

FOR – forskrift

Fvl. – Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker av 10. februar 1967

GrL. – Kongeriget Norges Grundlov av 17. mai 1814

Jfr. – jamfør

Kap. – kapittel

Kronprinsreg. res. – Kronprinsregentens resolusjon

Losl. – Lov om lostjenesten m.v. av 16. juni 1989 nr. 59

NIS – Norsk internasjonalt skipsregister

NOR – Norsk skipsregister

NOU – Norges offentlige utredninger

Nr. – nummer

Ot.prp. – Odelstingsproposisjon

Res. – resolusjon

Rt. – Norsk Retstidende

S. - side

Sjødl. – Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. av 9. juni 1903 nr. 7

Sjøl. – Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39

Sjøml. – Sjømannslov av 30. mai 1975 nr. 18

SRI – Innstilling fra Straffelovrådet

Strl. – Almindelig Borgerlig Straffelov av 22. mai 1902 nr. 10

Strprl. – Lov om rettergangsmåten i straffesaker av 22. mai 1981 nr. 25

Utg. - utgave

Utk – utkast

Vtrl. – Vegtrafikklov av 18. juni 1965 nr. 4

1 Innledning

1.1 Presentasjon og bakgrunn for valg av tema

Denne oppgaven handler om straffansvar ved sammenstøt og grunnstøtning til sjøs. Det kan være mange årsaker til disse typer sjøulykker, og vi har lagt fokus på overtredelse av forskrift, utvist uaktsomhet og det å gå til sjøs med et sjøudyktig skip.

Temaet er spesielt interessant da nye regler er under utvikling. I forbindelse med ny straffelov vil enkelte bestemmelser som omhandler sjøfarten bli overført til særlovgivningen. Det foreligger forslag til ny lov om skipssikkerhet hvor det foreløpig er utarbeidet en NOU, NOU 2005: 14 På rett kjøl. Her har skipssikkerhetsutvalget sett på hvilke regler i straffeloven som kan bli opphevet, hvilke som kan videreføres i særlovgivningen og hvilke som bør bli stående i straffeloven.

Vi vil sammenligne rekkevidden av straffansvaret sett i lys av gjeldende regler og kommende regler. Her kommer vi til å undersøke om det vil bli en endring i skyldkravet, gjerningsbeskrivelsen, straffebestemmelsenes gjerningsperson og strafferammen.

Vi vil se på feil utvist av personer om bord på skipet, eventuelt utvist av rederiet, men ikke feil fra det offentliges side. Med feil fra det offentliges side mener vi for eksempel feil i sjøkart.

Av dagens bestemmelser vil vi ta for oss strl. §§ 304, 418 og 422. Grunnen til at vi har valgt disse straffebestemmelsene er at dette er de mest relevante i forhold til sjøulykker. Straffebestemmelsene rammer blant annet uaktsom navigering, overtredelse av sikkerhetsforskrifter og anvendelse av sjøudyktig skip. Straffeloven inneholder også andre straffebestemmelser om sjøudyktighet, men disse omhandler skipets tilstand og sjøudyktighet i seg selv. Av den grunn har vi avgrenset mot disse.

Definisjonen av sammenstøt er at det foreligger fysisk kontakt mellom to skip, jfr. sjøl. § 163. Sammenstøt foreligger også ved fysisk kontakt mellom skip og annen innretning, som for eksempel kaianlegg.

Grunnstøtning er berøring av havgrunnen eller is. Dersom et skip går på grunn kan også dette skape store materielle skader, på samme måte som ved sammenstøt.

Sjøretten er mangefasettert, det betyr at flere rettsområder har innvirkning, herunder strafferetten. Ulykker på sjøen skaper fare for menneskeliv og store materielle og miljømessige skader. Navigasjonsulykker utgjør en stor andel av sjøulykker i dag, og det er derfor viktig å få klare bestemmelser på dette området. Ikke minst på grunn av den økende virksomhet innen skipsfarten vi har sett de siste årene. Per i dag er det et stort antall skip under bygging, og det vil bli ferdigstilt flere nye skip de nærmeste årene. Sett i forhold til antall skip som skal kondemneres i samme tidsrom ser vi at skipsfarten vil fortsette å øke. Skipsfarten er økonomisk presset fra rederienes side med tanke på lønnsomheten. For å redusere kostnadene kutter rederiene blant annet i bemanningen om bord på skipene, og det kan stilles spørsmål ved om dette setter sikkerheten på prøve. Med slike tilstander er det viktig å ha klare regler slik at rederiene og de ansatte om bord tar farene knyttet til skipsfarten alvorlig.

1.2 Rettskilder

Det naturlige utgangspunkt er lovttekst, som har tyngst vekt. Straffebudene som gjelder for sjøfartsforhold er hjemlet i straffeloven. De aktuelle kapitlene er kap. 30 om "Forbrydelser i Sjøfartsforhold" og kap. 42 om "Forseelser i Sjøfartsforhold". Kapitlene kom inn i straffeloven i 1902, da straffeloven avløste kriminalloven av 1842. Tidligere var straffebestemmelsene spredt rundt i lovgivningen om sjøfartsforhold, men ble overført til straffeloven for å gjøre flere av straffebudene anvendelige også på førere og mannskap på utenlandske skip.¹

Strl. § 304 er plassert i kap. 30, mens strl. §§ 418 og 422 er plassert i kap. 42.

Andre aktuelle lover for vår oppgave er sjødyktighetsloven og sjøloven.

Forskriftsverket på sjørettens område omfatter rundt 150 forskrifter, som videre henviser til internasjonale konvensjoner og koder. Detaljreguleringen er foretatt i

¹ Ot.prp. nr. 40 (1961-1962) s. 44 første spalte

forskrift. Dette er hensiktsmessig fordi det vil være for mye å ta alle detaljer direkte inn i lovteksten. Forskrifter har av den grunn større vekt her enn på enkelte andre områder. Forskrifter er generelle rettsregler som treffes av offentlig myndigheter, og som er bestemmende for rettigheter og plikter til et ubestemt antall eller en ubestemt krets private personer, jfr. fvl. § 2 første ledd, litra a og c. I henhold til legalitetsprinsippet kreves det hjemmel i formell lov for å straffedømme. Dersom straffetrusselen i formell lov åpner for det, kan gjerningsbeskrivelsen likevel stå i en forskrift. Lovgiver gir på denne måten forvaltningen fullmakt til å bestemme hva som skal være straffbart, med andre ord de nærmere adferdsnormer. Det er dette som kalles blankettstraffebud. På sjørettens område er forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen² en av de forskrifter det hyppigst straffes etter. Denne forskriften betegnes som sjøveisreglene, og er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet med hjemmel i sjøl. § 506, jfr. kronprinsreg. res. av 5. mai 1967.

For å få oversikt over rettspraksis på området har vi anvendt Lovdata, og sett nærmere på hvordan spørsmålene rundt strl. §§ 304, 418 og 422 er løst i praksis. Høyesterettsdommer har stor rettskildemessig vekt, og det er også disse som har vært av størst interesse for oss. Straffebestemmelsene på sjørettens område er noe upresise, og praksis spiller derfor en viktig rolle som rettskilde.

De opprinnelige forarbeidene til straffeloven slik den fremstod i 1902 er av eldre dato, og har derfor mindre vekt i dag. Det er først og fremst forarbeider til lovendringene som er relevante for denne oppgaven.

Som kilde har vi deretter brukt NOU 2002: 4 Ny straffelov, som gir føring på hvordan fremtidens straffelovgivning vil se ut, og NOU 2003: 15 Fra bot til bedring, som omhandler forslag til endringer i sanksjonssystemet.

Til slutt har vi brukt NOU 2005: 14 På rett kjøp, ny skipssikkerhetslovgivning. I tillegg har vi hatt tilgang til høringsuttalelsene til utkast til lov om skipssikkerhet som vi har anvendt der det har vært relevant. Vi har lagt stor vekt på NOU 2005: 14 På rett kjøp og høringsuttalelsene siden det foreløpig ikke foreligger andre tilgjengelige forarbeider på dette området.

² FOR 1975-12-01 nr. 05

Det er beskjedent med teori på området. Det er skrevet lite om straffansvar til sjøs, og spesielt lite rundt temaet for oppgavens område.

Vi har snakket med Sjøfartsinspektøren i Oslo, som har gitt oss nyttig informasjon om praksis rundt straffansvar til sjøs. Han kom også med sine synspunkter på utarbeidelsen av ny skipssikkerhetslov.

1.3 Veien videre

I kapittel 2 behandler vi emner som er felles for bestemmelsene i straffeloven som vi behandler. Disse emnene er derfor ikke behandlet under hver enkelt bestemmelse i kapittel 3 – 5.

Kapittel 3 omhandler strl. § 304 om sjødyktighet.

Kapittel 4 omhandler strl. § 418. Her ser vi på anvendelsen av sjøveisreglene og konsekvensene av at de ikke følges, samt uaktsom navigering.

Kapittel 5 omhandler strl. § 422, som rammer uaktsomhet i tjenesten om bord på skip.

I kapittel 6 behandler vi emner fra NOU 2005: 14 På rett kjøp som er av betydning for vår avhandling. Disse emnene gjelder for de bestemmelsene i utkast til lov om skipssikkerhet som vi ser nærmere på i kapittel 7 og 8. Av den grunn er ikke disse emnene behandlet på samme måte under de enkelte bestemmelsene.

Kapittel 7 og 8 omhandler utkast til de bestemmelsene som strl. §§ 304, 418 og 422 er foreslått videreført i.

2 Felles emner for straffeloven

2.1 Straffelovens stedlige virkeområde

Den norske straffelovgivningens stedlige virkeområde er begrenset. Det vil si at selv om et norsk straffebud er overtrådt, er det ikke sikkert at handlingen kan straffeforfølges i Norge etter norsk rett.

Hjemmel for når en handling er straffbar i Norge er strl. §§ 12 og 13. Av strl. § 1 første ledd følger det at disse reglene gjelder uansett om straffebestemmelsen står i straffeloven eller i særlovgivningen.

Strl. § 12 nr. 1 sier at norsk straffelov får anvendelse på handlinger som er foretatt her i riket. Det vil si at i Norge kan det straffes for de forbrytelser som er begått på norsk territorium enten handlingen er begått av norske statsborgere eller utlendinger. Det er dette som kalles territorialprinsippet.

”I riket” betyr alt norsk landområde samt sjøterritoriet, som er området innenfor den vanlige firemilsgrensen, regnet fra de fastsatte grunnlinjer. Det gjøres ikke forskjell på handlinger forøvet om bord på norsk og fremmed skip.

Etter strl. § 12 litra d blir norsk fartøy som befinner seg i åpen sjø betraktet som en del av riket, jfr. flaggstatprinsippet. Det å seile med norsk flagg betyr at man er underlagt norsk lovgivning og jurisdiksjon.

Som fartøy regnes også ”norsk boreplattform eller liknende flyttbar innretning”.

Dersom en straffbar handling er begått om bord på et skip i fremmed havn eller på fremmed sjøterritorium, vil handlingen være begått i utlandet. Hvis handlingen er begått av noen av mannskapet eller andre som følger med fartøyet, eksempelvis passasjerer, regnes handlingen likevel som begått i riket, jfr. strl. § 12 nr.2. Besøkende om bord på skipet når det ligger i fremmed havn rammes ikke av bestemmelsen.

Likestilt med handlinger begått i riket er handlinger hvor ”virkningen er inntrådt eller tilsiktet fremkaldt” i riket, jfr. strl. § 12 siste ledd. Handlingen betraktes begått både på

handlingsstedet og virkningsstedet. Norsk straffelov får altså anvendelse på en handling som ikke er begått ”i riket”, jfr. nr.1, hvis resultatet er inntrådt eller tilsiktet fremkalt i riket.

I Rt. 1996 s. 654 ble dette klart presisert. Førstestyrmann på et utenlandsk skip hadde avfyrt et skudd med hagle mot den norske kystvakten. Den norske kystvakten hadde forsøkt å kutte trålen på det utenlandske fartøyet, som fisket etter torsk i fiskeriversonen ved Svalbard. Tjenestemennene befant seg ”i riket” siden de var om bord i et norsk fartøy, ”Sjøbjørn”, jfr. strl. § 12 nr. 1 litra d. Strl. § 12 siste ledd kom til anvendelse fordi virkningen av skuddet tiltalte avfyrte for å skremme bort tjenestemennene, måtte anses inntrådt eller tilsiktet om bord på ”Sjøbjørn”. Skuddet var rettet mot det norske kystvaktskipet, og handlingen måtte derfor anses foretatt ”i riket” i medhold av strl. § 12 siste ledd.

Høyesterett uttalte om anvendelsen av bestemmelsen:

”Forsvareren har anført at en slik anvendelse av § 12 annet ledd virker kunstig, men jeg kan ikke se annet enn at resultatet har støtte både i lovens ordlyd og i reelle hensyn”.

2.2 Påtale etter straffeloven

Det følger av strl. § 77 at påtalen er ubetinget offentlig med mindre det motsatte er bestemt. Påtale er ikke nevnt i strl. §§ 304, 418 og 422 og hovedregelen i strl. § 77 kommer derfor til anvendelse. At påtalen er ubetinget offentlig, betyr at påtalemyndigheten kan reise straffesak uavhengig av om den fornærmede ønsker det eller ikke, og uten å måtte oppgi noen grunn. Det er dette som omtales som det offentligrettslige forfølgingsprinsipp. Påtalemyndigheten har her plikt til å påtale den straffbare handlingen så lenge ikke hjemmelen for påtaleunntatelse kommer til anvendelse.

2.3 Hva er forsøk?

Forsøk vil si at en straffbar handling ikke er fullbyrdet, men det er foretatt skritt med sikte på å påbegynne den straffbare handlingen. Andenæs beskriver det som at

”forberedelsen og overveielensens tid er forbi, nå skrider han til verket”.³

Det følger av strl. § 49 annet ledd at forsøk på forseelse ikke er straffbart. Forsøk på overtredelse av strl. §§ 418 og 422 er således ikke straffbart.

Forsøk på forbrytelser er derimot straffbart jfr. strl. § 49 første ledd. Forsøk er derfor straffbart etter strl. § 304. Vi kommer tilbake til dette i kap. 3.

2.4 Hvordan skal begrepet ”skip” i straffeloven forstås?

Det foreligger ingen legaldefinisjon av begrepet ”skip” i loven, men lovgiver har gitt en nærmere utdypning av begrepet i forarbeidene.

Som ”skip” anses ikke bare større, dekkede fartøyer, men også mindre og åpne farkoster som det ellers ville være naturlig å betegne som ”båter”. I Ot.prp. nr. 40 (1961-1962) s. 20 er det uttalt på bakgrunn av en uttalelse fra Straffelovrådet i SRI 1958 s. 85:

”betegnelsen skip både i straffeloven og i andre lover omfatter ethvert fartøy uansett størrelsen med mindre noe annet går fram av sammenhengen eller bestemmelsens formål. Å gi en uttrykkelig definisjon som ville være tilstrekkelig klar og samtidig formålstjenlig, antas å ville være meget vanskelig, og synes heller ikke å være særlig påkrevet. Men henviser for så vidt til Handelsdepartementets uttalelse om at mangelen av en legaldefinisjon ikke er opplyst å ha voldt vanskeligheter i praksis.”

Tolkningen av begrepet ”skip” er siden fulgt opp i rettspraksis, men har samtidig vært diskutert hver gang uten endelig avklaring.

De fleste rettsavgjørelsene om skipsbegrepet har gjeldt strl. § 422 annet ledd, som ble opphevet ved lov av 25. juni 2004 nr. 52, samtidig med at det i sjøloven ble tilføyd et nytt kapittel 6A. Strl. § 422 annet ledd inneholdt en straffetrussel som rettet seg mot beruset skipsfører, maskinist, styrmann, stuert, telegrafist, skipselektriker og los. Dette er som sagt nå regulert i sjøloven. Endringene trådte i kraft 1. juli 2005.

³ Andenæs, Alminnelig strafferett 5. utg. s. 347

Selv om det som er sagt om skipsbegrepet først og fremst har fremkommet i dommer angående en bestemmelse som ikke lenger står i straffeloven, vil dommene likevel ha betydning for tolkningen av andre straffebestemmelser i dag. Noe av grunnen til dette er at Høyesterett har lagt særlig vekt på formålet med bestemmelsen, som er å skape sikkerhet til sjøs. Dette formålet ligger til grunn for de fleste straffebestemmelsene på det sjørettslige området.

Høyesterett slo fast i Rt. 1966 s. 916 at en 25 fot stor motorsjark med en motor på 15-18 hestekrefter var å anse som "skip" i henhold til strl. § 422. Dommen gjaldt kjøring av båt med promille, jfr. strl. § 422 annet ledd. Det ble i denne avgjørelsen lagt vekt på at det ved tolkningen av ordet "skip" måtte legges avgjørende vekt på formålet med straffebestemmelsen.

Dette ble fulgt opp i Rt. 1973 s. 433 på side 434 der Høyesterett slo fast at en 17 fots plastbåt med motor på 115 hestekrefter var å anse som "skip", jfr. strl. § 422 annet ledd. Saken gjaldt promillekjøring til sjøs.

I Rt. 1989 s. 624 fastslo Høyesterett at en åpen plastbåt 16 fot med en motor med 30 hestekrefter, var et skip i henhold til strl. § 304. Straffesaken hadde bakgrunn i en ulykke ved frakt av fôr ut til et oppdrettsanlegg. Båten ble brukt til å frakte domfelte, to ansatte og to utplasserte ungdomsskoleelever ut til oppdrettsanlegget. I båten hadde de og med seg en last på 685 kg. Båten var skiltet med opplysning om at den var typegodkjent av Det Norske Veritas for maksimum 8 personer. En slik typegodkjenning er en frivillig ordning. Transporten gikk, ifølge herredsrettens dom, fint helt til de kom ut i mer åpent farvann. Vinden frisknet fra syd og kom inn babord. Domfelte slakket farten fra full styrke da de var 10-15 meter fra oppdrettsanlegget, og da gikk båten noe ned med baugen. Båten begynte å ta inn vann etter å ha blitt truffet av en bølge akterut. Båten kantret og alle om bord gikk i vannet. Det ble forsøkt å redde alle i land med en pram, men også den kantret. En av de ansatte som hadde forsøkt å svømme i land omkom. Herredsretten uttalte at domfelte sannsynligvis reddet livet til de to skoleelevene med sin innsats. En av dem kunne ikke svømme, og redningsvesten han hadde på seg virket ikke som den skulle.

31-åringen ble dømt for overtredelse av strl. § 304, men dommen ble opphevet i Høyesterett på grunn av mangelfulle domsgrunner. Grunnen var at det var uklart om

herredsretten hadde anvendt skyldkravet riktig. Herredsrettens flertall hadde uttalt at domfelte ”måtte være klar over” at han gikk til sjøs med et sjøudyktig skip og at han ”måtte (...) være klar over” at sjøturen ville medføre større fare for menneskeliv akkurat den dagen enn det ellers gjorde. Førstvoterende i Høyesterett mente at denne uklarheten ikke ble ryddet av veien ved det som ellers fremgikk av premissene. Det var dissens 3-2 vedrørende dette punkt.

Om begrepet ”skip” uttalte førstvoterende at det var vanskelig å utlede fra forarbeidene⁴ noen generell forutsetning om at fartøyet skulle ha en viss minste størrelse og utrustning. Rettspraksis om begrepet ”skip” i henhold til strl. § 422 ble også nevnt. Førstvoterende uttalte videre at det er lite tilfredsstillende at lovgiver ikke har analysert skipsbegrepet nærmere. Det kunne være riktig som uttalt i forarbeidene til lovendringen i 1963 at det kanskje ikke er hensiktsmessig å fastsette bestemte generelle kriterier basert på fartøyets størrelse og liknende. Førstvoterende bemerket at de overveielser som må gjøres med utgangspunkt i formålsbetraktninger ofte er meget usikre, og pekte på at det kan reises innvendinger mot at den normerende virksomhet i stor utstrekning er overlatt til domstolenes skjønn.

Det er ikke vanskelig å se problemet retten står overfor når det gjelder tolkingen av skipsbegrepet. Ordene ”båt” og ”skip” klinger forskjellig i vanlig tale, og man forbinder ikke instinktivt en 16 fots båt med et skip. Loven fremstår som uklar, og det er uheldig at man i så stor utstrekning er henvist til et skjønn og forarbeidene.

I en nyere dom, Rt. 1995 s. 1734, uttalte Høyesterett at en 14 fot stor elvebåt med en påhengsmotor med 4 hestekrefter ikke var skip i relasjon til strl. § 422 annet ledd. Førstvoterende fant at båten var å anse som beskjedne med hensyn til størrelse, motorkraft og vekt. Farepotensialet som særskilt er knyttet til høy hastighet mente førstvoterende ikke var til stede med en slik type båt. At det var et generelt farepotensial til stede var klart med tanke på at føreren hadde vært beruset. Likevel mente Høyesterett at ordet ”skip” i strl. § 422 var forbeholdt større fartøyer enn hva som gjaldt i vedkommende sak.

⁴ Ot.prp. nr. 39 (1983-1984)

Vi ser i denne dommen at Høyesterett har endret bruken av skipsbegrepet i forhold til de tidligere dommene. Det er mulig at Høyesterett har fulgt Straffelovrådets føringer⁵ på hva som skal anses som skip. Høyesterett har på den annen side ikke direkte henvist til dette i dommen, og det er derfor usikkert om Høyesterett vil forandre bruken av skipsbegrepet.

Straffelovrådet har uttalt om skipsbegrepets nedre grense:

”Man må legge til grunn at ”skipets” størrelse i liten grad vil være til hinder for å anvende strl. § 422 annet ledd. Det avgjørende er om fartøyet medfører en slik risiko at det er naturlig å bringe strl. § 422 annet ledd til anvendelse.”⁶

På bakgrunn av det ovennevnte er det ikke inntatt noen legaldefinisjon av begrepet ”skip” i dagens lovgivning.

⁵ NOU 1993:21Fast promillegrense på sjøen, s. 12 første spalte

⁶ NOU 1993:21Fast promillegrense på sjøen, s. 12 andre spalte

3 Overtredelse av sjødyktighetsbestemmelsen strl. § 304

Denne bestemmelsen står i straffelovens annen del, som omhandler forbrytelser.

Strl. § 304 kom inn i loven da den var ny i 1902, men har blitt endret to ganger. Første endring ble foretatt ved lov av 15. februar 1963 nr. 2, og andre endring ved lov av 25. mai 1984 nr. 31.

I 1902 hadde strl. § 304 en annen ordlyd enn den har i dag, men uten at man har tilsiktet noen endring av innholdet. Den store forskjellen ligger i at straffebudet var mer omstendelig utformet i 1902. Det man sa med mange ord den gang, har man nå forsøkt å få frem ved å bruke ett ord; ”sjødyktig”.

Ordet ”sjødyktig” var ikke brukt i bestemmelsen i 1902, man brukte i stedet mye plass på å forklare hvilken tilstand skipet ikke måtte være i da det gikk til sjøs. Den gangen var ikke begrepet definert på samme måte som i dag. I forarbeidene til loven⁷ står det skrevet at man ønsket å bruke begrepet ”usjødygtig” fremfor å tale om livsfare og liknende uttrykk. Begrepet ble ansett som skjønnsmessig, men det hadde likevel visse objektive faste former gjennom sedvanen.

Likevel kom ikke begrepet inn i lovteksten før ved endringen ved lov av 15. februar 1963 nr. 2. I dag henviser bestemmelsen til begrepet slik det er beskrevet i sjødl. § 2, som lyder:

”Et Skib betragtes som usjødygtigt, naar det paa Grund af Mangler ved Skrogudrustning, Maskineri eller Bemanding eller paa Grund af Overlastning eller mangelfuld Lastning eller af andre Grunde befinder sig i saadan Forfatning, at det under Hensyntagen til den Fart, hvorfor Skibet er bestemt, maa ansees forbundet med større Fare for Menneskeliv at gaa tilsjøs med samme, end Bedriften som saadan sædvansmæssig medfører.”

⁷ Udkast til Almindelig borgerlig straffelov II Motiver Udarbejdet af den ved kgl. Res. av 14de November 1885 nedsat Kommission, s. 256 første spalte

Strl. § 304 ser ikke ut til å ha stor betydning i praksis, da vi kun har funnet en dom av interesse om dette straffebudet. Det kan tenkes at det er flere sjødyktige skip som går til sjøs, men det er vanskelig å oppdage dette dersom det ikke forekommer en ulykke med skipet, eller det foretas kontroll. Av den grunn er det nærliggende å tro at det foreligger mørketall på området.

3.1 Gjerningsbeskrivelsen

Strl. 304 første ledd setter straff for fører av skip som går til sjøs med sjødyktig skip eller skip som er tilbakeholdt. Gjerningsbeskrivelsen er tilsvarende utformet i annet ledd, men gjelder ikke for fører av skip. Her settes det straff for ”reder eller den som handler for reder, eller maskinsjef eller den øverste av styrmennene når han rettsstridig bevirker eller medvirker” til å gå til sjøs med sjødyktig skip eller skip som er tilbakeholdt.

Den straffbare handlingen beskrives i to alternativer. Det første er ”går (...) til sjøs” og det andre er ”gjør (...) forberedelser som tydelig viser” at dette er hensikten.

Uttrykket ”går til sjøs” betyr at skipet forlater kai-, fortøynings- eller ankerplass. Dette gjelder uansett om man er i inn- eller utland, på havet, på innsjøer eller på elver.⁸

Andre alternativ rammer forberedelseshandlinger, og med det rammes enhver handling hvor skipet gjøres i stand eller gjøres klart til å forlate ankerplassen. Her forutsettes det at det ikke ligger et betraktelig tidsrom mellom handlingen og skipets avgang.⁹ Skulle det ta tid fra handlingen er foretatt og skipet enda ikke er gått til sjøs, kan det tyde på at man ikke har klargjort skipet med intensjon om å seile, det kan være andre ting som må utbedres først. Med andre ord må det være en tett årsakssammenheng mellom de forberedende handlingene og det at skipet går til sjøs. Dette kommer til uttrykk gjennom ordlyden ”forberedelser som tydelig viser at dette er hans hensikt”.

Ordet ”tydelig” vitner om et visst klarhetskrav i denne sammenhengen. Man kan spørre seg om hva som er tydelige og hva som er mindre tydelige forberedelseshandlinger, men det må antakelig fremstå som klart at det neste steget blir å dra til sjøs.

⁸ Straffeloven med kommentarer, Anden del. Forbrydelser, s. 816

⁹ Straffeloven med kommentarer, Anden del. Forbrydelser, s. 816

Som oftest regner man forberedelseshandlinger som forsøk, men i strl. § 304 er slike handlinger gjort til en selvstendig forbrytelse. Med andre ord rammer bestemmelsen på et tidlig tidspunkt.

Når forberedelseshandlingene er likestilt med fullbyrdet handling på denne måten, krever det en høy grad av aktsomhet, man skal være bevisst på hva man foretar seg.

3.1.1 Hva ligger i ordet "bevirker"?

Strl. 304 annet ledd faller i to deler, da første punktum rammer handling og siste punktum rammer unnlatelse.

Begrepet "bevirker" i strl. § 304 annet ledd første punktum må tolkes, da det ikke er nærmere forklart verken i rettspraksis eller i teorien. Etter vår mening innebærer det at vedkommende har gjort handlingen selvstendig. Dette er i tråd med hva ordet er definert som i norsk ordbok.¹⁰ "Bevirke" er der forklart som "forårsake", og i det kan man legge at noe er gjort selvstendig. Uttrykket "forårsake" kan samtidig bety å medvirke, men det er nærliggende å tro at det her skal brukes om en selvstendig handling fordi uttrykket "medvirker" også er brukt i bestemmelsen.

Vi synes det er overraskende at ingen har satt spørsmålsteget ved ordbruken eller ønsket å definere den før, da den fremstår som spesiell. Begrepet "bevirker" er gammelmodig, men det er likevel ikke vurdert endret ved de siste lovendringer. Det kunne vært hensiktsmessig å presisere ordlyden ved å benytte et mer moderne begrep, som for eksempel "forårsake".

3.1.2 Hva vil det si å medvirke?

Å medvirke vil si å bidra til at en straffbar handling begås.

Siste punktum i annet ledd sier at "som medvirkning regnes også unnlatelse av å hindre at skipet går tilsjøs" i sjøudyktig stand.

¹⁰ <http://www.dokpro.uio.no/perl/ordboksoek/ordbok.cgi>

3.1.3 Hva vil det si at handlingen må være "rettsstridig"?

Det er et vilkår for straff både i forhold til rederen, dennes representant, maskinsjef og overstyrermann at handlingen er rettsstridig. Uttrykket "rettsstridig" er fra lovgivers side ment som en generell reservasjon som skal forstås slik at ikke alle de tilfeller som ellers ville gå inn under gjerningsbeskrivelsen i straffebudet rammes.¹¹ Uttrykket åpner for en innskrenkende fortolkning av straffebudet. Høyesterett har uttalt om tolkningen av begrepet "rettsstridig" i Rt. 1979 s. 1492 på s. 1499:

"Det vil i det enkelte tilfelle bli domstolenes oppgave å vurdere om andre hensyn må tillegges slik vekt at en handling som i og for seg går inn under gjerningsbeskrivelsen, likevel ikke anses som rettsstridig og derfor ikke rammes av vedkommende straffebud."

Når det gjelder overstyrermann eller maskinsjef er det lagt til grunn i forarbeidene¹² at deres plikter etter omstendighetene kan gå lenger enn til å si ifra til skipsføreren om mangler ved skipet som vedrører deres arbeidsområder. I visse tilfeller kan de nevnte personer eksempelvis ha plikt til å underrette skipskontrollen eller rederen om forholdet, eller til og med nekte å etterkomme ordre fra skipsføreren om å gå til sjøs. Hvor langt pliktene til enhver går i så henseende beror på sedvanen i sjøfartsforhold på grunnlag av den gjeldende lovgivning.¹³

3.1.4 Hvordan skal begrepet "sjøudyktig" forstås?

Uttrykket "sjøudyktig" viser som sagt til sjødl. § 2, og begrepet skal forstås slik det er definert der, jfr. Rt. 1989 s. 624¹⁴. I utgangspunktet omfatter sjødyktighetsloven bare skip over 50 brutto registertonn. Likevel har Høyesterett i denne dommen uttalt at tonnasjebegrensningen ikke skal innfortolkes i strl. § 304. Høyesterett foretar her en lovtolkning med henvisning til at området for sjødyktighetsloven ble utvidet ved lovendring av 25. mai 1984 nr. 31. Sjødl. § 1 annet ledd tredje punktum sier at lovens § 12 nr. 2 og nr. 3, samt kap. 4 gjelder:

¹¹ Andenæs, Alminnelig Strafferett 5. utg., s. 155

¹² Ot.prp. nr. 40 (1961-1962) s. 87 første og andre spalte

¹³ Ot.prp. nr. 40 (1961-1962) s. 87 andre spalte

¹⁴ Se kap. 2 punkt 2.4

”... uansett størrelse når skipet brukes i næring...”.

Sjødl. § 12 pålegger tilsynet blant annet å undersøke om skip er sjødyktige i henhold til lovens bestemmelser. Tilsynet kan derfor med hjemmel i sjødl. § 12 nr. 1, jfr. § 1 annet ledd undersøke om skip i næring er sjødyktige uansett størrelse. Dette følger også av Ot.prp. nr. 39 (1983-1984) s. 6 første spalte.

Med ”tilsynet” i sjødyktighetsloven menes Sjøfartsdirektoratet og andre tjenestemenn¹⁵ som er tillagt myndighet i henhold til sjødl. § 3, jfr. sjødl. § 10.

I den omtalte dommen¹⁶ var det tale om skip brukt i næring. Det kan stilles spørsmål ved om tonnasjebegrensningen likevel skal innfortolkes dersom saken gjelder bruk av skip utenfor næring.

3.1.5 Tilbakeholdelse av skip

Ved lov av 25. mai 1984 nr. 31 ble det foretatt en lovendring som gjorde at brudd på vedtak om tilbakeholdelse av skip ble gjort til et selvstendig straffbart forhold etter strl. § 304.

Hjemmelen for å tilbakeholde skip som ikke er sjødyktig, som nektes besiktiget eller som ikke har gyldige sertifikater om bord er sjødl. §§ 24 og 34.

Sjødl. § 24 rammer norske skip som ligger i norske havner, mens sjødl. § 34 rammer norske skip som ligger i utenlandske havner.

Norske sjøfartsmyndigheter treffer vedtak etter begge bestemmelsene. Det er ikke mulig å påklage vedtak om tilbakeholdelse, men man kan bringe saken inn for domstolene til prøving etter de regler som gjelder for skjønn.

3.2 Straffebestemmelsens gjerningsperson

Bestemmelsens første ledd retter seg mot ”fører av skip”.

¹⁵ Sjødl. § 4

¹⁶ Rt. 1989 s. 624

Med det menes den som har det øverste ansvaret om bord i det aktuelle tilfellet.¹⁷ Det er vanligvis skipsføreren, men dersom han har forfall og en av styrmennene trer inn i hans sted, jfr. sjøl. § 136, så gjelder bestemmelsen for den styrmannen som har trådt inn. Bestemmelsen gjelder fortsatt for skipsføreren selv om han har frivakt eller av en eller annen grunn ikke befinner seg på kommandobroen.¹⁸ Da regnes han altså fortsatt som skipets fører.

Bestemmelsens annet ledd er begrenset til å gjelde ”reder eller den som handler for reder” og ”maskinsjef eller den øverste av styrmennene”. Lovgiveren har markert skipsførerens hovedansvar for vurderingen av om skipet er sjødyktig ved å ikke innta han i oppregningen i annet ledd, men la han stå alene i første ledd.

Med begrepet ”den som handler for reder” menes ”enhver representant for rederen som opptrer for han i en slik egenskap at han har grunn til å søke og hindre at et skip går til sjøs i sjødyktig stand”.¹⁹

Begrepet ”den som handler for reder” kom inn i loven ved endringen i 1963 og erstattet uttrykket ”reders fullmektig”. Grunnen til denne endringen var at Straffelovrådet fant det uklart hva som gikk inn under sistnevnte begrep da lovforarbeidene gjorde det usikkert hva begrepet skulle dekke. Departementet mente det var naturlig at bestemmelsen skulle omfatte enhver representant for rederen som opptrer for han i en slik egenskap at han har grunn til å hindre at skipet går til sjøs i sjødyktig stand. Det var dette departementet ville få frem ved å endre lovteksten.

Sjømenn i lavere stilling vil ofte ha vanskelig for å overprøve en beslutning fra skipsføreren om å gå til sjøs med skipet i den stand det er, og er av den grunn ikke omfattet av bestemmelsen.²⁰ En sjømann kan likevel rammes av andre bestemmelser. Dersom han grovt uaktsomt har medvirket til at skipet går til sjøs i sjødyktig stand, eller har utvist forsømmelig forhold i tjenesten, vil han kunne straffes etter strl. § 422 eller § 426 første ledd nr. 3, selv om han har en underordnet stilling om bord.

¹⁷ Straffeloven med kommentarer, Anden del. Forbrydelser, s. 816

¹⁸ Straffeloven med kommentarer, Anden del. Forbrydelser, s. 816

¹⁹ Straffeloven med kommentarer, Anden del. Forbrydelser, s. 817

²⁰ Straffeloven med kommentarer, Anden del. Forbrydelser, s. 817

Ved endringen av lovteksten i 1963 ønsket et mindretall i Sjømannslovkomiteen å gjøre strl. § 304 annet ledd gjeldende for en generell personkrets. Straffelovrådet sluttet seg til dette, men andre høringsinstanser mente at et slikt generelt medvirkningsansvar ikke burde innføres. Sjømannslovkomiteens flertall og Skibsfartens Arbeidsgiverforening var enige om at et slikt medvirkeransvar kunne lede til svekkelse av den posisjon skipsføreren skal innta om bord og til en pulverisering av ansvaret. Endringen i medvirkeransvaret ble følgelig ikke gjennomført. Departementet uttrykte at det ville være mindre rimelig å belaste en sjømann i lavere stilling om bord med ansvaret for en beslutning som helt og fullt vil være skipsførerens. Forsvarligheten av vedtaket vil det være vanskelig for en underordnet sjømann å gjøre seg opp en mening om. Her fant departementet det tilstrekkelig at sjømenn kunne rammes av strl. § 422 eller § 426 første ledd nr. 3.

For vår del er vi ikke enige i påstanden om at skipsførerens ansvarsposisjon ville svekkes og at ansvaret ville pulveriseres ved å gjøre medvirkningsbestemmelsen gjeldende for en generell personkrets. Første ledd i strl. § 304 rammer skipsfører alene og annet ledd rammer flere personer. Skipsførerens hovedansvar er uansett statuert i første ledd. Hadde man innlemmet flere i første ledd, kunne man derimot si at skipsførerens overordnede ansvar ville bli pulverisert. Ved å innlemme flere i annet ledd kunne man unngå tolkningstvill omkring hvem den egentlig omfatter. Slik den fremstår nå er det noe usikkerhet hvem som egentlig omfattes da man ikke får frem om det stilles krav til sertifikater, eller om det er stillingsinstruksen som skal være det avgjørende. Med tanke på uvissheten som også har fremkommet i rettspraksis, foreligger det en oppfordring til å endre oppregningen av hvem lovbestemmelsen skal gjelde for i den nye skipssikkerhetsloven.

3.3 Hvilke krav stilles til skyld?

Skyldkravet i strl. § 304 er forsett, jfr. strl. § 40.

Forsettet må omfatte alle deler av gjerningsbeskrivelsen. Det klareste tilfellet foreligger når skipsføreren vet eller er seg bevisst at skipet er i sjøudyktig stand, eller tilbakeholdt, og han likevel går til sjøs med det eller han gjør forberedelser som tydelig viser at det er hans hensikt. Dersom skipsføreren ikke er seg bevisst at skipet er sjøudyktig, kan man stille spørsmål ved om han kan straffes etter strl. § 304. Dersom han innså muligheten

av at skipet ikke var sjødyktig, men likevel bestemte seg for å gå til sjøs, kan han bli rammet av strl. § 304. I praksis vil det her oppstå vanskelige bevisspørsmål med hensyn til hva skipsføreren innså muligheten av. Dersom skipsføreren har uttalt overfor en annen at han er usikker, og at han således innser muligheten av at skipet er sjødyktig vil man som oftest anse det bevist at han handler forsettlig.

Det er i forarbeidene til loven antatt at selv om rederen gir ordre om det, så har skipsføreren plikt i henhold til norsk rett å nekte og gå til sjøs med et sjødyktig skip.²¹ Etter bestemmelsens annet ledd må forsettet omfatte det å bevirke eller medvirke til den ovenstående handling.

Det kan stilles spørsmål til hvor inngående undersøkelsene av skipets sjødyktighet skal være. Skipsføreren har ansvaret for at skipet er i sjødyktig stand, jfr. sjødl. § 106. Hva skipsføreren plikter å gjøre for å sikre at skipet er sjødyktig følger av sjøl. § 131, som lyder:

”Skipsføreren skal før reisen begynner, sørge for at skipet er i sjødyktig stand, herunder at det er tilstrekkelig utrustet, bemannet og proviantert og i forsvarlig stand til mottakelse, befordring og bevaring av lasten. Skipsføreren skal påse at lasten blir behørig stuert, at skipet ikke blir overlastet, at dets stabilitet er betryggende, og at lukene blir forsvarlig lukket og skalket.

Under reisen skal skipsføreren gjøre det som står i dennes makt for å holde skipet i sjødyktig stand.”

Som vi ser av sjøl. § 131 plikter skipsføreren å undersøke skipet på flere områder for å sikre skipets sjødyktighet. Det fremgår av lovteksten at han skal ”sørge for” og ”påse” at skipet er i sjødyktig stand før reisen begynner, noe som indikerer at det kreves handling fra hans side. På denne måten oppfordres skipsførere til å ha en høy grad av nøyaktighet og ærlighet i sitt arbeide, noe som igjen er med på å verne om sikkerheten til sjøs, som er formålet med reglene.

²¹ Ot.prp. nr. 40 (1961-1962) s. 87 første spalte

3.4 Rammes forsøk av bestemmelsen?

I strl. § 304 er forsøk likestilt med en fullbyrdet forbrytelse hva angår skyldspørsmålet. Når gjerningspersonen er kommet over stadiet straffri forberedelse foreligger en fullbyrdet handling. Terskelen for å rammes av bestemmelsen er følgelig lav. Dette er funnet nødvendig for å ivareta bestemmelsens formål, nemlig å opprettholde en høy grad av sikkerhet til sjøs.

Straffebudet rammer medvirkning, og da også medvirkning til forsøk, jfr. ordlyden i første ledd, jfr. strl. § 49. Dersom gjerningspersonen er klar over at han medvirker til en forberedelse til å gå til sjøs med et sjøudyktig skip, trenger ikke medvirkeren selv å ha fullbyrdesforsett for hovedhandlingen, så lenge forsettet dekker hans medvirkningshandling. Det er tilstrekkelig at vedkommende vet eller regner det som overveiende sannsynlig at skipsføreren har fullbyrdesforsett. Det er ikke et vilkår for straff at medvirkningen er nødvendig for resultatet. Det avgjørende her er om medvirkeren allerede har gjort sin del av innsatsen, og det ikke lenger er avhengig av han om skipsføreren fullbyrder handlingen eller ikke. Dette følger av alminnelige strafferettslige prinsipper.²² Det må legges til at for å kunne bli dømt for medvirkning, så kreves det mer enn at man har vært en interessert tilskuer. I alminnelighet kreves det en positiv tilskyndelse.²³

3.5 Strafferammen

Straffen for overtredelse av strl. § 304 er fengsel inntil 3 år. Bestemmelsen nevner ikke bøter, men bøter kan likevel anvendes, jfr. strl. § 26 a, som lyder:

”Sammen med frihetsstraff kan retten idømme bøtestraff. Dette gjelder selv om bøter ellers ikke er fastsatt som straff for lovovertrædelsen. Ved utmålingen av frihetsstraffen tas hensyn til at også bøtestraff idømmes.

²² Andenæs, Alminnelig Strafferett 5. utg. s. 339

²³ Andenæs, Alminnelig Strafferett 4. utg. s. 299

Den adgang til å kombinere frihetsstraff med bøtestraff som følger av denne paragraf, er uten betydning i forhold til lovbestemmelser som tillegger strafferammen rettslig virkning.”

3.6 Strl. § 304 i forhold til ny lovgivning

I og med at strl. § 304 er så tett knyttet opp mot sjødyktighetsloven, fremstår det som klart at den vil rammes av lovrevisjonen.

Slik bestemmelsen fremstår i dag, er det sjødyktighetsterminologien som er det sentrale. Denne terminologien er ikke videreført i utkastet til lov om skipssikkerhet. Skipene må fortsatt oppfylle visse krav for å kunne anses som sjødyktige selv om ikke begrepet i seg selv videreføres. De sentrale elementer av sjødyktighetsbegrepet fra sjødl. § 2 er videreført i utk § 3-1 om teknisk sikkerhet. Samtidig er andre viktige elementer fra begrepet plassert i andre bestemmelser der dette er hensiktsmessig. De funksjonskrav et skip må oppfylle for å nå det sikkerhetsnivået som i dag må kunne kreves, har skipssikkerhetsutvalget utarbeidet i utkast til lov om skipssikkerhet kap. 3 til 6. Disse kravene er videre angitt enn de kravene sjødyktighetsbegrepet stiller i dag, og det ville derfor skape uklarhet hvis man skulle fortsette å anvende begrepet. På grunn av denne utvidelsen av kravene til et sikkert skip vil vurderingen bli knyttet til formålet for utkast til lov om skipssikkerhet, liv og helse, miljø og materielle verdier, i motsetning til kun ”Fare for Menneskeliv”, jfr. sjødl. § 2.

Overtredelse av kravene skipet må oppfylle for å anses som sikkert, er straffesanksjonert i utk §§ 10-2, 10-3 og 10-4.

I utk § 8-4 gis en tilsynsmyndighet adgang til å treffe vedtak om tilbakeholdelse av skip dersom visse vilkår er oppfylt. Dersom skipsfører eller den som handler på vegne av rederiet forsettlig unnlater å følge disse vedtakene, kan det føre til straff etter utk § 10-10.

Strl. § 304 anses med dette videreført og er derfor foreslått opphevet.

4 Overtredelse av forskrift og uaktsom navigering

Strl. § 418 setter straff for overtredelse av forskrift, jfr. første ledd nr. 1 og 2, og uaktsom navigering, jfr. første ledd nr. 3, og er plassert i straffelovens tredje del om forseelser.

Bestemmelsen er blitt endret flere ganger siden 1902 og fikk i realiteten sitt innhold ved lov av 10. juni 1977 nr. 74. Den ble gjort mer presis, samt at det ble tilført en generell aktsomhetsregel om navigering i første ledd nr. 3.

4.1 Gjerningsbeskrivelsen i første ledd

I strl. § 418 første ledd er gjerningsbeskrivelsen beskrevet, og denne er delt opp etter tre forhold.

4.1.1 Overtredelse av forskrift gitt i medhold av sjøl. § 506 nr. 1 og 2

Strl. 418 første ledd nr. 1 omhandler overtredelse av forskrift gitt i medhold av sjøl. § 506 nr. 1 og 2. De viktigste forskrifter gitt i medhold av denne bestemmelsen er sjøveisreglene²⁴ og vaktforskriften.²⁵ Forskrifter som er gitt med hjemmel i andre bestemmelser enn sjøl. § 506 nr. 1 og 2 faller utenfor straffebudet.

Siden bestemmelsen rammer overtredelse av forskrift gitt i medhold av sjøl. § 506 nr. 1 og 2 betyr det at det er innholdet i forskriftene som utgjør gjerningsbeskrivelsen. Det er dermed overtredelse av disse forskriftene som fører til straffansvar.

De første sjøveisreglene ble utformet i 1840-årene, men ikke før 1889 i Washington ble de internasjonale sjøveisreglene fastsatt. Reglene har siden blitt revidert flere ganger. Sjøveisreglene inneholder detaljerte regler som skal trygge ferdsel til sjøs, noe som tilsier at man i utgangspunktet kan straffes for alle forsømmelser ved å føre et fartøy.

²⁴ FOR 1975-12-01 nr. 05

²⁵ FOR 1999-04-27 nr. 537

I Rt. 1979 s. 448 var det spørsmål om sjøveisreglene kom til anvendelse ved grunnstøtning. Tiltalte hadde grunnstøtt med sitt lystfartøy under innseilingen til Mallaig Harbour i Skottland. Han ble forelagt en bot på kr. 500,- for overtredelse av strl. § 418 nr. 1, jfr. sjøfartsloven § 323 nr. 1 og sjøveisreglene, regel 1 litra a og regel 2 litra a og b, samt strl.

§ 418 nr. 3. Forelegget ble nektet vedtatt. Forsvareren hevdet at sjøveisreglene utelukkende gjelder forholdet mellom fartøyer og ikke kommer til anvendelse hvor det er tale om grunnstøtning. Høyesterett mente at tiltalte hadde begått en feilvurdering som ikke kunne karakteriseres som uaktsom, og han ble derfor frifunnet. Høyesterett tok derfor ikke stilling til om Sjøveisreglene kom til anvendelse. Spørsmålet ble stående åpent, men det hadde vært enkelt og hensiktsmessig for Høyesterett å avklare dette. Sjøveisreglene skal forebygge sammenstøt på sjøen, og det tilsier at reglene ikke gjelder ved grunnstøtning.

Dette er også i tråd med hva Sjøfartsinspektøren i Oslo har sagt i samtale med oss.

Sjøveisreglene gjelder for ”fartøy”, jfr. regel 1 litra a. Felles krav er at farkosten kan brukes som transportmiddel på vannet. Dette være seg transport av passasjerer eller gods. Det finnes derimot ingen krav til størrelsen på fartøyet.

Regel 54 i sjøveisreglene sier at ethvert norsk fartøy skal ha et eksemplar av sjøveisreglene om bord. Dette tilsier at de som fører norske skip bør ha kunnskap om disse reglene og derfor kunne overholde dem. Sjøveisreglene gjelder for enhver uansett om de har kunnskap til dem eller ikke, det vil si at uvitenhet om forskriften ikke fører til straffrihet.

Sjøveisreglene er delt opp i tre kapitler.

Kapittel 1 inneholder internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen. Her finner vi regler om navigering av fartøyet under alle siktforhold, regler om fartøy som navigerer i sikte av hverandre, regler om navigering under nedsatt sikt og regler om lyd- og lyssignaler.

Kapittel 2 inneholder særskilte regler som gjelder for norsk innenlands farvann. Her finner vi regler for styring og seilas, regler om lanterner, signalfigurer og lydsignaler og særskilte regler for undervannsbåter, sjøfly og orlogsfartøy med videre.

Kapittel 3 inneholder felles regler som gjelder for alle typer fartøyer. Det er i dette kapitlet vi finner straffebestemmelsen, regel 55, som lyder:

”Forsettlig eller uaktsom overtredelse av sjøveisreglene straffes med bøter i henhold til Almindelig borgerlig Straffelov av 22. mai 1902, § 418, 1 og/eller § 339 nr. 2, hvis ikke strengere straff kommer til anvendelse i henhold til annen lovbestemmelse”.

Strl. § 339 nr. 2 ble tatt inn i loven for å være en straffebestemmelse for overtredelse av vedtekter som myndigheter gjennom en rekke lover var berettiget til å gi. Samtidig skulle bestemmelsen brukes for tilfeller hvor andre myndigheter, først og fremst politiet, var bemyndiget til å gi forskrifter der hjemmelsloven ikke inneholdt en egen straffetrussel.

Det blir ofte henvist til strl. § 339 nr. 2 ved overtredelser av forskrifter innen sjøfartsforhold selv om blankettstraffebudet i strl. § 418 første ledd nr. 1 alene ville vært nok. Denne ordningen virker usikker og en opprydning i straffegrunnlaget kunne være hensiktsmessig i forhold til det rent lovtekniske.

Overtredelser av sjøveisreglene kan skje både ved aktiv handling, som feil bruk av varselsignaler etter regel 34, og ved unnlattelse, som manglende utkikk etter regel 5. En domfellelse etter strl. § 418 første ledd nr. 1 vil kunne skje ved enhver overtredelse av sjøveisreglene, uavhengig av om handlingen eller unnlattelsen er godt begrunnet. Det vil si at straffetrusselen er meget vid.

Vaktforskriften gir regler for vakthold om bord i norske passasjer- og lasteskip. Forskriften inneholder generelle bestemmelser og krav til vakthold. Tilhørende forskriften er vedlegg A om vaktordninger og prinsipper som skal iakttas. Her finner vi regler om blant annet sertifikater, planlegging av reise, vakthold underveis og vakthold i havn. Tilhørende er også vedlegg B om veiledning vedrørende vaktordninger og prinsipper som skal iakttas. I denne delen finner vi blant annet veiledning om brovakt, maskinvakt og radiovakt.

Vedleggene inneholder med andre ord mer detaljerte regler rundt utøvelsen av vaktholdet.

4.1.2 Overtredelse av forskrift gitt av Kongen om sjøfarten i norsk territorialfarvann

Strl. § 418 første ledd nr. 2 er også en straffetrussel for overtredelse av forskrift, men samtidig en selvstendig hjemmel for Kongen til å gi forskrifter om sjøfarten i norsk territorialfarvann, jfr. Rt. 1978 s. 991. Territorialfarvannet er området innenfor den vanlige firemilsgrensen, regnet fra de fastsatte grunnlinjer. Dette følger av havrettskonvensjonen av 10. desember 1982 avsnitt 2 og Cancelli-Promemoria av 25. februar 1813.

Det er ikke angitt nærmere hvilke forskrifter som kan gis etter denne bestemmelsen, men det bør forstås slik at Kongen kan gi nødvendige bestemmelser for regulering av den fri gjennomfart på sjøterritoriet.²⁶ Et eksempel er forskrift av 23. desember 1994 nr. 1130 om fremmede ikke-militære fartøyers anløp av og ferdsel i norsk territorialfarvann under fredsforhold. Med "Kongen" menes her Kongen i statsråd.

Første ledd nr. 2 ble tilføyd ved lov av 13. august 1915 nr. 2. Tilføyelsen ble gjort på bakgrunn av en provisorisk anordning av 23. desember 1914. Den gikk ut på at man kunne anvende bøtestraff for den som forsettlig eller uaktsomt overtrådte eller medvirket til overtredelse av forskrift gitt av Forsvarsdepartementet om innseilingen til rikets krigshavner eller om seilassen innenfor en krigshavns område.

Ved lov av 9. februar 1940 nr. 2 fikk første ledd nr. 2 sin nåværende ordlyd. Endringen ble gjort på bakgrunn av en provisorisk anordning av 7. september 1939 om straff for overtredelse av forskrifter om sjøfarten i norsk territorialfarvann.

På grunn av krigssituasjonen i Europa ble det ansett påkrevd å straks sette i kraft nødvendige bestemmelser om skipsfarten innen norsk territorialfarvann. Den provisoriske anordningen ble avløst ved en utvidelse av strl. § 418 annet ledd,²⁷ i dag omnummerert til strl. § 418 første ledd nr. 2.

²⁶ Straffeloven med kommentarer, Tredje del. Forseelser, s. 338

²⁷ Ot.prp. nr. 7 (1940) s. 1 andre spalte

4.1.3 Aktsomhetsregelen

Første ledd nr. 3 ble inntatt i strl. § 418 ved lov av 10. juni 1977 nr. 74, og er en regel som setter straff for uaktsom navigering. De fleste tilfeller av uaktsom navigering vil sannsynlig kunne rammes av en av sjøveisreglene, og er dermed allerede straffbare etter første ledd

nr. 1. I høringsnotat til strl. 418 første ledd nr. 3 har Justisdepartementet uttalt at det var behov for en generell aktsomhetsregel om navigering.²⁸

Aktsomhetsregelen ble tatt inn i loven som en sikkerhetsventil for klanderverdig navigering som ikke blir rammet av sjøveisreglene. På den annen side er sjøveisreglene meget detaljerte og dekker de fleste tilfeller av uaktsom navigering. Sjøveisreglene har samtidig en egen sikkerhetsventil, slik at alle typer uaktsom manøvrering omfattes av reglene. Dette fremgår av sjøveisreglene regel 2, som er en ansvarsregel og samtidig en tolkningsregel. Den lyder:

”(a) Intet i disse reglene skal fritta noe fartøy, dets reder, fører eller mannskap for følgene av en hvilken som helst forsømmelse fra å følge disse reglene eller i det hele tatt å iaktta slike forsiktighetsregler som alminnelig sjømannsskikk eller tilfellelets særegne omstendigheter måtte tilsi.

(b) Ved tolkning av disse regler og når de følges skal det tas nøye hensyn til alle farer for navigeringen og for sammenstøt, like ens til alle særlige omstendigheter, herunder begrensningen av vedkommende fartøys manøvreringsmuligheter, som måtte gjøre det nødvendig å avvike fra disse reglene for å unngå øyeblikkelig fare.”

Ansvarlig fører av et fartøy har ansvar for forsømmelser ved å ikke følge gjeldende sjøveisregler og følgen av å ikke iaktta de nødvendige forsiktighetsregler. Det vil si at vedkommende plikter å opptre i samsvar med hva alminnelig sjømannsskikk måtte tilsi. Som vi ser av regel 2 vil ethvert tilfelle av uaktsom manøvrering dekkes av sjøveisreglene. Regelen tilsier også at man ikke skal tolke reglene på en slik måte at

²⁸ Ot.prp. nr. 50 (1976-1977) s. 24 første spalte

man unngår ansvar. Sagt på en annen måte kan man ikke gå ut ifra at man er ansvarsfri hvis ikke noen av sjøveisreglene klart omfatter forholdet etter ordlyden.

Selv om regel 2 dekker alle typer uaktsom manøvrering kan det ikke straffes med grunnlag i denne bestemmelsen alene. En av de andre sjøveisreglene må også dekke forholdet. Dette vil vi komme tilbake til i punkt 4.6.2.

I sjøfarten kan store personelle og materielle skader oppstå og det er særdeles viktig at førere av skip opptrer aktsomt. En bestemmelse som strl. § 418 første ledd nr. 3 i tillegg til sjøveisreglene regel 2 synliggjør dette og legger et ekstra press på skipsførerne til å opptre varsomt.

Første ledd nr. 3 er utformet etter mønster fra vtrl. § 3, som lyder:

”Grunnregler for trafikk.

Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.

Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen.”

For at strl. § 418 første ledd nr. 3 skal komme til anvendelse må uaktsomheten til sjøs ha tilknytning til navigeringen. Det vil si at kun uaktsomhet knyttet til manøvrering av fartøy rammes. Det fremgår samtidig av ordlyden at handlingen eller unnlåtelsen må føre til at ”fartøyer volder eller utsettes for fare eller skade”. Det er ikke tilstrekkelig at handlingen eller unnlåtelsen kan føre til skade slik forholdet er i vtrl. § 3.

Det foreligger fare for et fartøy dersom det er skadet eller når det er nærliggende at det vil bli skadet eller når det kan forlise. Faren må være til stede, det er altså ikke tilstrekkelig at faren kunne realisert seg ved andre omstendigheter. Det gjøres ikke forskjell på om de personer eller gjenstander som utsettes for fare eller skade befinner seg i det fartøy hvor uaktsomheten begås, på annet fartøy eller i sjøen eller på land.²⁹

²⁹ Ot.prp. nr. 50 (1976-1977) s. 24 første spalte

Kaianlegg omfattes derimot ikke av bestemmelsen. Sammenstøt med kaianlegg straffes etter overtredelse av sjøveisreglene regel 5 om manglende utkikk og straffansvaret er dermed hjemlet i strl.

§ 418 første ledd nr. 1.

”Fartøy” er tolket utvidende av Høyesterett, og omfatter også redskaper som et fiskende fartøy har i sjøen. I Rt. 1961 s. 18 uttalte Høyesterett:

”Retten har den oppfatning at sjøveisreglene gjelder også for trålere som har trålen ute og at reglene gjelder på den måten at de skal styre klar av hverandres trålredskap”.

”Fartøy” må samtidig tolkes på samme måte som skip er tolket ellers i lovgivningen, det vil si at det omfatter ethvert fartøy uansett størrelse. Dette er fulgt opp i rettspraksis der selv små fartøy som vanligvis ville bli betegnet som båter, betegnes av Høyesterett som skip.³⁰

Inntakelsen av strl. § 418 første ledd nr. 3 ble kritisert fra flere hold. De relevante høringsuttalelsene til lovendringen er inntatt i Ot.prp. nr. 50 (1976-1977) på s. 24 – 27. Norges Skipsførerforbund stilte spørsmål til om det var et praktisk behov for en slik straffebestemmelse. Forbundet mente den gang at det allerede forelå straffebestemmelser, som rammet uaktsomhet, og pekte blant annet på strl. § 422. Forbundet kritiserte videre at Justisdepartementet ikke hadde drøftet hvorfor det mente at det var behov for en slik regel, og hvilke selvstendig betydning strl. § 418 første ledd nr. 3 ville få. Forbundet uttalte at det ikke manglet en slik straffebestemmelse i praksis. Deretter hevdet det at Justisdepartementets sammenlikning med vtrl. § 3 ikke var riktig, fordi det på veitrafikkens område forelå mange bestemmelser som kunne anvendes som momenter i aktsomhetsvurderingen. Det samme var ikke tilfellet på sjørettens område. Forbundet konkluderte med at det ikke burde fremmes forslag om en slik straffebestemmelse.

³⁰ Omtalt under kap. 2 punkt 2.4

Sjøfartsdirektoratet stilte spørsmål til bestemmelsens utforming, fordi det fremgikk av ordlyden at den uaktsomme handlingen måtte ha frembrakt en konkret fare. Det uttalte at påtalemyndigheten måtte bevise at faren måtte være en følge av uaktsomheten, og hevdet at bevisbyrden ville bli vanskelig i mange tenkte situasjoner. Som vi ser tolket Sjøfartsdirektoratet bestemmelsen slik at man kun ble rammet av bestemmelsen dersom uaktsomheten var årsaken til faren. Etter strl. § 418 første ledd nr. 1 krevdes det kun overtredelse av sjøveisreglene. Det var ikke et vilkår at overtredelsen måtte føre til fare. På grunn av det ovennevnte mente Sjøfartsdirektoratet at første ledd nr. 3 fikk et snevrere anvendelsesområde enn første ledd nr. 1. Justisdepartementet opprettholdt likevel sitt forslag om at navigeringen måtte ha fremkalt skade eller fare for det.

4.2 Straffebestemmelsens gjerningsperson

Strl. § 418 første ledd nr. 1 og nr. 2 retter seg mot enhver. Det vil si alle som har gjort eller ikke gjort det som forskrifter oppregnet i nr. 1 og nr. 2 forbyr eller påbyr uavhengig om det er en privatperson med en fritidsbåt eller en person som er ansatt om bord på et skip. Det gjøres heller ikke forskjell på hvilken stilling vedkommende er i.

Strl. § 418 første ledd nr. 3 retter seg mot enhver som har oppgaver tilknyttet navigeringen, for eksempel kaptein, styrmann, los eller andre som fører skipet eller medvirker eller skal medvirke under navigeringen.³¹

I Rt. 1949 s. 930 kom det klart frem at selv om det er anvendt los vil skipsføreren fortsatt kunne bli dømt etter strl. § 418. Det samme må gjelde i tilfeller hvor andre enn skipsføreren har stått for navigeringen.

I den nevnte dommen hadde en skipsfører holdt for stor fart innen et havneområde og av den grunn voldt skader på småbåter. Tiltalte gjorde gjeldende at losen måtte være ansvarlig for manøvreringen og farten. I dommen uttales det således:

”Jeg er enig med byretten i at skipsføreren hadde øverste kommandomyndighet, uansett at det var los om bord, og at ansvaret for skipets manøvrering pålå

³¹ Ot.prp. nr. 50 (1976-1977) s. 24 første spalte.

tiltalte. Byretten har slått fast at kapteinen holdt for stor fart og burde ha forstått dette og at han derfor har vist straffbetingende uaktsomhet. Dette er etter min mening tilstrekkelig til å vise at han er dømt med rette.”

I tilfeller der en styrmann har stått for navigeringen etter ordre fra skipsføreren, kan det stilles spørsmål til hvem som kan straffes. Vanligvis vil styrmannen ha plikt til å følge ordre fra skipsføreren. Spørsmålet blir da om det er skipsføreren som har gitt ordren eller styrmannen som har utført handlingen som blir strafferettslig ansvarlig. Situasjonen kan muligens også være den at begge blir ansvarlige, eventuelt en av dem for medvirkning. Det er alminnelig antatt, blant annet på bakgrunn av folkerettslige betraktninger, at man ikke er pliktig til å følge en ordre som er lovstridig. Derfor må en styrmann som har stått for navigeringen etter ordre fra skipsfører også kunne straffes om han har overtrådt strl. § 418, med mindre han har handlet i nødrett, jfr. strl. § 47.

4.3 Hvilke krav stilles til skyld?

Det følger av strl. § 418 første ledd at skyldkravet er forsett eller uaktsomhet og at disse er likestilt. Om overtredelsen er gjort forsettelig eller uaktsomt har ikke betydning for straffbarheten, men kan være et moment i straffutmålingen.

Den opprinnelige ordlyden for skyldkravet var ”Forser nogen sig”. Begrepet ”forser” er ment å omfatte både forsett og uaktsomhet.³² Ordlyden er i dag mer presis og moderne utformet, men innholdmessig foreligger ingen endring.

4.3.1 Hva legges det vekt på i aktsomhetsvurderingen?

Aktsomheten må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle. Momenter som domstolene legger vekt på ved aktsomhetsvurderingen kan eksempelvis være sikt, vær, fart, bruk av navigeringsutstyr og opptreden.

Dette er omtalt av Justisdepartementet i Ot.prp. nr. 50 (1976-1977) på side 24:

³² Sitje, Forbrydelser og Forseelser i Sjøfartsforhold, s. 61

”Det er vanskelig å gi generelle retningslinjer for aktløysevurderingen. Uttrykksmåten innebærer at både bevisst uforsiktighet eller likegyldighet, samt uoppmerksomhet eller tankeløyse rammes. Men ettersom det er tale om å pålegge straffansvar, bør antakelig ikke ethvert avvik fra uklanderlig handlemåte rammes.”

I Rt. 1992 s. 823 ble tiltalte ved forelegg utferdiget av Oslo politikammer 14. juni 1990 forelagt en bot på 6.000 kroner subsidiært fengsel i 12 dager for overtredelse av straffelovens § 418 første ledd nr. 3, jfr. nr. 1, jfr. sjøveisreglene regel 6 og regel 15. Domfelte var los om bord på et tysk skip som kolliderte med en passasjerferge i Oslo havneområde. Passasjerfergen sank på grunn av kollisjonen.

Høyesterett uttalte om aktsomhetsnormen:

”Når det så gjelder aktsomhetsvurderingen etter straffelovens § 418 første ledd nr. 3, er jeg enig med byretten i at det her må stilles strenge krav til aktsomheten. Uttalelsen i forarbeidene om at ”ikke ethvert avvik fra uklanderlig handlemåte rammes” jfr. Ot.prp. nr. 50 for 1976-77 s. 24 annen spalte gir åpenbart ikke holdepunkter for noe annet i en slik situasjon som vi her har for oss.”

At det må stilles strenge krav til aktsomhetsnormen er også slått fast i Rt. 1993 s. 605. Her kolliderte en katamaran mot fjell i mørket, og to passasjerer omkom. Skipsføreren ble frikjent i herredsretten og påtalemyndighetene anket derfor over lovanvendelsen da de mente at herredsretten hadde anvendt en for mild aktsomhetsnorm.

Aktor mente at aktsomhetsvurderingen måtte foretas ut fra en helhetsbedømmelse. Han la vekt på bemanningssituasjonen, og hevdet at skipsføreren hadde handlet ubevisst uaktsomt.

Høyesterett var enige med herredsretten at det måtte stilles strenge krav til tiltaltes aktsomhet, og at aktsomhetsvurderingen måtte foretas ut fra en helhetsbedømmelse. Høyesterett kom likevel til at det ikke var utvist strafferettslig uaktsomhet fordi skipsføreren utvilsomt hadde handlet slik han i øyeblikket fant riktigst. Verken forholdene rundt navigeringen, båtens fart eller bemanningssituasjonen ble ansett å være uaktsomme.

I Rt. 1979 s. 448 hevdet aktor at det var anvendt en for mild aktsomhetsnorm for overtredelse av sjøveisreglene.

Høyesterett slo her fast at det skulle anvendes en lik aktsomhetsnorm for hele strl. § 418. Skyldkravet er gitt en felles utforming, som gjelder for alle bestemmelser som kommer inn under bestemmelsen, også sjøveisreglene. Dermed gir ikke overtredelse av sjøveisreglene grunn til et skjerpet aktsomhetskrav i forhold til resten av bestemmelsen.

Høyesterett har som sagt gitt føringer om at det skal stilles strenge krav til aktsomhetsvurderingen. På den annen side må det foretas en konkret helhetsbedømmelse i hver enkelt situasjon. Det er derfor ikke mulig å sette opp et fast mønster på hva som er straffbar uaktsomhet og hva som ikke er det. I en type situasjon kan dårlig sikt føre til at skipsføreren har holdt for høy hastighet og derfor handlet uaktsomt. I en annen situasjon vil dårlig sikt ikke ha like stor betydning, fordi skipet seiler i et oversiktlig farvann hvor skipsføreren er godt kjent.

Det er derfor vanskelig å finne faste innarbeidede momenter i rettspraksis for vurdering av aktsomheten.

4.4 Strafferammen

Straffen etter strl. § 418 første ledd er bøter. Det fremgår derimot av annet ledd at dersom det foreligger ”skjerpende forhold” kan fengsel anvendes. Strafferammen er da ”bøter eller fengsel inntil 3 måneder”. Påtalemyndighetene kan velge om de vil nedlegge påstand om bøter eller fengsel i de tilfeller ”skjerpende forhold” foreligger fordi ”eller” er brukt i lovteksten. Påtalemyndigheten legger ned påstand enten om betinget eller ubetinget fengsel. Domstolene er likevel ikke bundet av påtalemyndighetens påstand om straff, jfr. strprl. § 38 annet ledd.

I Rt. 1992 s. 823 ble bøtestraff idømt. Det gis her en føring på hvor nivået vanligvis ligger. Høyesterett uttalte her:

”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”.

I samme dom vedtok fergeskipperen som tiltalte kolliderte med, et forelegg på kr. 12.000,- for hans uaktsomhet som medvirket til kollisjonen. Forskjellen i bøtenes størrelsesorden her gjenspeiles i at sistnevnte fartøy var en passasjerferge. Fergen hadde for mange passasjerer om bord, alle havnet i sjøen og en kvinne døde senere som følge av hjertestans.

I Rt. 1991 s. 543 ble domfelte idømt 30 dager ubetinget fengsel for overtredelse av strl. § 418, jfr. sjøveisreglene regel 2 a, 5, 15 og 16, samt strl. § 424.

Tiltalte hadde tjenestegjort som skipsfører uten nødvendig utdanning eller sertifikater i 15 år. I saken hadde han på grunn av grov uaktsom navigering forårsaket kollisjon med en ubåt i overflatestilling.

Høyesterett antydte at det var lite veiledning å finne i rettspraksis om straffutmålingen, og la derfor vekt på at domfeltes navigeringsfeil var meget graverende og forårsaket et alvorlig sammenstøt med store materielle skader.

Samtidig uttalte Høyesterett:

”Jeg vil tilføye at med den stadig sterkt økende småbåttrafikken langs kysten og i fjordene med lystbåter er det generelt nødvendig med en streng reaksjon ved grove overtredelser av sjøveisreglene”.

Denne uttalelsen gir en føring på at også fengsel må kunne anvendes ved grove overtredelser av sjøveisreglene.

4.5 Medvirkning

Medvirkning er ikke særskilt nevnt i straffebudet, men anses straffbart etter formålet med bestemmelsen. Dette fremgår også av bestemmelsens ordlyd, som er så generelt utformet at etter en naturlig tolkning omfattes også medvirkningshandlinger. Når det står ”den som (...) overtrer forskrift” i strl. § 418 første ledd nr. 1 og 2 omfattes også den som medvirker til overtredelse. Det samme gjelder for første ledd nr. 3 hvor ”den

som (...) under navigeringen handler slik at fartøyer volder eller utsettes for fare eller skade”. Derimot rammes ikke den som oppfordrer til overtredelse av bestemmelsen uten selv å delta i handlingen.

Hvis hovedmannen, for eksempel skipsføreren, ikke kan straffes på grunn av at han ikke oppfyller straffbarhetsvilkårene, så kan likevel medvirkeren, for eksempel en styrmann, straffes dersom han oppfyller straffbarhetsvilkårene.

4.6 Hvordan kan bestemmelsen anvendes i konkurrans?

Strl. § 418 første ledd nr. 1, 2 og 3 kan innbyrdes anvendes i konkurrans. Konkurrans vil si at lovbrysteren har overtrådt flere straffebed og at de aktuelle straffebedene blir brukt ved siden av hverandre i samme sak. Skipsføreren vil for eksempel være tiltalt etter første ledd nr. 1 om overtredelse av sjøveisreglene samtidig som han er tiltalt etter første ledd nr. 3 om uaktsom navigering som har ført til skade eller fare for et annet fartøy.

Strl. § 418 første ledd nr. 1 og 2 kan anvendes i konkurrans med strl. § 422. Derimot kan ikke strl. § 418 første ledd nr. 3 anvendes i konkurrans med strl. § 422. Dette er fordi strl. § 422 er en sekkebestemmelse og bestemmelsen omfatter fullt ut strl. § 418 første ledd nr. 3.

4.6.1 Strl. § 418 første ledd nr. 1 og nr. 3 i konkurrans

Et tilfelle hvor strl. § 418 første ledd nr. 1 og nr. 3 er brukt i konkurrans er Rt. 1992 s. 823.

Aktor for Høyesterett nedla påstand om at tiltalte burde dømmes for overtredelse av den alminnelige aktsomhetsnorm ved navigering i strl. § 418 første ledd nr. 3. Det ble anført at det forelå brudd på flere av sjøveisreglene, men at disse kunne inngå som momenter i aktsomhetsvurderingen.

Høyesterett domfelte likevel tiltalte både etter strl. § 418 første ledd nr. 1, jfr. regel 15 i sjøveisreglene, og strl. § 418 første ledd nr. 3.

Vi ser her at Høyesterett brukte første ledd nr. 1 for å straffe etter den spesielle regel i sjøveisreglene som passet på forholdet og første ledd nr. 3 for å straffe for generell uaktsomhet ved navigering.

Spørsmålet er om den parallelle bruken i slike tilfeller vil gi domstolene et bedre straffegrunnlag. Sannsynligvis vil straffen bli den samme om første ledd nr. 1 blir brukt alene eller sammen med første ledd nr. 3. Dette er fordi det generelle uaktsomhetsansvar i første ledd nr. 3 dekker de spesielle reglene som legges til grunn etter første ledd nr. 1.

Forskjellen på første ledd nr. 1 og første ledd nr. 3 kommer første frem dersom det ikke foreligger fare eller skade. I et slikt tilfelle vil ikke første ledd nr. 3 komme til anvendelse.

4.6.2 Forholdet mellom strl. § 418 første ledd nr. 3 og sjøveisreglene

Rt. 1980 s. 168 belyser forhold mellom strl. § 418 første ledd nr. 3 og sjøveisreglene.

Domfelte ble dømt for å ha ført sin båt i sterkt beruset tilstand slik at båten havnet i fjæresteinene ca. 100-150 meter fra der den hadde ligget fortøyet.

Forsvareren reiste spørsmål om regel 2 i sjøveisreglene kunne anvendes som grunnlag for straffansvar under henvisning til strl. § 339 nr. 2 og regel 55 i sjøveisreglene, og om regelen kunne kombineres med strl. § 418 første ledd nr. 3.

I Ot.prp. nr. 50 for (1976-1977) på side 26 spalte 2 uttales det:

”Som nevnt i høringsnotatet har den generelle ansvarsbestemmelse i sjøveisreglene regel 2 fått en slik utforming at man har funnet det tvilsomt om straffetrusselen kan antas også å referere seg til ”overtredelser” av denne generelle aktsomhetsnorm”.

Høyesterett gikk ikke nærmere inn på spørsmålet om straff for overtredelse av regel 2 da retten ikke fant det riktig å anvende regel 2 ved siden av strl. § 418 første ledd nr. 3 i dette tilfellet.

Sjøfartsinspektøren i Oslo har i samtale med oss sagt at det ikke kan straffes med henvisning kun til regel 2 i sjøveisreglene. Det vil si at i praksis anvendes ikke regel 2 som overtredeshjemmel.

4.7 Strl. § 418 i forhold til ny lovgivning

Strl. § 418 er foreslått videreført i utkast til lov om skipssikkerhet, men ikke i sin helhet. Første ledd nr. 1 er foreslått videreført i tre ulike bestemmelser. Utk § 3-6 vil bli hjemmel for departementet til å gi forskrifter om sikker navigering og forskrifter om tiltak hvor skipet er i havsnød. Utk § 10-3 første ledd og utk § 10-4 første ledd vil bli straffebestemmelsene for overtredelse av utk § 3-6. Bestemmelsene gjelder henholdsvis for ”skipsfører” og ”andre som har sitt arbeid om bord”. Strl. § 418 første ledd nr. 1 er derfor foreslått opphevet.

Første ledd nr. 2 er ikke foreslått inntatt i utkast til lov om skipssikkerhet, da den ikke passer med formålet til den nye skipssikkerhetsloven.

Første ledd nr. 3 er foreslått videreført i utk § 10-3 første ledd og § 10-4 første ledd.

Strl. § 418 første ledd nr. 1 og nr. 3 blir som vi ser videreført samlet. Strl. § 418 første ledd nr. 3 er derfor foreslått opphevet.

5 Grov eller oftere utvist uaktsomhet i tjenesten

Strl. § 422 setter straff for uaktsomme handlinger i tjeneste om bord på skip.

Bestemmelsen har vært inntatt i loven siden den var ny i 1902.

Slik ordlyden fremstår i dag er den ikke ulik bestemmelsens opprinnelige ordlyd fra 1902, selv om bestemmelsen har blitt revidert tre ganger. Første gang ved lov av 22. mai 1953

nr. 3, andre gang ved lov av 15. februar 1963 nr. 2 og siste gang ved lov av 25. juni 2004 nr. 52.

5.1 Gjerningsbeskrivelsen

Den straffbare handlingen i strl. § 422 er å gjøre seg ”skyldig i grov eller oftere utvist uaktsomhet i tjenesten”. Bestemmelsen rammer ikke bare brudd på tjenesteplikter om bord, men også tjenestebrudd i land, jfr. ordlyden ”i tjenesten”.

Om uaktsomheten er grov må bedømmes konkret i hvert enkelt tilfelle. I Rt. 1964 s. 329 hadde føreren av et motorskip på 98 brutto tonn blitt dømt etter strl. § 422 i herredsretten for grov uaktsomhet i tjenesten. Føreren hadde forlatt kommandobroen og overlatt navigeringen til en dekksmann som blant annet ikke hadde teoretisk navigasjonsutdannelse. Høyesterett uttalte her at det skal ”ganske meget til for å konstatere grov uaktsomhet i forhold til strl. § 422”. Høyesterett kunne ikke ut fra domsgrunnene se om en korrekt lovforklaring var lagt til grunn, og opphevet av den grunn dommen.

I Rt. 1970 s. 1235 ble en fisker tiltalt for overtredelse av strl. § 422. Fiskeren hadde handlet grovt uaktsomt ved å unnlate å orientere seg i farvannet da hans fartøy lå og drev for vær og vind på grunn av redskaper i propellen. Fiskeren unnlot å sette ut anker i tide, og dette medførte at fartøyet drev mot skjær hvor det ble stående fast og påført

skader. I dommen uttalte Høyesterett at det må foreligge en ”kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet”.

Det har vært en tendens i rettspraksis at Høyesterett har bedømt uaktsomheten strengere enn underrettene. Det vil si at der underrettene har funnet at den aktuelle handlingen ikke har vært å betegne som grov uaktsom, så har Høyesterett funnet den grovt uaktsom.

Strl. § 422 har to alternative krav til uaktsomheten, den kan enten være grov eller fremstå som oftere utvist uaktsomhet. Det kan stilles spørsmål ved hvor ofte den oftere utviste uaktsomheten må foreligge. Ordlyden ”oftere” er vag, og åpner for tolkningstil. Det er ikke enighet i teorien hva uttrykket innebærer. I følge Kjerschow³³ må uaktsomheten være utvist minst to ganger. Skoghøy har i Straffeloven med kommentarer³⁴ uttalt at ”oftere” tilsier at uaktsomheten må være utvist minst tre ganger. Vi mener at ordet ”oftere” kan sammenlignes med ordet ”flere”, som må forstås som minst tre ganger.

Skoghøy legger til at begrepet ”oftere” også viser til at de uaktsomme handlingene må ha en viss nærhet i tid.

Den tidligere uaktsomheten trenger ikke være påtalt og heller ikke å ha vært grov³⁵ for å kunne inngå i rekken av ”oftere utvist uaktsomhet”.

Uttrykket ”oftere utvist uaktsomhet” er en uvanlig måte å beskrive uaktsomhet på, og vi kan ikke se at denne metoden er brukt andre steder i straffelovgivningen. Det kan stilles spørsmål ved hvorfor lovgiver ikke har valgt å være mer konkret i denne bestemmelsen.

Uaktsomheten må være knyttet til den ansattes tjeneste. Det kan gjelde skipets navigering, men det kan også gjelde de øvrige tjenesteplikter om bord, som for eksempel forholdet til mannskapet, plikter overfor reder, lasteier, assurandør eller andre hvis interesser vedkommende i tjenestens medfør skal ivareta. Det er ikke gitt noen føringer i loven på hva begrepet ”i tjenesten” omfatter. Dersom man er i arbeid om bord på skipet er man i tjeneste, så det er grunn til å tro at begrepet er knyttet til alt man

³³ Kjerschow, Almindelig Borgerlig Straffelov med kommentarer, s. 943 og 944

³⁴ Straffeloven med kommentarer, Tredje del. Forseelser, s. 349

³⁵ Kjerschow, Almindelig Borgerlig Straffelov med kommentarer, s. 944

måtte foreta seg om bord som er tilknyttet det arbeidet man skal utføre. Det overordnede ansvaret for alle om bord er å sikre sikkerheten til sjøs, og det er naturlig å bruke det som en pekepinn for å finne ut om man har vært uaktsom i tjenesten. Sjødl. § 82 andre ledd pålegger den kommandohavende om bord å ikke forlate kommandobroen uten at det er for helt korte nødvendige fravær. Dersom vedkommende må forlate kommandobroen, må han først ha beordret en pålitelig mann til å overta sin funksjon under fraværet. Det har gjennom rettspraksis kommet frem at det ikke uten videre foreligger grov uaktsomhet og dermed brudd på strl. § 422, selv om sjødl. § 82 andre ledd er overtrådt. I Rt. 1983 s. 1222 ble føreren av et fiskefartøy dømt i byretten for overtredelse av strl. § 422 første ledd. I tiltalen var det vist til sjødl. § 82 annet ledd. På vei hjem fra fiskefeltet hadde føreren beordret to av mannskapet til rors slik at han selv kunne få nødvendig søvn. Båten grunnstøtte på grunn av at mannskapet også sovnet. Førstvoterende uttalte at det i rettspraksis var lagt til grunn at en overtredelse av sjødl. § 82 annet ledd i seg selv ikke ville føre til en overtredelse av aktsomhetskravet i strl. § 422 første ledd, men at det kunne ha betydning ved vurderingen av § 422.

Hvis man unnlater å benytte los, så kan også det rammes av strl. § 422 i tilfeller der det var grovt uaktsomt å ikke bruke los tatt i betraktning av omstendighetene. Etter losl. § 13, jfr. forskrift om plikt til å bruke los i norske farvann av 23. desember 1994 nr. 1129 sammenholdt med forskrift om farledsbevis av 23. desember 1994 nr. 1215, gjelder det en viss plikt til å bruke los i norske farvann. Dersom dette overtres, så kan det straffes etter losl. § 22. Losl. § 22 annet ledd sier at bestemmelsen ikke kommer til anvendelse dersom forholdet rammes av et strengere straffebud. Strafferammen i strl. § 422 er strengere enn i losl. § 22, og dermed er det strl. § 422 som skal anvendes dersom forsømmelsen er av en slik karakter at den rammes av dette straffebudet.

5.2 Straffebestemmelsens gjerningsperson

Straffebudet gjelder for det første ”fører av skip”, og med dette menes den som i alminnelighet er den faktiske føreren av skipet.³⁶ Det er her den samme betegnelsen

³⁶ Straffeloven med kommentarer, Tredje del. Forseelser, s. 348

som er benyttet i strl. § 304. Straffebudet gjelder for det andre også for maskinist, styrmann, stuert, telegrafist, skipselektriker og los.

Høyesterett har i flere saker lagt til grunn en vid forståelse av uttrykket ”fører av skip” i strl. § 422. Uttrykket har ikke bare vært brukt om den med det øverste ansvaret om bord, men har også omfattet den som står til rors.³⁷ Etter Høyesteretts uttalelser i flere dommer ser det ikke ut til at det er nødvendig med noe tjenesteforhold for å kunne gå inn under uttrykket ”fører av skip” slik det skal forstås i strl. § 422. Dette har særskilt betydning for mindre farkoster, da de som oftest ikke opererer med spesielle tjenesteforhold. Dermed må det være meningen at førerbegrepet i strl. § 422 gjelder for enhver som måtte føre et skip, uansett om vedkommende er ansatt med stillingsinstruks som skipsfører eller ikke.

Disse dommene har gjeldt promillebestemmelsen i strl. § 422 tidligere annet ledd.

Grunnen til at man har latt førerbegrepet få en utvidet betydning ved å ikke sette et kriterium om tjenesteforhold i disse dommene er mest sannsynlig at man har trengt en hjemmel for promillekjøring også for mindre farkoster. I dag er promillekjøring til sjøs straffesanksjonert i sjøl. § 143 for større fartøyer, og for mindre fartøyer i fritids- og småbåtloven § 33, jfr. § 37.

Når det gjelder rettspraksis om strl. § 422 tidligere første ledd, er det ikke like lett å se om et tjenesteforhold har vært nødvendig da ordlyden er ”i tjeneste” og rettspraksis kun har vært rettet mot ansatte i tjeneste på skip.

5.2.1 Førerbegrepet i forhold til strl. § 304

I forhold til skipsførerbegrepet i strl. § 304 første ledd, kan begrepet ”fører av skip” i strl. § 422 virke noe videre, da det som sagt i rettspraksis har blitt lagt til grunn at noe tjenesteforhold ikke er nødvendig når det gjelder å være fører i henhold til strl. § 422 tidligere annet ledd.³⁸ Om et tjenesteforhold er en betingelse etter strl. § 304 første ledd er det ikke sagt noe om verken i forarbeider eller i rettspraksis. Bestemmelsen er imidlertid eksplisitt rettet mot skipsføreren, i motsetning til strl. § 422, som ramser opp en rekke personers ulike stillinger. Grunnen til at det trolig skal være en videre

³⁷ Straffeloven med kommentarer, Tredje del. Forseelser, s. 348

³⁸ Straffeloven med kommentarer, Anden del. Forbrydelser, s. 816 og Straffeloven med kommentarer, Tredje del. Forseelser, s. 348

betydning av begrepet i strl. § 422 kan være at straffebudet ikke er så konkret utformet. Det er ikke gitt noen detaljert gjerningsbeskrivelse i strl. § 422, det refereres kun til det å handle grovt uaktsomt eller oftere utvist uaktsomhet. Av den grunn rammer straffebudet flere situasjoner enn strl. § 304 gjør.

Handlingsbeskrivelsen i strl. § 304 er mer konkret, da den rammer fører av skip som går til sjøs med et sjødyktig skip eller et skip som er tilbakeholdt i henhold til lov. Det synes dermed mer naturlig å bruke begrepet snevrere i strl. § 304, da denne bestemmelsen er mer konkret knyttet opp mot et profesjonsansvar. Det kreves kunnskap om skip og ikke minst god oversikt for å kunne fastslå sjødyktigheten, og det er alvorlig om man ikke tar sikkerheten som er knyttet til denne seriøst. Strl. § 304 er knyttet til tidspunktet fra skipet forlater kai, mens strl. § 422 rammer ethvert tidspunkt til sjøs. Her er det ikke mulig å finne klare svar, da man ikke har kilder som sier noe om akkurat dette.

Før skipet forlater kai må det være sjødyktig, og dette ansvaret hviler på skipsføreren, jfr. sjødl. § 106, som sier at ansvaret for å overholde bestemmelser som er gitt i eller i medhold av norsk lov til sikring av skipets sjødyktighet påhviler skipsføreren. Dette er medvirkende til at skipsførerbegrepet i strl. § 304 er snevrere enn i strl. § 422.

5.2.2 Andre begreper

Når det gjelder uttrykkene maskinist, styrmann, stuert, telegrafist, skipselektriker og los, henviser disse til vedkommende som innehar den spesifikke stillingen om bord.

Bestemmelsen ble revidert i 1963, og ved denne revisjonen ble stuert, telegrafist og skipselektriker tilføyd. Bestemmelsen tok nå sikte på mannskap som i henhold til sjømannsloven av 1953 hadde offisers status. Oppregningen av stillinger korresponderer derimot ikke helt med hvem som i forskrift av 17. oktober 1975 nr. 2 blir betegnet som "ledende mannskap" om bord. Forskriften er av senere dato, så man må her også se på andre aspekter ved vedkommendes forhold til skipet. Det vil blant annet være avgjørende om det kreves spesielle sertifikater for å inneha de aktuelle stillingene.

Når det gjelder skipselektrikeren, kreves det ikke at han er fagutdannet, jfr. Ot.prp. nr. 40 (1961-1962) s. 35, første spalte. Det var Norsk Sjømannsforbund som mente at det

ikke burde kreves at skipselektrikeren var fagutdannet. Forbundet mente at her måtte alle skipselektrikere stilles likt.

Ifølge rettspraksis er heller ikke ”maskinist” begrenset til tilfeller hvor personen har sertifikat som maskinist, jfr. Rt. 1973 s. 1246 på s. 1247. Domfelte var dømt etter tidligere strl. § 422 annet ledd, men personrekken i annet ledd var den samme som i dagens strl.

§ 422, så det er grunn til å vektlegge det Høyesterett sa her. I dommen uttalte førstvoterende:

”Jeg finner det lite tvilsomt at uttrykket maskinist i straffelovens § 422 ikke kan tolkes så snevert at det bare omfatter maskinist med sertifikat som omhandlet i maskinistlovens §§ 4 - 6.”

Høyesterett la her vekt på formålet med bestemmelsen, nemlig det å trygge sikkerheten til sjøs, og sa at det ville være i strid med dette om man skulle falle utenfor bestemmelsen med mindre man hadde sertifikat eller var spesifikt kalt maskinist. Domfelte var i mannskapslisten betegnet som maskinassistent, og Høyesterett fant at det var fornuftig å la han falle innunder strl. § 422 da han etter sin funksjon og stilling om bord hadde hatt eneansvaret for maskinen.

Med los mener man statslos, samt privatengasjert los, som innehar lossertifikat. Her er altså sertifikatet avgjørende, for dersom man ikke har lossertifikat, men er en såkalt kjentmann, så tiltales man i stedet etter strl. § 426.

5.3 Hvilke krav stilles til skyld?

I strl. § 422 går skyldkravet i ett med selve atferdsnormen. Skyldkravet er en del av gjerningsbeskrivelsen da den taler om ”grov eller oftere utvist uaktsomhet” i tjenesten. Dersom noen handler forsettlig, omfattes vedkommende også av bestemmelsen, jfr. Kjerschow s. 944.³⁹ Etter alminnelig strafferettslig tolkning er det klart at når

³⁹ Kjerschow, Almindelig Borgerlig Straffelov med kommentarer, s. 944

skyldkravet er uaktsomhet, så vil også den grovere utførelse av gjerningsbeskrivelsen være dekket av straffebudet. Nyansene vil avspeiles i straffutmålingen.

5.4 Strafferammen

Straffen etter strl. § 422 er bøter eller fengsel inntil 3 måneder.

Ved lovendringen i 1963 ble det foreslått en økning av strafferammen.

Sjømannslovkomiteen ønsket å øke strafferammen fra 3 til 6 måneder.⁴⁰ Oppfordringen til å øke strafferammen ble ikke fulgt opp.

Ut fra rettspraksis har det først og fremst vært ilagt bøter der det kun foreligger overtredelse av strl. § 422 tidligere første ledd, som har den samme ordlyden som bestemmelsen har i dag. Det er som oftest først ved overtredelse av tidligere annet ledd om beruselse i tillegg til første ledd, at man har anvendt både bøtestraff og fengsel. Siden bestemmelsen slik den fremstår i dag er så ny finnes det ikke noe Høyesterettspraksis per dags dato, men man har som sagt lange tradisjoner for bruk av bøter ved grov uaktsomhet og gjentatt uaktsomhet etter strl. § 422 tidligere første ledd, og som bestemmelsen fremstår i dag er det tvilsomt om mønsteret vil forandre seg voldsomt.

Bøtenivået i de aller fleste Høyesterettsdommer ligger på under kr. 1.000,-, og dette er ikke spesielt høyt. Man må her ta hensyn til at dommene spenner over et stort tidsrom, fra 1950-tallet og frem til i dag. Sett i forhold til den stigende pengeverdien har bøtenivået hele tiden vært lavt.

Fengselsstraffen har ligget på rundt 30 dager ubetinget fengsel, og det er sjelden maksimumsstraffen på 3 måneder er tatt i bruk.

En annen ting som har kommet frem i rettspraksis er at aktsomhetskravet til profesjonsutøvende har vært lagt langt høyere enn for privatpersoner, noe som har gitt utslag i bøtenivået. I Rt. 1973 s. 1305 hadde losen på et passasjerfartøy forlatt sin plass på kommandobroen for å ta telefonsamtaler med den følge at han kom ut av seilasens gang og tok feil av to fyrlykter, noe som førte til at skipet grunnstøtte. Hendelsen

⁴⁰ Ot.prp. nr. 40 (1961-1962) s. 35 første spalte

foregikk i trange og urene farvann og krevde den ytterste oppmerksomhet fra losen. Høyesterett la vekt på at man hadde med små tidsmarginer å gjøre da skipet gikk med full fart, og kun en liten unøyaktighet kunne føre til at uhell inntraff. Det var 435 passasjerer om bord og det tilsa en skjerpelse av losens årvåkenhet. Høyesterett opprettholdt forelegget på kr. 3.000,- som politimesteren hadde ilagt med en subsidiær fengselsstraff på 20 dager.

De hendelser som oftest har vært oppe for Høyesterett er der føreren av skipet har overlatt roret til en mindre kompetent person, og dette har vært ansett som grovt uaktsomt.

I graverende tilfeller kan også tap av tjeneste idømmes, jfr. strl. § 29 nr. 2.

5.5 Strl. § 422 i forhold til ny lovgivning

Strl. § 422 hører til de straffeбудene som i praksis anvendes relativt hyppig.

Når det gjelder dette straffeбудets fremtid etter utkast til lov om skipssikkerhet, så har skipssikkerhetsutvalget funnet at et slikt straffeбуд ikke lenger er nødvendig. Det er et svært generelt utformet straffeбуд, og utvalget ønsker ikke å ha et slikt straffeбуд som i prinsippet kan få anvendelse på de fleste grovt uaktsomme handlinger.

Skipssikkerhetsutvalgets ønske er å heller knytte straffeбудene til konkrete handlingsnormer.

Av den grunn er hovedtrekkene i strl. § 422 foreslått videreført i utkast til lov om skipssikkerhet § 10-3, § 10-4, § 10-6, § 10-8 og § 10-9.⁴¹ Dermed er strl. § 422 foreslått opphevet.

⁴¹ NOU 2005: 14 På rett kjø1, s. 162 andre spalte

6 NOU 2005: 14 På rett kjøp - Ny skipssikkerhetslovgivning

6.1 Hvorfor bør det komme en ny skipssikkerhetslov?

Dagens regelverk om skipssikkerhet består av en rekke lover, samt forskrifter gitt med hjemmel i disse lovene. Regelverket bygger i stor grad på internasjonale regler.

Den nye skipssikkerhetsloven skal ta over for dagens sjødyktighetslov, slik at sjødyktighetsloven kan oppheves i sin helhet. Sjødyktighetsloven er en meget gammel lov og selv om den er endret flere ganger, er den likevel ikke oppdatert til dagens sjøfartsforhold.

Den nye loven skal bli mer tidsriktig, samtidig som den vil samle alle spørsmål som knytter seg til skipssikkerhet i en lov. Av den grunn er det også bestemmelser fra andre lover som vil innlemmes i skipssikkerhetsloven. Dette vil føre til en forenkling i lovverket, som er en del av regjeringens prosjekt "Enklere Norge".

Skipssikkerhetslovens formål skal være å sikre liv og helse, miljø og materielle verdier. Dette fremgår av lovens formålsbestemmelse, utk § 1-1. En formålsbestemmelse klargjør hvilke interesser loven skal verne og derfor hvilke hensyn det skal legges vekt på ved tolkning av lovbestemmelsene.

Hensynene som er oppregnet i utk § 1-1 er satt opp i prioritert rekkefølge.⁴² Videre er bestemmelsen delt opp i litra a til f, som er forholdsregler for hvordan liv og helse, miljø og sikkerhet skal ivaretas. De videre kapitler i loven er bygget på disse.

Straffelovens kapitler om sjøfartsforhold⁴³ er foreslått overført til den nye skipssikkerhetsloven.

Ikke alle straffebestemmelser som kan anvendes på sjøfartsforhold vil tas inn i den nye loven. Alle generelle straffebestemmelser vil fortsatt ha sin plass i straffeloven. For

⁴² NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 99 andre spalte

⁴³ Strl. kap. 30 og kap. 42

eksempel vil dagens bestemmelse om drap, strl. § 233, fortsatt finnes i straffeloven.

Hvis skipsføreren tar livet av en annen om bord vil den straffbare handlingen reguleres av straffeloven, selv om handlingen ble begått på et skip.

6.1.1 Skipssikkerhetslovgivningen i andre nordiske land

Den nye skipssikkerhetsloven vil bringe norsk skipssikkerhetslovgivning nærmere de andre nordiske lands lovgivning på området.

Både Sverige, Danmark og Finland har allerede fått ny lovgivning på skipssikkerhetsområdet. Finland har en noe annerledes utformet lov, mens lovene i Sverige og Danmark har flere likhetstrekk til det norske utkast til lov om skipssikkerhet. Danmarks tilsvarende lov heter ” Lov om sikkerhed til søs”, og omfatter sikkerhet på skip og hjemmel for å gi forskrifter om sjøveisregler, fartsrestriksjoner og fartsområde. Loven er fra 16. desember 1998 nr. 900, og trådte i kraft 1. mars 1999. Loven er utformet som en fullmaktslov og har et videre anvendelsesområde enn det norske utkast til lov om skipssikkerhet har. Straffebestemmelsene i den danske loven finner vi i lovens kap. 12. Skyldgraden og strafferammen i den danske loven ligger på samme nivå som det som er foreslått i det norske utkast til lov om skipssikkerhet.

Sveriges tilsvarende lov heter ”Fartygssäkerhetslag”. Loven er fra 2003:364, og trådte i kraft 5. juni 2003. Straffekapitlet, kap. 8, er grundig og meget detaljert i forhold til det norske utkast til lov om skipssikkerhet. Straffebestemmelsene er inndelt etter lovens strafferammer. Disse er noe lavere enn strafferammene i Norge og Danmark.

Skyldkravet er forsett eller uaktsomhet i forhold til forsett eller grov uaktsomhet, som er hovedskyldkravet i det norske utkast til lov om skipssikkerhet.

6.2 Prinsipper for kriminalisering

Ved utarbeidelsen av straffekapitlet i den nye skipssikkerhetsloven er det lagt vekt på NOU 2002: 4, prinsippene bak ny straffelov, og NOU 2003: 15, om et mer nyansert og effektivt sanksjonssystem med mindre bruk av straff. Justis- og politidepartementet har i sin høringsuttalelse uttalt at det er meget tilfreds med at utvalget har fulgt disse prinsippene som fører til en ikke ubetydelig avkriminalisering.

Straffelovkommisjonen har uttalt at det bør vises tilbakeholdenhet ved bruk av straff.⁴⁴ Straff bør brukes ved handlinger som medfører, eller kan medføre, at noen påføres skade.⁴⁵ Det er her snakk om et skadefølgeprinsipp, hvor handlingen må medføre en viss grad av skadevirkninger før det er hensiktsmessig å anvende straff. Et klart eksempel er drap eller hærverk. Samtidig må de interesser bestemmelsen beskytter være så viktige for samfunnet at de forsvares bruk av straff. Ikke alle skadevirkninger er av en slik karakter at bruk av straff kan forsvares.

Skipssikkerhetsutvalget har på denne bakgrunn bestemt at straff skal anvendes der overtredelse medfører en fare for skade på andres interesser.⁴⁶ Dette må ses sammen med lovens verneområder, som er liv og helse, miljø og materielle verdier. Dette er interesser som det er viktig for samfunnet å beskytte.

Rederienes Landsforening har i sin høringsuttalelse uttalt at det å legge skadefølgeprinsippet til grunn fører til bedre samsvar med de strafferegler det øvrige norske næringsliv er underlagt.

Videre bør straff ikke anvendes der mindre inngripende midler tilstrekkelig kan forebygge lovbrudd.⁴⁷ Der administrative tiltak kan føre frem skal altså disse anvendes.

Skipssikkerhetsutvalget har av den grunn lagt opp til en tilbakeholdenhet med bruk av straff, og mener at man kan oppnå en mer egnet reaksjon ved hjelp av andre virkemidler. Skipssikkerhetsutvalget har derfor foreslått forvaltningstiltak og administrative sanksjoner som virkemidler i tillegg til straff.⁴⁸

6.2.1 Forvaltningstiltak

Forvaltningstiltak er vedtak gitt av forvaltningen, som ikke har et pønalt formål. De skal bidra til å gjennomtvinge at en plikt etterleves i motsetning til en administrativ sanksjon, som utløses på grunn av en overtredelse.

⁴⁴ NOU 2002: 4 Ny straffelov, Straffelovkommisjonens delutredning VII, s. 79 første spalte

⁴⁵ NOU 2002: 4 Ny straffelov, Straffelovkommisjonens delutredning VII, s. 79 andre spalte

⁴⁶ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 166 første spalte

⁴⁷ NOU 2002: 4 Ny straffelov, Straffelovkommisjonens delutredning VII, s. 86 første spalte

⁴⁸ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 95 flg.

I utkast til lov om skipssikkerhet er det inntatt et eget kapittel, kap. 8, om forvaltningstiltak. Her gis tilsynsmyndigheten kompetanse til å fatte ulike typer forvaltningstiltak. Eksempel på et forvaltningsvedtak er pålegg om tiltak, jfr. utk § 8-1 og tilbaketrekking av sertifikater, jfr. utk § 8-3.

6.2.2 Administrative sanksjoner

Administrative sanksjoner blir gitt av et forvaltningsorgan. En sanksjon er definert av Sanksjonsutvalget i NOU 2003: 15 som:

”En sanksjon er en negativ reaksjon som kan ilegges av offentlig myndighet med hjemmel i lov, som retter seg mot en begått overtredelse av lov, forskrift eller individuell avgjørelse, og som har et hovedsakelig eller vesentlig pønalt formål”.

Overtrederen skal påføres et onde på samme måte som ved straff, men sanksjonen er gitt av offentlig myndighet og ikke gjennom rettssystemet.

Skipssikkerhetsutvalget har valgt å innføre den administrative sanksjonen overtredelsesgebyr, som vil medføre en betydelig avkriminalisering på bøteområdet. Et overtredelsesgebyr skal betales inn til det offentlige på grunn av overtredelse av et forbud eller påbud, og kan gis etter standardiserte satser eller utmåles etter en konkret vurdering på bakgrunn av overtredelsens grovhet og konsekvenser.

Administrative sanksjoner kan, sammenlignet med straff, gi et like godt eller mer hensiktsmessig vern av de beskyttede interesser. De kan spesialiseres i større grad for det området de skal gjelde for, altså kan bruk av administrative sanksjoner være mer fleksibelt enn straff. Administrative sanksjoner er ofte mindre inngripende enn straff slik at bruken kan oppfattes mer legitimt. Sanksjonen ilegges utenfor strafferettsapparatet, uten kontakt med politiet og registreres ikke i strafferegisteret.

Ordningen vil på den måten virke mindre stigmatiserende enn straff.

Administrative kontrollorganer kan samtidig ha bedre forutsetninger for å etterforske og sanksjonere enn strafferettsapparatet. Siden kontrollorganene er mer spesialiserte enn

strafferettsapparatet, vil det øke effektiviteten ved at reaksjonsfrekvensen øker, slik at prevensjonsvirkningene blir bedret.⁴⁹ Dette vil føre til en mer hensiktsmessig og samfunnsøkonomisk behandling.

Tilsynsmyndigheten på sjøfartens område vil få betydelig større arbeidsområde på grunn av disse endringene.

At administrative sanksjoner ilegges av forvaltningen er samfunnsøkonomisk hensiktsmessig, samt at det er tidsbesparende. Straffesaker behandles både av politi- og påtalemyndighetene og av domstolene. Vanlig straffesaksbehandling tar ofte lang tid og ved mindre lovbrudd vil denne ventetiden mellom når lovbruddet begås frem til en eventuell domfellelse virke lite preventiv. Hvis sanksjonen gis med en gang, vil det ha større virkning for overtrederen.

I utkast til lov om skipssikkerhet er det inntatt et eget kapittel, kap. 9, om administrative sanksjoner. Det er i dette kapitlet illeggelse og inndrivelse av overtredelsesgebyr er regulert.

I høringsuttalelsene har noen organisasjoner vært kritiske til innføringen av administrative sanksjoner.

Nordisk Skipsrederforening mener at overtredelsesgebyr i realiteten er straff, men en straff som ilegges av et forvaltningsorgan. Dette er et rettssikkerhetsproblem som må vurderes opp mot Grl. § 96.

Spørsmålet har vært diskutert i NOU 2003: 15 s. 54 flg. Der konkluderte sanksjonsutvalget med at administrative sanksjoner ikke regnes som ”straff” etter Grl. § 96. Den tradisjonelle definisjonen av straff er hentet fra Andenæs:

”Straff er et onde som staten tilføyer en lovovertreder på grunn av lovovertreddelsen, i den hensikt at han skal føle det som et onde.”⁵⁰

Definisjonen er sitert med tilslutning av Høyesterett i Rt. 1977 s. 1207 i tilknytning til Grl. § 96. Det er alminnelig antatt at definisjonen danner et utgangspunkt for hva som er

⁴⁹ NOU 2003: 15 Fra bot til bedring, s. 51 andre spalte

⁵⁰ Andenæs, Alminnelig strafferett 5. utg. s. 10

straff etter Grunnloven. For administrative ikke-frihetsberøvende reaksjoner legges det vekt på hva som regnes som straff etter strl. §§ 15 og 16. Høyesterett har tatt utgangspunkt i formålet med reaksjonen. Dersom reaksjonen ikke er ment som straff, vil ikke Grl. § 96 komme til anvendelse.⁵¹ Innvendingen til Nordisk Skipsrederforening ser ut til å være løst i NOU 2003: 15 s. 54 flg. på bakgrunn av dette. Siden administrative sanksjoner ikke regnes som straff etter Grl. § 96, kan de ilegges uten dom, det vil si direkte av forvaltningen.

Den administrative sanksjonen overtredelsesgebyr vil kunne anses som straff etter EMK, fordi begrepet ”straff” skal tolkes autonomt. Det betyr at begrepet ”straff” står på egne ben ved tolkning av EMK og har nødvendigvis ikke samme betydning som det har i nasjonale rettssystemer.⁵² Rettighetene etter EMK er universelle og tilkommer enhver. For å opprettholde dette er det nødvendig at begrepet ”straff” tolkes likt i alle konvensjonslandene, det vil si autonomt.

Problemet med at overtredelsesgebyr anses som straff etter EMK er at det kan bli tale om dobbeltstraff. EMKs tilleggsprotokoll nr. 7 art. 4 nr. 1 setter forbud mot gjentatt forfølgning. Av artikkel 4 nr. 1 fremgår det at forbudet mot gjentatt forfølgning bare gjelder ny forfølgning for samme straffbare forhold. For at noe skal regnes som det samme straffbare forhold må den nye forfølgningen gjelde samme faktiske handling som den tidligere domfellelsen eller frifinnelsen. Samtidig skal det legges vekt på hvilken interesse straffebedene tar sikte på å beskytte. Hvis straffebedene ivaretar ulike formål i tillegg til at det er snakk om to ulike handlinger vil det ikke være tale om dobbeltstraff.⁵³

Det vil ikke foreligge dobbeltstraff dersom overtredelsesgebyret ilegges samtidig som annen type straff, fordi overtrederen ikke utsettes for gjentatt forfølgning.

Problemet kan oppstå fordi overtredelsesgebyr er ment å kunne ilegges raskt og gjøres av forvaltningen, både av hensiktsmessige og preventive grunner, mens andre typer straff, som for eksempel fengsel må behandles av påtalemyndigheten og i domstolene, og vil derfor normalt ikke ilegges samtidig som overtredelsesgebyr. Problemet bør

⁵¹ NOU 2003: 15 Fra bot til bedring, s. 54 andre spalte

⁵² Møse, Menneskerettigheter, s. 101

⁵³ Skoghøy, TfR 2003 s. 1

kunne løses etter hensikten med overtredelsesgebyr. Poenget er nemlig at overtredelsesgebyr skal ilegges i stedet for straff der overtredelsen ikke er vesentlig, og derfor ikke straffverdig.

Rederienes Landsforening ser rettssikkerhetsproblemet med at administrative organer i realiteten ilegger straff fordi det i dag er domstoler og påtalemyndigheten som innehar kompetanse om straffutmåling. Den mener løsningen kan være at de administrative organer tilføres den nødvendige kompetanse, som domstolene har i dag, slik at garantien for forholdsmessighet mellom overtredelsen og straff som ilegges opprettholdes.

Sett fra den annen side vil trolig tilsynsmyndighetene ha en mer spesialisert kunnskap på området enn det domstoler og påtalemyndigheter har i dag. Det er nærliggende å tro at kompetanseoverføringen ikke vil medføre store endringer i forholdsmessigheten mellom overtredelse og administrative sanksjoner.

Rederienes Landsforening ser likevel fordelene med overtredelsesgebyr fordi det er mindre omstendelig, og at det går kortere tid mellom overtredelse og sanksjon. Spesielt tror den at det er en fordel med tanke på utenlandske skip, da disse ofte er i norsk farvann i kort tid før de seiler videre.

Spørsmålet blir om det er hensiktsmessig med en avkriminalisering på sjørettens område.

Det straffes mye i sjøfarten i dag, der bøter er den straffeformen som benyttes mest. Sjøfartsinspektøren i Oslo har fortalt at det straffes for mye for bagateller, og han er derfor positiv til de nye endringene som vil medføre en avkriminalisering. De nye endringene som er foreslått er at skyldkravet heves og at det tillegges et vesentlighetskrav til gjerningsbeskrivelsen. Bruk av administrative sanksjoner kan samtidig bidra til en avkriminalisering, og på den måten vil små uaktsomme handlinger holdes utenfor straffesystemet.

Samtidig mener han at bruk av administrative sanksjoner ikke må føre til dobbeltstraff. Overtredelser som sanksjoneres med administrative sanksjoner må ikke samtidig sendes politiet til påtale.

6.3 Bruk av definisjoner

Skipssikkerhetsutvalget har valgt å ikke bruke definisjoner i loven da dette ikke er hensiktsmessig for denne lov.⁵⁴ Et unntak er at de har valgt å definere begrepet ”rederi”. En definisjon gir en forklaring av et uttrykk, og er en formålstjenlig løsning der begrepet anvendes flere steder i loven. Et argument mot å anvende definisjoner er at begrepet blir låst, det blir vanskelig å følge en naturlig internasjonal utvikling av begrepet uten å stadig endre lovteksten. Begrepet blir mindre fleksibelt.

6.3.1 Rederi

Definisjonen i utk § 2-1 faller i to alternative deler.

Det fremgår av litra a at med rederi forstås:

”den registrerte eieren av skipet”

Med dette menes den fysiske eller juridiske eier av skipet, som igjen betyr den som står som registrert eier av skipet enten i NOR eller NIS. Under bygging av skipet er det som regel verkstedet som er den registrerte eier og dermed å anse som rederi dersom det ikke er gjort avtale om noe annet etter litra b.⁵⁵

Etter litra b forstås rederi også som:

”den organisasjon eller person som har overtatt ansvaret for skipets drift fra den registrerte eieren og som har samtykket i å ta over de plikter og det ansvar som påhviler denne etter loven”

Dette er tilfellet der den tekniske driften er overtatt av en annen enn den registrerte eier. Slike tilfeller kan være bareboat-befraktningsavtale eller visse typer management-avtaler. For at det skal være på det rene hvem som innehar plikter som rederi etter loven

⁵⁴ NOU 2005: 14 På rett kjø1, s. 77 første spalte

⁵⁵ NOU 2005: 14 På rett kjø1, s. 107 første spalte

må den som har overtatt ansvaret samtykke i dette. Samtykket må gjøres ovenfor tilsynsmyndigheten for å sikre nødvendig notoritet.⁵⁶

I tillegg sier annet ledd at dersom skipet ikke har en registrert eier, skal den personen eller det selskap som er å anse som eier av skipet betegnes som rederi.

6.3.2 Skipsfører

Begrepet ”skipsfører” er ikke drøftet i NOU 2005: 14 På rett kjøp, noe som tyder på at begrepet sannsynligvis ikke vil bli forandret i skipssikkerhetsloven i forhold til slik det tolkes generelt i lovgivningen i dag.

Fra praksis har vi sett at det har vært mye tvil rundt begrepet, og derfor burde det vært inntatt en definisjon i loven. Det taler også for en definisjon at begrepet brukes i straffebestemmelser fordi det på strafferettens område er viktig at begreper tolkes likt for å oppnå likhet for loven.

6.3.3 Andre som har sitt arbeid om bord

”Andre som har sitt arbeid om bord” er ikke definert i utkast til lov om skipssikkerhet. Begrepet omfatter alle andre enn skipsføreren som arbeider om bord. Siden loven har delt pliktsubjektene inn etter rederi, skipsfører og andre som har sitt arbeid om bord er det klart at disse bestemmelsene ikke gjelder skipsføreren eller rederiet.

Begrepet er generelt og omfatter som sagt andre enn skipsføreren som har sin arbeidsplass om bord på skipet. Det er ikke et krav at vedkommende må være ansatt av rederiet og ha en maritim stilling, også andre som er ansatt utenfor rederiet og arbeider om bord i servicenæringen omfattes av begrepet. Det er likegyldig om vedkommende har fast stilling om bord eller er der for en kortere periode, som for eksempel en los. På den annen side omfatter ikke begrepet personer som arbeider om bord kun når skipet ligger til kai. Dette kan for eksempel være vaskepersonale eller personer som er om bord for vedlikehold. Dette følger av aml. § 2-1 nr. 1 og nr. 2 litra a (I NOU 2005: 14 På rett kjøp henvist til aml. § 2 nr. 1 og nr. 2 litra a, opphevet ved lov av 17. juni 2005 nr. 62).

⁵⁶ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 107 første spalte

I dagens lovgivning er pliktsubjektene angitt ved spesifikke stillinger, men det er ikke nevnt hva som kreves for å inneha disse stillingene. Som vi har sett ut fra rettspraksis kan dette føre til tolkningstvil. I utkast til lov om skipssikkerhet har det blitt klarere hvem bestemmelsene omfatter fordi persongruppene er avgrenset på en systematisk måte, som ”rederi”, ”skipsfører” og ”andre som har sitt arbeid om bord”.

6.4 Pliktsubjektet og dets ansvar

Skipssikkerhetsutvalget har diskutert pliktsubjektet i utkastet til lov om skipssikkerhet og har funnet den løsning at det er rederiet, og ikke skipsføreren slik det er i dag etter sjødyktighetsloven, som bør være hovedpliktsubjekt. Dette har kommet til uttrykk ved at rederiets plikter er tatt inn som et eget kapittel i utkastet, kap. 2. Tilsvarende er ikke gjort for skipsfører eller andre som har sitt arbeid om bord.

Det virker også rimelig at rederiet skal være ansvarlig for sin drift av selskapet. Rederiet er den som har økonomisk interesse i skipet og som har midler til å oppfylle sikkerhetspliktene i loven. Det er rederiet som er nærmest til å vite hva som kreves for å føre en trygg skipsfart. De har tilgang på fagfolk og vet hva som kreves av sertifikater og andre kvalifikasjoner. I dagens skipsfart har rederiet nærmere kontakt og kontroll med skipsføreren enn da dagens lovverk ble utarbeidet. Skipsføreren mottar stadig mer detaljerte ordre enn tidligere, og det er derfor naturlig at rederiet er hovedpliktsubjekt etter den nye skipssikkerhetsloven.

Noen bestemmelser vil likevel være rettet mot skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord. Dette vil fremgå klart av bestemmelsen, for eksempel kommer dette til uttrykk i utk § 10-3, hvor det står ”straffes skipsfører”.

Skipsføreren vil naturlig være det primære pliktsubjekt i forhold som omfatter navigering og vakthold. Han er tilstede om bord og kan på grunn av sin myndighet direkte påvirke hvor skipet seiler. Derfor er det skipsføreren som er pålagt plikter på dette området.

Den nye skipssikkerhetsloven har delt opp pliktene i loven i tre nivåer.

Det øverste nivået er en ”påse”-plikt, på nivået under kommer en ”sørge for”-plikt og nederst en ”medvirke til”-plikt. Pliktene gjenspeiler hvilke krav som kan stilles til det

enkelte pliktsubjekt. Eksempelvis stilles det strengere krav til vedkommende som innehar en ”påse”-plikt enn det gjør til innehaveren av en ”medvirke til”-plikt.

Vi finner det svært nyttig at disse pliktene er nærmere definert i NOU 2005: 14 På rett kjøp, da det klart vil lette arbeidet med lovfortolkning senere, og kan føre til en mer enhetlig anvendelse.

6.4.1 ”Påse”-plikt

Rederiet har en ”påse”-plikt. Dette er den mest omfattende plikten fordi rederiet har en overordnet plikt til å påse at liv og helse, miljø og materielle verdier beskyttes i samsvar med loven. Dette følger av utk § 2-2 første ledd.

”Påse”-plikten er først og fremst en oppfølgingsplikt for rederiet slik at det skal følge opp lovens bestemmelser, jfr. utk § 2-2 første ledd. Rederiet skal også påse at skipsfører og andre som har sitt arbeid om bord følger sine plikter etter loven, jfr. utk § 2-2 tredje ledd in fine. Det skal altså påse at alt går riktig for seg ved at ansatte om bord oppfyller sine plikter. Rederiet skal til slutt legge til rette for at lovens bestemmelser etterleves ved hjelp av økonomiske midler.

Hvordan ”påse”-plikten utøves må tilpasses hvert enkelt rederi og den aktiviteten det driver.

Rederiet kan ikke unndra seg ansvar etter plikten ved å delegere den til andre. Det er klart at et slikt overordnet ansvar ikke kan delegeres bort for å slippe ansvar. Dette er i tråd med at skipssikkerhetsutvalget har valgt rederiet som hovedpliktsubjekt etter loven på grunn av dets stilling og interesser.

”Påse”-plikten brukes i dag i petroleumsvirksomhetens sikkerhetslovgivning, og begrepet skal forstås slik det er tolket der.⁵⁷

6.4.2 ”Sørge for”-plikt

”Sørge for”-plikten er først og fremst lagt på rederiet. Det fremgår av utk § 2-2 annet ledd at rederiet skal sørge for oppfyllelse av alle sikkerhetsmessige forhold nevnt i første ledd. I tillegg påligger det rederiet å ”sørge for” at skipsfører og andre som har

⁵⁷ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 90 andre spalte

sitt arbeid om bord kan oppfylle sine plikter som de er pålagt etter lov eller forskrift, jfr. utk § 2-2 tredje ledd.

Rederiet er fri fra sin "sørge for"-plikt der andre lovbestemmelser pålegger skipsføreren en "sørge for"-plikt. Dette følger av utk § 2-2 annet ledd in fine. Under hvert av de påfølgende kapitlene i utkastet er skipsførerens "sørge for"-plikter angitt.

Det ligger i begrepet "sørge for" at det krever klar handling fra pliktsubjektet.

Vedkommende har en konkret selvstendig handlingsplikt, og er personlig ansvarlig for at handlingen blir utført, enten av han selv eller av andre han har delegert oppgaven til. Vedkommende har med andre ord et stort ansvar, noe man har forsøkt å få frem ved å forklare uttrykket "sørge for" i NOU 2005: 14 På rett kjøp s. 90 andre spalte. Her sies det at det ikke er noe i veien for at "sørge for"-plikten til rederiet eller skipsføreren kan delegeres eller overlates til andre. Det understrekes at slik delegasjon må ha kommet klart frem eller være dokumentert på en hensiktsmessig måte. Samtidig må vedkommende som har fått plikten delegert til seg ha fått kunnskap om ansvaret. Det legges til i forarbeidene at grunnen til akkurat dette er at det er helt nødvendig at man unngår all tvil om hvem som til enhver tid sitter med "sørge for"-plikten.

Skal man delegere plikten må vedkommende det delegeres til ha den nødvendige kunnskapen og kompetansen som skal til for å gjennomføre oppgavene tilfredsstillende. Vedkommende som har fått plikter delegert til seg må kunne anvende nødvendige ressurser for å kunne utføre disse pliktene. Den som delegerer er ikke totalt fritatt for sin plikt selv om pliktene er delegert bort. Vedkommende må foreta et rimelig tilsyn med at den han eller hun har delegert pliktene sine til faktisk følger opp og at pliktene utføres som forventet. I tilfeller der oppgavene ikke utføres som forventet sitter den opprinnelige ansvarshavende fortsatt med det hele og fulle ansvar.⁵⁸

Hvis delegasjonsvilkårene ikke er oppfylt så vil "sørge for"-plikten fremdeles ligge på den som etter lovgivningen opprinnelig er tildelt plikten.⁵⁹ Det er rimelig å tro at alle kravene til delegasjon som er nevnt over må være oppfylt. Det er med andre ord mye som skal til før en delegasjon av plikter fritar for ansvar.

Etter vår mening synes det å fremstå som noe uklart når rederiet eller skipsføreren fortsatt har ansvaret og når vedkommende klart har fraskrevet seg det og en eventuell

⁵⁸ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 91 første og andre spalte

⁵⁹ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 91 første spalte

skyld kan legges på den personen oppgaven er delegert til. Det kan stilles spørsmål om hvordan dette vil fungere i praksis, om man enkelt kan tildele noen en oppgave eller om det skal en mer omfattende behandling til. Pliktene i utkast til lov om skipssikkerhet er nøye angitt fordi det ikke skal være noen tvil om hvor ansvaret ligger. Det virker som om man ikke kan fritas for ansvar kun ved å overlate oppgaver til andre.

6.4.3 "Medvirke til"-plikt

"Skipsfører" og "andre som har sitt arbeid om bord" har en "medvirke til"-plikt. Dette er det laveste nivået av plikter. I begrepet "medvirke til" ligger det at personen ikke har noen selvstendig plikt til å utføre en handling, men han skal bidra til oppfyllelse. Det vil avhenge av vedkommendes stilling om bord hva han er pliktig til å medvirke til.

Eksempelvis kan "andre som har sitt arbeid om bord", som har fått delegert oppgaver fra skipsfører, bare straffes for brudd på den delegerte plikten dersom vedkommende allerede kan straffes for brudd på "medvirke til"-plikt under den aktuelle pliktbestemmelsen.⁶⁰ Det betyr at dersom skipsføreren eksempelvis har delegert navigeringsoppgaver til maskinisten, kan ikke maskinisten straffes hvis han gjør en feil fordi maskinisten i kraft av sin stilling ikke har "medvirke til"-plikt til navigeringen. Det følger av utk § 2-4 annet ledd at "andre som har sitt arbeid om bord" bare har "medvirke til"-plikt så langt det følger av vedkommendes stilling. For eksempel er det klart at det ikke følger av kokkens stilling at han skal "medvirke til" sikker navigering. Når begrepet "stilling" er brukt i bestemmelsen er det usikkert hva som ligger i dette. Det er uklart om det da er snakk om den konkrete stillingsinstruksen eller det som sedvanemessig ligger i den aktuelle stilling. Samtidig følger det av bestemmelsens tredje ledd at departementet kan gi forskrifter om medvirkningsplikten. Det kan stilles spørsmål ved om det da er disse forskriftene som vil være avgjørende ved tolkning av begrepet.

Utk § 3-8 stiller i tillegg kvalifikasjonskrav og krav til sertifikater for stillinger som krever dette. Disse kravene må det også legges vekt på når en skal avgjøre om vedkommende har en medvirkningsplikt i henhold til sin stilling.

⁶⁰ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s.168 første spalte

Gjeldende straffebestemmelser i sjøfartsforhold retter seg mot ”den som” eller ”fører av skip”. ”Den som”- bestemmelsene rammer enhver som måtte gå inn under gjerningsbeskrivelsen. Skipssikkerhetsutvalget peker på at dette er uheldig i forhold til målsetningen om avkriminalisering. Dersom bestemmelsene har klarere rammer for hvem bestemmelsen gjelder for, vil dette øke forutberegneligheten for dem som arbeider på skip. De vil enkelt kunne se om straffebestemmelsene retter seg mot deres handlingsplikter.

6.5 Skipsbegrepets anvendelse

Når det gjelder hvilke skip den nye skipssikkerhetsloven skal gjelde for, må man se hen til lovens saklige virkeområde i utk § 1-2. I bestemmelsen fremkommer det at loven kommer til anvendelse på både norske og utenlandske skip. I forhold til de utenlandske skipene er lovens virkeområde begrenset i utk § 1-3 annet ledd.

Som vi har sett ut fra rettspraksis har det vært tvil rundt skipsbegrepet slik det fremstår i dagens lovgivning. I NOU 2005: 14 sies det at det er det ”tradisjonelle skipsbegrepet (...) slik det kjennes fra sjøretten ellers” som skal legges til grunn.⁶¹ Det er i NOU 2005: 14 gitt en definisjon av begrepet. For at en innretning skal kunne defineres som skip må den være flytende og ha flyteevne. Den må være beregnet på og være i stand til å bevege seg på eller gjennom vannet. Undervannsbåt og hydrofoil faller dermed under kategorien skip.⁶²

Tvilen omkring begrepet ”skip” har vært rettet mot om små båter kan omfattes av begrepet. Denne tvilen vil ikke bli like fremtredende i forhold til den nye skipssikkerhetsloven, da noe av lovens formål er å finne frem til et enklere og mer oversiktlig system, som skal gagne brukere så vel som myndigheter.⁶³ Loven skal ikke gjelde for skip under 24 meter største lengde som brukes utenfor næringsvirksomhet, jfr. utk § 1-2 første ledd. Dermed er det ikke lenger knyttet like stor tvil rundt skipsbegrepet. Båter under 24 meter utenfor næring omfattes av lov om fritids- og småbåter av 26. juni 1998 nr. 47.

⁶¹ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 103 første spalte

⁶² NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 103 første spalte

⁶³ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 78 første spalte

6.6 Hvordan kan foretaksstraff anvendes på sjørettens område?

Foretaksstraff er regulert i strl. § 48 a. Straffebudet må være overtrådt av noen som handler på vegne av foretaket. Innen skipsfarten vil et foretak vanligvis være et rederi. Det er ikke et vilkår at enkeltpersoner kan straffes for handlingen. Dersom enkeltpersoner straffefølges utelukker likevel ikke dette foretaksstraff. Både rederiet og den som har begått lovbruddet kan straffes.

Foretaksstraff kan videre benyttes ved anonyme feil, det vil si der ingen enkeltperson kan klandres for overtredelsen. Det samme gjelder for kumulative feil, som er tilfeller hvor ingen enkeltperson alene har utvist tilstrekkelig skyld til å kunne straffes.

6.6.1 Bruk av foretaksstraff i dag

Foretaksstraff anvendes ikke ofte i navigeringssaker i dag. Sjøfartsinspektørene prøver etter signaler fra Riksadvokaten hyppigere å innstille på foretaksstraff ovenfor politiet. Men det finnes lite rettskraftige dommer på området, noe som gjør det vanskelig å få gjennomslag for innstillingen. En av grunnene til dette er at det er ressurskrevende å anvende foretaksstraff fordi det er uklart hvem som er rette vedkommende for straff. Feil i navigeringen er altså vanskelig å klandre foretaket for, det blir som oftest tatt ut tiltale mot skipsføreren personlig. Spørsmålet er om det ikke påhviler foretaket å undersøke om skipsføreren er tilstrekkelig kvalifisert. Hvis foretaket har ansatt en skipsfører uten de nødvendige sertifikater er vi i en situasjon hvor foretaksstraff bør føre frem. Dersom skipsføreren er korrekt ansatt, men gjør en feil, er det betydelig vanskeligere å vinne frem med foretaksstraff. I dag straffefølges feil i navigeringen derfor etter strl. §§ 418 og 422.

Et annet tilfelle hvor foretaksstraff bør kunne anvendes er hvor feil i navigeringen skyldes utilstrekkelig bemanning, noe som er foretakets ansvar. Skipsfarten er en næring som er sterkt økonomisk presset, noe som påvirker bemanningen. Ansatte om bord gjør derfor ofte mye mer enn deres stillingsinstruks skulle tilsi. For eksempel kan vi tenke oss situasjoner hvor den som har ansvaret for å holde utkikk utfører andre arbeidsoppgaver samtidig. Ofte har skipsføreren ansvar for utkikk samtidig som han skal føre skipet, noe som gjør det vanskelig å holde utkikk i alle retninger.

6.6.2 Foretaksstraff etter NOU 2005: 14 På rett kjøp

Skipssikkerhetsutvalget har den oppfatning at foretaksstraff for rederiet bør benyttes i noe større utstrekning enn i dag. Dette er fordi det er rederiet som er utpekt som hovedpliktssubjekt. Etter straffekapitlet i utkast til lov om skipssikkerhet ser vi at bestemmelsene som angår rederiets plikter, retter seg mot ”den som på vegne av rederiet”.

Med ”den som på vegne av rederiet” menes personer i rederiorganisasjonen, altså personer som innehar en ledende stilling i rederiet. Andre personer som har fått delegert kompetanse til å handle omfattes også av begrepet.

I tillegg omfattes personer i eksterne selskaper eller bedrifter, som har fått delegert ansvar for deloperasjoner fra rederiet, samt skipsfører og andre som har sitt arbeid om bord, som har fått delegert oppgaver fra rederiet.

Hvis de delegerte oppgavene allerede faller inn under andre bestemmelser, for eksempel skipsførers plikter, vil begge bestemmelsene kunne anvendes.

I utkast til lov om skipssikkerhet er det lagt til rette for at det skal være enklere å ilegge foretaksstraff i fremtiden. Utk § 2-1 definerer hvem som anses som ”rederi”, altså foretaket, i henhold til lovutkastet. Det er derfor klart hvem som kan straffes etter de straffebestemmelser som retter seg mot ”den som på vegne av rederiet”.

6.7 Hvordan er straffebestemmelsene bygget opp?

Utkast til lov om skipssikkerhet er oversiktlig bygget opp i elleve kapitler. Utkastet omhandler plikter knyttet til tre ulike typer sikkerhet. Kap. 3 behandler teknisk og operativ sikkerhet, kap. 4 personlig sikkerhet og kap. 5 miljømessig sikkerhet. Det er straffebestemmelsene knyttet til teknisk og operativ sikkerhet som er relevante for vår oppgave. Straffebudene i utkastet finner vi i kap. 10. Her settes det straff for overtredelse av enkelte av pliktene i de foregående kapitlene i utkastet. Straffebudene er satt opp i samme rekkefølge som pliktene i utkastet, slik at det er lett å se hvilke handlingsnormer i de enkelte kapitlene foran i utkastet som er belagt med straff. Straffebudene er videre inndelt etter hvilke pliktsubjekter de gjelder for i samme rekkefølge som andre steder i utkastet. Selve straffebudet er skrevet slik at det skal være enkelt å se hvilken handlingsnorm det gjelder for. Det henvises til den aktuelle paragraf samtidig som det vesentlige innholdet av pliktbestemmelsen gjengis.

Å ta inn hele pliktbestemmelsen i straffebudet ville være lovteknisk uheldig fordi det ville bli langt og tungt. Det ville føre til en unødvendig dobbeltbehandling av pliktbestemmelsen. Samtidig er det fornuftig å ta inn en del av pliktbestemmelsen i straffebudet slik at man ikke kun henviser til et paragrafnummer. Det ville virket kunstig og tungvint fordi det ikke ville fremgå av straffebudet hvilken pliktbestemmelse det knytter seg til.⁶⁴

Slik utkast til lov om skipssikkerhet er bygget opp virker dette som en god løsning fordi man får en enhetlig systematikk.

6.8 Er dagens skyldkrav endret?

Dagens straffebestemmelser i sjøfartsforhold har som vilkår at gjerningsbeskrivelsen må være overtrådt enten uaktsomt eller forsettlig. Skyldkravet deles opp som simpelt uaktsomt, grovt uaktsomt og forsettlig. Skyldkravet uaktsomhet er den vanligste overtredelsesformen i sjøfartsforhold i følge Sjøfartsinspektøren i Oslo.

Kommisjonen i NOU 2002: 4 om ny straffelov har uttalt på side 87, første spalte:

”På denne bakgrunn mener kommisjonen at skyldkravet i straffebestemmelser som den klare hovedregel bør være forsett. Uaktsomhetsansvar krever etter kommisjonens syn en særlig begrunnelse og bør bare oppstilles etter en grundig vurdering av behovet for å ramme uaktsomme overtredelser”.

Bakgrunnen for uttalelsen er at kommisjonen generelt har som et hovedsynspunkt at det bør utvises tilbakeholdenhet med bruken av straff. Uaktsomme overtredelser er som regel mindre straffverdige enn forsettlige overtredelser, slik at mindre inngripende reaksjoner bør vurderes anvendt. Dette er fulgt opp i NOU 2003: 15 om et mer nyansert og effektivt sanksjonssystem med mindre bruk av straff.

Uaktsomhetsansvar kan være aktuelt hvor den uaktsomme handlingen innebærer en fare for alvorlig skadefølger.

⁶⁴ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 171 andre spalte

Spesielt i særlovgivningen ser vi i dag at skyldkravet ofte er uaktsomhet. Spørsmålet er om det egentlig er behov for et uaktsomhetsansvar siden et lavt skyldkrav kan føre til kriminalisering av handlinger som ikke er hensiktsmessig å belegge med straff. Derfor foreslår Straffelovkommisjonen at forsett som hovedregel skal være skyldkravet i hele straffelovgivningen, også i særlovgivningen. På den måten må uaktsomhetsansvar vurderes konkret av lovgiver for hvert enkelt straffebed.

Dersom uaktsomhetsansvar skal anvendes foreslår kommisjonen at det bør være et krav om grov uaktsomhet. Likevel må simpel uaktsomhet kunne anvendes hvor feil eller uforsiktighet kan få alvorlige skadefølger.

Skipssikkerhetsutvalget har bestemt at skyldkravet i skipssikkerhetsloven generelt bør være forsett eller grov uaktsomhet etter føringer gitt i NOU 2002: 4 om ny straffelov. Skyldkravet vil føre til mindre bruk av straff og hensynet til avkriminalisering vil ivaretas.

For utk § 10-1, § 10-3 første ledd og § 10-4 første ledd har skipssikkerhetsutvalget satt skyldkravet til ”forsettlig eller uaktsomt”. Dette er områder hvor kravet til aktsomhet må være skjerpet, og det ville derfor være lite hensiktsmessig å kun straffeforfølge forsettelig atferd. Selv små forsømmelser i navigeringen kan gi katastrofale følger. Brudd på plikter knyttet til skipssikkerhetssystemer og navigering kan sette liv og helse og miljø i fare.

Sjøfartsdirektoratet har i sin høringsuttalelse uttalt at skyldgraden for overtredelse av vaktholdbestemmelsene, utk § 10-3 og § 10-4, også bør være uaktsomhet. Det uttaler videre at vakthold krever høy grad av aktsomhet og kontinuerlig årvåkenhet.

Vi stiller i denne forbindelse spørsmål ved hvorfor skipssikkerhetsutvalget ikke har satt skyldkravet for overtredelse av vaktholdbestemmelsene til uaktsomhet.

Skipssikkerhetsutvalget har selv gitt uttrykk for at vakthold må regnes som en del av navigeringen og vi ser derfor ingen grunn til at vakthold ikke skal ha et like strengt skyldkrav som navigering.

6.9 Hva innebærer og hvordan anvendes vesentlighetskravet?

Hensynet til avkriminalisering er ivaretatt ved at det er satt inn et vesentlighetskrav i straffebudene. Dette har kommisjonen gjort etter mønster fra Sanksjonsutvalgets forslag.⁶⁵ Overtredelsen må være av en kvalifisert alvorlighetsgrad før det skal straffes. Alvorlighetsgraden kan variere fra bestemmelse til bestemmelse og må derfor vurderes i hvert enkelt tilfelle.

For å straffe er det ikke nok at rett person har oppfylt gjerningsbeskrivelsen og skyldkravet, overtredelsen må samtidig være vesentlig. Dette er kommet til uttrykk ved at ordet ”vesentlig” er tatt inn foran beskrivelsen av den straffbare handlingen i hver bestemmelse.

Meningen med et vesentlighetskrav er at kun straffverdige handlinger blir straffeforfulgt. Virkningen vil kunne få en positiv utvikling på straffområdet i sjøfarten dersom den virker etter sin hensikt.

I utk § 10-11 første ledd angis hvilke momenter det skal legges vekt på ved vesentlighetsvurderingen, nemlig ”overtredelsens omfang og virkninger og graden av utvist skyld”. Oppregningen er ikke uttømmende på grunn av uttrykket ”særlig legges vekt på”.

6.9.1 Omfang

En overtredelse er som regel vesentlig når den er omfattende. Brudd på sikkerhetsbestemmelser vil ofte være vesentlig på grunn av det store farepotensialet. Det vil også anses som vesentlig dersom skipet har store mangler.

Dersom en handling ikke er vesentlig isolert sett, kan den bli det dersom overtrederen har begått flere lovbrudd, som sanksjoneres under ett. På samme måte kan flere mindre overtredelser av samme bestemmelse i sum bli vesentlig. Dette er et prinsipp som gjelder generelt i strafferetten.

⁶⁵ NOU 2003: 15 Fra bot til bedring, s. 153 flg.

6.9.2 Virkningen

Virkningen av overtredelsen vil gjenspeile seg i hvilke interesser handlingen rammer. Setter overtredelsen menneskeliv eller miljø i fare vil den lett kunne karakteriseres som vesentlig. Det vil også være et moment om overtrederen eller rederiet oppnår en fortjeneste ved lovbruddet. Hvis skipet er overlastet vil det medføre en større risiko for omgivelsene, samtidig vil rederiet kunne tjene mer per reise. Et annet moment i vesentlighetsvurderingen vil være hvor stor fortjenesten er. Dersom det ikke er oppnådd noen gevinst, vil fortjenestemuligheten kunne være relevant i vurderingen.

6.9.3 Graden av utvist skyld

Som et siste moment nevner utk § 10-11 første ledd graden av utvist skyld. Forsettlig overtredelser vil lettere enn uaktsomme overtredelser anses vesentlige. Graden av uaktsomhet kan også virke inn på vurderingen.

I tillegg til de tre momentene som uttrykkelig er nevnt kan også andre momenter bli tillagt vekt, som for eksempel om overtredelsen er egnet til å skade de interesser handlingsnormen skal beskytte, som for skipssikkerhetsloven skal være å sikre liv og helse, miljø og materielle verdier.

På det lovtekniske plan virker det noe kunstig å legge inn ordet ”vesentlig” foran gjerningsbeskrivelsen. Ordlyden blir tung samtidig som bestemmelsen fremstår som ufullstendig, siden momentene i vesentlighetsvurderingen står i en annen bestemmelse. Det kreves god oversikt over loven for å få kunnskap om hvilke handlinger som er straffbare. Momentene til vesentlighetsvurderingen kunne med fordel stått først i kapitlet, i og med at det er en tolkningsveiledning. En annen løsning er at det kunne vært henvist til utk § 10-11 i hver straffebestemmelse.

Ettersom hvert enkelt tilfelle må vurderes konkret, skaper begrepet ”vesentlig” liten forutsigbarhet. Retningslinjer for vesentlighetsvurderingen må derfor utvikles gjennom rettspraksis. Dette fremstår ikke som en god lovteknisk løsning.

På den annen side er det vanskelig for lovgiver å innta alle mulige situasjoner i lovteksten.

Skipssikkerhetsutvalget har selv gitt uttrykk for at det er vanskelig å slå fast hva som vil være vesentlig overtredelse, da det uansett må foretas en konkret vurdering.⁶⁶

6.10 Hvordan er strafferammene forandret?

Strafferammene i dagens straffebestemmelser varierer meget. I strl. kap. 30 har de ulike bestemmelsene strafferammer som spenner fra bøter og opp til 6 års fengsel.

I strl. kap. 42 har de ulike bestemmelsene strafferammer fra bøter og opp til 1 års fengsel.

Strafferammen i utk kap. 10 er ”bøter eller fengsel inntil 6 måneder”. Dette gjelder for alle bestemmelsene med unntak av utk § 10-5 annet ledd og § 10-6 annet ledd, som kun angir bøter som straff.

Utk § 10-11 annet ledd utvider strafferammen til fengsel i 2 år dersom særdeles skjerpene omstendigheter foreligger. Måten lovbruddet er begått på og konsekvensene av handlingen kan være momenter ved vurderingen. Tap av menneskeliv som følge av uaktsom navigering vil være et eksempel hvor særdeles skjerpene omstendigheter foreligger. Et annet eksempel hvor særdeles skjerpene omstendigheter foreligger er brudd på plikter knyttet til sikkerhetssystemet, jfr. utk § 10-1.

Justis- og politidepartementet har i sin høringsuttalelse kritisert utk § 10-11 annet ledd. De støtter seg til at Straffelovkommisjonen og Justisdepartementet under arbeidet med ny straffelov gikk inn for å oppheve egne strafferammer for særdeles formildende eller skjerpene omstendigheter i sin alminnelighet.

Begrunnelsen for dette var at straffeloven skulle gjøres mest mulig informativ. Det betyr at det skal fremgå klart av straffebudet hvor strengt en handling vil bli straffet. Begrepet særdeles skjerpene omstendigheter sier ikke noe om hvor grensen går for forhøyede straffer.⁶⁷

Derfor mener Justis- og politidepartementet at utk § 10-11 annet ledd bør erstattes av en bestemmelse om grov overtredelse av enkelte bestemmelser. Samtidig bør bestemmelsen inneholde hvilke momenter det skal legges vekt på ved vurderingen av om handlingen er grov.

⁶⁶ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 178 første spalte

⁶⁷ Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) s. 58 andre spalte

Når det gjelder dagens bøtenivå i skipsfarten er dette lavt både for enkeltpersoner og foretak. Riksadvokaten har gitt føringer til Sjøfartsinspektørene om at bøtenivået er for lavt. Riksadvokaten har blant annet uttalt at bøter som foretaksstraff ikke bør ligge under kr. 50 000,-.

Sjøfartsinspektørene innstiller til politiet om straff bør anvendes på forholdet. De gir også føringer om bøter bør anvendes, samt nivået. Politiet følger som regel dette, samtidig som domstolene ikke hever beløpet betydelig. Dersom boten er mot en enkeltperson må det ses hen til hans økonomiske stilling. Det er derfor lettere for domstolene å ilegge en høy foretaksbot enn det er å ilegge høye bøter mot enkeltpersoner.

Sjøfartsinspektøren i Oslo har opplyst oss om at bøtenivået er på vei opp, men at det er et etterslep på sjøfartens område. Han fortalte at bøtenivået i veitrafikken har økt de siste årene, og når man ser på rettspraksis om sjøulykker mente han at det ikke var noen grunn til at bøtenivået til sjøs ikke skal økes.

6.11 Hvordan er medvirkning regulert?

Medvirkning til en straffbar handling er regulert i en egen bestemmelse i utkast til ny straffelov. Utkast ny straffelov § 15 lyder:

”Et straffebud rammer også den som medvirker til at straffebudet brytes, når ikke annet er bestemt”.⁶⁸

Det følger av ”når ikke annet er bestemt” at bare der det unntaksvis ikke er ønskelig å ramme medvirkning, må det gis regler om dette i særlovgivningen.

Skipssikkerhetsutvalget har ikke gitt regler om dette, og det betyr at medvirkning er straffbart.

Lovteknisk hadde det vært hensiktsmessig å ta inn en bestemmelse om straffbar medvirkning i skipssikkerhetsloven, slik at loven fremstår som mer oversiktlig. Det kan være vanskelig å forholde seg til at en så sentral bestemmelse må hentes frem fra

⁶⁸ Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) s. 498

straffeloven. Spesielt fordi medvirkningsbegrepet er såpass fremtredende i utkast til lov om skipssikkerhet.

6.12 Hvordan er forsøk regulert?

Forsøk på en straffbar handling er regulert i en egen bestemmelse i utkastet til ny straffelov. Utk ny strl. § 16 lyder:

”Den som har forsett om å fullbyrde et lovbrudd som kan medføre fengsel i 1 år eller mer, og som foretar noe som er ment å lede direkte til utføringen, straffes for forsøk, når ikke annet er bestemt”.⁶⁹

Straffelovkommisjonen i NOU 2002: 4⁷⁰ fastholder at skillet mellom forbrytelser og forseelser bør oppheves. Dette fastholder den på bakgrunn av begrunnelser som tidligere er gitt om dette i delutredningene I og V med tilhørende høringsuttalelser. Likevel fremgår det av utkastet til ny straffelov at forsøk på mindre alvorlige lovbrudd fremdeles ikke skal straffes. Det vil si lovbrudd som har en strafferamme på under 1 år.

Det følger av ”når ikke annet er bestemt”, at forsøk kan reguleres annerledes i særlovgivningen. Skipssikkerhetsutvalget har heller ikke her valgt å gjøre unntak fra hovedregelen og forsøk er derfor ikke regulert i utkast til lov om skipssikkerhet. Strafferammen i utkastet er satt til bøter eller fengsel inntil 6 måneder. Det i seg selv tilsier at forsøk på vanlige overtredelser i sjøfartsforhold ikke er straffbart. Forsøk vil kun anses straffbart for handlinger som går inn under utk § 10-11 annet ledd om særdeles skjerpene omstendigheter der strafferammen er fengsel inntil 2 år.

Justis- og politidepartementet gir uttrykk for i sin høringsuttalelse at det bør vurderes å heve strafferammen for vanlig overtredelse til bøter eller fengsel inntil 1 år. Dette i sammenheng med at det med den foreslåtte strafferammen på bøter eller fengsel inntil 6 måneder ikke vil være adgang til å pågripe eller fengsle mistenkte, jfr. strprl. § 171 første ledd. Varetektsfengsling vil mulig være et tvangsmiddel det er behov for dersom

⁶⁹ Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) s. 498

⁷⁰ NOU 2002: 4 Ny straffelov, Straffelovkommisjonens delutredning VII s. 167 andre spalte

overtrederen er en person som er hjemmehørende andre steder i verden. Pågrepelse kan i det minste være nødvendig med sikte på å gjennomføre avhør.

7 Brudd på plikter knyttet til teknisk og operativ sikkerhet av den som opptrer på vegne av rederiet

Utk § 10-2 er ny i sin utforming. Den setter straff for overtredelse av bestemmelser i utk kap. 3 og retter seg mot ”den som på vegne av rederiet”. Vi viser til det som er sagt om begrepet i kap. 6 punkt 6.6.2.

Bestemmelsen er delt opp i flere underpunkter, der det er litra b og d som er interessante for vår oppgave.

7.1 Gjerningsbeskrivelsen for litra b

Litra b setter straff for brudd på utk § 3-3, som omhandler at skipet skal drives og vedlikeholdes på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Det er flere forhold som må være tilfredsstillende for at driften av skipet kan karakteriseres som sikkerhetsmessig forsvarlig. For eksempel må ettersyn, reparasjoner, øvelser og krav til mannskap være tilfredsstillende. Utk § 3-3 er gitt for å opprettholde den tekniske standard som er beskrevet i utk § 3-1 og for å sikre at skipet drives i overensstemmelse med de krav skipet er konstruert og bygget for.

I utk § 3-3 videreføres deler av dagens sjødyktighetsbegrep, om enn ikke eksplisitt. Drift og vedlikehold er momenter som må vurderes når man skal ta stilling til om skipet er sjødyktig, jfr. sjødl. § 2.

Bestemmelsen er en generell straffebestemmelse om drift og flere krav til skipet vil allerede være dekket av andre straffebestemmelser. I det tilfellet vil de andre spesielle straffebestemmelsene gå foran utk § 10-2 litra b. Et eksempel på en slik spesiell straffebestemmelse er utk § 3-7 jfr. utk § 10-2 litra d om krav til skipets bemanning. Utk § 10-2 litra b vil ha en selvstendig betydning for situasjoner som ikke er regulert i andre spesielle straffebestemmelser.⁷¹ Et eksempel vil være der et skip seiler utenfor det

⁷¹ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 173 første spalte

fartsområdet det er bestemt for. Da vil ikke lenger driften være sikkerhetsmessig forsvarlig.

Utk § 3-3 omfatter andre bestemmelser i utkastet, på den måten at de etterfølgende bestemmelser gir detaljer og spesifikasjoner omkring kravet til sikker drift av skipet. Det kan derfor sies at utk § 3-3 fremstår som en sekkebestemmelse, noe skipssikkerhetsutvalget har prøvd å gå bort fra.

7.1.1 Veiledning til vesentlighetsvurderingen

En overtredelse av utk § 3-3 må være av en viss alvorlighetsgrad før driften ikke lenger er sikkerhetsmessig forsvarlig.

Som eksempel er overtredelsen vesentlig dersom skipet ikke har fulgt opp lovpålagte krav.

7.2 Gjerningsbeskrivelsen for litra d

Litra d setter straff for brudd på utk § 3-7 første ledd, som omhandler bemanning. Skipet må ha en viss bemanning for at driften av skipet skal være sikkerhetsmessig forsvarlig. I det minste må skipet tilfredsstillende forskrift av 17. mars 1987 nr. 175 om bemanning av norske skip § 4. Her heter det at skipene skal ha en sikkerhetsbemanning, som tilsvarer det minimum skipet må ha til enhver tid. I utk § 3-7 første ledd vil dagens sikkerhetsbemanning bli omtalt som minimumsbemanning. Det er ikke nok at rederiet fører en minimumsbemanning, det må samtidig vurdere hva som er sikkerhetsmessig forsvarlig bemanningsnivå for sitt skip i det farvann det seiler. Bestemmelsen må ses i sammenheng med utk § 4-4 om hviletid. Bemanningens størrelse må ta høyde for at hviletidsbestemmelsen til enhver tid må overholdes. Det betyr at selv om noen hviler, må den operative bemanningen alene tilfredsstillende sikkerhetsmessig forsvarlig nivå.

7.2.1 Veiledning til vesentlighetsvurderingen

Er skipet sterkt underbemannet vil det ikke være i sikkerhetsmessig forsvarlig drift og overtredelsen er dermed vesentlig.

Vi ser ofte at rederiene bevisst seiler med lav bemanning for å spare penger. Hvis dette går ut over sikkerheten, noe det som regel vil gjøre, er det lettere å konstatere vesentlig overtredelse.

8 Brudd på plikter knyttet til teknisk og operativ sikkerhet

8.1 Utk § 10-3 og utk § 10-4

Utk § 10-3 og utk § 10-4 er så å si identiske. Forskjellen er at de retter seg mot ulike pliktsubjekter og straffebudene henviser derfor til ulike pliktbestemmelser.

Utk § 10-3 første ledd setter straff for skipsfører som overtrer sin plikt etter utk § 3-11 første ledd litra b til å sørge for at navigeringen skjer på en sikker måte, jfr. utk § 3-6 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

Utk § 10-4 setter straff for andre som har sitt arbeid om bord som overtrer sin plikt etter utk § 3-12 første ledd litra b til å medvirke til at navigeringen av skipet skjer på en sikker måte, jfr. utk § 3-6 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen. Utk § 10-4 er tilsynelatende en ren medvirkningsbestemmelse. I stedet for å ha et medvirkningstillegg i straffebudet, har man valgt å ta inn et eget straffebud som rammer kun medvirkere. Dette er i tråd med lovens oppbygning, som hele veien er inndelt etter type plikter og pliktsubjekter.

Som sagt har skipssikkerhetsutvalget i straffebestemmelsen valgt å henvise til andre bestemmelser i utkastet slik at gjerningsbeskrivelsen er gjengitt der og ikke direkte i straffebestemmelsen. Dette er gjort for å straffelegge direkte de pliktene loven setter for rederi, skipsfører og andre som har sitt arbeid om bord. På den måten unngår man typiske sekkebestemmelser hvor det er vanskelig å forutse hva man kan straffes for og hvem som kan straffes.

Utk § 10-3 er myntet på skipsfører og har derfor henvist til ”sørge for”-pliktene som han er ansvarlig etter. I utk § 10-4 er det henvist til de tilsvarende ”medvirke til”-pliktene som gjelder for andre som har sitt arbeid om bord. På den måten kommer forskjellen på ansvars nivået tydelig frem.

8.2 Gjerningsbeskrivelsen for bestemmelsenes første ledd

Uttrykket ”på sikker måte” er en henvisning til kravene i utk § 3-6, som sier at skipet skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier.⁷² Å navigere sikkert innebærer at fører er oppmerksom og navigerer etter de forhold og forskrifter som gjelder for det aktuelle området skipet seiler i.

Utk § 3-6 om sikker navigering må også ses i sammenheng med de andre bestemmelsene i loven om navigering, som for eksempel utk § 3-7 om bemanning og vakthold, se punkt 7.2.

Utk §§ 10-3 og 10-4 første ledd endrer ikke realiteten i dagens lovgivning på området. Strl. § 418 første ledd nr. 1 er direkte videreført, jfr. utk § 3-6. Derimot er strl. § 418 første ledd nr. 3 ikke ordrett gjengitt, men innbakt i uttrykket ”på sikker måte”. Strl. § 418 første ledd nr. 3 er ofte brukt som selvstendig straffehjemmel ved uaktsom navigering. Utk § 3-6 første ledd fremstår som en videre regel enn strl. § 418 første ledd nr. 3 da utk § 3-6 viser til liv og helse, miljø og materielle verdier i motsetning til kun ”fartøyer”.

Siden strl. § 418 første ledd nr. 1 og nr. 3 i sin helhet er foreslått videreført i utk § 3-6 mener vi at utk § 3-6 krever en dypere behandling.

8.2.1 Nærmere om navigering utk § 3-6

Bestemmelsen er ny i sin utforming, men bygger på sjøl. §§ 132 og 506.

Sjøl. § 132 omhandler blant annet navigering. Bestemmelsen retter seg mot skipsfører, hvor han skal sørge for at navigeringen og behandling av skipet skjer i samsvar med godt sjømannskap, samt at han skal gjøre seg kjent med gjeldene forskrifter hvor skipet skal seile eller anløpe.

Sjøl. § 506 omhandler blant annet sjøveisreglene. Strl. § 418 første ledd nr.1 er straffehjemmel for overtredelse av forskrifter gitt i medhold av sjøl. § 506 nr. 1 og nr. 2.

Utk § 3-6 er plassert i kap. 3 om teknisk og operativ sikkerhet. Med uttrykket ”operativ sikkerhet” er det ment å gi en samlebetegnelse på de krav som må stilles for at driften

⁷² NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 174 andre spalte

av skipet skal kunne foregå på en forsvarlig og sikker måte.⁷³ Kapitlet tar for seg krav til skipet i forbindelse med prosjektering, bygging og utrustning, og deretter krav til skipet samt de som arbeider om bord under driften av skipet. Bestemmelsene stiller krav til en sikker og forsvarlig drift av skipet.

8.2.1.1 Gjerningsbeskrivelsen for utk § 3-6

Utk § 3-6 første ledd sier at skipet skal navigeres på en slik måte at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier.

Vi ser her at det er formålet til utkastet det refereres til, det er disse verdier som skal beskyttes.

Første ledd er utformet som en generell bestemmelse om sikker navigering slik at ulykker unngås.

For å oppnå en trygg og sikker navigering er det nødvendig at øvrige bestemmelser i loven følges, som utk § 3-7 om bemanning og vakthold.

I tillegg må forskrifter følges, som blant annet sjøveisreglene og vaktforskriften.

Det kan tenkes at det er gitt særskilte forskrifter om det farvannet skipet seiler.

Eksempelvis lokale, regionale, nasjonale eller internasjonale forskrifter. Da må disse samtidig følges.

Til slutt må de som har sitt arbeid om bord være årvåkne og påpasselige til enhver tid, slik at uforutsette situasjoner håndteres raskt og korrekt.

For å ivareta utkastets formål slik utk § 3-6 beskriver må også andre bestemmelser i utkastet anvendes, noe som gjør at bestemmelsen fremstår noe ufullstendig. Utk § 3-6, jfr. utk § 10-3 første ledd og utk § 10-4 første ledd kan derfor virke som en mindre presis bestemmelse enn dagens strl. § 418 første ledd nr. 1 og 3.

Utk § 3-6 annet ledd sier at departementet kan gi forskrifter om sikker navigering.

I bestemmelsens litra a til e er det gitt eksempler på hvilke forskrifter som kan gis. Det fremgår på den måten klart på hvilke områder myndighetene kan gi forskrifter. Det følger av "herunder om" at listen ikke er uttømmende. Altså kan departementet gi forskrifter om andre forhold enn de som fremgår av oppregningen, så lenge forskriften

⁷³ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 111 første spalte

angår det funksjonskrav lovbestemmelsen oppstiller. Dette gir loven fleksibilitet fordi departementet ikke er bundet av forskriftslisten i utk § 3-6.

Generelt for bestemmelsen er at det er hovedelementer som er videreført, slik at forskriftene gitt med hjemmel her kan utfylle loven i den grad det er nødvendig.⁷⁴ Bestemmelsen gir en god oversikt over hvilke områder sjøfolk må forvente at det foreligger forskrifter.

Litra a gjelder sjøveisreglene, som i dag har hjemmel i sjøl. § 506 nr. 1. Etter sjøl. § 506 nr. 1 kan Kongen gi regler om:

”hva som skal iakttas om bord for å trygge navigeringen og unngå at skip støter sammen eller utsettes for eller volder annen fare eller skade, herunder om hvorledes skip skal styres, om nedsatt fart eller største tillatte fart i nærmere angitte farvann, og om hvilke tegn og signaler som skal brukes;”.

Sjøl. § 506 nr. 1 er en oppramsing av hva sjøveisreglene regulerer, og det er derfor klart at det kan gis nærmere regler om sjøveisregler etter denne bestemmelsen.

At hjemmelen for å gi disse reglene skifter lov vil ikke innvirke på sjøveisreglene som forskrift, bortsett fra at sjøveisreglene regel 55 om straff må endre straffehjemmel.

Litra b gjelder forskrifter om bruk av navigasjonshjelpemidler og bygger på sjødl. § 50. Det er betjeningen av navigasjonshjelpemidler som er videreført i litra b. Det er her snakk om forskrifter om hvilke krav som stilles til utstyret og hvilke krav som stilles til dem som bruker utstyret.

Sjødl. § 50 omhandler også forskrifter om hvilke navigasjonshjelpemidler et skip skal være utstyrt med. Denne delen av bestemmelsen er videreført i utk § 3-1 annet ledd som omhandler hvordan et skip skal være utstyrt.

Litra c gjelder forskrifter om skipsbøker og føring av dem, som er en videreføring av sjøl.

⁷⁴ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 111 andre spalte

§ 471. Litra c gjelder også forskrifter om andre skipspapirer, som er en videreføring av sjøl. § 506 nr. 6.

Litra d gjelder forskrifter om tiltak hvor skipet eller et annet skip er i havsnød, og er en videreføring sjøl. § 506 nr. 2 og 3. Det er her snakk om regler om signaler ved havsnød, både det å gi signaler og hva som skal gjøres når signaler registreres.

Litra e gjelder forskrifter om tiltak for å trygge skipet under krig, krigsfare og lignende forhold, og er en videreføring av sjøl. § 506 nr. 4.

8.2.1.2 Hvem kan gi forskrifter etter utk § 3-6?

Etter sjøl. § 506 er det Kongen som kan gi forskrifter. I følge res. 1. desember 1978 er denne kompetansen delegert til Sjøfartsdirektoratet, med unntak av nr. 4.

I utk § 3-6 er kompetansen til å gi forskrifter lagt direkte til departementet uten unntak.

8.2.1.3 Hvem er pliktsubjektet etter utk § 3-6?

Kapittel 3 avsluttes med to bestemmelser om hvem som har plikter etter kapitlet.

Hovedinndelingen er slik at de plikter som ikke er lagt til skipsfører, påhviler rederiet.

Rederiet vil uansett ha et overordnet ansvar til å påse at liv og helse, miljø og materielle verdier beskyttes, altså at bestemmelsene i kap. 3 blir overholdt, også de som er lagt til skipsfører.

Utk § 3-11, litra b, sier at det påhviler skipsføreren å sørge for at pliktene etter utk § 3-6 overholdes. Det er naturlig at denne plikten påhviler skipsføreren da det er liten mulighet for rederiet å påvirke navigeringen, spesielt i uforutsette situasjoner der det kreves at skipsføreren er årvåken og har mulighet til å handle raskt.

Siden det her er snakk om en "sørge for"-plikt for skipsføreren betyr det at han har hovedansvaret, men han har mulighet til å delegere dette ansvaret til en annen.

Det kan stilles spørsmål ved at skipsføreren kan delegere bort en slik viktig oppgave som navigering, men av praksis på skip kan vi se at dette er meget vanlig. Det minste man må forvente er at den som får oppgaven delegert til seg er klar over det og at

personen er kvalifisert til oppgaven. Dersom ikke personen er kvalifisert til oppgaven er det naturlig at skipsføreren fortsatt er ansvarlig for at pliktene overholdes.

8.3 Gjerningsbeskrivelsen etter bestemmelsenes annet ledd

Utk §§ 10-3 og 10-4 annet ledd setter straff for henholdsvis skipsfører og andre som har sitt arbeid om bord, og knytter seg til andre plikter etter kapittel 3 om teknisk og operativ sikkerhet.

Bestemmelsene er delt inn i flere mer detaljerte underpunkter. Dette viser at bestemmelsene er i tråd med skipssikkerhetsutvalgets ønske om å gå over til å knytte straffebudene til konkrete handlingsnormer, fremfor å ha generelle ”sekkebestemmelser”, slik som for eksempel strl. § 422 fremstår i dag. I strl. § 422 er det grov uaktsomhet eller gjentatt uaktsomhet ”i tjenesten” som rammes. Av rettspraksis har det fremgått at det har vært tvil rundt hva begrepet omfatter. Slik tvil unngås når man spesifiserer pliktene på den måten det er gjort i utkast til lov om skipssikkerhet §§ 10-3 og 10-4 annet ledd. Da er det ikke fullt så nødvendig med dyp og inngående tolkning for å finne ut om handlingen kan rammes av straffebudet eller ikke. Det kan virke som om det skal bli lettere å se hovedtrekkene i bestemmelsene raskere. Lovtekst skal ikke bare leses av de som er opplært til å tolke lover, men skal også kunne leses og forstås av dem reglene er aktuelle for, og det er viktig at det er mulig å forstå teksten på en klar og tydelig måte.

Utk §§ 10-3 og 10-4 annet ledd av bestemmelsene er delt opp i tre deler; litra a, b og c. Utk § 10-3 annet ledd litra a regulerer tilfeller der skipsføreren har overtrådt den plikten han har til å sørge for at skipet er lastet eller ballastet på en ”sikkerhetsmessig forsvarlig måte”, jfr. utk § 3-11 første ledd litra a, jfr. utk § 3-4 første ledd.

Det samme gjelder i utk § 10-4 annet ledd litra a for andre som har sitt arbeid om bord som overtrer sin plikt til å medvirke til dette, jfr. utk § 3-12 første ledd litra a, jfr. utk § 3-4 første ledd.

Reglene om last og ballast er en videreføring av sjødl. § 2 og reglene i sjødl. kap. 6. Et skip kan bli ansett sjøudyktig på grunn av overlasting eller mangelfull lasting. Det følger av utk § 3-4 første ledd at skipet for det første skal være lastet eller ballastet på en slik måte at skipets stabilitet og bæreevne ikke settes i fare. Uttrykket ”settes i fare”

omfatter også den situasjon at skipet faktisk mister sin stabilitet eller bæreevne. For det andre skal skipet lastes eller ballastes slik at sikkerheten for liv og helse, miljø og materielle verdier ikke trues på annen måte. Begrepet ”lastet” har en vid betydning som omfatter lasting, samt annen behandling av lasten som har innvirkning på skipets stabilitet og bæreevne, for eksempel stuing. Utk § 3-4 første ledd må ses i sammenheng med utk § 3-1 om teknisk sikkerhet.⁷⁵

Dersom reglene om last og ballast er brutt, kan det lett føre til ulykker, også ulykker av den fatale typen. Skipssikkerhetsutvalget har av den grunn ønsket å synliggjøre det ansvaret en skipsfører har til å sørge for at skipet er riktig lastet og ballastet. Skipet skal alltid være lastet eller ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

Utk § 10-3 annet ledd litra b rammer skipsfører som ikke overholder sin plikt til å sørge for at vaktholdet om bord er sikkerhetsmessig forsvarlig, jfr. utk § 3-11 første ledd litra c, jfr. utk § 3-7 annet ledd.

Det samme gjelder i utk § 10-4 annet ledd litra b for andre som har sitt arbeid om bord som overtrer sin plikt til å medvirke til dette, jfr. utk § 3-12 første ledd litra c, jfr. utk § 3-7 annet ledd.

Utk § 3-7 omhandler bemanning og vakthold, se mer om denne bestemmelsen i kap. 7 punkt 7.2.

En av hovedårsakene ved sammenstøt, grunnstøtning og forlis har ofte vært brudd på vaktholdsbestemmelser.⁷⁶ I og med at det har vært tilfelle, har lovgiver nå tatt konsekvensen av det ved å få inn en lovbestemmelse som tydelig rammer slike tilfeller. Skipssikkerhetsutvalget har uttalt at vakthold er en så sentral del av skipets sikkerhet, og en forutsetning for at skipet navigeres sikkert, slik at det er nødvendig å også straffe den som har sitt arbeid om bord for brudd på dennes medvirkningsplikt.⁷⁷ Et eksempel som gis i NOU 2005: 14 er at en person som har brovakt og ikke holder forsvarlig utkikk har overtrådt sin ”medvirke til”-plikt.⁷⁸

⁷⁵ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 114 andre spalte

⁷⁶ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 175 første spalte

⁷⁷ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 176 andre spalte

⁷⁸ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 176 andre spalte

Utk § 10-3 annet ledd litra c setter straff for skipsfører som overtrer sin plikt til å ikke tjenestegjøre om bord på skip uten å være behørig kvalifisert, jfr. utk § 3-11 første ledd litra d, jfr. utk § 3-8.

Det samme gjelder i utk § 10-4 annet ledd litra c for andre som har sitt arbeid om bord. Denne bestemmelsen er en videreføring av strl. § 424 første ledd. Da vi ikke har tatt for oss denne bestemmelsen tidligere, har vi valgt å ikke behandle utk § 10-3 annet ledd litra c og utk § 10-4 annet ledd litra c ytterligere.

8.3.1 Veiledning til vesentlighetsvurderingen

Et eksempel på hvordan vesentlighetskravet skal vurderes er gitt i NOU 2005: 14 På rett kjøp på side 175 første spalte:

”Er skipet lastet feil, men uten at skipets stabilitet og bæreevne er satt i fare, skal det mye til før overtredelsen anses vesentlig. Motsatt vil overtredelsen kunne bli ansett som vesentlig dersom skipet etter en konkret vurdering er satt i fare, også der hvor faren ikke medfører en faktisk ulykke.”

Det gis deretter en pekepinn på hvilke momenter det skal ses hen til ved vurderingen av om skipet er satt i fare. Man skal i vurderingen se på skipets stabilitet i utgangspunktet, skipets formål, skipets fartsområde og til hvilke farvann det skal seile i. Desto mer krevende farvann, desto lettere vil feil i lastingen måtte oppfattes som vesentlige. Det sies og at grove tilfeller av overlasting normalt vil måtte oppfattes som vesentlig. Dette sier likevel ikke så mye, men det fremstår som klart at man må grundig vurdere hver enkelt situasjon. Man har tilsynelatende ønsket å fremheve at om vesentlighetskravet er oppfylt eller ikke, vil helt og holdent bero på den konkrete situasjonen.

Når det gjelder vesentlighetskravet i utk § 10-3 annet ledd bokstav b, så sier utvalget i NOU 2005:14 På rett kjøp på side 175 første spalte at dersom vaktholdet ikke kan karakteriseres som sikkerhetsmessig forsvarlig, så vil overtredelsen være vesentlig. Tilsvarende gjelder for andre som har sitt arbeid om bord.⁷⁹ Det legges til at ved

⁷⁹ NOU 2005: 14 På rett kjøp, s. 176 andre spalte

vesentlighetsvurderingen til dette punktet i bestemmelsen, så vil det kunne være naturlig å se hen til hvor lenge vaktholdet ikke var tilstrekkelig, om det har vært ett minutt eller ti minutter. Jo lengre tid vaktholdet er utilstrekkelig desto større er sjansen for at noe skal skje. Andre ting det skal legges vekt på er hvilket vakthold som ikke var tilstrekkelig, for dersom det eksempelvis er brovakten som ikke er tilstrekkelig, så vil det som regel ha større konsekvenser enn utilstrekkelig maskinvakt.⁸⁰

Skipssikkerhetsutvalget har uttalt i NOU 2005: 14 at vaktholdet er en så viktig del av sikkerheten om bord at det etter deres oppfatning normalt skal lite til før overtredelsen anses som vesentlig.

⁸⁰ NOU 2005: 14 På rett kjø1, s. 175 andre spalte

9 Litteraturliste

9.1 Bøker

Andenæs, Johs. *Alminnelig strafferett*. 4. utg. Oslo, 1997

Andenæs, Johs. *Alminnelig strafferett*. 5. utg. ved Magnus Matningsdal og Georg Fredrik Rieber-Mohn. Oslo, 2004

Bratholm, Anders. *Straffeloven kommentarutgave. Anden del. Forbrydelser*. Anders Bratholm og Magnus Matningsdal. Oslo, 1995

Bratholm, Anders. *Straffeloven kommentarutgave. Tredje del. Forseelser*. Anders Bratholm og Magnus Matningsdal. Oslo, 1998

Kjerschow, P. *Almindelig borgerlig straffelov og lov om den almindelige borgerlige straffelovs ikrafttreden*. Oslo, 1930

Møse, Erik. *Menneskerettigheter*. Oslo, 2002

Sitje, O. *Forbrydelser og Forseelser i Sjøfartsforhold*. Kristiania, 1909

9.2 Artikler

Skoghøy, Jens Edvin A. *Forbudet mot gjentatt straffeforfølgning i Den europeiske menneskerettskonvensjon protokoll 7 artikkel 4 nr. 1 ("ne bis in idem")*. TfR 2003 s. 1

9.3 Forarbeider

9.3.1 Betenkningsr for 1972

Udkast til Almindelig borgerlig straffelov II Motiver Udarbeidet af den ved kgl. Res. av 14de November 1885 nedsat Kommission

9.3.2 Betenkningsr etter 1972: Norges offentlige utredningsr

NOU 1993: 21 Fast promillegrense på sjøen

NOU 2002: 4 Ny straffelov, Straffelovkommisjonens delutredning VII

NOU 2003: 15 Fra bot til bedring, et mer nyansert og effektivt sanksjonssystem med mindre bruk av straff

NOU 2005: 14 På rett kjøøl, ny skipssikkerhetslovgivning

9.3.3 Odelstingsproposisjoner

Ot.prp. nr. 7 1940

Ot.prp. nr. 40 1961-1962

Ot.prp. nr. 50 1976-1977

Ot.prp. nr. 39 1983-1984

Ot.prp. nr. 90 2003-2004

9.4 Lovregistre

9.4.1 Norske lover

1814 Kongeriget Norges Grundlov av 17. mai 1814

§ 96

1902 Almindelig Borgerlig Straffelov (Straffeloven) av 22. mai 1902 nr. 10

§§ 1, 12, 13, 15, 16, 26a, 29, 40, 47, 48a, 49, 77, 233, 304, 339, 418, 422, 424,

426

1903 Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. av 9. juni 1903 nr. 7

§§ 1, 2, 3, 10, 12, 24, 34, 50, 82, 106, kap. 4

1965 Vegtrafikklov av 18. juni 1965 nr. 4

§ 3

1967 Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (Forvaltningsloven) av

10. februar 1967

§ 2

1975 Sjømannslov av 30. mai 1975 nr. 18

1977 Lov om arbeidervern og arbeidsmiljø m.v. av 4. februar 1977 nr. 4 (opphevet)

§ 2

1981 Lov om rettergangsmåten i straffesaker (Straffeprosessloven) av

22. mai 1981 nr. 25

§§ 38, 171

- 1989 Lov om lostjenesten m.v. av 16. juni 1989 nr. 59
§§ 13, 22
- 1994 Lov om sjøfarten (Sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39
§§ 131, 132, 136, 163, 506, kap. 6A
- 1998 Lov om fritids- og småbåter av 26. juni 1998 nr. 47
§§ 33, 37
- 2005 Lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern m.v. av 17. juni 2005 nr. 62

9.4.1.1 Endringslover

- Lov av 13. august 1915 nr. 2
- Lov av 9. februar 1940 nr. 2
- Lov av 22. mai 1953 nr. 3
- Lov av 15. februar 1963 nr. 2
- Lov av 10. juni 1977 nr. 74
- Lov av 25. mai 1984 nr. 31
- Lov av 25. juni 2004 nr. 52
- Lov av 17. juni 2005 nr. 62

9.4.2 Danske lover

- Lov om sikkerhed til søs av 16. desember 1998 nr. 900

9.4.3 Svenske lover

- Fartygssäkerhetslag av 2003:364

9.5 Forskrifter

- Forskrift om arbeidsområdet for sjømann som innehar ledende stilling om bord av 17. oktober 1975 nr. 2
- Forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen av 1. desember 1975 nr. 05
- Forskrift om bemanning av norske skip av 17. mars 1987 nr. 175
- Forskrift om plikt til å bruke los i norske farvann av 23. desember 1994 nr. 1129

Forskrift om fremmede ikke-militære fartøyers anløp av og ferdsel i norsk territorialfarvann av 23. desember 1994 nr. 1130

Forskrift om farledsbevis av 23. desember 1994 nr. 1215

Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip av 27. april 1999 nr. 537

9.6 Konvensjoner, resolusjoner og provisoriske anordninger

Cancelli-Promemoria av 25. februar 1813

Provisorisk anordning av 23. desember 1914

Provisorisk anordning av 7. september 1939

Kronprinsreg. res. av 5. mai 1967

Resolusjon av 1. desember 1978

Havrettskonvensjonen av 10. desember 1982

EMK's tilleggsprotokoll nr. 7 av 22. november 1984

9.7 Domsregister

Rt. 1949 s. 930

Rt. 1962 s. 18

Rt. 1964 s. 329

Rt. 1966 s. 916

Rt. 1970 s. 1235

Rt. 1973 s. 433

Rt. 1973 s. 1246

Rt. 1973 s. 1305

Rt. 1977 s. 1207

Rt. 1978 s. 991

Rt. 1979 s. 448

Rt. 1979 s. 1492

Rt. 1980 s. 168

Rt. 1983 s. 1222

Rt. 1989 s. 624

Rt. 1991 s. 543

Rt. 1992 s. 823

Rt. 1993 s. 605

Rt. 1995 s. 1734

Rt. 1996 s. 654