

STF50 A07017– Åpen

RAPPORT



Rettslig ansvar og sikkerhetsmessige konsekvenser av ulykker innen yrkestransport

Lillian Fjerdingen, Erik Jersin, Terje Skjønhals,
Yngve Frøyen og Per Anders Engelsen

SINTEF Teknologi og samfunn

Februar 2007



SINTEF RAPPORT

SINTEF Teknologi og samfunn

Postadresse: 7465 Trondheim
Besøksadresse: S P Andersens veg 5
7031 Trondheim
Telefon: 73 59 03 00
Telefaks: 73 59 03 30

Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA

TITTEL

Rettslig ansvar og sikkerhetsmessige konsekvenser av ulykker innen yrkestransport

FORFATTER(E)

Lillian Fjerdings, Erik Jersin, Terje Skjønhs, Yngve Frøyen og Per Anders Engelsen

OPPDRAGSGIVER(E)

Norges forskningsråd

RAPPORTNR. STF50 A07017	GRADERING Åpen	OPPDRAGSGIVERS REF. Halvdan Buflod	
GRADER. DENNE SIDE Åpen	ISBN 978-82-14-04144-6	PROSJEKTNR. 157354/510	ANTALL SIDER OG BILAG 187
ELEKTRONISK ARKIVKODE	PROSJEKTLEDER (NAVN, SIGN.) Lillian Fjerdings <i>Lillian Fjerdings</i>		
ARKIVKODE 223225	DATO 2007-01-31	GODKJENT AV (NAVN, STILLING, SIGN.) Ida Munkeby, forskningsdirektør <i>Ida Munkeby</i>	

SAMMENDRAG

Rapporten behandler tre hovedproblemstillinger med henblik på å lære av alvorlige ulykker og nestenulykker innen yrkestransport:

- Hvordan alvorlige ulykker og nesten-ulykker er med og påvirker utformingen av lover og forskrifter av betydning for sikkerhet, straffeutmåling og erstatningsansvar.
- Hvordan alvorlige ulykker og nestenulykker direkte og indirekte påvirker involverte virksomheter, med spesiell fokus på sikkerhetsstyringen og sikkerhetskulturen.
- Hvordan alvorlige ulykker og nestenulykker påvirker tilsynsfunksjonene og dermed tilsynspraksis innen de respektive transportområdene (luftfart, sjøfart, vegtrafikk og jernbane/sporvei/T-bane).

På grunnlag av disse er det utviklet et sett hypoteser om sammenhengen mellom rettslig ansvar og sikkerhetsmessige konsekvenser av alvorlige ulykker og nestenulykker. Hypotesenes holdbarhet er vurdert på basis av en studie av avsagte dommer etter ulykker, en omfattende spørreskjemaundersøkelse, samt et antall "fokusgruppesamtaler" og dybdeintervjuer. Av andre sentrale emner som omtales i rapporten, kan nevnes etterforskningsmetoder og tiltale, straffebestemmelser, aktsomhetsnormen, allmennpreventive hensyn, betydningen av å følge arbeidsgivers instruksjoner og egenrapportering av feilhandlinger.

STIKKORD	NORSK	ENGELSK
GRUPPE 1	Transport	Transport
GRUPPE 2	Sikkerhet	Safety
EGENVALGTE	Jus	Law
	Ulykker	Accidents
	Ansvar	Responsibility

Forord

Forskningsprogrammet Risiko og sikkerhet i transport (RISIT) i Norges forskningsråd har gitt nye og utvidede muligheter for forskning innen transport og sikkerhet. Dette prosjektet er et en slik mulighet. Transport er et gjennomregulert område med lover og forskrifter både nasjonalt og internasjonalt. Det er også et område hvor ulike aktører bærer et stort ansvar for hverandre. Samtidig gir medias referater fra norsk rettspraksis, inntrykk av at rettsbegrepene gis ulikt innhold fra sak til sak uten at det er enkelt å se det mønsteret dette skal danne slik at det blir en rettesnor for framtidig atferd. Det er også interessant å se nærmere på om og i tilfelle hvilken betydning rettsavgjørelser har for sikkerhetstenking og prioriteringer av tiltak for sikkerhet.

Prosjektet har fått lov å trekke veksler på forsvarsadvokater og ulike aktører innen forvaltning, påtalemyndighet, statsadvokater, også ved Riksadvokatembetet, advokater som har vært forsvarer i sentrale saker som er beskrevet i rapporten, forsikring og transportnæringene. Vi vil få takke for all den velvilligheten vi har blitt møtt med og all den hjelp vi har fått til å gjennomføre prosjektet.

Det er også lovende å se hvor mange tilhørere temaet har tiltrukket seg når det er gitt presentasjoner av stoffet og når vi har invitert til åpne seminarer. Det lover godt at forvaltningens betydning for sikkerhetsutviklingen i transportsystemet får et skarpere blikk på seg gjennom forskning og erfaringsutveksling på tvers av transportområdene.

Trondheim, 31. januar 2007



Lillian Fjerdings

Prosjektleder

INNHALDSFORTEGNELSE

Sammendrag	7
Summary	11
1. Innledning	15
1.1 Bakgrunn	15
1.2 Prosjekt målsetting	16
1.3 Hypoteser	17
2. Prosjektgjennomføringen	18
2.1 Prosjektorganiseringen	18
2.2 Forutsetninger og avgrensinger	18
2.3 Gjennomføring	18
2.4 Resultatspredning	19
3. Metodebeskrivelse	20
3.1 Litteraturundersøkelse	20
3.2 Spørreskjemaundersøkelse	20
3.3 Fokusgruppeintervju	20
3.4 Dybdeintervju	22
3.5 Rapportering	22
4. Kortfattet beskrivelse av ulike transportområdene	23
4.1 Generelt	23
4.2 Spesielt om sjøfart	24
4.2.1 Regelverksutvikling innen sjøfarten	24
4.2.2 Løpende tilsyn og kontroll med virksomhetene	24
4.2.3 Sanksjoner ved brudd på gjeldene regelverk	25
4.3 Spesielt om luftfart	25
4.3.1 Regelverksutvikling innen luftfarten	25
4.3.2 Løpende tilsyn og kontroll med virksomhetene	26
4.3.3 Sanksjoner ved brudd på gjeldene regelverk	26
4.4 Spesielt om jernbane	27
4.5 Spesielt om vegtrafikken	27
4.5.1 Regelverksutvikling	27
4.5.2 Løpende tilsyn med virksomhetene	28
4.5.3 Sanksjoner ved brudd på gjeldene regelverk	28
5. Litteraturstudiet	29
5.1 Begrunnelse for straff – forholdet til sikkerhetstenking	29
5.2 Oversikt over de subjektive vilkår for straff	31
5.3 Korresponderende begrep innen sikkerhetsfaget	32
5.4 Sikkerhetsstyringens oppfatning av menneskelige feilhandlinger og skyld	33
5.5 Lover med forskrifter som regulerer ansvarsspørsmål på transportområdet	35
5.5.1 Straff- og erstatningsansvar	35
5.5.2 Nærmere om vegtrafikkloven §§ 3 og 31 flg.	37
5.5.3 Erstatningsansvar etter bilansvarslova §§ 1-8 (bal)	38
5.5.4 Straff og erstatningsansvar til sjøs	38
5.5.5 Hovedpunktene i sjødyktighedsloven	39
5.5.6 Kort om sjømannsloven	40
5.5.7 Straff og erstatningsansvar ved jernbane	40
5.5.8 Straff og erstatningsansvar ved luftfart	42

5.5.9	Arbeidsmiljøloven § 3-1, jf internkontrollforskriften	43
5.6	Aktsomhetsvurderingen i rettspraksis vedrørende strl. § 151, jf §148.....	44
5.7	Oppsummering av aktsomhetsnormen	53
5.8	Aktsomhetsvurderingen etter strl. §§ 238 og 239	54
5.9	Foretaksstraff.....	55
5.10	Kilder	64
6.	Spørreskjemaundersøkelse og dybdeintervju blant utøvere av yrkestransport.....	66
6.1	Utvalg	66
6.2	Hvem svarer på skjemaet?.....	67
6.3	Respondentenes erfaring med ulykker og alvorlige hendelser.....	68
6.4	Hva betyr mest for måten folk utfører sitt arbeid på?	71
6.5	Har ulykker eller alvorlige hendelser innvirkning på den enkeltes arbeid med sikkerheten?	75
6.6	Har ulykker eller alvorlige hendelser innvirkning på bedriftenes arbeid med sikkerheten?	77
6.7	Påvirkes myndighetenes arbeid med regelverk, lover og forskrifter av konkrete ulykker?	79
6.8	Påvirkes tilsynsorganenes praksis av konkrete ulykker?	79
6.9	Funn på bakgrunn av dybdeintervjuene	81
7.	Oppsummering, konklusjoner og anbefalinger	83
7.1	Hva er svaret på hypotesene?	83
7.2	Andre sentrale observasjoner og problemstillinger som er framkommet gjennom prosjektet	85
Referanser	90
Vedlegg 1:	Tabell over dommer	93
Vedlegg 2	Sammenfatninger fra intervjuer/fokussamtaler.....	109
Vedlegg 3	Rettspraksis knyttet til uaktsomhetskravet i straffeloven § 239 og vtrl. § 31153	
Vedlegg 4	Rettsavgjørelser vedrørende foretaksstraff.....	161
Vedlegg 5	Artikkel fra ”Fra flis til Ragnarokk”	169

Sammendrag

Bakgrunn

Rapporten behandler problemstillinger som det er viktig å få belyst med henblikk på å lære av alvorlige ulykker og nestenulykker. Prosjektet har fokusert på yrkestransport og på det som kan benevnes som ”systemulykker” – det vil si at hendelsene har eller må antas å ha bakenforliggende årsaker knyttet til en kommersiell organisasjon som er underlagt lov- eller forskriftsbestemte krav om sikkerhetsstyring, foruten tilsyn fra myndighetenes side.

Problemstilling

En viktig problemstilling i prosjektet har vært å klarlegge hvordan ansvaret for å bidra til å forebygge alvorlige ulykker er fordelt mellom myndighetsorganer og utøvere i de ulike transportområdene. I tillegg er det fokusert på hvilke forskjeller av betydning som finnes mellom de ulike områdene mht. regelverk, ansvarsforhold, aktsomhetsnormer, straffeutmåling, tilsynsregime m.v., foruten status med hensyn til sikkerhetsstyring og sikkerhetskultur.

Problemstillingene for prosjektet ble formulert i tre hovedpunkter:

- d) Hvordan alvorlige ulykker og nesten-ulykker er med og påvirker utformingen av lover og forskrifter av betydning for sikkerhet, straffeutmåling og erstatningsansvar.
- e) Hvordan alvorlige ulykker og nestenulykker direkte og indirekte påvirker involverte virksomheter, med spesiell fokus på sikkerhetsstyringen og sikkerhetskulturen.
- f) Hvordan alvorlige ulykker og nestenulykker påvirker tilsynsfunksjonene og dermed tilsynspraksis innen de respektive områdene.

Målsetning

Den overordnede målsettingen med prosjektet har vært å gi et grunnlag for forbedring av sikkerheten mot alvorlige ulykker og nestenulykker innen de forskjellige områdene av yrkestransport (luftfart, sjøfart, vegtrafikk og jernbane inklusive sporvei og T-bane).

Mer i detalj har målet med prosjektet vært å lage en oversikt over problemområdet og belyse det gjennom sentral litteratur, rettspraksis og utdypende informasjon på et overordnet plan.

Angrepsmåte

De foran nevnte tre hovedproblemstillingene ble utviklet videre gjennom utarbeidelse av 11 hypoteser om sammenhengen mellom rettslig ansvar og sikkerhetsmessige konsekvenser av alvorlige ulykker og nestenulykker innen yrkestransport i Norge.

Det er foretatt en omfattende gjennomgang av juridisk litteratur, sentrale lover, herunder lovforarbeider og offentlige utredninger, samt rettspraksis. På dette punktet er rapporten forholdsvis omfattende og gir et teoretisk fundament som vil være nyttig for de som interesserer seg for området.

I perioden oktober-november 2004 ble det gjennomført en spørreskjemaundersøkelse. Ca. 1.100 spørreskjemaer ble sendt ut til ansatte og ledelse i ca. 60 bedrifter som driver yrkesmessig transport i Norge. Bedriftene ble primært selektert ut fra kriteriet om at alle transportområder skulle være dekket, og virksomhetene skulle være store innenfor sin bransje.

Spørreskjemaundersøkelsen ble fulgt opp med dybdeintervju av 6 av respondentene; personer med ansvar for sikkerhet eller sikkerhetsstyring i sin bedrift.

Til sist ble det gjennomført tre fokusgruppesamtaler med utvalgte representanter fra henholdsvis forsikring, tilsynsetater og aktører fra påtalemyndigheten og forsvarere.

Resultater

Litteraturstudiet

På bakgrunn av litteraturstudiet gis i kap. 5 en oversikt over begrunnelsen for straff og forholdet til sikkerhetstenking, de subjektive vilkårene for straff, korresponderende begrep innen sikkerhetsfaget, samt sikkerhetsfagets oppfatning av menneskelige feilhandlinger og skyld. Videre gis det en relativt fyldig omtale av lover med forskrifter som regulerer ansvarsspørsmål innen transport, samt vurderinger av aktsomhetsvurderingen i rettspraksis vedrørende straffelovens § 151, § 148 og §§ 238 og 239. Vurderingene av aktsomhetsnormen innen de enkelte transportområdene belyses ved eksempler fra en rekke dommer etter ulykker. I kap. 5.9 omtales deretter foretaksstraff.

Spørreskjemaundersøkelsen

Av de i alt 1.100 utsendte spørreskjemaene ble 406 returnert. Til tross for den relativt lave svarprosenten (37 %), gir det likevel et empirisk underlag som prosjektet betrakter som tilstrekkelig omfattende for en studie av denne typen. En positiv observasjon er at ikke mindre enn 73 % av respondentene hadde erfaring fra ulykker eller alvorlige hendelser, enten selv eller gjennom en kollega (kap. 6.3, tabell 3). Grovt sett kan en på grunnlag av spørreskjemaundersøkelsen si at det er faren for at menneskeliv kan gå tapt som er den faktoren som i sterkeste grad påvirker både den enkeltes og bedriftens arbeid med sikkerhet mot ulykker. For bedriftenes vedkommende vektlegges det også mye, for øvrig ikke overraskende, dersom ulykken medfører store økonomiske tap, oppmerksomhet fra tilsynet eller offentlig gransking (figur 10). Det må imidlertid advares mot å trekke for vidtgående slutninger på basis av figurene i kap. 6 alene.

Dybdeintervjuene

Resultatene fra disse intervjuene er oppsummert i kap. 6.9. Generelt har disse intervjuene utdypet flere interessante problemstillinger og støttet resultatene fra spørreskjemaundersøkelsen.

Svaret på hypotesene

Grunnlaget for prøving av de 11 hypotesenes holdbarhet er funnet i spørreundersøkelsen, intervju og domsavsigelser.

Kort oppsummert kan det konkluderes med at vi har funnet mest støtte for følgende hypoteser:

Hypotese 1: Hendelser med stort skadeomfang, stort skadepotensiale og/eller som skaper stor oppmerksomhet, har sterkere påvirkning på arbeidet med lover og forskrifter enn andre hendelser.

Hypotese 2: Offentlige granskinger etter ulykker har raskere og større innvirkning på virksomhetenes forebyggende tiltak enn en etterfølgende rettssaker.

Hypotese 5: Nedgang i passasjertallet etter en alvorlig hendelse er oftest raskt forbigående og utgjør ikke det sterkeste motivet for ledelsen til å unngå ulykker.

For følgende hypoteser er det funnet noe støtte:

Hypotese 3: Oppmerksomheten fra massemedia er ledelsens største drivkraft for å unngå lignende ulykker.

Hypotese 8: Foretaksstraff har større innvirkning på det forebyggende sikkerhetsarbeidet i virksomheten(e) enn straff mot enkeltpersoner.

Hypotese 9: Alvorlige hendelser har like stor innvirkning på sikkerhetsarbeidet i de andre virksomhetene i bransjen som i den virksomheten der hendelsen inntraff.

Det er avdekket forskjeller mellom transportområdene, uten at årsakene er klargjort gjennom dette prosjektet.

Hypotese 10: Fagforeningene har stor innvirkning på sikkerhetsarbeidet innen luftfarten, mindre innen sjøfarten, jernbane og vegtrafikk.

Hypotese 11: Forsikringsselskapene har vært pådrivere for sikkerhetsarbeidet

Gjennom fokusgruppesamtalen med representanter for forsikringsbransjen gis det et variert bilde for de ulike transportområdene.

For følgende hypoteser er det funnet lite eller ingen støtte:

Hypotese 4: Styrets engasjement er den mest effektive påvirkningsfaktoren for forbedringer i sikkerhetsstyringen etter en uønsket hendelse.

Prosjektet mener at styret i transportvirksomheter selvsagt har de beste muligheter for å påvirke bedriftens sikkerhetsstyring. Det at hypotesen får liten støtte gjennom våre undersøkelser, må tolkes slik at respondentene selv sjelden eller aldri har opplevd at styret i egen bedrift har engasjert seg.

Hypotese 6: Dommer som oppleves som "urettferdige" innen bransjen har ingen positiv innvirkning på det forebyggende sikkerhetsarbeidet i virksomheten(e).

Prosjektet finner ikke støtte for hypotesen på grunnlag av fokusgruppesamtalene, spørreskjemaundersøkelsen og dybdeintervjuene. Indirekte støttes imidlertid hypotesen gjennom et sentralt vitneutsagn under rettsaken etter sporveisulykken på Holberg plass.

Hypotese 7: Påtalemyndighetens valg av straffebestemmelse (anvarsgrunnlaget) kan være avgjørende for utfallet av rettssaken.

Prosjektet finner ikke støtte for hypotesen på grunnlag av fokusgruppesamtalene, spørreskjemaundersøkelsen og dybdeintervjuene. Juridisk teori styrker imidlertid hypotesen.

Andre sentrale observasjoner og problemstillinger som er berørt i prosjektet

Om etterforskningsmetoder og tiltale

Prosjektet har på dette punktet bl.a. konkludert med at det kan reises spørsmål om dagens etterforskningsmetoder er adekvate ved kompliserte ulykkesforhold og hvorfor enkelte i årsakskjeden blir tiltalt og andre ikke. Videre kan det i enkelte tilfeller stilles spørsmål ved påtalemyndighetens prioritering. Det anbefales å sette større fokus på foretaksstraff framfor personlig straff. Dette kan gjøre at domstolene i framtiden vil gi et mer positivt bidrag til å forebygge ulykker i tråd med prinsippene bak moderne sikkerhetsledelse.

Om allmennpreventive hensyn

I noen tilfeller tas det allmennpreventive hensyn ved straffeutmålingen. Filosofien bak moderne sikkerhetsledelse er at ulykker ikke først og fremst kan forebygges gjennom trussel om personlig straff, men gjennom en dypere forståelse av hvorfor mennesker og systemer svikter. En viktig

forutsetning for å unngå ulykker innen transport er forståelse og aksept for at mennesket ikke er en ufeilbarlig maskin. Menneskets naturlige variasjon må søkes kompensert gjennom valg av tekniske og organisatoriske løsninger (systemer) som gir *forsvar i dybden*, dvs. systemer med flere uavhengige sikkerhetsbarrierer (forsvarslinjer utenpå hverandre).

Om betydningen av å følge arbeidsgivers instruks

Det kan i enkelttilfeller synes urettferdig når en person har forholdt seg i samsvar med arbeidsgivers instruks, men allikevel blir vurdert til å ha handlet uaktsomt.

Om aktsomhetsnormen

På grunnlag av de dommer som er gjennomgått, synes den aktsomhetsnormen (simpler uaktsomhet) som domstolene har lagt til grunn, å være streng. Prosjektet har ikke avdekket at aktsomhetsnormen varierer fra område til område, men vi kan heller ikke utelukke at det er variasjon. Domstolen må til sist foreta en konkret vurdering.

Om egenrapportering

Kravet om egenrapportering av feilhandlinger er i dag spesielt aktuelt innen luftfarten, foruten i helsevesenet. Det oppstår her et interessant grensesnitt mellom jus og sikkerhetsledelse.

Om ansvar

Innen vegtrafikken virker det som om både påtalemyndigheten og domstolene vurderer, sanksjonerer og dømmer svært ulikt ved overtredelser av kjøre- og hviletid bestemmelsene. I henhold til vegtrafikkloven er det føreren som blir stående som ansvarlig. Det kan stilles spørsmål om en ikke heller burde sanksjonere mot bedriften/foretaket.

Straffebestemmelser

De forskjellige straffebestemmelsene forutsetter at gjerningspersonen har handlet med simpel/alminnelig uaktsomhet. Dette vilkåret er felles for straffebestemmelsene innenfor samtlige fire transportområder; sjøfart, luftfart, vegtrafikk og jernbane/sporvei/T-bane.

Summary

Background

This report discusses aspects of serious accidents and near accidents, aimed at what can be learnt from them. The focus is on commercial transport, and on what can be denominated “system accidents”. This means incidents that probably or possibly have causes connected to commercial organizations that are subject to legal safety management requirements, in addition to supervision by the authorities.

The society generally penalizes intended acts if they lead to results that are regarded harmful or undesirable. In some cases, the society also decides to make non-intentional acts subject to legal responsibility and penalties, depending on their consequences. Within the road transport field, there even exists a possibility of penalizing non-intentional acts that don't lead to serious consequences results, as long as the situation created by negligence *could* have caused fatal results.

One of the crucial questions thus asked in the project is whether the use of penalties for negligence (the risk of being penalized for negligence) in connection with transport is a productive means of achieving higher safety, or whether it might in fact be counter-productive. The different transport sectors have different legal frameworks, and different ways of reporting and handling instances that might entail to accidents. Both general and special penal provisions for the transport field treat this subject, but not necessarily in similar ways. The motivation for punishing drivers or other personnel for negligence is mostly given through arguments of deterrent punishment or preventive punishment. Such arguments are almost never used in safety management text books. Why this difference in approach? Is it possible to state that safety is better achieved through a system where incidents are investigated by the police and negligence is handled by the judicial system, rather than by a system where these matters are treated internally and through the use of general safety management tools?

Presenting the problem

An important approach of the project has been to clarify how the responsibility for preventing accidents is a divided and shared responsibility, between public authorities and commercial companies within the different branches of transport. In addition, focus has been on the differences between these branches regarding legislation and rules, definitions of legal responsibility, definitions of negligence, penalizing practices, as well as the status regarding safety management and safety culture.

The project deals with aspects of responsibility as defined in juridical terms, used as instruments for attaining transport safety. Thus, the aim has been to study

- a) If and how transport accidents affect legislation, meaning both the general legal framework of transport activities, and criminal law. And also if and how investigations and inquiries into transport accidents affect legislation.
- b) How the safety improvement work, as carried out both by transport businesses and individuals (risk management, safety management, safety culture), is affected by the legal processes following accidents, and legal instruments connected to transport activities.
- c) How the work of the civil transportation authorities (for instance the civil aviation authority or the public railway inspectorate) is influenced by accidents, or by the legal processes following accidents (i.e. investigation, lawsuit, sentence and penalty).

Goal

The general goal for the project has been to contribute to a basis for improved safety within commercial transport, specifically by means of extending the knowledge base through studying juridical literature and legal practice in Norway.

Approach

A total of 11 main hypotheses were developed, covering different aspects of the link between legal responsibility and the impact on safety improvement efforts in commercial transport. The hypotheses were investigated in the following ways:

- Through an extensive study of legal literature, important laws and statutes for different fields of transport as well as legislative history and public expositions. Also investigating charges and sentences in lawsuits following transport accidents at sea, as well as in aviation, road traffic and railway activities.
- Through a questionnaire, interviewing individuals working on different levels and within different fields of transport. The questionnaire was distributed among 1100 people, both employees and at management level, within ca 60 Norwegian transport enterprises. The selection of enterprises was based on the criteria that all fields of transport should be covered, and the enterprises should be big within their branch of transport.
- Personal interviews with six of the questionnaire respondents, all of them with a responsibility for safety or safety management within their company.
- Through small discussion seminars or workshops, interviewing focus-groups of people within (a) the prosecuting authority and defence council, (b) the civil transport authorities, and (c) insurance companies engaged in transport.

Results

The Literature study

Ch. 5 gives a summary of how safety management and practice is related to the reasons for and subjective conditions for legal punishment. Emphasis is put on the corresponding notions between safety management and law, and how human errors and legal guilt is handled within the safety subject. The chapter brings several examples from legal practice, referring sentences following transport accidents.

The questionnaire study

406 questionnaires were returned, out of 1100 distributed. Even if the response is rather low, we regard this as an empirical basis sufficient for the purpose of the study. 73 % of the respondents had experience from accidents or serious incidents, either themselves or through colleagues involved. Broadly speaking, the risk of causing other people's death or serious injury is the single most important factor influencing both the individual and enterprise's work with safety. For the enterprises themselves, also economical loss, attention from the regulatory authorities and public investigations, are also mentioned as strong motivational powers.

The personal interviews

Results from these interviews are summarized in ch. 6.9. In general, the interviews have contributed to supporting the answers from the questionnaire study, and to go thoroughly into some aspects of the project.

Results from the hypothesis inquiry

The basis for testing the 11 hypotheses is the questionnaire study, the interviews and the literature study.

The conclusions are summarized underneath, and the hypotheses that we find *supported* are as follows:

Hypothesis 1: Incidents causing great damages, or having a huge injury potential, have more influence on the legislation than other incidents.

Hypothesis 2: Public inquiries following accidents tend to influence more (and faster) on the enterprise's safety work and preventive actions, than subsequent lawsuits.

Hypothesis 5: Reduction in the number of passengers following an accident will usually be temporary, and does not represent a strong motivation for the management to prevent accidents.

The hypotheses that we find *partly supported* are as follows:

Hypothesis 3: The media attention is the most important motivation power for the management of a transport business to avoid future accidents.

Hypothesis 8: The use of corporate penalty influences preventive safety work in the businesses more than individual punishment.

Hypothesis 9: Serious accidents tend to influence safety work in other enterprises as well as in the enterprises where the accidents took place.

Note: Some differences between the branches of transport have been uncovered, even though the causes for this have not been revealed through this project.

Hypotheses 10: The labour unions have important influence on safety work within aviation, less within road transport, sea and rail transport.

Hypothesis 11: The insurance sector have encouraged safety work in the enterprises.

Note: The feedback from the focus group indicates that this may vary between the different fields of transport.

The following hypotheses are *not supported*, or given only limited support, in our findings:

Hypothesis 4: Following an accident, engagement from the board of directors in the enterprise is the most efficient influential factor with regard to safety management improvement .

Hypothesis 6: Sentences that are considered "unjust" have no positive influence on preventive safety work within the enterprises.

Hypothesis 7: The choice of law by the prosecuting authority is crucial for the outcome of a legal process.

Some other observations from the project:

- There are considerable differences between the transport sectors concerning how often accidents and serious incidents results in police investigation, legal sentence and punishment. Within aviation this almost never happens, within road transport it happens considerably more often.

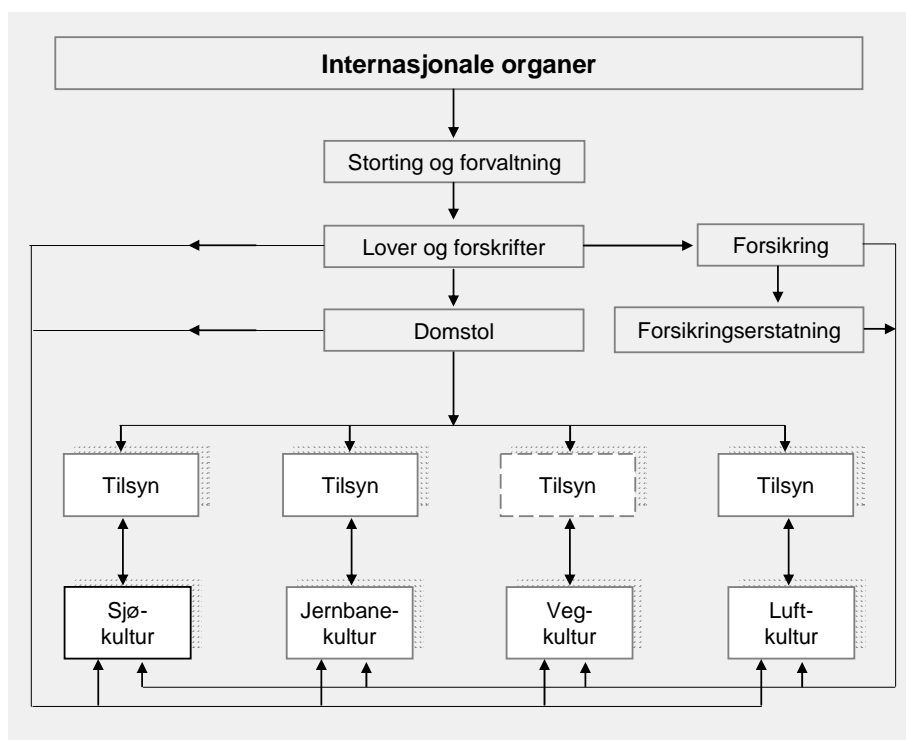
- The safety-related behaviour of people involved with transport depends far more on the risk of causing other people harm, than the risk of being held legally responsible for an accident.
- The effect of deterrent punishment seems to be weak within the occupational transport sector.
- Public inquiry after an accident seems to affect safety measures and safety management within the enterprises more than police investigation and legal processes and lawsuits.
- Accidents leading to fatalities seem to influence both legislation and the policies of civil transport authorities.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

I de siste 15-20 årene har vi i Norge opplevd en rekke ulykker, noen meget alvorlig, og en rekke nestenulykker innen transportsektoren, både i luften og på vei, jernbane/sporvei/T-bane og til sjøs. Rapporten behandler problemstillinger som det er viktig å få belyst med henblikk på å lære av hendelsene. Privatbilismen er som kjent den transportformen som fører til de fleste omkomne per år. Dette til tross har prosjektet fokusert på yrkestransport og derved på det som kan benevnes som "systemulykker" – det vil si at hendelsene har eller må antas å ha bakenforliggende årsaker knyttet til en kommersiell organisasjon som er underlagt lov- eller forskriftsbestemte krav om sikkerhetsstyring, foruten tilsyn fra myndighetenes side. En av årsakene til dette valget er oppfatningen om at det er lettere å få utnyttet læringspotensialet fra hendelsene når det finnes et slikt "system" å spille på

De sikkerhetsmessige endringene som gjennomføres i kjølvannet av alvorlige ulykker og nestenulykker kan være initiert av eller knyttet til rettsapparatets behandling av skyldspørsmålet og erstatningsutmålingen, forsikringssekskapenes erstatningsansvar og ikke minst allmennhetens, massemedias og bransjens reaksjoner på ulykken. Figur 1 illustrerer hvordan alvorlige ulykker og nestenulykker påvirker mange elementer og nivåer i samfunnet.



Figur 1: Ulykker og nesten-ulykker påvirker mange elementer og nivåer i samfunnet.

En viktig problemstilling i prosjektet har vært å klarlegge hvordan ansvaret for å bidra til å forebygge alvorlige ulykker er fordelt mellom myndighetsorganer og utøvere (virksomhetene) i de ulike transportområdene. I tillegg er det fokusert på hvilke forskjeller av betydning som finnes mellom de ulike områdene mht. regelverk, ansvarsforhold, aktsomhetsnormer, straffeutmåling, tilsynsregime m.v., foruten status med hensyn til sikkerhetsstyring og sikkerhetskultur.

Problemstillingen kan utdypes med følgende tilleggsspørsmål:

1. Hvilken virkning har en alvorlig ulykke eller nestenulykke på utøveren av virksomheten (den organisasjonen som har systemansvaret) og andre virksomheter i samme eller andre transportområder?

Virkningene kan være knyttet til:

- direkte tap (tap av materiell, erstatningsansvar, innstilte ruter, tap av passasjerer/billettinntekter, utgifter til juridisk bistand mv.)
 - indirekte tap (økte forsikringspremier, tap av konsesjoner, generelt tap av tillit i markedet, reduserte aksjekurser, behov for nye kapitalinnskudd, innskrenkninger mv.)
 - behov for ekstra innsats for å forbedre sikkerhetsstyrings-systemene og/eller sikkerhetskulturen, tekniske kontroll- og overvåkingssystemer, evakuerings- og redningsutstyr mv.
 - behov for interne omorganiseringer
 - behov for utfyllende retningslinjer lokalt, til gjeldende regelverk
 - ledelsens prioriteringer
2. Hvilken virkning – om noen - har en ”typisk” alvorlig ulykke eller nestenulykke på det relevante, offentlige tilsynsorganets fremtidige tilsynsstrategi og ressursbruk;
 - a) overfor den aktuelle utøveren/virksomheten
 - b) overfor andre utøvere/virksomheter i samme bransje eller transportområde
 - c) overfor andre tilsynsmyndigheter/etater.

Et aktuelt tilleggsspørsmål under dette punktet er hvilket ansvar som skal kunne pålegges tilsynsorganene i forbindelse med ulykker. Dette gjelder spesielt erstatningsansvar som vil kunne rettes mot Staten i kjølvannet av en ulykke. Prosjektet har imidlertid valgt å begrense seg til å fokusere på problemstillinger knyttet til straffeansvar. Erstatningsrettslige problemstillinger behandles først og fremst i tilknytning til bilansvarlova. Erstatningens preventive hensikt og virkning er berørt i vedlegg 6, gjengivelse av artikkel fra boka: *”Fra flis i fingeren til ragnarok”*.

3. Hvilken virkning – om noen - har en ”typisk” alvorlig ulykke på det offentlige regelverket (lover og forskrifter) og rettsvesenets håndheving av dette;
 - a) innen vedkommende trafikkområde
 - b) på andre trafikkområder
 - c) generelt, f.eks. med hensyn til aktsomhetsnormer, straffeutmåling o.l.
4. Hvilken virkning – om noen – har offentlig oppnevnte granskingskommisjoner og rettsvesenets etterfølgende behandling av skyldspørsmålet på virksomhetens, bransjens og de enkelte ansattes innsats og motivasjon for å forbedre sikkerheten.
5. Hvilke virkninger – om noen – har håndteringen av de foregående spørsmålene på forsikringspraksis innen transportområdene, dvs. på
 - forsikringsordninger
 - polisekostnader
 - forsikringsavgjørelser, m.v.

1.2 Prosjekt målsetting

Den overordnede målsettingen med prosjektet har vært å gi et grunnlag for forbedring av sikkerheten mot alvorlige ulykker og nestenulykker innen de forskjellige områdene av yrkestransport (luftfart, sjøfart, vegtrafikk og jernbane inklusive sporvei og T-bane). Dette skal

skje gjennom analyser og læring av "beste praksis" innen de enkelte transportområdene langs tre mulige hovedspor:

- a) Hvordan alvorlige ulykker og nesten-ulykker er med og påvirker utformingen av lover og forskrifter av betydning for sikkerhet, straffeutmåling og erstatningsansvar;
- b) Hvordan alvorlige ulykker og nestenulykker direkte og indirekte påvirker involverte virksomheter, med spesiell fokus på sikkerhetsstyringen ("den butte enden") og sikkerhetskulturen (holdningene til sikkerhet i "den spisse enden" – de som sitter nærmest ulykken, dvs. hos førere, trafikkleidere mv.)
- c) Hvordan alvorlige ulykker og nesten-ulykker påvirker tilsynsfunksjonene og dermed tilsynspraksis innen de respektive områdene i Norge.

1.3 Hypoteser

I innledingen til prosjektet ble det utarbeidet hypoteser knyttet til de ovennevnte problemstillingene. Disse uttrykker hva vi antok å ville finne av forklaringer eller sammenhenger for de spørsmålene som dannet utgangspunktet for prosjektet. Nedenfor følger en presentasjon av hypotesene. Disse vil senere danne utgangspunkt for noen av konklusjonene på arbeidet i prosjektet.

1. Hendelser med stort skadeomfang, stort skadepotensiale og/eller som skaper stor oppmerksomhet har sterkere påvirkning på arbeidet med lover og forskrifter enn andre hendelser.
2. Offentlige granskinger etter ulykke har raskere og større innvirkning på virksomhetenes forebyggende tiltak enn en etterfølgende rettssak.
3. Oppmerksomheten fra massemedia er en stor drivkraft for å unngå lignende ulykker.
4. Styrets engasjement er den mest effektive påvirkningsfaktoren for forbedringer i sikkerhetsstyringen etter en uønsket hendelse.
5. Nedgang i passasjertallet etter en alvorlig hendelse er oftest raskt forbigående og utgjør ikke det sterkeste motivet for ledelsen til å unngå ulykker.
6. Dommer som oppleves som "urettferdige" for bransjen har ingen positiv innvirkning på det forebyggende sikkerhetsarbeidet i virksomheten(e).
7. Påtalemyndighetens valg av straffebestemmelse (ansvarsgrunnlaget) kan være avgjørende for utfallet av rettssaken.
8. Foretaksbot har større innvirkning på det forebyggende sikkerhetsarbeidet i virksomheten(e) enn straff mot enkeltpersoner.
9. Alvorlige hendelser har like stor innvirkning på sikkerhetsarbeidet i de andre (seriøse) virksomhetene i bransjen som i den virksomheten der hendelsen inntraff.
10. Fagforeningene har stor innvirkning på sikkerhetsarbeidet innen luftfarten, mindre innen sjøfarten, jernbane og vegtrafikk.
11. Forsikringsselskapene har vært pådrivere for sikkerhetsarbeidet

2. Prosjektgjennomføringen

2.1 Prosjektorganiseringen

Prosjektet er i hovedsak gjennomført av en prosjektgruppe på fire:

- Seniorrådgiver Lillian Fjerdingen, SINTEF Teknologi og samfunn (prosjektleder).
- Forsker Yngve Frøyen, SINTEF Teknologi og samfunn, Veg og samferdsel
- Seniorforsker Erik Jersin, SINTEF Teknologi og samfunn, Sikkerhet og pålitelighet
- Advokat og universitetslektor ved NTNU (Norges teknisk-naturvitenskaplige universitet) Terje Skjønhs.

I forbindelse med utformingen av spørreundersøkelsen har vi dessuten fått viktig bidrag fra forsker ved SINTEF, cand. polit. innen psykologi Camilla K. Tveiten.

Det er utført et omfattende arbeid med å kartlegge aktuell litteratur for prosjektet.. En del av dette arbeidet er utført av stud. jur. Per Anders Engelsen, Det juridiske fakultet ved Universitetet i Bergen (UiB) med veiledning av advokat Terje Skjønhs.

2.2 Forutsetninger og avgrensinger

Som nevnt innledningsvis, har dette prosjektet fokusert på yrkestransport og derved på det som kan benevnes som ”systemulykker” i denne sammenheng – det vil si at hendelsene har eller må antas å ha bakenforliggende årsaker knyttet til en kommersiell organisasjon som er underlagt lov- eller forskriftsbestemte krav om sikkerhetsstyring, foruten tilsyn fra myndighetenes side. Denne avgrensingen har vært nødvendig i forhold til prosjektets rammebetingelser og er i overensstemmelse med prosjektets grunnleggende ide og målsetting.

For yrkestransport på veg er dette begrenset til kjøretøy som krever førerkort klasse C og/eller D. En annen avgrensing er gods- eller persontransport. I vårt opplegg har vi tatt med begge kategorier. Innen vegsektoren har det vært nødvendig å vurdere om det skal ses på enkeltmannsforetak, spesielt innenfor lastebilnæringen. Konklusjonen ble at vi ikke har laget noe klart skille for dette. For de øvrige transport-sektorene (sjø, luft, bane) krever dette spørsmålet ikke samme oppmerksomhet.

Prosjektet har vart i tre år. Litteraturstudien, som inkluderer en relativt omfattende analyse av lover og forskrifter, ble i hovedsak utført i 2003/2004. Av ressursmessige grunner har vi ikke hatt anledning til å ajourføre litteraturreporten med hensyn til eventuelle senere endringer. Vi mener imidlertid ikke at dette har innvirkning på prosjektets resultater og konklusjoner. Enkelte andre endringer i perioden har det heller ikke vært mulig å fange opp¹.

2.3 Gjennomføring

Ved oppstarten av prosjektet ble det avholdt et seminar med inviterte ressurspersoner fra sikkerhetsmiljøet ved NTNU og SINTEF. Formålet med seminaret var å presentere hypoteser,

¹ For eksempel ble navnet på Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) først endret til Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (HSLB), og deretter til nåværende Statens havarikommisjon for transport (SHT). Leseren vil derfor kunne finne alle varianter i vår tekst.

målsetting og gjennomføringsplan for prosjektet. Det er foretatt en omfattende litteraturgjennomgang som omfatter dommer, juridisk litteratur, herunder lovforarbeider og offentlige utredninger. Videre er det gjennomført en spørreundersøkelse som er fulgt opp med enkeltintervju og gruppeintervju. Resultatene fra disse er tatt inn som bidrag til resultater og anbefalinger. Detaljer presenteres i vedleggene til denne rapporten. Det er også gjennomført gruppesamtaler med utvalgte representanter fra forsikring, tilsynsetater og aktører fra påtalemyndigheten og forsvarere. Til slutt kan nevnes at prosjektgruppens medlemmer har deltatt i ulike konferanser og seminar hvor problemstillinger fra prosjektet er presentert og utfordret, se 2.4 nedenfor.

2.4 Resultatspredning

I løpet av prosjektperioden har det vært gitt orienteringer om prosjektet og blitt presentert foreløpige resultater i følgende sammenhenger:

- Kapittel 10 "*Bidrar påtalemyndigheten og domstolen til høyere sikkerhet mot ulykker*" i boka "Fra flis i fingeren til ragnarok – Tjue historier om sikkerhet" (TAPIR 2004), er skrevet av Terje Skjønhs og Erik Jersin. Stoffet er senere brukt i undervisning ved NTNU.
- NTNUs EVU-kurs i Sikkerhetsledelse (tilpasset jernbanevirksomhet):
 - "*Skyld og ansvar ifm ulykker - er jussen (domstolene) og sikkerhetstenkningen på kollisjonskurs?*" Forelesninger v/Erik Jersin, SINTEF og Terje Skjønhs, NTNU.
- ESRA Skinnegående sikkerhetsforum, seminar i Oslo: "*Bidrar strenge straffer til øket sikkerhet innen skinnegående transport?*" Foredrag ved Erik Jersin
- SINTEF-dagen, Trondheim: "*Dommeren og sikkerhetsforskeren - slakteren og hyrden?*" Foredrag ved Erik Jersin
- RISIT Programseminar, Jægtvolden: "*Ansvar og sikkerhetsmessige konsekvenser av ulykker og alvorlige hendelser innen transport.*" Innlegg v/ Erik Jersin og Yngve Frøyen.
- SINTEF-seminar for spesielt inviterte, Oslo: "*Skyld og ansvar i forbindelse med ulykker - kolliderer juss og nyere sikkerhetstenkning?*". Foredrag v/ Erik Jersin
- Diskusjonsmøte med Luftfartstilsynets juridiske avdeling ved besøk hos SINTEF.
- Adresseavisen: "*Ulykker i transportsektoren: Tilfeldig hvem som tiltales*". Intervju m/ Erik Jersin skrevet av journalist S. I. Meland.
- GEMINI nr. 3 s. 22-25: "*Hvem har skylda?*" Intervju m/Erik Jersin skrevet av journalist Anne Lise Aakervik.
- TRB 2006. Del av foredraget "*A presentation of RISIT-projects from a multitude research environment in Trondheim, Norway.*" Presentert av Lillian Fjerdingen, SINTEF.
- Bedriftsinternt kurs i granskingsledelse for Aker Kværner, Oslo 13. desember 2006. Forelesning v/Erik Jersin.

3. Metodebeskrivelse

I dette kapitlet omtales relevante forskningsmetoder og hvordan datagrunnlaget for arbeidet er kommet til. Det er benyttet flere metoder, både kvantitative og kvalitative. Disse beskrives i det følgende.

3.1 Litteraturundersøkelse

Det er utført et omfattende arbeid med å kartlegge aktuell litteratur for prosjektet, sentral juridisk teori, lovforarbeider og rettsavgjørelser. Litteraturundersøkelsen omfatter to hovedtema; juridisk teori knyttet til yrkestransport og rettsavgjørelser fra sektoren. Den juridiske teorien danner fundamentet for å forstå tenkingen som ligger til grunn for utvikling av lover og forskrifter på området. Rettsavgjørelsene gir et inntrykk av hvordan dette blir forstått og etterlevd i praksis. Samtidig gir de et innblikk i hvordan ulike juridiske begrep blir anvendt i saker fra samme transportområde og fra saker fra forskjellige transportområder. De gir også et bilde av hvilke krav som stilles til aktørrollen (sjåførrollen) innen så forskjellige områder som luft- og sjøfart, veg og bane.

3.2 Spørreskjemaundersøkelse

Med utgangspunkt i de hypotesene som var satt opp for prosjektet, ble det gjennomført en spørreskjemaundersøkelse for å skaffe oss en oversikt og foreløpig innsikt i problemområdet.. En pilotundersøkelse ble gjennomført på et lite utvalg av representanter fra de ulike transportområdene. Tilbakemeldinger dannet grunnlag for justering av skjema før endelig utsendelse.

Skjemaene ble deretter sendt sentrale organisasjoner og bedrifter innen de ulike transportområdene. Det ble opprettet en kontaktperson i hver virksomhet som ble ansvarlig for å distribuere spørreskjema.. Besvarelsene ble sendt anonymt tilbake til SINTEF for videre bearbeiding. Sammen med spørreskjemaene var det en separat forespørsel om hvem som kunne tenke seg å være disponibel for enkeltintervju (dybdeintervju) i ettertid, se kap. 3.4.

3.3 Fokusgruppeintervju

Med utgangspunkt i spørreundersøkelsen og intervjuene har vi også gjennomført fokusgruppesamtaler innen områdene forsikring, tilsyn og forvaltningsjuridisk område.

Fokusgrupper gir mulighet til fellesrefleksjon. Det innebærer en umiddelbar mulighet til respons på utsagn fra de andre deltakerne. Dette oppnås ikke i individuelle samtaler. Gjennom det som kommer fram i samtalen er det anledning til å be om utdypinger av tema etter behov.

Målet med fokusgrupper er å ”*produce qualitative data that provide insights into attitudes, perceptions, and opinions of participants*” (Krueger, 1994:19) som kan brukes som et korrektiv til egne oppfatninger eller som Brandth (1996: 153) sier i sin artikkel: ”*Gruppen fungerer som en kontekst for meningskonstruksjon.*”

Gruppeintervju karakteriseres som en kollektiv, relasjonell og dynamisk metode (Brandth, 1996 og Krueger, 1994). Fordi meningskonstruksjon er sosial, vil den spontane samhandlingen som utspiller seg blant deltakere i en gruppe, gi en synergieffekt som ikke oppstår ved bruk av andre metoder. Gjennom deling av synspunkt utfordres de andres tanker og nye oppstår, slik at man faktisk kan oppleve å oppnå ny forståelse og tolkning av observasjoner som man tidligere ikke helt har forstått. Et annet viktig element er at man får fram uenighet som igjen kan bidra til diskusjoner som virker meningsutviklende. Her er det viktig å understreke at hensikten med en

slik samtale ikke er å komme til enighet, men å høre om deltakernes erfaringer, tolkninger og perspektiv om de temaene som diskuteres.

Validiteten av denne type data beskrives av Krueger (1994) som *"Focus groups are valid if they are used carefully for a problem that is suitable for the focus group inquiry."* Dette er en utfordring både til forskeren og til de som skal gjøre seg nytte av resultatet. Det handler om å se at resultatet fra fokusgruppens arbeid svarer på det som skal være gruppens arbeid. Det handler langt på veg om å behandle resultatene med varsomhet og med et kritisk blikk.

Et annet sentralt begrep er reliabilitet, at dataene er pålitelige og troverdige (Jacobsen, 2000). Dette betyr at hvis andre gjør den samme undersøkelsen med de samme forutsetningene, vil de komme fram til samme resultat. Fokusgrupper har sine sterke begrensninger her. Som Krueger (1994:37) uttrykker det:

"Focus groups afford the researcher less control than individual interviews, produce data that are difficult to analyze, require special skills of moderators, result in troublesome differences among groups, are based on groups that may be difficult to assemble, and must be in a conducive environment."

Det betyr at vi må ta høyde for den samme varsomheten og det samme kritiske blikket når det gjelder reliabilitet som validitet.

For å finne deltakere til fokusgruppesamtalen, har vi basert oss på et strategisk utvalg (Thagaard, 2003). Vi har søkt etter personer som vi forventer vil ha oppfatninger om problemstillingen.

Utvelgelse av personer til å delta i fokusgruppesamtale har skjedd etter følgende kriterier:

1. For fokusgruppen til forsikring gikk vi via Finansnæringens Hovedorganisasjon som valgte ut representanter fra ulike forsikringselskap. Det ble bedt om å velge representanter som hadde kjennskap til prosjektets problemstillinger, for eksempel gjennom arbeid med risikoanalyse, risikoutvikling og poliseutforming hos kundemassen.
2. For tilsynsorgangruppen henvendte vi oss til direktørene for de ulike tilsynene og ba dem oppnevne en eller to representanter med tilstrekkelig erfaring fra problemstillingen og som kunne uttale seg på etatens vegne.
3. For den juridiske gruppen foresto vi også utvelgelsen selv, basert på personer som hadde hatt ulike roller i forbindelse med forskjellige hendelser innen transport. Det deltok en advokat som hadde vært forsvarer i flere straffesaker innenfor dette prosjektets område. Fra politimyndigheten deltok en statsadvokat som hadde vært aktor i en av de sakene som er sentral i denne rapporten. Det deltok også en statsadvokat fra Riksadvokatembetet. Hensikten med dette var bl.a. at vi vurderte det som interessant å ha en representant fra Riksadvokatembetet til stede fordi dette i sterk grad påvirker påtalemyndighetens prioriteringer, Andenæs' Straffeprosess (1995).

Gruppene besto av fra fem til åtte personer. Det ble gjennomført 3 fokusgruppesamtaler i perioden juni til oktober 2005. Fra SINTEFs side deltok de fleste av prosjektgruppens medlemmer i alle samtalene. I forberedelsen til fokusgruppesamtalen sendte vi deltakerne en orientering om prosjektet sammen med en oversikt over resultatene fra spørreundersøkelsen. I tillegg laget vi en oversikt over hvilke tema vi ønsket å få belyst i løpet av samtalen. Dette materialet var tilpasset de ulike gruppene.

Vi startet samtalene med å presentere oss for hverandre og deretter ga vi en muntlig presentasjon av prosjektet og opplegget for dagen. Det var satt av fra fire til seks timer (inkl. lunsj) til hver samtale. Samtalene ble tatt opp på tape og er senere skrevet ut. I tillegg ble det tatt personlige notater. Dette materialet er senere bearbeidet og følger som vedlegg 3. Dataene fra fokusgruppesamtalene er sendt deltakerne for kommentarer og deretter bearbeidet. Dataene er en del av analysematerialet som ligger til grunn for konklusjonene i denne rapporten.

3.4 Dybdeintervju

Det er gjennomført 6 enkeltintervju (dybdeintervju). Data fra disse foreligger i form av referater. Intervjuene er gjennomført under forutsetning om fortrolighet og referatene er derfor ikke tatt inn i rapporten. Hensikten har vært å få utdypet resultatene fra spørreskjemaundersøkelsen og testet de hypotesene som var satt opp ved starten av prosjektet.

Kriteriene for valget av informanter til dybdeintervjuene var følgende:

- Vedkommende hadde sagt seg villig til å bli intervjuet, enten gjennom retur av den tilsendte svarslippen eller som svar på direkte henvendelse fra prosjektet.
- Hadde en ledende stilling med ansvar for sikkerhet og/eller sikkerhetsstyring i virksomheten.
- Hadde erfaring fra behandling av inntrufne ulykker eller nestenulykker i virksomheten.
- Ville belaste prosjektbudsjettet minst mulig mht. reisekostnader og lignende.
- Representerte ulike transportområder, i dette tilfelle jernbaneoperatører (NSB og Flytoget), infrastruktureier (to fra Jernbaneverket) og vegtrafikk (to fra Sporveisbussene).

3.5 Rapportering

Rapporten bygger i hovedsak på resultater fra arbeidet i prosjektet. Det har dessuten vært naturlig å utdype resultatene ved hjelp av prosjektarbeidernes mangeårige erfaring innen forvaltning, næringsliv, forskning og rettsvesen. Vi håper dette er med på å gjøre innholdet i rapporten mer interessant.

4. Kortfattet beskrivelse av ulike transportområdene

4.1 Generelt

De transportområdene som omfattes av denne rapporten, er sjøfart, luftfart, bane og veg, alle begrenset til yrkestransport. Som nevnt i kap. 2.2, betyr begrensningen til yrkestransport at prosjektet fokuserer på det som kan benevnes som ”systemulykker”. I denne sammenheng innebærer dette at de ulykkene og nestenulykkene som inntreffer, har eller må antas å ha bakenforliggende årsaker knyttet til en kommersiell organisasjon som i tillegg til Internkontrollforskriften, gitt i medhold av bl.a. arbeidsmiljøloven, er underlagt lov- eller forskriftsbestemte krav av spesifikk art om sikkerhetsstyring, foruten tilsyn fra myndighetenes side.

Kravene til systematisk og dokumentert sikkerhetsstyring er forankret i ulike lover og forskrifter innen de forskjellige transportområdene. Innen luftfarten og sjøfarten finnes det således et internasjonalt regelverk utformet av hhv. International Civil Aviation Organisation (ICAO) og International Maritime Organisation (IMO), som Norge har forpliktet seg til å følge. Innen jernbane, sporvei og T-bane er kravene fastsatt i en egen sikkerhetsforskrift (FOR 2005-12-19 nr. 1621) med hjemmel i jernbaneloven og med forankring i EØS-avtalen og en flere EF-direktiver. På vegsektoren har vi imidlertid ikke en eget, uavhengig tilsynsorgan og tilsvarende krav til sikkerhetsstyring.

De generelle oppgavene til offentlige tilsynsorganer innen transportområdene dreier seg i hovedsak om følgende:

1. Regelverksutvikling
2. Løpende tilsyn og kontroll med virksomhetene
3. Sanksjoner ved brudd på gjeldene regelverk
4. Informasjon og veiledning.

Generelt kan ikke myndighetene gi noen garanti for at regelverket etterleves, verken overfor tilsynsobjektene (de det føres tilsyn med) eller overfor samfunnet for øvrig (ref. *(Be)grep om tilsyn*, Statskonsult Rapport 2002:12). Opp gjennom årene har det imidlertid fra tid til annen oppstått diskusjoner om tilsynsmyndighetene kan ilegges erstatningsansvar for ulykker som inntreffer. Per i dag er situasjonen slik at tilsynsmyndigheten ikke er uten ansvar, men ansvaret dreier seg om at tilsynsvirksomheten skal innrettes på en slik måte at den er mest mulig formåls effektiv med de ressurser som står til rådighet (ref. bl.a. dommen etter Partnair-ulykken i 1989²). Som eksempel kan nevnes at Luftfartstilsynet har ca. 140 ansatte, hvorav ca. 70 inspektører. Antall flybevegelser i norsk luftrom er flere tusen per dag, og da sier det seg selv at det ikke er mulig for tilsynet å føre løpende kontroll med hvert eneste fly før det tar av. Tilsynsaktiviteten må derfor i stor grad legges opp som et ”systemtilsyn” - dvs. tilsyn med at sikkerhetsstyringssystemene tilfredsstillende gjeldende krav. Detaljtilsyn utføres oftest bare på stikkprøvebasis.

I lys av prosjektets målsetting vil kun de tre først nevnte hovedoppgaver for tilsynene omtales i de følgende kapitler 4.2 - 4.5.

² Et charterfly av typen Convair 340/580 styrtet i havet nord for Hirtshals på vei fra Oslo til Hamburg. Det var 55 personer om bord, og alle omkom. De etterlatte reiste erstatningssak mot flyselskapet Partnair og daværende Luftfartsverket, som hadde ansvaret for å føre tilsyn med selskapet. Retten fant ikke å kunne idømme erstatning. Dom Oslo Byrett 9. januar 1998

MERKNAD:

Omtalen i kap.4.2, 4.3, 4.4 og 4.5 er i hovedsak basert på tilsynsetatenes egenpresentasjon og opplysninger framkommet i fokusgruppeintervjuene (vedlegg 2). Dette kan medføre at presisjonsnivået ikke er på topp, men noe preget av synspunkter fra deltakerne.

4.2 Spesielt om sjøfart

Sjøfart er begrenset til norske og utenlandske skip som opererer i norske farvann, men ikke fritidsbåter.

Sjøfartsdirektoratet (Sdir) er tilsynsetat for sjøfarten. Sdir har tre kjerneoppgaver:

- Å påse og medvirke til at norske skip og rederier holder høy sikkerhets- og miljømessig standard.
- Å påse og medvirke til at sjøfolk på norske skip har gode kvalifikasjoner, arbeids- og levevilkår.
- Å påse at fremmede skip i norske farvann og havner overholder internasjonale regler.

Normarbeid, tilsyn og kontroll, samt motivasjons-, holdningsskapende og atferdsmotiverende tiltak knyttet til den menneskelige faktor er sentrale virkemidler i Sjøfartsdirektoratets virksomhet.

4.2.1 Regelverksutvikling innen sjøfarten

Rammene for bygging og drift av skip defineres gjennom normer. Utvikling og vedlikehold av normene skal baseres på erfaringer fra ulykker og nestenulykker, forskning og risikoanalyser. Norge er medlem av International Maritime Organisation (IMO). I IMO har tradisjonelt har vært hendelsesbasert i regelverksutviklingen. Utviklingen nå går mot mer proaktivt (risiko- og sannsynlighets-) basert regelverksarbeid. Fordi Norge ikke er medlem av EU, har det vært vanskeligere å direkte påvirke EUs skipsfartspolitik. Men i praksis har Norge hatt en bred påvirkning på den internasjonale regelverksutviklingen på sjøsikkerhetsområdet, det være seg både via IMO og innen EU.

En ny *skipssikkerhetslov* er vedtatt, men ikke trådt i kraft. Den vil erstatte sjødyktighetsloven 9. juni 1903 nr 7. Loven er en rammelov, og det overlates til Sjøfartsdirektoratet å utferdige detaljerte forskrifter på området. Man forsøker å unngå nasjonale særkrav innen internasjonal skipsfart. Derfor legges det fra norsk side opp til i utgangspunktet å ha det samme regelverket nasjonalt som det man har internasjonalt. I praksis er imidlertid ikke noe til hinder for at en foretar justeringer i det norske regelverket, for eksempel ut ifra erfarte ulykker i norske farvann.

4.2.2 Løpende tilsyn og kontroll med virksomhetene

Tilsyn og kontroll med sjøfarten gjennomføres som en kombinasjon av dokumentasjonskontroll og periodisk eller uanmeldt kontroll av fartøy. Tilsyn rettes også mot operative forhold ved revisjoner om bord og på rederikontorene. Tilsyn og kontroller foretas dels av Sjøfartsdirektoratet, dels av classeselskaper³ eller av andre som er delegert myndighet.

³ Classeselskaper er for eksempel Det Norske Veritas (DNV), Bureau Veritas og Lloyds.

4.2.3 Sanksjoner ved brudd på gjeldene regelverk.

I Norge er det sjøfartsinspektørene som undersøker sjøulykker og fremmer innstillinger til politiet ved eventuelt lovbrudd. Det er seks sjøfartsinspektører. De er helt uavhengige og er bare administrativt knyttet til Sjøfartsdirektoratet. Inspektørene har politi- og påtalemyndighet og er i den sammenheng underlagt Riksadvokaten. Inspektørene skal med andre ord både finne årsaken til sjøulykker og etterforske eventuelle straffbare forhold.

Innen 2008 vil ordningen med sjøfartsinspektører bli opphevet. Ansvar for undersøkelser av alvorlige sjøulykker blir da overført til Statens havarikommisjon for transport (SHT). De mindre alvorlige hendelsene vil sannsynligvis fortsatt ligge under Sjøfartsdirektoratet. Den strafferettslige etterforskningen vil i sin helhet bli ivaretatt av politiet.

Sjøfartsdirektoratet har i dag få og lite egnede administrative sanksjoner å benytte seg av. Sjøloven er ikke tilpasset moderne skipsfart. Direktoratet har for eksempel ikke hjemmel for å inndra et sertifikat. I den nye sjøsikkerhetsloven er det lagt opp til en helt annen og mer hensiktsmessig type administrative sanksjoner. Det som er foreslått der, er følgende:

- Overtredelsesgebyr
- Tilleggsbetaling
- Tap av offentlig ytelse
- Administrativ inndragning
- Administrativt rettighetstap (typisk: sertifikater)
- Formell advarsel.

Til dette forslaget kan det være grunn for å spørre om denne omleggingen av sanksjonsapparatet har sammenheng med noen av de problemstillingene som reises i dette prosjektet.

Sjøfartsdirektoratets samarbeid med politi og påtalemyndighet går via sjøfartsinspektørene. Gjennom en av fokusgruppesamtalene framkom at det forekommer at saker blir henlagt av politiet i strid med sjøfartsinspektørens innstilling på en slik måte at det på sikt går ut over sikkerheten.

4.3 Spesielt om luftfart

Luftfart omfatter ervervsmessig, sivil luftfartsvirksomhet og sivile luftfartøy (ikke militære).

Luftfartstilsynet (LT) har ansvar for *adgangskontroll* (kontroll med at alle gjeldende krav er oppfylt ”før organisasjoner og personell slippes inn i luftfartssystemet”) og *virksomhetstilsyn* (verifikasjon av at forutsetningene for den godkjennelsen som er gitt gjennom adgangskontrollen, blir etterlevd til daglig).

4.3.1 Regelverksutvikling innen luftfarten

Innen luftfarten opereres det med mange av de samme formelle spillereglene som innen sjøfarten. Luftfarten er internasjonal, og mye av det norske regelverket er påvirket av ICAO. ICAO er igjen påvirket i første rekke av USA. Norge søker å utforme sitt regelverk innenfor de rammer som gis av ICAO. Etter hvert som ulykkesfrekvensen innen luftfarten har gått ned, kan det observeres en dreining fra hendelsesbasert regelverk mot mer proaktivt (risiko- og sannsynlighets-) basert regelverksarbeid.

Innen luftfarten er det bl.a. etablert et system med utspring i ICAOs anbefalinger for å sikre at det tas lærdom av alvorlige hendelser. Dette gjøres på flere måter. I første linje har den

typesertifiserende myndigheten i det enkelte produsentlandet ansvar for at typesertifiserte fly er kontinuerlig luftdyktige. Dersom det oppstår et behov for ekstra kontroller, tekniske eller operative endringer, utstedes et luftdyktighetspåbud (*Airworthiness Directive Note*). Det skjer gjerne i kjølvannet av ulykker og i henhold til ICAOs retningslinjer. Luftfartsmyndigheten i det enkelte land – i Norge Luftfartstilsynet – har da myndighet til å gjøre luftdyktighetspåbudet gjeldende for sitt lands flyselskaper. I Norge har slike påbud forskriftsstatus og kan på grunn av tidsaspektets viktighet utstedes uten forutgående høring. I annen linje vil flyfabrikantene sende ut en såkalt ”*Service Bulletin*” eller lignende dersom de får opplysninger fra sine kunder (flyselskapene) om spesielle tekniske problemer med en bestemt flytype. Servicebulletinen er en anbefaling, intet påbud. I alvorlige tilfeller vil Luftfartstilsynet stadfeste slike servicebulletiner ved å utgi et luftdyktighetspåbud.

Luftfartstilsynet har med andre ord fått delegert en nærmest generell kompetanse til å gi forskrifter for norsk luftfart. Derfor er det kort veg fra det registreres en hendelse til regelverket kan tilpasses, om ønskelig. Likevel ligger det en begrensning i at Norge ikke ønsker å bryte for mye med internasjonale regler.

4.3.2 Løpende tilsyn og kontroll med virksomhetene

Innen luftfarten er det operatøren (flyselskapet) som er ansvarlig for at regelverket følges. Luftfartstilsynet har ansvar for adgangskontroll, utstedelse av lisenser og sertifikater, samt tilsyn med flyselskapene og flyverkstedene. Av kapasitetsmessige hensyn må inspeksjoner og systemrevisjoner foregå på stikkprøvebasis.

4.3.3 Sanksjoner ved brudd på gjeldene regelverk.

Luftfartstilsynets hovedoppgave er i henhold til gjeldende instruks å bidra til at risikoen ved å fly blir minst mulig. Luftfartsloven inneholder en rekke straffebestemmelser, men det svært sjelden at disse tas i bruk etter hendelser. Anmeldelser benyttes med andre ord sjelden. Dette fordi en har mer tro på andre virkemidler, for eksempel å sette en flyger eller et selskap på bakken inntil forholdene er brakt i orden eller å forlange at vedkommende skal trenes i simulator, sertifiseres på nytt eller lignende. Hovedkriteriet for valg av reaksjon er hensynet til flysikkerheten - hva som har størst effekt når det gjelder å redusere risikoen ved å fly. Oftest er det ikke en enkelt årsak til at uhell skjer, men flere bakenforliggende årsaksfaktorer (systemfeil). I slike tilfeller har det best sikkerhetsmessig effekt å fokusere på foretaket, framfor å straffe det siste leddet; den som var den utløsende årsak. I henhold til opplysninger gitt i fokusgruppesamtalen om juridiske tema, se vedlegg 2, vil imidlertid grove brudd på lover og forskrifter (grov uaktsomhet) føre til tiltale.

Innen luftfarten benyttes en fire-trinns skala for sanksjoner. Først gis en advarsel og det presiseres at det samme ikke må gjenta seg. Neste trinn vil være å trekke tilbake, suspendere eller begrense rettighetene. Dette gjøres i så fall ut fra en sikkerhetsmessig vurdering, ikke begrunnet i straff. Det gjøres også gjerne i kombinasjon med et tredje virkemiddel; nemlig at vilkåret for å få tilbake rettighetene er at vedkommende går gjennom et opplæringsprogram eller andre tiltak som er egnet til å kompensere for bristen i kunnskap eller holdningen til sikkerhet. Det siste alternativet er politianmeldelse. Det kan være aktuelt ved grove overtredelser eller hvis tilsynet ikke har andre virkemidler, for eksempel fordi noen opererer kommersielt uten tillatelse. Da har man ikke noen tillatelse å trekke tilbake, og politianmeldelse blir det eneste mulige virkemiddelet.

Det at tilsynet har en høy terskel for politianmeldelser bunner i den ikke-straffende (”non-punitive”) kulturen som finnes innen luftfarten generelt. Det ser man også av det regelverket som delvis har kommet og som kommer fra EU. Den beste måten å redusere risikoen på, totalt sett,

mener man er å få aktørene selv til å inngi opplysninger og ha en god dialog med tilsynsmyndigheten om det som har skjedd, uten at de skal oppleve at de mister rettigheter som følge av hendelsen.

4.4 Spesielt om jernbane

Jernbane omfatter anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane (T-bane) og forstadsbane.

Statens jernbanetilsyn (SJT) er utøvende kontroll- og tilsynsmyndighet for jernbanevirksomhet i Norge, herunder rullende materiell og infrastruktur knyttet til jernbane, sporvei, tunnelbane (T-bane) og forstadsbane.

Tilsynet skal arbeide for at jernbanevirksomheten utøves på en sikker og hensiktsmessig måte, til beste for de reisende, banens personale og publikum i alminnelighet. Tilsynet skal føre tilsyn med at utøvere av jernbanevirksomheter oppfyller de vilkår og krav som er satt til virksomheten i henhold til jernbanelovgivningen. Tilsynet har også ansvar for å utarbeide forskrifter, gi tillatelser til å drive jernbanevirksomhet og å godkjenne rullende materiell og infrastruktur.

MERKNAD:

Jernbanetilsynet hadde ikke anledning til å delta i fokusgruppesamtale 20. oktober 2005. Opplysninger om SJTs regelverksutvikling, tilsyn og praksis med hensyn til sanksjoner ved brudd på regelverk er ikke innhentet av ressurshensyn. Rapporten omtaler derfor ikke dette.

4.5 Spesielt om vegtrafikken

Veg omfatter all trafikk med motorvogn på veg, inkludert gate og plass, herunder opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, ferjekai eller annen kai som står i umiddelbar forbindelse med veg.

Vegtrafikken har i større grad enn de andre transportområdene, frie aktører. Dette må forstås på den måten at infrastrukturen har en lav terskel for tilgjengelighet, d.v.s. det stilles få krav til å være aktør i systemet. For gangtrafikk og sykkeltrafikk er systemet åpent for alle. For motorisert transport kreves bestått førerprøve. Når vi i dette prosjektet fokuserer på yrkestransport, er det også viktig å ha i mente at rekrutteringen til dette yrket i liten grad stiller krav til spesialkompetanse ut over å inneha førerkort for vedkommende kjøretøykategori. Yrkestransportlova (21. juni 2002 nr. 45) kap. 2 og 7a, stiller krav til den som skal drive personbefordring mot vederlag og for transport av gods, men der finnes det unntaksbestemmelser. For øvrig er vegtrafikkområdet åpent for allmennheten og reguleres gjennom bestemmelser i vegtrafikkloven (vgtrl.) (18. juni 1965 nr. 4) med tilhørende forskrifter.

Allerede i 1912 ble det vedtatt egne bestemmelser om ansvarsforsikring for eventuelle skader som oppsto som et resultat av kjøring med motorvogn. I 1961 ble disse bestemmelsene overført til egen lov, Bilansvarsloven (BAL) 3. februar 1961.

4.5.1 Regelverksutvikling

Den første loven om bruk av motorvogn som ble vedtatt i 1912, er avløst flere ganger sist ved vegtrafikkloven av 1965. Loven er en fullmaktslov som gir Kongen, departement og direktorat vide fullmakter til å utvikle forskrifter m.m. for å supplere loven. Dette er gjort i så stor grad at det

er vanskelig å holde oversikt. Det er fra mange hold uttrykt behov for en opprydding og forenkling.

I de senere år er de norske reglene på området endret i samsvar med internasjonale bestemmelser. Dette som en følge av EØS-avtalen. Det gjøres stadig nasjonale tilpasninger i forhold til utviklingen i EU.

4.5.2 Løpende tilsyn med virksomhetene

Det er ikke opprettet et selvstendig tilsynsorgan med vegsektoren. Statens vegvesen som er det statlige organet på området, opprettet egne tilsynsgrupper som skal følge opp egen virksomhet på vegnettet.

I 2005 ble mandatet til Statens Havarikommisjon for transport (SHT) utvidet til også å omfatte granskning av store / svært alvorlige ulykker ved vegtransport. I 2006 forelå den første rapporten som gjaldt en utforkjøringsulykke med vogntog. (Ulykkesgranskning inngår i den overordnede styringssløyfen, men faller for øvrig ikke inn under begrepet løpende tilsyn.)

4.5.3 Sanksjoner ved brudd på gjeldene regelverk.

Hovedbestemmelsen for straff for overtredelse av vegtrafikkloven finnes i lovens § 31, *”Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov, straffes med bøter eller med fengsel inntil ett år, dersom forholdet ikke går inn under strengere straffebud.”* Strengere straffebud vil som oftest være straffelovens bestemmelser om forvoldelse av uaktsom skade eller død, §§ 238 og 239.

Ellers er vegtrafikk et område hvor overtredelser av lov og forskrifter har så stor utbredelse at det er innført forenklede prosedyrer for de overtredelsene som oftest blir overtrådt og hvor skadepotensialet anses å være innenfor rimelighetens grense. Dette gjelder for eksempel lavere fartsovertredelser og overtredelse av skiltforskrifter.

Ved alvorlige overtredelser innen vegtrafikken, kan retten til å inneha førerkort bli fratatt rettighetshaveren for kortere eller lengre tid. Det er en viss uenighet om dette skal bli ansette som straff eller ikke. For innehaver av førerkort, vil det nok oppleves som en straff. I 1994 ble det innført prikkbelastning av førerkort for motorvogn. Denne ordningen har til hensikt å se atferd i trafikken over tid og gir en ordning for å frata føreren førerretten for flere mindre overtredelser over en viss tidsperiode.

Flere forhold innen vegtrafikken sanksjoneres med gebyr som ikke regnes som straff. Ellers kan inndragning, kjøreforbud, bruksforbud og avregistrering brukes som virkemidler i tillegg til selve straffen.

5. Litteraturstudiet

Her følger en redegjørelse for den litteraturgjennomgangen som er gjort i prosjektet. Gjennomgangen gir en oversikt over aktuelle lovbestemmelser for området samt en gjennomgang av det teoretiske grunnlaget som ligger til grunn for lovgivningen. Gjennomgangen har vært en nødvendig forutsetning for å kunne si noe om etterlevelsen og praktiseringen av lovgivningen er i tråd med lovgivers intensjoner eller ikke. Det er også en forutsetning for å kunne stille spørsmål om hvorfor praksis eventuelt ikke er i overensstemmelse med lovgivers intensjoner.

I tillegg er det kort redegjort for noe teoretisk grunnlag for dagens sikkerhetstenking.

5.1 Begrunnelse for straff – forholdet til sikkerhetstenking

Fra et juridisk utgangspunkt har den historiske begrunnelsen for bruken av straff i vårt samfunn, vært at straff er et styringsmiddel og et instrument for rettferdig gjengjeldelse. Straffens begrunnelse blir i vår tid uttrykt ved individual og allmenn- prevensjon. Dette uttrykkes slik i Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) om lov om straff, underpunkt 6.2. - "*Gjengjeldelse kan ikke være straffens formål*". :

"Departementet legger til grunn at straffens formål må være å styre adferd i fremtiden, herigjennom å bidra til et samfunn og en sameksistens som en ut fra gjeldende verdiprioriteringer anser som ønskelig. Selve straffesituasjonen har således forebyggelse - prevensjon - som sitt formål".

I juridisk teori hevdes det imidlertid at bruken av straff ikke bare er begrunnet i at straff er et styringsmiddel. Eskeland skriver (2006) s 50 i forbindelse med straffelovgivningens og straffens virkninger, om begrunnelsen for ivaretagelse av individualpreventive hensyn:

"Vi må av disse grunner erkjenne at den ene grunnpillaren - individualprevensjon - som dagens strafferett hviler på, står på sandgrunn".

Han skriver i forbindelse med allmennprevensjon at menneskelig atferd ikke er et resultat bare av ett forhold som for eksempel bruk av straff. Han mener at straff nok har en betydning, men "*problemet er å finne ut under hvilke omstendigheter og i hvilken grad straff virker allmennpreventivt.*"

Det synes å være enighet i strafferetten at allmennprevensjon ikke virker i like stor grad på alle grupper av lovbrudd. Mye tyder f.eks. på at risikoen for oppdagelse kan spille en større rolle enn hvor streng straffen er, se f.eks. Andenæs (1991, s. 83) om erfaringer fra Finland når det gjelder promillekjøring. Når det gjelder andre forgåelser kan det være annerledes.

I etterkrigstiden har man hatt troen på straff som behandling. Ses straffetilfellene under ett, har ikke dette slått til. Senere har man innenfor strafferetten tenkt mer i retning av å utmåle straffen i forhold til handlingens straffverdighet. Denne retningen, nyklassisismen, har ligget til grunn for nyere lovgivning i Finland, Sverige og Danmark. Disse tanker har ikke, i alle fall ikke så langt, påvirket reglene om straffutmålingen i Norge. I Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) varsles det imidlertid forslag til bestemmelser om hvilke momenter som i alminnelighet skal ansees som straffeskjerpene og formidlende, herunder om individualpreventive eller allmennpreventive hensyn skal tillegges vekt. Eskeland (2006) oppsummerer blant annet slik, s 52:

"En realistisk betraktning tilsier at hverken diskusjoner om straffens formål eller studier av kriminalpolitikken årsaker eller virkninger har særlig betydning for utformingen av kriminalpolitikken til enhver tid. Allmenne kulturelle og politiske strømninger har større betydning."

Påtalemyndigheten og domstolene har blant annet som oppgave å avgjøre om straffebestemmelser er brutt. Ettersom vi først den senere tid har fått regler om foretaksstraff, er etterforskningen i stor grad rettet mot den eller de personer som har sittet nærmest det tilfellet som har påkalt politiets og de forskjellige tilsyns oppmerksomhet, d.v.s. føreren, flyveren, lokomotivføreren, toglederen, flyvelederen eller sjøkapteienen.

I straffutmålingen har Høyesterett lagt vekt på allmennprevensjon i skjerpende retning i en del saker. Dette gjelder også enkelte av de saker som har vært sentrale for dette prosjektet. Også enkelte dommer fra tingrettene (herreds- og byrettene) og lagmannsrettene har lagt vekt på allmennpreventive hensyn. I denne forbindelse kan nevnes Rt. 1973 s. 486 hvor saken var at en gravemaskinkjører kjørte på et 3 år gammelt barn, overtredelse av vtrl. § 31 jf § 3. Her framkommer det, i følge lagmannsretten, at streng straff skal anvendes. Dette begrunnes imidlertid ikke direkte i allmennpreventive hensyn. Høyesterett uttaler: *"Allmennpreventive hensyn veier tungt i saker av denne art"*. Tilsvarende uttaler Høyesterett i Rt. 1994 s. 899 *"Allmennpreventive hensyn tilsier etter min mening en forholdsvis streng straff i betraktning av den grove uaktsomhet som domfelte har utvist"*. I Rt. 1982 s. 1022 legger Høyesterett til grunn bruken av allmennpreventive hensyn som begrunnelse for å ilegge foretakstraff. I LB 2212 1998 uttaler lagmannsretten at allmennpreventive hensyn bør anvendes der det er tale om lovbrudd som er satt til vern om arbeidstaker. Tilsvarende i RG 2000 s. 1250. Her fremkommer det iflg. Lagmannsretten, at streng straff skal anvendes, men det begrunnes ikke direkte i allmennpreventive hensyn. Også i Sleipner-dommen, Gulating lagmannsrett s 20, uttales det at allmennpreventive hensyn gjør seg gjeldende. Motsatt i Nordstrand-saken ved Oslo byretts annen gangs behandling. Her fant retten ikke grunnlag for å ta allmennpreventive hensyn. I Oslo tingretts dom i Holberg Plass-saken uttaler retten *"I henhold til gjeldende rett tilsier allmennpreventive hensyn at det må reageres strengt i foreliggende sak. I samsvar med rettspraksis, også etter tidligere omtalte lovendring i 2001, må tiltalte idømmes en straff av ubetinget fengsel"*. I Rt. 1999 s. 1255 ble tiltalte dømt for overtredelse av strl. § 238 og vtrl. § 3. Høyesterett uttaler blant annet: *"at det av allmennpreventive grunner må reagerast mot slik kjøyring"*. I samme sak viste også lagmannsretten til at allmennpreventive grunner tilsa ubetinget fengsel når det oppstår betydelig skade på annen person. Prosjektet har bare foretatt en begrenset gjennomgang av rettspraksis med henblikk på å klarlegge i hvilken utstrekning det i straffutmålingen tas allmennpreventive hensyn. Praksis synes imidlertid å være varierende, og det har vært vanskelig for oss å få klarhet i hvilke kriterier som legges til grunn for å ta allmennpreventive hensyn. Det er prosjektmedarbeidernes oppfatning at praksis ikke er helt entydig.

Det at domstolene tillegger allmennpreventive hensyn vekt ved straffutmålingen, kan føles urettferdig, både for den dømte og for andre. Det er heller ikke verifisert gjennom forskning at dommer har den tilsiktede allmennpreventive virkningen (jf også vedlegg 5). Spesielt ved behandlingen av jernbaneulykken ved Kolbotn stasjon i 1985 synes imidlertid domstolen (herredsretten ved 2. gangs behandling) å være på linje med noe av filosofien bak moderne sikkerhetsledelse, nemlig at ulykker ikke først og fremst kan forebygges gjennom trussel om personlig straff, men gjennom en dypere forståelse av hvorfor mennesker og systemer svikter. En viktig forutsetning for å unngå ulykker innen transport er en forståelse og aksept for at det alltid vil finnes latente forhold i organisasjoner, teknologi og styringssystemer som under gitte betingelser kan manifestere seg i form av ulykker eller nestenulykker. Dessuten er en i sikkerhetsstyringen svært oppmerksom på at mennesket ikke er en ufeilbarlig maskin. Menneskets

iboende svakheter må erkjennes og søkes kompensert gjennom valg av tekniske og organisatoriske løsninger og systemer som gir *forsvar i dybden* ("defences in depth", Reason, 1997). Med dette menes systemer med flere uavhengige sikkerhetsbarrierer (forsvarslinjer utenpå hverandre). Det må også erkjennes at vi lever i et samfunn der det generelt stilles strenge krav til virksomhetenes effektivitet, økonomi og inntjening. Økt sikkerhet krever ofte tildels store investeringer i teknisk utstyr, opplæring osv., og virksomhetene må finne det riktige balansepunktet mellom kravet til økonomi og det å drive sikkert. Som et virkemiddel i den sammenheng opereres det også med begrepet *akseptgrenser* for risiko. Disse behøver ikke nødvendigvis å være identisk med det jussen betegner som "dagliglivets risiko".

5.2 Oversikt over de subjektive vilkår for straff

Innenfor strafferetten opereres det med fire straffbarhetsbetingelser. Fire vilkår må være oppfylt før straff kan idømmes. Disse vilkårene er:

- a) Det må foreligge en overtredelse av en straffebestemmelse fastsatt i formell lov eller en forskrift gitt i medhold av formell lov. Med formell lov menes lovbestemmelse gitt i samsvar med grl. §§ 76 flg. Dette er grunnlovens bestemmelse om hvordan lover blir gitt av Stortinget.
- b) Det må ikke foreligge straffefrihetsgrunn. I dette vilkår ligger at det ikke må foreligge forhold som er av en slik art at det ikke er grunnlag for å bebreide gjerningsmannen. I utgangspunktet har gjerningsmannen begått en straffbar handling, men han fritas. Eksempel på slike fritaksgrunner kan være nødshandlinger.
- c) Gjerningsmannen må ha utvist skyld. Dette vilkåret betegnes som det subjektive vilkår for straff.
- d) Gjerningspersonen må ha vært tilregnelig i gjerningsøyeblikket.

For sammenhengens skyld nevnes at det er en forutsetning for straff og straffeforfølgning at det reises tiltale av påtalemyndighet. Denne må utøve skjønn om tiltale skal reises, saken henlegges eller omgjøre den mot påtalemyndigheten, se nærmere om dette i Andenæs, Norsk straffeprosess (1995) s. 277 flg. Se nærmere om dette i oversikten som er gitt i vedlegg 5, "*Fra flis i fingeren til ragnarok*".

Prosjektet omfatter fire transportområder; sjøfart, luftfart, vegtrafikk og jernbane. De forskjellige straffebestemmelsene forutsetter at gjerningspersonen har handlet med simpel/alminnelig uaktsomhet. Dette vilkår er felles for straffebestemmelsene innenfor samtlige fire områder.

Det er hensiktsmessig å foreta en kort, og derved, noe upresis presentasjon av de forskjellige subjektive vilkår for straff.

I straffeloven er den alminnelige hovedregel at det kreves forsett for at kravet til skyld skal være oppfylt, jf strl. § 40 første ledd. Med forsett forstås at noen med hensikt foretar en handling som oppfyller gjerningsbeskrivelsen i straffebudet eller vedkommende handler med en bevissthet om at handlingen sikkert eller mest sannsynlig oppfyller gjerningsbeskrivelsen i straffebudet, og han allikevel bestemmer seg for å foreta handlingen, selv om gjerningsbeskrivelsen blir oppfylt.

Det skilles mellom grov og simpel uaktsomhet. Med grov uaktsomhet forstås en kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet, jf Rt.

1970.1235. Med simpel uaktsomhet menes at noen handler i strid med de krav som stilles til forsvarlig opptreden på området. Grunnen til at det er tilstrekkelig med simpel uaktsomhet i forhold til de enkelte transporttyper nevnt ovenfor, er å finne i at straffeloven inneholder forskjellige bestemmelser, blant annet om uaktsom legemsbeskadigelse og uaktsomt drap. Innenfor den strafferettslige særlovgivning er det stort sett tilstrekkelig med simpel uaktsomhet for at gjerningsmannen skal domfelles.

Simpel uaktsomhet grenser nedover mot liten uaktsomhet. Dette innebærer at vedkommende gjerningsperson er å bebreide, men ikke i den grad at det er tale om straffbar uaktsomhet. Det er imidlertid viktig å være oppmerksom på at i tilknytning til dette straffbarhetsvilkåret er det gjerningspersonens tanker, eventuelt mangel på sådanne, som skal vurderes i forhold til straffebestemmelsens vilkår om forsett, grov eller simpel uaktsomhet, som vilkår for straff.

Ettersom simpel/alminnelig uaktsomhet i skyldkravet innenfor alle de nevnte transporttyper, innebærer dette at dersom den aktuelle gjerningspersonen er å bebreide for den handlingen han har utført, eventuelt unnlatsen, kan det sies at han burde handlet annerledes i den aktuelle situasjon.

5.3 Korresponderende begrep innen sikkerhetsfaget

Sammenliknet med sikkerhetsfaget, opereres det med et noe annet begrepsapparat, se kap. 5.4. Nær sagt uten unntak kan en hevde at all transportaktivitet i dagens samfunn bærer i seg en potensiell mulighet for å resultere i en ulykke. Det være seg enten transporten skjer til vanns, på land eller i lufta. En ulykke er forbundet med et tap. De direkte tapene kan for eksempel bestå av tap av menneskeliv, skade på mennesker, forurensningsskade og tap av materielle verdier. Indirekte tap kan være tapt produksjon, tap av kunder, tap av omdømme m.v. Innen yrkestransport søker en å unngå slike tap på to måter:

1. Ved å redusere *sannsynligheten* for at ulykker skal skje. Fra myndighetenes side gjøres dette gjennom å regulere transportmidlets og infrastrukturens konstruksjon, bruk og vedlikehold ved hjelp av lover og forskrifter. Fra virksomhetenes side søker en å bygge inn ytterligere sikkerhetsbarrierer, for eksempel gjennom interne bestemmelser, opplæring og holdingspåvirkning, kort sagt gjennom det vi kaller sikkerhetsstyring.
2. Ved å redusere de mulige *konsekvensene* av ulykken, dersom den likevel skulle inntreffe. Fra myndighetenes side gjøres dette ved hjelp av de samme virkemidlene, men med fokus på å redusere omfanget av skaden. Eksempler på dette er sikkerhetsseler i biler, busser, fly og hurtigbåter, installasjon av livredningsutstyr, etablering av beredskapsorganisasjon og lignende.

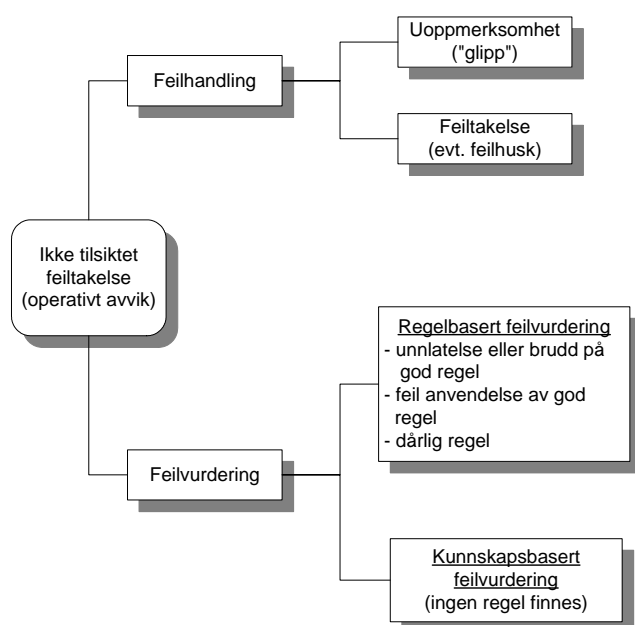
Ulykker av den typen som omtales i dette prosjektet, inntreffer i noen tilfeller som et resultat av det en ofte kaller menneskelig svikt, feilhandling, førerfeil/pilotfeil eller lignende. Men innen sikkerhetsstyring / sikkerhetsledelse er en med tiden blitt seg mer og mer bevisst at det finnes bakenforliggende årsaker til nær sagt alle avvik fra allment akseptert ("god" eller "beste") praksis. En flyver, bussjåfør eller lokomotivfører er ikke uoppmerksom og sovner ikke ved spakene eller rattet uten grunn. For eksempel kan det være grunn til å undersøke hvor mye overtid vedkommende har arbeidet den siste tiden, om han eller hun har hatt søvnproblemer, osv. Slike momenter behøver ikke frikjenne vedkommende for all skyld, men vil være viktig å få avklart dersom motivet er å forhindre lignende ulykker i framtiden.

I denne forbindelse er det interessant å merke seg at begrepsapparatet er noe ulikt innen domstolens virkefelt og innen sikkerhetsstyringen⁴. Der benyttes det termer som bygger på forskning og erfaring knyttet til menneskelige faktorer (human factors), se bl.a. Figur 2 Dette er behandlet i kap. 5.4.

Innen sikkerhetsfaget er hovedmotivet følgelig ikke å straffe gjerningsmannen, men å avdekke de ”egentlige” (bakenforliggende) årsaker til at feilhandlingen fant sted med sikte på å finne fram til tiltak som kan hindre at ulykken gjentar seg.

5.4 Sikkerhetsstyrings oppfatning av menneskelige feilhandlinger og skyld

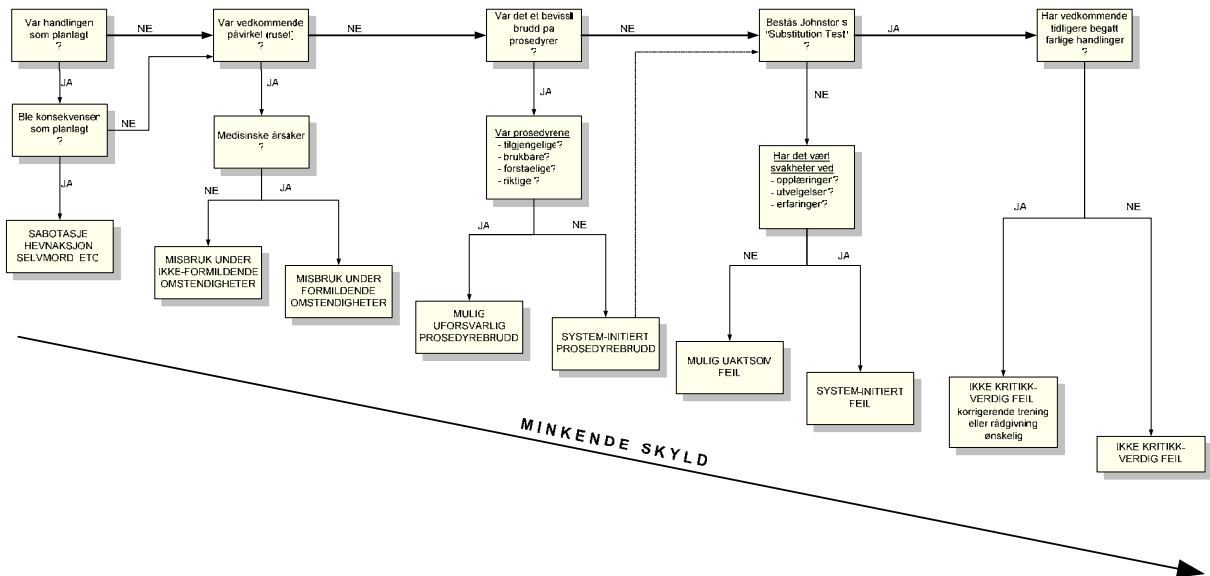
Til sammenligning med domstolens oppfatning av aktsomhetsbegrepet kan det vises til det begrepsapparatet som gjerne benyttes innen sikkerhetsstyringen, se Figur 2.



Figur 2: Hovedtyper av menneskelige feilhandlinger (human factors). Oversatt etter J. Reason (1997)

Reason (1997) har også laget en prinsipiell modell i form av et beslutningstre for hvordan en kan avgjøre i hvilken grad en aktør har personlig skyld i en ulykke eller farlig handling, Figur 3.

⁴ Det følgende er i stor grad hentet fra Skjønhal og Jersin: ”Bidrar påtalemyndigheten og domstolen til høyere sikkerhet mot ulykker?” (Kap. 10 i ”Fra flis i fingeren til Ragnarok – Tjue historier om sikkerhet. TAPIR 2004.)



Figur 3: Beslutningstre for vurdering av (personlig) skyld ved farlige handlinger. (Bearbeidet etter Reason, 1997)

I Figur 3 stilles det først spørsmål om handlingen og konsekvensene av handlingen var eller ble som planlagt. I så fall er det tale om en villet handling (sabotasje eller lignende) og høyeste grad av skyld. Villedte handlinger faller imidlertid utenfor målsetningen dette prosjektet. Neste spørsmål er om vedkommende (for anledningen kalt føreren) var påvirket av medisiner eller rusmidler. Dersom svaret er ja, og det er årsakssammenheng mellom dette og ulykken, kommer handlingen i kategorien misbruk og en høy grad av skyld. Spørsmål nummer tre er om ulykken var forårsaket av et bevisst brudd på gjeldende prosedyrer. Hvis svaret er ja, og prosedyrene var tilgjengelige og tilfredsstilte andre vanlige krav, har vedkommende sannsynligvis begått et kritikkverdig prosedyrebrudd. Hvis prosedyrene derimot kan kritiseres, må sikkerhetsstyringssystemet ta sin del av skylden, jf Holberg plass ulykken. Det fjerde hovedspørsmålet dreier seg om å vurdere om andre, godt kvalifiserte personer ville eller kunne ha handlet likedan under de samme forholdene. Dette kan avgjøres ved spesielle tester – Reason nevner Johnston's Substitution Test. Dersom testen ikke består, det vil si at den kvalifiserte personen sannsynligvis ikke ville ha handlet likedan, må det tas standpunkt til om det er personen (føreren) som har vært uaktsom eller om systemet må ta hovedskylden. Hvis Johnston's Substitution Test består, det vil si at den kvalifiserte personen ville eller godt kunne tenkes ha handlet likedan i samme situasjon, kan det være relevant å finne ut om føreren tidligere har begått farlige handlinger eller ikke. Uansett svaret på dette, vil feilen etter Reason's mening ikke være kritikkverdig.

Hvordan påtalemyndigheten og domstolene ser på uaktsomhet i forhold til hvordan sikkerhetsstyringen ser på menneskelige feilhandlinger, kan etter prosjektets oppfatning kort oppsummeres i følgende punkter:

- Påtalemyndigheten og domstolene har til oppgave å avgjøre om straffebudene i lover og forskrifter er brutt, ut fra prinsippet om at "den skal straffes som straffes bør". Som en følge av dette har påtalemyndigheten og domstolene tradisjonelt fokusert mest på den som sitter nærmest ulykken, dvs. "den spisse enden" (bilføreren, lokføreren, flygeren, sjøkapteinen). Sikkerhetsstyringen ser det som sin fremste oppgave å forebygge ulykker

og er av den grunn mest opptatt av å klarlegge og korrigere de bakenforliggende årsakene til hendelsen - "den butte enden" (systemfeilene).

- Påtalemyndigheten og domstolene og har stor tro på at straff har en individualpreventiv og/eller allmennpreventiv virkning. Innen sikkerhetsstyringen er en ikke opptatt av å straffe, men av å lære av de feil som begås. Den allmennpreventive virkningen av straff innen yrkestransport synes ikke å være særlig fremtredende, muligens med unntak av vegtrafikken.

Påtalemyndigheten og domstolene synes ofte å ha relativt liten toleranse for menneskelige feilhandlinger. Innen sikkerhetsstyringen er det i mange år forsket på menneskets naturgitte evner og begrensninger (human factors) i samspillet med til dels komplisert teknologi. Dette har medført at en ikke er så rask til å sanksjonere mot den eller de som har forårsaket hendelsen.

5.5 Lover med forskrifter som regulerer ansvarsspørsmål på transportområdet

I de følgende kapitlene presenteres lover med forskrifter som prosjektgruppen har funnet sentrale for problemstillingen i prosjektet.

5.5.1 Straff- og erstatningsansvar

Straff kan idømmes både enkeltindivid og virksomheter. Strl. §§ 48 a og 48 b er de alminnelige regler om et foretaks (virksomhets) strafferettslige ansvar. Den strafferettslige reaksjon etter § 48a er bøter og rettighetstap. Det skal foretas en konkret vurdering om foretaksstraff er berettiget. Foretaksstraff forutsetter at handlingen er straffesanksjonert i særlovgivningen eller straffeloven. Enhver straffesanksjonert overtredelse kan i prinsippet gi grunnlag for å straffe foretaket. En virksomhet kan således bli ansvarlig for anonyme og kumulative feil. En naturlig konsekvens av at straffeloven omfatter anonyme og kumulative feil, er at det også gjøres unntak fra tilregnelighetskravet, jf. NOU 1989: 11 kap. 3.1.4 s. 16. I teorien er det hevdet at det må vurderes konkret om en straffefrihetsgrunn, som gjelder i forhold til en gjerningsperson, også skal virke straffefriende i forhold til foretaket, se Eskeland (2006) s 358.

Foretaksstraffen er på mange måter et strafferettslig arbeidsgiver- og organansvar. Men straffansvaret for foretak rekker lenger enn erstatningsansvaret ved at også oppdragstakere etter omstendighetene kan handle "på vegne av" foretaket. Rettighetstap skal kun idømmes unntaksvis, jf Ot.prp. nr. 27 (1990-91) kap. 8.3.4 s. 34.

Virksomhetsansvar kan som nevnt suppleres med et personansvar for den som har tilknytning til virksomheten. Ansvar kan bli aktuelt etter §§ 148-151. Begrepet "jernbane", jf § 148 omfatter skinnegående transportmiddel enten det er tale om gods- eller personbefordring. Sporvei og T-bane omfattes også. Se også Rt. 1992. 23. Det kan ikke være avgjørende om transportmiddelet selv har motor, eller om det trekkes fram ved hjelp av wire. Med "sjøskade" menes enhver skade på skip eller annet fartøy. Begrepet omfatter også skade på tilbehør, inventar eller last. Det er også antatt at skade på oljeplattform eller utstyr eller innretning i tilknytning til denne, omfattes. Forutsetningen er at skaden voldes til sjøs. "Luftfartsulykke" omfatter ulykke som involverer enhver form for luftfartøy - herunder seilfly. Det er uten betydning om ulykken skjer mens fartøyet er på bakken. Men fartøyet må være i drift.

Særlig aktuelt for oss er strl. § 151 som gir hjemmel for å dømme den som uaktsomt volder en ulykke som faller inn under strl. § 148. Denne bestemmelsen er ett unntak fra det strafferettslige grunnvilkår/-prinsipp om at det kreves forsettighet, jf § 40, 1.ledd. Det er altså tilstrekkelig med uaktsomhet. Uaktsomheten kan enten gjelde gjerningspersonens handling eller at vedkommende

ikke innså at handlingen kunne få de aktuelle konsekvensene. Straffemidler vil her være bøter eller fengsel med en øvre strafferamme på 3 år.

Den som drar til sjøs med et sjødyktig skip, kan straffes etter strl. § 304. Bestemmelsen retter seg mot den faktiske fører - dvs. den som har det øverste ansvar om bord. Dette er normalt skipsføreren, men har denne forfall, gjelder bestemmelsen for den av styrmennene som trer i hans sted, jf sjøl. § 136. Skipsføreren er derimot ansvarlig selv om han har frivakt eller ikke er til stede på broen. "Går ... til sjøs" omfatter tilfeller hvor skipet forlater sin kai-, fortøynings- eller ankerplass - også på innsjø og elver. Strafferammen er fengsel inntil 3 år. I 2.ledd uttales at reder eller hans fullmektig e.l. kan straffes dersom de har bevirket eller medvirket til at et sjødyktig skip drar til sjøs. Den aktuelle strafferamme er her tilsvarende, altså inntil 3 år. For ansvar til sjøs utover det strafferettslige, se sjølovens bestemmelser som omtales under kap. 4.2. Se eksempelvis diskusjonen omkring Scandinavian Star ulykken NOU1991:1A.

For at man skal kunne bli erstatningsansvarlig må det etter norsk rett foreligge 3 kumulative grunnvilkår. Det må foreligge et økonomisk tap, ansvarsgrunnlag og en påregnelig årsakssammenheng. Regler om erstatningsansvar kommer til anvendelse på de fleste rettsområder når det er tale om erstatningsansvar som ikke bygger på kontrakt. I forbindelse med en ulykke vil det kunne være aktuelt med erstatningsansvar. I så måte er disse reglene hovedsaklig ens, både når det gjelder ulykker til sjøs, lands og i luften. På de enkelte områdene kan det eksistere ulike erstatningskriterier, men disse vil bli forsøkt belyst på de respektive stedene. I all fall når det er tale om utmålingen av erstatningen er reglene i det vesentlige like. Hovedregelen her er at skadelidte har krav på å få dekket sitt fulle økonomiske tap, vedrørende tingskader jf skl. § 4-1. De nærmere regler er ulovfestede og er utviklet av langvarig rettspraksis. De betegnes ofte som alminnelige ulovfestede erstatningsregler e.l. § 2-1 lovfester arbeidsgiveransvaret. Dette ansvarsgrunnlaget er objektivt for arbeidsgiver, men er avhengig av at en "arbeidstaker" har handlet forsettlig eller uaktsomt. I så måte er ansvaret betinget av skyld. Den alminnelige regel for personskader er skl. § 3-1. Sistnevnte bestemmelse sier at erstatningen skal dekke "lidt skade, tap i fremtidig erverv" og utgifter som skaden antas å ville påføre skadelidte i fremtiden. De nærmere regler for utmålingen er ulovfestede. Her vil Høyesteretts praksis være retningsgivende.

Etter skl. § 3-2 kan en skadelidte som har fått en "varig og betydelig skade" av medisinsk art, kreve menerstatning. Denne kommer i tillegg til personskadeerstatningen etter skl. § 3-1. Etter rettspraksis er menerstatningen utmålt etter regelen om menerstatning i folketrygdloven § 13-17. Selve detaljene for utmålingen er forskriftsregulert. Etter skl. §3-2 blir erstatningsutmålingen for menerstatning det samme som etter folketrygdloven (ftrl.) § 13-17, men tillagt 1/3 av den totale sum etter forskriften, jf Rt. 1977.782.

En annen tapspost som kan bli aktuell i forbindelse med ulykker er tap av forsørger, jf skl. § 3-4. I hovedsak kan det sies at de etterlatte som ble helt eller delvis forsørget av avdøde, er "rette" skadelidte som kan reise krav om erstatning for tap av forsørger. Det vil her ikke bli redegjort nærmere om selve utmålingsreglene.

Skl. § 4-2 regulerer skadevolderens stilling når skaden, her tingsskade eller annen formuesskade, er dekket ved forsikring. Denne bestemmelsen uttaler at i de tilfeller det er "på det rene" at tapet er dekket ved forsikring, kan ikke skadelidte holde seg til skadevolder. Skadelidte kan dessuten kun rette sitt erstatningskrav mot skadevolderen hvor denne har handlet med forsett eller grov uaktsomhet, jf § 4-2, bokstav a).

Skl. § 5-1 omhandler regelen om skadelidtes medvirkning. Det sies i denne bestemmelsen at dersom skadelidte “ eller erstatningssøkeren” har medvirket til skaden ved egen skyld, kan erstatningen nedsettes eller falle bort.

Skl. § 5-2 knesetter den alminnelige lempningsregel⁵. Denne bestemmelsen skal fungere som en sikkerhetsventil i særlige tilfeller hvor den utmålte erstatning vil være lite rimelig.

5.5.2 Nærmere om vegtrafikkloven §§ 3 og 31 flg.

§ 3 inneholder den prinsipielle hovedbestemmelse for all vegtrafikk. Denne bestemmelsen uttaler at enhver skal ferdes “hensynsfullt” og skal være “aktpågivende og varsom” slik at det ikke oppstår fare o.l. Bestemmelsen er mye anvendt som straffebed i rettspraksis. Et alternativ i gjerningsbeskrivelsen er at det voldes “skade”. Dette omfatter både fysisk og psykisk skade. Et annet alternativ i den objektive gjerningsbeskrivelsen er at det “*kan oppstå fare*”. Skyldkravet ved overtredelse av § 3 er uaktsomhet, jf § 31. § 3 presiserer imidlertid aktsomhetskravet. § 3 krever at man skal ferdes “*hensynsfullt*”, “*aktpågivende*” og “*varsomt*”. Etter vanlig språkbruk foreligger det fare når det er en mulighet for at den foretatte handling kan resultere i skade. Det tredje alternativ i den objektive gjerningsbeskrivelse i § 3 er at “annen trafikk... unødig blir hindret eller forstyrret”. Med hindring menes f. eks. at en trafikant direkte kommer i veien for en annen trafikant slik at denne ikke kommer frem eller må stanse. Et eksempel på at annen trafikk blir “forstyrret” har man når en trafikant tvinger en annen til unnamanøver eller til å redusere hastigheten. Vegtrafikklovens straffebestemmelser er inntatt i lovens kapittel V. Vegtrl. § 31 hjemler straff for den som forsettlig eller uaktsomt overtrer lovens bestemmelser. Aktuelle strafferettslige sanksjoner er bøter og fengsel inntil 1 år.

Når det er tale om overtredelser av vegtrl., kan det også bli aktuelt å benytte strl. §§ 238- 239. Strl. § 238 omhandler tilfeller hvor det finner sted “*betydelig skade på legeme eller helbred*”- bl.a. uaktsom legemsbeskadigelse. Etter § 238 er strafferammen fengsel inntil 3 år. § 239 omhandler såkalt uaktsomt bildrap. I rettspraksis har det vært understreket at aktsomhetskravet er det samme i § 239 og vtrfl. § 3, jf Rt. 1963.774. Dette er senere understreket i Rt. 1989.741, Rt. 1990.1021 og Rt 2000.1788. Forskjellen mellom de to bestemmelsene har bestått i at domfellelse etter § 239 er betinget av at uaktsomheten også omfatter dødsfølgen. “Forvolder” innebærer at det må være årsakssammenheng mellom uaktsomheten og dødsfølgen. Imidlertid er det fremsatt forslag om å endre §§ 238 og 239 slik at det ikke er tilstrekkelig med (skyldkravet) simpel uaktsomhet, men vilkår om grov uaktsomhet, jf NOU 2002: 4 pkt. 9.13 s. 355 flg. I Ot.prp nr. 46 (2000-2001). 64.67 ble forslaget om å kreve grov uaktsomhet ikke tatt til følge av Justisdepartementet, som fryktet at en slik endring kunne føre til at bestemmelsene ble for mildt praktisert. Kommisjonens holdning er at skyldkravet i strafferetten i utgangspunktet bør være forsett, og at det bør kreves en særlig grunn for å belegge uaktsomme handlinger med straff. Derfor bør man etter kommisjonens mening kreve grov uaktsomhet. Kommisjonens forslag går videre ut på at “*ved motorvogn*” bør fjernes ved den nærmere utformingen av ordlyden i bestemmelsene om uaktsomme legemskrenkelse og drap.

Etter straffeloven kan overtrederen straffes med inntil 3 års fengsel, alternativt 6 år. Andre strafferettslige sanksjoner enn bøter og fengsel, er inndragning av førerkort, jf vegtrl. §§ 33 flg. I

⁵ Den alminnelige lempningsregel sier : “*Erstatningsansvaret kan lempes når retten under hensyn til skadens størrelse, den ansvarliges økonomiske bæreevne, foreliggende forsikringer og forsikringsmuligheter, skyldforhold og forholdene ellers finner at ansvaret virker urimelig tyngende for den ansvarlige.*”

tillegg til straff kan det bli aktuelt med privatretslige (sivile) søksmål mot overtrederen (skadevolder), i henhold til bilansvarslova og alminnelige erstatningsregler. Dette omtales nærmere nedenfor.

5.5.3 Erstatningsansvar etter bilansvarslova §§ 1-8 (bal)

I forholdet mellom vegtrafikkloven og bilansvarslova i forbindelse med ulykker, kan det sies at vegtrafikkloven omhandler det strafferettslige ansvar (supplert med strl.) og bilansvarslova dreier seg om det erstatningsrettslige. I følge bal. § 1 gjelder loven erstatning for skade som “*motorvogner*” gjør på mennesker og “*eige*”. I bal. § 3 defineres motorvogn som “*køyretøy som vert drive med motor og er laga eller esla til å køyrast på bakken...*”. Bilansvarsloven gjelder både buss og trailere av forskjellige størrelser. Imidlertid gjelder ikke bal. for trikk og tog, jf § 3 når det uttaler at med motorvogn regnes “*ikkje køyretøy som går på skjener*”.

Bal. § 4 sier at skadelidte kan kreve erstatning hos det trafikksforsikringselskap som motorvognen er forsikret. Det fremgår videre at dette er tilfelle selv om “ingen er skuld i skaden”. Ansvar er således objektivt for forsikringselskapet. Selve erstatningsutmålingen foregår etter alminnelige erstatningsregler, jf § 6. Utgangspunktet er at skadelidte skal ha dekket sitt fulle økonomiske tap. Etter § 6, 2.ledd kan man kun kreve menerstatning etter skl. § 3-2, men ikke oppreisning, jf skl. § 3-5.

I de tilfeller at skadelidte har medvirket til skaden med “*vilje eller i aktløyse*”, kan erstatningssummen falle helt eller delvis bort, jf bal. § 7. Det kreves altså uaktsomhet. Bestemmelsen oppstiller ett tilleggsvilkår som går ut på at skadelidte må overskride “*leggjast berre lite til last*”, for at det skal komme på tale med avkortning i erstatningssummen. I den tilsvarende bestemmelse i skl. § 5-1 er dette ikke ett vilkår.

Bal. § 8 omhandler sammenstøtstilfellene. Det går frem av denne bestemmelsen at dersom en motorvogn gjør skade, vil dette bli dekket av trafikksforsikringselskapet til denne motorvognen i følgende tilfeller: § 8, bokstav a) når eieren/brukeren/kjørereren ikke opptrådte forsvarlig, bokstav b) at vognen ikke var i orden eller sviktet, eller bokstav c) at motorvognen ellers ble kjørt, parkert eller håndtert i strid med gjeldende trafikkregler. Dersom det også på skadelider- siden var forhold som oppregnet i bokstav a) til c), kan erstatningssummen falle helt eller delvis bort, jf § 8, 3.ledd.

For de tilfeller hvor trafikksforsikringen ikke dekker skadene som en motorvogn gjør, kan skadevolder holdes ansvarlig etter alminnelige erstatningsregler. Hvor trafikksforsikringselskapet har betalt en skadelidt, kan det i visse tilfeller søke regress hos skadevolder, jf bal. § 12.

5.5.4 Straff og erstatningsansvar til sjøs

(Sjøloven §§ 101,131, 140, 151, 161-164, 418-419, reglene om ansvarsfraskrivelser i kapittel 9., særlig lovens del V om sjøulykker, herunder spesielt §§ 461, 464, 471, 472, 474 og 485)

Reglene i sjøloven, lov av 24. juni 1994 nr. 39, er hovedsaklig bestemmelser vedrørende skipsførers og reders erstatningsrettslige ansvar. Det strafferettslige ansvar er i det vesentlige inntatt i den alminnelige straffelov av 1902. Dette er omtalt ovenfor under kap. 4.2. Sjølovens får anvendelse på “skip”, jf sjøl. § 1. Kort kan nevnes at de båter som har en lengde på over 15 meter,

har en obligatorisk registreringsplikt i skipsregisteret, jf § 11, 2.ledd. Selve målingen av en registreringspliktig båt foregår etter fartøymålingsloven av 19.juni 1964 nr. 20. Båter som er kortere enn 15 meter, har en viss fakultativ adgang til å bli registrert i skipsregisteret. De båter som kan registreres i skipsregisteret, faller inn under betegnelsen realregistrerbare formuesgoder. For de fartøyer som er kortere enn 15 meter eller som ikke har benyttet den fakultative registreringsordning, reguleres av fritids- og småbåtloven av 26.juni 1998 nr. 47, jf § 1. Disse båtene registreres i småbåtregisteret, jf lovens § 3. Vi går ikke nærmere inn på denne loven, da prosjektet ikke dreier seg om “private ulykker”. Sjødyktighetsloven vil bli erstattet av skipssikkerhetsloven. Denne loven er vedtatt, men ikke trådt i kraft.

Båter som er mer enn 15 meter lang eller over 50 tonnasjeenheter registertonn brutto, er underlagt reglene i sjødyktighetsloven av 09.juni 1903 nr. 7, jf § 1. Det alminnelige tilsyn med sjødyktigheten til et skip er det Sjøfartsdirektoratet som står for, jf lovens § 3.

Etter sjøl. § 131 har skipsføreren plikt til å sørge for at skipet er sjødyktig. Videre omhandles skipsføreren eventuelle erstatningsrettslige ansvar i sjøl. § 140. Denne bestemmelsen henviser til de alminnelige erstatningsregler. Sjøl. § 151 er hovedregelen om reders ansvar for skade som er oppstått i skipets tjeneste. Lovens vilkår for at ansvar skal bli aktualisert er at skade er forårsaket ved “feil eller forsømmelse” fra noen i skipets tjeneste. “Forårsaket” henviser til det alminnelige krav om årsakssammenheng. Vilkåret om “noen” innebærer at noen av de personer som rederen hefter for må ha handlet culpøst, dvs. uaktsomt. Dette kan betegnes som reders kontraktshjelper og arbeidsgiveransvar. Bestemmelsen kan sammenlignes med skl. § 2-1.

Sjøl. kapittel V omhandler sjøulykker. Spesielt interessant i så henseende er § 485 om undersøkelseskommissjon. Justisdepartementet har etter § 485, 1.ledd, kompetanse til å nedsette en særskilt undersøkelseskommissjon der hvor det foreligger sjøforklaringsplikt etter § 472, og da faller plikten til å holde sjøforklaring bort. Slik kommissjon kan imidlertid bare nedsettes hvis hendelsen har ført til store tap av liv eller eiendom, eller undersøkelsen ellers må antas å bli særlig omfattende eller av innviklet art. De nærmere regler er fastsatt i forskrift om undersøkelseskommissjoner etter sjøfartsloven, datert 28.november 1980 nr. 7.

5.5.5 Hovedpunktene i sjødyktighetsloven

Sjødyktighetsloven er av 9. juni 1903 nr. 7. Som nevnt ovenfor, vil loven bli avløst av skipssikkerhetsloven.

Her må først skipsbegrepet defineres. Et skip er en flytende innretning som er beregnet på å bevege seg på eller gjennom vannet, det må ha en viss størrelse og har som oftest til formål å transportere gods og/eller personer. I loven § 2 er legaldefinisjonen på begrepet “*usjødyktig*”. Sjødyktighetsbegrepet er relativt. § 2 går ut på å fastslå at usjødyktighet foreligger når det er slike mangler ved eller ombord i skip at det er farefullt å gå til sjøs med manglene på en viss bestemt reise. Et skip kan være sjødyktig for innenskjærs fart, men usjødyktig for mer krevende ferd. Videre dreier sjødyktighetsbegrepet i henhold til sjødl. seg om sjødyktighet i snever (teknisk) forstand, det spørres f.eks. ikke om det er fare for lasten. Det er straffbart for skipets fører eller reder å gå til sjøs med usjødyktig skip. Medvirkning straffes også jf strl. § 304.

Videre uttales det i § 3, 2.ledd at det er Sjøfartsdirektoratet som er tilsynsmyndighet. § 5 sier hva sjøfartsinspektørenes oppgave er i tilfelle av sjøulykke. Når det har inntrådt en ulykke, skal sjøfartsinspektørene i følge § 18, jf påtaleinstruksen § 32-6 når etterforskning er avsluttet, sende sakens dokumenter til vedkommende politimester. Sjøfartsinspektøren sender sin innstilling med

dokumentene. I innstillingen skal sjøfartsinspektøren gi en begrunnet uttalelse om det er grunnlag for straffeansvar og forslag til straffereaksjon. Det er ikke krav om at sjøfartsinspektørene skal utforme forslag til forelegg eller tiltalebeslutning, men dette skjer i praksis. § 19 slår fast at sjøfartsinspektørene under sjøforklaringer og andre rettsmøter i sjøfartsforhold spiller en sentral rolle. Det antas at sjøfartsinspektøren selv kan begjære rettslige avhør, granskning og beslag mv.

§ 106, 4.ledd ble tilføyd ved lov 10. juni 1977 nr. 67 for å gi en klarere utforming av ansvarsforholdet mellom reder og skipsfører når det gjelder sikkerhetsmessige forhold. Paragrafen regulerer skipsførers og reders ansvar. Bestemmelsen om skipsførers ansvar må ses på i samsvar med sjøl.§ 131. Bestemmelsen pålegger rederen ansvaret for at det system som han iht. § 9a, 1.ledd er pålagt å etablere, blir opprettholdt og gjennomført om bord. Det var ikke tilsiktet å endre gjeldende rettstilstand om at skipets fører er den hovedansvarlige når det gjelder skipets sjødyktighet og ivaretagelse av de ombordværendes sikkerhet. Det dreier seg om det selvstendige ansvar som reder har for skipets sjødyktighet, og at skipets sertifikater opprettholder sin gyldighet i tillegg til at han ikke skal misbruke sin posisjon som reder til å påvirke skipsføreren til å gå til sjøs med skipet i sjødyktig stand.

5.5.6 Kort om sjømannsloven

Loven er av 30.mai 1975 nr. 18. Hvis en sjømann blir rammet av en arbeidsulykke som har medført død eller alvorlig skade, er skipsføreren eller rederi pliktig til “straks” å gi melding. Varsel skal gis til Sjøfartsdirektoratet, se forskrift 3. februar 1986 nr. 238 om verne- og miljøarbeid på skip § 2a.

Dersom skipsfører eller rederi ikke overholder sin plikt, kan det bli aktuelt med straff, jf strl. §§ 307 og 308. I henhold til § 307 kan et skips fører bli straffet dersom han nekter en “medfarende” hva han har krav på. Straffbarhetsvilkåret her er det alminnelige krav om forsett, jf strl. § 40. Med “medfarende” menes sjømann som definert i sjømannsloven § 1. Ved overtredelse er straffemidlene bøter og fengsel inntil 6 måneder, alternativt 1 år når det foreligger skjerpede omstendigheter.

5.5.7 Straff og erstatningsansvar ved jernbane

Jernbaneloven av 11.juni 1993 nr. 100 og inneholder bestemmelser om straffansvar.

Jbl. § 1 angir lovens virkeområde til anlegg og drift av jernbane, sporvei, tunnelbane, forstadsbane og “lignende sporbundet transportmiddel”. I følge § 4 må en “kjøreveg” være godkjent av Samferdselsdepartementet før den settes i drift. “Kjøreveg” er i lovens § 3, bokstav a) definert som “sporanlegg med tilhørende grunn og innretninger, signal- og sikringsanlegg, strømforsyningsanlegg og kommunikasjonsanlegg”. Videre bestemmer § 6 at den som vil drive “kjøreveg” også må ha tillatelse fra Samferdselsdepartementet. § 11 uttaler at jernbaner er underlagt tilsyn fra departementet. En overtredelse av disse bestemmelsene kan medføre straff, jf § 14. Straffbarhetsvilkåret er forsettighet eller uaktsomhet, og straffesanksjon er hovedsaklig bøter.

Det går frem av § 17 at dersom det har skjedd en alvorlig personskade eller betydelige materielle skader, skal det foretas en undersøkelse. Den nærmere regulering er fastsatt i forskrift av 29.januar 2001 nr. 122. I forskriften § 2 uttales at undersøkelsen har til formål å søke å klarlegge hendelsesforløp og årsaksforhold, samt utrede forhold av betydning for å forebygge jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser for å bedre jernbanesikkerheten. Undersøkelsen har ikke som formål å fordele skyld og ansvar. Vedkommende undersøkelsesmyndighet er Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (HSLB), jf § 4.

Når det er inntruffet en jernbaneulykke eller en alvorlig jernbanehendelse, skal jernbanevirksomheten, Statens jernbanetilsyn, Hovedredningsentralen, politi eller annen berørt straks sørge for at undersøkelsesmyndigheten varsles, jf § 6.

Når undersøkelsen er avsluttet, skal undersøkelsesmyndigheten straks offentliggjøre rapporten, om mulig innen 12 måneder etter den alvorlige hendelsen/ulykken. Rapporten skal inneholde undersøkelsesmyndighetens uttalelse om årsaksfaktorene til ulykken/hendelsen og eventuelle sikkerhetstilrådingene. Tilrådingene skal angi hvilke forhold som bør vurderes rettet på for å hindre nye tilfeller av samme eller lignende art. Samferdselsdepartementet skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at det tas behørig hensyn til sikkerhetstilrådingene, jf § 16.

Erstatningsansvaret ved jernbaneulykker er regulert i jernbaneansvarsloven av 10.juni 1997 nr. 73. Denne loven omhandler jernbanens erstatningsrettslige ansvar ved innenriks befordring av reisende og deres håndbagasje., jf § 1. Loven er preseptorisk (ufravikelig) for den enkelte reisende, jf § 2. Dette innebærer at det ikke kan avtales dårligere vilkår for den reisende enn lovens bestemmelser. Hvis dette likevel blir gjort, vil vilkårene kunne bli tilsidesatt som ugyldig. Etter § 3 er jernbanen erstatningspliktig for personskade som voldes av driften av jernbanen og som rammer en reisende under hans "opphold" i jernbanevognene "eller under på-/eller avstigning". I 2. pkt. uttales det at jernbanens ansvar for nevnte personskader er et objektivt erstatningsansvar, altså et ansvar som ikke er betinget av skyld. I følge § 4 har jernbanen også et erstatningsansvar for tingskader (håndbagasje eller "ting") som den reisende frakter med seg. Imidlertid knytter det seg 2 alternative vilkår til dette ansvaret, dvs. det ene vilkåret er at det ved samme hendelse som håndbagasjen ble skadet/ødelagt oppstod en personskade som jernbanen hefter for etter § 3. Alternativt at tapet eller skaden skyldes "*feil eller forsømmelse*" på jernbanens side. "*Feil eller forsømmelse*" henspiller til den alminnelige culpanormen⁶. Jernbanen må ha opptrådt forsettlig eller i alle fall simpelt uaktsomt for å bli erstatningsansvarlig etter sistnevnte alternativ. "Jernbanens side" må forstås som jernbanens ansatte eller noen som den benytter til befordring som den har påtatt seg, jf § 13. Dette kan kalles jernbanens arbeidsgiveransvar. sml. skl. §2-1. Imidlertid går ansvaret lenger enn skl. § 2-1, fordi det også omfatter noen som den benytter til befordring. Disse behøver ikke å være "ansatt". Jernbanens ansvar omfatter også kumulative og anonyme feil. Det fremgår av § 11 at loven ikke uttømmende regulerer skadelidtes erstatningsrettslige stilling.

I henhold til § 12 kan jernbanens ansvar lempes dersom skadelidte har medvirket til skaden, jf skl. § 5-1. Det er inntatt en modifikasjon i forhold til skl. § 5-1. Avkortning skal ikke skje når skadelidte bare kan "legges lite til last". Bestemmelsen er således i samsvar med bal. § 7. Utover dette utmåles erstatningen i henhold til alminnelige erstatningsregler, slik at skadelidte skal ha erstattet sitt fulle økonomiske tap. Unntatt den begrensning som ligger i § 5 om at ansvaret ikke kan overstige halve beløpet av G (grunnbeløpet i folketrygden) for hver reisende. Denne begrensning gjelder kun ved tingskader, ikke personskader.

⁶ Culpanormen handler om at det ikke er opptrådt så aktsomt som situasjonen skulle tilsi.

Strafferettslig ansvar for jernbanen (foretaksstraff) og/eller personansvar for noen i dens tjeneste kan bli aktuelt i forbindelse med ulykker, jf strl. §§ 148-151, jf §§ 48 a og 48 b. Disse er omtalt noe nærmere under kap. 5.9.

Ved ulykker er tilsynsorganet Havarikommisjonen. Kommisjonen har fått utvidet sitt mandat til også å omfatte jernbanesaker og har endret navn til Statens havarikomisjonen for transport (SHT), jf § 4 i forskrift av 21. juni 1999, siste endret 27. september 2005.

5.5.8 Straff og erstatningsansvar ved luftfart

Loven er av 10.juni 1993 nr. 101. En lovregulering av luftfarten krever et stort antall forskrifter, til dels av meget spesiell og detaljert karakter. Systemet er derfor at loven trekker opp hovedlinjene. Luftfartsloven gjelder alle typer luftfartøy uavhengig av størrelse og type. Loven gjelder således både "småfly" og helikopter.

I loven § 2-1 defineres "luftfart" og "luftfartøy" som sivil luftfart og sivil luftfartøy. Det fremgår av § 3-1 at luftfartøy skal registreres i luftfartøyregisteret. Registreringen er det Luftfartsverket som forestår. "Luftfartsmyndigheten" har siden 1. januar 2000 (med enkelte unntak) vært Luftfartstilsynet, men slik at Luftfartsverket håndhever visse regler, jf kgl.res. 10.desember 1999 nr. 1267 og forskrifter mv. 10.desember 1999 nr. 1272 til nr. 1279.

I henhold til luftl. § 6-1 skal det på et luftfartøy være en fartøysjef. Han er pålagt ansvaret med å sørge for at fartøyet er luftdyktig, miljødyktig, bemannet og riktig lastet i samsvar med gjeldende regler, jf § 6-2. En viktig bestemmelse er § 6-9, som fastslår fartøysjefens underretningsplikt ved død/betydelig personskade evt. betydelige materielle skader. Det nærmere innhold av rapporteringsplikten er fastsatt i forskrift av 31.august 2001 nr. 1008. Etter forskriftens pkt. 5.1 skal en luftfartsulykke så snart som praktisk mulig, varsles til nærmeste enhet av lufttrafikkjenesten, SHT og nærmeste politimyndighet.

Varsel om luftfartsulykke skal, så langt råd er, inneholde opplysninger om:

- luftfartøyets registrering (og radiokallesignal, hvis forskjellig) og type
- tidspunkt for ulykken
- posisjonen/stedet hvor ulykken inntraff angitt i bredde- og lengdegrad eller i forhold til et kjent geografisk punkt, samt opplysninger om terrengforholdene
- eierens og/eller brukerens navn
- fartøysjefens navn, opplysninger om hvordan han/hun kan kontaktes og om forhold angående vedkommendes skadetilstand som kommisjonen bør kjenne til
- antall personer om bord, antall omkomne, alvorlig skadede og lettere skadede
- skade på luftfartøy
- skade på tredjemenns eiendom
- kort beskrivelse av hendelsesforløpet

Ved overtredelse av denne forskrift kommer bestemmelser om straff etter luftfartslovens kapittel 14 til anvendelse, jf forskriftens pkt. 15. I ulykkestilfeller skal det foretas en undersøkelse, jf § 12-4. De nærmere detaljregler for dette er fastsatt i forskrift av 22.januar 2002 nr. 61. I forskriften § 4 sies at undersøkelsesmyndigheten er SHT.

Etter luftl. § 10-17 er fraktfører ansvarlig for personskade og dødsfall som har inntruffet ombord eller i forbindelse med ombord-/avstigning. I følge § 10-18 har han også et erstatningsansvar for reisegods. § 11-1, 1.ledd annet punktum oppstiller et lovfestet objektivt ansvar for såkalte

tredjemannsskader. Mens ansvarssubjektet etter luftfartsloven 1960 var eier eller bruker, utpeker loven nå eieren som eneste ansvarssubjekt utad i forhold til skadelidte. Selv om luftfartøyet faktisk ble benyttet av en annen for egen regning da skaden ble forvoldt, kan således skadelidte alltid holde seg til eieren, som i tilfelle er henvist til å søke regress hos brukeren. Denne ordningen ble etablert for å styrke skadelidtes stilling. Skadelidtes muligheter til å finne frem til den ansvarlige (eieren) er dessuten forbedret ved at det i § 11-1, 1. ledd annet punktum er fastsatt at det er den som står oppført som eier i Luftfartøyregisteret som skal regnes som eier i forhold til ansvarsbestemmelsen. Ansvarsbestemmelsen i § 11-1 må suppleres med alminnelig erstatningsrett, herunder med de alminnelige reglene i skadeserstatningsloven.

Overtredelse av luftfartslovens bestemmelser kan medføre straffeansvar. Det strafferettslige ansvar er behandlet i loven kap. XIV. I § 14-5 går det frem at bruker eller eier kan pådra seg straffeansvar dersom det blir anvendt et luftfartøy til luftfart hvis det ikke er luftdyktig e.l. Straffen er bøter eller fengsel inntil 2 år. Etter § 14-5 kan den som bygger et luftfartøy eller tilbehør bli strafferettslig ansvarlig, dersom de har overtrådt sikkerhetsbestemmelser mv. Strafferammen er tilsvarende som ovenfor. En annen aktuell bestemmelse kan være § 14-17. Her fremgår at dersom fartøysjefen ikke gjør det som står i hans makt i en nødssituasjon, kan han få straffeansvar. Strafferammen er bøter eller fengsel inntil ett år. § 14-29 bestemmer at den som overtrer en forskrift gitt med hjemmel i denne lov, straffes med bøter eller fengsel inntil 3 mnd. § 14-31 fastslår at dersom en overtredelse er begått uaktsomt, er straffen bøter eller fengsel inntil 6 mnd. Det kan ikke anvendes strengere straff enn den som er fastsatt for forsettlig overtredelse.

5.5.9 Arbeidsmiljøloven § 3-1, jf internkontrollforskriften

Med hjemmel i bl.a. § 3-1 har det blitt utferdiget en praktisk viktig forskrift, nemlig internkontrollforskriften av 6. desember 1996 nr. 1127. Denne stiller krav om at arbeidsgiver skriftlig dokumenterer sentrale sider av virksomhetens HMS (helse, miljø og sikkerhet)-aktiviteter. Forskriften er gitt med hjemmel i forskjellige lover. I forbindelse med samarbeidet mellom forskjellige HMS-etater, er det etablert en felles database for tilsynene. Alle tilsyn foretar innrapportering til et felles nettsted for disse etatene, www.hmsetatene.no, som også er et søkested for regelverk, veiledning o.s.v. Flere av forskriftens bestemmelser er nå tatt inn i arbeidsmiljøloven. Forskriften omfatter både offentlig og privat virksomhet av alle slag, alle former for næringsvirksomhet, herunder bl.a. forbrukertjenester. Omfattet er også offentlig forvaltning og offentlig tjenesteyting. Privatpersoner er derimot ikke omfattet av forskriften. For nærmere presisering av hvordan virksomhetsbegrepet skal forstås, vises til de enkelte lover. For at forskriften skal gjelde på forurensningslovens område, er det et vilkår at virksomheten sysselsetter arbeidstaker. Det samme gjelder som hovedregel på arbeidsmiljølovens område. Dette betyr bl.a. at enmannsbedrifter ikke direkte er pålagt krav om internkontroll for etterlevelse av forurensningsloven eller forskrift med hjemmel i arbeidsmiljøloven.

I § 4 første ledd ligger også at den som er ansvarlig har plikt til å sørge for at internkontrollen blir overvåket og gjennomgått for å sikre at den fungerer som forutsatt. I dette ligger en plikt til å vurdere internkontrollen kontinuerlig slik at mangler kan fanges opp. Innbakt i plikten ligger også at det med jevne mellomrom foretas en fullstendig gjennomgang, dvs. en revisjon av hele det systematiske arbeidet jf § 5 nr. 8. Krav til innholdet i og dokumentasjon av internkontroll følger av § 5. Etter nr. 2 skal alle arbeidstakere ha kunnskap og ferdigheter som gjør dem i stand til å utføre arbeidet på en sikker og helse- og miljømessig forsvarlig måte. Dette innebærer også at arbeidstakerne er kjent med endringer i internkontrollen.

Følgende etater vil være tilsynsmyndighet etter forskriften § 7:

- Arbeidstilsynet (arbeidsmiljøloven)
- Direktoratet for sivilt beredskap (DSB)/kommunale brannvernmyndigheter (lov om brannfarlige varer, lov om eksplosive varer og lov om brannvern)
- Produkt- og Elektrisitetstilsynet/lokalt tilsyn (lov om tilsyn med elektriske anlegg og elektrisk utstyr, samt deler av produktkontrolløven)
- Statens forurensningstilsyn (forurensningsloven og produktkontrolløven)
- Fylkesmennene (forurensningsloven og enkelte forskrifter med hjemmel i produktkontrolløven)
- Næringslivets sikkerhetsorganisasjon (sivilforsvarsloven)
- Sjøfartsdirektoratet (forskrift om fritidsfartøy hjemlet i produktkontrolløven)
- Direktoratet for naturforvaltning (genteknologiløven; utsetting av genmodifiserte organismer)
- Statens institutt for folkehelse (genteknologiløven; innesluttet bruk av genmodifiserte organismer).

Det kan alltid være straffbart for et foretak ikke å ha utarbeidet rutiner for internkontroll, ikke å ha gitt de ansatte innføring og at det skjer overtredelse av det interne regelverket.

5.6 Aktsomhetsvurderingen i rettspraksis vedrørende strl. § 151, jf §148.

Som nevnt ovenfor er det som oftest tilstrekkelig med simpel uaktsomhet for at gjeningspersonen kan dømmes. Alternativet "ikke straffbar uaktsomhet" omfatter de saker hvor domstolene mener at tiltalte ikke er noe å bebreide. Sagt på en annen måte så har domstolen funnet at tiltalte har handlet som en kvalifisert og forstandig person. Alternativet "er å bebreide, men ikke straffbar uaktsomhet" er beregnet på de situasjoner hvor tiltalte har utvist en viss grad av uoppmerksomhet, men uten at han kan pådras strafferettslig ansvar.

Alternativet "straffbar uaktsomhet" omfatter de tilfeller hvor grensen for de straffefrie handlinger er overskredet. Gjerningsmannen har handlet med simpel uaktsomhet eller grovere, grov uaktsomhet eventuelt forsett. Kjernen i dette er at han kan bebreides for at han ikke har handlet annerledes enn han gjorde. Ved gjennomgangen av rettspraksis ser vi at Høyesterett er streng i sin vurdering av om gjerningspersonen har opptrådt simpelt uaktsomt. Høyesterett har poengtert i flere dommer at det må gjelde en streng aktsomhetsnorm for førere av transportmiddel med passasjerer.

Av hensyn til sammenhengen vil vi også nevne at gjerningspersonens subjektive forhold også har betydning ved straffeutmålingen. Selv om det er tilstrekkelig til domfellelse at gjerningsmannen har opptrådt simpelt uaktsomt, vil det i straffeutmålingen bli vurdert om man har opptrådt grovt uaktsomt, eventuelt forsettelig. Dersom domstolen kommer til at så har vært tilfelle, vil det være et moment som trekker i retning av strengere straff sammenliknet med om gjerningspersonen bare hadde handlet simpelt uaktsomt.

Strl. § 148 lyder:

“Den som volder ildebrann, sammenstyrting, sprengning, oversvømmelse, sjøskade, jernbaneulykke eller luftfartsulykke hvorved tap av menneskeliv eller utstrakt ødelæggelse av fremmed eiendom lett kan forårsakes, eller som medvirker hertil, straffes med fengsel fra 2 år inntil 21 år, men ikke under 5 år såfremt noen på grunn av forbrytelsen omkommer eller får betydelig skade på legeme eller helbred.

Forsøg kan straffes lige med fuldbyrdet Forbrydelse.”

Volder innebærer at det må være årsakssammenheng mellom den aktuelle handlingen og det resultatet straffeloven nevner. Unnlaterelser kan også straffes etter § 148.

Sammenstyrting tar sikte på tilfeller hvor fast eiendom eller en gjenstand raser sammen. Formuleringen omfatter m.a.o. ikke bare tilfeller hvor en bygning eller tribune raser sammen, men f.eks. også jord- og steinras. Utløsning av et snøskred faller sannsynligvis utenfor bestemmelsen.

Sprengning omfatter brå og voldsom ødeleggelse av en gjenstand som skjer ved sprengstoff. Formuleringen omfatter også sprengning i seg selv - m.a.o. hvor en større sprengladning blir detonert uten at dette er kombinert med sprengning av en annen gjenstand.

"Sjøskade" omfatter enhver skade på skip eller annet fartøy. Begrepet omfatter også skade på tilbehør, inventar eller last. Det er også antatt at skade på oljeplattform eller utstyr eller innretning i tilknytning til denne, omfattes. Forutsetningen er at skaden voldes til sjøs.

Jernbane omfatter skinnegående transportmiddel enten det er tale om gods- eller personbefordring. Sporvei og T-bane omfattes også, se Rt 1992.23. Det kan ikke være avgjørende om transportmiddelet selv har motor, eller om det trekkes fram ved hjelp av wire. Begrepet omfatte også berg- og dalbane på et tivoli.

Ulykke innebærer at skaden må oppstå plutselig. "Jernbaneulykke" omfatter både tilfeller hvor skaden voldes på jernbanen selv og tilfeller hvor jernbanen volder skade på andres person eller eiendom.

Luftfartsulykke omfatter ulykke som involverer enhver form for luftfartøy - herunder seilfly. Det er uten betydning om ulykken skjer mens fartøyet er på bakken. Men fartøyet må være i drift. Strl. § 151 knytter seg til § 148 og rammer uaktsom forvoldelse av ulykker som beskrevet i § 148.

I det følgende skal det trekkes frem en del rettspraksis på dette området.

Sleipnerulykken ble behandlet i Sunnhordland tingrett 11.november 2002.

Fredag 26.november 1999, kort etter kl 1900, førte kaptein hurtigbåten M/S Sleipner med 76 passasjerer og en besetning på 9 personer over sjøstrekningen Sletta i Sveio kommune med manuell styring, i ca. 35 knops fart, i mørke og med 2-3 meter høye bølger. På et tidspunkt fjernet han oppmerksomheten fra fartøyets seilas uten å orientere overstyrmannen.

Resultatet var at ingen holdt visuelt oppsyn med fartøyets stevningsobjekt Hårskru fyr forut, eller Ryvarden fyr akterut, eller at fartøyets posisjon i tilstrekkelig grad ble kontrollert ved hjelp av andre navigasjonsmidler. Dette medførte at kapteinen som fører av fartøyet for sent, og først på overstyrmannens anrop, registrerte at fartøyet var ute av kurs og stevnet rett mot skjæret Store Bloksen. M/S Sleipner grunnstøtte umiddelbart deretter og sank ca. 30 minutter senere. Ved forliset omkom 16 personer, flere ble skadet og fartøyet ble så sterkt skadet at det måtte kondemneres.

Kapteinen ble siktet for overtredelse av strl. §§ 151, jf 148, annet straffalternativ. For ved uaktsomhet å ha voldt sjøskade hvorved tap av menneskeliv lett kan forårsakes og noen på grunn av forbrytelsen har omkommet eller fått betydelig skade på legeme eller helbred. Han ble også siktet for overtredelse av strl. § 416.

Hardanger Sundhordlandske Dampskipsselskap ASA (HSD) ble siktet etter strl. § 48a (foretaksstraff), som bestemmer at når et straffebud er overtrådt av noen som har handlet på vegne av et foretak, kan foretaket straffes. Dette gjelder selv om ingen enkeltperson kan straffes for overtredelsen. Grunnlaget var følgende: Som ansvarlig rederi for hurtigbåten M/S Sleipner, hadde HSD fartøyet i drift som passasjerbåt på strekningen Bergen- Stavanger-Bergen i perioden 25. august til 26. november 1999 til tross for at flere av kravene i Koden for hurtiggående fartøy ikke var tilfredstilt. (“Koden” er en forkortelse for High-Speed-Craft Code. HSC-koden ble i sin helhet implementert som bindende norm gjennom forskrift av 5. januar 1998 nr. 6 gitt i medhold av Sjødyktighetsloven.). Et av de sentrale spørsmål var om fartøyets mannskap hadde fått nødvendig opplæring. Se for øvrig nærmere om foretaksstraff nedenfor.

Rederiet ble også siktet for overtredelse av strl. § 424, 2.ledd, jf 1.ledd, jf § 48a. Førstnevnte bestemmelse bestemmer at reder av skip straffes hvis han bruker noen uberettiget i noen stilling om bord. Her blir det også henvist til enkelte punkter i HSC-Koden.

Retten starter med å si at det stilles strenge krav til hurtigbåtnavigatører. Videre at det etter rettspraksis skal legges en streng aktsomhetsnorm til grunn og handlingen må, for å rammes av bestemmelsen, være uaktsom i relasjon til skadefølgen.

Tingretten stiller seg kritisk til den kommunikasjonen som har funnet sted på broen, mellom kaptein og navigatør. Man må ved aktsomhetsvurderingen ta utgangspunkt i at kapteinen er en svært erfaren navigatør. Retten stiller seg også kritisk til den planlegging av seilasen den aktuelle dagen. Den uttaler at det samsvarer “lite med normen for godt sjømannskap”. Retten mener videre at M/S Sleipner holdt en forsvarlig hastighet.

Tingretten uttaler at det må legges en meget streng aktsomhetsnorm til grunn for hurtigbåtførere, tatt i betraktning det fare- og skadepotensialet som en hurtigbåt har. Hurtigbåtnavigatører har ansvar for at passasjerer kommer sikkert frem og ansvar for besetningen. Videre uttales det at dersom kapteinen skal lastes, må det være fordi han har gått utover de krav som med rimelighet kan stilles til vedkommende. Det sentrale i uaktsomhetsbegrepet er at *“den handlende ikke har opptrådt som en kyndig og omtenksum person ville ha gjort”*, jf Andenæs, Alminnelig strafferett s. 224.

Tingretten konkluderer med at kapteinen ikke er strafferettslig uaktsom. Den fastslår at han som kaptein har gjort en feil i forbindelse med manøvreringen som fikk fatale konsekvenser. Men uttaler i så henseende at dette er en feil som kan forekomme hos alle og enhver, uten at man strafferettslig kan pådras ansvar. Tingretten legger stor vekt på egne vurderinger (reelle hensyn) i forhold til skyldspørsmålet, gjeldende rett kan synes å bli tillagt for liten vekt. Strl. §§ 151, jf 148 tar sikte på å ramme uaktsomme overtredelser. Dette er den generelle rettsregel, og retten kan ikke dersom den synes at den generelle regel etter subsumsjon (konkrete regel) blir urimelig, la være å dømme etter gjeldende rett. Det kan virke som at retten tar utgangspunkt i den strenge aktsomhetsnormen i strafferetten, Tingretten kan synes å legge for mye vekt på rettspolitiske vurderinger. Retten synes å se på det urimelige resultat som den strenge aktsomhetsnormen ville føre til.

Den overordnede problemstillingen ved aktsomhetsvurderingen er om tiltalte burde handlet annerledes. I denne saken uttaler retten at tiltalte har foretatt en feilmanøver. Det fremgår av dommens faktum at kapteinen burde og hadde anledning til å handle annerledes for så å ha

effektivt unngått ulykken. Til tross for dette finner retten at kapteinen ikke har handlet strafferettslig uaktsomt. Den uttaler at ikke enhver feil eller uoppmerksomhet er strafferettslig uaktsom.

Tingrettens dom ble påanket og Gulating lagmannsrett avsa dom 5. desember 2003. Skipsføreren ble dømt for overtredelse av strl. § 151, jf § 148 annet straffealternativ, til en straff av fengsel i 6 måneder. Straffen ble gjort betinget med en prøvetid på 2 år. Rederiet ble frifunnet. Dommen er rettskraftig.

Lagmannsretten kom til at føreren hadde unnlatt å bruke navigasjonsinstrumenter i den foreliggende situasjon, ikke var forenlig med reglene for sikker navigering og godt sjømannsskap. Om ikke annet skulle i alle fall farten vært redusert vesentlig når føreren valgte den aktuelle bruk av navigasjonsinstrumentene. Lagmannsretten sider at skipsføreren i egenskap av ansvarlig navigatør over et forholdsvis langt tidsrom hadde mangelfull og utilstrekkelig oppmerksomhet omkring fartøyets navigering og posisjon.

Skyldkravet etter den straffebestemmelse som rederiet var tiltalt for, var forsett. I denne forbindelse uttaler lagmannsretten:

"I subjektiv henseende legger lagmannsretten til grunn at HSD, når det gjaldt fartøyspesifikk opplæring, forholdt seg i samsvar med forståelse av det eksisterende regelverk som var overensstemmende med Sjøfartsdirektoratets egen rettsoppfatning, og som ellers var gjengs innenfor hurtigbåtnæringen. Når det forholder seg slik er det, etter lagmannsrettens oppfatning, et selvstendig frifinnelsesgrunnlag at forsett ikke kan ansees å foreligge."

Etter en konkret vurdering kom altså lagmannsretten til at forsvarlig opplæring av mannskap hadde funnet sted.

Tåsenulykken: Saken ble holdt i Oslo byrett 18. november 1993.

Det ble tatt ut tiltale mot:

1. føreren av Sognsvannbanen,
2. føreren av gravemaskinen
3. sporveien.

Føreren av Sognsvannbanen var tiltalt for overtredelse av

1. strl. §§ 151, jf 148, for ved uaktsomhet å ha forvoldt eller medvirket til å volde jernbaneulykke hvorved tap av menneskeliv lett kunne forårsakes. Grunnlaget for tiltalen er at han mandag 24 februar 1992 ca 1255 i Oslo førte han Sognsvannbanen ut fra Tåsen stasjon i retning Østhorn stasjon uten å vise tilstrekkelig aktsomhet. Han hadde fullt hastighetspådrag på vogntoget samtidig som han var opptatt med billettsalg, ga informasjon til passasjerer og hadde oppmerksomheten mot klokken på billettmaskinen. Han oppdaget ikke i tide at det sto en gravemaskin i sporet ca 160 meter fra Tåsen stasjon. Han kjørte inn i gravemaskinen slik at førervognen i vogntoget sporet av og ble delvis

- knust. I førervognen befant seg ca. 27 personer. Det var også passasjerer i andre vogner. En passasjer døde og en fikk varig betydelig skade. Flere andre ble lettere skadet.
2. strl. § 239, 1.straffalternativ for ved uaktsomhet å ha forvoldt en annens død. Grunnlaget for tiltalen er at en passasjer døde som følge av sammenstøtet.
 3. strl. § 238 for ved uaktsomhet å ha forvoldt betydelig skade på legeme eller helbred. Dette fordi en passasjer fikk brudd i pannebenet med knusningsforandringer i underliggende hjernevev slik at hun måtte fjerne deler av høyres hjernes pannelapp og ble påført varig betydelig hjerneskade.

Alle tiltalens poster oppstiller som skyldkrav at føreren av Sognsvannbanen må ha opptrådt uaktsomt. Retten drøfter skyldspørsmålet felles for alle tiltalens poster. Retten uttaler at føreren av Sognsvannbanen har gjort seg skyldig i en kortvarig uoppmerksomhet mot linjen som “enhver gjør seg skyldig i fra tid til annen”. Det sies videre at det måtte “ fremstå som helt utenkelig for føreren av Sognsvannbanen at en 15 tonns gravemaskin skulle stå i hans bane og sperre linjen slik at han kunne forvolde jernbaneulykke som lett kunne medføre tap av menneskeliv”. Etter en samlet vurdering har retten kommet frem til, under noe tvil, at den korte tiden føreren av Sognsvannbanens oppmerksomhet var vendt mot passasjerene for å yte den service som var forventet av ham, i den konkrete situasjon ikke kan anses som straffbar uaktsomhet.

For tiltalens post 2) og 3) må uaktsomheten også omfatte dødsfølgen/skaden. Dette innebærer at tiltalte burde forutsett muligheten av en dødsulykke eller en alvorlig skade på passasjerer. Retten uttaler at en slik følge som ulykken fikk i denne saken, forutsetter nesten at det sto en stor anleggsmaskin med grabben vendt mot toget og sperret linjen. Her kom retten uten nærmere drøfting til at dette måtte fremstå som utenkelig for føreren av Sognsvannbanen. Etter dette blir han å frifinne på alle tiltalens punkter.

Føreren av gravemaskinen var tiltalt for overtredelse av strl. §§ 151, jf 148, 1.ledd for ved uaktsomhet å ha voldt eller medvirket til å volde jernbaneulykke hvorved tap av menneskeliv lett kunne forårsakes. Grunnlaget var at han plasserte sin gravemaskin i skinnegangen mellom Tåsen og Østhorn stasjoner, uten å gi melding om at han sperret linjen. Han sto selv utenfor maskinens førerhus. Sognsvannbanen som kom oppover mot Østhorn ble for sent oppmerksom på at linjen var sperret av gravemaskinen og kjørte inn i denne, slik at førerhuset sporet av og ble delvis knust.

Retten kom frem til at føreren av gravemaskinen har opptrådt strafferettslig uaktsomt ved at han stoppet motoren på gravemaskinen og gikk ut mens den sto på togskinne. Dette medførte at den gule blinkende varsellampe slukkes. Videre at han måtte forstå hvilken risikofaktor han representerte da han sto i sporet uten noe som helst varsel til evt. tog. Han ble idømt fengsel i 6 mnd.

Sporveien var tiltalt for overtredelse av:

strl. § 48a, jf § 48b og brudd på arbeidsmiljøloven. Sistnevnte forhold behandles ikke her.

Grunnlaget for tiltalen var at mandag 24.februar 1992 var et entreprenørfirma i arbeid for sporveien på Sognsvannbanen i Oslo for å bygge nye stasjoner. Ingen i Sporveien hadde

utarbeidet skriftlig instruks overfor entreprenørfirmaet for hvordan arbeidet skulle sikres til tross for at det kunne innebære særlig fare for liv og helse i forbindelse med arbeid på og ved skinnegangen.

Ingen i sporveien hadde oppfattet at entreprenørfirmaet skulle arbeide i eller ved togsporet denne dagen.

På bakgrunn av en helhetsvurdering kom retten frem til at sporveien måtte frifinnes.

Dommen ble anket til lagmannsretten unntatt tiltalen mot sporveien.

Lagmannsretten kommer til at føreren av Sognsvannbanen har opptrådt strafferettslig uaktsomt og dermed må dømmes for overtredelse av tiltalens straffebestemmelser. Det ble av retten uttalt at tiltalte hadde grunn til å utvise aktsomhet fordi han visste at det i lang tid hadde pågått og fortsatt skulle pågå arbeid i sporet på denne strekningen. Den uttaler videre at føreren av Sognsvannbanen burde ha prioritert sikten fremover i kjørebanelen og dermed togets og passasjerenes sikkerhet fremfor billettsalg og justering av klokke. Samt at det alltid vil være mulighet for hindringer i sporet.

Lagmannsretten finner også at føreren av gravemaskinen har utvist straffbar uaktsomhet og må dømmes for overtredelse av strl. §§ 151, jf 148. I så henseende uttaler lagmannsretten at det er helt uforsvarlig å krysse togspor med en tung gravemaskin uten tilstrekkelige sikringstiltak. Begge tiltalte ble dømt til 120 dager betinget frihetsstraff. Dommen er enstemmig.

Seacat-ulykken. Rt. 1993.605: I herredsretten ble tiltalte frifunnet. Påtalemyndigheten anket over lovanvendelsen i det den mener at retten la en for mild aktsomhetsnorm til grunn.

Skipsføreren ble tiltalt for overtredelse av strl. §§ 151, jf 148. Grunnlaget for tiltalen er:

"Mandag 4. november 1991 gjorde han tjeneste som fører av ekspressbåten M/S "Seacat" - C6HC2 - av Nassau i rutefart for Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane fra Selje til Bergen. Som ansvarshavende navigatør under seilas i Mjømnaosen, Gulen, iakttok han ikke den aktsomhet og de forholdsregler som sikker navigering forutsetter, bl.a. fordi han ikke, eller i utilstrekkelig grad, fulgte med på fartøyets navigasjonsutstyr, ikke gikk med redusert seilingsfart m.m. ved innseilingen til Mjømnaundet i mørke og med siktreduksjon for øvrig som følge av regn og vind. Det medførte at nødvendig kursendring ikke ble foretatt i tide, slik at fartøyet kl. 1915 med ca. 34 knop kolliderte med land nord/øst på Risøy. Blant de 146 passasjerer og et mannskap på 6 ombord, avgikk 2 passasjerer ved døden, og mange personer ble skadet som følge av sammenstøtet. Fartøyet ble dessuten påført store materielle skader."

Tiltalens post nr. 2 gjaldt overtredelse av straffeloven § 418 første ledd nr. 1 og 3, jf. sjøfartslovens § 370 nr. 1, jf. forskrift av 1. desember 1975 nr. 5 "hensett til regelens nr. 2a) nr. 6 sammenholdt 55", jf. sjøfartslovens § 59 første ledd.

Grunnlaget er beskrevet slik:

"Mandag 4. november 1991 gjorde han tjeneste som fører av ekspressbåten M/S "Seacat" - C6HC2 - av Nassau i rutefart for fylkesbåtane i Sogn og Fjordane fra Selje til Bergen. Som

ansvarshavende navigatør under seilas i Mjømnaosen navigerte han i strid med sjøveisreglens bestemmelser om aktsomhet og sikker fart med den følge at fartøyet kl. 1915 med ca. 34 knops fart kolliderte med land nord/øst for Risøy i Gulen. Blant de 146 passasjerer og et mannskap på 6 ombord, avgikk 2 passasjerer ved døden og mange ble skadet, som følge av sammenstøtet. Fartøyet ble påført store materielle skader."

Første problemstilling som retten tar standpunkt til er om tiltalte har handlet uaktsomt. Uaktsomhetsforholdet er relatert til navigeringen. Høyesterett kommer her frem til at det ikke er grunnlag for å konstatere strafferettslig uaktsomhet i forbindelse med føringen av båten.

Neste spørsmålet som retten behandler er om tiltalte kan bebreides for sin handlemåte da han ante at han hadde mistet et blink, da han var i lyktens sektor. Her uttaler HR at man bør være noe tilbakeholden med å konstatere straffbar uaktsomhet når det foretas et uriktig valg. Retten mener at tiltalte heller ikke her hadde opptrådt strafferettslig uaktsomt.

I forhold til tiltalens post 2, kommer retten til at det ikke kan legges noen strengere aktsomhetsnorm til grunn ved bedømmelsen av § 418 enn §§ 151, jf 148. Etter dette finner HR at anken må forkastes.

Nordstrandulykken. Saken ble behandlet 23. Februar 1995 i Oslo byrett. Tiltalte var fører av et lokomotiv. Han er tiltalt for overtredelse av strl. §§ 151, jf 148, for ved uaktsomhet å ha forvoldt jernbaneulykke hvorved tap av menneskeliv lett kunne forårsakes.

Grunnlaget for tiltalen var følgende: Søndag 03.10.1993 ca. kl. 17.30 startet han kjøring av et lokomotiv av typen DE 6400 fra Lodalen i Osloretning Sarpsborg uten å vise tilstrekkelig aktsomhet idet han i forbindelse med klargjøring og uttak av lokomotivet ikke fulgte de fastsatte prosedyrer noe som medførte at ved starten fra Lodalen var kranene for de mekaniske bremsesystemene stilt i feil stilling. Etter stopp ved Rosenholm stasjon hadde lokomotivet som følge av dette ikke lenger bremseeffekt og rullet ukontrollert tilbake i retning mot Oslo. Ved Nordstrand stasjon kolliderte lokomotivet med et lokaltog. Fem personer i lokaltog ble drept, flere ble skadet og store materielle skader oppsto.

Spørsmålet som retten stiller er om det ut fra en helhetsvurdering, kan bebreides lokomotivfører som uaktsomt i relasjon til strl. §§ 151, jf, 148 at han, under uttaket av lokomotivet overså at stengekranene stod i feil stilling og/eller at bremsesylindermanometeret hele tiden viste 0 bar.

Rettens flertall (meddommerne) har kommet til at han ikke har handlet strafferettslig uaktsomt. De har lagt vekt på at uttaket foregikk under stressende og til dels kaotiske forhold.

Mindretallet har derimot kommet til at tiltalte har handlet straffbetingende uaktsomt. Det ble av mindretallet lagt vekt på at tiltalte overså et forhold som var gjennomgått på et kurs og som var nøyaktig beskrevet i "anbefalt uttaksrutine" pkt. 6., som tiltalte hadde for hånden. Nemlig at stengekranene for luftbrems og fjærkraftbrems skulle stå i vannrett stilling. Videre viser mindretallet til at ulykken ikke ville inntruffet om han hadde undersøkt stengekranenes posisjon, iht. "anbefalt uttaksrutine". Dernest uttales det at mindretallet heller ikke kan se at omstendighetene omkring uttaket var så ekstraordinære at de kan tillegges vekt ved aktsomhetsvurderingen. Han hadde tilstrekkelig tid til rådighet til å foreta uttaket iht. "anbefalt uttaksrutine". Endelig uttales det at tiltaltes uaktsomhet gjorde at lokomotivets mekaniske

bremsesystem, som også er dets bremsesystem, ikke fungerte. Og at det for tiltalte måtte fremstå som nærliggende at uaktsomheten ville volde jernbaneulykke hvorved tap av menneskeliv lett kunne forårsakes.

Overrensstemmende med flertallets syn blir fører frifunnet.

Statsadvokatene i Eidsivating anket over lovanvendelsen, og anførte at byrettens flertall har stilt for små krav til den aktsomhetsplikt som påhvilde tiltalte som lokomotivfører.

Høyesterett kom den 13.oktober 1995 frem til at anken måtte tas til følge.

Det uttales av HR at byrettens flertall har anvendt en for mild aktsomhetsnorm. Det må generelt stilles strenge krav til aktsomhet hos lokomotivførere. Videre uttales at tiltalte har utvist uaktsomhet ved å overse at de aktuelle kranene var stengt, og det forhold at situasjonen ved uttaket følte stressende slik byretten beskriver det, kan ikke fritas for ansvar. Byrettens dom blir etter dette opphevet.

Den 9.februar 1996 behandles saken på ny i Oslo byrett.

Byretten kommer frem til at tiltalte har utvist straffbetingende uaktsomhet og dømmes for overtredelse av strl. §§ 151, jf 148. Rettens begrunnelse er tilsvarende den som byrettens mindretall la til grunn ved behandlingen 23.februar 1995.

Kolbotnulykken. Saken gikk for Indre Follo herredsrett den 20. mai 1986.

Tiltalte nr.1 er jernbaneekspeditør. Tiltalte nr. 2 er lokomotivfører. De er begge tiltalt for overtredelse av strl. §§ 151, jf 148, 1.ledd, 1.str.alt. *”for ved uaktsomhet å ha forvoldt jernbaneulykke hvorved tap av menneskeliv eller utstrakt ødeleggelse av fremmed eiendom lett kunne forårsakes”.*

Tiltalte nr. 1. Grunnlaget for tiltalen er følgende: Ved mandag 20. mai 1985 ca. kl. 0735 som togekspeditør på Kolbotn stasjon i Oppegård å ha klarert lokaltog nr. 2808` avgang mot Oslo fra stasjonens sidespor uten å vise tilstrekkelig aktpågivenhet idet hun ikke i tilstrekkelig grad kontrollerte sporvekslene og således ble oppmerksom på at veksler nr. 10 og 3 lå feil, hvoretter lokaltoget kjørte ut i spor 3 forbeholdt motgående trafikk, slik at det kolliderte med møtende tog nr. 2817 B nord for stasjonen, hvorved oppsto skader på flere personer, og meget betydelige skader på materiell, en ulykke hvorved tap av menneskeliv lett kunne skjedd.

Tiltalte nr. 2. Grunnlaget for tiltalen var at han på sted som tiltalte nr. 1, som lokomotivfører på lokaltog nr. 2808 under togets avgang mot Oslo fra Kolbotn stasjon sidespor, ikke viste tilstrekkelig aktpågivenhet idet han ikke oppdaget at sporveksler nr. 10 og 3 lå feil og herunder kjørte mot rødt lys og fortsatte kjøringen i spor 3- forbeholdt motgående trafikk- til tross for at det ikke var enkeltsporet drift eller noen ordre om dette, hvoretter toget kolliderte med møtende tog

nr. 2817 B nord for stasjonen. Derved oppsto skader på flere personer og meget betydelige skader på materiell, en ulykke hvor tap av menneskeliv lett kunne ha skjedd.

Retten kommer frem til at tiltalte nr. 1 måtte frifinnes. Dette bl.a. fordi hun var overbelastet med oppgaver pga. en teknisk feil, og det fantes ingen faste prosedyrer for tilkallelse av forsterkninger etter behov. Retten la også vekt på at hun ikke var trent i togekspeditering i avvikssituasjoner. På bakgrunn av dette kommer altså retten frem til at hun ikke har handlet straffbetingende uaktsomt.

Tiltalte nr. 2 unnlot å stanse toget da han ble oppmerksom på at togveien lå fra spor 2 til spor 3. Spørsmålet retten stiller er om tiltalte kan sies å ha handlet uaktsomt. Retten konstaterer, uten nevneverdig argumentasjon, at også tiltalte nr. 2 blir å frifinne. Idet det etter omstendighetene er grunn til tvil om han kan lastes for den ubevisste feilhandling som tiltalen gjelder. Dommen er enstemmig.

Statsadvokatene i Eidsivating anket over lovanvendelsen. Det hevdes at herredsretten har lagt til grunn en for mild aktsomhetsnorm. Kjennelsen er behandlet av Høyesterett 18. desember 1986. En enstemmig HR kom frem til at anken måtte tas til følge.

Det uttales at for de begge tiltalte må det bygges på en strengere aktsomhetsnorm enn den første instans la til grunn. Dette fordi de feil som de tiltalte begikk kunne få de alvorligste konsekvenser, og at det derfor er grunn til å stille særlig krav til aktsomhet og årvåkenhet.

For tiltalte nr. 1 uttaler HR at hun burde ha prioritert den sikkerhetsmessige siden av togfremføringen først. I forbindelse med tiltalte nr. 2 sier HR at det må bebreides han som manglende årvåkenhet at han kjørte inn på motgående spor. Herredsrettens dom ble opphevet.

Saken ble behandlet på nytt i Indre Follo herredsrett 22. april 1987.

Tiltalte nr. 1: retten kommer til at det er rimelig mulighet for at en teknisk feil på kontrollpanelet og/eller i stillverket har skapt det inntrykk hos togekspeditøren at tog 2808 hadde forlatt stasjonen, og at det samtidig kan ha forekommet en feil som innebar at togveien kunne legges uten at det var nødvendig å utløse dvergsignalet R10 manuelt. Tiltalte ble frifunnet.

Tiltalte nr. 2: Retten uttaler at hans uopplagthet ikke kan frita ham fra ansvar. Retten understreker også at tiltalte hadde en viss tid på seg til å avverge eller begrense faren. Han blir således dømt etter tiltalen.

Gissur Viking. Saken gikk for Stjør- og Verdal herredsrett den 5. desember 1988.

Flykapteinen ble tiltalt for overtredelse av strl. §§ 151, jf 148, for ved uaktsomhet å ha forvoldt en luftfartsulykke hvorved tap av menneskeliv eller utstrakt ødeleggelse av fremmed eiendom lett kan forårsakes, eller medvirket hertil.

Grunnlaget var at mandag 23. februar 1987 tjenestegjorde han som flykaptein på SAS rute SK 355 fra Tromsø til Oslo via Evenes, Bodø og Trondheim. Flyet som ble benyttet var en DC 9 med registreringsnummer CE-DAT. På strekningen Bodø-Trondheim lufthavn, Værnes, førte styrmannen flyet. I forbindelse med landingsprosedyren før fremkomst Trondheim lufthavn, Værnes, unnlot kapteinen å armere spoilers for landing. Umiddelbart før landing oppdaget styrmannen at spoilers ikke var armert og kalte på spoilers. Istedenfor å føre spaken for spoilers i armert stilling, brukte kapteinen spaken slik at spoilers ble felt ut. Dette resulterte i at flyet umiddelbart mistet høyde og ukontrollert falt ned på landingsbanen med den følge at det ble påført så store skader at det måtte kondemneres, og samt at en av passasjerene ble skadet. Uhellet kunne også lett ha forårsaket tap av menneskeliv i det det befant seg 5 besetningsmedlemmer og 102 passasjerer i fartøyet.

Aktor hevdet at flykapteinens opptreden i tilknytning til at spoilerne ikke ble armert og hans opptreden i forbindelse med at spoilerne ble utløst, hver for seg var av en slik karakter at de rammes av strl. §§ 151, jf 148.

Herredsretten mente at det ikke var grunnlag for å konstatere klanderverdige forhold hos tiltalte i forbindelse med at spoilerne ikke ble armert. Den uttaler videre, som et obiter dictum (en uttalelse som ikke har betydning i forhold til den aktuelle saken som skal avgjøres.) , at selv om tiltaltes handling var blitt ansett å være klanderverdig, er forholdet ikke av en slik karakter at det vil rammes av strl. §§ 151, jf 148. Dette fordi at retten er av den oppfatning at den manglende armering av spoilerne ikke kan karakteriseres som uaktsom i relasjon til den skade som oppsto.

Retten uttaler at tiltalte heller ikke kan klandres for at han handlet slik han gjorde da spoilerne ble utløst.

En enstemmig dom frifant flykapteinen. Det ble anket over lovanvendelsen og gjort gjeldende at herredsrettens har lagt til grunn en for mild aktsomhetsnorm.. Anke ble behandlet av Høyesterett 28. april 1989. Førstvoterende, med tilslutning fra de øvrige dommerne hva angår resultatet, kom frem til at anken måtte tas til følge.

Høyesterett uttaler at herredsretten hadde bygget på en for mild aktsomhetsnorm når den har funnet å kunne frifinne tiltalte. Videre uttaler førstvoterende at "tiltaltes manglende etterlevelse av regelsettet og hans helt inadekvate arbeidsoperasjon må bebreides han som straffbar uaktsomhet". Kapteinen ble dømt for overtredelse av strl. §§151, jf 148. Det var imidlertid dissens angående straffutmålingen, da 2 av dommerne ville idømme betinget fengsel, mens de øvrige 3 ville at straffen skulle utstå etter strl. §§ 52-54.

5.7 Oppsummering av aktsomhetsnormen

Generelt er det svært vanskelig å trekke grensen mellom straffbar og ikke straffbar uaktsomhet. Tingretten frifinner i tilfeller hvor Høyesterett domfeller. Høyesterett frifinner også, men under dissens, se for eksempel Rt.1999.1985. Dommen ble opphevet av Høyesterett p.g.a. utilstrekkelige domsgrunner. Mindretallet, en dommer, fant imidlertid at sjåføren ikke hadde handlet uaktsomt.

Det blir lite igjen av hensynet til forutberegnelighet. Det er i høyeste grad en konkret vurdering som legges til grunn. Høyesteretts praksis er særlig streng innen transportområdet.

I forbindelse med rettsakene etter togulykken ved Kolbotn stasjon i 1985, kom det for eksempel fram at den tiltalte togekspeditøren, som sendte et tog inn på feil spor, hadde måttet utføre ikke mindre enn 111 deloppgaver i morgenrushet i løpet av de siste 40 minuttene før ulykken. Noen av disse var forårsaket av en linjefeil, slik at hun måtte gå over fra automatisk til manuell togframføring. Hun ba over telefon sin overordnede om avlasting, men anmodningen ble ikke imøtekommet. Stikk i strid med de to sakkyndiges vurdering uttalte høyesterett blant annet følgende om skyldspørsmålet: “*Selv om ulykken kan føres tilbake til underbemanning, foreligger det ikke i tilstrekkelig grad momenter som kan lede til frifinnelse.*” Til tross for at arbeidsgiver må kunne sies å ha medvirket til at ulykken kunne skje, ble ingen i NSBs ledelse tiltalt. Det hører med til historien at etter ulykken ble bemanningen ved stasjonen økt til to personer i rushtiden om morgenen og ettermiddagen. Sett med sikkerhetsstyringsens øyne synes det positivt at retten presiserer at en arbeidstaker i henhold til sikkerhetsreglementet skal prioritere de oppgavene som har sikkerhetsmessig betydning framfor å selge billetter og utføre andre pålagte oppgaver. Men konsekvensen ville i dette tilfelle, så vidt vi kan forstå, være at togekspeditøren hadde måttet stenge luken for billettsalg, informasjon om togtider, forsinkelser etc. midt i den verste rushtiden. En kan stille spørsmål om det er rimelig å kreve at en underordnet arbeidstaker skal utsette seg selv for den personlige belastningen dette ville innebære. På den annen side kan det sikkert tenkes at dommen har styrket andre togekspeditørers bevissthet med hensyn til å prioritere de sikkerhetsmessige oppgavene framfor andre oppgaver.

Som dette eksemplet viser, synes påtalemyndigheten og domstolene i enkelte tilfeller å ha liten toleranse for menneskelige feilhandlinger. Innen sikkerhetsstyringen er det i mange år forsket på menneskets naturgitte evner og begrensninger ("human factors") i samspillet med tildels komplisert teknologi (se bl.a. Reason, 1990). Dette har medført at en ikke er så rask til å kritisere den eller de som har forårsaket hendelsen, men fokuserer mer på bakenforliggende årsaksfaktorer som prosedyrer, organisasjon og ansvarsforhold, utvelgelse, trening, konstruktiv utforming av arbeidsplassen og de tekniske innretningene o.s.v.

5.8 Aktsomhetsvurderingen etter strl. §§ 238 og 239

Bestemmelsen om uaktsomt drap § 239, har innenfor de områder som denne rapporten omfatter, størst praktisk betydning i forbindelse med bruk av motorvogn. Det objektive gjerningsinnholdet i bestemmelsen er forvoldelsen av en annens død. Imidlertid nevner straffebudet ikke noe om medvirkning. I prinsippavgjørelsen i Rt. 1936.612 uttalte førstvoterende at det var lite tvilsomt at etter en naturlig språklig forståelse omfatter ordet forvolde “*enhver som setter et årsaksmoment for vedkommende rettstridige resultat...*”.

Det er ikke tilstrekkelig til fellelse for uaktsomt drap at tiltalte har opptrådt uaktsomt og at han har forvoldt en annens død. Det må også foreligge årsakssammenheng mellom uaktsomheten og dødsfølgen. I dette kan sies å ligge at følgen ikke ville inntrådt om tiltalte hadde opptrådt tilstrekkelig aktsomt.

Ved uaktsomhetsforbrytelsene blir det ikke noe spørsmål om straff for forsøk, jf strl. § 49. Men som regel vil handlingen i slike tilfelle kunne rammes av straffebud som retter seg direkte mot den uaktsomme atferd, f.eks. vtrl. § 3 eller strl. § 352.

Om bevisst uaktsomhet taler man når gjerningsmannen har vært klar over at det er en mulighet for skadeforvoldelse, men tar sjansen. Ubevisst uaktsomhet foreligger når gjerningspersonen ikke ofrer skademuligheten en tanke. Det sies seg selv at disse tilfellene psykologisk sett er meget forskjellige.

Det er fastslått i rettspraksis at uaktsomhetskravet i strl. § 239, *”Den som uaktsomt ved bruk av våpen, ved motorvogn eller på annen måte forvolder en annens død, straffes med fengsel inntil 3 år eller under særdeles skjerpene omstendigheter inntil 6 år. Under særdeles formildende omstendigheter kan bøter anvendes.”*, er det samme som i vtrl. § 3 første ledd, *”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.”*, jf Rt. 1963.744. Rent teoretisk er det allikevel forskjell på disse bestemmelsene. § 239 oppstiller som et vilkår at uaktsomheten må referere seg til dødsfølgen. Det kreves altså at tiltalte *burde* forutsett muligheten av en dødsulykke. Men den som kjører uaktsomt i trafikken, må vanligvis være forberedt på at det kan skje en dødsulykke, jf Rt 1990.1021, Rt. 1991.888. En annen sak er at det kan forekomme tilfeller hvor tiltalte blir frifunnet for uaktsomt drap, men samtidig domfelt for overtredelse av vegtrafikklovgivningen.

Straffen etter strl. § 239 er fengsel inntil 3 år.

Uaktsom legemsfornærmelse er ikke straffbar. Imidlertid har § 238 en straffebestemmelse om uaktsom legemsbeskadigelse. § 238 forutsetter at det er voldt betydelig skade, og svarer altså i det objektive gjerningsinnholdet til § 231 om forsettlig grov legemsbeskadigelse. Uaktsom legemsbeskadigelse: Det objektive gjerningsinnholdet i § 238, *”Den som uaktsomt ved bruk av våpen, ved motorvogn eller på annen måte forvolder betydelig skade på legeme eller helbred, straffes med bøter eller med fengsel inntil 3 år.”*

Angående medvirkningsspørsmålet henvises det til det som er sagt om medvirkning i forhold til § 239. Også angående skyldkravet stilles det seg likt med det som er sagt ovenfor om § 239. Det vises for øvrig til vedlegg 3 som referer til en del dommer som belyser bruken av bestemmelsene.

5.9 Foretaksstraff

Straffeloven §§ 48 a og 48 b bygger på de bestemmelser om foretaksstraff som ble vedtatt ved lov 20. juli 1991 nr 66 på grunnlag av Straffelovkommisjonens forslag i delutredning III, NOU 1989:11 Straffansvar for foretak.

Generelle bestemmelser om foretaksstraff ble innført ved lov 20. juli 1991 nr. 66. I Norge har foretaksstraffen sitt opphav i prisreguleringen under den annen verdenskrig. Lenge fantes det bare spredte bestemmelser om foretaksstraff, men de siste årene før vedtakelsen av § 48 a og § 48 b var det ganske vanlig at nye straffesanksjonerte lover også gav hjemmel for foretaksstraff. Ved vedtakelsen av § 48 a og § 48 b har Norge fått en generell hjemmel for å ilegge foretaksstraff. Selv om den tidligere særlovgivningen er erstattet av de generelle bestemmelsene i § 48 a og § 48 b, har eldre teori og rettspraksis fortsatt atskillig interesse.

Hovedvilkåret for foretaksstraff er at et straffebud er overtrådt av noen som har handlet på vegne av foretaket, jf strl. § 48a første ledd. Det kreves ikke at noen enkeltperson kan straffes for overtredelsen. Det betyr at også såkalte anonyme feil rammes, det vil si feil begått av en eller annen som ikke kan identifiseres, og som foretaket hefter for. Videre rammes såkalte kumulative feil, det vil si feil begått av flere i foretaket som hver for seg ikke har handlet uaktsomt, men hvor

den samlede atferden må kunne karakteriseres som uaktsom. Men straff skal ikke kunne ilegges ved hendelige uhell og force majeure.

Selv om vilkårene for ileggelse av foretaksansvar foreligger, vil det være opp til påtalemyndighetens og domstolens skjønn om ansvar skal ilegges i den konkrete saken; foretaksstraffen er fakultativ. Valgfriheten henger blant annet sammen med at foretaksstraffen som hovedregel vil ha en subsidiær karakter i forhold til det personlige straffansvaret, og at behovet for straffansvar for foretaket derfor bør være gjenstand for en særskilt vurdering i det enkelte tilfellet.

De sentrale momenter i vurderingen av om foretakstraff skal anvendes er lovfestet. Det skal etter strl. § 48b tas hensyn til straffens preventive virkning, overtredelsens grovhet, om foretaket ved retningslinjer, instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen, om overtredelsen er begått for å fremme foretakets interesser, om foretaket har hatt eller kunne ha oppnådd noen fordel ved overtredelsen, foretakets økonomiske evne og om andre reaksjoner som følge av overtredelsen blir ilagt foretaket eller noen som har handlet på vegne av det, blant annet om noen enkeltperson blir ilagt straff. De samme momentene vil også være relevante ved straffutmålingen.

Loven har en egen bestemmelse om hva som ligger i begrepet foretak, jf utkastets strl. § 48a andre ledd. Med foretak menes selskap, forening eller annen sammenslutning, enkeltpersonforetak, stiftelse, bo eller offentlig virksomhet. Uttrykket selskap omfatter også ansvarlige selskaper og kommandittselskaper. Straff for et morselskap skal bare kunne ilegges dersom overtredelsen kan sies å være begått også på vegne av dette selskapet.

Også offentlig virksomhet vil kunne bli ilagt foretaksstraff. Dersom det er tale om å ilegge staten som sådan foretaksstraff, vil påtalespørsmålet normalt bli avgjort av statsadvokaten etter de vanlige prosessreglene.

Ved foretaksstraff er det, som betegnelsen uttrykker, selve foretaket som straffes, ikke eieren eller noen ansatt. Ved enkeltpersonforetak kan det være vanskelig å skille her.

Hovedregelen i strafferetten er at det kreves skyld for å kunne straffes. Et foretak kan ikke utvise skyld, det kan bare fysiske personer. Se nærmere om dette bl.a. i Eskeland (2006) s 355. Innenfor erstatningsrettens område kan et foretak ilegges objektivt ansvar. Straffansvaret for foretak er av supplerende karakter. Det personlige ansvaret beholdes i prinsippet usvekket. Hvis man har funnet fram til én eller flere personer som er straffansvarlige, kan ansvar gjøres gjeldende mot dem. Påtalemyndigheten og domstolene må ut fra en helhetsvurdering avgjøre om også foretaket skal straffes.

Den nordiske strafferettskomitæen begrunner straffansvar for foretak ut fra et skyldresonnement. I NU 1986:2 (s. 31) uttales det:

”Man kan hävda att det föreligger skuld hos ett företag, när detta inte genom sin organisation, fördelning av arbetsuppgifter, instruktioner för medarbetare, kontrollåtgärder etc. har undgått lagöverträdelser som kunde ha undvikits. Däremot föreligger det inte någon skuld hos ett företag, om det inte finns något som kan läggas detta til last i det konkreta fallet, t.ex. at lagöverträdelser har varit oundviklig eller oförutsebar. I sådana fall bör något straffansvar för företaget inte aktualiseras.”

Selv om et foretak kan gjøres strafferettslig ansvarlig, er det ikke aktuelt å idømme alle typer strafferettslige reaksjoner. Foretaksstraffen vil normalt bestå i en bot. Bot vil kunne ilegges foretaket selv om det aktuelle straffebudet ikke selv hjemler bøtStraff. Det er en generell hjemmel for å idømme et foretak rettighetstap etter strl. § 29, jf strl. § 48a tredje ledd. En foretaksbot som ikke betales, kan ikke avsones ved subsidiær fengselsstraff. Aktuelt er bot, inndragning og rettighetstap. Av naturlige årsaker kan et foretak ikke straffes med fengsel. Det er heller ikke aktuelt å anvende fengselsstraff mot ledere eller innehavere av foretak hvis de ikke selv har gjort seg skyldig i en straffbar handling.

Det viktigste argumentet for å gjøre et foretak strafferettslig ansvarlig er at dette vil kunne gi straffebestemmelsene en økt preventiv virkning. Straffetrusselen vil kunne bidra til å skjerpe bedriftsledelsens aktsomhet. Dessuten vil straffen i slike tilfelle normalt ramme den som har hatt fordel av lovbruddet - det vil si foretaket. Hvis ikke foretaket kan gjøres ansvarlig, kan bare én eller flere av de ansatte i foretaket straffes dersom de oppfyller lovens skyldkrav. En eventuell bot må i så fall fastsettes etter den skyldiges økonomi. Straffer man derimot selve foretaket, kan boten bedre tilpasses overtredelsens grovhet, jf for eksempel Rt. 1988 s. 789- 790.

Et annet viktig argument for å kunne gjøre foretaket ansvarlig, er at det iblant ikke lar seg gjøre å finne fram til den eller de personene som har utført den uaktsomme (eventuelt forsettlig) handlingen (anonyme feil). I slike tilfelle kan ingen gjøres strafferettslig ansvarlig hvis ikke foretaket kan straffes. Et lovbrudd kan dessuten skyldes flere mindre feil som samlet må karakteriseres som uaktsomhet - feil begått av forskjellige personer - uten at noen av feilene er grove nok til å medføre straffansvar for noen enkeltperson (kumulative feil). Gjøres foretaket som sådant ansvarlig, unngår man at forholdet blir ustraffet. Økt samfunnsmessig regulering har ført til nye lovbruddstyper. Flere av dem vil ofte skje nettopp i foretak, for eksempel ved brudd på regler om produktkontroll, arbeidsmiljø og forurensing.

Straffansvar for foretak innebærer at straffen kan ramme eiere som er uten skyld i lovbruddet. Straff for foretaket innebærer likevel ikke noen personlig bebreidelse overfor eierne. Likevel kan det være rimelig at disse via sine eierinteresser i foretaket bærer en del av det økonomiske ansvaret for lovbrudd begått i foretakets - og for så vidt i deres egen - interesse. Det har vært hevdet at en styrking av det personlige straffansvaret og bruk av andre reaksjoner enn straff overfor foretaket kan være like effektivt som foretaksstraff. Ansvar for foretak kan likevel være et nyttig supplement til andre reaksjoner, som for eksempel inndragning og administrative avgifter, for å øke den samlede preventive effekten.

Inndragningsansvaret er fakultativt, og reglene om dette finnes i straffelovens alminnelige del og ikke i det enkelte straffebudet. Denne ordningen gjelder ikke bare for inndragning. Det er på ingen måte uvanlig at reglene om hvilke sanksjoner som kan pådras ved lovbrudd, finnes i generelle regler og ikke i det enkelte straffebudet selv, jf strl. § 26a om bøtStraff i tillegg til fengsel, § 29, § 30, § 31 om rettighetstap og § 33 om forvisning. Også når det gjelder fengselsstraffen, gir det enkelte straffebudet bare en begrenset veiledning; reglene om for eksempel minimums- og maksimumsgrenser, om konkurrens og om betinget dom finnes i straffelovens alminnelige del. En generell hjemmel for foretaksstraff i straffelovens alminnelige del samsvarer derfor godt både innholdsmessig og lovt teknisk med den gjeldende straffelovgivning.

Et hovedsiktemål med innføringen av strl. §§ 48 a og 48 b var å foreta en påkrevet opprydding i regelverket vedrørende foretaksstraff. En felles hjemmel for foretaksstraff kan dermed også antas å ivareta prevensjonshensynet bedre enn en fragmentarisk lovgivningsteknikk.

Foreligger det kumulative feil - det vil si feil som ingen enkeltperson kan gjøres ansvarlig for, men som foretaket kunne ha unngått ved bedre kontroll- eller sikkerhetsrutiner m.v. - er det

adgang til å straffe foretaket. Foretaket vil dermed ha en sterkest mulig oppfordring - strafferettslig sett - til å etterleve de reglene som gjelder for virksomheten. En adgang til å straffe også for kumulative feil må antas å øke straffebestemmelsenes preventive virkning. En straffetrussel som ikke også rammer kumulative feil, vil kunne bidra til at bedrifter ser seg tjent med uklare ansvarsforhold for å unngå straff. Et hovedformål med straffansvaret for kumulative feil vil være å motvirke ulike former for bevisst eller ubevisst - ansvarspulverisering.

Hvorvidt det er naturlig og hensiktsmessig å straffe for kumulative feil i det enkelte tilfellet, vil - som for foretaksansvaret generelt sett - bero på påtalemyndighetens og domstolenes skjønn. Departementet har tillit til at det her vil bli utøvet et forsvarlig skjønn. I hvert fall må det anses som en bedre ordening å legge skjønnsutøvelsen til påtalemyndigheten og domstolene i den konkrete saken enn at lovgiveren (det vil i praksis si det enkelte fagdepartementet) skal foreta en forhåndsvurdering av hvilke særlover som også bør ramme kumulative feil, og hvilke som ikke bør det, slik mindretallet i Straffelovkommisjonen og enkelte høringsinstanser har gått inn for.

Bestemmelsene om foretaksstraff krever at overtredelsen er begått «på vegne av» foretaket. I forarbeidene til forurensningsloven sies det om dette kravet, jf Ot.prp.nr.11 (1979-1980) s. 174:

”Noe konkret bevis vil ikke være nødvendig, men vilkåret utelukker selskapsstraff hvor overtredelsen er foretatt av utenforstående eller hvor den klart faller utenfor hva det er rimelig å regne med fra noen ansatt. Grensen på det siste punkt og mot selvstendige oppdragsmottagere bør trekkes etter noenlunde de samme linjer som ved arbeidsgivers erstatningsansvar etter skadeserstatningsloven 13 juni 1969 nr. 26 § 2-1, se særlig nr. 1 annet punktum.”

En sentral begrensning i erstatningsretten er at arbeidsgiveransvaret ikke omfatter «skade som skyldes at arbeidstakeren går utenfor det som er rimelig å regne med etter arten av virksomheten eller saksområdet og karakteren av arbeidet eller vervet», jf skadeserstatningsloven § 2-1. En liknende begrensning bør i henhold til Ot.prp. nr. 11 (1979 – 1980) gjelde for et foretaks straffansvar. Lovovertredelser som bærer et klart preg av illojalitet mot foretaket, er ikke begått «på vegne av» foretaket. Noen ansatte dumper for eksempel farlig industriavfall på en måte som strider mot den instruksen de har fått. Men instruksbrudd fritar bare for ansvar hvis foretaket ikke kunne ha forutsett at instruksen ville bli brutt, jf Ot.prp.nr.11 (1979-1980) s. 73-74. Et slikt instruksbrudd foreligger ikke hvis for eksempel arbeidet og rutineene i en transportbedrift er lagt opp slik at det i praksis er vanskelig å etterkomme kjøretidsreglene.

Parallellen med arbeidsgiverens erstatningsansvar kan likevel ikke trekkes fullt ut. Formuleringen «på vegne av» i en straffebestemmelse bør i utgangspunktet forstås noe snevrere enn formuleringen «for» arbeidsgiveren i skadeserstatningsloven § 2-1. Bestemmelsen om arbeidsgiveransvar for skade voldt av arbeidstakeren skal ivareta to sentrale hensyn, reparasjonshensynet på den ene siden og prevensjonshensynet på den andre. Den skadelidtes behov for dekning kan i erstatningsretten føre til at arbeidsgiveransvaret i praksis tøyes lenger enn det som er nødvendig ut fra preventive hensyn. Straffansvar for foretak ilegges nærmest utelukkende av preventive grunner. Grensen for hva som tilregnes foretaket vil derfor være noe snevrere.

På den andre siden omfatter straffansvaret for foretak mer enn en arbeidsgivers erstatningsansvar. For arbeidsgiveransvar kreves det at en av de ansatte har begått handlingen. Et foretak kan derimot også bli strafferettslig ansvarlig for handlinger begått av selvstendige oppdragstakere. Forarbeidene til forurensningsloven sitert foran kan dermed ikke tas helt på ordet i denne forbindelse.

Spørsmålet om en byggherre kunne bli ansvarlig etter arbeidsmiljøloven § 87 for overtredelser begått under en entreprenørs virksomhet, oppsto i en sak omtalt i Rt 1982.645. Høyesterett antok at spørsmålet måtte bero på en vurdering av de konkrete forholdene, og at det samme måtte gjelde i andre tilfelle hvor det er tale om en oppdragsgiver og en selvstendig oppdragstaker.

Førstvoterende uttalte blant annet at det må være «en naturlig forutsetning for ansvar for selskapet at det har hatt en reell myndighet til instruksjon og kontroll». Han uttalte videre at det må «legges vekt på om selskapet kan ha hatt noen økonomisk interesse i overtredelsen». I den konkrete saken fant man at selskapet som hadde stått som oppdragsgiver, ikke kunne være ansvarlig.

Videre vil en handling være begått «på vegne av» foretaket når det er et av dets organer som har handlet, for eksempel styret eller generalforsamlingen. I erstatningsretten gjelder i slike tilfelle ikke arbeidsgiveransvaret, men organets handlinger blir regnet som handlinger av foretaket selv. Om noen kan sies å ha handlet på vegne av foretaket, kan også avhenge av vedkommendes stilling. I grensetilfelle vil man lettere anta at det er handlet på vegne av foretaket hvis den som har handlet har en relativt høy stilling.

I lov 10. juni 1988 nr. 39 om forsikringsvirksomhet § 14-1 andre ledd er det tatt med en bestemmelse om morselskapets straffansvar for datterselskapets handlinger og om konsernansvar. En tilsvarende regel finnes i lov 10. juni 1988 nr. 40 om finansieringsvirksomhet og finansinstitusjoner § 5-1 andre ledd. I begge disse lovene rettes straffansvaret direkte mot morselskapet, jf formuleringen «... kan bøtStraff ilegges institusjonen eller morselskapet eller morselskapet i det konsern som institusjonen er en del av ...». En tilsvarende bestemmelse ble foreslått tatt inn i kredittilsynsloven, lov 7. desember 1956 nr. 1, jf Ot.prp.nr. 26 (1987-1988), men dette vant ikke gehør i Stortinget. I stedet ble det vedtatt en bestemmelse hvor morselskapet gjøres økonomisk ansvarlig på objektivt grunnlag for at boten blir betalt, jf lovens § 10 andre ledd andre punktum.

Både flertallet og mindretallet i Straffelovkommissjonen foreslo at det skal være et vilkår for foretaksstraff at overtredelsen er begått av noen som har handlet «på vegne av» foretaket. Uttrykket skal forstås på samme måte som etter gjeldende rett i dag. Ansvar skal i prinsippet kunne ilegges for feil begått ikke bare av ansatte, men også av oppdragstakere. Men ikke alle typer oppdragstakere eller ansatte hos oppdragstakere skal kunne utløse straffansvar for det oppdragsgivende foretaket. Dreier det seg om for eksempel en større entreprenør, vil det ofte være unaturlig å si at vedkommende handlet på vegne av det foretaket som har gitt oppdraget. Men hvis oppdraget er av en slik art at det like gjerne kunne vært utført av foretakets ansatte, er det mer naturlig å anse handlingen for å være begått på vegne av foretaket. Det avgjørende vil være om det foretaket som har gitt oppdraget, har hatt noen reell mulighet for å innvirke på hvordan oppdraget ble utført. Kommisjonen framholder videre at man for øvrig må velge hvilket av to foretak som skal gjøres ansvarlig, oppdragsgiveren eller oppdragstakeren. Ansvaret skal ikke kunne ilegges begge foretak.

I motsetning til enkelte gjeldende lover kreves det ikke, etter kommisjonens utkast, at bedriften har hatt fordel av overtredelsen, selv om dette kan være et viktig moment når man skal avgjøre om foretaket skal ilegges straff og ved straffutmålingen. Kommisjonen kom til at den ikke vil foreslå noen generell regel om morselskapets straffansvar. Kommisjonen mente at det ikke i alle tilfelle vil være rimelig å gjøre morselskapet strafferettslig ansvarlig for datterselskapets handlinger. Samtidig vil det være vanskelig å formulere de nærmere vilkårene for et slikt ansvar i en generell bestemmelse. Dessuten vil det i en del tilfelle være mulig å straffe morselskapet ved å anse handlingen for å være begått på vegne av dette. Men kommisjonen tilføyer: « Hvis praksis viser at det likevel er behov for en egen regel om straffansvar i slike konsernforhold, kan regelen innarbeides i loven senere. Det kan også lages særregler i bestemmelser hvor det er et spesielt

behov for det.» Særreglene om ansvar for morselskaper i kredittilsynsloven, forsikringsvirksomhetsloven og finansieringsvirksomhetsloven foreslås opprettholdt med den begrunnelsen at det dreier seg om bestemmelser av nyere dato. Men kommisjonen foreslår at Finansdepartementet vurderer om det er saklig grunn til å operere med forskjellige løsninger i disse lovene (direkte kontra subsidiært ansvar for morselskapet).

Departementet foreslo at det skulle være et vilkår for ileggelse av foretaksstraff at overtredelsen er begått av noen som har handlet på vegne av foretaket. Om forståelsen av dette vilkåret vises det til framstillingen i de foregående avsnittene. Departementet var enig med riksadvokaten i at både en oppdragsgiver og en oppdragsmottaker etter omstendighetene må kunne ilegges foretaksansvar i den samme saken. Departementet foreslo ingen egen regel om straffansvar for morselskaper, da dette vil være å strekke det strafferettslige ansvaret vel langt. Departementet viser til Den nordiske strafferettskomitéen anbefaling. Komitéen uttaler, jf NU 1986:2 s. 41:

”Bestämmelser av angivet slag skulle emellertid samtidigt bli tämligen komplicerade, bl.a beroende på att de måste utformas så att de anger under vilka förutsättningar ett sådant ansvar eller en sådan betalingskyldighet skulle inträda. Vidare måste med en sådan lösning sannolikt moderföretaget ges en möjlighet att vid sidan av dotterföretaget delta i processen om företagsstraffet.

Det mesta talar således för att man även i situationer av det här slaget bör hålla fast vid principen att ansvar bare skall åläggas det företag i vars verksamhet brottet har begåtts. Detta hindrar naturligtvis inte att såväl moderbolaget som dotterbolaget åläggs ansvar, om det är utrett att båda kan lastas för den påtalade normöverträdelsen.”

Morselskapet kan etter dette bare ilegges foretaksstraff dersom det kan sies at overtredelsen også er begått på vegne av dette selskapet.

Departementet foreslo at ileggelse av foretaksstraff skal være avhengig av et skjønn hos påtalemyndigheten og domstolene. Et slikt fakultativt ansvar kan ses som en nødvendig motvekt mot det prinsipielt sett meget vidtrekkende foretaksansvaret som departementet gikk inn for ved en generell hjemmel i straffeloven. For påtalemyndighetens skjønnsutøvelse gjelder de vanlige forvaltningsrettslige kravene om saklighet og forsvarlighet.

Valgfriheten gjør at påtalemyndighetens behandling av saken ikke trenger være innrettet mot foretaksstraff i andre tilfelle enn hvor dette anses hensiktsmessig. Det foreslås at loven skal angi visse momenter som er relevante for denne vurderingen. De samme momentene vil også ha betydning ved straffutmålingen, og departementet foreslo en viss utvidelse av lovens oppregning på dette punktet i forhold til kommisjonens forslag. Hvorvidt det skal ilegges et personlig straffansvar ved siden av foretaksstraffen i den enkelte saken, vil også langt på veg være et hensiktsmessighetsspørsmål. Det følger av foretaksstraffens karakter at det ikke alltid vil være aktuelt å straffe noen enkeltperson. Dette vil gjelde i de tilfellene straff ilegges for anonyme eller kumulative feil begått av noen som handlet på vegne av foretaket. Og det må være helt forsvarlig at påtalemyndigheten - enten av ressursgrunner eller rettferdighetsbetraktninger - avslutter etterforskingen når slike feil er funnet, selv om en fortsatt etterforsking sannsynligvis ville ha avdekket også en eller flere personlig ansvarlige. Men dersom det er på det rene at bestemte personer i virksomheten har gjort seg skyldig i straffbare handlinger, er påtalemyndigheten henvist til å bruke påtaleunntatelse etter straffeprosessloven (strpl.) § 69 dersom videre strafferettslig forføyning mot disse ikke er ønskelig. En fakultativ adgang til å innrømme slike personer en strafferettslig immunitet i de tilfellene hvor foretaket straffes, slik. Økokrim synes å antyde, er fremmed for vårt system og kunne etter departementets syn ikke anbefales. Dette er imidlertid ikke til hinder for at det ved reaksjonsfastsettelsen tas hensyn til graden av samarbeidsvilje hos gjerningspersonen under etterforskingen.

Departementet foreslo - for så vidt gjelder privat virksomhet - at foretaksstraff skal kunne ilegges selskaper, foreninger eller andre sammenslutninger, enkeltpersonforetak og stiftelser. Med andre ord fulgte departementet forslaget til kommisjonens flertall (likevel med et lite tillegg, jf nedenfor om boer), og det vises til den begrunnelsen som er gitt i avsnitt 7.1.3 foran. Også ansvarlige selskaper og enkeltpersonforetak skal kunne ilegges foretaksstraff; de omfattes av begrepet «selskap». Som kommisjonen framholdt vil dette være lite aktuelt - om enn ikke helt utelukket - dersom eieren blir idømt straff på personlig grunnlag. Dette følger av at det ved praktiseringen av bestemmelsene om foretaksstraff skal tas hensyn til at eieren ikke blir rammet av dobbelt straff. Etter omstendighetene kan også prevensjonshensynet anses tilstrekkelig varetatt ved at straff ilegges en eller flere fysiske personer i foretaket, slik at foretaksstraff heller ikke anses naturlig av denne grunn. I det hele tatt vil både vurderingen av om foretaksstraff skal ilegges, og av hvilken straff som i så fall skal utmåles, bli påvirket av om også noen enkeltperson samtidig blir idømt straff. Departementet mener dette momentet i vurderingen bør framkomme uttrykkelig i loven og har foreslått en formulering i tråd med dette, jf avsnitt 8.5 nedenfor.

Kommisjonen har pekt på at det i visse tilfelle vil kunne være aktuelt å straffe boer. Departementet foreslår at adgangen til dette beholdes ved at «bo» tas med i oppregningen av hva som menes med foretak i strl. § 48a. I prinsippet kan man tenke seg at straffansvar overfor et bo kan gjøres gjeldende også utenom tilfellene med rettergangsstraff, for eksempel der en næringsvirksomhet fortsettes for boets regning.

Etter kommisjonens utkast kan også det offentlige ilegges straffansvar. Når offentlig virksomhet er organisert som et eget rettssubjekt, omfattes denne av uttrykkene «selskap» eller «annen sammenslutning». Når «offentlig virksomhet» i tillegg er nevnt særskilt, siktes det spesielt til virksomhet som stat, kommune eller fylkeskommune driver direkte. Eksempler på dette kan være en forvaltningsbedrift eller kommunal boligbygging. En forvaltningsbedrift er en forretningsvirksomhet som drives av det offentlige uten at den er organisert som et eget rettssubjekt, som for eksempel NSB. Kommisjonen mener at det er prinsipielt riktig å likestille offentlig og privat virksomhet. Det er en verdi i seg selv at loven markerer en slik likestilling. Likestillingen understreker at det offentlige er underlagt vanlig lovgivning, og ikke behandles strafferettslig mildere enn det private næringslivet.

Et straffansvar for offentlig virksomhet kan dessuten ha en preventiv effekt, siden det medfører en klar plassering av ansvaret. Ledelsen for offentlig drevne enheter vil ofte kunne forvente negative reaksjoner fra andre når virksomheten ilegges straff. For eksempel kan en kommunes innbyggere reagere ved neste valg overfor et kommunestyre når kommunen har pådratt seg straffansvar. Kommisjonen viser til at den nordiske strafferettskomitéen har uttalt at foretaksstraff i hvert fall skal kunne anvendes overfor staten og kommunen når de utøver næringsvirksomhet eller virksomhet som ligger nært opp til dette, jf NU 1986:2 s. 40. Når det gjelder annen offentlig virksomhet, er komiteen noe mer i tvil. Men den utelukker ikke at det også på en del slike andre områder kan være en fordel om det finnes en mulighet til å reagere. Komiteen uttaler:

”Statliga och kommunala organ är i de flesta avseenden underkastade samma regler som gäller inom samhället i stort. De utför också en mängd funktioner som bl.a berör sådana i sammanhanget viktiga angelägenheter som t.ex. hälso- och miljöskyddet. Det kan då ligga ett värde i att lagstiftningen markerar en likställdhet mellan privat och offentlig verksamhet även i vad avser det straffrättsliga ansvaret för inträffade överträdelser. En viss preventiv effekt bör också kunna uppnås, eftersom man inte minst inom den offentliga förvaltningen bör ha anledning att söka undvika det klander som et utkrävande av ett straff skulle innebära.”

Kommisjonen peker på at det har vært innvendt mot å straffe staten vil bety å flytte midler fra en budsjettpost til en annen, siden boten tilfaller staten. Men det statsorganet som rammes, vil ikke være likegyldig overfor en slik flytting av budsjettmidler. Den nordiske strafferettskomiteén påpeker at ”*offentliga organ regelmässigt har en bestamd medeltildelning och att straffet i så fall leder till at den drabbade myndigheten får avstå från en del av sina anslag*”. Komiteen mener dessuten at det ikke er avgjørende at det til syvende og sist kan være allmennheten, i form av kommune eller stat, som bærer straffen. Mest vesentlig er etter komiteens syn at straffetrusselen kan ha en preventiv effekt på grunn av den bebreidelsen som ligger i en eventuell reaksjon, jf NU 1986:2 s. 40. Et annet argument som har vært framhevet, er at det virker fremmed å straffe staten når Kongen (regjeringen) er øverste leder for påtalemyndigheten, og samtidig øverste leder for statsforvaltningen. Etter kommisjonens syn bør ikke dette argumentet føre til at et straffansvar for staten avvises. Den endelige avgjørelsen av påtalespørsmålet i straffesaker mot staten bør tas av riksadvokaten.

Spørsmålet har vært reist om det foreligger konstitusjonelle hindringer mot et straffansvar for staten, jf Grunnloven § 86. Dette kan etter kommisjonens syn ikke være tilfelle. I § 86 er det snakk om straffansvar for statsråden personlig, mens det i utkastet til strl. § 48a - og gjeldende bestemmelser om foretaksstraff som omfatter det offentlige - dreier seg om et foretaksansvar for staten utløst ved handlinger begått av statens arbeidstakere. Kommisjonen finner ikke grunn til å gå nærmere inn på de spesielle spørsmålene som kan tenkes å oppstå i forhold til riksrettsansvaret om grunnlaget for foretaksansvar i et tilfelle skulle vise seg å være statsrådets egne handlinger.

Et spesielt problem oppstår når en offentlig virksomhet, som ikke er skilt ut som et eget selskap, overtrer loven fordi bevilgningene ikke strekker til. Et sykehus har for eksempel i en avdeling gammelt røntgenutstyr som medfører strålingsfare for de ansatte, slik at arbeidsmiljølovens bestemmelser om krav til arbeidsplassen ikke anses oppfylt. Hvis sykehuset i et slikt tilfelle mangler midler til nytt utstyr, kan det ha liten hensikt å ilegge straffansvar. Men er saken alvorlig, kan det være aktuelt å vurdere om eieren av sykehuset bør ilegges straffansvar. Det kan for eksempel tenkes at forholdene er så graverende at avdelingen heller burde vært stengt. Det kan også forekomme tilfelle hvor virksomheten kunne ha unngått lovovertrедelsen ved å prioritere midlene på en annen måte, eller hvor den har forsømt å ta opp spørsmålet med de bevilgende myndigheter. Også i slike tilfelle kan straffansvar noen ganger være aktuelt. Offentlig virksomhet står ikke i noen særstilling på dette området i forhold til mange private bedrifter med dårlig økonomi. På bakgrunn av de foran nevnte vurderingene foreslår kommisjonen at det offentlige, inklusive staten, bør kunne ilegges foretaksstraff. Men den understreker at foretaksansvaret her som ellers ikke er obligatorisk.

I prinsippet kan følgelig et statlig tilsyn bli gjort strafferettslig ansvarlig.

Kommisjonen foreslo ingen nye reaksjoner overfor foretak. Men regelen om rettighetstap vil etter utkastet bli gjort generell. Dessuten vil de ikke-strafferettslige reaksjoner man har i gjeldende rett fortsatt kunne brukes. Etter kommisjonens utkast vil bøtestraff være det viktigste straffalternativet overfor foretak. I de aller fleste tilfelle vil bøtestraff gi en tilstrekkelig preventiv effekt, eventuelt sammen med inndragning, jf nedenfor. Bøtestraff kan etter utkastet ilegges foretaket selv om det straffebudet som er overtrådt, ikke gir hjemmel for slik straff. Ved fastsettingen av botens størrelse må det legges vekt på de alminnelige straffutmålingsmomentene. En del av disse foreslås uttrykkelig lovfestet. De hensynene som har betydning ved avgjørelsen av om straffansvar for foretaket skal ilegges, har også betydning for straffutmålingen. Hensynet til foretakets økonomiske evne skal likevel bare trekkes inn i straffutmålingen.

Kommisjonen mente at det er viktig at bøtenivået settes høyt ved foretaksstraff. Den preventive virkningen av straffen vil bli betydelig svekket hvis bøtestraffen ikke griper merkbart inn i

foretakets økonomi. Boten kan vedtas ved forelegg, jf strpl. § 255. Bøtestraff som er ilagt et foretak, kan ikke være gjenstand for soning. Det er foretaket som sådant som straffes, ikke en fysisk person tilknyttet foretaket. Tidligere hadde flere særlover en uttrykkelig regel om at en bot ilagt et foretak ikke kunne være gjenstand for soning. Slike bestemmelser ble opphevet ved den nye straffeprosessloven fordi de ble ansett som overflødige, jf Ot.prp.nr.53 (1983-1984) s. 133. Kommisjonen foreslo likevel en bestemmelse som uttrykkelig utelukker at strl. § 28 om subsidiær fengselsstraff anvendes. Bestemmelsen er tatt inn som andre ledd i § 28. Begrunnelsen for forslaget er at kommisjonens utkast til bestemmelse om foretaksstraff også rammer ansvarlige selskaper og enkeltpersonforetak. Utkastet til § 28 andre ledd gjør det helt klart at subsidiær fengselsstraff heller ikke i disse tilfellene kan anvendes. Dette gjelder også når for eksempel innehaveren av et enkeltpersonforetak selv har deltatt i den straffbare handlingen som har utløst foretaksansvaret.

De generelle inndragningsreglene gjelder som nevnt også for foretak. Kommisjonen mener at det er grunn til å beholde dagens system med adgang til både å ilegge foretaket bøter og å kunne inndra verdier (vinningen) eller ting. Inndragning kan være en velegnet reaksjon ut fra et rettferdighetshensyn: Den fordelen som er oppnådd ved den straffbare handlingen, blir fratatt foretaket. Inndragning kan dessuten ha en viss pedagogisk effekt, siden den har en direkte tilknytning til lovbruddet. Den pedagogiske effekten antas å være størst ved gjenstandsinnndragning, for eksempel av en tankbil som frakter farlig avfall uten at den oppfyller sikkerhetskravene. Ved verdiinnndragning er tilknytningen til lovbruddet straks mindre direkte, og reaksjonen ligger nærmere opp til bøtestraff. Tidligere har inndragning i større utstrekning vært brukt som et instrument for i det hele tatt å kunne ramme juridiske personer, jf strl. § 35 og § 36 om handlinger begått «på vegne av» en annen. Men dette behovet er blitt mindre etter at det er kommet stadig flere straffebestemmelser som omfatter juridiske personer.

Inndragning kan for det første skje av vinningen som er tilfalt foretaket direkte ved lovbruddet, jf strl. § 34. Også besparelser kan inndras, for eksempel et beløp som tilsvarer de besparelsene som et foretak har hatt ved ikke å installere et renseanlegg som ville ha forhindret ulovlig forurensing. Kravene til bevis for vinningens omfang er noe mindre enn kravene til bevis for straffeskyld, jf strl. § 34. Det kan likevel være vanskelig å anslå vinningen. I slike tilfelle kan det være mer praktisk bare å bruke bøtestraff, eventuelt i tillegg til en viss inndragning. Vinningen kan inndras selv om handlingen ikke er begått «på vegne av» foretaket. Inndragningsansvaret etter strl. § 34 går dermed lenger enn straffansvaret etter utkastet til strl. § 48a.

Etter kommisjonens utkast er det en generell adgang til å fradømme foretaket helt eller delvis retten til å drive næringsvirksomhet. Rettighetstap er en inngripende reaksjon som man etter kommisjonens syn bør være varsom med å bruke. Det bør bare idømmes når samfunnsmessige hensyn tilsier det. Dette kan for eksempel være når en bedrift gjentatte ganger forsettlig eller grovt uaktsomt slipper ut større mengder med giftig avfall fordi bedriften ønsker å spare utgiftene til renseanlegg.

Departementet foreslår som kommisjonen, at det i de generelle reglene om foretaksstraff i straffeloven gis hjemmel for å ilegge et foretak bot og rettighetstap. Bot vil være den klart vanligste reaksjonen. Departementet antar at det bare rent unntaksvis vil være tale om å idømme rettighetstap. Ved utmålingen av straffen vil de vanlige straffutmålingsmomentene være relevante.

Hovedbegrunnelsen for enhver straffereaksjon, også foretaksstraffen, er atferdsregulering, se nærmere om dette innledningsvis i dette kapitlet. Straffen skal motvirke at samfunnets handlingsnormer overtres. Og straffen må søkes utmålt på en slik måte at den så vidt mulig vil virke avskrekkende og normdannende for framtiden. For foretak med solid økonomi bør dette hensynet etter omstendighetene lede til høye bøter, slik man har sett det i praksis. Departementet

mener at bøtenivået for foretaksstraff generelt sett bør ligge vesentlig høyere enn bøtenivået for personlig ansvarlige for samme overtredelse. Som kommisjonen har framholdt, vil straffutmålingsmomentene stort sett være sammenfallende med de momentene som er relevante når det gjelder vurderingen av om foretaksstraff overhodet skal ilegges. Kommisjonen mener likevel at hensynet til foretakets økonomiske evne bare kommer inn ved utmålingen av boten. Departementet antar for sin del at dette hensynet også vil kunne påvirke vurderingen av om foretaksstraff i det hele tatt skal anvendes, for eksempel i et tilfelle hvor foretaket er insolvent og det finnes en personlig, relativt velbemidlet og samtidig sentralt plassert ansvarlig for overtredelsen, for eksempel lederen eller eieren. Departementet foreslo at det burde fremgå av loven at det også skal tas hensyn til om noen enkeltperson blir ilagt straff for overtredelsen. Loven har en slik bestemmelse. Dette hensynet vil det være særlig aktuelt å trekke inn for å unngå «dobbelstraff» for eieren av mindre foretak. Det kan for så vidt ses som utslag av et mer generelt prinsipp, som også kommisjonen framholder, nemlig at det ved fastsettingen av en eventuell foretaksstraff må ses hen til de samlede reaksjonene som overtredelsen vil medføre, både for foretaket selv og for den eller de som har handlet på vegne av det. For foretaket er det særlig inndragning som kan være aktuelt. Departementet foreslår at hensynet om en samlet vurdering av reaksjonene på overtredelsen nevnes uttrykkelig i loven. Oppregningen av relevante hensyn er ikke uttømmende. Blant annet skal det ved fastsettingen av foretaksstraff - som ved ileggelse av annen straff - også legges vekt på likhetshensyn.

Departementet er enig med kommisjonen i at det bør tas inn en regel i strl. § 28 at det ved foretaksstraff ikke skal utmåles noen subsidiær fengselsstraff. Av strl. § 27 andre ledd framgår det uttrykkelig at bøter ilagt fysiske personer tilfaller staten. Det samme gjelder for foretaksbot, men departementet anser det unødvendig å ha en egen regel om dette i loven.

5.10 Kilder

Det meste som er skrevet i dette kapitlet er hentet fra Norsk Lovkommentar. Noe av det som er skrevet om foretaks straffeansvar er hentet fra Ståle Eskeland, *Strafferett* (2000), s. 342-360. I forhold til det som er nedtegnet om vegtrafikklovens (vgtrl.) bestemmelser, er noe hentet fra Norsk Lovkommentar og noe fra R.N. Torgersen og Engstrøm, *Vegtrafikkloven og trafikkreglene*, 3.utg. 1998, s. 59-94. Det som er skrevet om skyldspørsmålet er tatt fra Henry John Mæland, *Innføring i alminnelig strafferett* 2.utg. 1999, s. 117-125 og Ståle Eskeland, *Strafferett* (2000), s. 270-287. Det som er skrevet om strl. §§ 238 og 239, er hentet fra Johs. Andenæs og Anders Bratholm, *Spesiell Strafferett* 3.utg. 1996, s. 85-95. I teksten er det i tillegg vist til enkelte andre kilder.

Av eldre teori vises det særlig til Svein Slettan i *Lov og Rett (LoR)* 1980 s. 499-553 (s. 536-553) og Magnus Matningsdal/Gudrun Schneider i *Jussens Venner (JV)* 1989 s. 49-104. De nye bestemmelsene er særlig behandlet av Magnus Matningsdal i *Bratholm/Matningsdal* 1995 s. 909-930, Ståle Eskeland, *Strafferett* 2006 s.349-368, Rasmus Asbjørnsen, *Straffansvar for foretak - strl. paragraf 48 a*, Pål Jensen, *Når er foretaksstraff hensiktsmessig?*, *LoR* 1999 nr. 4 s. 216 flg. *Forskning om økonomisk kriminalitet*, Rapport nr. 21 (Norges Forskningsråd) 1995, Magnus Matningsdal i *JV* 1996 s. 98-115 og Andenæs 1997 s. 253-262.

Forarbeidene til bestemmelsene er NOU 1989: 11 *Straffansvar for foretak*, Ot.prp. nr. 27 (1990-91) og Innst. O. nr. 55 (1990-91). Forarbeider til strl. § 48a og § 48 b finnes i NOU 1989:11 (*Straffansvar for foretak*), Ot.prp.nr.27 (1990-1991), Innst.O.nr.55 (1990-1991), Besl.O.nr.58 (1990-1991) og Odels- og Lagtingsvedtak hhv. 30. mai og 6. juni 1991.

Av utenlandsk litteratur nevnes Sverker Jönssons avhandling: *Straffansvar og modern brottslighet - En idékritisk studie av straffansvar for juridiske personer*. Uppsala 2004. Boken er

anmeldt av Knut Høivik i Tidsskrift for strafferett 2005 s. 445 - 451.

6. Spørreskjemaundersøkelse og dybdeintervju blant utøvere av yrkestransport

6.1 Utvalg

I perioden oktober-november 2004 ble det utsendt ca 1100 spørreskjemaer til ca 60 bedrifter som driver yrkesmessig transport i Norge, med forespørsel om distribusjon blant ansatte og ledelse.

Bedriftene ble primært selektert ut fra kriteriet om at alle transportområder skulle være dekket, de skulle være store innenfor sin bransje, og som regel ble det valgt bedrifter der vi fra før hadde kontaktpersoner som kunne bistå i undersøkelsen. Kontaktpersonene var i hovedsak personer i ledelsen, enten i den administrative toppledelsen, eller personer som arbeidet med sikkerhet særskilt eller HMS generelt. I bedrifter der vi ikke allerede hadde kontaktpersoner, ble det på forespørsel etablert slike kontakter gjennom høsten 2004.

Verken tilfanget av bedrifter til undersøkelsen, eller av ansatte som fikk utdelt skjema, hadde som mål å danne tilfeldige, representative utvalg. Kontaktpersonene ble gitt følgende retningslinjer for utvelgelsen av respondenter:

- Skjemaet skal fordeles både blant ledelse, blant operativt og administrativt personell
- Distribusjon til personer som i kraft av sine stillinger har sikkerhetsrelaterte oppgaver, eller et særskilt ansvar for sikkerhet, d.v.s. for sikkerhetsledelse, for utvikling, vedlikehold og praktisk implementering av sikkerhetssystemer, operativt ansvarlige
- Distribusjon til personer som gjennom utøvelsen av yrket har vært direkte eller indirekte involvert i ulykker eller alvorlige hendelser (hvis slike finnes i bedriften)

I de fleste bedriftene skjedde distribusjonen internt, med bistand fra kontaktpersonene. I noen tilfeller ble det gjennomført postdistribusjon på grunnlag av oversikter eller personellister som kontaktpersonene skaffet til veie.

Vi kjenner ikke til hvor stor andel av de utsendte skjemaene som faktisk ble distribuert blant ansatte, men antar ut fra tilbakemeldinger fra noen av kontaktpersonene at det dreier seg om hovedmassen. I to bedrifter med til sammen ca 100 ansatte har vi kjennskap til at forespeilet utdeling ble avblåst av ledelsen etter at skjemaene var sendt til bedriften, men vi kjenner ikke årsaken til at dette skjedde, og vi har ellers ingen indikasjoner på at slike hindringer har vært utbredte. Vi antar at det totalt kan være i størrelsesorden 10 prosent av de utsendte skjemaene som ikke ble distribuert til ansatte. Imidlertid har vi noen indikasjoner på at utvalgssammensetning og distribusjonsmåte kan ha medført en skjev bransjevis fordeling. Dette vil bli kommentert nedenfor.

I alt var 406 utfylte skjema blitt returnert pr medio februar 2005, og disse er tatt med i foreliggende analyse. Dersom antakelsen om 10 % bortfall av utsendte skjema holder stikk, vil det si at vi har en svarandel på ca 40 %. Dette er relativt lavt, men sett i lys av at vi i undersøkelsen ikke primært har hatt som formål å danne representative utvalg, gir det likevel et empirisk underlag som vi betrakter som omfattende nok for en studie av denne typen. Undersøkelsen sikter ikke mot å generalisere alle funn, derfor vurderes ikke svarandelen som så lav at det svekker undersøkelsens konklusjoner.

6.2 Hvem svarer på skjemaet?

Skjemaet er delt ut til ulike typer personell, som selv klassifiserte seg i følgende kategorier, definert ved eksempler:

Tabell 1: Kategorier personell som har fått spørreskjema

Kategori	Eksempel på stillinger
Operativt ansvarlig	Kaptein, styrmann, fører e.l.
Mannskap	Vognbetjening, kabinpersonale e.l.
Administrativ leder	Daglig leder, divisjonssjef, avdelingssjef, formann, e.l.
Sikkerhets-/HMS ansvarlig	Ansvarlig for sikkerhetsstyring, HMS-ledelse, internkontroll e.l.
Annet	Stillinger som ikke kommer inn under de ovennevnte

Vi er klar over at det kan ligge noen usikkerheter og bransjevise ulikheter i denne kategoriseringen. For eksempel har sikkerhetsansvarlig innen luftfart en annen posisjon og andre arbeidsoppgaver enn innen banesektoren. Inndelingen er likevel uttrykk for en arbeidsdeling som eksisterer i de fleste virksomheter som driver profesjonelt innen transportområdet.

Svarfordelingen er vist i følgende tabell:

Tabell 2: Svarene i undersøkelsen fordelt på transportbransje og yrkeskategori

	Sjø	Luft	Veg	Bane	SUM
Operativt ansvarlig	89	59	5	25	178
Mannskap	55	11	10	21	97
Admin. leder	29	25	14	35	103
Sikkerhetsansvarlig	11	10	5	24	50
Annet	27	16	2	26	71
SUM	211	121	36	131	499
Antall respondenter	183	93	27	108	411

Når summene overstiger 406 (antall respondenter) skyldes det at det var anledning til å gi flere svar, både mht yrkeskategori og bransjetilknytning. Det finnes noen få eksempler på bedrifter som driver virksomhet innen både (f.eks.) veg og bane, mens ganske mange definerer stillingen sin til hjemmehørende i flere enn én yrkeskategori.

Tabellen dokumenterer også at utvalget er relativt beskjedent når det gjelder vegtransport. Vi har i utgangspunktet ikke fullstendig oversikt over hvor mange distribuerte skjemaer det har vært i hver bransje, men vet at det i vegsegmentet minst ble sendt ut 170 skjemaer. Hvorfor dette har resultert i bare 27 responser er vi ikke sikre på, men kjenner til at det i hvert fall i en større bedrift innen vegtransport ble truffet avtale om distribusjon som senere ble trukket tilbake (se også i kap. 6.1).

Tabellen kan også gi et bilde av at det er strukturelle ulikheter mellom bransjene som kan være dårlig fanget opp av undersøkelsen. Andelen administrativt ansvarlige blant respondentene ligger på 15-30 % for bransjene bane, luftfart og sjø, mens den er over 50 % for vegtransport. Andelen operativt ansvarlige (førere) er tilsvarende lavt for vegtransporten, til tross for at det er der hovedmassen av arbeidsstokken befinner seg i denne bransjen. Det kan indikere at skjemaet har vært mottatt og besvart i administrasjonen hos busselskaper mv, men uten at det har vært viderebrakt til det operative nivået. Det er også mulig at bil- og bussførere ikke har svart i samme omfang som for eksempel båtførere og piloter. En slik tolkning kan baseres på flere hypoteser, for eksempel at det påvirkes av ulikheter i utdanningsnivå mellom disse gruppene, eller fordi ikke alle har funnet temaet i undersøkelsen like relevant.

På grunn av det beskjedne omfanget av responser fra vegsektoren vil vi være tilbakeholdne med å tolke resultatene derfra for vidt. Vi vurderte underveis om det kunne være formålstjenlig å gå ut med en ny runde spørreskjemaer særskilt til bedrifter innenfor vegtransport, med tanke på å gjøre utvalget mer omfattende, men av hensyn til ressurs- og tidsbruk besluttet vi å gå videre med det eksisterende utvalget.

6.3 Respondentenes erfaring med ulykker og alvorlige hendelser

Følgende todelte spørsmålsstilling er benyttet:

- A ” Har du selv erfaring med ulykker eller alvorlige hendelser i jobbsammenheng? D.v.s. har du selv i jobbsammenheng noen gang?”
- B ” Har du en nær kollega (som du har diskutert hendelsen med), som i jobbsammenheng har:”

Spørsmålsdelene A og B er fulgt av listen referert i den etterfølgende Tabell 3. De fleste innførlene i denne listen er konkrete og relativt enkle å definere og forholde seg til (”etterforsket”, ”tiltalt”, ”sakkyndig” etc.). Listens første punkt (”... vært involvert i ulykke eller alvorlig hendelse”) skiller seg slik sett noe ut, ved at det overlates til respondenten å fortolke hvor langt begrepet ”involvert i” kan strekkes. Hovedpoenget er imidlertid her at de som svarer positivt faktisk *føler seg* involvert i en ulykke eller hendelse, i en slik grad at det kan være en relevant erfaringsbakgrunn.

Svarfordelingen i Tabell 3 om erfaring med ulykker og alvorlige hendelser må også tolkes på bakgrunn av at deler av utvalget er dannet med *nettopp slik erfaring* som kriterium. Det er derfor ikke overraskende positiv respons forekommer relativt hyppig her.

I materialet som helhet finnes følgende fordeling:

Tabell 3: Erfaring med ulykker og alvorlige hendelser, egen eller kollegas

Andel som	Respondenten selv	Kollega av respondenten	I alt (enten respondenten selv eller en kollega)
Har vært involvert i ulykke eller alvorlig hendelse	49,8 %	64,3 %	73,4 %
Har vært etterforsket av politiet i forbindelse med ulykke/hendelse	8,6 %	26,4 %	28,3 %
Har vært tiltalt i rettssak	1,2 %	14,0 %	14,3 %
Har vært domfelt i rettssak	1,0 %	9,6 %	10,1 %
Har vært vitne i rettssak	6,9 %	20,0 %	21,7 %
Har vært sakkyndig i rettssak	2,5 %	9,4 %	10,8 %
Avgitt forklaring i bedriftsintern eller offentlig gransking	24,1 %	39,2 %	44,6 %

Det er en meget liten andel som oppgir at de har vært tiltalt eller domfelt i en rettssak (i forbindelse med en ulykke eller alvorlig hendelse). I hele materialet finner vi bare 5 tiltalte og 4 domfelte. Derimot er det langt flere som oppgir at de har kolleger som har vært gjennom det samme, og så mange som 14,3 % til sammen har erfaringer med rettsvesenet, første- eller andrehånds. En svakhet ved materialet er at spørsmålene ikke sonderer mellom siktelse og tiltale når det gjelder erfaringer med rettsvesenet.

Det kan være fristende å gjøre direkte tolkninger av forskjellene mellom de oppgitte andelene på hvert "nivå" i denne erfaringskjeden, for eksempel slik: Hver sjette ulykkeserfaring blir etterforsket, hver syvende etterforskning resulterer i tiltale, og 5 av 6 tiltaler resulterer i dom. Men materialet kan ikke uten videre støtte slike tolkninger, dels på grunn av statistisk usikkerhet, men mest fordi informasjonen er gitt på individnivå, ikke på "hendelsesnivå". Vi kan ikke vite noe om antallet forekomster for hvert spurt individ. Den som oppgir seg selv som "involvert" kan være involvert én gang, men like gjerne to eller tre ganger. Dette er tilsvarende for alle som oppgir en eller annen form for erfaring i listen. Vi står overfor nøyaktig samme tolkningsproblem dersom vi ser på kolonnen for "kollegers erfaringer", og i tillegg kan vi her heller ikke vite noe om hvor mange kolleger som inngår i erfaringsbasen. Til tross for disse begrensningene finner vi likevel grunn til å bruke disse spørsmålene som det best tilgjengelige estimatet på det relative omfanget av erfaringer med ulykkeshendelser i materialet.

Bare 22 % av respondentene oppgir at de verken har erfaringer med ulykker eller alvorlige hendelser, og at de heller ikke har kolleger (som de har diskutert saken med) som har tilsvarende erfaringer.

Det er visse ulikheter mellom bransjene når det gjelder hvilke ulykkes- eller hendelseserfaringer respondentene har:

Tabell 4: Erfaring med ulykker eller alvorlige hendelser i forhold til bransje (alle former for erfaringer som er opplistet i tabell 2).

Andel som har erfaringer med ulykker eller alvorlige hendelser	Respondenten selv	Kollega av respondenten	Til sammen (enten resp. eller kollega)
Sjø	51 %	59 %	68 %
Luft	56 %	77 %	83 %
Veg	67 %	85 %	100 %
Bane	68 %	75 %	85 %

Det er også noen ulikheter mellom bransjene med hensyn til hvilken form for ulykkes- eller hendelseserfaring som oppleves oftest. I den følgende tabellen er respondentens erfaringer, og en evt. kollegas erfaringer slått sammen:

Tabell 5: Bransjevis fordeling av ulike typer erfaringer med ulykker eller alvorlige hendelser

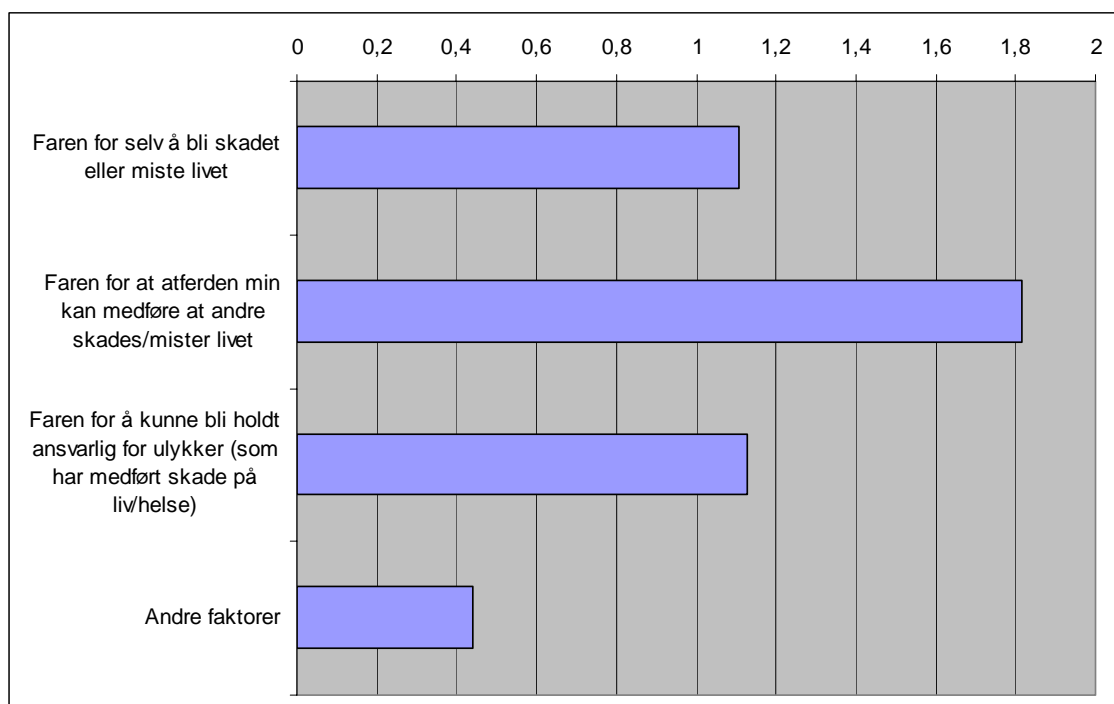
Andel som (av respondenten selv eller kollega)...	Sjø	Luft	Veg	Bane
Har vært involvert i ulykke eller alvorlig hendelse	66 %	78 %	96 %	78 %
Har vært etterforsket av politiet i forbindelse med ulykke/hendelse	15 %	19 %	56 %	55 %
Har vært tiltalt i rettssak	10 %	3 %	19 %	31 %
Har vært domfelt i rettssak	8 %	3 %	15 %	20 %
Har vært vitne i rettssak	17 %	14 %	19 %	37 %
Har vært sakkyndig i rettssak	7 %	10 %	7 %	20 %
Avgitt forklaring i bedriftsintern eller offentlig gransking	32 %	55 %	52 %	60 %

Tabellens første linje handler primært om forekomsten av hendelser innen de respektive transportområdene, mens de øvrige punktene i tabellen reflekterer *praksis* når det gjelder *håndteringen* av hendelsene, enten bedrifts- eller bransjeinternt, eller av rettsvesenet.

Særlig påtakelig er forskjellene mellom den praksis som respondentene melder om innen lufttrafikken og praksis i de øvrige bransjene. Mens andelen innen luftfart som i en eller annen forstand har vært involvert i ulykker eller alvorlige hendelser er omtrent som gjennomsnittet for hele materialet, kan det se ut som slike saker i denne bransjen bare unntaksvis kommer til påtalemyndigheten. En mulig fortolkning her kan være at bransjens egne systemer for sikkerhetsforvaltning og "egenjustis" trer inn i stedet for de offentlige justisorganene. På den andre siden ser det ut til at det både i veg- og banesektoren er slik at respondentene har erfaring med at sikkerhetsrelaterte hendelser ganske ofte ender med etterforskning, tiltale og dom. Innenfor sjøtransporten oppleves en mellomsituasjon, en lav andel av hendelsene kommer under politietterforskning, men i etterforskede saker involveres domstolene relativt ofte.

6.4 Hva betyr mest for måten folk utfører sitt arbeid på?

Respondentene ble bedt om å gi en vurdering (og prioritering) av hvilke faktorer som betyr mest for hvordan de selv utfører sitt arbeid på. Når valget står mellom følgende beskrevne faktorer, prioriteres slik (jo høyere tall, jo høyere innvirkning/betydning):

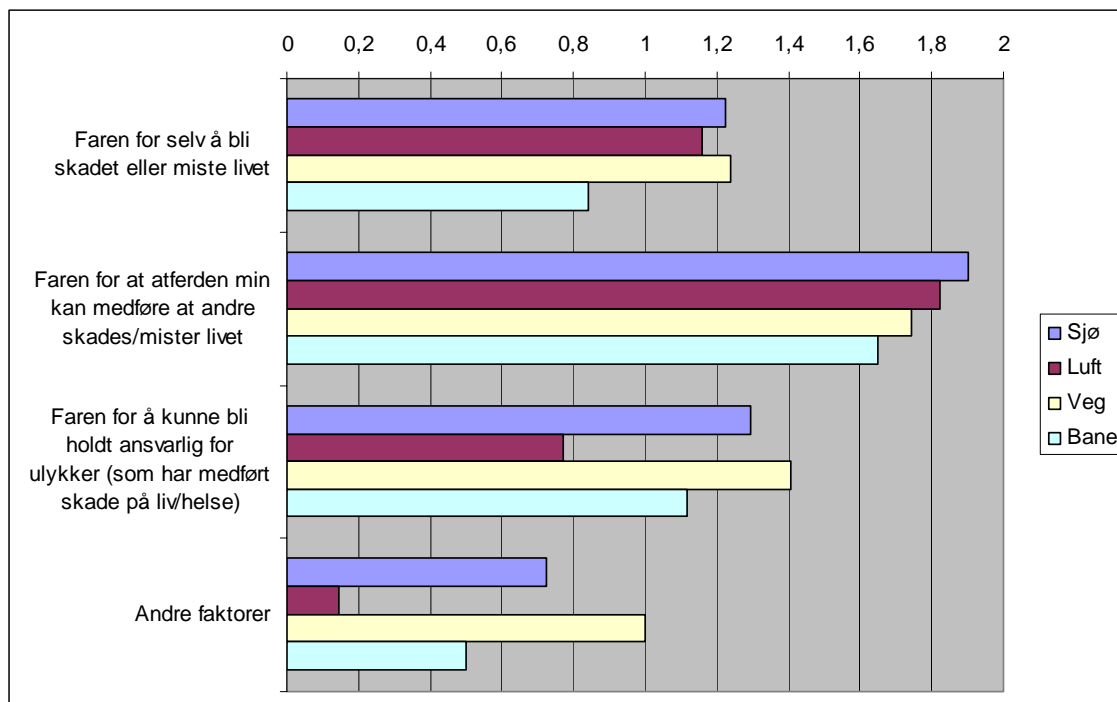


Figur 4: Faktorer som betyr noe for hvordan folk utfører sitt arbeid

I henhold til denne figuren er det altså faren for at en atferd kan gi fatal utgang som veier tyngst, materialet sett under ett, mens spørsmålet om å risikere å bli stilt til ansvar for atferden kommer klart ut som mindre viktig, mer lik det å risikere eget liv eller helse.

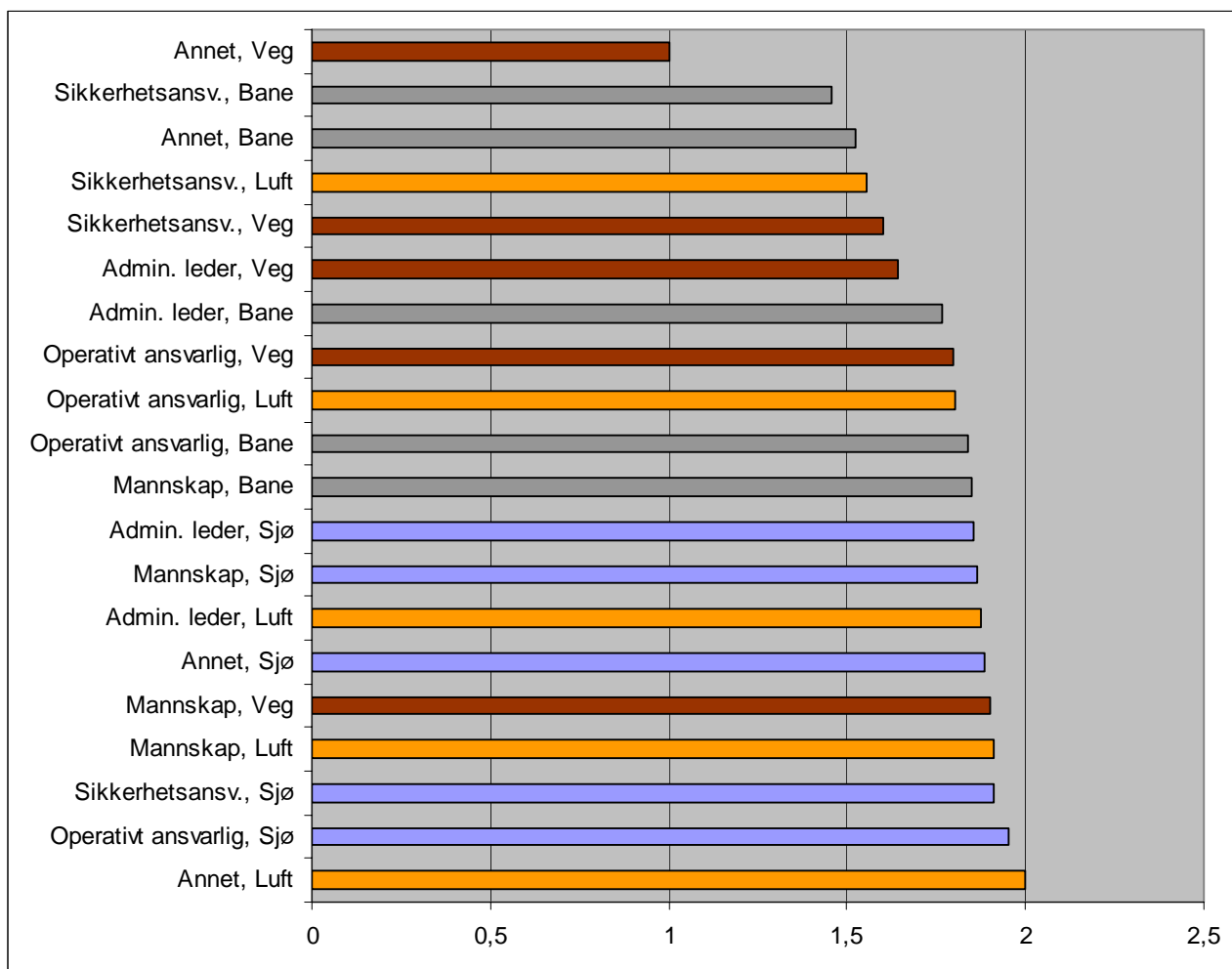
Det er noen ulikheter mellom bransjene når det gjelder dette spørsmålet, men hovedmønsteret er noenlunde det samme for respondenter i alle deler av transportområdet. Dette er vist i den neste figuren.

Den mest påtakelige ulikheten kommer i spørsmålet om hvordan faren for å bli holdt ansvarlig for ulykke påvirker eget arbeid. Mens de som arbeider innenfor banesegmentet holder dette for å være klart av større betydning enn faren for selv å bli skadet/miste livet, er bildet tilsynelatende stikk motsatt innenfor luftfarten: Egen sikkerhet vurderes der som viktigere enn muligheten for å komme i ansvar ved uhell.



Figur 5: Faktorer som betyr noe for hvordan folk sier de utfører sitt arbeid. Bransjevise ulikheter

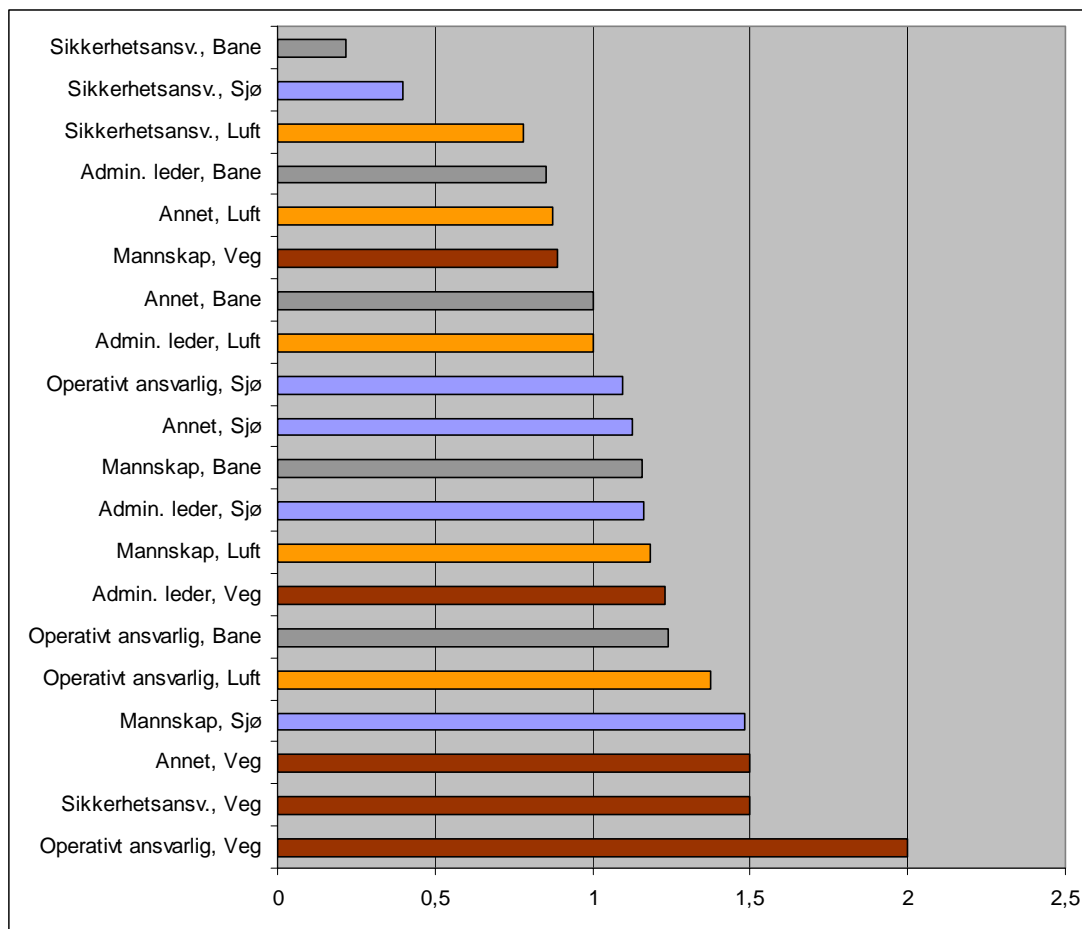
Det er nokså stor variasjon mellom ulike bransjer/yrkesgrupper når det gjelder hvilken betydning man tillegger disse faktorene. Følgende figur viser gjennomsnittstall for hvordan faren for at andre skal bli skadet eller miste livet blir vurdert av samtlige yrkesgrupper i materialet:



Figur 6: *Hvilken betydning har faren for at andre skal bli skadet/miste livet for eget arbeid. Ulikheter mellom bransjer/yrkeskategorier*

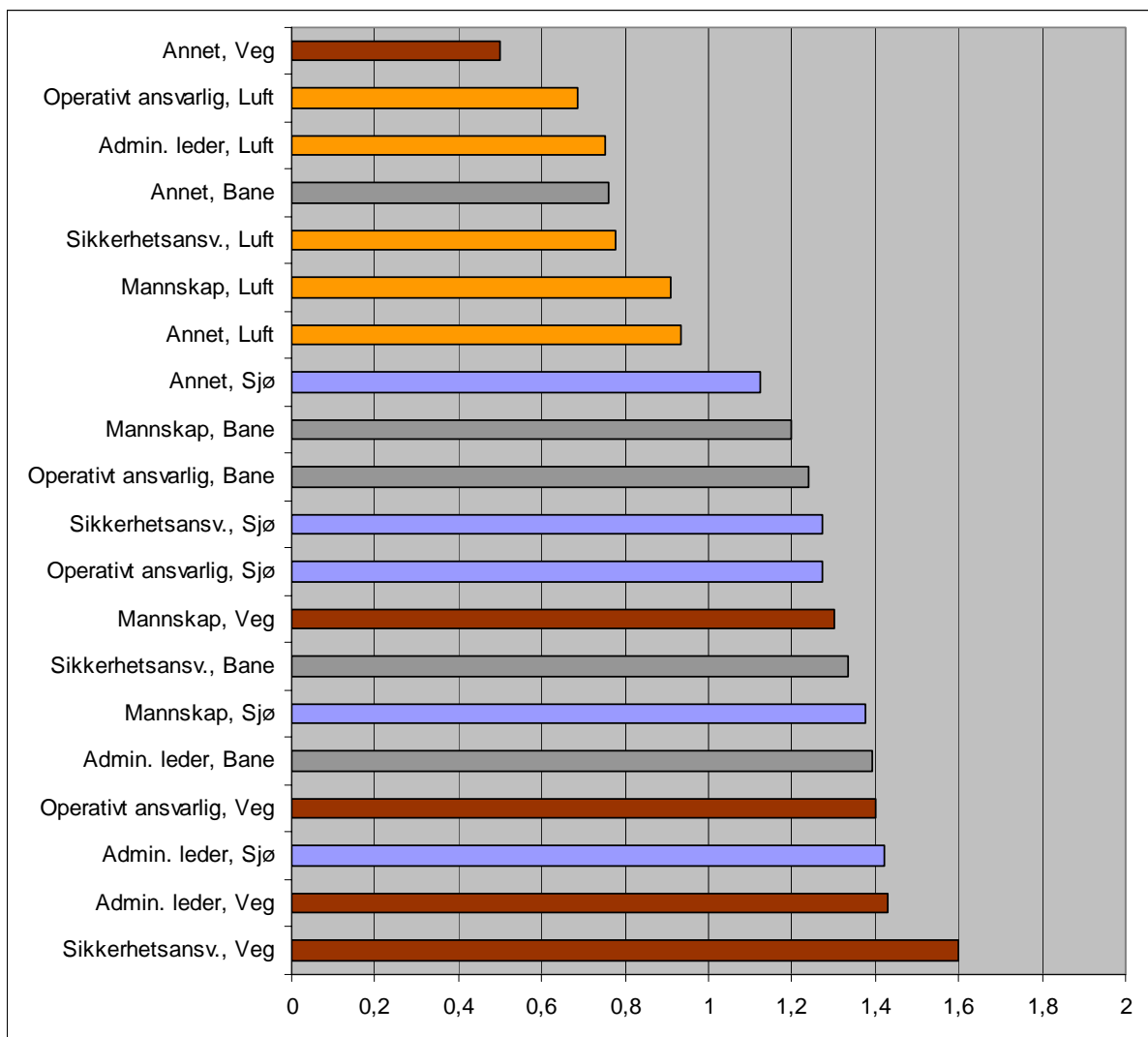
Det må imidlertid tas hensyn til at flere av disse kategoriene er relativt små, særlig de som tilhører vegtransport-bransjen. Flertallet av alle disse kategoriene har dette spørsmålet høyt oppe på listen over faktorer som påvirker eget arbeid. Ikke overraskende er det (i hovedsak) folk i stillinger som ikke innebærer operativt ansvar (admin. ledere, sikkerhetsansvarlige) som i minst grad er opptatt av spørsmålet.

Det er enda større spenn i tilsvarende oversikt som gjelder betydningen av egen sikkerhet, altså faren for selv å bli skadet eller miste livet.



Figur 7: *Hvilken betydning har faren for at jeg selv skal bli skadet/miste livet for eget arbeid. Ulikheter mellom bransjer/yrkeskategorier*

Særlig framtreddende, og ikke særlig overraskende, er at sikkerhetsansvarlige og administrativt ansvarlige i liten grad er opptatt av eget liv/helse, i motsetning til de som er operativt ansvarlige (altså førstelinje transportutøvende). Unntakene i forhold til dette generelle inntrykket finnes i kategorier som er meget små.



Figur 8: *Hvilken betydning har faren for at jeg selv skal komme i ansvar ved ulykker for eget arbeid. Ulikheter mellom bransjer/yrkeskategorier*

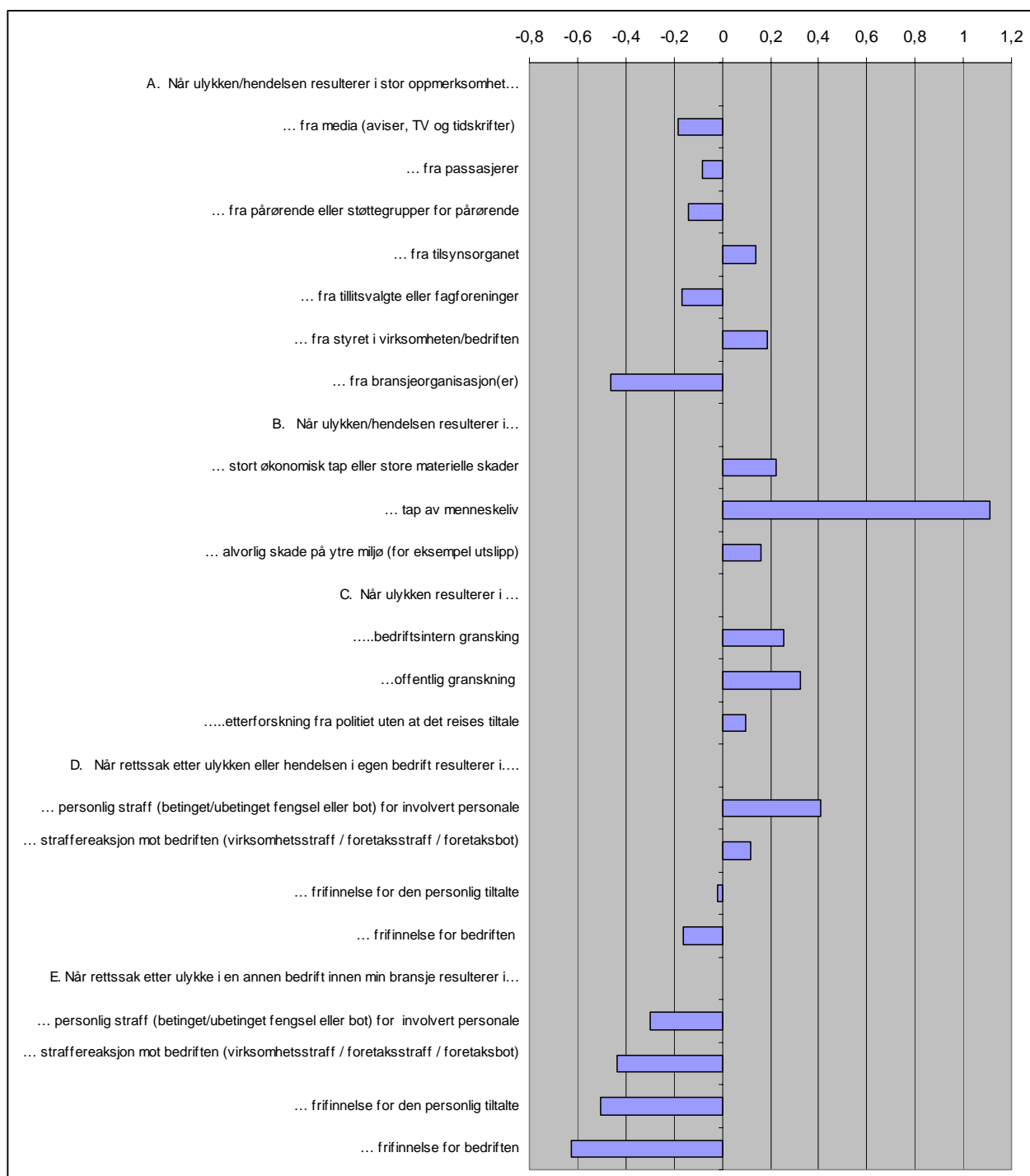
Også her er det betydelig spenn i oppfatningen. Legg særlig merke til at de som er involvert innenfor luftfarten i liten grad er opptatt av ansvarsspørsmålene. Dette gjelder både operativt ansvarlige, administrative ledere og annet personale. I den andre enden av skalaen er de administrative lederne både innenfor bane-, veg- og sjøtransport, relativt sterkt opptatt av disse spørsmålene.

6.5 Har ulykker eller alvorlige hendelser innvirkning på den enkeltes arbeid med sikkerheten?

Spørsmålet som er stilt i undersøkelsen er om og i hvilken grad ulike forhold ved en ulykke påvirker hvordan den enkelte utfører sitt daglige arbeid (knyttet til sikkerhet). Ut fra i alt 21 opplistede faktorer skal respondenten angi i hvor stor grad disse faktorene, som alle betegner eller kategoriserer ulykker, påvirker eget personlig arbeid (med sikkerhet). Svarene er gitt på en skala fra 1 til 5, der 1 tilsvarer liten påvirkning, 5 stor påvirkning. I de etterfølgende figurene er dette behandlet slik:

Først er gjennomsnittet for alle de nevnte faktorene beregnet. Deretter er det vist hvordan gjennomsnittet for hver enkelt faktor avviker fra det beregnede gjennomsnittet for alle

faktorene. Jo høyere positivt tall, jo sterkere *relativ* betydning sier respondentene at denne faktoren har for den enkeltes arbeid med sikkerheten.



Figur 9: Hvilke forhold ved en ulykke påvirker den enkeltes arbeid med sikkerhet. Avvik fra gjennomsnittet for alle faktorer

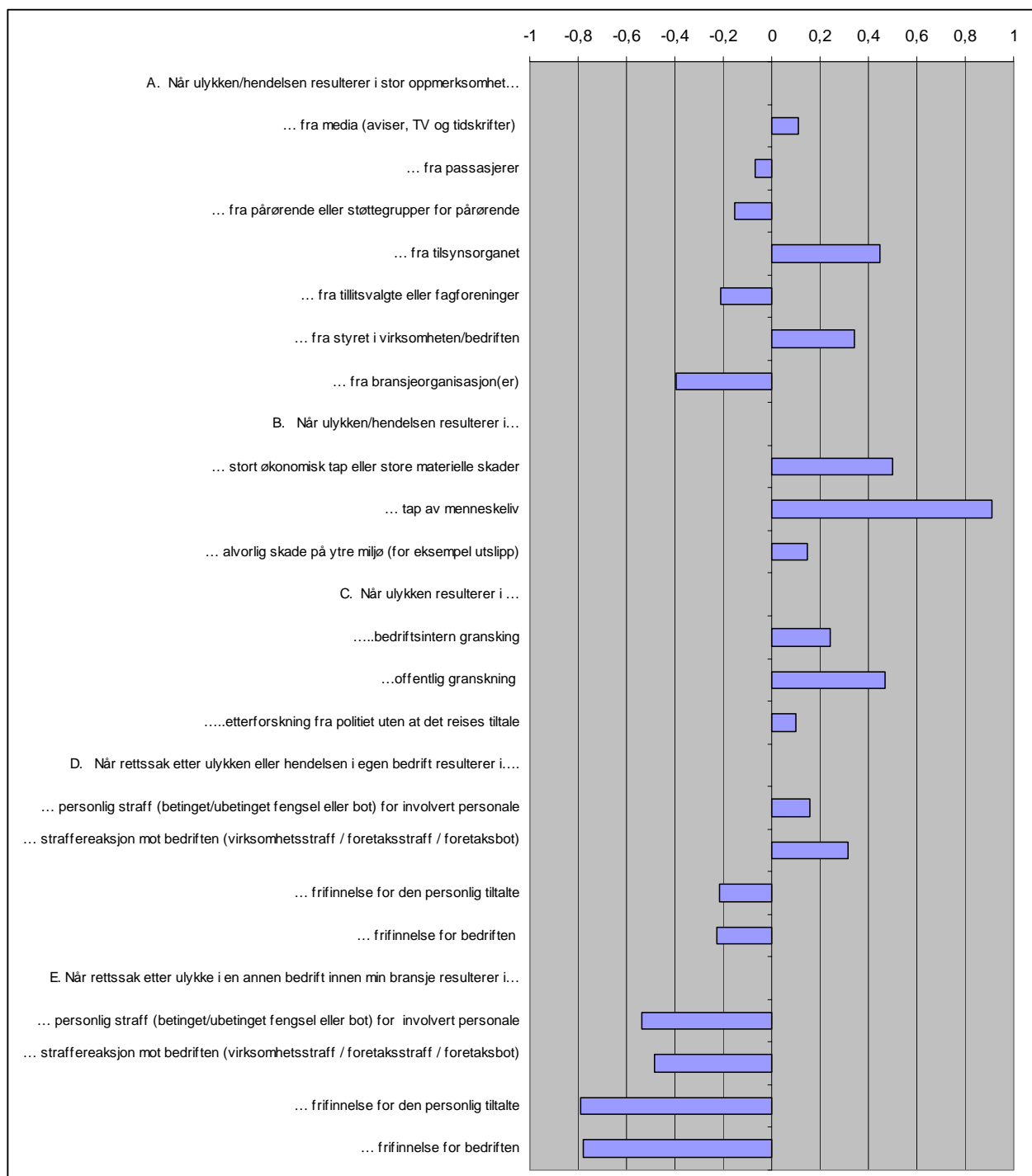
Det tidligere kommenterte funnet styrkes her; at tap av menneskeliv generelt er den faktoren som ser ut til å bety mest for respondentenes vurderinger av forhold ved ulykker. Imidlertid ser vi også at personlig straff for involverte (i egen bedrift) kommer høyt opp på listen over faktorer. Det er da påfallende hvor mye lavere påvirkning man hevder at straffereaksjoner mot andre bedrifter har på eget arbeid. Det er med andre ord klare indikasjoner på at respondentene ikke føler straffens

allmennpreventive effekt i samme grad som de påvirkes av den eventuelt individualpreventive virkningen.

Denne tendensen er til stede i hele materialet i større eller mindre grad, uavhengig av bransje eller yrkesmessig kategori.

6.6 Har ulykker eller alvorlige hendelser innvirkning på bedriftenes arbeid med sikkerheten?

Spørsmålet som er stilt i undersøkelsen er om og i hvilken grad ulike forhold ved en ulykke påvirker hvordan bedriftene gjennomfører sitt arbeid med sikkerhet. Ut fra de samme opplistede faktorene som inngikk i foregående spørsmål, skal respondenten angi i hvor stor grad disse påvirker bedriftens sikkerhetsarbeid. Svarene er gitt på en skala fra 1 til 5, der 1 tilsvarer liten påvirkning og 5 stor påvirkning. I figuren er det vist hvordan gjennomsnittstallet for hver faktor avviker fra gjennomsnittet for alle faktorer samlet. Jo høyere positivt tall, jo større er betydningen for bedriftens arbeid med sikkerheten.



Figur 10: Hvilke forhold ved en ulykke påvirker bedriftens arbeid med sikkerhet. Avvik fra gjennomsnittet for alle faktorer

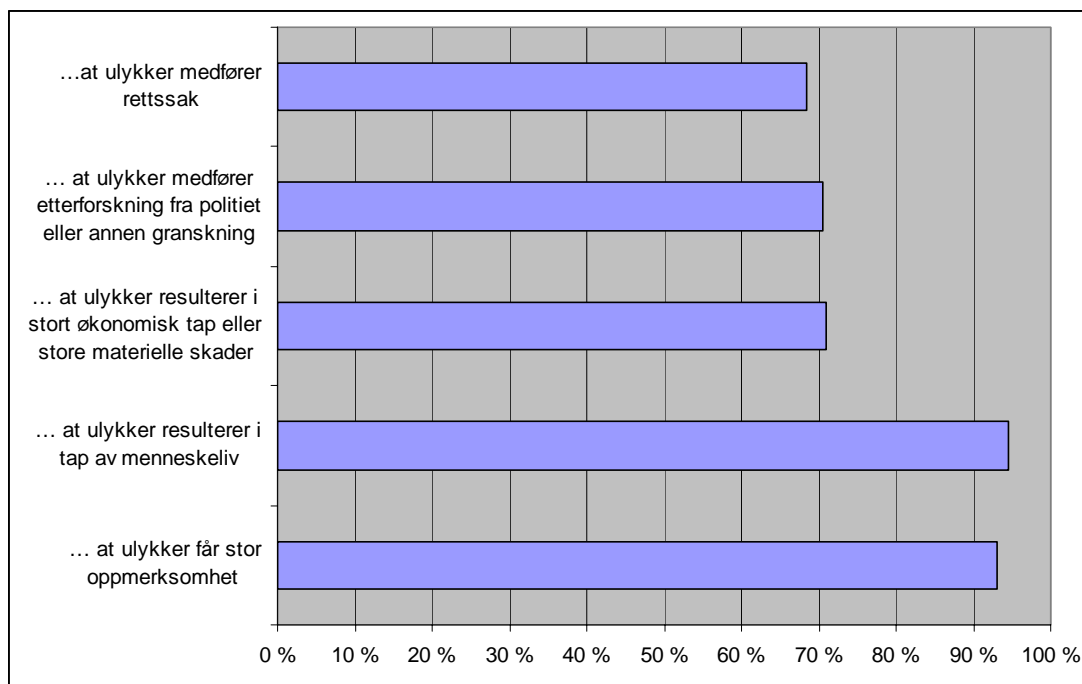
En del tendenser i dette spørsmålet er relativt sammenfallende med funnene i foregående kapittel, men det finnes også noen påfallende ulikheter. Det ser for eksempel ut til at mange respondenter mener at oppmerksomhet fra tilsynsorgan, styre og offentlig gransking, betyr mer som påvirkningsfaktor for bedriftens sikkerhetsarbeid enn for den enkelte ansattes arbeidsvaner.

Når det gjelder spørsmålet om straff og ansvar, særlig sett i relasjon til allmennprevensjon versus individuellprevensjon, er tendensen i dette spørsmålet den samme som i det foregående. Også her er det bare mindre ulikheter mellom bransjer og yrkeskategorier.

6.7 Påvirkes myndighetenes arbeid med regelverk, lover og forskrifter av konkrete ulykker?

Spørsmålet som er stilt i undersøkelsen er hvorvidt (og i hvilken grad) respondentene tror at myndighetenes arbeid med sikkerhetsrelatert regelverk (lover og forskrifter) påvirkes av konkrete ulykker, og av ulike forhold ved ulykker.

Et klart flertall mener at regelverksarbeidet generelt blir påvirket av ulykker, og at særlig de ulykkene som resulterer i tap av menneskeliv (og som får stor oppmerksomhet – sannsynligvis to sterkt interkorrelerte forhold), har høy innvirkning på myndighetenes arbeid.



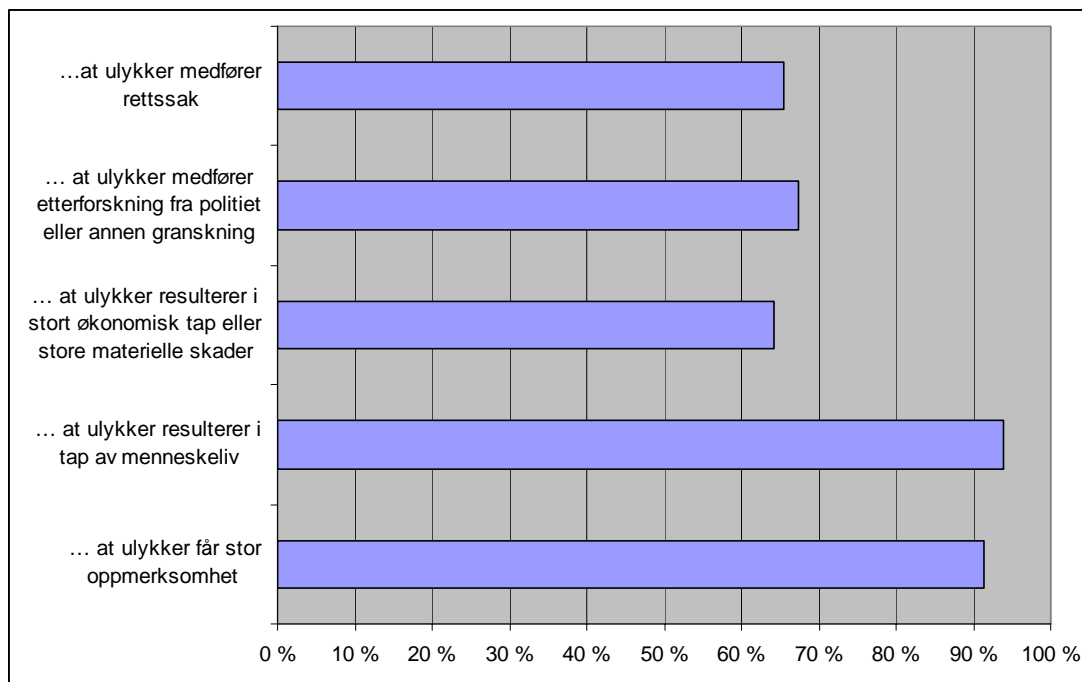
Figur 11: Andel som tror at myndighetens regelverksarbeid påvirkes av ulykker (og ulike forhold ved ulykker)

Disse oppfatningene varierer i liten grad med respondentens bransjetilknytning, og det er også stor samstemmighet mellom ulike yrkeskategorier.

6.8 Påvirkes tilsynsorganenes praksis av konkrete ulykker?

Spørsmålet som er stilt i undersøkelsen er hvorvidt (og i hvilken grad) respondentene tror at tilsynsorganenes praksis påvirkes av konkrete ulykker, og av ulike forhold ved ulykker.

Også på disse spørsmålene er det en gjennomgående oppfatning at utviklingen av praksis henger sammen med konkrete ulykkeshendelser. Bildet er praktisk talt sammenfallende med tilsvarende i foregående kapittel:



Figur 12: Andel som tror at tilsynsorganenes praksis påvirkes av ulykker (og ulike forhold ved ulykker)

Også på dette spørsmålet er det relativt små variasjoner mellom bransjene, og mellom ulike yrkeskategorier. En svak tendens kan påvises til at de som er tilknyttet luftfarten er mindre tilbøyelig til å tro at politietterforskning, annen granskning eller rettssak påvirker tilsynsorganet, enn i de øvrige bransjene, og særlig de som er tilknyttet sjøfarten eller vegtransport.

6.9 Funn på bakgrunn av dybdeintervjuene

I dette kapitlet oppsummeres noen generelle og representative utsagn fra de 6 intervjuobjektene. Merk at disse av ressursmessige grunner ble begrenset til jernbane (togoperatører og infrastruktureier) og busstransport, jf. kap. 3.4.

Om ulykkens betydning for sikkerhetsstyringen:

- En ulykke påvirker helt klart atferden og prioriteringene fra selskapets side. Men noen ganger gir all oppmerksomheten etter ulykken seg nærmest ekstreme utslag, som for eksempel etter Åsta-ulykken. I det tilfellet *”forfulgte man helt tynne tråder helt ut”* for å være sikker på at nå var alle mulige svakheter utbedret. *”For mye oppmerksomhet kan føre til misbruk av ressurser ut fra en nytte/kost-vurdering⁷”*.

Om personlig straffeansvar:

- Noen av informantene ga uttrykk for å være lite eller overhode ikke bekymret over muligheten for å bli tillagt personlig straffeansvar etter ulykker og andre hendelser. (Sitat: *”Det skal mye til. Yrkesstoltheten gjør at man er mest opptatt av hvorfor noe galt skjedde, ikke av muligheten for å få straff.”*) Andre i ledende stilling er mer oppmerksom på at en kan bli tillagt ansvar i forhold til sviktende HMS og vedlikehold, og er til dels bekymret for dette. (Sitat: *”En blir mer forsiktig og søker i større grad ryggdekning oppover i systemet.”*) Også moralsk ansvar er nevnt av en person i ledende stilling.
- Det ble hevdet at lokførere er svært oppmerksomme på muligheten for å komme i personlig ansvar dersom de ikke følger sikkerhetsforskriftene, f.eks. signalforskriftene.

Om foretaksstraff:

- Foretaksstraff eller trusselen om foretaksstraff kan være en vekker for ledelsen, men påvirker ikke arbeidet med sikkerhetsstyringen. Ledelsen er mest opptatt av at en foretaksstraff vil påvirke bedriftens omdømme negativt. (Sitat: *”En foretaksbot føyer skam til skade, men har ingen preventiv effekt på sikkerhetsstyringen.”*)
- Bøtenes størrelse tillegges ikke betydning *”så lenge de ligger på det nåværende nivået”* (inntil 10 mill. for store bedrifter ble nevnt).
- En kan noen ganger føle at virksomheten blir urettferdig behandlet – man får inntrykk av at de store virksomhetene har et ubegrenset ansvar. (Sitat: *”Store, stygge oss får en foretaksstraff, og alle er fornøyd. Og vi orker ikke å gjøre noe med det, for det er umulig å bevise at vi har vært flinke nok når det ligger en skadet eller omkommet der.”*)

Om allmennprevensjon:

- Det ble gitt klart uttrykk for at den allmennpreventive virkningen av dommer etter ulykker er ikke-eksisterende på virksomhets-/ledelsesnivå.

Om medias rolle:

- Massemedia synes å vie større oppmerksomhet mot togulykker enn for eksempel bussulykker med tilsvarende skadeomfang.
- Særlig etter Åsta-ulykken har konsernledelsen begynt å interessere seg for medias omtale av virksomheten.
- Faktiske feil i medias framstillinger av ulykker og nestenulykker og spekulasjoner om årsaker, for eksempel etter Åsta-ulykken, skaper mer frustrasjon enn domstolsbehandlingen. Dette til tross for at en kan bli usikker på om domstolene har tilstrekkelig faglig kunnskap til å felle riktige dommer innen jernbaneverksamhet.

⁷ Informanten ga uttrykk for et ønske om at dette utsagnet kom med i rapporten.

Om den øverste ledelsens engasjement i sikkerhets- og ulykkessammenheng

- Styret i flere av selskapene får rapporter om alvorlige hendelser, men blander seg ikke inn i trafikksikkerhetsmessige spørsmål dersom de føler at saken blir forsvarlig behandlet på lavere nivå i organisasjonen.
- Konsernstyret i en av bedriftene involveres ellers bare i sikkerhetsmessige spørsmål av strategisk betydning, for eksempel dersom noen tar initiativ til å stanse driften pga. at sikkerheten ikke er tilfredsstillende.

Om egenrapportering:

- Når det gjelder hvilken betydning muligheten for straffeansvar har med hensyn til om og hvordan alvorlige hendelser blir egenrapportert i bedriften, spriker svarene en del. En informant hevdet at det har størst betydning at den som har utført feilhandlingen, ikke kan vente seg spesielt velvillig behandling internt, dersom han/hun har unnlatt å rapportere hendelsen selv. En annen informant mente at den manglende rapporteringen kan skyldes frykten for personlig straff eller andre negative konsekvenser.

Om læring ”på tvers”:

- Læring etter ulykker i andre bedrifter i samme bransje, synes å få vekslende oppmerksomhet. I noen bedrifter dreier slike diskusjoner seg mest om årsakene til at sikkerheten sviktet, hos andre diskuteres først og fremst mulige forebyggende tiltak. Atter andre har et betydelig mindre bevisst forhold til muligheten for å lære av andres ulykker.

Om offentlig tilsyn:

- Tidligere kunne det virke som om tilsynsetaten i et transportområde hadde et sterkt markeringsbehov etter større ulykker og uttalte seg ”temmelig fritt” offentlig. Det var tendenser til rivalisering. Dette er blitt bedre nå.
- Ledelsen tar tilsynet alvorlig. Det å få ”karakterer” fra en utenforstående instans, virker som en viktig drivkraft i sikkerhetsstyringen.
- Hele toppledelsen og tilsynet møtes en gang i året for å diskutere viktige saker av felles interesse. Det fungerer bra.
- Arbeidstilsynet påvirker sikkerhetsarbeidet helt klart i en av bedriftene, bl.a. gjennom krav om risikoanalyser.

Om forsikring:

- En virksomhet hevdet at forsikring ikke hadde betydning for hvordan det ble jobbet med sikkerheten i denne.
- To av de andre virksomhetene gikk betydelig ned i forsikringspremie fordi de hadde god og dokumentert sikkerhetsstyring og lav ulykkesfrekvens.
- Enkelte forsikringsselskaper er flinke til å sende sine kunder informasjon om ulykker og ulykkestilløp, branner og lignende som de mener andre kan lære noe av.

7. Oppsummering, konklusjoner og anbefalinger

Dette prosjektet har på mange måter handlet om å gå opp nye stier. Så langt vi kjenner til er det ikke tidligere gjort forskning på sammenhengen mellom forvaltningens beslutninger, domsstolenes avgjørelser, forsikringsselskapenes saksbehandling og yrkestransportens prioriteringer innen sikkerhetsarbeid, verken i Norge eller i utlandet. Vi håper rapporten vil skape en nysgjerrighet om tema som forhåpentligvis kan komme sikkerhet innen transport til gode.

Prosjektet har i liten grad hatt anledning til å gå i dybden på sentrale problemstillinger. Målet har vært å lage en oversikt over problemområdet og belyse det gjennom sentral litteratur, rettspraksis og utdypende informasjon på et mer overordnet plan. Sammenstillingen av aktuell litteratur, gjennomgangen av sentrale lover og rettspraksis er forholdsvis omfattende og gir et teoretisk fundament som vil være nyttig for de som interesserer seg for området.

Problemstillingene for prosjektet ble formulert i følgende tre hovedpunkter:

- g) Hvordan alvorlige ulykker og nesten-ulykker er med og påvirker utformingen av lover og forskrifter av betydning for sikkerhet, straffeutmåling og erstatningsansvar
- h) Hvordan alvorlige ulykker og nestenulykker direkte og indirekte påvirker involverte virksomheter, med spesiell fokus på sikkerhetsstyringen ("den butte enden") og sikkerhetskulturen (holdningene til sikkerhet i "den spisse enden" – de som sitter nærmest ulykken, dvs. hos førere, trafikkleidere mv.)
- i) Hvordan alvorlige ulykker og nesten-ulykker påvirker tilsynsfunksjonene og dermed tilsynspraksis innen de respektive områdene i Norge.

Problemstillingene ble videre utviklet gjennom utarbeidelse av hypoteser som skulle hjelpe oss i arbeidet med å finne de gode og utfordrende innfallsvinkler til videre arbeid i form av spørreundersøkelse, fokusgruppesamtaler o.s.v. Hypotesene handler om sammenhengen mellom rettslig ansvar og sikkerhetsmessige konsekvenser innen transport, se kap. 7.1 under.

7.1 Hva er svaret på hypotesene?

Teori bidrar ikke til å verifisere eller avkrefte hypotesene. Dette gjelder med ett unntak, se nærmere under hypotese 7. Grunnlaget for øvrig finner vi i spørreundersøkelsen, intervju og rettspraksis.

Hypotese 1:

Hendelser med stort skadeomfang, stort skadepotensiale og/eller som skaper stor oppmerksomhet, har sterkere påvirkning på arbeidet med lover og forskrifter enn andre hendelser.

Hypotesen styrkes av resultatene fra spørreskjemaundersøkelsen og fokusgruppesamtalene.

Hypotese 2:

Offentlige granskinger etter ulykker har raskere og større innvirkning på virksomhetenes forebyggende tiltak enn en etterfølgende rettsaker.

Spørreundersøkelsen styrker hypotesen. Fokusgruppesamtalene styrker hypotesen for vegtrafikkens vedkommende.

Hypotese 3:

Oppmerksomheten fra massemedia er ledelsens største drivkraft for å unngå lignende ulykker.

Det er funnet marginal støtte for denne hypotesen i spørreskjemaundersøkelsen, men noe støtte i dybdeintervjuene.

Hypotese 4:

Styrets engasjement er den mest effektive påvirkningsfaktoren for forbedringer i sikkerhetsstyringen etter en uønsket hendelse.

I følge fokusgruppesamtalene synes hypotesen ikke å ha generell gyldighet. I henhold til resultatet fra spørreskjemaundersøkelsen vil styrets oppmerksomhet påvirke sikkerhetsstyringen i en viss grad, men er ikke en dominerende faktor. I følge dybdeintervjuene har styrets engasjement noe variert betydning.

Hypotese 5:

Nedgang i passasjertallet etter en alvorlig hendelse er oftest raskt forbigående og utgjør ikke det sterkeste motivet for ledelsen til å unngå ulykker.

Med bakgrunn i fokusgruppesamtalen med representanter fra tilsynsmyndigheter, styrkes hypotesen.

Hypotese 6:

Dommer som oppleves som "urettferdige" innen bransjen har ingen positiv innvirkning på det forebyggende sikkerhetsarbeidet i virksomheten(e).

På grunnlag av fokusgruppesamtalene finner vi ikke støtte til hypotesen. Tilsvarende gjelder spørreskjemaundersøkelsen og dybdeintervjuene. Imidlertid gir et vitneutsagn i Holberg plass saken støtte for hypotesen.

Hypotese 7:

Påtalemyndighetens valg av straffebestemmelse (anvarsgrunnlaget) kan være avgjørende for utfallet av rettssaken.

Vi finner ikke grunnlag for nærmere avklaring om hypotesens gyldighet i spørreskjemaundersøkelsen, dybdeintervju eller fokusgruppesamtaler. Juridisk teori (Bjordal og Graver, 1996) styrker imidlertid hypotesen.

Hypotese 8:

Foretaksstraff har større innvirkning på det forebyggende sikkerhetsarbeidet i virksomheten(e) enn straff mot enkeltpersoner.

Hypotesen styrkes svakt av spørreskjemaundersøkelsen, mer tydelig i fokusgruppesamtalene. Vi finner ikke liten støtte i dybdeintervjuene. I småbedrifter vil personlig straff føles mer belastende. Det kan på dette grunnlaget ikke sies noe om forholdet til forebyggende sikkerhetsarbeid.

Hypotese 9:

Alvorlige hendelser har like stor innvirkning på sikkerhetsarbeidet i de andre virksomhetene i bransjen som i den virksomheten der hendelsen inntraff.

Resultatene fra spørreskjemaundersøkelsen svekker hypotesen. Dybdeintervjuene gir et variert bilde, men hypotesen styrkes av luftfarten. Også gjennom fokusgruppesamtalen for tilsyn blir hypotesen styrket for luftfart. Det er avdekket forskjeller mellom transportområdene, uten at årsakene er klargjort gjennom dette prosjektet.

Prosjektet er imidlertid kjent med at Sleipner-ulykken i 1999 førte til en betydelig oppmerksomhet også i de andre norske hurtigbåtrederiene og en innskjerping av rutinene.

Hypotese 10:

Fagforeningene har stor innvirkning på sikkerhetsarbeidet innen luftfarten, mindre innen sjøfarten, jernbane og vegtrafikk.

Resultatene fra spørreskjemaundersøkelsen svekker hypotesen. Fra fokusgruppesamtalene styrkes hypotesen for luftfart. De øvrige områdene er usikre med unntak av vegtrafikk som styrker hypotesen.

Hypotese 11:

Forsikringsselskapene har vært pådrivere for sikkerhetsarbeidet

Utsagnene fra fokusgruppesamtalene både styrker og svekker hypotesen. Det gis et variert bilde for de ulike transportområdene.

7.2 Andre sentrale observasjoner og problemstillinger som er framkommet gjennom prosjektet

Gjennom arbeidet med prosjektet har vi fått tilgang til og innsikt i en omfattende teori og en del sentrale rettsavgjørelser. Spørreundersøkelsen og den etterfølgende kontakten med aktører innen sektoren, gjennom dybdeintervju og fokusgruppesamtaler, har gitt innspill til refleksjoner til problemstillinger i tillegg til hypotesene. Dette kapitlet oppsummerer disse konklusjonene på disse problemstillingene på en tematisert måte.

Om klassifisering av ulykker

Innen jernbane har vi registrert at togoperatører (for eksempel NSB) og infrastruktureier (Jernbaneverket) oppfatter det som uriktig at påkjørsler på jernbaneoverganger klassifiseres som jernbaneulykke i de tilfellene der alle sikringsanleggene (signallys, bom og lignende) har fungert som de skulle. Slike ulykker burde etter disses mening klassifiseres som vegulykker, fordi ulykkene skyldes brudd på vegtrafikkloven, ikke jernbaneloven.

Om etterforskningsmetoder og tiltale

Det kan reises spørsmål om dagens etterforskningsmetoder er adekvate ved kompliserte ulykkesforhold. Problemene ved etterforskning av ulykker har paralleller til etterforskning av økonomisk kriminalitet. Har påtalemyndigheten direkte tilgang til nødvendig faglig kompetanse? Er det en svakhet at etterforskningen i for stor grad er basert på interne og/eller eksterne granskningsrapporter eller legger slike til grunn? Oftest er slike rapporter etter ulykker avgitt utelukkende med det formål å klarlegge hva som har hendt, hvorfor (årsakene) og hvordan lignende hendelser kan forebygges i framtiden — ikke for å avdekke mulige straffbare forhold. Enkelte mener at det derfor er uheldig hvis domstolene legger slike rapporter til grunn. Blant annet ble det hevdet etter Sleipner-dommen, at domstolene på flere punkter nærmest ukritisk hadde godtatt den regjeringsoppnevnte undersøkelseskommisjonens rapport. Andre mener at det

bak denne typen rapporter oftest ligger et omfattende og grundig arbeid, utført av uavhengige personer med tung fagkompetanse og detaljkunnskap om den aktuelle teknologien, styringssystemer osv. Disse hevder at granskingsrapporter derfor ofte vil gi en bedre beskrivelse av selve hendelsesforløpet (gjerningen) og ikke minst de bakenforliggende årsakene til at hendelsen inntraff, enn det politiet kan forventes å kunne beskrive.

Etter prosjektmedarbeidernes oppfatning, kan det i enkelte tilfeller stilles spørsmål ved påtalemyndighetens prioritering; hvorfor enkelte i årsakskjeden blir tiltalt og andre ikke. Dette kan delvis skyldes at utvalgskriteriene i den enkelte sak ikke blir gjort tilgjengelig for allmennheten. I Sea Cat- og Sleipner-sakene mener f.eks. mange at også Sjøfartsdirektoratet burde ha vært tiltalt. I Tåsensaken ble Sporveien ikke tiltalt, til tross for utilstrekkelige sikringstiltak. I saken om Gissur Viking kan en reise spørsmål om hvorfor den/de ikke ble tiltalt som, i strid med gjeldende prosedyrer, forårsaket forstyrrelsen i cockpit under innflygingen. Andre eksempler er nærpasseringen over Meråker og brannen i Scandinavian Star.

En av årsakene til at det tidligere nesten utelukkende var *førstelinjepersonellet* (trikkefører, sjåfør, flyger, navigatør eller lignende) som ble tiltalt og dømt, kan være formuleringen i straffeloven § 239: ”Den som ved uaktsomhet forvolder en annens død, straffes med...” osv. Ved en slik formulering er det naturlig at påtalemyndighetene og domstolene får sterkest fokus på den som ”holdt i rattet” da ulykken skjedde. For øvrig rammes også medvirkning. Det er sannsynlig at datidens lovgivere først og fremst hadde den umiddelbare gjerningsmannen i tankene da loven ble gitt. Som nevnt foran vil det imidlertid i dagens kompliserte systemer også være en rekke andre (bakenforliggende) årsaker å ta i betraktning ved vurderingen av tiltale og straff. Dagens lovgivning og rettspraksis med hensyn til foretaksstraff representerer et betydelig framskritt i så måte. Større fokus på foretaksstraff framfor personlig straff kan gjøre at domstolene i framtiden vil gi et mer positivt bidrag til å forebygge ulykker i tråd med prinsippene bak moderne sikkerhetsledelse.

Bjordal og Graver, 1996/97, påpeker med utgangspunkt i flere konkrete rettsavgjørelser at lovvalget i tiltalebeslutningen kan være avgjørende for om alle forhold i saken blir belyst.⁸ I ett tilfelle førte for eksempel valget av straffeloven til at arbeidsgivers ansvarsforhold og arbeidsregler ikke ble vurdert, i motsetning til om tiltale var tatt ut i henhold til arbeidsmiljøloven. Sagt med andre ord kan en i slike tilfelle stille spørsmål om det er rette person som sitter på tiltalebenken. I så fall kan det virke uheldig i forhold til den alminnelige rettsoppfatningen. I og med at dommene ikke alltid belyser alle de bakenforliggende (”egentlige”) årsakene til ulykken, har heller ikke påtalemyndigheten og domstolene nødvendigvis bidradd særlig til å forhindre nye, lignende ulykker ut over hva som eventuelt måtte følge av straffen. Vi tror at etterforskningen kan bedres når det gjelder systemulykker.

I straffesaker hvor skyldspørsmålet blir av avgjort av en lagrett (jury), inneholder dommen ingen redegjørelse for hvorfor vedkommende er funnet skyldig. Dette har vi imidlertid ikke opplevd som noe problem i de sakene vi har gjennomgått.

Om allmennpreventive hensyn

I noen tilfeller tas det allmennpreventive hensyn ved straffeutmålingen. Ved behandlingen av Kolbotn-ulykken synes herredsretten ved 2. gangs behandling å være på linje med noe av filosofien bak moderne sikkerhetsledelse, nemlig at ulykker ikke først og fremst kan forebygges gjennom trussel om personlig straff, men gjennom en dypere forståelse av hvorfor mennesker og systemer svikter. En viktig forutsetning for å unngå ulykker innen transport er forståelse og

⁸ Bjordal og Graver (1996 s. 37 og flg.) og Bjordal (1997 s.71).

aksept for at mennesket ikke er en ufeilbarlig maskin. Menneskets iboende svakheter må søkes kompensert gjennom valg av tekniske og organisatoriske løsninger (systemer) som gir *forsvar i dybden* (Reason, 1997), dvs. systemer med flere uavhengige sikkerhetsbarrierer (forsvarslinjer utenpå hverandre).

Om betydningen av å følge arbeidsgivers instruks

Det kan i enkelttilfeller synes urettferdig når en person har forholdt seg i samsvar med arbeidsgivers instruks, men allikevel blir vurdert til å ha handlet uaktsomt. Det rettslige utgangspunktet er her klart: Generelt vil det ikke være straffriende å handle i samsvar med arbeidsgivers instruks. Ved straffeutmålingen vil det imidlertid vanligvis være et moment som tillegges vekt. Under rettssaken etter ulykken på Holbergs plass hevdet Sporveiens representant ”med styrke” at instruksene var basert på bred erfaring helt fra trikkens barndom i Oslo sentrum, foruten risikoanalyser og statistikk over uønskede hendelser. Likevel mente retten tydeligvis at instruksene ikke var *adekvat* (egnet for formålet). Domstolen foretok ingen vurdering av instruksene, men vurderte resultatet. Det ble ikke reist tiltale mot foretaket for mangelfull instruks. Føreren av sporvognen ble funnet å ha opptrådt strafferettslig uaktsomt selv om hun hadde forholdt seg i samsvar med instruksene. Lagmannsretten har etter vår oppfatning i dette tilfellet anvendt en streng aktsomhetsnorm.

Prosjektgruppen har reiste spørsmålet om hvordan Sporveien i egenskap av foretak kan eller bør forholde seg til at trikkføreren ble dømt etter Holbergs plass-ulykken, til tross for at trikkføreren fulgte den pålagte instruksene fra arbeidsgiver. Domstolen fastslår at trikkførere er underlagt vegtrafikkloven og har en selvstendig plikt til å vurdere hva som er den sikreste måten å føre trikk på. Dommen kan tolkes slik at foretaket bør erkjenne at instruksene sjelden er perfekte, og at sikkerheten ikke bare kan ivaretas gjennom en instruks som den nevnte. For eksempel kan det tenkes at det vil være nødvendig å gå tilbake til tomannsbetjente trikker i rushtiden for å unngå lignende ulykker. Dommen kritiserer som nevnt ikke instruksene som sådan, men hevder implisitt at den er mangelfull eller ikke adekvat i den forstand at instruksene ikke løser problemet med å unngå ulykker ved oppstart. Det virker urettferdig at trikkføreren blir ”brukt” til å irrettesette Sporveien.

Om aktsomhetsnormen

Den aktsomhetsnormen (simpel uaktsomhet) som domstolene har lagt til grunn, er streng. I prosjektet har vi ikke avdekket at aktsomhetsnormen varierer fra område til område, men vi kan heller ikke utelukke at det er variasjon. Domstolen må til sist foreta en konkret vurdering. Forskjellen mellom vtrl. § 3 og strl. 239 ligger ikke i forskjell i aktsomhetsnormen, men i forskjellen i at uaktsomheten etter §239 også omfatter følgen.

Prosjektet har også belyst aktsomhetskravet etter strl. §§151, jf 148. Dette er gjort blant annet ved gjennomgang av sentrale dommer innenfor sjøfart og jernbane, herunder trikk. Blant annet behandles Sleipnersaken, Tåsenulykken, SeaCat-ulykken, Nordstrandulykken, Kolbotnulykken og Gissur Viking-ulykken.

Om egenrapportering

Et interessant grensesnitt mellom jus og sikkerhetsledelse oppstår med hensyn til kravet om egenrapportering av feilhandlinger. Dette er i dag spesielt aktuelt innen luftfarten, foruten i helsevesenet. I henhold til Bestemmelser for Sivil Luftfart⁹ skal lufttrafikkhendelser straks

⁹ BSL A 1-3, 01.11.2001

varsles til egen enhet og Havarikommisjonen for Sivil Luftfart og Jernbane (HSLB, nåværende SHT). Dessuten er det kommet et EU-krav om at rapportene skal anonymiseres før offentligheten får tilgang til opplysningene.¹⁰ Direktivet har ført til et forslag om endring av den norske luftfartsloven, slik at Luftfartstilsynet pålegges taushetsplikt i slike saker. Hensikten med bestemmelsene er blant annet å øke rapporteringsfrekvensen slik at sikkerhetsarbeidet kan bli mer effektivt. Dersom den som har begått feilen, risikerer å bli tiltalt og straffet på grunnlag av egenrapporteringen (*selvinkriminering*), er det klart at hensikten vanskelig kan oppnås. Det samme gjelder dersom egenrapporterte feilhandlinger fører til sanksjoner fra arbeidsgiver eller på annen måte får negative konsekvenser for karrieren. Anonymiseringen vil dessuten bidra til at de involverte skjermes for direkte pågang fra og omtale i media. Til tross for den gode hensikten kan det virke urettferdig at bestemte yrkesgrupper, herunder flygere og leger, skal være skjermet for straffeforfølgning, hvis det skulle bli konsekvensen.

Om ansvar

I fokusgruppesamtalen med representanter fra tilsynsmyndigheter, se vedlegg 3, ble det kommentert at mht. kontroll av kjøre- og hviletid, samarbeider Statens vegvesen med Arbeidstilsynet. Det ble vist til at det virker som om både påtalemyndigheten og domstolene vurderer, sanksjonerer og dømmer svært ulikt ved overtredelser av bestemmelsene. I henhold til vegtrafikkloven er det føreren som blir stående som ansvarlig. Det kan stilles spørsmål om en ikke heller burde sanksjonere mot bedriften/foretaket. Bruken av foretaksstraff har hittil ikke vært vanlig innen vegtrafikken, men Statens vegvesen avlegger nå én rapport som grunnlag for den individuelle anmeldelsen og én som grunnlag for anmeldelse av foretaket. Imidlertid har Høyesterett i dom Rt. 2000.1451 ilagt en arbeidsgiver en bot på 250.000 kr for brudd på kjøre-hviletids-bestemmelsen.

Straffebestemmelser

Prosjektet omfatter fire transportområder; sjøfart, luftfart, vegtrafikk og jernbane. De forskjellige straffebestemmelsene forutsetter at gjerningspersonen har handlet med simpel/alminnelig uaktsomhet. Dette vilkår er felles for straffebestemmelsene innenfor samtlige fire områder.

Komplisert regelverk

I vårt arbeid har vi avdekket at reglene kan være vanskelig å håndheve for påtalemyndigheten. Dette gjelder for eksempel straffbelagte bestemmelser gitt i medhold av arbeidsmiljøloven. Dette er generelt en svakhet og kan i enkelte tilfeller medføre at overtredelser ikke blir påtalt. Et nærmere samarbeid mellom tilsyn og påtalemyndighet kan endre dette. Når det gjelder selve utformingen av regelverket, kan det bedres ved et utvidet samarbeid mellom påtalemyndighet og den instans som utformer reglene, først og fremst det aktuelle departement. Reglene kan kanskje i større grad "kvalitetssikres" (etterprøves) med hensyn til håndhevelsen og herunder som grunnlag for påtale.

¹⁰ Rådsdirektiv 2003/42/EC om rapportering av hendelser innen sivil luftfart. Ikrafttredelse 04.07.03, overgang til 04.07.05. (Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation [Official Journal L 167 of 04.07.2003]).

Referanser

- Andenæs, J. (1995) *Norsk straffeprosess*, (2. utg.). Universitetsforlaget, Oslo
- Almindelig borgerlig Straffelov (Straffeloven), 22. mai 1902 nr. 10
- Andenæs, J. (1997) *Alminnelig strafferett*, (4. utg.). Universitetsforlaget
- Besl. O. nr. 58 (1990 – 91)
- Bjordal, E. og Graver, H. P. (1996) *Teknologi og straff – rettsapparatets behandling av ulykker*. Kapittel i TMV Skriftserie nr. 20 (red. Knut Haukelid jr.), UiO, Oslo
- Bjordal, E.N. (1997) *Ansvar og teknologi. Premissene i straffesaker etter personulykker og forurensning i arbeidslivet*. TMV Skriftserie nr. 20, UiO, Oslo
- Borgarting lagmannsrett 4. september 2003 *Dommen om Holberg plass*
- Brandth, B. (1996) *Gruppeintervju: perspektiv, relasjoner og kontekst*. Artikkel i Holter, H./Kalleberg, R. (red.) *Kvalitative metoder i samfunnsforskning*. Universitetsforlaget, Oslo
- Bratholm, A. og Matningsdal, M. (1995) *Spesiell strafferett 1996*. Universitetsforlaget, Oslo
- Eskeland, S. (2000) *Strafferett*. Cappelen forlag, Oslo
- Eskeland, S. (2006) *Strafferett*. Cappelen Akademisk Forlag, Oslo
- Havarikommisjonen for Sivil Luftfart (HSL) (2000) *Rapport om alvorlig luftfartshendelse (trafikk) ved rapporteringspunkt MERAK i Trondheim FIR 17. desember 1997 osv., Oslo/Lillestrøm*
- Høivik, K. (2005) *Anmeldelse av Sverker Jönssons artikkel: Straffeansvar och moderen brottslighet*. Tidsskrift for strafferett
- Innst. O. nr. 55 (1990 – 91)
- Jacobsen, D. I. (2000) *Hvordan gjennomføre undersøkelser: innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. Høyskoleforlaget, Kristiansand.
- Jensen, P. (1999) *Når er foretaksstraff hensiktsmessig?* Lov og Rett nr. 4 s. 216 – 230
- Jersin, E. (2004) *Katastrofepotensialet ved uønskede hendelser innen transport; hvilke faktorer avgjør om en hendelse utvikler seg til en storulykke*, SINTEF Rapport STF38 A04411, Trondheim
- Jönsson, S. (2004) *Straffeansvar och modern brottslighet. En idèkritisk studie av straffeansvar för juridiska personer*. Uppsala
- Krueger, R.A. (1994) *Focus Groups. A practical guide for applied research*. Sage Publications, Inc., California
- LB 10121997
- LB 22121998
- LB 11061999
- LF 22112002
- LG 08082000
- Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven), 11. juni 1993 nr. 100
- Lov om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova), 3. februar 1961
- Lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven), 17. juni 2005 nr. 62
- Lov om finansieringsvirksomhet og finansinstitusjoner (finansieringsvirksomhetsloven), 10. juni 1988 nr. 40

- Lov om folketrygd (folketrygdloven), 28. februar 1997 nr. 19
- Lov om forsikringsvirksomhet, 10. juni 1988 nr. 39
- Lov om framstilling og bruk av genmodifiserte organismer m.m. (genteknologiloven), 2. april 1993 nr. 38
- Lov om fritids- og småbåter, 26. juni 1998 nr. 47
- Lov om jernbaneansvar (jernbaneansvarsloven), 10. juni 1977 nr. 73
- Lov om kontroll med produkter og forbrukertjenester (produktkontrollloven) 11. juni 1976 nr. 79
- Lov om luftfart (luftfartsloven), 11. juni 1993 nr. 101
- Lov om pliktmessig avhold for personer i visse stillinger fra nytelse av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, 16. juli 1936 nr. 2.
- Lov om sivilforsvaret, 17. juli 1953 nr. 9
- Lov om sjøfarten (sjøloven), 24. juni 1994 nr. 39
- Lov om skadeserstatning, 13. juni 1969 nr. 26
- Lov om Statskontroll med Skibes Sjødygtighet m.v., 9. juni 1903 nr. 7
- Lov om tilsyn med elektriske anlegg og elektrisk utstyr, 24. mai 1929 nr. 4
- Lov om tilsynet for kredittinstitusjoner, forsikringsselskaper og verdipapirhandel m.v. (kredittilsynsloven), 7. desember 1956 nr. 1
- Lov om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig stoff og om brannvesenets redningsoppgaver (brann- og eksplosjonsvernloven), 14. juni 2002 nr. 20
- Lov om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven), 13. mars 1981 nr. 6
- Lødrup, P. (1999) *Lærebok i erstatningsrett*, (4.utg.). P. Lødrup, Oslo
- Matningsdal, M. og Schneider, G. (1989) *Juridiske personers straffansvar*. Jussens Venner s. 49 – 104, Universitetsforlaget, Oslo
- Matningsdal, M. (1996) *Straffansvar for foretak*. Jussens Venner s. 98 – 115, Universitetsforlaget, Oslo
- Norges forskningsråd (1995) *Forskning om økonomisk kriminalitet*. Rapport nr. 21
- NOU 1989:11 *Straffeansvar for foretak*
- NOU 2002: 4
- NU 1986:2
- Ot. prp. nr. 53 (1983 – 84)
- Ot. prp. nr. 26 (1987 – 88)
- Ot. prp. nr. 27 (1990 – 91) *Endringer i straffeloven m.m. (straffansvar for foretak)*
- Ot. prp. nr. 46 (2000 – 01) *Endringer i straffeloven og i enkelte andre lover (endring og ikraftsetting av strafferettslige utilregnelighetsregler og særreaksjoner samt endringer i straffeloven §§ 238 og 239).*
- Ot. prp. nr. 90 (2003 – 2004) *Om lov om straff (straffeloven)*
- Pariès, J., og Almaberti, R. (2000) *Aviation Safety Paradigms and Training Implications*. Lawrence Erlbaum Associates, London, 2000.
- Reason, J. (1990) *Human Error*. Ashgate, England/USA. ISBN 1 84014 104 2
- Reason, J. (1997) *Managing the Risks of Organizational Accidents*. Ashgate, England/USA. ISBN 1 84014 105 0
- RG 1999.630
- RG 2000.1250

Rt. 1981.1112

Rt. 1982.645

Rt. 1982.878

Rt. 1982.1022

Rt. 1988.1356

Rt. 1989.733

Rt. 1989.843

Rt. 1992.19

Rt. 1993.17

Rt. 1993.459

Rt. 1994.299

Rt. 1995.1922

Rt. 1996.1065

Rt. 1998.652

Rt- 2000.1451

Rt. 2001.1379

Sjømannslov, 30. mai 1975 nr. 18

Skjønhs, T. og Jersin, E. (2004) *Bidrar påtalemyndigheten og domstolene til høyere sikkerhet mot ulykker?* Artikkel i "Fra flis til Ragnarokk". Tapir akademisk forlag, Trondheim

Slettan, S. (1980) "Straffansvaret for handlinger som blir begått på vegne av bedrifter som er organisert som juridiske personer – noen hovedtrekk". Artikkel i Lov og Rett s. 499-553, Universitetsforlaget

Statskonsult (2002) *Begrep om tilsyn*, Statskonsult Rapport 2002:12

Thagaard, T. (2003) *Systematikk og innlevelse. En innføring i kvalitativ metode*. Fagbokforlaget, Bergen

Vegtrafikklov, 18. juni 1965 nr. 4

Vedlegg 1:**Tabell over dommer**

OVERSIKTSTABELL FOR JERNBANE OG SPORVOGN

SAK	TILTALENS STRAFFEBESTEMMELSE		DOMSRESULTAT	KOMMENTAR / UTDRAG AV RETTENS BEGRUNNELSE
<p>Holbergs Plass</p> <p>Sporvognulykke 2001-01-16.</p> <p>1 omkommet</p>	<p>O T 2002-06-14</p>	<p>Oslo Sporveier: Strl. § 239, 1.ledd, <i>(forvoldt en annens død)</i>, jf. § 48 a.</p> <p>Jbl § 14, jf § 6, Tillatelsesforskr. § 2-5 (<i>sikkerhetsmessig forsvarlig drift</i>), jf Strl. § 48a.</p> <p>Påstand om inndragning av NOK 2 mill. for utbytte ved bruk av sporvogn type SM91 som tog i stedet for som enkeltvogn.</p>	<p>Oslo Sporveier: Frifunnet for brudd på Strl. § 239, 1.ledd, <i>(forvoldt en annens død)</i>, jf. § 48 a.</p> <p>Dømt til bot NOK 4 mill. for brudd på Jbl § 14, jf § 6, jf. Tillatelsesforskr. § 2-5 (<i>sikkerhetsmessig forsvarlig drift</i>), jf Strl. § 48a.</p> <p>Frifunnet for inndragningspåstanden.</p>	<p>Oslo Sporveier: Bøtelagt for mangelfulle kontrollrutiner.</p>
		<p>Trikkefører: Strl. § 239, 1.ledd, <i>(forvoldt en annens død)</i>.</p> <p>Vtrl. § 31, 1. ledd, jf § 3 <i>(hensynsfull, aktpågivende og varsom)</i>.</p>	<p>Trikkefører: Frifunnet for brudd på Strl. § 239, 1.ledd <i>(forvoldt en annens død)</i>. (Dissens 2-1)</p> <p>Dømt til 30 d. betinget fengsel for brudd på Vtrl. § 31, 1. ledd, jf § 3 (<i>hensynsfull, aktpågivende og varsom</i>).</p>	<p>Trikkefører: Oppdaget ikke en fastklemt påstigende før start. Ikke straffefritakende å handle i hht. instruks.</p>
	<p>B L 2003-09-04</p>	<p>Oslo Sporveier: Strl. § 239, 1.ledd, <i>(forvoldt en annens død)</i>, jf. § 48 a.</p>	<p>Oslo Sporveier: Dømt til foretaksstraff NOK 5 mill. etter Strl. § 239 og Jbl § 14.</p>	<p>Oslo Sporveier: Bøtelagt for mangelfulle kontrollrutiner.</p>

SAK	TILTALENS STRAFFEBESTEMMELSE		DOMSRESULTAT	KOMMENTAR / UTDRAG AV RETTENS BEGRUNNELSE
		<p>Jbl § 14, jf § 6, Tillatelsesforskr. § 2-5 (<i>sikkerhetsmessig forsvarlig drift</i>), jf Strl. § 48a.</p>		
		<p><u>Trikkefører:</u> Strl. § 239, 1.ledd, (<i>forvoldt en annens død</i>).</p> <p>Vtrl. § 31, 1. ledd, jf § 3 (<i>hensynsfull, aktpågivende og varsom</i>).</p>	<p><u>Trikkefører:</u> Frifunnet for Strl. § 239. (Dissens 4-3, jf. Strpl. §35)</p> <p>Dømt etter Vtrl. § 31 1. ledd, jf § 3 (<i>hensynsfull, aktpågivende og varsom</i>) til 30 d. betinget fengsel.</p>	<p><u>Trikkefører:</u> Oppdaget ikke en fastklemt påstigende før start. Det er ikke straffefritakende å handle i hht. instruks.</p> <p>Holbergs plass (2001): Er det riktig (virker det ulykkesforebyggende) å dømme en trikkefører for å ha fulgt arbeidsgivers instruks til punkt og prikke? (Trikkefører ble dømt fordi hun ikke så bakover i speilene da hun startet.) Denne dommen står for øvrig i motstrid til dommen etter trikkeulykken ved Grefsen (BL, 10/2-1999). Flertallet frifinner der føreren fordi han fulgte vanlige rutiner ved oppstart. Det ville også være for strengt å forvente "at en trikkefører skal ha oversikt over alle bevegelser på fortauene ved en oppstart." Retten mente at det var naturlig for ham å konsentrere oppmerksomheten forover.</p>

SAK	TILTALENS STRAFFEBESTEMMELSE		DOMSRESULTAT	KOMMENTAR / UTDRAG AV RETTENS BEGRUNNELSE
	1995-10-13	Str.l. § 151, jf. § 148, 1. ledd <i>(forvalde jernbaneulykke hvorved tap av menneskeliv lett kunne forårsakes).</i> Påtalemyndigheten anket over lovanvendelsen Byrettens flertall hadde stilt for små krav til aktsomhetsplikt.	Byrettens dom opphevet (byrettens flertall har anvendt en for mild aktsomhetsnorm).	<i>"At situasjonen ved uttaket føltes stressende slik byretten beskriver det, kan ikke fritta for ansvar."</i>
	OB 1996-02-04	<u>Lokomotivfører:</u> Str.l. § 151, jf. § 148, 1. ledd <i>(forvalde jernbaneulykke hvorved tap av menneskeliv lett kunne forårsakes).</i>	<u>Lokomotivfører:</u> Dømt. Domsutsettelse med prøvetid 2 år.	<u>Lokomotivfører:</u> <i>"Har utvist staffbar uaktsomhet ved å overse at kranene sto i feil stilling og oversett at manometeret ikke ga utslag."</i> Lokfører hadde (meget) god tid på seg da han foretok klargjøringen. <i>"Heller ikke allmennpreventive grunner for å idømme straff veier særlig tungt i en sak av denne karakter hvor enhver lokomotivfører både av hensyn til egen og andres sikkerhet vil vise høy grad av aktsomhet."</i>
Grefsen trikkeholde-plass Sporvognulykke 1996-07-06 1 omkommet	O B 1998-02-13	<u>Trikkefører:</u> I. Strl. § 239, 1.straffealternativ <i>(forvaldt en annens død).</i> II. Vtrl. § 31, 1. ledd, jf § 3 <i>(hensynsfull, aktpågivende og varsom).</i> III. Vtrl. § 31, jf § 4, jf. trafikkreglene § 9 nr. 2 <i>(vikeplikt for gående som</i>	<u>Trikkefører:</u> I. Dømt for brudd på Strl. § 239, 1.straffealternativ <i>(forvaldt en annens død).</i> II. Dømt for brudd på Vtrl. § 31, 1. ledd, jf § 3 <i>(hensynsfull, aktpågivende og varsom)</i> Betinget fengsel i 120 dager. Frifunnet for oppreisningskravet. III. Frafalt av aktor	<u>Trikkefører:</u> Uaktsomt å ikke bevege hodet slik at det var mulig å få oversikt fra annen vinkel, dvs. kompensere for dødvinkel pga. vindussprosse. Lav skyldgrad <i>("...tillates uaktsomhet ligger i den nedre grense for uaktsom handling helt ned mot grensen for den tillatte handlefrihet.") (s.7)</i>

SAK	TILTALENS STRAFFEBESTEMMELSE		DOMSRESULTAT	KOMMENTAR / UTDRAG AV RETTENS BEGRUNNELSE
		<p><i>befinner seg i gangfelt).</i></p> <p>Strl. § 62 og § 63, 2. ledd får anvendelse.</p>		
	<p>B L 1999-02-10</p>	<p><u>Trikkefører:</u> I. Strl. § 239, 1. straffealternativ (<i>forvoldt en annens død</i>).</p> <p>II. Vtrl. § 31, 1. ledd, jf § 3 (<i>hensynsfull, aktpågivende og varsom</i>).</p> <p>Påtalemyndigheten anket byrettens dom vedr. straffeutmålingen.</p> <p>Tiltalte anket byrettens dom vedr. saksbehandlingen, bevisbedømmelsen og lovanvendelsen under skyldspørsmålet.</p>	<p><u>Trikkefører:</u> Frifunnet for post I og II. (Dissens 5-2)</p>	<p><i>"Det synes ikke å foreligge noen tidligere avgjørelser hvor straffeloven § 239 er anvendt i forbindelse med sporvognulykke, men det kan ikke være tvilsomt at det også til sporvognførere må stilles strenge aktsomhetskrav, særlig hensett til sporvognenes store tyngde."</i> (s.6n)</p> <p>Mindretallet hevder at trikkeføreren var uaktsom idet han <i>"fordelte sin oppmerksomhet med hensyn til trafikkbildet galt"</i> og viser til at <i>"mange underrettsdommer vedr. bilførere og strl. § 239 er blitt opphevet av Høyesterett, fordi underretten har lagt til grunn et mindre strengt krav til aktsomheten enn det Høyesterett mener det er grunnlag for."</i> (s.8-9)</p>

OVERSIKTSTABELL FOR SJØFART

SAK	TILTALENS STRAFFEBESTEMMELSE		DOMSRESULTAT	KOMMENTAR / UTDRAG AV RETTENS BEGRUNNELSE
<p>MS "Seacat"</p> <p>Hurtigbåtulykke 1991-11-04.</p> <p>2 omkomne, store materielle skader.</p>	<p>YShr 1992-10-27</p>	<p><u>Kapteinen:</u> I. Str.l. § 151, jf. § 148 (<i>"for ved uaktsomhet å ha voldt sjøskade hvorved tap av menneskeliv er forårsaket"</i>)</p> <p>II. Str.l. § 418, nr. 1 og 3, jf. Sjfl. § 370 nr. 1 (<i>"trygg navigering"</i>) og Sjfl. § 59, 1. ledd (<i>"godt sjømannskap"</i>).</p> <p><u>Rederiet:</u> Ikke tiltalt eller bøtelagt.</p>	<p><u>Kapteinen:</u> I. Friunnet for Str.l. § 151, jf. § 148 (<i>"for ved uaktsomhet å ha voldt sjøskade hvorved tap av menneskeliv er forårsaket"</i>) Ikke handlet uaktsomt.</p> <p>II. Frifunnet for Str.l. § 418, nr. 1 og 3, jf. Sjfl. § 370 nr. 1 (<i>"trygg navigering"</i>) og Sjfl. § 59, 1. ledd (<i>"godt sjømannskap"</i>). Ikke handlet uaktsomt.</p>	<p>"Når ulykken skjer er dette etter rettens oppfatning en følge av en rekke uheldige tilfeldige omstendigheter som for tiltalte er ekstraordinære og uforutsigbare og når han blir klar over faren foretar han en feilvurdering av situasjonen som medfører en uheldig manøver som igjen fører til kollisjon."</p> <p>Regelverket ble endret som følge av ulykken, bla. skjerpede krav til feste av stoler og tungt inventar i hurtigbåter.</p> <p><i>"Tiltalte opplevet en unormal situasjon, og han var under tidspress."</i> Etter Høyesteretts mening <i>"bør en i slike tilfelle være noe tilbakeholden med å konstatere straffbar uaktsomhet når det foretas et uriktig valg."</i></p>
	<p>HR 1993-05-24</p>	<p>Påtalemyndigheten anket herredsrettens dom begrunnet i for mild aktsomhetsnorm.</p>	<p><u>Kapteinen:</u> Frifunnet for begge punkter i tiltalen.</p>	<p>Retten går ikke nærmere inn på forholdet mellom aktsomhetsnormen i Strl. § 151 og § 148.</p> <p>Regelverket ble endret som følge av ulykken, bla. skjerpede krav til feste av stoler og tungt inventar i hurtigbåter.</p> <p>"Sea Cat" (1991): Hvorfor ble ikke Sjøfartsdirektoratet og evt. også Kystverket tiltalt? (Dommen slår fast at myndighetene i lang tid hadde vært klar over hvordan hurtigbåtene ble ført på denne strekningen, uten å gripe inn. Og først etter ulykken ble den aktuelle fyrlykten flyttet til et bedre synlig sted.) Kapteinen ble frifunnet under henvisning til at han hadde en feilreaksjon pga.</p>

SAK	TILTALENS STRAFFEBESTEMMELSE		DOMSRESULTAT	KOMMENTAR / UTDRAG AV RETTENS BEGRUNNELSE
				feilaktig tidsopplevelse i 10 sekunder. (Han hadde sett ett et fyrblink i 10 sekunder "i stedet for å skifte til radaren".)
<p>M/S "Sleipner"</p> <p>Hurtigbåtulykke 1999-11-26.</p> <p>16 omkomne, flere skadet, fartøyet måtte kondemneres.</p>	<p>SuT 2002-11-11</p>	<p><u>Kapteinen:</u> I. Str.l. § 151, jf. § 148, annet straffealternativ (<i>"For ved uaktsomhet å ha voldt sjøskade hvorved tap av menneskeliv lett kan forårsakes og noen pga. forbrytelsen har omkommet eller fått betydelig skade på legeme eller helbred."</i>)</p> <p>II. Str.l. § 416, første ledd, jf. sjødyktighetsloven §§ 94 og 97, jf. forskrift av 5. januar 1998, nr. 6 om bygging og drift av hurtiggående fartøy.... mv., mv.</p> <p><u>Rederiet:</u> III. Str.l. § 424, annet ledd jf. første ledd (<i>uberrettiget bruk av noen i stilling om bord</i>), jf. lov av 6. juni 1981, nr. 42 om sertifikatpliktige stillinger på norske skip,.... jf. forskrift av 29. april 1998, nr. 398, om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og..., § 27, nr. 1 og § 36, jf. Koden for hurtiggående fartøy pkt. 18.2.1 (<i>kompetanse og opplæring</i>), jf. Koden for hurtiggående fartøy pkt. 18.3.3 (<i>kvalifikasjonsbevis</i>)</p>	<p><u>Kapteinen:</u> I. Frifunnet. II. Frafalt av aktor. <u>Rederiet:</u> II. Frifunnet. III. Frifunnet.</p> <p>Etter Riksadvokatens ordre ble dommen anket for begge tiltaltes vedkommende mht. bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet og rettsanvendelsen.</p>	<p><u>Kapteinen:</u> En streng aktsomhetsnorm må legges til grunn for hurtigbåtførere. (s. 20) En feilreaksjon som ikke skyldes uaktsomhet, skal resultere i frifinnelse i en straffesak. (s. 20)</p> <p>Kapteinen glemmer at Lille Bloksen nettopp er passert, og svinger for tidlig pga. et øyeblikks feilreaksjon (s. 15), feiloppfatning av situasjonen, feilvurdering (s. 17 og 25), feilbedømmelse av situasjonen og ikke uoppmerksomhet, uriktig valg som kan forekomme hos enhver uten at det kan forklares hvorfor (s. 28), klar feilnavigering, men ikke pga. mangel på oppmerksomhet (s. 29) 9 forhold var i strid med godt sjømannskap, men ikke alle avvikene vil kunne karakteriseres som uaktsomt. Det må legges betydelig vekt på hva som var vanlig praksis blant navigatørene i rederiet. Vanlig praksis ble ikke avveket. (s. 27)</p> <p><u>Rederiet:</u> <i>"Ved anvendelse av regelverket blir det da sentralt å se hen til hvordan forvaltningen, i realiteten Sjøfartsdirektoratet, har praktisert/tolket regelverket."</i> (s. 29)</p> <p><u>Kapteinen:</u> <i>"På et slikt livsområde må det kreves en særlig aktpågivenhet, og det må praktiseres en streng"</i></p>

SAK	TILTALENS STRAFFEBESTEMMELSE		DOMSRESULTAT	KOMMENTAR / UTDRAG AV RETTENS BEGRUNNELSE
		<p><i>og opplæring), jf. Koden for hurtiggående fartøy pkt. 18.3.6 (instrukser og opplæring), jf. strl. § 48a (om foretaksstraff).</i></p> <p><u>Kapteinen:</u> I. Str.l. § 151, jf. § 148, annet straffealternativ (<i>"For ved uaktsomhet å ha voldt sjøskade hvorved tap av menneskeliv lett kan forårsakes og noen pga. forbrytelsen har omkommet eller fått betydelig skade på legeme eller helbred."</i>)</p>	<p><u>Kapteinen:</u> Dømt til betinget fengsel i 6 mnd</p>	<p><i>aktsomhetsnorm."</i> (Det refereres til Hr og "Seacat"). (s. 14)</p> <p>Hovedårsaken til grunnstøtingen er å finne i kapteinens mangelfulle og utilstrekkelige oppmerksomhet og årvåkenhet omkring fartøyets navigasjon. Det må bebreides kapteinen som klart uaktsomt at han ved overgang til et forholdsvis trangt farvann og i mørke, unnlot å benytte de navigasjonsmidler som var om bord. (s. 17)</p> <p>Grunnstøtingen har ikke sin bakgrunn i et øyeblikks uoppmerksomhet fra kapteinens side, eller feilfordeling av oppmerksomheten. (s. 17)</p>
	<p>GL 2003-12-05</p>	<p>II. Frafalt under hovedforhandlingen i tingretten.</p> <p><u>Rederiet:</u> III. Str.l. § 424, annet ledd jf. første ledd (<i>uberettiget bruk av noen i stilling om bord</i>), jf. lov av 6. juni 1981, nr. 42 om sertifikatpliktige stillinger på norske skip, ..., jf. forskrift av 29. april 1998, nr. 398, om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og ..., § 27, nr. 1 og § 36 (<i>opplæringsplan</i>), jf. Koden for hurtiggående fartøy pkt. 18.2.1 (<i>kompetanse og opplæring</i>), jf. Koden for hurtiggående fartøy</p>	<p><u>Rederiet:</u> Frifunnet.</p>	<p>Det finnes ingen sammenlignbar rettspraksis som kan gi anvisning på et riktig eller passende straffutmålingsnivå i saken. Graden av kapteinens uaktsomhet, som ikke kan ansees som annet enn klar, står sentralt ved straffutmålingen. Allmennpreventive hensyn gjør seg gjeldende. (s. 20)</p> <p><u>Rederiet:</u> Fellelse etter tiltalens pkt. III krever forsett. Tingrettens rettsanvendelse (at skyldkravet er uaktsomhet) er uriktig.</p> <p>Kystverket ble ikke tiltalt for ikke å ha sørget for lys på skjæret, til tross for mange tidligere meldinger om nesten-påkjørslar?</p>

SAK	TILTALENS STRAFFEBESTEMMELSE		DOMSRESULTAT	KOMMENTAR / UTDRAK AV RETTENS BEGRUNNELSE
		pkt. 18.3.3 (<i>kvalifikasjonsbevis og opplæring</i>), jf. Koden for hurtiggående fartøy pkt. 18.3.6 (<i>instrukser og opplæring</i>), jf. strl. § 48a (<i>om foretaksstraff</i>).		
M/S "Scandinavian Star"				Ikke aktuell, ingen straffeforfølgelse i Norge

OVERSIKTSTABELL FOR LUFTFART

SAK	TILTALENS STRAFFEBESTEMMELSE		DOMSRESULTAT	KOMMENTAR / UTDRAK AV RETTENS BEGRUNNELSE
<p>"Gissur Viking" 1987-02-23</p> <p>Hard landing.</p> <p>1 varig skadet, store materielle skader</p>	<p>SV hr. 1988-12-12</p>	<p><u>Flykapteinen:</u> Str.l. § 151, jf. § 148, 1. ledd <i>(forvolde luftfartsulykke hvorved tap av menneskeliv lett kunne forårsakes).</i></p>	<p><u>Flykapteinen</u> Frifunnet. Ikke uaktsomt.</p>	<p><u>Flykapteinen:</u> a. Ikke klanderverdig å unnlate å armere spoiler. b. Evt. uaktsomhet mht. ikke armering rammes ikke av straffebestemmelsen. c. I dette tilfelle ikke uaktsomt at spoiler ble utløst av kapteinen mens flyet er i lufta.</p>
	<p>HR. 1989-04-28</p>	<p><u>Flykapteinen:</u> Str.l. § 151, jf. § 148, 1. ledd <i>(forvolde luftfartsulykke hvorved tap av menneskeliv lett kunne forårsakes).</i></p>	<p><u>Flykapteinen</u> Påtalemyndigheten opprettholdt ikke at kapteinens unnlattelse av å sette spoilerhåndtaket i armert stilling i seg selv var en uaktsomhet.</p> <p>Dømt. Domsutsettelse med prøvetid 2 år. Dissens 3-2 vedr. straffeutmåling.</p>	<p><u>Flykapteinen</u> a. Steng aktsomhetsnorm skal legges til grunn. Det vises til dommen i Kolbotn-saken (Rt. 1986, . 1364). Kapteinens manglende etterlevelse av regelsettet og "helt inadekvate arbeidsoperasjon" må bebreides ham som straffbar uaktsomhet. b. Aktsomhetsnormen skal være forankret i en helhetsbedømmelse av den atferd som kapteinen utviste.</p>

OVERSIKTSTABELL FOR VEGTRAFIKK

SAK	TILTALENS STRAFFEBESTEMMELSE		DOMSRESULTAT	KOMMENTAR / UTDRAG AV RETTENS BEGRUNNELSE
HR 1991-00433	§ 239 og vtrl. § 31, 1. l., jf § 3	Midlertidig førerkortbeslag	Lagmannsretten Beslag opphevet	Lagmannsretten hadde ikke gitt noen begrunnelser for at allmenne hensyn krevde inndragning. Høyesterett kommenterer ikke anførselen om at det var et uforholdsmessig inngrep.
HR Rt. 1996 s 1013	§ 239 og vtrl. § 31, 1. l., jf § 3	Midlertidig førerkortbeslag	Lagmannsretten Beslag opprettholdt	Lagmannsretten aktsomhetsnorm var ikke for streng. At siktede etter alt å dømme vil miste arbeidet som sjåfør ikke tilstrekkelig tungtveiende til å la han få beholde førerkortet. Uttalelse om vtrl. § 34.
HR Rt. 1998 s 2030	§ 239 og vtrl. § 3	Midlertidig førerkortbeslag Vtrl. § 33 nr. 5	Lagmannsrettens oppheving av førerkortbeslag ble opprettholdt.	"... kan ikke se at det innebærer noen uriktig fortolkning verken av straffeprosessloven § 239 eller av vegtrafikkloven § 3 å forstå disse bestemmelser dithen at en overtredelse av de forholdsregler som ved forskrift er påbudt ved kjøring med bred last, ikke nødvendigvis innebærer et brudd på den aktsomhetsnorm som er innebygget i bestemmelsene.
HR 1997-0559 jnr. 563/1997	§ 239 og vtrl. § 31, 1. l. og jf § 3	Midlertidig førerkortbeslag.	Lagmannsrettens beslag opprettholdt	Lagmannsrettens begrunnelse var ikke mangelfull. Bevisvurderingen kunne ikke prøves. Uforholdsmessighet var ikke anført.
HR Rt. 1980 s 714	Vtrl. § 3 og trl. § 22 pkt. 1 første ledd og pkt. 2 første ledd, d, i og l.		Herredsrettens dom opphevet	Domsgrunnene mangelfulle som begrunnelse for frifinnelse
HR Rt. 1991 s 678	§ 239 og vtrl. § 3		Frifunnet for § 239. Dømt for § 3. 21 dager ubetinget. Bortfall av bot.	"... er det ikke slik at enhver uaktsomhet i trafikken med dødsulykke til følge vil rammes av straffelovens § 239".

SAK	TILTALENS STRAFFEBESTEMMELSE		DOMSRESULTAT	KOMMENTAR / UTDRAG AV RETTENS BEGRUNNELSE
HR Rt. 1991 s 216	HR Rt. 1991 s 216	§ 239 og vtrl. § 31, jf § 3	60 dagers betinget fengsel. Anket til HR, ble forkastet. En dommer stemte for ubetinget.	Uttalelser både i flertallets og mindretallets nota om tolkning og straffeutmåling vedrørende § 239. Flertallet: "Den uaktsomhet – uoppmerksomhet - som domfelte viste i nærværende sak var etter min mening neppe større enn den uoppmerksomhet nær sagt en hvilken som helst bilfører vil utvise over noen tid".
HR Rt. 1989 s 741	HR Rt. 1989 s 741	§ 239 og vtrl. + narko ?	90 dagers ubetinget fengsel.	Uttalelse om aktsomhetskravet etter § 239, jf § 31. Ved straffeutmålingen er det i formildende retning tatt hensyn til at det ikke forelå bevist uaktsomhet.
HR Rt. 1973 s 489	HR Rt. 1973 s 489	Vtrl. § 3 og trl. § 13	30 dagers ubetinget fengsel.	Rygget på et 3 år gammelt barn. "Uaktsomheten må betegnes som graverende". "...de allmennpreventive hensyn som veier tungt i saker av denne art".
Rt. 1980 s 1399	Rt. 1980 s 1399	Vtrl. § 3, trl. § 13 nr. 2	Frifinnelse opphevet	"Tiltalte burde som en erfaren bussjåfør ha vært klar over denne "dødvinkel", og pliktet da å forvise seg om at ingen av passasjerene oppholdt seg der før han begynte å rygge". "Streng aktsomhetsplikt etter trl. § 13 nr. 2 og vtrl. § 3

Vedlegg 2**Sammenfatninger fra intervjuer/fokussamtaler**

		NOTAT			
SINTEF Teknologi og samfunn Postadresse: 7465 Trondheim Besøksadresse: S P Andersens veg 5 7031 Trondheim Telefon: 73 59 03 00 Telefaks: 73 59 03 30 Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA		GJELDER Referat fra fokusgruppesamtale med representanter fra forsikring		BEHANDLING	UTTALELSE
		GÅR TIL Tore Vaaje – Gjensidige Jan Midtgaard, Gjensidige Tor Andresen, If Svein Eriksen, If Arild Larsen, If Atle Vie, fagsjef Vesta Yngve K. Frøyen, SINTEF Terje Skjønhs, NTNU		ORIENTERING	ETTER AVTALE
ARKIVKODE	GRADERING				
ELEKTRONISK ARKIVKODE					
PROSJEKTNR.	DATO	SAKSBEARBEIDER/FORFATTER		ANTALL SIDER	
223225	2006-09-21	Yngve Frøyen, Erik Jersin og Lillian Fjerdings			

Referat fra samtaleintervju med forsikringsbransjen

TID: 10. juni 2005

STED: Oslo

DELTAKERE:

- Tore Vaaje – Gjensidige; skadeforebygging
- Jan Midtgaard, Gjensidige, oppgjør motorvogn
- Tor Andresen, If., motorvogn, motor næring
- Svein Eriksen, If, kundeskole – ”aktiv sikkerhet”, underwriting transportbedrifter land
- Arild Larsen, If, fagsjef transportavd., risikovurdering varesiden
- Atle Vie, fagsjef Vesta, privat og næringsliv
- Mia Ebeltoft (ikke deltaker)

- Lillian Fjerdings, SINTEF
- Yngve K. Frøyen, SINTEF
- Terje Skjønhs, NTNU

Problemstillinger som var ønsket drøftet (utsendt til deltakerne på forhånd):**Hva betyr forsikringsordningen(e) for arbeidet med sikkerheten?**

Prosjektet "Ansvar og sikkerhetsmessige konsekvenser av ulykker innen transport", finansiert av Norges Forskningsråd, har som overordnet målsetting å gi et grunnlag for forbedring av sikkerheten mot ulykker og nesten-ulykker innen yrkestransport. Dette skal skje gjennom analyser og læring av "beste praksis" langs tre hovedspor:

- a) hvordan ulykker og nesten-ulykker er med og påvirker utformingen av lover og forskrifter av betydning for sikkerhet, straffeutmåling og erstatningsansvar;
- b) hvordan ulykker og nesten-ulykker direkte og indirekte påvirker og bør påvirke involverte virksomheter, med spesiell fokus på sikkerhetsstyringen ("den butte enden") og sikkerhetskulturen (holdningene til sikkerhet i "den spisse enden", dvs. hos førere, trafikkleidere mv.);
- c) hvordan ulykker og nesten-ulykker påvirker og bør påvirke tilsynsfunksjonene og dermed tilsynspraksis innen de respektive områdene i Norge og andre land.

Prosjektet går ut med relativt stor bredde når det gjelder involverte i yrkestransport, og vi benytter spørreskjema og intervjuer for bl.a. å kartlegge bedriftenes nåværende holdninger og praksis. I tillegg har vi sett på lovanvendelse og rettspraksis ved ulykker og alvorlige hendelser innen ulike deler av transportområdet.

Når det gjelder forsikringsbransjen vil vi se på om dennes praksis (m.h.t. hvordan ansvar og skyld gjøres gjeldende) kan ha betydning for transportutøvernes holdninger og sikkerhetsstyring, og derigjennom det ulykkesforebyggende arbeidet.

Hensikten med møtet er å skaffe innsikt i disse problemstillingene gjennom dialog og refleksjon sammen med aktører i forsikringsbransjen som har kunnskap om transportområdet.

To hovedspørsmål ønskes besvart:

- 1. I hvilken grad ser forsikringselskapene det som en oppgave å bidra til å forebygge ulykker innen transport?**
- 2. Hva er forholdet mellom vilkårene på forsikringsutbetaling, erstatningsansvar og straffeansvar?**

Hovedspørsmålene kan understøttes av følgende tillegsspørsmål:

- Påvirkes poliseutformingen og premiefastsettelsen av inntrufne ulykker, nestenulykker, forsikringsutbetalinger og straffeansvar?
- Påvirkes poliseutformingen og premiefastsettelsen av forsikringstakers system for sikkerhetsstyring, skadeforebyggende tiltak m.v.?
- Hvordan håndteres objektivt ansvar i forhold til spørsmålene over?
- Er det ulikheter mellom transportområdene (sjø, veg, bane, luft) når det gjelder spørsmålene over? Evt. hvorfor?

Ad 1: I hvilken grad ser forsikringselskapene det som en oppgave å bidra til å forebygge ulykker innen transport?

Grunnlaget

Utgangspunktet for etableringen av forsikringsordninger i Norge, har vært samfunnsansvaret og behovet for å drive skadeforebyggende arbeid. Dette sto også nedfelt i loven. I dag er nok dette noe endret. Nå er det ikke lenger uttrykt i loven og kravet til forretningsmessig drift er sterkt utviklet. Forsikringselskapene skal i dag gi forsikring gjennom sine vilkår, tariffier og skadeoppgjør. Dermed bør de være slik at de i prinsippet stimulerer til skadeforebygging.

Dagens system har omfattende kunnskap om krav til tekniske innretninger, men lite om operatørene i systemet; førere og andre som påvirker den operative virksomheten. Det finnes en del statistisk materiale som viser sider ved virksomheten. I tillegg kan det finnes en del kunnskap om hvordan det jobbes i virksomheten som også kan si noe om hvilken kultur som råder.

Det er en virksomhet med relativt stort gjennomtrekk, spesielt innenfor visse sektorer av bransjen, som går på langtransport og slike ting. De fleste blir en kort periode. Det betyr igjen at de som jobber har begrenset erfaring og også kanskje litt romantisk holdning til yrket.

Skal det jobbes skadeforebyggende, må det jobbes med de menneskene som skal utføre yrket. I følge våre informanter, er det et veldig tomrom her, både når det gjelder å gi de førerkort, opplæring, trafikkregler m.v. Det fokuseres lite på holdninger til yrket.

Forsikringsbransjen har ikke noe formelt samfunnsansvar, men uttrykker at dette er en vinn-vinn situasjon, fordi at de stiller krav til kundene, og kundene skal da etterkomme de kravene, og når de etterkommer de kravene som stilles, gir det positive resultater for bedriften, og bedriftene tjener også på det at de for eksempel får varene sine fram dit de skal i den tilstanden det er tiltenkt. Det er et av de samfunnsmessige bidragene fra bransjens side.

Sikkerhetsforskriftene

Det som omtales som sikkerhetsforskrifter, handler om vilkår som er utviklet for det enkelte selskap. Dette kan handler om krav til tekniske installasjoner og krav til atferd hos selskapets ansatte. Ut i fra det blir det satt opp en del vilkår, hvilken skadehendelse den skal dekke, og hvilken **egenandel** som skal gjelde. Ofte gjelder det egne regler dersom avtalen blir brutt.

Innen vegtransport er det slik at forsikringspremien avspeiler det potensielle skadebeløpet. Dette er beregnet ut fra statistisk materialet som knytter seg til virksomhet, aktivitetens geografiske fartsområde m.m. Bonussystemet bidrar også til at jo flere skader jo høyere premie. Det ligger et sterkt insitament, bare på den delen. Det finnes enkelte transportselskaper som ikke har fått noe tilbud fra selskaper p.g.a. selskapets skadehistorie, hvor det har endt opp med at flere selskap har måttet dele på kunden, i og med at det er et pålegg om forsikring.

Alle selskapene opererer med en eller annen form for sanksjoner i forhold til forsikringsvilkårene.

Nærmere om forsikringsvilkårene

Selskapene kan ha for eksempel to produktlinjer på en næringslivsforsikring. I motsetning til for eksempel en fabrikk med lang historikk, har en innen vegtransporten kanskje 10-11 forklaringsvariabler som geografi, hvilken type kjøretøy osv., og et bonussystem. Det fungerer for en flåte på opp til 10-15-20 kjøretøyer. Og da er det ofte datamaskinen som styrer. Det er standardvilkår og standard sikkerhetsforskriftene som går igjen. Når det gjelder busselskaper med en stor flåte av busser, er det individuelle avtaler som forhandles fram hvert år. Også da forhandles sikkerhetsforskriftene, priser og innretningen på skadeforebyggende arbeid. Det er slik at hvert stort selskap har en egen "karakterbok", som de legger fram for selskapet, og der kan det

leses hvilken utvikling som er på gang. Det er noe som følger selskapet, altså transportselskapet, hele veien. Du kan jo ta inn en risiko, uten å forlange en skadestatistikk, men da tar selskapet også en stor sjanse.

Et eksempel er i forbindelse med frakt av tørrfisk til Italia, stilles det i dag sterke krav til kvaliteten på gjennomføringen av transporten. Dette er et resultat av stadige ran av fisken på italienske landeveier, og rundt omkring i Italia. Dette forsterket seg utover 90-tallet, og i 99 så skjød det skikkelig fart. Da begynte forsikringsselskapene, først hver for seg å tenke at her må vi gjøre noe. Så skjedde det at forsikringsselskapene satte seg ned på oppfordring fra de utøvende i næringen selv, for å komme fram til en slags mal for hvordan sikkerhetsforskriftene skal se ut, spesielt for det som da kaltes risikoutsatte områder. Det ble utviklet noen felles regler, som ble benyttet med hell. Disse bestemmer hvilken kvalitet transportøren skal ha, for å i hele tatt få lov til å kjøre fisk. På ansvarsside er det da tatt inn bestemmelser om hvordan bilene skal være utstyrt, om forsikringen skal gjelde for ansvar i angjeldende land, og så videre. Her blir det hevdet at sikkerhetsforskriftene har bidratt til at ran av den norske tørrfisken i Italia har gått drastisk ned. Sammen med andre tiltak har dette bedret situasjonen for denne typen frakt.

Dette dokumenteres gjennom den statistikken som føres. Det har ikke vært ran i Italia siden 17. september 2003 og det skjer fortsatt 10.000-12.000 ran hvert eneste år i Italia. Men fisken har fått et fokus, både i Norge, og i Italia. Siste utvikling er at det er arrestert 20-30 personer som har vært involvert.

Noen selskap trakk seg ut av forsikring av transport av denne typen i Italia. Risikoen ble ansett for å være for høy. Det kan også ha vært utslagsgivende i forhold til at man framprovoserer at bransjen og myndighetene må gjøre noe i forhold til sikkerheten. Her har forsikringskravene i næringen vært den aktive parten, mens andre aktører bare fulgte etter.

Skadeforebyggende arbeid

Nekting av forsikring av gods

Sikkerhetsforskriftene utformes av det enkelte selskap. Men det er en tendens til at både myndigheter og andre aktører oppfordrer selskapene til å ha en lik utforming, slik at de vet hva de har å forholde seg til.

I de tilfellene hvor enkelte selskap velger å ikke forsikre i visse tilfeller, er det godset som ikke har dekning. Den obligatoriske bilforsikringen gjelder, uansett. Her er det da spørsmål om mottaker av godset, er villig til å forsikre godset innen landets grenser, i tilfellet over, fra Italias grense til bestemmelsessted.

Det som er det grunnleggende spørsmålet her, det er; endrer vareeier, transportør eller importør atferd når det kommer endringer i sikkerhetsforskriftene?

Endring av atferd som resultat av forsikringsselskapenes prioriteringer

I tilfeller hvor det foretas endringer i sikkerhetsforskriftene som innvirker på virksomhetens totale driftssituasjon, kan det oppstå en valgsituasjon. Skal transporten fortsatt drives med bil eller skal andre transportmidler vurderes? Eller kan du si til mottaker av godset at bedriften må stå for henting selv? Evt. for transport på deler av strekningen? Da har ikke den norske eksportøren noe ansvar.

Har forsikringsbransjen ansvar i tilknytning til denne problemstillingen? Hva er drivkraften til forsikringsselskapene for å styre forsikringsordningene på denne måten?

Tjene penger

Drivkraften er å drive lønnsomt. Det må tenkes lønnsomhet i alle ledd. Er ikke dette mulig, må noe gjøres.

En annen ting er forholdet til den totale kundemassen. Vil kundemassen akseptere at selskapet tar sjanser som for eksempel transporten i Italia? Det er ingen felles bestemmelser i utgangspunktet på dette, men alle ser problemet, og da blir det en felles avgjørelse.

Det betyr ikke at selskapene kan samkjøre sine prosesser innenfor dette området.

Konkurranseloven regulerer dette. Det er ikke fritt til å kunne foreta den typen forføyninger mot de kundene. Selv om det ikke er lov å konkurrere, så er det ingen som går inn og tar en risiko som det tapes penger på. Dette gjelder selv om selskapene vil kunne bidra til en samfunnsmessig risikoreduksjon.

I forhold til virkningen av krav til risikohåndtering, ser det ut som om spesifikke krav til innholdet i sikkerhetsforskriftene til det enkelte selskap, kan ha betydning. Bl.a. har krav om å installere overvåkningssystem i bilene, bidratt til at ranene har gått ned. På de bilene som er best utstyrt, så kan du ikke rane bilen uten at alarmen går.

Det er heller ingen tvil om at all oppmerksomhet og henvendelser fra Utenriksdepartementet til italienske myndigheter har medvirket til en positiv utvikling.

Særvilkår

I hovedvilkåret ligger det standard sikkerhetsforskrifter. I tillegg kan det utvikles særvilkår. Dette kalles også spesialvilkår. Utover hovervilkårene, har selskapene muligheter for utvidelser eller innskrenkninger gjennom særvilkårene og sikkerhetsforskrifter. Spesielt gods kan være aktuelt for dette.

Pris

Uansett om det snakkes om sikkerhetsforskrifter, regress eller avkorting, så er det i grunn prisen som er avgjørende. Det er der motivasjonen ligger. Selskapene kan også sette opp egenandelen og si at forsikringstakeren skal betale en større del selv. Her ligger det mye motivasjon.

Desto høyere egenandel forsikringstakeren har, desto lavere pris er det på forsikringen. Og høy egenandel, det betyr at kunden tar en større del av skaden selv. Det kan også være mulig å redusere en erstatning, tilby en lavere premie, som gjør at en får en større smell, tar en større del av skaden selv. Og det er kanskje vanlig etter hvert, at egenandelen går opp og opp.

Påvirkes poliseutforming og premiefastsettelsen av inntrufne ulykker, nestenulykker, forsikringsutbetalinger og straffeansvar?

Inngåelse av forsikringsavtaler, egenandeler

Prinsippet med forsikring, er å fordele de store katastrofene mellom forsikringstakerne.

Målsetningen, risikovurderingen og lønnsomme kunder er med å skadeforebygge slik at alle kunder blir lønnsomme. Det er utgangspunktet for forsikringselskapene. Det er derfor de driver med skadeforebygging. De skal tjene penger på kundene.

Forsikringsavtalens innhold diskuteres hvert år. Dette baserer seg på "karakterboken" eller statistikken for det enkelte firmaet. Det er en aktiv dialog rundt forsikringsvilkårene som handler om firmaets utvikling når det gjelder antall hendelser og om det er en gunstig utvikling på skadeerstatning for denne gruppen.

Det som styrer bedriftens vurdering av størrelsen på egenandelen kan både være bedriftens økonomiske situasjon eller bæreevne, det kan være vurderingen av kvaliteten på sjåførene og det kan skyldes skadeforebyggende arbeid som foregår i bedriften m.m. Sånn sett, om bedriften vil betale en høy premie og lavere egenandeler, eller om han vil betale en lavere premie og høyere egenandeler, så er det en del av diskusjonen.

Alle selskaper bør innhente kundens skadestatistikk og historikk før det vurderes pris på forsikring. Det er også det normale. Og da tar man også en vurdering i forhold til antall skader og vurderer risikoen i sin helhet. Her kommer også egenandelen inn. Hvor stor egenandel har bedriften? Det kan også være at man stiller krav i forhold til det enkelte selskap i forhold til hva som gjøres i forhold til å redusere antall skader. Og ikke minst synliggjør, hva er det transportselskapet selv må ta på egen kappe som forsikringen ikke dekker, men som er under egenandelen. Her kan det ligge kostnader i tilknytning til sykdom eller personskader, sykemeldinger og en del andre ting. Og det er viktig å synliggjøre alle disse delene som en motivasjon for transportselskapet til å gjøre noe i forhold til skadeforebygging.

Evaluering

For å være sikker på at det er de riktige kravene som stilles, gjøres det evalueringer. Særlig for å se om selskapene gjennom sin virksomhet, bidrar til å oppnå den effekten som samfunnet ønsker. Evalueringene gjøres individuelt mot hver enkelt kunde, og to like bedrifter kan ha to totalt ulike historier, selv om de driver med det samme.

Ved skader av en viss størrelse har vi møter med selskapet og går igjennom selve hendelsen, for at vi skal ha en læringsprosess. Det er også avgjørende at topplederne i bedriftene har fokus på skadeforebyggende tiltak. Hvis ikke, nytter det lite.

Har en slik evaluering noen betydning for arbeidet deres videre?

På sjøtransporten er det sjøforklaring. Dette er en høring om hva som har skjedd. I ettertid kan det være en evaluering hos forsikringselskapet som kan føre til endringer i forsikringsvilkår ved fornyelse. Her er det nok noe forskjellig praksis. Men som oftest vil det være en dialog mellom selskapet og kunden om skadestatistikk og om hva som er typiske skader.

For øvrig er den normale prosessen er at man vil anbefale at man gjør konkrete tiltak først, før man gjør noe med forsikringsinnretningen. Men hvis tiltakene ikke er tilstrekkelig, så kan det jobbes videre med denne type ting.

Den som volder en skade i trafikken og som jobber for et større selskap, opplever sannsynligvis veldig lite av slike analyser. Det er et gammelt ordtak som sier «av skade blir man klok», men han/hun får ikke anledning til å bli klok av skaden, for han/hun ser ikke konsekvensen, verken økonomisk, eller behandlingsmessig, tidsmessig osv. Det er det normale. Under storskader kan det være annerledes, men dette har vært det normale ved ”vanlige” skader. Man har ikke tatt seg anledning til å bruke tid på å gjennomgå med en trikkefører, sette seg ned og ta denne skadesamtalen, og slik at han virkelig får oppleve hva det betyr, der er det mye å hente. Det må bedriften gripe tak i.

Dette er også en ting som anbefales i forhold til våre **trafikksikkerhetsprogram** for større bedrifter, at de har egen skaderegistrering og gjerne skadeoppføring i journaler, slik at de kan kontrollere om det er spesielle mønster i en type skader, og eventuelt hvis det går igjen blant spesielle sjåførere. Da har de en egeninteresse av å håndtere dette.

Samfunnsnytte

For vegtransportens område er det neppe noe mer lønnsomt område å jobbe med enn det skadeforebyggende. Dette er en bransje med små marginer og det er mye økonomi å hente i sikker drift.

Spørsmål:

Hvis du representerer et gjensidig selskap som ble stiftet for å dele på risiko i tilfelle noe skjer, og du har et overskudd, vil du bruke det overskuddet annerledes, historisk sett, den gangen, sammenlignet med nå?

Det var et hypotetisk spørsmål. Det er ikke mulig å bare drive et skadeforebyggende selskap og tjene penger. Her må det gå helt tilbake til grunntanken bak forsikring, og det er risikospredning. Det var det det hele begynte med. ”Hvis det skipet går ned, så skal vi alle være med og betale.”

”Det er eierne, hvem det nå måtte være, som til enhver tid er med og bestemmer hva pengene skal brukes til, om det er gjensidig eller ikke.”

Markedskreftene

Hvorfor er det mindre lojalitet til forsikringsselskapene?

Det jobbes med å etablere gode relasjoner til kundene, særlig fordi produktet som selges, er abstrakt. Etter at meglere kom inn i bildet har lojaliteten mellom selskap og bedrift endret seg. Megleren sin oppgave er å minske bedriftens risiko på best mulig vilkår og best mulig pris i markedet. Og det tar de seg godt betalt for i tillegg. Her kan nok begge parter bli profesjonelle forhandlere. Det er også andre årsaker til at kundene er mindre lojale. Det kan handle om uenighet i skadeoppgjør. Det er mye større fokus på hver eneste kostnad i bedriften i dag. Før var forsikring en post som lå der, som en eller annen hadde ansvar for, og bedriftene betalte de regningene de fikk tilsendt, verre var det ikke. I dag er konkurransesituasjonen en helt annen for hver eneste bedrift, enn det var tidligere, og da går man ned og ser på hver kostnad, hver eneste giro som skal betales, skal analyseres.

Endringene som har skjedd i de senere år når det gjelder regler, veiledning og skadeoppgjør, har blitt med forbrukervennlig. I så måte bør kundene oppleve økt kvalitet i tilknytning til forsikringene sine.

Konkurransen innen bransjen har blitt mye tøffere. I dag kan du gå inn på Internett og hente ned tilbud fra alle selskaper, du kan ”shoppe”.

Noen av disse elementene vil være avhengig av størrelsen på bedriften. Et lite transportselskap, med kanskje en 4-5 biler, vil være mer tro og lojal mot forsikringsselskapet hvis det har fått god oppfølging og god service i skadeoppgjør, og kontakten er veldig god. En annen ting vil være at i større selskaper som har egne innkjøpere og vet at marginene er ganske små, går veldig mye på pris. Og når det går på skadeoppgjør, så vil de største selskapene ha så profesjonelt nivå at det ikke er direkte utslagsgivende i de aller fleste tilfeller. Så til syvende og sist så er det prisen som er mest avgjørende hvis det er en del å hente.

De store bedriftene har i større grad laget seg rutiner. Noen har bl.a. et opplegg om at hvert 3. år så skal det være anbud på forsikringen. Flere kunder har dette som rutine. I tråd med samfunnets utvikling hvor dette med relasjoner har blitt svekket, betyr det mindre å miste en kunde. I tilknytning til lojalitet betyr prisen mer enn før, men innenfor visse grenser.

Når det gjelder samfunnsansvar betyr også de nye strukturene for forvaltning av penger ganske mye. Pengeforvalterne sitter ikke i Norge lenger, de sitter i Hamburg eller England eller hvor det skal være, og de følger også med på hvordan denne businessen går. Så det er en ganske sammensatt problemstilling.

Transportselskap kan ofte ha dårlig likviditet og generelt dårlig økonomi. Hvor stor betydning forhold til avkortningsregelen? Kan den type individuell behandling av kundene, at man tar litt ekstra ansvar, blir det et problem i forhold til resten av kundemassen? Slik at det ikke blir en enhetlig behandling? Konsekvensen er at da må de andre kundene kanskje betale mer i premie fordi du får høyere utbetaling enn du egentlig skulle hatt. Da blir skadeoppgjøret spredd og vi er tilbake på grunnprinsippet forsikring.

En del av de utenlandske selskapene som har kommet på markedet i Norge, mangler kjennskap til skadebildet og har derfor fått seg noen overraskelser.

Sanksjoner

Poenget er at forsikringsselskapene ikke har så mange sanksjonsmuligheter å benytte seg av.

Sitat fra samtalen:

”Finnes det eksempler på bedrifter som har iverksatt skadeforebyggende arbeid og der en kan se at atferden endrer seg og at skadene avtar?”

De må oppleve noe uønsket før de iverksetter tiltak. For eksempel når kunden nevner i en forhandlingssituasjon hvor de diskuterer vilkår, omfang og premie, så er kundens argument veldig ofte at «Det har aldri skjedd noe». Hvorfor skal premien være så høy, det har ikke skjedd noe noen gang. Nei, det kan skje i morgen. Det vet du ikke. Du har ikke noen garanti for det. Det er derfor du skal ha forsikringen. Det er derfor du skal ha den. Og så, når de først opplever et eller annet, så finner de ut at det kan være årsak til det og det og det – og da må vi gjøre noe med det. Da, altså en erfaring med en uønsket situasjon er ofte det som trigger aksjon.”

Forebygging

Det kan ligge noe forebygging i å ta bort en dekning, eller øke egenandelen. Det betyr at skadene blir borte fra forsikringsselskapenes statistikk. Hvordan dette forholder seg hos kundene vites ikke. Det betyr at vi ikke har kjennskap om denne typen tiltak har preventiv effekt. Dette må i så fall undersøkes spesielt hos hver enkelt kunde. Et mottrekk til å ta bort dekning eller øke egenandelen, kan være å stille krav om tiltak for å opprettholde tidligere ordninger.

Et annet forhold er å gjøre analyser av ulykkestyper for å se om det er spesielle fysiske forhold som gjør at skader oppstår eller om det er føreratferd som er problemet. Et godt eksempel kan være parkeringshus. Hvordan man skal bygge parkeringshus i fremtiden, for å minimere risikoen for skader. Hva er det typiske skademønsteret, hva er det man rygger på, hvordan bør det se ut optimalt sett, for at man skal unngå, eller minimere risikoen for ulykker. En slik tenkning minner om måten det jobbes med trafikkikkerhet på ellers. Legene, for eksempel, gir veldig mye «input» til interiørdesignet i kjøretøy, ut i fra hvordan de ser at skadene skjer på kroppen. Det blir litt den samme filosofien som ligger der, at man ser på hva slags skader vi har, hvilke utslag de gjør, hvilke tiltak vi kan få til, for å redusere, hva slags utforming gir vi ting for å redusere at skadene oppstår.

I en del store busskonsern er det ulike skadebilder hos ulike avdelinger selv om de er målt etter de

samme kriteriene. Hva dette kan skyldes kan være interessant å få belyst.

Regress og avkorting

Avkorting i erstatningen betyr at erstatningsbeløpet til kunden blir redusert med en viss andel eller falle bort i sin helhet.

Regress betyr at en erstatning som forsikringsselskapet har utbetalt til tredje person kan kreves betalt av kunden som har forårsaket skaden.

Hjemlene for avkortning og regress finnes i Forsikringsavtaleloven, Bilansvarsloven og Skadeserstatningsloven.

Litt om begrepene. Ordet regressavtale regulerer ansvar mellom selskap og den som skal betale en skade. Regress er at kunden må ta på egen kappe, det er noe helt annet. Det snakkes om to ulike regressbegreper. Avkortning er at kunden får en avkortende erstatning. I de tilfellene det går ut over en tredje person må forsikringsselskapet erstatte.

Regressavtalen gjelder bare under vegtrafikkloven. Det gjelder altså ikke for lov om vegfraktavtale, sjøloven, luftfart eller jernbaneloven. Når vi snakker om yrkestransport gjelder vegtrafikkloven når det gjelder sjåførens atferd, men ikke for det som er gods i bilen.

Når en skade har oppstått og to forskjellige forsikringsselskap eller også om det er samme forsikringsselskap, har avklart oppgjøret, vil kunden få et varsel om hvordan oppgjøret vil skje. Hvis skadefordelingen mellom selskapene ikke er i tråd med vegtrafikkloven, er det et signal til kunden. Dette kan enten bli oppfattet som er en ren forsikringsbedriftsavtale eller som regress.

Regressutvalget heter i dag trafikkansvarsutvalget.

Regressavtalen er ikke bindende på kundene. Det betyr at forsikringstakeren kan prosedere på det som oppfattes som urett.

Det er viktig å skille mellom det som handler om skyldfordeling, et skadeoppgjør mellom forsikringstakerne og de situasjonene hvor det er snakk om grov uaktsomhet, brudd på sikkerhetsbestemmelsene og lignende. Det er i de siste tilfellene det kan bli snakk om avkorting. Selv om det er småskader og slikt, er det måten forsikringsselskapet håndterer den enkelte forsikring på, viktig.

Hvis vi sammenligner skade oppstått når føreren har 1,5 i promille og det å glemme å dra på håndbrekket, så går det under samme begrep, men regressen eller avkortningen blir vidt forskjellig. Den som kjører i påvirket tilstand har han ikke krav på erstatning.

Et annet kjernepunkt i prosjektet er bruken av begrep innenfor de forskjellige transportområdene, og hvilke krav som er knyttet til begrepsbruken. For eksempel det med simpel uaktsomhet og grov uaktsomhet knyttet til førers atferd når du kjører bil, lastebil eller buss, flykaptein, en lokfører og så videre. Hvordan brukes begrepene innen forsikring?

Utgangspunktet er at forsikring stiller strengere krav til en yrkessjåfør enn til privatpersoner. Dette er et yrke og yrkesføreren vet hvordan han skal håndtere kjøretøyet.

Hva som er grovt uaktsomt mot vanlig uaktsomt, det er det ikke forsikringsselskapene som avgjør. Dette gjøres av rettssystemet. Atferden må over terskelen fra uaktsomt til grov uaktsomt, for å i det hele tatt kunne foreta en avkortning.

Noen eksempler på avkortning eller regresskrav i forbindelse med sikkerhetsforskriftene er:

- Sjåføren går fra bilen med nøklene i.

- Å glemme låse kjøretøyet.

Avkortingens skadeforebyggende element ligger i læringen for den enkelte bedrift, at dette bør du ikke gjøre. Det merkes på likviditeten. De merker den neste gang de skal ut og fornye sine krav på forsikring, her er det en bedrift som ikke har orden i systemet». Det blir tatt hensyn til. Det er flere bedrifter som ikke skulle hatt anledning til å tegne forsikring, men her har selskapene gått inn og tatt et felles samfunnsansvar for at bedriften i det hele tatt skulle få forsikring. Det er flere bedrifter som bruker forsikring som en vedlikeholdspost. Det spekuleres mye innen forsikring. Det er hatt eksempler på at forhandlinger har pågått så lenge og det er gjort så mange endringer under veis, at bedrifter ikke har betalt en krone i premie, før de har klart å gjøre det samme i et annet selskap og i et tredje selskap. Det er enkelte som har en tendens til å leve på den gale siden av loven, og så dukker det opp nye selskaper som gir nye muligheter.

Deltakerne i fokusgruppa var ikke i stand til å gi et klart svar på om regress/avkorting har innvirkning på denne type atferd hos bedrifter/kunder. Men deltakerne tror at regress overfor sjåfører har en preventiv effekt. Fordi det er noe sjåførene snakker om. I og med at det er store utskiftninger av sjåfører innen vegtransporten, foreligger det ingen dokumentasjon for denne oppfattelsen.

Det blir mindre og mindre regress og vilkårene blir bedre og bedre. I en del bedrifter er det innført belønning for å kjøre skadefritt. Det virker bra. Hos enkelte bedrifter får de ansatte utbetalt ti eller femten tusen kroner i desemberlønna si. Det viser seg at de bedriftene som har en policy om at når den ansatte kjører du skadefritt så får det betydning, så får det betydning selv om det normale er å ikke ha skader. I noen tilfeller har bedriften selv har gått inn og betalt regress som er krevd av den enkelte sjåfør fordi de synes det er feil at føreren skal straffes såpass hardt. Det kan også skyldes at bedriften har presset sjåførene for hardt.

Forsikringsutbetalingene/erstatningene utgjør, som en tommelfingerregel, en tredel av bedriftens kostnader i forhold til en skade. I tillegg kommer egenandel, bonustap, ekstra reservekjøretøy, personalkostnader m.v. I tillegg er premien erstatningsavhengig.

”Er det riktig oppfattet at hvis det kjøres på rødt lys er det simpel uaktsomhet iht vegtrafikkloven, men grov uaktsomhet i forsikringsammenheng?”

”Jo, men det kommer an på. Du kan godt starte med simpel uaktsomhet. Men hvis du kjører rett ut i krysset som er trafikkert av andre biler, vil du da kalle det simpel uaktsomhet.”

Straffeansvar/forsikringsansvar

Deltakerne framhever at det stort sett er overensstemmelse mellom den juridiske forståelsen av vegtrafikklovgivningen som legges til grunn i forsikringsammenheng og i forbindelse med et evt. straffeansvar. De skjematisk framstillingene om hvordan skyldfordelingen i skadeoppgjør skal skje er et utgangspunkt som må utfylles med partenes forklaringer og årsaksforklaringer. Partenes forklaringer blir supplert med vitner hvor slike er tilgjengelig. Skylddeling forekommer ved ca. 3% av alle skadetilfellene.

Prosjektet har en hypotese som går ut på at Regressavtalen klargjør at domstolens avgjørelser ikke skal ha betydning for det oppgjøret forsikringsselskapene gir. Det betyr at om det ikke er samsvar mellom måten rettsapparatet vurderer regelverket på, har forsikringsbransjen lagt seg på en egen linje. Kommentarer?

”Vi sier det motsatte. Vi har inngått en avtale som er basert på trafikkregler og annet aktuelt regelverk. Det legger vi til grunn for oppgjøret. Men det er fordi at hvis kunden føler at dette er feil, skal han ha anledning til å kunne gå videre. Og så er det sagt at personskader også er unntatt. Og det er oppgjørsbegrensning på avtalen, på 100.000 kroner.”

”Det er litt begrepsforvirring ute og går stadig vekk her. Dette med regress. Det ene er forhold mellom selskapene, der holder vi oss hovedsaklig til trafikkreglene og så videre. Men i form av avkortning eller regress, er det mange eksempler på at kunden har fått en bot fordi han brutt trafikkreglene, men det finnes ikke en grunn til at det skal være grovt uaktsomt avkortning i årsakssammenheng.”

”Det aller beste eksempelet er: Jeg kjører på deg bakfra når vi kjører i kø. Eller, jeg triller inn i deg bakfra. Det er minimale skader på bilen din, og så blir vi enig om at dette skal jeg betale. Men du finner plutselig ut at du tror det er noe mer. «Åh, jeg har fått så vondt i nakken, jeg tror at jeg har fått whiplash». Da må du gå til politiet og melde det. Så går du og sier at du er påkjørt bakfra. Dermed får jeg en bot på 1.500 til 3.000 kroner fordi jeg kjørte på deg bakfra. Jeg har ikke i utgangspunktet utvist noen form for uaktsomhet. Du kan ikke avkorte, kan ikke søke regress, kan ingenting.”

Det uttrykkes at hensikten bak dette bygger på erfaringsmaterialet til domstolene, men så vidt vi forstår er dette en avtale som har til hensikt å forenkle oppgjør mellom selskapene?

Fokusgruppen bekrefter dette og begrunner det med den høye frekvensen på forsikringskader. Det er 150.000 til 200.000 hendelser per år.

Objektivt ansvar

Et hvert kjøretøy på veg er forsikret, og en eventuell tredje part skal være sikret erstatning. Det betyr at kjøretøyets forsikringsselskap skal erstatte tredje parts interesser uavhengig av skyld. Når to parter kolliderer som begge har samme lovgivningen så kommer visse regler til anvendelse, bl.a. "regressavtalen".

Det er gjennom den frivillige kaskodekningen at skader på eget kjøretøy dekkes, f.eks ved utforkjøringer der det ikke er motpart og ved kollisjoner der vår part får ansvaret. Den obligatoriske ansvarsforsikringen dekker bare den andre parts skader - samt personskader i alle parter

Et avsluttende spørsmål: Hvis hovedansvarliggende for forsikringsbransjen var å bidra primært til forbedring av sikkerhet innenfor transportområdet, hva slags forsikringsordning skulle vi da ha hatt – den vi har i dag, eller noe annet?

- Da måtte fokuset også vært et annet sted enn forsikringsselskapene. Men man måtte jo begynt å ta betalt for enhver rådgivning vi kom med i forhold til sikkerhet. Da går vi fra å være trykghetsbedrift til å være sikkerhetsbedrift.
- I utgangspunktet er det en vinn-vinn-situasjon. Både for selskapene, bedriftene og for samfunnet. Poenget er kanskje å være mer klare og tydelige på denne sammenhengen i kommunikasjon til kunden. Hva kan kunden gjøre selv? Det er ikke nødvendig å endre noe i forsikringsordningen, men tydeliggjøre sammenhengen mellom hva man kan gjøre i tilknytning til ansvaret.
- Jeg tror det går i retning av at vi må ta betalt for tjenestene. Det er en psykologisk side som går på at når de har brukt ressurser, eller kjøpt en tjeneste, tar de det mer alvorlig, enn hvis vi bidrar med noe gratis.
- Jeg tror selskapene må bli mye flinkere til å informere. Vi har jo snakket blant annet om sikkerhetsforskriftene. Vi har en del sikkerhetsforskrifter som vi forventer at kundene skal lese

og handle deretter. At de skal forholde seg til dem. Jeg vet ikke hvor mange kunder som faktisk har lest dem eller kjenner til hvordan de skal forholde seg til det, men det er jo et viktig poeng at de skal agere i forhold til de reglene, så en må nesten tro at de prøver å forholde seg til det. Så jeg tror vi har en utfordring i forhold til informasjonen, både når det gjelder det, men også dette med avkortning som vi har snakket om tidligere. Det går også en del på hvordan vi kan få bedriftene til å investere i forebyggende tiltak, og hva de/vi skal få igjen for det.

- Det er veldig viktig hvis du skal få kundene til å endre atferd, så har det betydning at du må synliggjøre hva en skade virkelig koster kunden.
- Det er jo blitt til dels en større profesjonalitet på innkjøpsiden av transporttjenester. Oljeselskapene blant annet, setter store krav til opplæringsprogrammene, slik at de sikrer kompetanse hos bedriften. Jeg tror det kommer mer og mer, slik at de (spiller på lag med innkjøp av transporttjenester), og ser fram til at transportørene som kjører transport, setter et kvalitetskrav, inklusive skadeforebygging.
- Og oljebransjen har satt en standard om hva som er sikkerhet til sjøs. Den brukes som referanse i andre sammenhenger også. Hvis et skip er godkjent av oljebransjen, da er det greit. Det er en garanti for at det er kvalitet.
- Det sies at det er 520 forskrifter som gjelder helse, miljø og sikkerhet. I en av disse forskriftene som gjelder transportbransjen står det at de skal drive med skadeforebyggende arbeid. Men oppfølgingen av den biten er basert på egenkontroll. Da blir det papirarbeid, for å si den sånn.

Generelle kommentarer

Når disse reglene av og til – hvert tiende år eller noe slikt – er oppe til revisjon og vurdering, om det er ting som må endres, er dette en forhandlingssak. Det er ikke tvil om at enkelte av disse forhandlingspartene er sterkere mot myndighetene enn andre. Norge er, eller har i hvert fall vært en sjøfartsnasjon, og vår lovgivning i forhold til våre rederier er sterkt preget av det. Innenfor sjølovene eksisterer det for eksempel noe som heter fellehavari, det eksisterer ikke for luft eller vei og jernbane, kun for sjø. Med den begrunnelse at det er så mye større verdier som står på spill der, at de må ha en slik ordning. Det er også andre og mye strengere begrensingsregler til sjøs enn det er på alle de andre transportmidlene. Dette kan ha sammenheng med at sjøen sammenliknet med vegtrafikk er mer internasjonalt?

Tilsvarende gjelder for luftfart selv om de ikke har hatt den samme forhandlingsposisjonen som sjø.

Det er ikke mulig å se at spesielt de internasjonale konvensjonene er veldig egnet til noe skadeforebyggende i norsk sammenheng. Det ligger ikke noen særlig motivasjonsfaktor der. Internasjonalt er de opptatt av å begrense sine medlemmers muligheter til å gå konkurs ved en skade. Og eierens.

Sjø er den transportmåten som skiller seg mest ut fra landbasert transport.

 SINTEF		NOTAT				
		GJELDER Referat fra fokusgruppesamtale med tilsynsmyndigheter		BEHANDLING	UTTALELSE	ORIENTERING
SINTEF Teknologi og samfunn Sikkerhet og pålitelighet Postadresse: 7465 Trondheim Besøksadresse: S P Andersens veg 5 7031 Trondheim Telefon: 73 59 27 56 Telefaks: 73 59 28 96 Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA		GÅR TIL Deltakerne		X		X
ARKIVKODE	GRADERING					
ELEKTRONISK ARKIVKODE						
PROSJEKTNR.	DATO	SAKSBEARBEIDER/FORFATTER		ANTALL SIDER		
223225	2006-06-19	Erik Jersin, Lillian Fjerndingen, Terje Skjønhal				

TID: **Torsdag 20. oktober 2005**

STED: **Forskningsrådet, Stenberggaten 26, Oslo.**

DELTAKERE:

- Jens Brynstad, Arbeidstilsynet jens.brynstad@arbeidstilsynet.no
- Trygve Dahl, Arbeidstilsynet
- Sigmund Sandall, Luftfartstilsynet Sigmund.Sandall@caa.no
- Kristin Kleven, Sjøfartsdirektoratet Kristin.Kleven@sjofartsdir.no
- Hilde Lindland, Direktoratet for Sivilt Beredskap Hilde.Lindland@dsb.no
- Asbjørn Johnsen, Statens vegvesen asbjjo@vegvesen.no

- Yngve Frøyen, SINTEF Yngve.Froyen@sintef.no
- Terje Skjønhal, NTNU Terje.Skjonhals@iot.ntnu.no
- Erik Jersin, SINTEF Erik.Jersin@sintef.no

Statens jernbanetilsyn var også invitert, men hadde ikke mulighet til å møte.

Problemstillinger som var ønsket drøftet (utsendt til deltakerne på forhånd):

Diskusjonen begrenses til yrkestransport innen sjø, luft, veg og bane. Hovedtemaet er å belyse hvilke virkemidler fra tilsynenes side etter alvorlige ulykker eller nestenulykker som har størst effekt med hensyn til å forebygge nye ulykker.

Møtet vil ta utgangspunkt i de av våre hypoteser som er mest relevante å diskutere med tilsynsetatene. Slik hypotesene ble formulert i starten av prosjektet, lyder de slik:

- 1. Hendelser av type X har påvirket lover og forskrifter mer enn hendelser av type Y.**
- Hypotesen er ennå ikke bekreftet eller avkreftet.
- 2. Offentlige granskinger etter ulykker har raskere og større innvirkning på virksomhetenes forebyggende tiltak enn en etterfølgende rettssaker.**
- Vi mener å ha fått bekreftelse.
- 3. Oppmerksomheten fra massemedia er ledelsens største drivkraft for å unngå lignende ulykker.**
- Foreløpig avkreftet.
- 4. Styrets engasjement er den største påvirkningsfaktoren for forbedringer i sikkerhetsstyringen etter en uønsket hendelse.**
- Ikke endelig bekreftet.
- 5. Nedgangen i passasjertallet i kjølvannet av en alvorlig hendelse er oftest raskt forbigående og utgjør ikke noe sterkt motiv for ledelsen til å unngå ulykker.**
- Kan både bekreftes og avkreftes.
- 6. Dommer som oppleves som "urettferdige" innen bransjen har negativ innvirkning på det forebyggende sikkerhetsarbeidet i virksomheten(e).**
- Hypotesen er ennå ikke bekreftet eller avkreftet.
- 7. Påtalemyndighetens valg av straffebestemmelse (anvarsgrunnlaget) kan være avgjørende for utfallet av rettssaken.**
- Vi mener å ha fått bekreftelse.
- 8. Foretaksstraff har større innvirkning på det forebyggende sikkerhetsarbeidet i virksomheten(e) enn straff mot enkeltpersoner.**
- Hypotesen er verken bekreftet eller avkreftet.
- 9. Alvorlige hendelser har like stor innvirkning på de andre (seriøse) virksomhetene i bransjen som på den virksomheten der hendelsen inntraff.**
- Foreløpig avkreftet.
- 10. Fagforeningene har stor innvirkning på sikkerhetsarbeidet innen luftfarten, mindre innen sjøfarten, jernbane og vegtrafikk.**
- Ennå ikke bekreftet eller avkreftet.
- 11. Forsikringsselskapenes rolle som pådriver for sikkerhet er variabel.**
- Vi mener å ha fått bekreftelse.

I den grad tiden tillater det, og svarene ikke framgår av den foregående diskusjonen, vil vi gjerne også ha svar på følgende spørsmål:

1. Hvilke sanksjonsmuligheter benytter tilsynene seg av i kjølvannet av ulykker eller alvorlige nesten-ulykker? Er det signifikante forskjeller mellom de ulike transportområdene (bransjene)?
2. På hvilket faglige/erfaringsmessige grunnlag hviler tilsynenes strategier mht. sanksjoner?
3. I hvilken grad vektlegger tilsynene den antatte forebyggende effekten av anmeldelse, bot, pålegg eller andre sanksjoner mot:
 - a. Virksomheten?
 - b. Virksomhetens ansatte?
4. Hva er forholdet mellom tilsynets arbeid og jus/lovverk/domstolspraksis/granskinger:
 - a. Hva har størst påvirkning på tilsynenes arbeid med utviklingen av regelverket?
 - b. I hvilken grad påvirker rettsavgjørelser etter ulykker tilsynets arbeid?
 - c. Skaper samarbeidet med politi og påtalemyndighet spesielle problemer eller utfordringer?
 - d. Hvilke konsekvenser får det at Statens Havarikommisjon for Transport (SHT, tidl. HSLB) har fått utvidet sitt ansvarsområde?
5. Hva påvirker tilsynets øvrige praksis mest etter ulykker og nesten-ulykker (hendelsens omfang, politisk press, pressgrupper, mediaoppmerksomhet, påvirkning fra transportutøvere, forskning, rettsavgjørelser, annet)?
6. Hvilke eventuelle forutsetninger mener tilsynene bør være til stede for at sanksjonene skal påvirke sikkerhetsarbeidet i virksomhetene positivt?

REFERAT

I. Noen innledende kommentarer fra deltakerne.

Til ”Prosjektdelmål” på lysark: ”(Oppnå) Bedre og mer ensartet utforming av lover og forskrifter, straffeutmåling og erstatningsansvar”:

- I kjølvannet av det håper jeg at ”bedre” er mer **vektet** enn ensartet. Standardisering i seg selv har mange gode sider, men det bør ikke gå på bekostning av funksjonalitet. Hvis det er ulikheter mellom områdene må man ta høyde for det også.

Til influensdiagrammet:

1. For sjøfartens vedkommende burde det vært en pil mellom ”Domstoler” – ”Straffeutmåling” og over til ”Sjøkultur”, for disse påvirker sjøkulturen direkte. Innen sjøfarten har en sjøforklaringer og sjøfartsinspektører som har påtalemyndighet og som er direkte inne og påvirker sjøkulturen.
2. Med hensyn til den tilsynsfunksjonen som bare er stippet for Statens vegvesen, ser vi at vi har en utfordring, det går litt på ensartethet når det gjelder virksomheten vår rettet bl.a. mot trafiksikkerhet, og å kunne følge opp virksomheten godt nok. I dag er det stor regional frihet som er bestemt av prioriteringer, kompetanse og trafikkmønstre med hensyn til tiltak man gjør for trafiksikkerhetsarbeid. Vegdirektoratet har et nasjonalt mål når det gjelder antall drepte og skadde, men regionene står litt fritt, og prioriteringene er veldig forskjellig. Så det diskuteres nå ganske heftig i Statens vegvesen, om å få en egen tilsynsdel for den delen av virksomheten.

II. Diskusjon av hypotesene

Hypotese 1: ”Hendelser av type X har påvirket lover og forskrifter mer enn hendelser av type Y.”

(Hypotesen kan omformuleres til et spørsmål:

Hvilken type hendelse påvirker regelverket mest? Er det ulykkens omfang eller andre forhold som mest påvirker tilsynsorganenes reaksjon og arbeid med regelverket?)

Sjø:

Det kan synes som om grunnstøting ”aksepteres” mer enn ulykker av typen ”Sleipner” eller ”Estonia”. Kan bekrefte at type ulykke kan være avgjørende. Etter 11. september har man i IMO arbeidet inngående med å få på plass regler om terrorbekjempelse innen sjøfart. IMO har tradisjonelt vært ulykkesbasert i regelverksutviklingen. Utviklingen nå går mot regelverksarbeid på mer langsiktig basis.. Norge har tradisjonelt vært en viktig pådriver i IMO. Siden Norge ikke er medlem av EU, har det vært vanskeligere å direkte påvirke EUs skipsfartspolitik. I praksis har Norge hatt en bred påvirkning på den internasjonale regelverksutviklingen på sjøsikkerhetsområdet, også innen EU.

En ny Skipssikkerhetslov vil snart tre i kraft (1.januar 2007). Loven er en rammelov, og det overlates til Sjøfartsdirektoratet å utferdige detaljerte forskrifter på området. Man ønsker for øvrig ikke nasjonale særkrav innen internasjonal skipsfart. Derfor legges det fra norsk side opp til i utgangspunktet å ha det samme regelverket nasjonalt som det man har internasjonalt. Det legger føringer for det regelverket vi utformer. I praksis er imidlertid ikke det

internasjonale regelverket til hinder for at vi fra norsk side foretar justeringer i regelverket ut ifra erfarte ulykker eller lignende.

EU er en regional organisasjon i IMO der det ofte kan være utfordrende å få samkjørt felleseuropeiske standpunkter, og ofte bindes EU-landenes syn Norge står her i utgangspunktet friere, men ønsker ikke å gå på tvers av EU.

Luft

Desto mer alvorlig og spektakulær en ulykke har vært, jo mer har den påvirket regelverket. Ulykker av typen Mid-Air Collision (kollisjoner i luften) har historisk sett hatt størst påvirkning.

Luftfarten er internasjonal, og mye av regelverket her hjemme er påvirket internasjonalt av ICAO, og ICAO er igjen påvirket i første rekke av USA. Går man gjennom det USA har gjort fra 1920 til i dag ser man at det er en sprangvis utvikling påvirket av hendelser, og særlig da av kollisjoner mellom luftfartøy.

Spektakulære hendelser fører alltid til et voldsomt trykk mot myndighetene om at ”nå må noe gjøres”, og da er det lett å ty til regelgivning ut fra ”hofteskyting”. Det er ikke alltid man har overblikk over utilsiktede sidevirkninger av nye regler. Et eksempel er 11. september, som ga støtet til regler om låsing av dører til cockpit. ”Økseepisoden” førte også til regelendringer.

Etter hvert har det blitt færre og færre ulykker i luftfarten, kanskje ser man en dreining mot mer proaktivt basert regelgivning enn reaktivt basert. For å få det til, er det i alle fall i Europa etter hvert et godt samarbeid for å få fram enhetlig statistikk, og å lære noe basert på statistikk, uten at ulykken må ha skjedd først.

En bekymring innen bransjen er at security-regler nå er i vinden, naturlig nok, og der brukes det enormt med ressurser, men kanskje ville det vært mer fornuftig totalt sett å styre noe av ressursbruken over på safety.

Hvis det transporteres to kjemikalier som hver for seg er uskyldige, men ved sammenblanding blir farlig, for eksempel fordi det går hull på emballasjen ved en hard landing, er det spørsmål om regelverket er fulgt eller ikke, og man tar opp saken med den primæransvarlige. Hvis regelverket ikke er bra nok, ville man tatt saken opp med de som har ansvaret for reglene.

Luftfarten har ellers lært seg å utforme regelverk som er basert på risikovurderinger og sannsynlighetsberegninger, samtidig som det tas hensyn til at det tross alt skal flys her i landet. (Den sikreste måten å unngå luftfartsulykker er selvsagt å la være å fly.) Et aktuelt eksempel er det regelverket som nå er under utforming for flyplasser i Norge; hvor lange og brede skal de være i forhold til flytype, innflygingsvinkler, sikkerhetsområder, hindre og lignende.

Luftfartstilsynet har fått delegert nesten generell kompetanse til å gi forskrifter innen luftfarten, så det formelle er ingen hindring. Og det er kort veg fra det registreres en hendelse til regelverket kan tilpasses, om ønskelig. Men det ligger en begrensning i at Norge ikke ønsker å bryte for mye med internasjonale regler.

I luftfarten er vi nok ikke den samme stormakten som vi er innen sjøfart. Men det er mye av de samme formelle spillereglene. Norge prøver å utforme sitt regelverk innenfor de rammer som gis av ICAO. Og er vi ikke fornøyd med den situasjonen, kan vi gjøre ett av to: Vi kan prøve å endre føringene fra ICAO, men det er en veldig lang prosess. Eller vi kan gå på tvers av ICAO, ved å melde inn et såkalt avvik til ICAO. Når det gjelder føringene fra EU, så er vi underlagt det samme. Og er det noen minstekrav fra EU, kan vi skjerpe dem.

Veg

Vegen er en allemannsarena hvor en ikke har de krav til profesjonalitet hos sjåfører som preger luftfart og jernbane, så det blir litt andre utfordringer her. Statens vegvesen har gjort et løft ved at det er etablert ulykkesanalysegrupper som igjen har link til Havarikommisjonen, ved bl.a. at større ulykker eller ulykker som har potensiale til å bli store, inklusive farlig gods-ulykker og tunnelulykker, skal granskes av Havarikommisjonen. Alt dette går nå inn i et registreringssystem som gjør at vi kan gjøre tiltak på forskriftssiden, men også når det gjelder den daglige driften og fysiske tiltak. Den er ennå ung denne ordningen, startet først i år.

Av forhold som har påvirket regelverksutformingene, kan bl.a. nevnes tunge kjøretøy som vinterstid ikke har den framkommeligheten de skal ha, og utenlandske kjøretøy. Der er ikke vegtrafikkloven god nok - vi har ikke gode nok sanksjonsmuligheter for politi og Statens vegvesen når det gjelder oppfølging av slike kjøretøy og eierne. Men en lovendring er nå på veg.

Ellers har Statens vegvesen et samarbeid med Arbeidstilsynet mht. kontroll av kjøre- og hviletid. Brudd på disse bestemmelsene kan ikke alltid knyttes direkte til ulykker, men vi vet jo at når man har kjøring langt ut over bestemmelsene, har dette potensial i seg til å medføre ulykker. Man kommer stadig i en vurdering om dette er noe som går på konkurranseforhold, og har det mulighet til å medføre ulykker? Det føles som både påtalemyndigheten og domstolene vurderer, sanksjonerer og dømmer veldig ulikt.

Fra norsk side har vi gjort visse nasjonale tilpasninger i forhold til EUs krav og ønsker, bl.a. krav om medbringning av kjetting, men det satt langt inne å få aksept for det. Vi ser også på muligheten til bedre dekkutrustning på kjøretøy som brukes i Norge vinterstid, og vi ønsker andre lengdebestemmelser for vogntog. Dette vil gi sikrere kjøretøykombinasjoner vinterstid og lette av- og påkjøring på ferge. Men det er en lang prosess. Ellers har vi en viss forskriftsmyndighet i Vegdirektoratet, men det meste må godkjennes av Samferdselsdepartementet.

Plikten til å medbringe kjetting for tunge kjøretøy er et eksempel på ulykker og nestenulykker som har medført regelendringer. En fortsettelse på det, er å få utvidet tilbakeholdsrett i forhold til kjøretøy.

En annen mulighet til å kanskje hindre ulykker, ville være å påvirke transportkjøpere til å velge leverandører som har mer fokus på sikkerhet enn vi ser i dag. Bl.a. finnes det en del utenlandske transportører som ikke er spesielt fokusert på sikkerhet, men der pris betyr alt.

Arbeidstilsynet (AT)

Innenfor ATs arbeidsområde inntreffer det ikke så mange store ulykker, men mange mindre. Til sammen 40 – 100 arbeidstakere dør hvert år, og mange blir lemlestet. Regelverket må sies å være risikobasert. Opp gjennom 70-tallet, etter arbeidsmiljøloven, ble det gitt ikke mindre enn 40-50 detaljforskrifter basert på inntrufne ulykker. Men så fikk vi EU-direktivene som gjorde at vi fikk mer funksjonelle forskrifter på produktstandarder. Ved enhver ulykke der maskiner er involvert, forsøker vi å se på om det er feil ved produktet eller feil ved regelverket, og gir innspill på det. Og gjennom internkontrollforskriften pålegger vi risikovurderinger. Så vi har egentlig ikke noe regelverk i dag som er basert på at det har vært ulykker og hendelser.

Egentlig er det departementet som lager forskrifter, men AT har passet på å kunne gjøre endringer, for eksempel i forskriften for bruk av arbeidsutstyr, så lenge vi ikke gir strengere krav enn direktivet.

Konklusjon: På grunnlag av denne fokusgruppesamtalen styrkes hypotesen

Hypotese 2: Offentlige granskinger etter ulykker har raskere og større innvirkning på virksomhetenes forebyggende tiltak enn en etterfølgende rettssaker.

Veg

For Statens vegvesen sin del stemmer dette bra. Vi har erfaring for at en del transportører er svært interessert i å få råd i forhold til forskriftsverket. Og råd gir vi, såfremt vi har kapasitet. Hvis det er en sak som også behandles av påtalemyndigheten, kan det riktignok bli litt problematisk.

Arbeidstilsynet

Hvis vi ser at regelverket er brutt så gir vi pålegg. I dag er det vanlig å se på internkontrollsystemene og vurdere om de fungerer.

Når det har vært alvorlig brudd på regelverket, må det følges av en rettssak. Det har en svært god allmennpreventiv virkning at politiet er raskt ute og får igjennom straffen. Det slo for eksempel hardt ned i byggebransjen da en kraneier i Kristiansund fikk 90 dages fengsel.

I en ulykke på Kampen falt taket falt ned fordi man grovt uaktsomt begynte rivningen av et bygg uten å ha montert den bjelken som skulle holde taket oppe. I dette tilfellet gikk politiet rett på straffeloven, antakelig for første gang i denne bransjen. Det ble gitt personlig straff.

Konklusjon: På grunnlag av denne fokusgruppesamtalen styrkes hypotesen for vegtrafikkens område

Hypotese 3: Oppmerksomheten fra massemedia er ledelsens største drivkraft for å unngå lignende ulykker.

- Gruppen var enig i at hypotesen kan avkreftes.

Konklusjon: På grunnlag av denne fokusgruppesamtalen avkreftes hypotesen.

Hypotese 4: Styrets engasjement er den største påvirkningsfaktoren for forbedringer i sikkerhetsstyringen etter en uønsket hendelse.

Gruppen var generelt enig i at styret har mulighet til å være en stor drivkraft for forbedringer, men at det varierer mye om de faktisk engasjerer seg.

Konklusjon: På grunnlag av denne fokusgruppesamtalen er det mye som tyder på at hypotesen ikke har generell gyldighet.

Hypotese 5: Nedgangen i passasjertallet i kjølvannet av en alvorlig hendelse er oftest raskt forbigående og utgjør ikke noe sterkt motiv for ledelsen til å unngå ulykker.

Sjø

”Sleipner”-ulykken er et eksempel på at tap av omdømme er viktig for ledelsen, og at effekten av en ulykke varer lenge. Rederiet (HSD) har tapt ca. 100 mill. etter ”Sleipner”, pluss at de også hadde en del andre uheldige hendelser som bussulykker, alkohol på ferje osv. HSD sliter fremdeles med ettervirkningene av disse hendelsene.

Luft

Ledelsen i alle flyselskap er opptatt av at det ikke skal skje ulykker. Nedgang i passasjertall har erfaringsmessig ikke vært så stort problem. Etter 11. september ble det et fall i bransjen, men det har også tatt seg opp igjen etter hvert. Det er andre forhold som tilsier at folk faktisk *må* fly.

Derimot er ledelsen sterkt opptatt av tap av omdømme. Ved buklandingen utenfor Stockholm/Arlanda for noen år siden, var man for eksempel raskt ute med å male over SAS-merkene. Det er heller ikke uvanlig rundt i verden. Pressen kommer og tar bilder, og da vil man ha bort merkene for å skade omdømmet minst mulig.

Umiddelbart etter Helios-ulykken nektet noen norske charterturister å la seg fly med Helios tilbake til Norge. Der sliter nok Helios med sitt omdømme en periode, men det er ikke lett å si hvor lenge det varer.

Det diskuteres om navnet på flyselskaper som svartelistes pga. dårlig sikkerhet, skal offentliggjøres. Svartelisting må antas å få betydning for passasjertallet. Bransjen er for øvrig veldig betenkt mht. en slik ordning. Hvem skal inn på denne lista - er det på grunnlag av dødsulykker eller alvorlige hendelser? Hvilket tidsrom skal legges til grunn? Skal det benyttes absolutte tall eller ratebasert, for eksempel i forhold til antall flytimer eller flybevegelser? Greier man å skille mellom selskaper som rapporterer ”alt” og de som skjuler hendelsene, osv. Svartelisting kan også være resultatet av en tilsynsaktivitet, og da kommer tilsynets dyktighet inn i bildet. Myndighetene er opptatt av at vi skal ha et stort tilfang av data å lære av, så hvis vi forkludder rapporteringsvilligheten, er det et stort tilbakeskritt. På den annen side er det også et spørsmål om ikke passasjerene har en rett til å få vite det, dersom de har tenkt å velge et selskap som tar sikkerheten mindre alvorlig enn andre.

Konklusjon: På grunnlag av denne fokusgruppesamtalen styrkes hypotesen.

Hypotese 6: Dommer som oppleves som ”urettferdige” innen bransjen har negativ innvirkning på det forebyggende sikkerhetsarbeidet i virksomheten(e).

Arbeidstilsynet

AT har ingen spesiell erfaring fra denne problemstillingen, men indirekte har det stor negativ virkning om en dom er feil. Dette fordi AT bruker dommen som presedens. Vi har eksempel fra en arbeidsplass der en ungdom kjørte trucken ulovlig (nøkkelen ble alltid stående i tenningslåsen). Det var gjentatte ganger påtalt at ungdommen ikke hadde lov å kjøre, men de andre lot fortsatt nøklene stå i, og så kjørte ungdommen seg i hjel en dag. Tilsynet mener det var en direkte uaktsom handling av arbeidsgiveren, også i strid med kjøretøylovgivningen, men politiet henla saken. Det syns vi var veldig beklagelig. Da fikk vi ikke noen presedens, snarere det motsatte. Så henleggelse er faktisk verre enn en dårlig dom. Det betyr at politiet ikke finner noen å laste, og det gir et dårlig signal.

Veg

I henhold til vegtrafikkloven er det ofte fører som blir stående som ansvarlig, mens man heller burde gått på bedriften/foretaket. Det kan ofte resultere i dommer som oppleves som urettferdig - det er feil rettsobjekt som dømmes.

Vi ser det som et problem når vi har ganske omfattende saker mot transportbedrifter, og saken blir henlagt på grunn av at bevismaterialet er svært omfattende og det går for lang tid. Hele bevismaterialet kan være et oppgjør med en manglende sikkerhetskultur i bedriften, og henleggelsen gir et dårlig signal til bransjen; et signal om at dette ikke blir tatt alvorlig. Det er også demotiverende for tilsynsmyndighetene.

Problemet oppstår hvis arbeidsgiver slipper unna, for eksempel ved brudd på bestemmelsene om kjøre- og hviletid eller farlig gods. Vi har en del eksempler på at sjåføren føler seg mer eller mindre presset til å bryte hviletidsbestemmelsene for å få lasten fram. Da kan det oppstå tilfeller hvor det er sjåføren som har brutt forskriftene, men det finnes en bakenforliggende årsak. Ved farlig gods er det ofte både en sender, mottaker, transportør og fører, og alle fire er ansvarlige for at transporten skal gå sikkert. Alle er nevnt som rettssubjekt i forskriften.

Bruken av foretaksstraff er ikke så vanlig innen vegtrafikken. Ved rent sikkerhetsmessige feilhandlinger er det oftest sjåføren som blir holdt ansvarlig. Ved manglende kjettinger eller trafikkfarlige kjøretøy er det nesten unntak sjåføren som rammes straffemessig. Jeg kjenner ikke til tilfeller hvor foretak eller bedrift har blitt pålagt straff i slike sammenhenger. Det kunne vært hensiktsmessig å straffe foretaket, men det skaper et problem i forhold til utenlandske kjøretøy.

Luft

Ingen spesielle synspunkter kom fram her.

Sjø

Ingen spesielle synspunkter kom fram her.

Konklusjon: På grunnlag av denne fokusgruppesamtalen er det mye som tyder på at hypotesen ikke har generell gyldighet.

Hypotese 7: Påtalemyndighetens valg av straffebestemmelse (anvarsgrunnlaget) kan være avgjørende for utfallet av rettssaken.

Veg

I Statens vegvesen er det normal prosedyre at etaten gir anbefaling, enten om foretaksstraff eller personstraff. Det er Statens vegvesen som velger ut hvilke paragrafer som menes overtrådt, men det er ikke sikkert at det er riktig å gjøre det slik.

Arbeidstilsynet

Det AT anmelder, er forhold som vi observerer når vi er ute på tilsyn, altså mangler ved sikkerhetsutstyr, rekkverk, stillaser etc. Hvis forholdet gjentar seg, anmelder vi det, og da må politiet inn å etterforske.

Vårt valg av bestemmelser er viktig for påtalemyndigheten, ellers får de alt for mange paragrafer og bestemmelser å ta stilling til. De har vanskelig for å skjønne vårt regelverk. Det kan skyldes at juristene er opplært i den alminnelige straffeloven, men ikke i arbeidsmiljølovens mange bestemmelser, og andre HMS-bestemmelser som det er vanskelig å finne fram i. Etter en kranulykke i Kristiansund, der eieren av kranen fikk 90 dager fordi han hadde koblet ut

verneinnretninger og overbelastet kranen, uttalte politimesteren i Møre og Romsdal at det var et helt umulig regelverk å dømme etter, så han anbefalte oss å se nærmere på det.

Sjø

Innen sjøfarten kan spørsmålet være vanskelig å besvare, fordi man har et annet regime. Sjøfartsdirektoratet anmelder ikke lovbrudd på sjøfartssiden. I Norge er det sjøfartsinspektørene som undersøker sjøulykker og fremmer innstillinger til politiet for evt lovbrudd.

Sjøfartsinspektørene (6 i tallet) er helt uavhengige og er bare administrativt knyttet til Sjøfartsdirektoratet. Inspektørene har også politi- og påtalemyndighet og er innenfor dette området underlagt politi – og påtalemyndighet ved Riksadvokaten. De skal mao både finne årsaken til en ulykke og etterforske eventuelle straffbare forhold.

Innen 2008 vil ordningen med sjøfartsinspektører bli opphevet og ansvaret for undersøkelser av sjøulykker overført til en egen sjøenhet i Havarikommisjonen for transport. Den strafferettslige etterforskningen vil i sin helhet bli overlatt til politiet.

Luft

Luftfartstilsynets eneste reaksjonsalternativ er å anmelde saken til politiet, så der er det ikke tilsvarende som på sjø. Anmeldelser skjer relativt sjelden, og terskelen er høy. Hvis vi anmelder, gjør vi det ut fra hva som er tilsynets oppgave, nemlig å håndheve luftfartslovene med forskrifter. Vi trekker ikke inn i hvilken grad generelle straffebestemmelser skal anvendes, det kan politi og påtalemyndighet mye bedre enn oss. Ofte er det heller ikke vi som tar initiativet til en etterforskning. Om det skjer noe alvorlig innen luftfarten, så er oftest politiet der lenge før vi får vite om det. Det løpet ruller av seg selv. Men vi får ofte i etterhånd henvendelser fra politiet om det foreligger noe også i tillegg til det de selv har funnet ut.

Konklusjon: Denne fokusgruppesamtalen gir ikke grunnlag for nærmere avklaring om hypotesens gyldighet

Hypotese 8: Foretaksstraff har større innvirkning på det forebyggende sikkerhetsarbeidet i virksomheten(e) enn straff mot enkeltpersoner.

TILLEGGSSPØRSMÅL: Forekommer det at tilsynet innstiller på foretaksstraff, men at påtalemyndigheten i stedet velger å straffeforfølge enkeltindivider?

Sjø

Riksadvokaten har instruert sjøfartsinspektørene om å i større grad ta i bruk foretaksstraff der det anses som en hensiktsmessig reaksjonsform, for eksempel overfor rederi ved miljøutslipp. På dette området kan det synes som om man i Norge har lagt seg på et lavere straffenivå enn i våre naboland og enkelte har spekulert i dette.. Innen sjøfarten kan foretaksstraff være et effektivt sanksjonsmiddel. For eksempel kan det for et rederi være mer belastende å få en bot på flere hundre tusen gjennom foretaksstraff enn at en enkeltperson blir straffet for et lite beløp.

Veg

Statens vegvesen avlegger nå én rapport for den individuelle anmeldelsen og én på foretaket. Dette har blitt mer ryddig.

Det har skjedd at påtalemyndigheten har oversett anmeldelsen av et foretak, og bare gått på enkeltpersoner. Men det har skjedd en bedring i den senere tid.

En foretaksbot som merkes, virker positivt på sikkerhetsarbeidet. Boten må minst ligge på et slikt nivå at det ikke vil lønne seg å bryte regelverket. Vedkommende skal med andre ord minst miste fortjenesten, og helst litt til. Vegdirektoratet har prøvd overfor påtalemyndigheten å beregne hva som spares av utgifter ved for eksempel å redusere antall sjåfører fra 3 - der man kjører lovlig, til 2 - der man kjører ulovlig. Det blir et ganske greit regnestykke, og da blir inndragning eller bøtenivået omtrent på det som man har spart på den ulovlige handlingen. Det foretrekkes å gi store bøter framfor inndragning. Det er tilfeller der det er gitt foretaksbøter i millionklassen ved brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Luft

Innen luftfarten anmelder vi som nevnt, svært sjelden. Det som er hovedkriteriet for oss når vi velger reaksjon, generelt, er hensynet til flysikkerheten - hva som har størst effekt når det gjelder å redusere risikoen ved å fly. Innen luftfarten er det oftest ikke en enkelt årsak til at uhell skjer, men systemfeil. Og er det systemfeil som ligger bak, har det antakelig best sikkerhetsmessig effekt å gå på foretaket, framfor å gå på det siste leddet, han som var den utløsende årsak. Men hvis en person har vært grovt uaktsom, bør også han tiltales. Men foretaksstraff ser vi på som det mest forebyggende.

Bane

Etter Nordstrand-ulykken i 1993, der 5 omkom og 23 ble skadd, fikk NSB et forelegg på 150.000 kroner for ikke å ha merket bremseventilene på norsk. Lokføreren ble dømt for uaktsomhet, men fikk domsutsettelse.

Arbeidstilsynet

Etter kranulykken i Kristiansund ble det gitt både foretaksstraff og direktøren fikk fengselsstraff. Det er for øvrig ikke så enkelt å avgjøre om det er personlig straff eller virksomhetsstraff som har mest virkning. For små virksomheter vil nok personlig straff bli tatt svært alvorlig.

I en ulykke med en kofferdam fikk prosjektlederen personlig straff fordi han tok i bruk en kofferdam som ikke var skikkelig utprøvd. En kofferdam er en stålkasse som senkes ned inn til skipssiden og deretter tømmes for vann. Så går arbeiderne ned gjennom et rør og kan jobbe på skutesida under havoverflaten. Kofferdammen kollapset av vanntrykket, og to mann omkom. Rederiet som skulle ha jobben utført, fikk ingen straff. Egentlig var det kapteinens ansvar at det foregikk arbeid på skutesida.

Konklusjon: På grunnlag av denne fokusgruppesamtalen antas at hypotesen styrkes, antakelig mest for store virksomheter, mindre for små.

Hypotese 9: Alvorlige hendelser har like stor innvirkning på de andre (seriøse) virksomhetene i bransjen som på den virksomheten der hendelsen inntraff.

Arbeidstilsynet

Ved en arbeidsulykke i Drammen ble det avdekket at det er noe som heter hengetraume, dvs. at hvis noen blir hengende i en sikkerhetssele, så kan det medføre døden etter 15-20 minutter. Det satte skikkelig fart i byggebransjen.

Luft

Innen luftfarten er det etablert et system med utspring i ICAOs anbefalinger for å sikre at det tas lærdom av alvorlige hendelser. Dette gjøres på flere måter. I første linje har den typesertifiserende myndigheten i det enkelte produsentlandet ansvar for at typesertifiserte fly er kontinuerlig luftdyktige. Dersom det oppstår et behov for ekstra kontroller, tekniske eller

operative endringer, utstedes et luftdyktighetspåbud (*Airworthiness Directive Note*). Det skjer gjerne i kjølvannet av ulykker og i henhold til ICAOs retningslinjer. Luftfartsmyndigheten i det enkelte land – i Norge Luftfartstilsynet – har da myndighet til å gjøre luftdyktighetspåbudet gjeldende for sitt lands flyselskaper. I Norge har slike påbud forskriftsstatus og kan på grunn av tidsaspektets viktighet utstedes uten forutgående høring. I annen linje vil flyfabrikantene sende ut en såkalt ”*Service Bulletin*” eller lignende dersom de får opplysninger fra sine kunder (flyselskapene) om spesielle tekniske problemer med en bestemt flytype. Servicebulletinen er en anbefaling, intet påbud. I alvorlige tilfeller vil Luftfartstilsynet stadfeste slike servicebulletiner ved å utgi et luftdyktighetspåbud.

Konklusjon: På grunnlag av denne fokusgruppesamtalen antas hypotesen å være styrket for luftfart

Hypotese 10: Fagforeningene har stor innvirkning på sikkerhetsarbeidet innen luftfarten, mindre innen sjøfarten, jernbane og vegtrafikk.

Luft

I luftfarten er fagforeningene opptatt av sikkerheten, som vel i alle andre sektorer. De bruker ofte sikkerheten som argument for å oppnå det de vil, og av og til kan det være vanskelig å vite hva som er det egentlige motivet.

Veg

En kan få inntrykk av at fagforeningene innen vegtransport har litt vondt for å nå fram – enkelte er faktisk fortvilt over tilstanden. Det er lav organisasjonsandel og litt ”cowboy-mentalitet” i bransjen. I store bedrifter kan nok fagforeningene jobbe bra med sikkerhetsspørsmål, men det er veldig variabelt.

Dersom Lastebileierforbundet tar tak i noe på vegne av sine medlemmer betyr det mye.

Konklusjon: På grunnlag av denne fokusgruppesamtalen styrkes hypotesen for luftfart. De øvrige områdene er usikre.

Hypotese 11: Forsikringsselskapenes rolle som pådriver for sikkerhet er variabel.

Veg

Inntrykket er at forsikringsselskapene vil ha lønnsomme kunder, og i den grad man kan stimulere til sikker transport, så er enkelte av selskapene meget aktive. Men det varierer svært mye fra selskap til selskap, og det har litt å gjøre med hvilke kundegrupper de retter seg mot. De som har større deler av transportbransjen, er mest aktive. For eksempel har Torbjørn Stavdal, Midt Norge, holdt kurs om sikker kjøring, sikring av last, farlig gods og lignende, og premiært skadefri kjøring. Som grunnlag for premieberegningen ble det gjort sikkerhetsvurderinger av hvert enkelt firma.

Transportkjøperne kan jo også sette premisser for at dette foregår på en grei måte – for eksempel etablere en (etisk) policy om all transport til firmaet skal skje med transportører som erklærer at de holder seg innenfor lover og regler.

Enkelte oljeselskap har som policy at ingen transportselskaper får lov å kjøre ut bensin og lignende uten at de har en fullstendig skadefri historikk.

Sjø

Innen sjøfarten føler vi at forsikringsselskapene kunne hatt større innvirkning på sikkerheten hvis de brukte den makten de faktisk har.

Luft

Et system med svartelisting av flyselskaper med dårlig sikkerhetsstatistikk er under innføring. Hensikten er å bevege kjøpere av flytransporttjenester til å tenke sikkerhet når de velger flyselskap. Det gjelder både vanlige passasjerer og innkjøpsorganene i offentlige etater, hjelpeorganisasjoner m.v. Slik det har vært til nå, har prisen oftest vært avgjørende for valget, ikke sikkerheten.

Konklusjon: På grunnlag av denne fokusgruppesamtalen styrkes hypotesen.

Tilleggsspørsmålene til gruppen¹¹

Hvilke sanksjonsmuligheter benytter tilsynene seg av i kjølvannet av ulykker eller alvorlige nesten-ulykker, og på hvilket faglige/erfaringsmessige grunnlag hviler tilsynenes strategier mht. sanksjoner? Er det signifikante forskjeller mellom de ulike transportområdene (bransjene) i så måte?

Luft

Det er mitt inntrykk at det er en signifikant forskjell på tilsynsmyndighetene mht. hvordan de opererer i kjølvannet av en ulykke eller et lovbrudd. Det mest signifikante er vel at luftfarten systematisk prøver (for å si det litt sterkt) å unngå å anmelde, fordi de har mer tro på andre virkemidler, f.eks å sette en flyger eller et selskap på bakken inntil ting er i orden, eller å forlange at vedkommende skal i simulator, sertifiseres på nytt eller lignende.

Luftfartstilsynet (LT) ser det som sin hovedoppgave (og i hht. gjeldende instruks) å bidra til at risikoen ved å fly blir så liten som mulig. Derfor ønsker man å benytte virkemidler som er egnet til å redusere risikoen. LTs generelle holdning er at bruk av straff ikke er det mest effektive virkemidlet. Samtidig er det vår oppgave å forvalte luftfartslovgivningen, og det er et lite paradoks at hvis man studerer luftfartsloven, så er det største kapitlet, Kap. 14 med 34 straffebestemmelser. Veldig kasuistisk system, der omtrent hver eneste bestemmelse har en straffebestemmelse. Bryter du paragraf x er det y mnd i fengsel osv. Veldig finmasket nett, men som brukes svært sjelden.

Innen luftfarten benyttes en fire-trinns skala for sanksjoner. Hvis noen har gjort noe galt, gir vi først en advarsel og ber om at det samme ikke gjentar seg. Neste trinn vil være å trekke tilbake rettighetene, suspendere eller begrense dem. Dette gjøres i så fall ut fra en sikkerhetsmessig vurdering, ikke begrunnet i straff. Det gjøres også gjerne i kombinasjon med et tredje virkemiddel; nemlig at vilkåret for å få tilbake rettighetene er at vedkommende går gjennom et opplæringsprogram eller andre tiltak som er egnet til å kompensere for bristen i kunnskap eller holdningen til sikkerhet. Det siste alternativet er selvsagt politianmeldelse. Det kan være aktuelt ved grove overtredelser eller hvis tilsynet ikke har andre virkemidler, for eksempel fordi noen opererer kommersielt uten tillatelse. Da har man ikke noen tillatelse å trekke tilbake, og politianmeldelse blir det eneste mulige virkemiddelet.

Det at vi har høy terskel for politianmeldelser bunner i den ikke-straffende ("non-punitive") kulturen som finnes innen luftfarten generelt. Det ser man av regelverket som delvis har kommet og som kommer fra EU. Den beste måten å redusere risikoen på, totalt sett, mener man er å få aktørene selv til å inngi opplysninger og ha en god dialog med tilsynsmyndigheten om det som har skjedd, uten at de skal oppleve at de står uten rettigheter dagen etter. Og sikkerheten generelt innen luftfarten er jo veldig bra når det gjelder yrkestransport, som det er tale om i denne forbindelse (altså ikke privatflygning og lignende).

Sjø

For sjøfartsmyndighetens vedkommende har man få og lite egnede administrative sanksjoner. Sjødyktighetsloven er utdatert og ikke tilpasset moderne skipsfart. Direktoratet har for eksempel ikke hjemmel for å trekke et sertifikat tilbake administrativt.

I den nye sjøsikkerhetsloven er det derimot lagt opp til en helt annen og mer hensiktsmessig type administrative sanksjoner. Det som er foreslått der, er overtredelsesgebyr, tilleggsbetaling, tap av

¹¹ Spørsmål nr. 2 og 3 (side 3) var tilstrekkelig besvart tidligere og ble ikke gjentatt i denne delen.

offentlig ytelse, administrativ inndragning, administrativt rettighetstap (typisk: sertifikater), og formell advarsel.

Arbeidstilsynet

De sanksjonsmulighetene tilsynet kan benytte seg av, er pålegg, dagbøter, stans av virksomheten og politianmeldelse. Årlig får tilsynet innmeldt ca 2.500 hendelser med alvorlig personskade. Da rykker også politiet ut. Noen av sakene kan ende som politisak. Men det er sjelden tilsynet går til anmeldelse; egentlig alt for sjelden. Årsaken er at anmeldelsene oftest ikke blir fulgt opp av politiet.

Veg

I vegtrafikkulykker med personskade er politiet hovedaktøren mht. sanksjoner, i form av anmeldelser og annen oppfølging. Det forekommer at Statens vegvesen bistår politiet i deres etterforskning. Det er en tosidighet her som etaten prøver å holde litt ryddig. I spesielle tilfeller kan politiet anmodes om å beslaglegge førerkortet, hvis det er førere som ikke bør fortsette å kjøre. Men det hender relativt sjelden. Ellers har vegmyndighetene sanksjonsmuligheter som kjøreforbud, bruksforbud og avregistrering. Det finnes en felles kontrollveiledning og policy som kontrollørene skal følge, selv om dette i praksis ikke skjer helt slavisk.

De ulykkesanalysegruppene som opererer på regionalt nivå, kan gå lengre bakover i årsakskjeden.

4. Hva er forholdet mellom tilsynets arbeid og jus/lovverk/domstolspraksis/granskninger:

a. Hva har størst påvirkning på tilsynenes arbeid med utviklingen av regelverket?

b. I hvilken grad påvirker rettsavgjørelser etter ulykker tilsynets arbeid?

Sjø

Regelverksutviklingen innen sjøfarten påvirkes mest av større ulykker, som ”Rocknes” og ”Sleipner”, og nye internasjonale regler som kreves implementert. Desto flere omkomne, desto mer oppmerksomhet får saken. Skadepotensialet (det at konsekvensene kunne ha blitt mye verre) blir ikke tillagt like stor betydning.

I utgangspunktet kommer det ikke så mye ut av dommer. Sjødyktighetsloven har ikke tilsynsmyndigheten som pliktsubjekt. Men akkurat i tilfellet ”Sleipner” ble Sjøfartsdirektoratet kritisert for at de hadde for dårlig opplæring av hurtigbåtansatte, og den kritikken ble tatt til følge og gjort noe med i ettertid. Direktoratet kunne imidlertid ikke tiltales iht sjødyktighetsloven. I den nye skipssikkerhetsloven vil heller ikke tilsynet være pliktsubjekt. Ansvarssubjekt etter den nye loven vil primært være rederiet, men også skipsfører.

Luft

Det regelverket som gjelder, er i stadig økende grad et resultat av internasjonalt regelverk fra ICAO, EU osv. Vårt nasjonale handlingsrom kommer til å bli meget begrenset, og ulykker vil være en viktig drivfaktor der. Hva som er bestemmende for utformingen av regelverket på internasjonal basis, er svært mye.

Innen luftfarten er det operatøren (flyselskapet) som er ansvarlig for at regelverket følges, for eksempel at det ikke tas med farlig gods i strid med regelverket. Tilsynsmyndighetene har sin rolle, men det er en feilslutning å tro at myndigheten ikke har gjort jobben sin dersom det skjer en ulykke. Det kan her vises til Partnair-dommen, der de etterlatte saksøkte Samferdselsdepartementet på basis av en påstand om at tilsynsmyndigheten ikke hadde gjort

jobben sin. Staten ble frifunnet, og retten har gjort en meget god drøfting av ansvarsfordelingen mellom de ulike aktørene i luftfarten.

Tilsynsmyndigheten er ikke uten ansvar, men ansvaret dreier seg om at tilsynsvirksomheten skal innrettes på en slik måte at den er mest mulig formåls effektiv med de ressurser som står til rådighet. Men med en stab på 140 mennesker, hvorav 70 inspektører, og med et antall flyoperasjoner på flere titusen pr dag, så sier det seg selv at det ikke er mulig å ha inspektører ute for å kontrollere hvert eneste fly før det tar av. Det betyr at den generelle trenden mot å holde også myndighetene ansvarlig for sine feil, ikke går på ansvarsfritak, men mer en slags edruelighet når det gjelder hva man kan forvente av en tilsynsmyndighet. Og hvis aktivitetene skal være sikre totalt sett, må hovedfokus være på den som driver virksomheten, og som er underlagt et regelregime

Noen generelle betraktninger fra deltakerne, ikke relatert til et bestemt transportområde:

Dommene etter ulykker kan oppfattes som samfunnets evaluering av det som har skjedd. Juristene har imidlertid en snever oppgave, og deres evalueringer er basert på rettsregler. Det som kan være betenkelig, er at det som kan være uforsvarlig i forhold til en rettsregel, kan være fornuftig i forhold til andre hensyn. Sikkerhetsmessig i den konkrete situasjonen så er innfallsvinkelen for evalueringene kanskje ikke bred nok.

En kan si at det ligger i juristenes oppdragelse at de er orientert mot det siste leddet i årsakskjeden. Jurister er svært regelstyrt og orientert mot individet og faktum. Man ser om faktum i en konkret sak dekkes av gjerningsbeskrivelsen og straffebud. Og den måten å tenke på kan på en måte kalles snever. Man går på det siste leddet i årsakskjeden. Men selv om en rettsregel står uendret, så kan jo tolkningen av den variere over tid.

Hvis kriteriet for å bli dømt er uaktsomhet, så er det et svært skjønnsmessig begrep. Og hvis systemsvakheter over tid får større innpass i rettstekningen, vil uaktsomhetsbegrepet bli preget av det. Uaktsomheten vil da kanskje ikke primært ligge hos lokføreren for eksempel, men kanskje på mer bakenforliggende forhold.

En annen ting er at grensesnittet mellom teknologi og mennesket blir mer utydelig etter hvert som det stadig innføres ny teknologi. Innen vegsektoren vil bilene for eksempel utstyres med fartssperrer, ABS-bremser, sikkerhetsseler, airbags, innretninger som gjør at sjåføren ikke kan kjøre med promille osv. I prinsippet kan det pakkes så mye teknologi inn i en moderne bil i dag at en nesten fjerner førerens rolle. Dette kan påvirke skyldspørsmålet hvis det skjer en ulykke. Er det da sjåføren eller konstruktøren som har gjort noe galt? Denne utviklingen har for øvrig pågått over mange år. Alt skal i prinsippet fungere og føres tilsyn med.

Et annet utviklingstrekk som en kan se konturene av, er at enkelte virksomheter lager så mange instruksjoner og prosedyrer for de ansatte at det i praksis ikke er mulig å følge dem. Motivet kan være å skjermes bedriften for ansvar. Hvis det skjer en ulykke, vil bedriften da alltid kunne finne en instruks eller prosedyre som er brutt, og dermed velte skylden over på den ansatt.

Luftfarten er som kjent gjennomregulert til minste detaljnivå og for det enkelte individ, det er prosedyrer og sjekklister for nær sagt alt. Samtidig er det en høyteknologisk sektor, og så lenge sjekklister og prosedyrer blir fulgt, så går det bra, og derfor er jo risikoen så liten som den er. Men det ligger jo i det at man forutsetter at teknologien virker, og så kan man sløves og overvåker ikke så grundig som før.

4. Hva er forholdet mellom tilsynets arbeid og jus/lovverk/domstolspraksis/granskninger:

c. Skaper samarbeidet med politi og påtalemyndighet spesielle problemer eller utfordringer?

Alle områdene

Samarbeidet går stort sett greit innen alle områdene. ”Man kan ha litt ulik innfallsvinkel, men så lenge det er kjent for partene, går det bra.”

Veg

Innen vegtrafikken er det ikke helt bra når likeverdige overtredelser i kontroll- og overvåkingssammenheng fører til ulike sanksjoner, avhengig av hvilken kontroll-etat man har med å gjøre. Politiet har videre sanksjonsmuligheter og fullmakter enn Statens vegvesen. Ved overtredelser av kjøre- og hviletidsbestemmelsene kan for eksempel politiet beslaglegge førerkort på stedet, men det kan ikke Statens vegvesen, selv om overtredelsene er ganske likeverdige.

Det kan være et problem at politianmeldelser stopper opp i politiet av forskjellige grunner. Det går mye ressurser med til å forberede sakene og det er svært lite motiverende for de som jobber med det. Men det jobbes nå sentralt i Vegdirektoratet for å få standardisert en del formuleringer og anmeldelser knyttet til kjøre- og hviletid på bedriftskontroll og det er utviklet et datasystem som skal holde orden på overtredelser, gruppere dem osv. Etter hvert har direktoratet dermed gjort mye av politijuristens arbeid med å beskrive gjerningen, henviser til forskrift og direktiv hvor dette har sin forankring, osv.

Politiets begrunnelse for å henlegge en sak kan variere fra ”bevisets stilling” til at vedkommende har gjort andre straffbare handlinger som gjør at angjeldende sak ikke har så stor relevans. Kapasitetshensyn kan også være oppgitt som årsak, dessverre.

Arbeidstilsynet

For AT er det en utfordring å skille mellom etterforskning og granskning. ATs inspektører stopper ofte for tidlig opp i å finne bakenforliggende årsaker, fordi de overlater for mye til politiet. Det er viktig å skille mellom det å etterforske saken for å se om vedkommende er skyldig og skal straffes, og det å granske for å se om regelverket eller produktet er for dårlig. Politiet har ikke samme blikk for det som vi. De ser om det er en straffbar handling og stopper der, mens AT ser etter bakenforliggende årsaker som politiet ikke har forutsetninger for. For eksempel om det er noe som bør endres i regelverket, sikkerhetskulturen, bransjen eller andre forhold.

Tiden kan være et problem. Det finnes et ferskt eksempel på at AT sammen med politiet har benyttet 6 måneder for å få en graverende sak ferdig for politijuristen og påtalemyndigheten. Hele 18 måneder etter har politijuristen fortsatt ikke behandlet saken. Dette er ikke et enestående eksempel.

Sjø

Sjøfartsdirektoratets samarbeid går via sjøfartsinspektørene. Direktoratet har ved flere anledninger påpekt det uheldige i at saker blir henlagt av politiet i strid med sjøfartsinspektørens innstilling på en slik måte at det går på sikkerheten løs.

4. Hva er forholdet mellom tilsynets arbeid og jus/lovverk/domstolspraksis/granskninger:

d. Hvilke konsekvenser får det at Statens havarikommisjon for transport (SHT, tidl. HSLB) har fått utvidet sitt ansvarsområde?

Sjø

SHT har tilsatt en leder for sjøenheten, men dessverre ligger det an til at ordningen sannsynligvis ikke kommer til å tre i kraft før i 2007 (nå: utsatt til 2008). Årsaken er at Regjeringen ikke har bevilget de nødvendige midler verken til Havarikommisjonen eller til overføring av sjøfartsinspektørene til politiet.

Det at kommisjonen også får ansvaret for å granske større sjøulykker - særlig på passasjerskip, som Havarikommisjonen har obligatorisk ansvar for å granske - gir det mulighet for å utvikle et bedre analysemiljø enn det dagens sjøfartsinspektører har. Det er sannsynlig at Sjøfartsdirektoratet fremdeles vil ha ansvaret for å undersøke de mindre alvorlige sjøulykkene som ikke blir undersøkt av Havarikommisjonen.

Luft

Fra Luftfartstilsynets side ble det i forbindelse med høringen gitt uttrykk for skepsis til utvidelsen av Havarikommisjonens ansvarsområde. LT var fornøyd med tingenes tilstand som den var, og var redd for at en utvidet kommisjon ville føre til midre fokus på luftfarten. Hvis det overføres midler og kompetanse fra granskningen av luftfartshendelser til de andre sektorene, vil det være uheldig.

Veg

Vegsektoren kom inn i SHT fra 1. september 2005. Statens vegvesen har en positiv forventning til at større ulykker på veg blir gransket når det skjer. Samtidig benyttes som nevnt, regionale ulykkesgrupper i Statens vegvesen. Her har Statens vegvesen en mulighet til å skaffe seg data om en del vegtrafikkulykker. Håpet er at dette skal kunne brukes aktivt for å heve trafikksikkerheten.

5. Hva påvirker tilsynets øvrige praksis mest etter ulykker og nesten-ulykker (hendelsens omfang, politisk press, pressgrupper, mediaoppmerksomhet, påvirkning fra transportutøvere, forskning, rettsavgjørelser, annet)?

Luft

Til tider kan det være en utfordring å stå i mot denne type press hvis det har skjedd noe oppsiktsvekkende, for eksempel en stor ulykke. Man kan lett miste blikket for å ha en faglig basert vurdering for de tiltak som settes i verk. Hylet etter øyeblikkelige reaksjoner er sterke og kan komme fra mange hold. Det kan være lett å gi etter for press, særlig fra politisk hold og massemedia. Det finnes også eksempler på at tilsynsorganet er blitt påvirket av statsråders personlige interesse for en sak, eller at spørsmål har kommet opp i Stortingets spørretime. Hvis man lar seg rive med av slikt, gjør man en dårlig jobb.

6. Hvilke eventuelle forutsetninger mener tilsynene bør være til stede for at sanksjonene skal påvirke sikkerhetsarbeidet i virksomhetene positivt?

Sjø

Den nye skipssikkerhetsloven gir Sjøfartsdirektoratet flere og mer fleksible virkemidler som er tilpasset den enkelte overtredelse. Det vil ha en god og positiv effekt.

Arbeidstilsynet

Innen bygge- og anleggsbransjen vil det være positivt om bedriften kunne ilegges bøter på stedet hvis de nødvendige sikkerhetstiltakene mangler. I dag kan AT bare gi et pålegg eller stanse virksomheten. Innen denne bransjen er det jo en skiftende arbeidssituasjon for hver time. De får rekkverket på plass akkurat der og da, men så er det et nytt stillas som skal opp en time senere, og da ”glemmes” rekkverket igjen.

Veg

Vi blir hjulpet litt av EU nå ved at vi får tilbakeholdsrett på kjøretøy som ikke har ting i orden. Ellers har vi trafikkgebyr som virkemiddel i dag. Sannsynligvis blir det mer utvidet. Det er avgrenset til forseelser som ikke er veldig alvorlig. Likevel vil det vel bidra til å temme de mest aggressive. De trafikkgebyrene vi legger er standardsatser som ikke er spesielt store. Det som kan være litt heftig, er overlastgebyr, men det går mer på vegslitasje og lignende, men også sikkerheten, selvsagt. Det tas ikke hensyn til transportørens betalingsevne når botens størrelse fastlegges.

- o0o -

		NOTAT					
SINTEF Teknologi og samfunn Sikkerhet og pålitelighet Postadresse: 7465 Trondheim Besøksadresse: S P Andersens veg 5 7031 Trondheim Telefon: 73 59 27 56 Telefaks: 73 59 28 96 Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA		GJELDER		BEHANDLING	UTTALELSE	ORIENTERING	ETTER AVTALE
		RISIT: "Ansvar og sikkerhetsmessige konsekvenser av ulykker". Fokusgruppesamtale vedr. juridiske tema – Sammen drag					
		GÅR TIL		Prosjektgruppen			
ARKIVKODE	GRADERING						
	Fortrolig						
ELEKTRONISK ARKIVKODE							
PROSJEKTNR.	DATO	SAKSBEARBEIDER/FORFATTER		ANTALL SIDER			
223225	2006-05-18	Erik Jersin					

1. Tid, sted, deltakere

Arbeidsseminaret fant sted 29. august 2005 i Forskningsrådets lokaler. Deltakere var:

- Harald Strand, statsadvokat i Riksadvokatembetet, Oslo
- Jan Henrik Dahle, førstestatsadvokat ved Trøndelag statsadvokatembeter, Trondheim
- Kjersti Bakken, jurist, Samferdselsdept., Trafikksikkerhets- og beredskapsseksjonen, Oslo
- Carl Graff Hartmann, politiadvokat, Oslo politidistrikt
- Per Magne Strandborg, advokat, Wikborg Rein, Bergen

- Lillian Fjerdings, direktør, SINTEF Teknologi og samfunn
- Terje Skjønhals, advokat med deltidsstilling ved NTNU, Trondheim
- Yngve Frøyen, forsker, SINTEF Teknologi og samfunn
- Erik Jersin, seniorrådgiver, SINTEF Teknologi og samfunn.

Ytterligere to inviterte måtte melde forfall umiddelbart før seminaret.

2. Målsetting

Den definerte målsettingen med arbeidsseminaret var å få belyst følgende hovedtemaer:

1. I hvilken grad og med hvilket faglig grunnlag vektlegger påtalemyndighet og domstoler den presumptivt preventive effekten av straffeforfølgningen i kjølvannet av en ulykke innen transportsektoren?
2. I hvilken grad vektlegger man at straffeforfølgningen påvirker sikkerhetsarbeidet i virksomhetene? Er slike sammenhenger påvist?
3. Metode

Noen aktuelle deltakerne i seminaret ble kontaktet i løpet av sommeren 2005. Utvelgelsen ble basert på personer som hadde hatt ulike roller i forbindelse med forskjellige hendelser innen transport. Det deltok en advokat som hadde vært forsvarer i flere straffesaker innenfor dette prosjektets område. Fra politimyndigheten deltok en statsadvokat som hadde vært aktor i en av de sakene som er sentral i denne rapporten. Det deltok også en statsadvokat fra Riksadvokatembetet.

Den 18. august ble de som hadde svart positivt på henvendelsen, tilsendt følgende underlagsmateriale per e-post:

- Problemstillinger (hovedtema for møtet, opplegg til diskusjoner rundt en del av prosjektets arbeidshypoteser)
- Oversikt over noen dommer vedr. ulykker med yrkestransport.
- Særtrykk av en populærvitenskapelig artikkel i SINTEF/NTNUs forskningsmagasin GEMINI, der noen hypoteser og relevante funn fra prosjektet omtales.
- Utvalgte resultater fra spørreundersøkelsen blant vel 400 utøvere og involverte innen transportsektoren.

Under hele møtet ble innleggene og diskusjonene tatt opp på bånd. Etter møtet ble en bearbeidet versjon av transkripsjonen sendt til deltakerne for rettelser, tilføyelser og kommentarer.

4. Hva vi fikk svar på

De temaene som det ble fokusert sterkest på, var følgende:

- 4.1 Gransking kontra etterforskning
- 4.2 Politiets ressurser til etterforskning
- 4.3 Kravet til aktsomhet.
- 4.4 Er domstolenes ansvarsplassering etter ulykker riktig i dag
- 4.5 Hva er kriteriene for å starte etterforskning
- 4.6 Er det ulike aktsomhetsnormer innen transportområdene
- 4.7 Skaper egenrapportering av feil grensesnittproblemer mellom juss og sikkerhetsledelse
- 4.8 Har påtalemyndigheten og domstolene en samfunnsmessig rolle i å bidra til høyere sikkerhet
- 4.9 Hva med inndragning som straff
- 4.10 Hvordan blir utviklingen framover

I det følgende gjengis et bearbeidet sammendrag av de svarene som framkom.

4.1 Gransking kontra etterforskning

Det er viktig å skille mellom etterforskning og gransking. Mange oppfatter offentlig gransking som synonymt med en undersøkelse av årsaker, men det å være under etterforskning er også å være under offentlig gransking. Det er nyttig å skille mellom den etterforskning som utføres av

politiet og de undersøkelser eller granskinger som utføres av Havarikommisjonen (nåværende Statens havarikommisjon for transport – SHT) eller en offentlig oppnevnt (særskilt) granskingskommisjon (undersøkelseskommisjon). Det har hittil hovedsakelig vært ulykker innen luft, sjø og bane som har vært *gransket*. Innen veitrafikken har det til nå vært politiets ansvar å drive *etterforskning*.

Økonomien setter grenser for sikkerheten. Virksomhetens økonomiske rammer setter begrensninger på hva som er mulig å få til rent sikkerhetsmessig. Økonomien er med andre ord en viktig parameter, selv om ledelsen i risikoutsatte virksomheter alltid vil si at sikkerheten går foran alt. Enmannsbedrifter og andre småbedrifter er imidlertid i en annen situasjon. Det kan også være forskjeller mellom sjøfarten, veitrafikken, luftfarten og jernbanen.

Sikkerhetstenkningen innen luftfarten har spredd seg til de andre transportområdene. Det er positivt at Havarikommisjonen får ansvaret for ulykkesgranskning innen alle transportområdene. Da vil formen for oppfølging av ulykker bli mer ensartet. Sjøforklaringsinstituttet har for eksempel vært en litt merkelig hybrid mellom ulykkesårsaksgranskning og strafferett.

Havarikommisjonens regler om utvidet forklaringsplikt og taushetsplikt overfor politiet gjør den bedre rustet til å finne fram til alle årsaksfaktorer. Sammenblanding av den politimessige delen og den sikkerhetsmessige delen, slik det var før 1989, er fundamentalt feil. Sikkerhetstankegangen må være å finne hvilke elementer i hele hendelsesforløpet som gir grunnlag for å forbedre sikkerheten, uavhengig av skyldspørsmålet. Oppgaven til politiet og statsadvokaten bør være å finne ut om det skal reises straffesak, uavhengig av hva Havarikommisjonen måtte komme fram til.

Det kan skape problemer for politi og påtalemyndighet hvis Havarikommisjonen opptar forklaringer av viktige aktører eller vitner før politiet har kunnet foreta avhør. Da risikerer en at de involverte og eventuelle vitner snakker sammen og danner seg en felles oppfatning av hva som er skjedd, og at nyanser etc. går tapt.

En grundig politietterforskning kan avdekke mange faktorer av betydning for sikkerheten. Et eksempel på dette er etterforskningen etter Namsos-ulykken i 1993, som var svært grundig. I løpet av denne etterforskningen ble det avdekket en mengde sikkerhetsmessige aspekter (bakenforliggende organisatoriske årsaksfaktorer) som gikk langt utover det man egentlig trengte for å reise en straffesak. Innen man var kommet så langt, var imidlertid saken foreldet.

Utgangspunktet for en granskning kan være avgjørende for utfallet, både med hensyn til ressursinnsatsen og årsaksforklaringen. Som eksempel kan nevnes Partnair-ulykken, der en satte hovedfokus på teknisk svikt fordi flyet falt ned fra stor høyde. Etter ”Sleipner”-havariet ble det tidlig satt fokus på menneskelig svikt, og det oppsto til og med en diskusjon om det var nødvendig å heve vraket eller ikke. Kanskje var det i dette tilfellet riktig å fokusere på menneskelig svikt, men kanskje finnes det fortsatt uavdekkede forhold vedrørende det tekniske om bord på ”Sleipner”.

Interne granskinger holder ikke alltid mål som grunnlag for politiets og påtalemyndighetens arbeid. Et eksempel er den interne granskningen fra SAS’s side etter ulykken med Gissur Viking i 1987. Et annet eksempel er en jernbaneulykke på Nypan, der en av togpersonalet omkom. Der var den interne uhellskommisjonen i NSB til svært liten nytte for politiet og påtalemyndigheten.

4.2 Politiets ressurser til etterforskning

I framtiden vil forhåpentligvis politiet kunne arbeide raskere med slike saker, slik at etterforskningen blir ferdig lenge før Havarikommisjonen er ferdig med sin rapport. Når det på den annen side dreier seg om vanskelige tekniske vurderinger, må politiet støtte seg til ekstern kompetanse. Da er det svært ofte slik at man ønsker å basere seg på en granskingskommisjon eller andre som kan gå inn og foreta en teknisk vurdering av det som faktisk har skjedd.

Når det gjelder manglende ressurser hos politiet, kan spørsmålet snus om: Vil Havarikommisjonen ha nok ressurser til å dekke både sjøulykker og ulykker på veg? De vil bli nødt til å foreta en grundig prioritering, dvs. at mange ulykker ikke vil bli gransket. Når det gjelder politiets ressurser, kan dette også være et problem. Saker som har et visst omfang må tas fatt i med en eneste gang, ellers er det ingen hensikt å holde på med dem i det hele tatt.

Kunne man tenkt seg en løsning à la Økokrim? - Vi har jo nesten en slik løsning, Nye Kripos. Det er mye kompetanse der, på mange forskjellige områder. Det går også an å trekke på kompetanse utenfor politiet. For eksempel når det gjelder ulykker og straffesaksetterforskning på sykehussektoren, har politiet mange sakkyndige kontakter som benyttes. Ofte går det via Kripos.

Det framtidige samarbeidet mellom Havarikommisjonen og politiet på vegsektoren vil atskille seg fra det vi har hatt til nå. Det er gitt retningslinjer i brev form til politimestrene og statsadvokaten om dette, blant annet fordi her må kommisjonen regne med at man treffer nye politifolk hele tiden. Det blir det lokale politidistrikt, de som har vakt og står på tjenestelista, som tar saken. Det er en utfordring. Det blir litt annerledes også for undersøkelsesmyndigheten. Når det gjelder den taktiske etterforskningen - innhenting av informasjon fra mennesker - så er det nå gitt retningslinjer om at det ikke skal være samarbeid mellom politiet og kommisjonen. Dette fordi de som er direkte eller indirekte involvert i en ulykke, har forklaringsplikt til kommisjonen. Selvinkriminering søkes unngått ved at havarikommisjonens rapport ikke kan benyttes som bevis i en etterfølgende straffesak. Dersom påtalemyndigheten ønsker å reise tiltale, må det skje på grunnlag av politiets egen etterforskning. Og da har de involverte ikke plikt til å forklare seg overfor politiet. Hvis kommisjonen og politiet opptre sammen under opptak av forklaringer, vil det skape en betydelig uklarhet. Med hensyn til de rent tekniske undersøkelsene vil imidlertid et samarbeid mellom kommisjonen og politiet være så uproblematisk at det ut fra et samfunnsperspektiv må være et spill av ressurser å kjøre dette parallelt og uavhengig av hverandre.

Hvis vi skal få sikkerhetskultur og sikkerhetstenking inn i systemene våre, må måten vi utøver de ulike funksjonene på framstå som de supplerer hverandre og støtter oppunder hverandre, og ikke spriker. Etter ”Sleipner”-ulykken ble for eksempel kapteinen gjort mer til syndebukk av domstolene enn det som (indirekte) framkom i granskingskommisjonens rapport.

Det er ikke uproblematisk å ha flere aktører på samme bane. I vegtrafikksaker vil vi nå kunne ha inntil fire undersøkelsesmyndigheter ute på samme ulykkessted; Statens Vegvesens regionale ulykkesanalysegrupper, Havarikommisjonen og politiet, i tillegg til SEFO dersom en politibil er involvert i ulykken. Det er ikke uproblematisk. Prinsipielt har det vært påtalemyndighetens syn, i hvert fall tidligere, at politiet og påtalemyndighet bør inngå i en havarikommisjon. Det er altså ikke lenger tillatt, i hvert fall ikke ved gransking av luftfartsulykker.

Ved luftfartsulykker går samarbeidet mellom politiet og Havarikommisjonen nå greitt. Ved jernbaneulykker har man ikke så lang erfaring med å ha en permanent havarikommisjon. Det

har for det meste vært ad hoc-kommisjoner, og da vil mangelen på erfaring med å samarbeide kunne skape problemer.

Når det gjelder om etterforskningsmetodene er adekvate, er det slik at man har innrettet etterforskningsmetodene i forhold til sine respektive mandater og samfunnsoppgaver. Det ene behøver ikke å være viktigere eller riktigere enn det andre. Det er nyttig at hver enkelt etat har sitt eget fokus og gjør sin jobb ut fra dette. Politiet må bruke sakkyndige der de mener det er riktig, og ta konsekvensene av det resultatet som kommer gjennom en domstolsbehandling. Det har med rettsikkerhet å gjøre. Politiet bør med andre ord lage sin sak som står på helt egne, selvstendige ben.

4.3 Kravet til aktsomhet

Det vi har funnet i prosjektets analyse av dommene etter transportulykker, er at det stilles ulike krav til aktsomhet. Det gjelder både innen de ulike transportområdene, og til dels innen ett og samme transportområde.

Brudd på en relativt rigid regel for hvordan man skal handle, for eksempel i luftfarten, vil lett kunne bli klassifisert som uaktsomhet. Jf. blant annet Gissur Viking-ulykken. For å unngå å bli dømt for uaktsomhet i slike tilfeller, må man ha en særskilt unnskyldningsgrunn, for eksempel at det oppsto en ekstraordinær situasjon som gjorde at man måtte improvisere.

Ved navigering til sjøs er det vanskelig å legge opp en skriftlig regel om hvordan man skal runde et nes og så videre. Det har bl.a. å gjøre med at det trafikkbildet man møter når man runder neset, kan være høyst forskjellig. Da må man ha ulike handlingsalternativ. I mange sjøsaker har vi sett at rigide regler ikke reduserer muligheten for at ulykke inntreffer. Etter "Sea Cat"-ulykken satte man inn to førere på brua, men man regulerte ikke dette annet enn med veldig generelle regler for hvordan de skulle opptre. Det som fant sted under "Sleipner"-ulykken, var at den ene (kapteinen) definitivt falt ut av kontrollmekanismen ved at han var opptatt med å få radaren til å fungere bedre i de kritiske sekundene før grunnstøtingen. Uansett om vi hadde hatt skriftlige regler som sa hvordan dette skulle gjøres, var det en ekstraordinær situasjon som oppstod. Rederiet hadde ikke lært de to navigatørene på brua opp til å kommunisere på en måte som gjorde at den ene var klar over at den andre hadde falt ut. Det er klart at da må aktsomhetsnormen bli litt forskjellig og mer individuelt basert på den konkrete hendelsen, heller enn på et rigid regelsett.

Kanskje er det hele virksomhetsområdet yrkestransport som har en streng aktsomhetsnorm. For eksempel ser man formuleringer i høyesterett i forbindelse med Gissur Viking-saken som trekker fram at luftfartsulykker kan få meget alvorlige konsekvenser, og retten viser til at det stilles strenge krav til utførelse, utdanning, omfattende trening, sjekklister og så videre. Den samme formulering finner man i dommen fra 1986 etter en jernbaneulykke (Rt. side 1364). Der viser også retten til at feilene fra lokfører og togekspeditor kunne få de alvorligste konsekvenser, og at det derfor er det grunn til å stille særlige krav til aktsomhet og årvåkenhet. På vegtrafikkens område er den ansvars- eller aktsomhetsnormen som tradisjonelt legges til grunn, så streng at man nesten kan hevde at det ligger nært opp mot objektivt ansvar.

Det er svært vanskelig å måle en sak mot en annen, for de fleste saker er litt forskjellige. Det kan derfor være litt lek med ord å prøve å finne forskjeller i aktsomhetsnormen ved å sammenligne dommer.

Når det gjelder de dommene som omfatter straffeloven §§ 239 og 238, har det skjedd ganske store endringer siden slutten av 80-tallet. Det kan derfor bli feil å bruke dommene som uttrykk for hva aktsomhetsnormen er i forhold til de andre bestemmelsene. Det har også skjedd svært mye i løpet av de siste 20 årene når det gjelder sikkerhetstenking. Det er ikke noe som nødvendigvis er gjenspeilet i lovbestemmelsene, men det gjenspeiler seg i samfunnet og deriblant rettens holdning til de kravene som skal stilles. For 20 år siden hadde man for eksempel et lite bevisst forhold til uttrykket «internkontroll» i Norge. I hvert fall ikke i rettsapparatet. Senere har internkontrolltenkingen imidlertid påvirket hvordan domstolene bedømmer uaktsomhetsspørsmålet. Men da må man ikke sammenligne dommer fra 1980-tallet og de fra år 2000.

Den teknologiske utviklingen er nå kommet så langt at skillet mellom menneskelig og teknisk svikt på mange måter er i ferd med å bli visket ut. Hvis mennesket tvinges til å operere i et for komplisert teknisk system, for eksempel på skipsbrua, nærmer en seg et rent objektivt ansvar til syvende og sist.

4.4 Er domstolenes ansvars plassering etter ulykker riktig i dag?

§ 3 i vegtrafikkloven pålegger føreren mer eller mindre fullt og helt ansvar. Etter hvert som de elektroniske systemene ikke bare bygges inn i kjøretøy, men også innenfor selve veisystemet som sådan, kan det reises spørsmål ved om det fortsatt vil være riktig å plassere ansvaret på føreren, hvis de elektroniske systemene svikter. - Hvis det er slik at de tekniske hjelpemidlene svikter på et eller annet vis, og årsaken til ulykken kun kan tilbakeføres til det, er det jo ingen fører å holde ansvarlig. Det måtte eventuelt være de som vedlikeholder det tekniske systemet. Hvis bremsene svikter på en trailer, betyr jo ikke det at føreren kan gjøre hva som helst ansvarsfritt bak rattet i den nedoverbakken. Man må jo forsøke å begrense de skadene som kan oppstå. Hvor velger man å kjøre ut, for eksempel. Teoretisk sett kan det tenkes at man må ta hensyn til en situasjon vedkommende er i, men man må alltid vurdere førerens handlinger i den situasjonen. Er de aktsomme, eller er de ikke aktsomme ut i fra den situasjonen. Kanskje har føreren ingen handlingsalternativer. Da kan man ikke holde føreren ansvarlig. Men personlig ansvar kan man, generelt sett, neppe fjerne.

Det er det ikke det individualpreventive hensynet som står i fokus etter en ulykke. Som oftest er det nok straff i seg selv at ulykken inntreffer og forøver skade på person eller han dør. Det er det allmennpreventive som teller. Det er neppe av individualpreventive hensyn at man tar ut tiltale eller at påtalemyndigheten eller riksadvokaten fortsetter behandlingen av disse sakene i domstolene.

Ved målkonflikter, for eksempel mellom sikkerhet og det å holde rutetidene, er det viktig at samfunnet ikke tillater at den risikoen som oppstår i den konflikten, veltes over på tredje person. Tredje person er den som i den sammenheng ikke har noen til å ivareta sine interesser. Når arbeidsgiver fokuserer på at sjåføren skal holde ruta, er det viktig at man ikke lar det føre til at det øker risikoen for ulykker som rammer typisk tredje part. Men samtidig kan man ikke komme utenom å holde en fører ansvarlig hvis man først finner at de har overtrådt loven.

Etter trikkeulykken ved Holbergs plass er det første gang et foretak er dømt for uaktsomt drap i Norge. Her er det nettopp slik at man plasserer et betydelig ansvar på foretaket og bare i liten grad på føreren.

Arbeidsgiver kan holdes strafferettslig ansvarlig for at de ansatte bryter en lov. Et foretak på Sunnmøre fikk i 2000 en foretaksstraff på 250 000 kr for overtredelse av kjøre- og hviletidsreglene (jf. Rt 2000 s. 1451).

En instruks for hvordan oppgaven skal utføres, betyr ikke at utøveren fritas fra det ansvaret som loven pålegger. Loven går alltid foran en instruks. Sporveien er ett eksempel på at virksomhetene er flinke til å lage detaljerte instruksjoner og få de ansatte til å signere på at de har lest disse. Man kan være fristet til å lage mange instruksjoner som skal plassere ansvaret hos de ansatte i den type saker. Men hvis man oppdager at disse instruksene ikke blir fulgt, hvis en person fra det laveste nivået av ledernivåene blir oppmerksom på at de ansatte ikke følger instruksjonen, må de reagere umiddelbart. Hvis ikke, vil arbeidsgiver i realiteten akseptere at de ikke følger instruksjonen. (Problemet i straffesaker er å bevise dette.) Det gjelder ikke bare i forhold til egne interne instruksjoner, men også i forhold til loven. I dommen fra 2000 er situasjonen at arbeidsgiver er klar over at de ansatte bryter kjøringsreglene, tar ikke affære og blir holdt ansvarlig fordi de ansatte bryter reglene. Arbeidsgiver kan ikke lene seg tilbake og si at «jeg forutsetter at de ansatte ikke bryter loven». De har et ansvar for å legge forholdene til rette for at de ansatte kan gjøre jobben sin innenfor lovens regler.

Man skal være forsiktig med å generalisere ut fra dommer som det ligger mange år i mellom. Situasjonen er ikke statistisk. Rettsutviklingen går videre.

4.5 Hva er kriteriene for å starte etterforskning?

Påtalemyndigheten har et lovpålagt ansvar for å undersøke om det foreligger straffbare handlinger i forhold til et normsett som er trukket opp av lovgivning. I alle ulykker har politiet et ansvar for å iverksette undersøkelser, eller etterforskning, også uten at det foreligger mistanke om noe straffbart i utgangspunktet. Hvis det foreligger straffbare overtredelser, har påtalemyndigheten plikt til å reise straffesak. Påtaleinstruksjonen har noen normer for politiet. Mht. ulykker står det følgende:

«Ved brann skal det foretas etterforskning om årsaken selv om det ikke er grunn til mistanke om straffbart forhold. Det samme gjelder ved annen ulykke som har voldt alvorlig personskade eller betydelig ødeleggelse av eiendom. Ved ulykker som skal undersøkes av fast eller særskilt oppnevnt kommisjon eller av vedkommende myndighet, kan etterforskning foretas i den utstrekning påtalemyndigheten finner grunn til det.»

Det kan også være at det er andre kriterier for å iverksette etterforskning, og det kan være at det utdypes en tradisjon i politiet. Det er vanskelig å utvikle svaret noe mer uten å søke mer kunnskap først.

Når Havarikommisjonen vurderer hvilke hendelser de skal granske nærmere, benyttes gjerne læringseffekten som et av utvalgsriteriene. Slik kan ikke strafferetten fungere, det å velge ut hvilke saker man skal forfølge eller etterforske - eventuelt hvem man skal stille for retten - avhengig av konkret hvor stor allmennprevensjon eller individualprevensjon det har. Da ville man få en rettsulikhet som ville være helt utålelig. Det er litt forskjellige mål for de to prosessene. Samfunnet ønsker begge deler. Så får de fungere side om side, for begge ting har sine styrker og sine svakheter.

Straffesaker og dommer etter transportulykker kan også føre til bedring av sikkerheten. Det er grunn til å tro at dommene gir en læringseffekt for virksomhetene. Det allmennpreventive hensynet er til stede også i en slags læringsfunksjon, selv om det kanskje ikke kan dokumenteres. Det er allmennprevensjon vi holder på med i alle saker, mer eller mindre. Problemet er bare at rettsvesenet ikke har anledning til å følge opp hvordan virksomhetene reagerer med tiltak etter dommene.

Påtalemyndigheten har vært mindre opptatt av å etterforske luftfartshendelser enn hendelser i andre transportområder. En grunn er at det er først når det har skjedd en reell ulykke, at politiet kalles på. I Norge har vi ikke et generelt straffebud i straffeloven som retter seg mot det å fremkalle fare. Det å fremkalle en fare for tap av menneskeliv er i seg selv ikke straffbart etter straffeloven som en generell handlingsnorm. Det har man for eksempel i Finland. Men innen noe av spesiallovgivningen finnes det bestemmelser som kan ramme det. Vegtrafikkloven § 3 sier for eksempel at i vegtrafikken kan du straffes for å ha skapt fare som kunne ha endt opp i en ulykke. Det er også forsøkt i enkelte sammenhenger med å ha registrering av nestenulykker i form av videoovervåkning.

Norge skal nå få ny skipssikkerhetslovgivning. Utredningsutvalget har tatt et moderne utgangspunkt både til straff og straffenormer. Det er også foretatt konkrete vurderinger av hvilke normbrudd som bør være straffebelagt. Man har en altfor omfattende lovgivning i Norge i dag. ”Overtredelser av denne lov eller forskrift straffes med...” osv., uten noen vurdering av om det er grunn til å straffe ethvert brudd. I forslaget til ny skipsfartslov har man altså gått mer konkret til verks. Det sies også noe om forholdet til foretaksstraff som er i takt med samfunnsutviklingen; man fokuserer mer på virksomheten og de ansvarlige for virksomheten enn man tradisjonelt har gjort. Der skriver utvalget at:

”Økt bruk av foretaksstraff for rederiet vil være på linje med det vi ser i andre næringer, for eksempel luftfarts- og petroleumsvirksomhet. Utvalget finner grunn til å bemerke at dersom foretaksstraff først benyttes, bør boten være såpass høy at den har en preventiv virkning.”

Betydningen av foretaksstraff kan være undervurdert. Styret og administrasjonen i mange av de moderne virksomhetene er særdeles opptatt av det, dersom foretaksstraff idømmes. En straff av denne typen manifesterer på mange måter at man har sviktet på lederplanet. Så kan man spørre om det har betydning for tradisjonelle virksomheter hvor man ikke personliggjør ansvar, men som typisk er mer statlige eller kommunalt drevet virksomhet. Der kan det muligens fortone seg noe annerledes. Det har å gjøre med kultur og hva man legger vekt på, om foretaksstraff virker. Et annet spørsmål er om det er hensiktsmessig å gi foretaksstraff til et politikammer eller en statsbedrift når virksomheten i neste omgang må gå til Stortinget for å be om flere penger til å ta betale boten? – Her kommer også hensynet til likhet for loven inn. Man må heller ikke glemme at straff har mange funksjoner. Det er flere involverte i en straffesak, enn påtalemyndigheten og den tiltalte. Det er et samfunn rundt, og det er de pårørende, tilskadekomne, osv. Metafysisk sett er det et visst behov for å plassere ansvar der ansvar skal plasseres.

4.6 Er det ulike aktsomhetsnormer innen transportområdene?

Generelt synes det å finnes forskjellige aktsomhetsnormer innen de forskjellige bransjene.

Vegtrafikkloven legger for eksempel nærmest opp til et objektivt ansvar for utøveren, og Høyesterett lagt seg på en streng linje med hensyn til avvik fra den ”ideelle” bilfører.

Jernbaneloven har en aktsomhetsnorm som etter rettspraksis er svært nær opptil vegtrafikklovens bestemmelser. Men i enkelte rettsavgjørelser om uaktsomt drap, kvier rettspraksisen seg for å legge den samme normen til grunn.

Lovendringen i straffeloven §§ 238 og 239.

Lovendringen kom i 2001 og gjaldt alvorlig legemsskade eller betydelig legemsskade og uaktsomt drap. På grunn av forarbeidet til den endringen har man fått en situasjon hvor aktsomhetsnormen etter disse bestemmelsene, for eksempel § 239, er litt forskjellig avhengig av hvordan man tolker selve forarbeidene. Spørsmålet er også: Hva innebærer egentlig lovendringen? Hva betyr det at man skal ha en annen aktsomhetsnorm for den som kjører en privatbil enn for den som kjører drosje? Skal yrkessjåfører ha en strengere aktsomhetsnorm? Men hvis man sier at endringen skal gjelde for yrkessjåfører på veg, skal de da ha en lempeligere behandling enn for eksempel flygere? Dette er uklart.

Det er mulig at den lempede aktsomhetsnormen i § 239 ikke gjelder for fly, tog og båt. For øvrig er det ikke slik at man kan si at yrkessjåfører per definisjon ikke er omfattet av den mildere aktsomhetsnormen som man fikk i 2001. Men fører du et kjøretøy som veier 30 tonn er det klart at det er en annen aktsomhetsnorm enn når du kjører en privatbil som veier ett tonn. Risikoen for at det skal skje alvorlige ulykker når du kjører med et stort kjøretøy, gjør at det må bli en strengere aktsomhetsvurdering enn når du kjører et som ikke kan volde så stor skade.

4.7 Skaper egenrapportering av feil grensesnittproblemer mellom juss og sikkerhetsledelse?

Rapporteringsplikten til de som jobber i luftfarten er langt mer omfattende enn innen de fleste andre bransjer. Det er en helt annen situasjon enn på vei, for eksempel, hvor det ville være håpløst om man skulle rapportere inn alle nestenulykker.

Hvis man først har en rapporteringsplikt etter et internt kvalitetssikrings- eller sikkerhetsprogram, må ledelsen reagere hvis det mangler rapportering. Egenrapportering kan ikke nødvendigvis kreves, men hvis det er andre som er kjent med hendelsen uten å rapportere den, for eksempel av kollegiale hensyn, betrakter enkelte virksomheter det som oppsigelsesgrunn.

4.8 Har rettsapparatet en samfunnsmessig rolle i å bidra til høyere sikkerhet?

Etterforskning i seg selv, og eventuelt også en etterfølgende straffesak, vil i mange tilfeller ha en betydning i forhold til sikkerhet innenfor en del virksomheter. Det virker som etterforskning etterlater spor i seg selv.

Når det gis normer i en dom, må det ha betydning i en del tilfeller hvor det går an å generalisere ut fra disse normene. Men det er ikke påtalemyndighetens primærfunksjon. Det får være andre organer som gjør, men det er klart at vi er en aktør i et bredere samspill.

Til spørsmålet om vi som statsadvokater tenker på at vi gir et bidrag til sikkerhet gjennom det arbeidet vi utfører, er svaret at det ikke skal være slik at man utøver jobben sin etter synspunkt på betydning. Det er andre som trekker opp normer for hva påtalemyndigheten skal gjøre, og det er vår plikt å utføre visse arbeidsoppgaver.

I forhold til uaktsomme overtredelser har en under de innledende faser av etterforskningen ikke tanke på i hvilken grad en påvirker sikkerhetstenkningen. Men når etterforskningen er over og vilkårene for straff er til stede, er det klart at en ved valget av reaksjon av og til tar hensyn til hva en tror kan være hensiktsmessig. Det skal være en riktig og rettferdig reaksjon i forhold til liknende saker. Men det er også noe med at det i hvert fall på noen områder kan være aktuelt å se for seg at det skjer en utvikling. I forhold til foretaksstraff er det helt åpenbart at det er naturlig. Da tenker man i forhold til straffeutmåling om man skal velge å foreslå et forelegg, sende saken til statsadvokaten og innstille på forelegg og påtalestraff, eventuelt tiltale.

Som forsvarer er det min oppgave å påpeke svakheter ved den etterforskningen og faktum og anvendelsen av den jussen som er anvendt og prøver å påpeke ting som taler til min klients fordel. Ser ikke det som en del av et bidrag til å styrke sikkerheten som sådan, men det er indirekte det at den riktige avgjørelsen kan være med på å avklare vesentlige momenter i et sikkerhetsaspekt. Mest sannsynlig kommer det til å bli funnet bevis. Så indirekte tror jeg vi påvirker sikkerhetstenkningen hos våre klienter.

Når det gjelder trafikksaker har statsadvokatene etter hvert utviklet en tenkning vedrørende sikkerhet som er særdeles opptatt av forholdet mellom sikkerhet og ansvar, spesielt i forhold til strl. § 239. Vi har nok dette som et bakteppe når vi skal foreta vurderinger. Jeg tror at de vurderingene vi gjør skaper en form for sikkerhetstenkning. Kanskje juridisk sikkerhetstenkning hos retten først, og kanskje retten ute i det øvrige systemet. Jeg tror at dette virker, selv om dette ikke er det primære. Da det ble tatt ut tiltale i Gissur Viking-saken, tenkte jeg høyeste grad på hvorfor jeg skulle gjøre det og foretok da en vurdering som hadde islett av en liten sikkerhetstanke.

4.9 Inndragning som straff

I de dommene prosjektet har studert, er det sjelden påstand om inndragning av fortjeneste. Har deltakerne en bevisst holdning til å ikke få til inndragning, eller er det for vanskelig å få det til?

Politisk sett er det et ønske om mer bruk av inndragning generelt. Kanskje har ikke politiet vært flinke nok, fordi man har lært seg til en tradisjonell måte å gjøre ting på når de etterforsker, og nøyer seg med det. Det kreves en viss kursendring også fra politiets side på etterforskningsstadiet. Dette må sees som en prosess. Det tar litt tid før den blir en naturlig del av tankegangen og etterforskningen.

I de sakene der det er naturlig å tenke på inndragning, vil påtalemyndigheten gjerne gi signal om dette til etterforskningen på et tidlig stadium. I Holberg plass-saken ble det påstått inndragning i tingretten, men det ble ikke tatt til følge. Dette til tross for at retten på en måte la til grunn at Sporveien nok hadde spart noe, men man vek tilbake for å sette et bestemt beløp. Statsadvokaten ønsket ikke at den avgjørelsen skulle ankes. I stedet fikk Sporveien en bot på 5 mill. kr, som da på en måte omfatter en helhet. En bør være oppmerksom på at den delen av en foretaksbot som egentlig er inndragning, noen ganger er svært liten. Enkelte ganger har virksomheten faktisk tapt penger på å ikke tenke sikkerhet totalt sett. Da er det ikke alltid noe å vinne på å inndra.

Inndragning bør først og fremst benyttes der det er tale om uberettiget vinning. Hvis det ikke er tilfellet og reaksjonen ligger langt fra det som den enkelte føler er rettferdig i en større sammenheng, kan det føre til at respekten for straffereaksjonen undergraves.

4.10 Hvordan blir utviklingen framover?

Saksbehandlingstiden for etterforskning av straffesaker er de siste fem-seks årene redusert fra et gjennomsnitt på over 200 dager for forbrytelser til 130 dager nå. Det er håp om å få det ned mot 100 dager. Politietterforskning vil da oftest foregå raskere enn en gransking.

Det vil antakelig bli mer fokus på foretaksstraff enn man har i dag. Det er i og for seg en ønsket utvikling også fra høyere påtalemyndighet.

Det kan være en fare for at forholdet til instruks og sikkerhetstenkning smitter over fra offshore. Instruksene og retningslinjene blir en måte å tåkelegge hvem som egentlig har ansvaret, fordi man legger masse plikter på den enkelte gjennom disse instruksene, som den ansatte i praksis ikke vil være i stand til å følge. Ved etterforskning av en straffesak vil det være slik at det ikke blir straffegivende for virksomheten at det er påvist at en bestemmelse eller instruks ikke er fulgt, med mindre det viser seg at noen i ledelsen har vært klar over forholdet. Man flytter fokus mot den ansatt som har brutt instruks. Det er en situasjon jeg frykter. Man delegerer nedover og samtidig tåkelegger og kanskje gjør at det blir veldig vanskelig å komme inn i saken for politi og påtalemyndighet.

Fokus på sikkerhet tvinger seg mer frem etter hvert, og ikke minst fordi lufttrafikken, jernbanetrafikken, trailertrafikk og alt dette blir mer komplisert.

På normsiden blir det neppe så store forandringer om ti år. Den diskusjonen kan vi ha om ti år også, akkurat som i dag.

Med hensyn til aktsomhetsnormen er det bare en fordel at man skal gå over til grov uaktsomhet i straffeloven i hvert fall. Men særlovgivningen vil likevel være slik at det selvfølgelig kan hende at det medfører noen endringer her i forhold til lovbestemmelsene. I praksis kommer det antakelig ikke til å bli så mange endringer, fordi man kanskje har andre lovbestemmelser i særlovgivningen, som fremdeles har simpel uaktsomhet som aktsomhetsnorm.

Det er en generell tendens i tiden til at vi er mye mer sensible mot risiko for tilskadekomne og tap av menneskeliv. Dette vil føre til at samfunnet vil stille stadig strengere krav til sikkerhet.

Vedlegg 3

Rettspraksis knyttet til uaktsomhetskravet i straffeloven § 239 og vtrl. § 31

Aktsomhetsvurderingen i rettspraksis vedrørende strl. §§ 238 og 239 - uaktsom legemsbeskadigelse og uaktsomt drap, og vegtrafikkloven § 3.

I vedlegget gjennomgås en del sentrale dommer hvor det forelå tiltale for overtredelse av § 239, bestemmelsen om uaktsomt drap, og § 238 uaktsom legemsbeskadigelse. Det er på bakgrunn av et utvalg dommer det er forsøkt å klarlegge det nærmere innholdet av uaktsomhetskravet.

Videre behandles vegtrafikklovens § 3 som er den prinsipielle hovedbestemmelsen for all vegtrafikk.

Rt. 1991.678 Statsadvokatene i Hordaland utferdiget 17. oktober 1990 tiltalebeslutning mot A til fellelse etter straffelovens § 239 og vegtrafikklovens § 31 første ledd, jf. § 3. Grunnlaget var for begge forholdes vedkommende beskrevet slik:

"Torsdag 10.05.1990 var A fører av lastebil Volvo F 10 46 6 x 2 med påsatt kjennetegn KT som var parkert på fortauet utenfor butikkssenteret på X. Før han påbegynte kjøring forover var A ikke tilstrekkelig aktsom og varsom idet han før han satte lastebilen i bevegelse unnlot å kontrollere at det var tilstrekkelig fri passasje foran lastebilen. Dette førte til at da han satte lastebilen i bevegelse forover ble en barnevogn som sto plassert like foran høyre forhjul overkjørt av lastebilens høyre forhjul. B f. 3.10.89 som lå i barnevognen døde som følge av skadene han ble påført som var knusningsskader i hodet, bryst og buk."

Det uttales at ikke enhver uaktsomhet i trafikken med dødsulykke til følge, vil rammes av straffeloven § 239.

Lastebilsjåføren ble i herredsretten tiltalte både for overtredelse vtrl. § 31, jf § 3, og strl. § 239. Imidlertid ble han dømt for overtredelse av vtrl., men frikjent i forhold til strl. § 239.(dissens) Det ble anket over lovanvendelsen, men den ble forkastet. Høyesterett uttaler at det sentrale i (skyldkravet) uaktsomhetsvurderingen er at tiltalte, før han startet kjøringen, ikke hadde undersøkt området foran lastebilen for å forvise seg om at det ikke var noe til hinder for at han kjørte ut. Videre uttaler retten at den ikke finner herredsrettens lovanvendelse vedrørende skyldkravet etter § 239, uriktig. Det ble også anket over straffutmålingen. Høyesterett kom til at herredsrettens dom på 21 dager betinget fengsel, for overtredelse av vtrl. §§ 31, jf 3, måtte bli omgjort til ubetinget frihetsstraff. Dommen kan forstås slik at retten fant at sjåføren nok handlet strafferettslig uaktsomt, men at det ikke kan tilregnes som uaktsom fordi han ikke forutså muligheten av en dødsulykke. Slik at det tilleggskrav om å forutse dødsfølgen som § 239 oppstiller, ikke er oppfylt. Dommen er imidlertid et eksempel på at man kan bli frifunnet for uaktsomt drap, men samtidig dømt for overtredelse av vegtrafikklovens bestemmelser.

Rt. 1995.1685 Domfelte skulle kjøre sin tunge lastebil opp Søren Zakariassens gate i Tromsø. Denne gate går i en ca 200 m lang, og mot slutten bratt bakke opp mot den øvre del av Tromsøya. Vegen går over i Borgermester Eidems gate i en skarp sving mot venstre. Mot høyre i forlengelsen av Borgermester Eidems gate var en avkjørsel. Oppover i Søren Zakariassens gate var det meget glatt vinterføre. Domfelte som kom fra et område med tørre veger, kjørte uten kjettinger, men hadde gode helårsdekk. Lagmannsretten har funnet at han, slik føreforholdene var, burde ha stanset og lagt på kjettinger, noe han hadde mulighet for. Lagmannsretten mente at domfelte har overtrådt vegtrafikkloven § 3 når han med den tunge lastebilen fortsatte opp bakken uten kjettinger. Han voldte fare for andre trafikanter.

Domfelte kom imidlertid opp bakken uten problemer, men møtte en personbil i svingen inn i Borgermester Eidems gate. Det var for smalt til at de kunne passere hverandre, og begge stanset. Føreren av personbilen forsøkte å rygge, men klarte det ikke da hjulene begynte å spinne. Domfelte ville så rygge selv for å løse opp situasjonen. Lagmannsretten har i samsvar med domfeltes forklaring lagt til grunn at han tok sikte på å rygge rett bakover inn i avkjørselen i forlengelsen av Borgermester Eidems gate, slik at den annen ville kunne passere. Om det videre hendelsesforløp sier lagmannsretten at domfelte "... slapp seg bakover, men etter noen få meter begynte bakhjulene å skli sidelengs i hjulsporene nedover Søren Zakariassens gate og tiltalte mistet helt herredømmet over den. Under ferden nedover svingte bilen 180 grader rundt og ble etter hvert stående med fronten nedover, hvoretter tiltalte gjenvant kontrollen og fikk stoppet." Noe nede i bakken stod B. Mens bilen skled uten kontroll, traff den B med fronten og klemte henne opp mot brøytekanten på høyre side slik at hun døde umiddelbart av de skader hun ble påført.

I lagmannsretten ble tiltalte dømt for overtredelse av strl. § 239 og vtrl. §§ 31, jf 3. Det ble gjort gjeldende at den aktsomhetsnorm som lagmannsretten la til grunn, er for streng. Høyesterett kommer til at domfelte frifinnes for overtredelse av strl. § 239, men at lagmannsrettens dom blir stående for så vidt gjelder overtredelse av vtrl. § 31, jf 3.

Høyesterett uttaler at den er enig med lagmannsretten i at domfelte har overtrådt vtrl. § 3 når han med den tunge lastebilen fortsatte opp bakken uten kjettinger. Førstvoterende, med tilslutning fra de øvrige fire dommere, sier at da domfelte kom opp bakken og hadde stanset bilen, var den faresituasjon han skapte ved å kjøre opp bakken uten kjetting avsluttet. Dermed var ulykken an følge av den videre manøvrering av bilen. Lagmannsretten hadde her lagt til grunn av "ubrutt årsaksrekke", som førstvoterende var uenig i. Det Høyesterett uttaler videre er at det aktuelle hendelsesforløpet, var så fjernt at det ikke kan sies å foreligge uaktsomhet med hensyn til dødsfølgen. Dette er tilsvarende med den ovenfor siterte dom, Rt.1991. 678. På bakgrunn av dette ble tiltalte frifunnet for uaktsom drap etter § 239.

Rt. 1999.1985. Statsadvokatene i Trondheim satte 31. august 1998 A under tiltale for overtredelse av: *"I. Straffeloven § 239 for uaktsomt å ha forvoldt en annens død, herunder ved bruk av motorvogn. Grunnlag er følgende forhold:*

Søndag 8. mars 1998 ca kl. 2035 førte han vogntog med reg.nr. XL - - - og JY - - - nordover E6 i X. Ca. 400 m sør for avkjørsel til spisestedet Xkroa, avpasset han ikke hastigheten på vogntoget til kjøreforholdene på stedet, slik at tilhengeren fikk skrens på fremre foraksel og skled ut i motgående kjørefelt og kolliderte med møtende personbil med reg. nr. VF - - -.

Føreren av personbilen, B, døde umiddelbart som følge av skadene hun fikk i sammenstøtet. II. Vegtrafikkloven § 31, 1. ledd, jf § 3, 1. ledd, hvoretter enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke voldes skade eller kan oppstå fare, og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret."

I den aktuelle sak ble tiltalte, i herredsretten, dømt for overtredelse av strl. § 239 og vtrl. §§ 31, jf 3. Dommen var enstemmig. I lagmannsretten ble imidlertid domfelte frifunnet under dissens. Påtalemyndighetene har anket til Høyesterett over lagmannsrettens lovanvendelse. Anken retter seg mot lagmannsrettens lovforståelse med hensyn til aktsomhetsvurderingen for bilføreren etter strl. § 239, jf vtrl. § 3. Det tiltalen gikk ut på var at tiltalte ikke avpasset farten etter kjøreforholdene på stedet. Avgjørende for førstvoterende var at vegstrekningen var skiltet for farlige svinger, og at bilføreren var kjent på stedet. Kjennelsen blir med dette at lagmannsrettens dom oppheves. Dissens 4-1.

Rt. 1994. 899. Uaktsomt drap ved bilkjøring. Straffutmåling. 25-årig, tidligere straffet mann ble i herredsretten idømt syv måneder fengsel, hvorav 60 dager ubetinget, for overtredelse av straffeloven § 239, vegtrafikkloven §5, første ledd, og §21, første ledd. Etter å ha kjørt lastebil et par døgn med korte hviletider kom han over i motsatt kjørebane like foran en bakketopp og kolliderte med møtende bil. Sjåføren i denne omkom. Domfelte var umiddelbart før kollisjonsøyeblikket uoppmerksom ved at han lette etter en sigarett i askebegeret i dashbordet. Etter påtalemyndighetens anke ble hele straffen gjort ubetinget.

I Herredsretten ble tiltalte dømt for overtredelse av strl. § 239 og vtrl. § 31, jf § 3. Tiltalte ble dømt til sju mnd. fengsel, hvorav 60 dager ble gjort ubetinget. Den aktuelle anke går ut på at hele straffen må gjøres ubetinget. Det ble uttalt av Høyesterett at *“allmennpreventive hensyn tilsier etter min mening en forholdsvis streng straff i betraktning av den grove uaktsomhet som domfelte har utvist.”* . På bakgrunn av dette ble hele straffen gjort ubetinget.

På generelt grunnlag kan det stilles spørsmålsteget ved om det forhold at sjåføren bøyde seg ned et kort øyeblikk for å finne en sigarett i bilens askebeger, kan karakteriseres som grovt uaktsomt, når man ser denne dommen i sammenheng med den øvrige rettspraksis. I Rt.1991.678, kan det være like mye å bebreide tiltalte som i denne sak.

Vtrl. § 3 inneholder den prinsipielle hovedbestemmelse for all vegtrafikk. Denne bestemmelsen betegnes ofte som det alminnelige aktsomhetspåbudet. § 3 har en meget generell utforming. Den er et ofte anvendt straffebud i rettspraksis. § 3 bygger på de viktigste målsettinger som ligger til grunn for vegtrafikklovgivningen, nemlig hensynet til trafikksikkerheten og hensynet til effektiv og smidig trafikkavvikling.

Som nevnt er § 3 meget generell i sin utforming. Ved tolkningen av bestemmelsen har man derfor ofte nokså liten veiledning i lovens ordlyd. Forarbeidene er også meget sparsomme. Imidlertid foreligger det en lang rekke høyesterettsavgjørelser i tilknytning til § 3. Rettspraksis blir derfor den viktigste rettskildefaktor.

Enhver trafikant plikter å ferdes ikke bare slik at det ikke oppstår konkret fare, men også på en slik måte at fare ikke kan oppstå. Dette betyr at bestemmelsen også rammer ferdsel som fører til abstrakt, (hypotetisk) fareforvoldelse. I prinsippet kan dette ramme f.eks. bruk av mobiltelefon under kjøring i bil, jf. vtrl. § 23 b. Det er imidlertid et krav at fareforvoldelsen er påregnelig. Utvidelsen til å omfatte ikke bare konkret fareforvoldelse, men til å gjelde også abstrakt forvoldelse, ble gjennomført ved lovendring 4. juli 1991 nr. 49 og trådte i kraft 1. april 1992. Når det gjelder alternativene "skade", "hindret" eller "forstyrret", er det fortsatt et vilkår for å bli straffedømt for overtredelse av § 3 at skade rent faktisk oppstår eller at annen trafikk rent faktisk blir hindret eller rent faktisk blir forstyrret.

Relevant rettspraksis i tillegg til de ovennevnte dommene angående forholdet mellom strl. § 239 og vtrl. § 3.

Rt. 1998.2030. Strafferett. Vegtrafikkrett. Førerkortbeslag. Kjøring med bred last. Førerkortbeslag ble opphevet, jf vegtrafikkloven § 33 nr. 5. Det innebærer ikke noen uriktig fortolkning verken av strl. §239 eller av vegtrafikkloven § 3 å forstå disse bestemmelsene dit hen at en overtredelse av de forholdsregler som ved forskrift er påbudt ved kjøring med bred last, ikke nødvendigvis innebærer et brudd på den aktsomhetsnorm som er innebygd i bestemmelsene.

LG 2002-02093. Lov om pliktmessig avhold 16. juli 1936 nr. 2, § 7 jf. §1 første ledd bokstav d. En 37 år gammel tidligere straffet mann ble frifunnet for promillekjøring, men dømt for

overtredelse av lov om pliktmessig avhold. Straffen ble fastsatt til en bot stor kr 15.000,- subsidiært 20 dager fengsel som også omfattet overtredelse av vegtrafikkloven § 3 og legemiddeloven § 31 annet og fjerde ledd, jf § 24 første ledd.

LG 2002-00651. Strafferett - trafikkuhell. Vegtrafikkloven § 3. 40-årig mannlig yrkessjåfør frifunnet for overtredelse av vegtrafikkloven §3. Dissens 4-3. Fagdommerne og en meddommer stemte for fellelse. Han hadde i ca 60 km/t i nedoverbakke på snø og is mistet kontrollen over trekkvogn/semitrailer og kjørt ut av vegbanen over motgående kjørebane. Mindre personskaade og materielle skader.

Herredsretten dømte tiltalte for overtredelse av vtrl. §§ 31, jf 3. Lagmannsretten delte seg i et flertall og et mindretall. Flertallet kommer frem til at tiltalte ikke var tilstrekkelig aktpågivende og varsom. De mener at han er uaktsom fordi han var oppmerksom på at det var snø og slapseføre. Samt at han holdt en for høy hastighet i forhold til kjøreforholdene. Videre vurderte han ikke å senke farten. Flertallet ser det slik at tiltalte har overtrådt den strenge aktsomhetsnorm som er fastsatt i vtrl. § 3.

Imidlertid mener mindretallet at tiltalte opptrådte tilstrekkelig hensynsfullt, aktpågivende og varsomt, og at han ikke holdt for stor fart i forhold til føreforholdene. Det var heller ikke grunn til å benytte kjettinger, etter mindretallets syn. Dommen blir i overensstemmelse med mindretallets syn: tiltalte frifinnes.

Flertallets oppfatning synes å være mest i samsvar med rettspraksis og den strenge aktsomhetsplikten som stilles til vognførere generelt.

LB 2001-03780. Vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3. Drosjesjåfør som kjørte på fotgjenger, som gikk på grønt lys i et fotgjengerfelt, ble i forhørsretten dømt til fengsel i 18 dager. Anke over straffutmålingen forkastet.

Tiltalte ble i forhørsretten dømt for overtredelse av vtrl. § 31, 1.ledd, jf § 3. For lagmannsretten erkjente domfelte at han var uoppmerksom og at han derfor for sent ble oppmerksom på fornærmede. Slik ble det ikke nødvendig for retten å gå nærmere inn på aktsomhetsvurderingen. Det som imidlertid er nokså interessant er at retten uttaler, i forhold til straffutmålingen, at sjåførens uoppmerksomhet også her er en så alvorlig svikt i de krav man må stille til en yrkessjåfør, at ubetinget fengsel er på sin plass. Dette ble kjennelsens slutning.

LB 2001-00047. Strafferett - sammenstøt drosje/fotgjenger. Vegtrafikkloven §31 første ledd, jf §3. 34-årig drosjesjåfør ble i byretten idømt en bot på 8.000 kroner for å ha kjørt på fotgjenger som prøvde å krysse gaten utenom fotgjengerfeltet. Han påstod at fotgjengeren hadde snublet eller falt på bilen og at hans kjøring ikke var uaktsom.

Tiltalte ble domfelt i byretten for overtredelse av vtrl. § 31, 1.ledd, jf 3. Anken gjelder bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet. Lagmannsretten har kommet frem til samme resultat som byretten. (dissens en meddommer)

Retten uttaler at den tar utgangspunkt i at kjøringen foregikk i en sentrumsgate i Oslo en sen lørdagskveld med stor persontrafikk i en gate med utesteder. Enhver trafikant må være forberedt på at det kan komme folk ut i gaten, også berusede. Etter rettens mening var det ikke upåregnelig at noen ville forsøke å krysse gaten også utenom fotgjengerfeltet. Tiltalte hadde en for høy hastighet i forhold til omgivelsene, og på denne bakgrunn mente retten at tiltalte hadde handlet uaktsomt.

LA 2001-00478. Strafferett. Vegtrafikkloven § 3. En ambulansesjåfør på oppdrag med sykefrakt - bilen kjørte med blålys, men uten sirene - kjørte bak en buss. Da bussen stanset, oppfattet ambulansesjåføren det slik at det var for å slippe ham forbi. Bussen hadde imidlertid stanset foran et fotgjengerfelt for å slippe over en 7-8 år gammel gutt. Det skjedde ingen skade, men bussjåføren og passasjerene i bussen oppfattet situasjonen som meget farlig.

Denne saken skiller seg ut fra de øvrige fordi det er spørsmål om et utrykningskjøretøy under utrykning har handlet i strid med vtrl. §§ 31, 1.ledd, jf 3. I herredsretten ble sjåføren dømt for overtredelse av de nevnte bestemmelsene. Dissens en meddommer.

Lagmannsretten stiller først spørsmål om det oppstod noen fare ved den kjøringen som er omhandlet i tiltale (det objektive straffvilkår); dvs. om ambulansesjåføren uten å være tilstrekkelig aktpågivende og varsom idet han var uoppmerksom og/eller holdt for stor hastighet ved passeringen av en buss som hadde stoppet foran fotgjengerfeltet. Og dermed skapte fare. Dermed tas det stilling til om faren oppsto på grunn av uaktsomhet fra tiltaltes side. Lagmannsrettens flertall har kommet til at tiltalte må frifinnes. De mener at han på bakgrunn av en helhetsvurdering har opptrådt forsvarlig. Dette sett i forhold til det kjøreoppdrag han hadde.

Mindretallet (de 3 juridiske dommerne) anser det derimot klart at det i vtrl. § 3s forstand oppsto en fare for fornærmede ved passering av fotgjengerfeltet. Den neste problemstilling mindretallet drøfter er om denne faren ble fremkalt ved uaktsomhet fra tiltaltes side, eller andre forhold.

LB 1998-03421. Vegtrafikkrett. Uaktsom kjøring. Vegtrafikkloven § 31 første ledd jf § 3. 50 år gammel drosjesjåfør ble dømt for overtredelse av vegtrafikkloven §3 til en bot kr 15000,-. Han hadde kjørt på en eldre dame i en fotgjengerovergang i Bygdøy Allé. Sikten var hindret av kjøretøy i venstre fil. Han kjørte inn i krysset i 40 km/t. Uttalt at siden sikten var sperret, hadde han redusert farten da han kjørte inn i krysset.

Vedlegg 4**Rettsavgjørelser vedrørende foretaksstraff**

Om rettsavgjørelser i forbindelse med foretaksstraff

Dette vedlegget inneholder de fleste høyesterettsdommer avsagt i tidsrommet 1981 til 2003 og et mindre utvalg dommer fra lagmannsrettene i tidsrommet 1998 til 2003. Dommene er egnet til å belyse Høyesteretts praktisering av bestemmelsene om foretaksstraff og også til en viss grad påtalemyndighetens praksis for så vidt gjelder hvilke saker som prioriteres. Det er lite rettspraksis knyttet til transporttilfeller og det er ingen dommer tatt med i dette utvalget. Aktuelle dommer om bruken av foretaksstraff ved straffesaker innenfor de aktuelle transportområdene, er behandlet i forbindelse med gjennomgangen av dommer eller juridisk litteratur i tilknytning til transport.

De utvalgte dommene er allikevel av interesse fordi man kan danne seg et bilde av hvordan påtalemyndigheten og domstolene vil kunne praktisere bestemmelsen om foretaksstraff. I denne forbindelse fremheves særlig Rt. 1982 s 1022. Her legger Høyesterett betydelig vekt på almenprevensjon som begrunnelse for å ilegge foretaksstraff. Saken gjaldt manglende tilretteleggelse av arbeid under hensyn til den enkelte arbeidstakers alder og kyndighet. Av generell interesse er også Rt. 2001 s 1379, hvor det fremgår at straffeansvar ikke er betinget av at arbeidsgiver har instruksjonsrett over arbeidstaker. I lagmannsrettsdom inntatt i RG 2000 s 1250, ble foretaket ilagt en bot for manglende opplæring i sikkerhetsrutiner ved bruk av transportrulle. I lagmannsrettsdom LB 1012 1997, ble to personer som ikke hadde utvist subjektiv uaktsomhet tilstrekkelig for domfellelse frifunnet. I sum (kumulativ skyld) var imidlertid både de subjektive og de objektive straffbarhetsvilkår oppfylt. Foretaket ble bøtelagt.

Derimot ble det ikke reagert med foretaksstraff i Rt. 1982 s 878 (disens 3-2). Høyesterett kom til at hvorvidt en byggherre kunne bli ansvarlig for overtredelse begått av en underentreprenør, måtte bero på en konkret vurdering. Momenter i denne vurderingen vil være instruksjon, kontroll og økonomiske interesser.

Rettspraksis vedrørende strl. §§ 48 a og 48 b:

Høyesterettsavgjørelser:

Rt. 1982. 645 Arbeidsmiljøloven § 87, jf forskrifter om løfteinnretninger - lovanvendelse og saksbehandling. Et aksjeselskap, A, engasjerte utbygningsavdelingen ved firma B til å utføre et arbeid på en bygning som A leide av B. Arbeidet ble ledet av en ingeniør ansatt i B. Under arbeidet tok han i bruk en ikke sertifisert kran tilhørende A og lot kranen kjøre av en ansatt hos B uten kranførerbevis. Herredsretten dømte ingeniøren, men frifant A. Politimesterens anke over frifinnelsen - uriktig lovanvendelse, subsidiært mangelfulle domsgrunner - ble forkastet. Høyesterett kunne ikke slutte seg til herredsrettens alminnelig syn på lovanvendelsen. Høyesterett antok at spørsmålet om en byggherre kunne bli ansvarlig etter § 87 for overtredelser begått under en entreprenørs (eventuelt en annen selvstendig oppdragstakers) virksomhet, måtte bero på en vurdering av de konkrete forhold. En forutsetning for ansvar måtte være at vedkommende hadde hatt en reell myndighet til instruksjon og kontroll, og videre måtte det legges vekt på om vedkommende kunne hatt noen økonomisk interesse i overtredelsen. Slik forholdene lå an i dette tilfelle fant Høyesterett at det ikke var grunnlag for ansvar for A. Domsgrunnene var tilstrekkelige.

Rt. 1995. 1922 Konkurranserett. Ulovlig prissamarbeid. Lovanvendelse (fortsatt forhold og foreldelse). Straffutmåling. Inndragning. Fire bedrifter ble dømt for ulovlig prissamarbeid, jf prisloven § 52 og § 53, jf forskrift av 1. juli 1960. Bøtene varierte fra 5,5 millioner kroner ned til 1.350.000,-. Inndragning med hjemmel i straffeloven § 34 varierte fra kr. 2.920.000,- ned til kr. 700.000,-. De administrerende direktører ble idømt bøter på kr. 75.000,-. Samarbeidet ble vurdert som et fortsatt forhold. Foreldelse var ikke inntrådt. - Det var ingen saksbehandlingsfeil at tiltale

var tatt ut av statsadvokat som hadde forhandlet med de siktede om bøtenes størrelse uten at forhandlingene førte frem. - Det fikk ingen betydning at et av selskapene var innfusjonert i moderselskapet som ikke hadde deltatt i prissamarbeidet.

Rt. 1993. 459 Inndragning. Foretaksstraff. En ansatt i et selskap unnlot å stoppe i tollene da han passerte grensen med utstyr som han etter oppdrag fra arbeidsgiveren skulle frakte og tollklarere. Arbeidstakeren ble bøtelagt for sitt forhold. Høyesterett kom til at inndragning ikke burde finne sted selv om det var hjemmel for inndragning, jf straffeloven § 36. Det ble lagt vekt på at arbeidstakeren hadde brutt instruksene og at firmaet ikke hadde noen fordel av tollovertredelsen. Uttalelser om forståelsen av straffeloven § 48a og § 48b, sammenholdt med straffeloven § 36.- Firmaet ble tilkjent saksomkostninger i medhold av straffeprosessloven § 438.

Rt. 1998. 652 Strafferett. Foretaksstraff. En fotograf i en avis ble funnet i ulovlig besittelse av en politiradio og ble dømt for overtredelse av telegrafloven av 29. april 1899 § 6 jf § 1 nr. 1 b. Han hadde fått overlatt radioen fra en av sine foresatte i avisen. Påstand om foretaksstraff overfor avisen førte ikke frem. Selv om vilkårene for foretaksstraff etter straffeloven § 48a var oppfylt, fant Høyesterett at den skjønnsmessige adgangen etter straffeloven § 48b til å unnlate foretaksstraff burde benyttes. Uttalt at det må vurderes konkret fra sakstype til sakstype og fra sak til sak om foretaksstraff bør anvendes.

Rt. 2001. 1379 ble det idømt foretaksstraff for et medieforetak.

Det fremgår av de to sistnevnte dommene at ansvar for arbeidsgiver ikke er betinget av at arbeidsgiver har instruksjonsrett overfor arbeidstaker om utførelsen av den konkrete arbeidsoppgave.

Rt.2000. 1451 Vegtrafikkrett. Strafferett. Foretaksstraff for lastebiltransport. Enkeltpersonforetak som driver lastebiltransport, ble ilagt kr. 250.000,- i bot for overtredelse av straffeloven § 48a og § 48b, jf vegtrafikkloven §13 og § 21, jf forskrift av 28. september 1993 nr. 910, jf Rådsforordning (EØF) nr. 3820/1985 og (EØF) nr. 3821/1985. Foretaket hadde brutt reglene om bl.a. kjøretid, ukehvile, døgnhvile og ferdselsdiagram. Det er hjemmel for å nytte foretaksstraff også mot enkeltpersonforetak. Uttalt at boten i dette tilfelle burde være så stor at den oversteg det foretaket har tjent på lovbruddet.

Rt. 1981. 1112 Arbeidsmiljøloven § 55 nr. 2, jf §87. I lønnskonflikt mellom det offentlige og Akademikernes Fellesorganisasjon (AF) bestemte Rikslønnsnemnda at AF's medlemmer først skulle ha lønnstillegg fra 1. juni på grunn av den iverksatte punktstreik. Fylkeskommunen hadde ved utbetaling av juni-lønnen pluss et tillegg for mai måned for samtlige ansatte, men tatt forbehold om korrigeringer. Etter nemndas kjennelse ble det gjort fradrag for tillegget for mai ved lønnstrekk i septemberlønnen. Etter anmeldelse ble det anlagt straffesak mot fylkeskommunen. Herredsretten fant at arbeidsmiljøloven § 55 nr. 2 objektivt sett var overtrådt, men frifant fordi den ikke fant tilstrekkelig grunnlag til å ilegge straff etter §87. Påtalemyndighetens anke over straffutmålingen ble forkastet. - Forsvareren hadde også hevdet at fylkeskommunens fremgangsmåte ikke var rettsstridig, men dette tok Høyesterett ikke standpunkt til.

Rt 1982. 1022 Ansvar for juridisk person. En større mekanisk bedrift ble i herredsretten funnet skyldig etter arbeidsmiljøloven § 87, jf § 14 første ledd, jf § 8 nr. 1 g (om at det skal sørges for at brann- og eksplosjonsfare forebygges), § 14 annet ledd e (om at arbeidet skal tilrettelegges under hensyn til den enkelte arbeiders alder og kyndighet m.v.) og § 14 annet ledd h (om at arbeidstakerne skal gjøres kjent med ulykkesfarer og at de skal få den nødvendige opplæring, øvelse og instruksjon). Rettens flertall fant imidlertid at det ikke var nødvendig å reagere med noen bot. Den samlede herredsrett frifant også for overtredelse av arbeidsmiljøloven § 34 (forbud mot barnarbeid). Bakgrunnen for saken var at bedriften hadde tatt inn til opplæring og

beskjeftigelse skoleungdom som ønsket å prøve seg i arbeidslivet, bl.a. to gutter på henholdsvis 16 og 14 år. Den første som var beskjeftiget med avfetting av stålprodukter, hadde til dette fått bruke ekstraksjonsbensin. I dette lokale måtte imidlertid ikke bensin brukes etter § 9-3 i Kommunaldepartementets forskrifter av 6. desember 1974 om brannfarlige varer. Da 14-åringen en dag kom inn for å prate med 16-åringen som holdt på med avfettingen, tente førstnevnte en lighter, det tok fyr og 14-åringen døde av brannskadene. Påtalemyndigheten anket over at herredsretten ikke hadde idømt bøtestraff, og Høyesterett tok anken til følge og fastsatte boten til kr. 25.000. Høyesterett uttalte bl.a. at det forelå et alvorlig brudd på den sentrale og viktige bestemmelse i arbeidsmiljøloven om at arbeidsgiveren skal sørge for at brann- og eksplosjonsfare forebygges. Generalpreventive hensyn talte med styrke for en straffereaksjon.

Rt 1989. 733 Miljøvern. Straffutmåling. En kommune ble idømt kr. 150.000,- i bot for overtredelse av lov av 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensning og om avfall (forurensningsloven) § 80, jf § 78, første ledd bokstav a og b, jf § 7, første ledd, og § 6. Kommunen hadde konsesjon for drift av et mindre forbrenningsanlegg for avfall. Kommunen ble dømt for å ha foretatt åpen forbrenning utenfor anlegget, for at forbrenning skjedde ved for lave temperaturer og for at den foreskrevne instrumentering ikke var skaffet. Både kommuneingeniøren og den politiske ledelse i kommunen var fullt klar over forholdene ved anlegget, men hadde valgt å sette seg utover regelverket til tross for klager.

Rt. 1989. 843 Miljøvern. Saksbehandling. Lovanvendelse. Straffutmåling. En større industribedrift ble idømt en bot på kr. 500.000,- for overtredelse av forurensningsloven av 13. mars 1981 nr. 6, § 80, jf § 78 første ledd, litra b, jf § 7 annet ledd. Det dreiet seg om fire tilfelle av forurensningsutslipp over et kort tidsrom, men forurensningen var av forholdsvis begrenset omfang. Det var ikke naturlig å se de fire tilfelle som ett sammenhengende straffbart forhold. Da det her var tale om en virksomhet drevet i medhold av konsesjonsvilkår, var det naturlig å subsumere forholdene under lovens § 78 første ledd, bokstav b, jf § 7 annet ledd. Det var ikke anvendt en for streng aktsomhetsnorm med for vidtgående instruksjonsfesting av arbeidsoperasjoner.

Rt. 1982. 878 Arbeidsmiljøloven § 37, § 85 og § 87. En 34 år gammel byggeleder i et entreprenørfirma ble i byretten dømt til en bot på kr. 300 etter § 85, jf § 37 for å ha satt en hjelpearbeider til helkontinuerlig skiftarbeid til tross for at han ennå ikke var fylt 18 år. Samtidig ble entreprenørfirmaet dømt til en bot på kr. 1.000 etter § 87 om ansvar for juridisk person. Byggelederen anket og hevdet at han ikke kunne bebreides noen uaktsomhet. I annonsen hvor det ble avertert etter folk til skiftarbeidet, var det gjort oppmerksom på at søkerne måtte være over 18 år. Når arbeidssøkerne henvendte seg til byggelederen eller byggeformennene, ble de dessuten spurt om alder. Høyesterett fant under dissens (4-1) at den rutine byggelederen anvendte ikke var tilstrekkelig betryggende, og hans anke ble derfor forkastet. - Entreprenørfirmaets anke ble under dissens (3-2) tatt til følge, og firmaet ble frifunnet. Bestemmelsen i § 87 er fakultativ, og flertallet fant at det etter en skjønnsmessig helhetsvurdering ikke var grunn til å reagere med bøteansvar for bedriften.

Rt. 1996. 1065 Fiskerirett. Straffutmåling. Utenlandsk fiskebåtrederi ble idømt en bot på kr. 400.000,- som foretaksstraff jf straffeloven § 48a, for overtredelse av lov av 17. desember 1976 nr. 9 om Norges økonomiske sone, § 8, § 6 og § 4, jf forskrift av 13. mai 1977. Det var i passivmeldinger underrapportert fangster for vel 1,1 million kroner. Det var videre bl.a. forsømt å gi aktivmeldinger. Inndragning med hjemmel i nevnte lovs § 9 ble fastsatt til kr. 2.600.000,-. Forholdet ble ansett som så grovt at det var naturlig å bruke foretaksstraff ved siden av inndragning.

Rt 2000 s. 1451 Arbeidsgiver kan holdes strafferettslig ansvarlig for at de ansatte bryter en lov. Et foretak på Sunnmøre fikk i 2000 en foretaksstraff på 250 000 kr for overtredelse av kjøre- og hviletidsreglene.

Øvrige HR-avgjørelser: **Rt. 1993. 17, Rt 1994. 299, Rt. 1988. 1356, Rt. 1992. 19.**

Avgjørelser fra lagmannsretten:

LB 11061999 Foretaksstraff. Saken gjelder ileggelse av rettergangsstraff for sjefredaktørens nektelse av å etterkomme et rettskraftig utleveringspålegg. For overtredelse av straffeprosessloven § 210 jf. domstolloven § 206 jf. straffeloven § 48a og § 48b, ble Aftenposten ilagt en bot på 500.000 kroner.

LF 22112002 Straffesak. Foretaksstraff. Reindrift. Reindriftsloven § 20 og § 24. Straffeloven § 48a og § 48b. Riast/Hylling reinbeitedistrikt ble frifunnet for overtredelse av reinbeiteovens bestemmelser om vokting av reinsdyr og bortdriving fra ulovlig beiteområde. Det var på det rene at reinsdyrene hadde beitet utenfor lovlig beiteområde, også på innmark. Reineierne hadde ikke hatt adgang til å sette opp gjerde for å forhindre ulovlig beiting. Lagmannsretten la til grunn at det var umulig å vokte eller drive ut reinsdyrene ved grensen for den lovlige beiting. Vakthold og utdrivning ved innmark var forsvarlig. Et merkbart mer effektivt vakthold ville kreve ressurser som ikke ville være forenelig med hensyn til behovet for vern av samisk kultur og reindriftens stilling som samisk kulturbase. Dommen ble avsagt under dissens, idet to meddommere la til grunn at dersom det hadde vært ansatt flere gjeter, ville dette ført til en merkbar bedring av forholdene på innmarken.

LG 08082000 Strafferett - foretaksstraff - avvisning, rett saksøkt/tiltalt. Påtalemyndigheten hadde stevnet/forkynt tiltalebeslutning for et nyopprettet selskap som ikke var direkte etterfølger av det selskap som i tiltalebeslutningen var angitt som straffansvarlig. Selskapet oppgitt i tiltalen var oppløst og virksomheten nedlagt etter at det først var innfusjonert i Norsk Kjøttamvirke BA. Saken mot Vestlandske salgslag BA (det nye selskap også eiet av Norsk Kjøttamvirke BA) ble avvist, idet det ikke var en direkte videreføring av driften i det innfusjonerte selskap.

RG 2000. 1250 Strafferett, foretaksstraff, arbeidsmiljø, krav til opplæring. Straffeloven § 48a og § 48b. Arbeidsmiljøloven § 85 og § 14 annet ledd bokstav h. Produksjonsbedrift ble dømt til 75.000 kroner i bot for manglende opplæring av ansatte i sikkerhetsrutiner ved bruk av transportruller. Opplæringen skilte ikke godt nok mellom ordinær betjening og sikkerhetsrutiner, opplæringen i sikkerhetsrutinene var for generell og det var ikke ført reell kontroll med at arbeidstakerne hadde ervervet de nødvendige kunnskaper eller praktiserte rutinene.

LB 22121998 Strafferett - foretaksstraff. Arbeidsmiljøloven § 85 jf § 9 nr. 1 jf straffeloven § 48a, og arbeidsmiljøloven § 85 jf § 14 annet ledd h jf straffeloven § 48a. En bedrift ble idømt en bot stor kr 50.000 etter at en av arbeidstakerne hadde mistet en finger i en arbeidsulykke. Det ble lagt vekt på mangelfull opplæring av en uerfaren arbeidstaker. Allmennpreventive hensyn tilsa at foretaksstraff bør ilegges hvor det er tale om lovbrudd som er satt til vern om arbeidstakernes liv og helbred.

LB 10121997 Foretaksstraff - kumulativ skyld. Brannvernloven § 13, jf § 36. Straffelovens §§ 48a og 48 b. Et firma i taktekkerbransjen forårsaket at et tak ble sterkt brannskadet. Lagmannsretten fant at ledelsen ikke hadde utvist tilstrekkelig forsiktighet etter brannvernloven § 13, ved at den satte to uerfarne tekkere på jobben uten å informere om at taket hadde spesielt brannfarlige komponenter. Selv om de 2 tekkere ikke hadde utvist subjektiv uaktsomhet for

fellelse, fant lagmannsretten at de ansatte i sum hadde oppfylt både subjektive og objektive straffbarhetsvilkår, og selskapet ble dømt til en bot på kr 25000.

RG. 1999. 630 Strafferett. Foretaksstraff. Arbeidsmiljø. Straffeloven § 48a. Arbeidsmiljøloven § 87 jf § 8 nr 1 første ledd og annet ledd f, § 14 første ledd og annet ledd a og f og § 16 nr 1 annet ledd og nr 2. Forelegg utstedt mot arbeidsgiver - et aksjeselskap - fordi en driftsleder ved selskapets fettfabrikk hadde unnlatt å sperre eller tildekke en løs metallrist i gulvet over en fettfelle, med den følge at en annen arbeidstaker falt ned i fettfellen og pådro seg brannså. Bedriften ble dømt til en bøtStraff på kr 125.000.

Vedlegg 5**Artikkel fra "Fra flis til Ragnarokk"**

Bidrar påtalemyndigheten og domstolene til høyere sikkerhet mot ulykker?

Terje Skjønhs, NTNU, Inst. For Industriell Økonomi og Teknologiledelse (IØT) /
Advokatfirmaet Stamnes, Engelsen, Rismark, Skjønhs og Herrem.
Erik Jersin, SINTEF Teknologiledelse, Sikkerhet og pålitelighet

1. INNLEDNING

Hensikten med artikkelen er å belyse – bl.a. gjennom konkrete eksempler - hva påtalemyndigheten og domstolene legger til grunn når de avgjør spørsmål om etterforskning, tiltale, skyld og evt. straff etter ulykker og nestenulykker innen de ulike transportområdene. Dernest vil vi belyse enkelte forskjeller og likheter i jus og moderne sikkerhetsledelse.

Forfatterne samarbeider for tiden om et pågående forskningsprosjekt ”Ansvar og sikkerhetsmessige konsekvenser av ulykker og alvorlige hendelser innen transport”. Prosjektet hører inn under Norges forskningsråds FoU-program Risiko og Sikkerhet i Transport (RISIT). I dette prosjektet blir de viktigste dommene relatert til ulykker innen yrkestransport i Norge de siste 30 årene gjennomgått og drøftet. Artikkelen bygger på noen foreløpige resultater av dette arbeidet. De eksemplene som er valgt, er i hovedsak begrenset til yrkestransport av passasjerer og gods.

2. STRAFF OG ERSTATNING. PREVENSJON OG SAMFUNNSMESSIG NYTTE

2.1 Straffen skal ha en preventiv virkning

Straffens formål har gjennom tidene blitt begrunnet gjennom forskjellige teorier. To av de mest framtreddende av disse er gjengjeldelsesteorien og nytteteorien. *Gjengjeldelsesteorien* går ut på at det skal være et forhold mellom skadefølge og straff (sml. Moseloven: ”Øye for øye og tann for tann”). Med andre ord skal rettferdighetens krav oppfylles. Etter denne teorien er det ikke det ytre/tilfeldige resultatet som er avgjørende, men den moralske skylden som skal sones.¹² *Nytteteorien* er den mest framtreddende i Norden. Denne sier i korthet at straff er et tilsiktet onde og et middel til å hindre lovovertrædelser, samtidig som straffen er et uttrykk for misbilligelse fra samfunnets side. Ingen av teoriene framstår imidlertid som rendyrket innenfor norsk strafferett.

Straffens virkning er blitt undergitt nøye granskning fra forskjellige faglige vinkler. Det skilles i strafferettens domsavgjørelser mellom individual prevensjon og allmennprevensjon. Med *individual prevensjon* siktes det til virkningen for den som blir straffet. Med *allmennprevensjon* mener man at andre enn den som blir straffet, også vil avholde seg fra å begå tilsvarende handlinger når de har fått kjennskap til hvordan handlingen straffes. Dersom en bedrift får en betydelig bot for å ha overtrådt forskrifter gitt i medhold av for eksempel jernbaneloven, vil den individualpreventive virkningen være at bedriften i framtiden antas å ville holde seg innenfor forskriftene. Den allmennpreventive virkningen vil være at også andre bedrifter vil overholde forskriftene.

¹² Andenæs (1997 s. 63).

Det er blitt forsket mye på allmennprevensjonens betydning.¹³ Det er alminnelig antatt at virkningen vil variere mellom forskjellige persongrupper, og at det er forskjell mellom de forskjellige lovbrudd. Det blir til syvende og sist domstolene som må ta stilling til om allmennpreventive og individualpreventive hensyn skal tillegges vekt ved straffeutmålingen. De preventive hensyn har ingen betydning for avgjørelsen av skyldspørsmålet, bare for straffeutmålingen.

Nedenfor er sitert fra tre dommer der de allmennpreventive hensyn er tillagt vekt.

Spurvognulykke ved **Holbergs plass** 2001 (foretaksstraff)

Borgarting lagmannsrett i dom av 4. september 2003 (s. 16): *Hensynet til trygghet for publikum står sentralt. Det dreier seg om yrkeskjøring. Allmennpreventive hensyn gjør seg gjeldende med tyngde.*

Ulykken med hurtigbåten **MS Sleipner** 1999 (personlig straff)

Gulating lagmannsrett i dom av 5. desember 2003 (s. 20; kapteinen fikk 6 mnd. betinget fengsel):

Aktor for lagmannsretten har nedlagt påstand om betinget fengsel i 6 måneder på vanlige vilkår. Lagmannsretten finner straffepåstanden passende hensett de almenpreventive hensyn som gjør seg gjeldende i saken, [kapteinens]¹⁴ subjektive skyld, handlingens objektive grovhet og det samlede skadeomfang. Individualpreventive hensyn har ikke, slik dette saksforholdet ligger an, noen sentral plass ved reaksjonsfastsettelsen.

Togulykken ved **Kolbotn stasjon** 1985 (personlig straff)

Indre Follo herredsrett ved 2. gangs behandling, dom av 14. mai 1987 (s.16):

Heller veier ikke allmennpreventive grunner etter rettens oppfatning særlig tungt i denne saken. Når det ikke kjøres på feil spor mot rødt lys er dette vel oftere begrunnet i ønsket om å berge livet, enn i frykt for straff dersom man skulle overleve en eventuell kollisjon.

2.2 Erstatningsrettens preventive virkning

Den som påfører en annen en skade, kan på nærmere vilkår måtte betale erstatning til skadelidte. Et av hovedhensynene bak erstatningsreglens utforming er reglens preventive betydning. Potensielle skadevoldere motiveres til å unngå skade (allmennprevensjon), og den som har betalt erstatning, vil søke å unngå å komme i samme situasjon en gang til (individualprevensjon). Også ved utformingen av forsikringsselskapenes adgang til å reise regresskrav mot skadevolder ble prevensjonshensynet tillagt betydelig vekt.¹⁵

I forarbeidene til en rekke lover som inneholder bestemmelser om erstatningsplikt til skadevolder, er det i begrunnelsene argumentert med at erstatningsansvar vil redusere skadetilfeller og skadeomfang.¹⁶ I begge tilfeller gjelder det *objektivt* erstatningsansvar, dvs. skadevolder har ikke nødvendigvis vært noe å bebreide. I noen lovforarbeider innen erstatningsretten framheves særlig de økonomiske konsekvenser en handling har, som en spesiell type prevensjon. Dette kommer tydelig frem i NOU 80: 29 om produktansvar (s. 82):

¹³ Andenæs (1997, s. 82 flg).

¹⁴ Kapteinens navn er utelatt av forfatterne.

¹⁵ Se skadeerstatningsloven av 13. juni 1969 nr. 26 § 4-3.

¹⁶ Se NOU 1982:19 om forurensningsskader, særlig s. 54 og NOU 1981: 35 "Ansvar for forurensningsskader ved petroleumsvirksomhet", s. 25 flg.

Risikoen for erstatningskrav kan bidra til en høyere kvalitet, bedre informasjon om produktene og bruken av dem, og til at produkter rett og slett ikke blir markedsført.Den økonomiske prevensjon som ligger i en forbedret produktutvikling ved et objektivt ansvar, må ansees å være reelle.

Tilsvarende uttales det i stortingsmeldingen om støy at en erstatningsplikt for den som forårsaker støy, kan være et virkemiddel i kampen mot støy.

Det har utviklet seg en diskusjon om erstatningsretten bør bidra til økonomisk effektivitet i samfunnet, og i hvilken grad erstatningsreglene skal bidra til verdiskapning i form av mindre risiko for ulykker/skade. Dette ved at reglene medvirker til eller påskynder en effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser (jf. nytteteorien, del 2.1). Muligheten for å komme i erstatningsansvar antas å påvirke handlingsmønsteret hos den eller de aktuelle personene idet de vil søke å opptre slik at et mulig ansvar unngås.

Troen på at erstatningsreglene virker preventivt varierer noe blant juridiske forfattere. Det synes å være enighet om at den preventive effekten er til stede for *tingsskaders* vedkommende. Når det gjelder *personskader*, kan det registreres større tilbakeholdenhet. Lærebok i erstatningsrett (Lødrup 1999) uttaler:

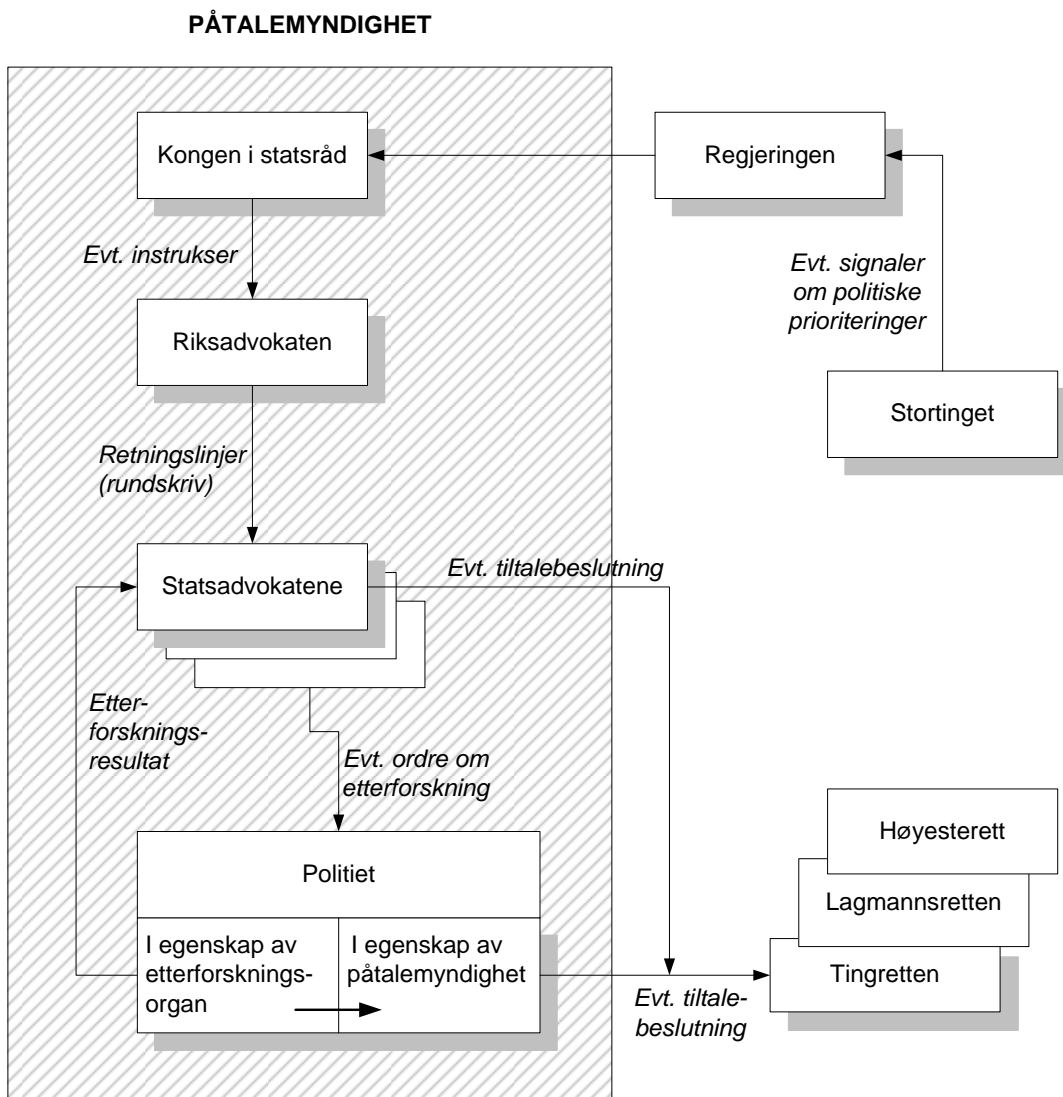
Ser vi på personskadesektoren der det er en nær kontakt mellom skadevolder og skadelidte, virker erstatningsreglene neppe særlig preventivt. Det personlige ubehag det er å påføre et annet menneske en skade, og de moralske holdninger mot det, er i seg selv sterke preventive momenter.

Den potensielle skadevolders omfattende adgang til å forsikre seg mot følgen av et erstatningsansvar har ikke ført til at rapporteringen av skadetilfellene har økt påviselig. Dette kan tyde på at den preventive effekten kan være overvurdert.

3. GANGEN I EN STRAFFESAK

3.1 Tiltalen

For å kunne forstå hvem som blir tiltalt og hvem som blir dømt eller frifunnet etter en ulykke, må man ha noe kunnskap om norsk strafferett og straffesaksbehandlingsregler (straffeprosessen). Noen av hovedaktørens roller er illustrert i **figur 1**. Figuren er nærmere forklart i det etterfølgende.



Figur 1 Noen av hovedaktørens roller i en straffesak

Politiets etterforskning har som hovedmål å skaffe påtalemyndigheten grunnlag for å avgjøre om tiltale bør reises, med andre ord klarlegge om det er begått et lovbrudd som bør påtales. Ordre om etterforskning kan gis av en statsadvokat, men oftest iverksetter politiet etterforskning på eget initiativ. Resultatet av etterforskningen meldes oftest til statsadvokaten, som avgjør om det skal tas ut tiltale. Men politikammeret har også selv mulighet for å fatte beslutning om tiltale i en del tilfeller.

Tiltale mot en person må reises av kompetent *påtalemyndighet*. Hvem som er kompetent påtalemyndighet avgjøres i utgangspunktet på grunnlag av de *straffebed* som den antatte gjerningsmannen tiltales for å ha overtrådt.¹⁷ Med straffebed menes de bestemmelser i lovteksten som sier at en handling er straffbar. Vanligvis er det som nevnt statsadvokaten som reiser tiltale og som bestemmer hvilke straffebestemmelser vedkommende skal tiltales for.

Påtalemyndigheten er hierarkisk oppbygd, dvs. at overordnet påtalemyndighet kan omgjøre beslutninger som er fattet av underordnet påtalemyndighet. Den øverste påtalemyndighet er Kongen i statsråd. Deretter følger riksadvokaten, statsadvokaten(e) og politiet, figur 1.

¹⁷ Se straffeloven § 64 flg.

Riksadvokaten og statsadvokatene er ikke underordnet noe departement. Regjeringens pålegg overfor riksadvokaten er gjenstand for stortingets kontroll gjennom statsrådsprotokollene. Heller ikke stortinget kan altså instruere riksadvokaten direkte.

Instrukser og retningslinjer fra riksadvokaten til statsadvokatene og politiet skjer i stor utstrekning gjennom rundskriv. Disse kan gi uttrykk for hvilke typer kriminalitet som skal prioriteres ved etterforskning og eventuelt tiltale.

Resultatet av politiets etterforskning danner grunnlag for påtalemyndighetens avgjørelse om tiltale bør reises eller ikke. Dersom påtalemyndigheten finner grunn til å reise tiltale ved at de materielle og prosessuelle vilkår for straff vurderes å være til stede, blir *tiltalebeslutning* tatt ut mot den antatte gjerningsmannen (ev. foretaket/virksomheten). Tiltalebeslutningen skal gjengi den lovbestemmelsen som den tiltalte er siktet for å ha overtrådt, og beskrive det *faktum* som påtalemyndigheten mener er en forgåelse og som skal bevises under rettsaken.¹⁸ Tiltalebeslutningen oversendes domstolen. I stedet for å ta ut tiltalebeslutning kan det utferdiges *forelegg*. Derved får vedkommende et tilbud om å gjøre opp saken ved å godta en bot og uten at saken bringes inn for retten.

Hvorvidt det blir reist tiltale eller ikke, kan bero på påtalemyndighetens skjønn. Selv om vilkårene for straff foreligger, kan påtalemyndigheten beslutte ikke å framsette krav om straff. Et alternativ er at det gis *påtaleunntatelse*. Høyesterett har hatt flere saker til behandling der en tiltalt har følt seg urettferdig behandlet (usaklig forskjellsbehandlet) når andre i samme situasjon er blitt gitt påtaleunntatelse.

*Hvorvidt et straffbart forhold foreligger, må prinsipielt avgjøres for den enkelte tiltaltes vedkommende på grunnlag av hans eget forhold, uten hensyn til hvorvidt andre i en tilsvarende situasjon også er blitt straffet. Dette er en generell regel som må gjelde for at rettsapparatet overhodet skal kunne virke.*¹⁹

Dette problemet er omfattende behandlet i juridisk teori.²⁰

Påtalemyndighetene er i flere tilfeller blitt kritisert for *ikke* å ha reist tiltale.²¹ Fra transportsektoren kan det vises til dommen etter trikkeulykken ved **Tåsen stasjon** i 1992, der Lagmannsretten²² blant annet uttalte: *Retten vil ikke se bort fra at AS Oslo Sporveier i sterk grad kan bebreides for at ikke tilstrekkelige sikringstiltak var iverksatt denne dagen.* Mange vil mene at det er berettiget å spørre hvorfor ikke også Sporveien ble tiltalt i denne saken.

Et annet eksempel er **”Sea-cat”-saken**,²³ hvor det i herredsrettens dom bl.a. heter: *Det er berettiget tvil om dette sikkerhetsregelverket er hensiktsmessig for denne type fartøyer.* I dette tilfelle var det det nåværende Sjøfartsdirektoratet som var ansvarlig for regelverket.

Det kan imidlertid være gode grunner for at tiltale ikke er blitt reist mot enhver som har vært innblandet i årsakskjeden etter en ulykke. Påtalemyndigheten må på bakgrunn av etterforskningen foreta en vurdering og kan i prinsippet konkludere med at det tas ut tiltale, at saken henlegges på grunn av bevisets stilling, eller at saken henlegges på grunn av at det ikke foreligger noen

¹⁸ Se straffeloven § 252.

¹⁹ *Norsk Retts Tidende* (Rt) (1976 s. 652).

²⁰ Det vises til Andenæs (1995 s. 277 flg.) og de der inntatte henvisninger.

²¹ Se bl.a. Bjordal (1997, s. 58).

²² Se Borgarting lagmannsrett 12. oktober 1995.

²³ Høyesterett 24. mai 1993, Rt (1993 s. 606).

straffbar handling. Saker kan også henlegges av andre grunner.²⁴ Påtalemyndigheten må prioritere bl.a. innenfor gitte budsjettmessige rammer. Riksadvokaten foretar som nevnt den overordnede prioriteringen.

Et tredje eksempel på at tiltale ikke ble reist, er nestenulykken mellom to Boeing-fly over **Meråker** i 1997. En flygeleder i Trondheim kontrollsentral hadde ca. 20 minutter på seg til å oppdage at to fly i hans sektor var på vei til å kolliderer i luften. Han reagerte imidlertid ikke selv etter å ha blitt forsøkt gjort oppmerksom på feilen av en annen flygeleder.²⁵ Flyene passerte hverandre over Meråker i nøyaktig samme høyde (35 000 fot) med en horisontal avstand på bare 100-200 meter. Det er i denne saken vanskelig å se at flygelederen ikke har vært *uoppmerksom* og *ubevisst uaktsom* i juridisk forstand (se del 5.1). Samme flygeleder hadde for øvrig 13 minutter tidligere forårsaket en annen nærpassering noe lengre syd i sin sektor. Den horisontale separasjonen var her betydelig større, men under det foreskrevne minimum. I hendelsen over Meråker fastslo Havarikommisjonen at flyenes navigasjonsinstrumenter var programmert ørlite grann forskjellig fordi flyene tilhørte to forskjellige selskap. Dersom de hadde kommet fra samme selskap, ville de med overveiende sannsynlighet ha truffet hverandre og minst 261 mennesker ville ha omkommet. Likevel ble verken flygelederen eller kontrollsentralen (virksomheten) etterforsket av politiet og dermed heller ikke tiltalt. Dersom flyene hadde kollidert, er det liten tvil om at det ville blitt etterforskning og mulig tiltale. Eksemplet viser også at påtalemyndighetens funksjon i enkelte tilfeller kan være noe tilfeldig, og at nestenulykker sjelden synes å bli påtalt.

3.2 Domstolene avgjør skyldspørsmålet og straffen

Domstolene skal ta stilling til tiltalepunktene og eventuelt fastsette en straff. Norske domstoler har en meget tilbaketrukket rolle under etterforskningen og fram til tiltale blir tatt ut. Før selve saken starter er domstolen meget passiv og tar i utgangspunktet ingen initiativ. Domstolen er bundet av tiltalebeslutningen og skal dømme på bakgrunn av den lovbestemmelsen som den tiltalte er siktet for å ha overtrådt og den faktumbeskrivelsen som påtalemyndigheten mener er en forgåelse. Domstolen skal for det første ta stilling til om tiltalte har opptrådt som beskrevet i tiltalen. Dernest skal domstolen avgjøre om gjerningen i tilfelle er i strid med den påberøpte lovbestemmelsen, om det eventuelt foreligger straffefrihetsgrunn og endelig hva straffen eventuelt skal være (straffeutmålingen). Domstolen har imidlertid en plikt til å få saken tilstrekkelig belyst ("opplyst") for å kunne felle en rettferdig dom, om nødvendig ved bruk av sakkyndige innen aktuelle fagområder som medisin, psykologi, teknologi, sikkerhetsledelse mv.

I de tilfeller en person eller virksomhet blir tiltalt og deretter enten frifunnet eller dømt, skal man ved å lese dommen få en forklaring på domsresultatet. Dommer skal gi en *begrunnelse* for domskonklusjonen; hva retten har funnet bevist som faktum, om den nødvendige skyld er til stede (for eksempel forsett eller uaktsomhet) og eventuelle straffefritaksgrunner og straffeutmålingen. Det må imidlertid tas en viktig reservasjon for straffesaker som går for lagmannsrettene med lagrett (jury). Lagretten tar i disse tilfellene kun stilling til *skyldspørsmålet*, men gir ingen begrunnelse for sin avgjørelse. En eventuell *straffeutmåling* er derimot alltid begrunnet. Med dette unntaket vil man ved gjennomgang av dommen finne rettens begrunnelse, hva den har funnet bevist som faktum, om den nødvendige skyld er til stede (for eksempel uaktsomhet), eventuelle straffefritaksgrunner og straffeutmåling. Mangelfulle domsgrunner vil kunne medføre at en dom blir *opphevet* av overordnet domstol. Overordnet instans kan sende saken tilbake til nærmeste lavere instans for ny behandling (figur 1).

²⁴ Se ovenfor, Rt (1976, s. 652).

²⁵ HSL 2000.

Når en person eller virksomhet får sin sak behandlet i retten og tiltalte finnes skyldig, vil resultatet bli domfellelse, eventuelt domsutsettelse.²⁶ (Domsutsettelse betyr at tiltalte er funnet skyldig og dømt, men slipper å sone straffen.) Hvis retten har funnet at tiltalte ikke er skyldig, skal han frifinnes. Grunnene til frifinnelse kan være at den som er tiltalt, ikke har begått handlingen eller unnlåtelsen, eller at han ikke har handlet med den nødvendige skyld. Det kan forekomme at tiltalepunkter frafalles under saken. Det må i tilfellet gjøres av kompetent påtalemyndighet.

4. DEN GENERELLE STRAFFELOVEN OG SÆRLOVER

Hovedlovene innenfor strafferettspleien er den alminnelige borgerlige straffelov og straffeprosessloven. Sistnevnte, *straffeprosessloven av 22.mai 1981*, omtaler i hovedsak domstolenes arbeid med straffesakene, bestemmelser om påtale, forsvar, bevisføring, anke over dommer mv. Denne vil ikke omtales nærmere her.

Den alminnelige straffeloven (strl.) ble gitt av Stortinget 22. mai 1902 og er endret mange ganger. Loven inneholder de alminnelige vilkår for straff og straffefritak, foruten en rekke beskrivelser av hvilke forhold som er straffbare. For eksempel strl. § 239, som inneholder bestemmelser om at den som ved uaktsomhet bevirker en annen persons død, skal straffes på beskrevet måte. I straffeloven er bestemmelsene knyttet til tre forhold:

- a) den *skade* gjerningen har forårsaket,
- b) den *fare* gjerningen innebar, eller
- c) den konkrete *handlingen* eller *unnlåtelsen*.

Ikke alle straffebestemmelser finnes i den alminnelige straffeloven. En stor del av bestemmelsene finnes i andre lover, *særlover*. Viktige bestemmelser som vedrører transport finnes således bl.a. i vegtrafikkloven 18. juni 1965, luftfartsloven 16. desember 1960, sjøloven 20. juli 1893, jernbaneloven 11. juni 1993 og arbeidsmiljøloven 4. februar 1977.

Stortinget har i stor utstrekning delegert sin reguleringsmyndighet til administrativ myndighet, for eksempel departement. Teknisk kan dette være gjort ved at det i loven bestemmes at et forvaltningsorgan kan gi nærmere bestemmelser.

5. HVA KREVES FOR Å BLI STRAFFEDØMT

5.1 Nærmere om skyldkravet; uaktsomhet og forsett

Uaktsomhetsbegrepet

For å bli dømt for overtredelse av enkelte straffebud kreves det en mer graverende skyldgrad enn ellers; *forsett* eller *hensikt*. Hovedregelen om skyldkrav er *forsett*.²⁷ Forsettet innebærer at man har handlet tilsiktet. Dersom ikke annet er bestemt eller uttrykkelig forutsatt, må gjerningsmannen ha handlet forsettlig for å kunne dømmes.

²⁶ Rt (1989 s. 466) ("Gissur Viking") og Indre Follo herredsrett, dom 14. mai 1987 (Kolbotn-ulykken, 2. gangs behandling).

²⁷ Strl. § 40, 1.ledd.

I de fleste tilfeller er det et krav at gjerningsmannen har handlet *uaktsomt*. Uaktsomheten kan være *bevisst*, dvs. gjerningsmannen er klar over at han tar en risiko, eller *ubevisst*, dvs. muligheten for fare er overhode ikke i hans tanker pga. mangel på oppmerksomhet. I siste tilfelle mangler altså ”den onde vilje”, men gjerningsmannen burde ha tenkt over muligheten for at handlingen kunne få uheldige følger. I alle tilfelle må imidlertid sannsynligheten for at følgen vil inntre ligge over ”dagliglivets risiko” (samfunnets generelle akseptgrense) for at gjerningsmannen skal bli straffet.²⁸ Straffelovens uaktsomhetsbestemmelser rammer begge former for uaktsomhet på samme måte.

Den som har opptrådt uaktsomt, har ikke opptrådt som en kyndig og omtenkfull person. Dette ved at han har sett muligheten for at noe kunne inntre – han har for eksempel seilt i urent farvann uten tilstrekkelig navigasjon og allikevel tatt sjansen på at det ville gå bra – eller han har ikke vært klar over faremomentene. Psykologisk er disse to former for uaktsomhet forskjellige. Rettspraksis som illustrerer dette er bl.a. ”**Sea Cat**”-dommen,²⁹ der Høyesterett først drøfter om navigeringen var strafferettslig uaktsom, dernest om skipperen handlet uaktsomt da han ble klar over at han hadde navigert feil (mistet et blink fra fyrlykten), men fortsatte seilasen. Det første er et eksempel på *ubevisst uaktsomhet* det andre på *bevisst uaktsomhet*.³⁰

Den alminnelige straffelov og særlovgivningen har mange bestemmelser som kun krever subjektiv skyld i form av uaktsomhet, altså ikke forsett. Hva innebærer dette, og hva ligger egentlig i uaktsomhetsbegrepet? Under er kort beskrevet noen termer som ofte er benyttet av domstolene ved vurderingen av uaktsomhet etter transportulykker:

- *Hendelig uhell*
- *Uoppmerksomhet*
- *Feilfordelig av oppmerksomhet*
- *Feilreaksjon*
- *Feilberegning*
- *Forsnakkelse/tankeglipp*

Hendelig uhell regnes ikke som straffbar uaktsomhet. Begrunnelsen er at dersom også disse ble regnet som straffbare handlinger, ”kunne det skape uro og engstelse” i befolkningen.³¹

Uoppmerksomhet (mangel på aktpågivenhet) er en form for ubevisst uaktsomhet og kan danne grunnlag for straff. Det kan være aktuelt å stille strengere krav til oppmerksomhet hos en ukjent, ukyndig eller uerfaren på området, enn til den kyndige, erfarne og rutinerte.³² Et eksempel på dette er **Kosovo-dommen**.³³

Feilfordelig av oppmerksomhet er i følge Høyesterett grunnlag for straff. Andenæs er imidlertid ikke enig i dette, og mener at det å ikke være ”en god nok sjåfør” ikke bør være straffbart.³⁴

²⁸ Eskeland (2000, s. 272).

²⁹ Rt (1994 s. 606).

³⁰ Skipsføreren ble frikjent på begge punkter av herredsretten. Påtalemyndigheten anket til Høyesterett fordi man mente at herredsretten hadde lagt en for mild aktsomhetsnorm til grunn. Høyesterett forkastet påtalemyndighetens anke, og han ble frifunnet.

³¹ Andenæs (1997).

³² Andenæs (1997 s. 224-225).

³³ Rt (2002 s. 709) og Rt (1990 s. 1021).

³⁴ Andenæs (1997 s. 229).

Feilreaksjon, for eksempel det å trække på gassen i stedet for bremsen, regnes som frifinnelsesgrunn i straffesaker.³⁵ Høyesterett kan imidlertid synes å være strengere enn Andenæs, jf. for eksempel dommen i ”**Gissur Viking**”-saken,³⁶ der herredsretten mente at uaktsomhet var tilstede. ”Gissur Viking”-saken dreide seg om en hard landing på Værnes flyplass i 1987 som resulterte i at flyet, en DC 9 med 107 mennesker om bord, ble påført så store skader at det måtte kondemneres. En av passasjerene ble lettere skadet i rygg og nakke. Årsaken til ulykken var at kapteinen ble distraheret under innflygingen av en beskjed fra tårnet om å kontakte SAS trafikkontor på SAS sambandskanal. Dette skjedde under nedstigning da han var kommet et stykke ned i sjekklisten for innflyging. Kapteinen tok kontakt med trafikkontoret og videreformidlet deretter til flyvertinnen den mottatte beskjeden, som gjaldt videre korrespondanse med et annet fly for noen av passasjerene. Avbruddet førte til at et punkt på sjekklisten som bl.a. omfattet armering av spoilerne (”bremseklaffene”, ”ground spoilers”) før landing, ikke ble utført. Manøvreringsspaken til spoilerne ble derved stående i feil stilling. Dette ble oppdaget av styrmannen da flyet befant seg ca. 30 meter over rullebanen. Et utrop (”*Spoiler!*”) fra styrmannen førte til en feilreaksjon fra kapteinens side, idet han i stedet for å armere spoilerne utløste disse manuelt. Følgen av dette var at flyet brått mistet høyde. Kapteinen oppdaget selv feilen umiddelbart – faktisk før bevegelsen av håndtaket var fullført – og førte øyeblikkelig spaken fram igjen. Dette forhindret imidlertid ikke fallet. Styrmannen, som førte flyet, trodde at det plutselige fallet skyldtes en nedadgående vindstrøm (”*windshear*”) og ga full gass for å avbryte landingen. Flyet traff likevel rullebanen med betydelig kraft før det tok av igjen og kunne lande etter å ha tatt en ny runde.

Kapteinen ble i herredsretten tiltalt *for ved uaktsomhet å ha forvoldt en luftfartsulykke* osv., men frifunnet. Saken ble av påtalemyndigheten anket til Høyesterett, som kjente ham skyldig. Fastsettelse av straffen ble imidlertid utsatt, begrunnet med at tiltalte i mellomtiden var gått av med pensjon. Dommen er også interessant i lys av de generelle kravene til aktsomhet. I forarbeidene til straffeloven legges det vekt på *hvor lang tid* som sto til disposisjon for å handle eller korrigere et avvik.³⁷ Kapteinen på ”Gissur Viking” hadde en feilreaksjon på ett sekund i en stresset fase av flygningen, men klarte gjennom en øyeblikkelig motreaksjon sannsynligvis å redde de ombordværende fra å omkomme. Høyesterett la imidlertid størst vekt på enkelte ureglementerte forhold forut for hendelsen.

Feilberegning er heller ikke å regne som straffbar uaktsomhet. Som eksempel kan her vises til en lastbilsjåfør som ved passeringen av en buss feilberegnet bredden av veien og dermed forårsaket skade.³⁸

Forsnakkelse/tankeglipp regnes ikke som straffbar uaktsomhet. En sjøkaptein som ubevisst anga noen grader feil kurs, gikk for eksempel fri for straff.³⁹

Som et ledd i sikkerhetsstyringen innen luftfart og sjøfart er bl.a. utviklet *Crew Resource Management* (CRM-konseptet). CRM er et middel til å hindre at ulykker inntreffer av slike årsaker som er nevnt foran. Noen av hovedprinsippene bak CRM (opprinnelig kalt *Cockpit Resource Management*) er at særlig flygerne i cockpit til enhver tid skal vite hva den/de andre planlegger å gjøre, de skal i størst mulig grad basere sine beslutninger på forskjellige (les: uavhengige) informasjonskilder, og de skal observere hverandre og straks gjøre hverandre oppmerksom på eventuelle avvik. Dette konseptet har vist seg så vellykket at det etter hvert også

³⁵ Andenæs (1997 s. 230).

³⁶ HR 28. april 1989. Se særlig herredsrettens dom, som inneholder en beskrivelse av ureglementerte forhold forutfor hendelsen som utløste ulykken.

³⁷ Jf. også Andenæs (1997 s. 227).

³⁸ Rt. (1951 s. 1028).

³⁹ Rt. (1974 s. 1301).

er innført innen skipsfarten, i Norge blant annet for hurtigbåter under betegnelsen *Bridge Resource Management* (BRM) – kommunikasjon og samarbeid på broen.⁴⁰

Ved transportulykker er det særlig den *ubevisste* uaktsomhet som skaper vanskeligheter ved rettsanvendelsen. Har den tiltalte opptrådt straffverdig uaktsomt, eller har hans uoppmerksomhet bare vært så mild at handlingen ikke er straffeverdige? Med andre ord er det et problem i å trekke grensen mellom den straffbare uoppmerksomhet og den straffrie uoppmerksomhet.

Utgangspunktet er altså at ikke enhver uoppmerksomhet medfører straffeansvar. Kravet til aktsomhet, og derved hva som kreves for å ha handlet straffebetingende uaktsomt, er ikke entydig. Det vil variere mellom de ulike lovene, se omtalen av sporvognulykken ved **Holbergs plass**, del 5.2. På noen områder har det utviklet seg bestemte vurderingsnormer, for eksempel for hvordan en bilist skal kjøre bil. På enkelte andre områder kreves det iflg. Høyesterett *særlig forsiktighet*. I forbindelse med togulykken ved **Kolbotn stasjon** utenfor Oslo i 1985 uttaler Høyesterett bl.a.:⁴¹ *De feil som ble begått av de tiltalte kunne få de alvorligste konsekvenser, og det er derfor grunn til å stille særlig krav til aktsomhet og årvåkenhet.*

I forbindelse med togulykken ved **Nordstrand stasjon** i 1993 uttaler Høyesterett bl.a.:⁴²

Jeg viser først til at det generelt må stilles strenge krav til aktsomheten hos lokomotivførere. Lokomotiver må ved deres tyngde, fart, tekniske utforming og anvendelse by på særegne risikomomenter med stort skadepotensiale, hvor tap av menneskeliv lett kan forårsakes.

Tilsvarende uttalelse gir Høyesterett i forbindelse med **”Sea Cat”-ulykken** i 1991:⁴³

Jeg er enig med herredsretten i at det må stilles strenge krav til tiltaltes aktsomhet. Dette følger både av at det gjelder passasjertrafikk og at det dreier seg om en hurtiggående båt med stort farepotensiale. At det var mørkt og ikke de aller beste værforhold tilsier også skjerpet aktsomhet.

For veitrafikkanter skjerpes også kravet til aktsomhet ut over de vanlige vurderingsnormene når vei og føreforhold er dårlige, eller at det foreligger andre momenter som skjerper kravet til aktsomhet. For eksempel: Tiltalte ser at barn leker ved veien⁴⁴ eller tiltalte befinner seg i uvante trafikale forhold⁴⁵: *At man befinner seg på en ukjent veg og, som her, i et fremmed land, tilsier ekstra aktpågivenhet både overfor skilting og forholdene ellers.*

I forbindelse med vurderingen av flykapteinens opptreden i **”Gissur Viking”-saken** uttaler Høyesterett:⁴⁶ *På denne bakgrunn finner jeg at det på et virksomhetsområde som det denne sak omfatter, må gjelde en streng aktsomhetsnorm, slik det i avgjørelsen i Rt 1986 s. 1364 ble fremholdt for togpersonell.*

5.2 TRE EKSEMPLER PÅ DOMMER ETTER JERNBANE-/SPORVEISULYKKER

⁴⁰ Jersin (2004). Se også Pariès and Almaberti (2000).

⁴¹ Rt. (1986 s.1364).

⁴² Dom av 13. oktober 1995.

⁴³ Rt. (1993 s. 606).

⁴⁴ Rt. (1992 s. 920).

⁴⁵ Kosovo, Rt. (2002 s. 709).

⁴⁶ Rt. (1989 s. 466).

I det følgende illustreres problemene knyttet til aktsomhetskravet og skyldspørsmålet ved tre eksempler fra norsk rettspraksis.

Sporveisulykke ved Grefsen stasjon 1996⁴⁷

6. juli 1996 startet føreren av en sporvogn fra AS Oslo Sporveier ut fra Grefsen trikkeholdeplass i retning Oslo sentrum. Han oppdaget ikke at en fire år gammel gutt var på vei inn fotgjengerfeltet umiddelbart nedenfor holdeplassen. Retten kom til at dette var forårsaket av at gutten befant seg i en dødsone sett fra trikkeførerens plass. Gutten ble klemt under trikken og ført ca. 12 meter nedover før trikken stanset. Han omkom, og trikkeføreren ble ved ankesaken i lagmannsretten tiltalt for uaktsomt drap (strl § 239, 1. straffealternativ) og uaktsom kjøring med sporvogn (vegtrafikkloven § 31, 1. ledd). Borgarting Lagmannsretten uttalte:

Det synes ikke å foreligge noen tidligere avgjørelser hvor straffeloven § 239 er anvendt i forbindelse med sporvognsulykke, men det kan ikke være tvilsomt at det også til sporvognførere må stilles strenge aktsomhetskrav, særlig hensett til sporvognens store tyngde.⁴⁸

Påtalemyndigheten hadde anført at tiltalte *feilfordelte sin oppmerksomhet* (se del 5.1) ved starten fra holdeplassen, idet han tenkte for mye på trafikkbildet lengre fram foran trikken, og hadde for lite oppmerksomhet henvendt mot området rundt fotgjengerovergangen. Om dette uttalte lagmannsretten:

Etter flertallets syn legger aktor en for streng aktsomhetsnorm til grunn når det forventes at en trikkefører skal ha oversikt over alle bevegelser på fortauene ved en oppstart. Etter flertallets syn er det naturlig at en fører, slik tiltalte gjorde, i den situasjonen konsentrerer oppmerksomheten forover. I og med at han ikke hadde sett gutten på fortauet, hadde han ingen særlig foranledning til å utvise slik ekstra forsiktighet som må forventes når det er et lite barn i nærheten.

Trikkeføreren ble frifunnet.

Sporveisulykke ved Holbergs plass 2001⁴⁹

Den 16. januar 2001 skulle føreren av en sporvogn fra AS Oslo Sporveier starte opp igjen etter å ha stanset på holdeplassen Holbergs plass i Oslo sentrum. Føreren så ikke at en påstigende passasjer hadde satt fast foten i fremre dør på bakre vogn før vedkommende var kommet på. Da føreren satte trikken i bevegelse, falt passasjeren på bakken, kom under trikken og omkom.

Vognens klembeskyttelse i dørene skal gi føreren et signal hvis det befinner seg et fremmedlegeme imellom når dørene lukkes. Klembeskyttelsen i den aktuelle vognen var imidlertid defekt, noe trikkeføreren ikke visste eller hadde forutsetninger for å vite. Trikkeføreren hadde sett i de utvendige speilene slik instruksjonen tilsa, men lagmannsretten mente hun at skulle ha sett i speilene nok en gang etter å ha fått signal om at dørene var låst. Dette som en siste sikkerhetsforanstaltning før trikken ble satt i bevegelse. En slik rutine ville imidlertid være i strid med Sporveiens uttrykkelige instruks og opplæring. En direktør i Sporveien uttalte i lagmannsretten at de ikke hadde endret sin instruks og praksis etter ulykken. Trikkeføreren ble

⁴⁷ Borgarting Lagmannsrett Dom, sak nr. 98-00975 M/03 og 98-01354 M/03.

⁴⁸ Borgarting Lagmannsrett Dom, av 10. februar 1999

⁴⁹ Borgarting Lagmannsrett Dom, sak nr. 02 02447/02.

frifunnet for uaktsomt drap (strl § 239) fordi hun ikke hadde opptrådt uaktsomt i relasjon til denne bestemmelsen. Hun ble imidlertid dømt for overtredelse av vegtrafikkloven § 31, 1. ledd jf. § 3 (*uaktsom kjøring*), for ikke å ha vært tilstrekkelig aktpågivende da hun ikke oppdaget at den påstigende passasjerer satt fast i dørene før trikken ble satt i fart. Aktsomhetsnormen i de to bestemmelsene er forskjellig, idet det kreves større uaktsomhet for å bli dømt etter straffeloven enn etter vegtrafikkloven. Straffen var 30 dagers betinget fengsel.

Foretaket, AS Oslo Sporveier, ble dømt til en bot på 5 mill. kroner for *uaktsomt drap* og for overtredelse av de aktuelle vilkår for å drive sporvogn (*Forskrift om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet*; ”Tillatelsesforskriften”, gitt i medhold av jernbaneloven). Forskriftens § 2-5 inneholdt etter lagmannsrettens oppfatning et krav om innvendige nødhåndtak. Disse var imidlertid blitt fjernet av Sporveien uten at tilsynsmyndigheten var varslet.⁵⁰ Dessuten var det ikke utarbeidet forsvarlige rutiner for vedlikehold av klemsikringen i dørene. Lagmannsretten fant at overtredelsen var å anse som begått ved uaktsomhet av noen som handlet på vegne av foretaket. En avis hevdet for øvrig at det er første gang et foretak i Norge er dømt for uaktsomt drap.

Ut fra en *sikkerhetsfaglig* vurdering kan det i denne saken hevdes at retten mener at trikkførereren skulle handlet i strid med arbeidsgivers uttrykkelige instruks om å rette oppmerksomheten framover før start. Dette reiser to sentrale spørsmål:

1. Hvordan skal trikkførererne i framtiden forholde seg til Sporveiens instruks?
2. Hvordan skal Sporveien som arbeidsgiver forholde seg til en slik dom?

Hvis vi ser bort fra dette konkrete eksemplet, kan det anføres at det vil være tilfeller der arbeidsgivers instruks er mangelfulle, og at arbeidstaker da bør ha et selvstendig ansvar for selv å vurdere situasjonen i henhold til gjeldende rettsregler. Med dagens kompliserte teknologi vil det imidlertid kreve høy kompetanse, lang erfaring og en god porsjon selvtillit å sette seg ut over de vurderinger som arbeidsgiver har gjort.

Hvordan Sporveien kan eller bør forholde seg til dommen, er diskutert i del 7.

T-baneulykke ved Borgen stasjon 1989⁵¹

Ulykken skjedde da et ekspressstog kjørte på en syklist i en planovergang ved Borgen stasjon utenfor Oslo på en ellers lukket banestrekning. Syklisten omkom. Fordi det var et ekspressstog, skulle det etter ruteplanen ikke stoppe ved Borgen stasjon. Retten anslo togets hastighet til ca. 25 km/t forbi stasjonen. Oslo Sporveiers aktuelle bestemmelser (*Håndbok for de vestlige forstadsbaner*) tilsa at høyeste hastighet fram mot planoverganger generelt var 30 km/t.⁵²

Retten kom til at vognførereren ved ulykken var underlagt *vegtrafikkloven*, og at vedkommende derfor førte toget på eget ansvar ifølge denne. Ved befaringen kom retten til at høyeste hastighet burde ha vært 10 km/t, og togførereren ble dømt. Både tiltalte og vitner mente for øvrig at det var forsvarlig å holde en hastighet på 25-30 km/t forbi den aktuelle perrongen.

Ved vurderingen av *skyldspørsmålet* tok retten ikke hensyn til at arbeidsgiveren (Sporveien) hadde satt en fartsgrense på den aktuelle strekningen som var høyere enn det vegtrafikkloven

⁵⁰ Borgarting Lagmannsrett Dom sak nr. 02 02447/02, særlig s. 12 og 13.

⁵¹ Framstillingen bygger på Bjordal (1997).

⁵² Hastighetsgrensen skulle for øvrig ha vært forelagt NSB som daværende tilsynsmyndighet før den ble satt i verk, men dette var ikke gjort.

tillot. Ved vurderingen av *straffeutmålingen* ble imidlertid dette tillagt vekt i formildende retning.⁵³

Oppsummering av de tre dommene

Grefsen-dommen synes å avvike noe fra Holbergs plass-dommen med hensyn til kravet til aktsomhet. Disse to dommene viser at domstolene må foreta en konkret vurdering i den enkelte sak, og at det kan være vanskelig å trekke grensen mellom straffbar og straffri uaktsomhet. Dommene etter ulykkene ved Holbergs plass og Borgen stasjon viser at førerens interne instruks juridisk har liten betydning for vurderingen av førerens skyld, men i noen grad tillegges vekt med hensyn til straffeutmålingen. Manglende eller mangelfull instruks kan imidlertid føre til foretaksstraff.

6. FORETAKSSTRAFF KAN IDØMMES BEDRIFTER OG ANDRE VIRKSOMHETER

6.1 Generelt

Opprinnelig bygde straffeloven av 1902 på prinsippet om at juridiske personer (dvs. virksomheter/foretak) ikke kunne ilegges straffeansvar. Dette er senere endret. Nå kan foretak straffes når noen har overtrådt et straffebed "på vegne av et foretak" (strl. § 48a, 1. ledd). "Foretak" er gitt en vid definisjon i 2. ledd og omfatter bl.a. selskaper og offentlig virksomhet. Vilkåret er at "noen" må ha overtrådt et straffebed, og vedkommende må ha handlet på vegne av et foretak. Foretaket kan derved bli ansvarlig både for anonyme og kumulative feil. *Anonyme feil* vil si at ingen bestemt person i virksomheten kan utpekes som den som har forgått seg. *Kumulative feil* betyr at ingen enkeltstående feil kan utpekes som et straffbart forhold, men flere forhold sett i sammenheng kan medføre straff.

Eksempel på at foretaksstraff er anvendt er, som nevnt, ulykken på **Holbergs plass** der foretaket (AS Oslo Sporveier) ble dømt til en bot på kr. 5 mill. Lagmannsretten uttaler at *allmennprevensjon tilsier reaksjon mot overtredelser av sikkerhetsforskrifter for persontrafikk*. Etter **Åsta-ulykken** ble foretaket (Jernbaneverket) ilagt og vedtok et forelegg på 10 mill. kr.

6.2 Tilsynsmyndighetene kan også idømmes foretaksbot og erstatningsansvar

Tilsynsmyndighetenes rolle blir naturlig nok trukket fram i forbindelse med enkelte ulykker og uhell. Det har vært en del erstatningssaker mot staten hvor grunnlaget har vært påstått manglende kontroll og tilsyn. Lagmannsretten frifant Biltilsynet for kjøpers erstatningskrav bygd på påstått mangelfull undersøkning ved rutinekontroll av bil.⁵⁴

Mulig erstatningsansvar for Skipskontrollen (nåværende Sjøfartsdirektoratet) er blitt viet en del oppmerksomhet. Oslo byrett frifant staten i sak ND (1996 s. 280). Statens ansvar for Skipskontrollen ble drøftet i forbindelse med forberedelsen til skadeerstatningslovens regler om

⁵³ Sml. også trikkeulykken på Holbergs plass, der retten anførte Sporveiens opplæring og prosedyrer/rutiner som "enkelte særlige forhold" som virket i formildende retning.

⁵⁴ *Rettens Gang* (RG) (1983 s. 803). Se også tilsvarende i RG (1996 s. 1559).

arbeidsgiveransvar, hvor det i §2-1 bl.a. heter:⁵⁵

Er det etablert en forsvarlig ordning med kontroll gjennom private klassifikasjonsselskaper, foreligger det neppe legislativt grunnlag for å holde staten ansvarlig om det i enkelttilfeller skulle påvises svikt i den kontroll som de private selskaper utøver.

Eksempler på erstatningsansvar som følge av manglende kontrollfunksjoner finnes i **Furunkulosedommen**⁵⁶ og **Mysisdommen**⁵⁷. Furunkulosesaken gjaldt import av settefisk som hadde sykdommen furunkulose. Mysisdommen gjaldt utsetting av krepsedyr i Selbusjøen.

I juridisk teori er det uenighet om det kan kreves erstatning fra tilsynsmyndighetene også på objektivt grunnlag (straff uten skyld). Også straffeansvar for *staten* vil kunne være aktuelt (foretaksstraff). Det finnes eksempler på at statlig virksomhet er bøtelagt, bl.a. et politikammer.

7. DISKUSJON

Hensikten med artikkelen er å belyse hva påtalemyndigheten og domstolene legger til grunn når de avgjør spørsmålene om etterforskning, tiltale, skyld og eventuelt straff etter ulykker og nestenulykker innen de ulike transportområdene, dernest å belyse noen likheter og ulikheter mellom jus og moderne sikkerhetsledelse.

Det kan reises spørsmål om dagens etterforskningsmetoder er adekvate ved kompliserte ulykkesforhold. Problemene ved etterforskning av ulykker har paralleller til etterforskning av økonomisk kriminalitet. Har påtalemyndigheten direkte tilgang til nødvendig faglig kompetanse? Er det en svakhet at etterforskningen i for stor grad er basert på interne og/eller eksterne granskingsrapporter eller legger slike til grunn? Oftest er slike rapporter etter ulykker avgitt utelukkende med det formål å klarlegge hva som har hendt, hvorfor (årsakene) og hvordan lignende hendelser kan forebygges i framtiden — ikke for å avdekke mulige straffbare forhold. Enkelte mener at det derfor er uheldig hvis domstolene legger slike rapporter til grunn. Blant annet ble det hevdet etter ”Sleipner”-dommene at domstolene på flere punkter nærmest ukritisk hadde godtatt den regjeringsoppnevnte undersøkelseskommissjonens rapport. Andre mener at det bak denne typen rapporter oftest ligger et omfattende og grundig arbeid, utført av uavhengige personer med tung fagkompetanse og detaljkunnskap om den aktuelle teknologien, styringssystemer osv. Disse hevder at granskingsrapporter derfor ofte vil gi en bedre beskrivelse av selve hendelsesforløpet (gjerningen) — og ikke minst de bakenforliggende årsakene til at hendelsen inntraff — enn det politiet vanligvis kan forventes å ha forutsetninger for.

Etter forfatterens oppfatning kan det i enkelte tilfeller være vanskelig å forstå hvorfor enkelte i årsakskjeden blir tiltalt og andre ikke. Dette kan delvis skyldes at utvalgskriteriene i den enkelte sak ikke blir gjort tilgjengelig for allmennheten. I ”Sea-cat”- og ”Sleipner”-saken mener f.eks. mange at også Sjøfartsdirektoratet burde ha vært tiltalt. I Tåsen-saken ble Sporveien ikke tiltalt, til tross for utilstrekkelige sikringstiltak. I ”Gissur Viking”-saken kan en reise spørsmål om hvorfor den/de ikke ble tiltalt som, i strid med gjeldende prosedyrer, forårsaket forstyrrelsen i cockpit under innflygingen. Andre eksempler er nærpasseringen over Meråker og brannen i ”Scandinavian Star”.

⁵⁵ Ot.prp. (1966 s.59).

⁵⁶ Rt (1992 s. 453).

⁵⁷ Rt (1999 s. 1517).

En av årsakene til at det tidligere nesten utelukkende var *førstelinjepersonellet* (trikkefører, sjåfør, flyger, navigatør eller lignende) som ble tiltalt og dømt, kan være formuleringen i straffeloven § 239: *Den som ved uaktsomhet forvolder en annens død, straffes med osv.* Ved en slik formulering er det naturlig at påtalemyndighetene og domstolene får sterkest fokus på den som ”holdt i rattet” da ulykken skjedde. Det er sannsynlig at datidens lovgivere først og fremst hadde den umiddelbare gjerningsmannen i tankene da loven ble gitt. Som nevnt foran vil det imidlertid i dagens kompliserte systemer også være en rekke andre (bakenforliggende) årsaker å ta i betraktning ved vurderingen av tiltale og straff. Dagens lovgivning og rettspraksis med hensyn til foretaksstraff representerer et betydelig framskritt i så måte. Større fokus på foretaksstraff framfor personlig straff kan gjøre at domstolene i framtiden vil gi et mer positivt bidrag til å forebygge ulykker i tråd med prinsippene bak moderne sikkerhetsledelse.

Bjordal og Graver, 1996/97, påpeker med utgangspunkt i flere konkrete rettsavgjørelser at lovvalget i tiltalebeslutningen kan være avgjørende for om alle forhold i saken blir belyst.⁵⁸ I ett tilfelle førte for eksempel valget av straffeloven til at arbeidsgivers ansvarsforhold og arbeidsregler ikke ble vurdert, i motsetning til om tiltale var tatt ut i henhold til arbeidsmiljøloven. Sagt med andre ord kan en i slike tilfelle stille spørsmål om det er rette person som sitter på tiltalebenken. I så fall kan det virke uheldig i forhold til den alminnelige rettsoppfatningen. I og med at dommene ikke alltid belyser alle de bakenforliggende (”egentlige”) årsakene til ulykken, har heller ikke påtalemyndigheten og domstolene nødvendigvis bidradd særlig til å forhindre nye, lignende ulykker ut over hva som eventuelt måtte følge av straffen.

I straffesaker hvor skyldspørsmålet blir av avgjort av en lagrett (jury), inneholder dommen ingen redegjørelse for hvorfor vedkommende er funnet skyldig. Dette har vi imidlertid ikke opplevd som noe problem i de sakene vi har gjennomgått.

Det at domstolene tillegger allmennpreventive hensyn vekt ved straffeutmålingen, kan føles urettferdig, både for den dømte og for andre. Det er heller ikke verifisert gjennom forskning at dommer har den tilsiktede allmennpreventive virkningen. Spesielt ved behandlingen av Kolbotn-ulykken synes herredsretten ved 2. gangs behandling å være på linje med noe av filosofien bak moderne sikkerhetsledelse, nemlig at ulykker ikke først og fremst kan forebygges gjennom trussel om personlig straff, men gjennom en dypere forståelse av hvorfor mennesker og systemer svikter. En viktig forutsetning for å unngå ulykker innen transport er forståelse og aksept for at mennesket ikke er en ufeilbarlig maskin. Menneskets iboende svakheter må søkes kompensert gjennom valg av tekniske og organisatoriske løsninger (systemer) som gir *forsvar i dybden*, dvs. systemer med flere uavhengige sikkerhetsbarrierer (forsvarslinjer utenpå hverandre).

Det kan i enkelttilfeller synes urettferdig når en person har forholdt seg i samsvar med arbeidsgivers instruks, men allikevel blir vurdert til å ha handlet uaktsomt. Det rettslige utgangspunktet er her klart: Generelt vil det ikke være straffriende å handle i samsvar med arbeidsgivers instruks. Ved straffeutmålingen vil det imidlertid vanligvis være et moment som tillegges vekt. Under rettssaken etter ulykken på Holbergs plass hevdet Sporveiens representant ”med styrke” at instruksen var basert på bred erfaring helt fra trikkens barndom i Oslo sentrum, foruten risikoanalyser og statistikk over uønskede hendelser. Likevel mente retten tydeligvis at instruksen ikke var *adekvat* (egnet for formålet). Domstolen foretok ingen vurdering av instruksen, men vurderte resultatet. Det ble ikke reist tiltale mot foretaket for mangelfull instruks. Likevel ble altså føreren av sporvognen funnet å ha opptrådt strafferettslig uaktsomt. Lagmannsretten har etter vår oppfatning i dette tilfellet anvendt en streng aktsomhetsnorm. Spørsmålet om hvorfor Sporveien ikke ble tiltalt for mangelfull instruks, framstår som ubesvart.

⁵⁸ Bjordal og Graver (1996 s. 37 og flg.) og Bjordal (1997 s.71).

I del 5.2 reiste vi spørsmålet om hvordan Sporveien i egenskap av foretak kan eller bør forholde seg til at trikkeføreren ble dømt etter Holbergs plass-ulykken, til tross for at hun fulgte den pålagte instruks fra arbeidsgiver. Domstolen fastslår at trikkeførere er underlagt vegtrafikkloven og har en selvstendig plikt til å vurdere hva som er den sikreste måten å føre trikk på. Dommen kan tolkes slik at foretaket bør erkjenne at instruks sjelden er perfekte, og at sikkerheten ikke bare kan ivaretas gjennom en instruks som den nevnte. For eksempel kan det tenkes at det vil være nødvendig å gå tilbake til tomannsbetjente trikker i rushtiden for å unngå lignende ulykker. Dommen kritiserer som nevnt ikke instruks som sådan, men hevder implisitt at den er mangelfull eller ikke adekvat i den forstand at instruks ikke løser problemet med å unngå ulykker ved oppstart. Det virker urettferdig at trikkeføreren blir ”brukt” til å iverksette Sporveien.

På grunnlag av de dommer som er gjennomgått, synes de aktsomhetsnormene som er lagt til grunn å variere mellom sjøfart, luftfart, jernbane og veitrafikk. Det vises til dommene i sakene om ”Sea-Cat”, ”Gissur Viking” og Holbergs plass. Dette kan skyldes forskjell i aktsomhetsnormen i de ulike lovbestemmelser som danner grunnlaget for tiltalen. For eksempel sier dommen etter Holbergs plass-ulykken at trikkeføreren ikke opptrådte uaktsomt etter strl. § 239, men uaktsomt etter vegtrafikkloven. Tilsvarende kan aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven være forskjellig fra for eksempel sjøloven.

Et interessant grensesnitt mellom jus og sikkerhetsledelse oppstår med hensyn til kravet om egenrapportering av feilhandlinger. Dette er i dag spesielt aktuelt innen luftfarten, foruten i helsevesenet. I henhold til Bestemmelser for Sivil Luftfart⁵⁹ skal lufttrafikkhendelser straks varsles til egen enhet og Havarikommisjonen for Sivil Luftfart og Jernbane (HSLB). Dessuten er det kommet et EU-krav om at rapportene skal anonymiseres før offentligheten får tilgang til opplysningene.⁶⁰ Direktivet har ført til et forslag om endring av den norske luftfartsloven, slik at Luftfartstilsynet pålegges taushetsplikt i slike saker. Hensikten med bestemmelsene er blant annet å øke rapporteringsfrekvensen slik at sikkerhetsarbeidet kan bli mer effektivt. Dersom den som har begått feilen, risikerer å bli tiltalt og straffet på grunnlag av egenrapporteringen (*selvinkriminering*), er det klart at hensikten vanskelig kan oppnås. Det samme gjelder dersom egenrapporterte feilhandlinger fører til sanksjoner fra arbeidsgiver eller på annen måte får negative konsekvenser for karrieren. Anonymiseringen vil dessuten bidra til at de involverte skjermes for direkte pågang fra og omtale i media. Til tross for den gode hensikten kan det virke urettferdig at bestemte yrkesgrupper, herunder flygere og leger, skal være skjermet for straffeforfølgning, hvis det skulle bli konsekvensen.

REFERANSER

Andenæs, Johs.: *Norsk straffeprosess*, (2. utg.). Universitetsforlaget, Oslo 1994 (2. opplag 1995).

Andenæs, Johs.: *Alminnelig strafferett*, (4. utg.). Universitetsforlaget, Oslo 1997.

⁵⁹ BSL A 1-3, 01.11.2001

⁶⁰ Rådsdirektiv 2003/42/EC om rapportering av hendelser innen sivil luftfart. Ikrafttredelse 04.07.03, overgang til 04.07.05. (Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation [Official Journal L 167 of 04.07.2003]).

Bjordal, E. og Graver, H. P.: ”Teknologi og straff – rettsapparatets behandling av ulykker.” Kapittel i TMV Skriftserie nr. 20 (red. Knut Haukelid jr.), UiO, Oslo 1996.

Bjordal, Endre Nagell: *Ansvar og teknologi. Premissene i straffesaker etter personulykker og forurensning i arbeidslivet*. TMV Skriftserie nr. 20, UiO, Oslo 1997.

Eskeland, Ståle: *Strafferett*. Cappelen forlag, Oslo, 2000.

Havarikommisjonen for Sivil Luftfart (HSL): *Rapport om alvorlig luftfartshendelse (trafikk) ved rapporteringspunkt MERAK i Trondheim FIR 17. desember 1997 osv., Oslo/Lillestrøm 2000*.

Jersin, Erik: *Katastrofepotensialet ved uønskede hendelser innen transport; hvilke faktorer avgjør om en hendelse utvikler seg til en storulykke*, SINTEF Rapport STF38 A04411, Trondheim 2004.

Lødrup, Peter: *Lærebok i erstatningsrett*, (4.utg.). P. Lødrup, Oslo, 1999.

NOU 1991: 1A “Scandinavian Star”-ulykken, 7. april 1990. *Hovedrapport*.

Reason, James: *Managing the Risks of Organizational Accidents*. Ashgate, Aldershot/USA/Singapore/Sidney 1997. ISBN 1 84014 105 0

Pariès, J., and R., Almagheri: *Aviation Safety Paradigms and Training Implications*. Lawrence Erlbaum Associates, London, 2000.

