

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 rettfærdighetens krav oppfylles. Etter denne teorien er det ikke det ytre/tilfeldige resultatet som er avgjørende, men den moralske skylden som skal sones.¹ *Nytte-teorien* 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.

Det er blitt forsket mye på allmennprevensjonens betydning.² 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.

¹ Andenæs (1997 s. 63).

² Andenæs (1997, s. 82 flg).

Sporvognulykke 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]³ 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)

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 erstatningsreglenes utforming er reglenes 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.⁴

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.⁵ 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

³ Kapteinens navn er utelatt av forfatterne.

⁴ Se skadeerstatningsloven av 13. juni 1969 nr. 26 § 4-3.

⁵ Se NOU 1982:19 om forurensningsskader, særlig s. 54 og NOU 1981: 35 «Ansvar for forurensningsskader ved petroleumsvirksomhet», s. 25 flg.

konsekvenser en handling har, som en spesiell type prevensjon. Dette kommer tydelig frem i NOU 80: 29 om produktansvar (s. 82):

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 *tingskaders* vedkommende. Når det gjelder *personskader*, kan det registreres større tilbakeholdenhet. Lærebok i erstatningsrett (Lødrup 1999) uttaler:

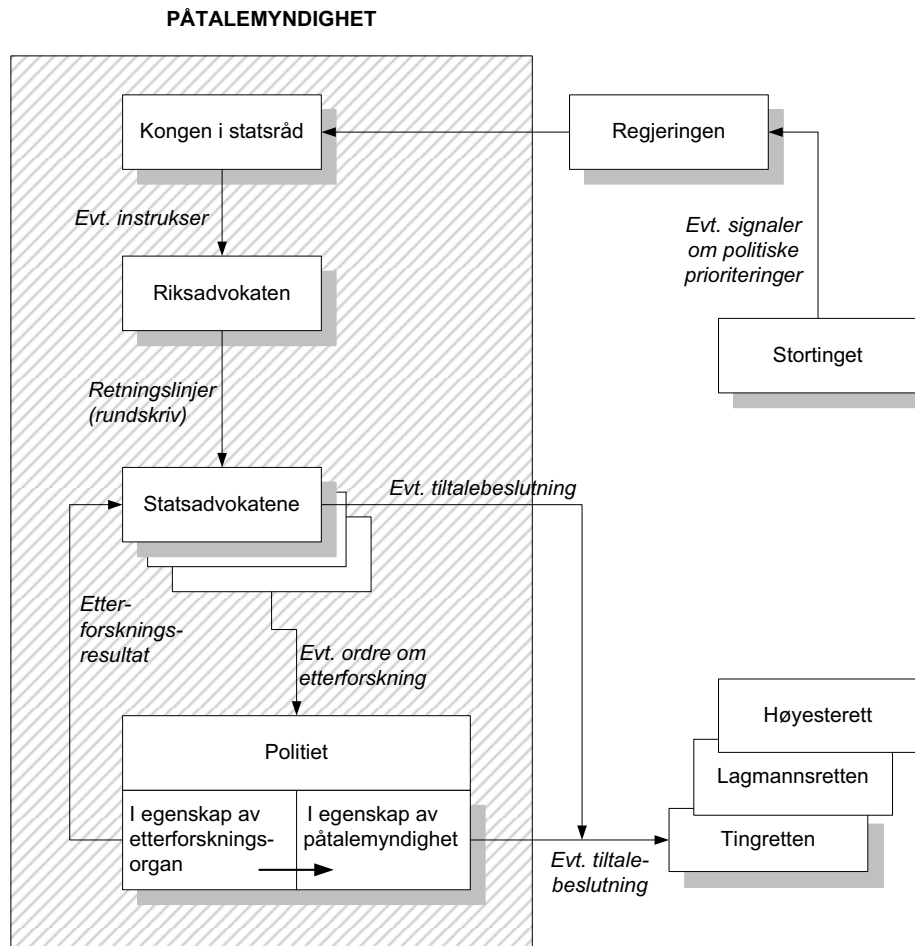
Ser vi på personskadesektoren der det er en nær kontakt mellom skadevolder og skadelidte, virker erstatningsreglene neppe særlig preventivt. Det personlige ubehag det er å påføre et annet menneske en skade, og de moralske holdninger mot det, er i seg selv sterke preventive momenter.

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 hovedaktørenes 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 *straffebud* som den antatte gjerningsmannen tiltales for å ha overtrådt.⁶ Med straf-

⁶ Se straffeloven § 64 flg.

febud 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. 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.

Instruksjer 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.⁷ 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.*⁸

Dette problemet er omfattende behandlet i juridisk teori.⁹

⁷ Se straffeloven § 252.

⁸ *Norsk Rettstidende* (Rt) (1976 s. 652).

⁹ Det vises til Andenæs (1995 s. 277 flg.) og de der inntatte henvisninger.

Påtalemyndighetene er i flere tilfeller blitt kritisert for *ikke* å ha reist tiltale.¹⁰ Fra transportsektoren kan det vises til dommen etter trikkeulykken ved **Tåsen stasjon** i 1992, der Lagmannsretten¹¹ 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,¹² 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 straffbar handling. Saker kan også henlegges av andre grunner.¹³ 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.¹⁴ 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 nærpasering noe lengre syd i sin sektor. Den horisontale separasjonen var her betydelig større, men under det foreskrevne minimum. I hendelsen over Meråker fastslo Havari-kommisjonen 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 etter-

¹⁰ Se bl.a. Bjordal (1997, s. 58).

¹¹ Se Borgarting lagmannsrett 12. oktober 1995.

¹² Høyesterett 24. mai 1993, Rt (1993 s. 606).

¹³ Se ovenfor, Rt (1976, s. 652).

¹⁴ HSL 2000.

forskning 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 påberopte 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).

Når en person eller virksomhet får sin sak behandlet i retten og tiltalte finnes skyldig, vil resultatet bli domfellelse, eventuelt domsutsettelse.¹⁵ (Domsutsettelse betyr at tiltalte er funnet skyldig og dømt, men slipper å sone straffen.) Hvis retten

¹⁵ Rt (1989 s. 466) («Gissur Viking») og Indre Follo herredsrett, dom 14. mai 1987 (Kolbotn-ulykken, 2. gangs behandling).

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:

- den *skade* gjerningen har forårsaket,
- den *fare* gjerningen innebar, eller
- 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*.¹⁶ Forsettet innebærer at man har handlet tilsiktet. Dersom ikke annet er bestemt eller uttrykkelig forutsatt, må gjerningsmannen ha handlet forsettlig for å kunne dømmes.

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.¹⁷ Straffelovens uaktsomhetsbestemmelser rammer begge former for uaktsomhet på samme måte.

Den som har opptrådt uaktsomt, har ikke opptrådt som en kyndig og omtenkning 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,¹⁸ 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*.¹⁹

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*

¹⁶ Strl. § 40, 1.ledd.

¹⁷ Eskeland (2000, s. 272).

¹⁸ Rt (1994 s. 606).

¹⁹ 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.

- *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.²⁰

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.²¹ Et eksempel på dette er **Kosovo-dommen**.²²

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.²³

Feilreaksjon, for eksempel det å tråkke på gassen i stedet for bremsen, regnes som frifinnelsesgrunn i straffesaker.²⁴ Høyesterett kan imidlertid synes å være strengere enn Andenæs, jf. for eksempel dommen i «**Gissur Viking**»-saken,²⁵ 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 kaptei-

²⁰ Andenæs (1997).

²¹ Andenæs (1997 s. 224-225).

²² Rt (2002 s. 709) og Rt (1990 s. 1021).

²³ Andenæs (1997 s. 229).

²⁴ Andenæs (1997 s. 230).

²⁵ HR 28. april 1989. Se særlig herredsrettens dom, som inneholder en beskrivelse av ureglementerte forhold forutfor hendelsen som utløste ulykken.

nens 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.²⁶Kapteinen 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.²⁷

Forsnakkelse/tankeglipp regnes ikke som straffbar uaktsomhet. En sjøkaptein som ubevisst anga noen grader feil kurs, gikk for eksempel fri for straff.²⁸

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 er innført innen skipsfarten, i Norge blant annet for hurtigbåter under betegnelsen *Bridge Resource Management* (BRM) – kommunikasjon og samarbeid på broen.²⁹

²⁶ Jf. også Andenæs (1997 s. 227).

²⁷ Rt. (1951 s. 1028).

²⁸ Rt. (1974 s. 1301).

²⁹ Jersin (2004). Se også Pariès and Almaberti (2000).

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 straffeverdig? 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.:³⁰ *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.:³¹

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 1991:³²

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 veien³³ eller tiltalte befinner seg i uvante trafikale forhold³⁴: *At man*

³⁰ Rt. (1986 s.1364).

³¹ Dom av 13. oktober 1995.

³² Rt. (1993 s. 606).

³³ Rt. (1992 s. 920).

³⁴ Kosovo, Rt. (2002 s. 709).

befinner seg på en ukjent veg og, som her, i et fremmed land, tilsier ekstra aktpå-givenhet både overfor skilting og forholdene ellers.

I forbindelse med vurderingen av flykaptainens opptreden i «**Gissur Viking**»-saken uttaler Høyesterett:³⁵ *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 togpersone-ll.*

5.2 TRE EKSEMPLER PÅ DOMMER ETTER JERNBANE-/ SPORVEIS- ULYKKER

I det følgende illustreres problemene knyttet til aktsomhetskravet og skyldspørsmålet ved tre eksempler fra norsk rettspraksis.

Sporveisulykke ved Grefsen stasjon 1996³⁶

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 trikkeførereren 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.³⁷

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:

³⁵ Rt. (1989 s. 466).

³⁶ Borgarting Lagmannsrett Dom, sak nr. 98-00975 M/03 og 98-01354 M/03.

³⁷ Borgarting Lagmannsrett Dom, av 10. februar 1999

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 2001³⁸

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 passasjereren 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 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 passasjereren 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 Spor-

³⁸ Borgarting Lagmannsrett Dom, sak nr. 02 02447/02.

veien uten at tilsynsmyndigheten var varslet.³⁹ 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 1989⁴⁰

Ulykken skjedde da et ekspresstog kjørte på en syklist i en planovergang ved Borgen stasjon utenfor Oslo på en ellers lukket banestrekning. Syklisten omkom. Fordi det var et ekspresstog, 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.⁴¹

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

³⁹ Borgarting Lagmannsrett Dom sak nr. 02 02447/02, særlig s. 12 og 13.

⁴⁰ Framstillingen bygger på Bjordal (1997).

⁴¹ Hastighetsgrensen skulle for øvrig ha vært forelagt NSB som daværende tilsynsmyndighet før den ble satt i verk, men dette var ikke gjort.

høyere enn det vegtrafikkloven tillot. Ved vurderingen av *straffeutmålingen* ble imidlertid dette tillagt vekt i formildende retning.⁴²

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 straffebud "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 straffebud, 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.

⁴² Sml. også trikkeulykken på Holbergs plass, der retten anførte Sporveiens opplæring og prosedyrer/rutiner som «enkelte særlige forhold» som virket i formildende retning.

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.⁴³

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 arbeidsgiveransvar, hvor det i §2-1 bl.a. heter:⁴⁴

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**⁴⁵ og **Mysisdommen**⁴⁶. 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.

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 paral-

⁴³ *Rettens Gang* (RG) (1983 s. 803). Se også tilsvarende i RG (1996 s. 1559).

⁴⁴ Ot.prp. (1966 s.59).

⁴⁵ Rt (1992 s. 453).

⁴⁶ Rt (1999 s. 1517).

leller 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»-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 utvalgsriteriene 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».

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.

Bjurdal 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.*⁴⁷ 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 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. 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.

⁴⁷ 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 instruksen 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 instruksjer 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 instruksjonen som sådan, men hevder implisitt at den er mangelfull eller ikke adekvat i den forstand at instruksjonen 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 Luftfart⁴⁸ 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.⁴⁹ 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 skjernet for straffeforfølgning, hvis det skulle bli konsekvensen.

⁴⁸ BSL A 1-3, 01.11.2001

⁴⁹ 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, Johs.: *Norsk straffeprosess*, (2. utg.). Universitetsforlaget, Oslo 1994 (2. opplag 1995).
- Andenæs, Johs.: *Alminnelig strafferett*, (4. utg.). Universitetsforlaget, Oslo 1997.
- 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*. Cappelens 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.
- Pariès, J., and R., Almaberti: *Aviation Safety Paradigms and Training Implications*. Lawrence Erlbaum Associates, London, 2000.