

PÅTEGNINGSARK**Riksadvokatembetet**
Postboks 2102 Vika
0125 Oslo

Dok nr.:

14626384 O 29/19-63/GKL009

4. mai 2022

KOLLISJON MELLOM KNM HELGE INGSTAD OG SOLA TS – PÅTALEAVGJØRELSESendes Hordaland, Sogn og Fjordane statsadvokatembeter.**I INNLEDNING**

Natt til 8. november 2018 kolliderte fregatten KNM Helge Ingstad og tankskipet Sola TS utenfor Stureterminalen i Hjeltefjorden. Fregatten ble påført store skader, grunnstøtte og totalhavarerte.

Det har vært brukt betydelige ressurser på å undersøke årsakene til ulykken, og hendelsesforløpet er kartlagt i detalj, både av politiet og av andre etater/instanser, blant annet Statens Havarikommisjon for transport og Statens havarikommisjon for Forsvaret. Politiets etterforskning har vært rettet mot spørsmålet om noen kan holdes strafferettslig ansvarlig for selve kollisjonen, på grunn av handlinger eller unnlaterelser forut for denne. Spørsmål om mulig straffansvar for handlinger eller unnlaterelser *i etterkant* av selve kollisjonen er ikke nevneverdig belyst. Riksadvokaten er enig i at dette er en hensiktsmessig avgrensning av saken, og har ikke funnet grunn til å be om at temaet for etterforskningen utvides.

På grunn av sakens karakter, besluttet riksadvokaten 4. januar 2019 at påtaleavgjørelse i saken skulle treffes av riksadvokaten, jf. påtaleinstruksen § 22-3 annet ledd. Hordaland, Sogn og Fjordane statsadvokatembeter oversendte saken 5. mars 2021, med sin tilråding. Saksbehandlingstiden ved Riksadvokatembetet har vært uvanlig lang. Dette skyldes først og fremst at saken er svært omfattende, at de faktiske og juridiske sidene ved saken er komplekse og at saken, på grunn av ressursituasjonen ved embetet, har vært håndtert ved siden av andre presserende arbeidsoppgaver.

Det er lite tvilsomt at ulykken skjedde som følge av en kombinasjon av alvorlige og mindre alvorlige feilvurderinger, misforståelser, tilfeldigheter og uheldige sammenreff, og det er i ulike rapporter rettet kritikk mot en rekke av de involverte enkeltpersonene og deres arbeidsgivere. Riksadvokaten deler i stor grad vurderingene, men som det fremgår nedenfor, er en av den oppfatning at det bare er for vaktstjefen på KNM Helge Ingstad og staten v/Forsvarsdepartementet at grensen for det straffbare er overskredet.

II PÅTALEBEHANDLINGEN

I forbindelse med oversendelse til statsadvokaten i september 2019, utferdiget påtaleansvarlig politiadvokat siktelse mot følgende enkeltpersoner og foretak:

- A, vaktstjef på KNM Helge Ingstad, for overtredelse av straffeloven § 356, jf. § 355 og militær straffelov § 78 tredje ledd
- B, trafikkleder ved Fedje sjøtrafikksentral, for overtredelse av straffeloven § 172, jf. § 171

Underskrevet digitalt
Jørn Sigurd Maurud (JSM003) 04.05.2022

- C , kapteinen på Sola TS, for overtredelse av skipssikkerhetsloven § 60 første ledd, jf. § 19 første ledd bokstav b, jf. § 14
- staten v/Forsvarsdepartementet, for overtredelse av straffeloven § 356, jf. § 355, jf. § 27
- staten v/Kystverket, for overtredelse av straffeloven § 172, jf. § 171, jf. § 27

Ved oversendelse til riksadvokaten, foreslo statsadvokaten at det utferdiges tiltale mot A og B , samt forelegg mot staten v/Forsvarsdepartementet og staten v/Kystverket for overtredelse av ovennevnte straffebud. Utforming av de faktiske grunnlagene er noe annerledes enn i politiets siktelser. Saken er foreslått henlagt for C og for andre personer som er omhandlet i saken som siktet eller mistenkt.

Riksadvokaten har besluttet å tiltale A for overtredelse av straffeloven § 356, jf. § 355 og militær straffelov § 78, og å varsle staten v/Forsvarsdepartementet om at det vurderes å ilegge foretaksstraff. For B , staten v/Kystverket og C , henlegges saken. Saken henlegges også for andre som har hatt status som siktet/mistenkt. For orden skyld tilføyes at en heller ikke har funnet grunnlag for å straffe andre involverte.

Før det redegjøres nærmere for hovedtrekkene ved riksadvokatens konkrete vurderinger, gjengis i punkt III hendelsesforløpet i helt korte trekk.

For ordens skyld bemerkes at de nøyaktige tidsangivelsene varierer med noen få sekunder i ulike saksdokumenter, bl.a. avhengig av hvilke elektroniske kilder de er basert på. Tidspunktene nedenfor tar utgangspunkt i at selve kollisjonen skjedde 04.01.15.

III KORT OM HENDELSESFORLØPET

Natt til 8. november 2018, kl. 04.01, kolliderte fregatten KNM Helge Ingstad og tankskipet Sola TS utenfor Stureterminalen i Hjeltefjorden. Fregatten hadde en besetning på 137 personer, dels vernepliktige, dels yrkesbefal. Brobesetningen besto av syv personer, inkludert to som var under opplæring (i posisjon som hhv. vakt sjef og vakt sjef assistent). Det var 24 personer om bord på tankskipet. I minuttene frem mot kollisjonen var det seks personer på bro, hvorav fire på vakt, inkludert los. Det var mørkt, men god sikt, og lite sjø.

KNM Helge Ingstad var på vei sørover i ca. 17 knops fart, og fulgte en forhåndsplanlagt rute. Fartøyet kom inn i Fedje sjøtrafikksentrals (Fedje VTS) område ca. kl. 02.50, ti minutter etter at vakt sjefen hadde vært i kontakt med Fedje VTS og fått tillatelse til seilingen. Automatisk identifikasjonssystem (AIS) var i passiv modus, dvs. at KNM Helge Ingstad mottok AIS-signaler fra andre fartøy, men sendte ikke ut slikt signal selv. Andre fartøy kunne observere fregatten visuelt og som ekko på radar. Det var vakt skifte i tidsrommet kl. 03.42 til 03.53, for vakt sjef og vakt sjef assistent. Roteringsmann og utkikk (på begge sider) skjedde omtrent samtidig, og i perioden ca. kl. 03.45 til 03.58 sto posisjonen som styrbord utkikk tom som følge av spisepauser. Sola TS meldte avgang fra kai ved Stureterminalen ca. kl. 03.45, og skulle nordover. AIS var i aktiv modus, dvs. at tankskipet både sendte ut signaler og kunne motta slike fra andre fartøy, og navigasjonslanternene var tent. I tillegg var deler av dekksbelysningen tent, for å gi arbeidslys til besetningen som gjorde klart på dekk. Sola TS fulgte den samme kursen som tankskip til og fra terminalen vanligvis følger, jf. Havarikommisjonens rapport, dok. 07,12,17, side 79. Sola TS kom på planlagt kurs etter ca. ni minutter (kl. 03.54), og oppnådde en fart på ca. 6–7 knop.

Underskrevet digitalt
Jørn Sigurd Maurud (JSM003) 04.05.2022

side 2 av 11

En gang før ca. kl. 03.57 ble brobesetningen og losen på Sola TS klar over at et motgående fartøy nærmet seg og ikke ga tydelig tegn til å vike, og ca. kl. 03.58 kontaktet losen Fedje VTS for å få hjelp til å identifisere fartøyet. Trafikkleder med ansvar for den nordlige delen av Fedje VTS' ansvarsområde svarte at han så radarekkoet, men ikke hadde opplysninger om fartøyet. Han husket ikke at han drøyt 75 minutter tidligere hadde vært i kontakt med fregatten og klarert den for innseiling i området. Omtrent halvannet minutt senere (kl. 03.59.39) kalte han opp Sola TS over radio (VHF kanal 80) og informerte om at fartøyet kunne være KNM Helge Ingstad. Sola TS (v/losen) kalte deretter opp fregatten og fikk umiddelbart respons fra vakt sjefen på denne. Begge fartøy identifiserte seg med navn. To ganger rett etter kl. 04.00, ba losen fregatten om å svinge styrbord, men vakt sjefen avviste dette som en mulighet fordi hans oppfatning var at det opplyste objektet i front (Sola TS) var en stasjonær innretning i nærheten av land. Han trodde anmodningen om å svinge styrbord kom fra et fartøy litt lengre sør. Fedje VTS, som overhørte kommunikasjonen mellom de to fartøyene, kalte kl. 04.00.44 opp KNM Helge Ingstad, trolig uten å identifisere seg, og uttalte at de måtte "...gjøre noe" og "[b]egynner å nærme deg veldig". Brobesetningen på KNM Helge Ingstad oppfattet ikke at de var på kollisjonskurs før det var for sent. All kommunikasjon var på VHF kanal 80, bortsett fra den mellom KNM Helge Ingstad og Fedje VTS kl. 02.40, som var på mobiltelefon.

De to fartøyene kolliderte kl. 04.01.15. Det første treffpunktet var Sola TS' styrbord anker og omtrent midtskips på KNM Helge Ingstads styrbord side. Fregatten fikk en stor skade langs styrbord skuteside. Syv av mannskapet ble lettere skadet. Sola TS fikk mindre skader, og ingen av mannskapet ble skadet. Marin diesel fra fregatten lekket ut i fjorden, men Havforskningsinstituttet konstaterte at effekten av oljeutslippet på marint miljø var liten.

I Havarikommisjonens rapport (s. 88) er det beskrevet simuleringer som indikerer at den siste muligheten for å unngå sammenstøt var at KNM Helge Ingstad foretok en hardt styrbord manøver 38 sekunder før kollisjonstidspunktet. Avstanden mellom fartøyene var da 350 meter. En ren "crash-stop"-manøver måtte ha vært iverksatt senest 68 sekunder før kollisjonstidspunktet, da avstanden var ca. 750 meter.

IV A (sak 14626384 og vedleggsak 15220169)

A var ansvarlig vakt sjef på bro på KNM Helge Ingstad fra kl. 03.53 den aktuelle natten, og hadde navigasjonsansvaret i minuttene før sammenstøtet. Riksadvokaten vurderer det slik at A's manglende oversikt og fastlåste situasjonsforståelse var den klart dominerende årsaken til sammenstøtet, og at han opptrådte uaktsomt. En ber derfor om at det uferdige taltale ved Hordaland tingrett mot

A , f. [REDACTED]
[REDACTED]

for overtredelse av

I straffeloven § 356, jf. § 355

for ved uaktsomhet å ha forårsaket sjøskade, som lett kunne medføre tap av menneskeliv.

Grunnlag:

Natt til torsdag 8. november 2018, i tiden frem mot kl. 04.01, som ansvarshavende navigatør, førte han fregatten KNM Helge Ingstad sørover Hjeltefjorden, og fulgte en forhåndsplanlagt og validert kurs, med en hastighet på ca. 17 knop og med AIS

Underskrevet digitalt
Jørn Sigurd Maurud (JSM003) 04.05.2022

side 3 av 11

i passiv modus. Han utviste ikke den aktsomhet, og tok ikke de forholdsregler, som sikker navigasjon forutsetter. Under vaktskiftet, i tiden kl. 03.43–03.53, diskuterte han med avtroppende vakt sjef hva et opplyst objekt ved Stureterminalen kunne være, men undersøkte ikke tilstrekkelig om det var stasjonært/landfast eller et fartøy ved land. Han registrerte heller ikke at et tankskip ca. kl. 03.45, over VHF kanal 80, ble klarert fra Fedje sjøtrafikksentral for avgang fra Stureterminalen, og skulle nordover. Han unnlot også etter dette å benytte tilgjengelige navigasjonshjelpemidler som radar og AIS-plotting, og engasjerte heller ikke øvrige personer i brovaktlaget, for å finne ut mer om objektet. Fra ca. kl. 03.59.30 ga han ordre om kursendringer i babord retning uten å ha undersøkt hvorfor det var nødvendig å fravike den forhåndplanlagte og validerte kursen. Ca. kl. 04.00 mottok han anrop over VHF fra Sola TS der han bl.a. ble bedt om å svinge styrbord med en gang, men foretok ikke fare- og skadeavvergende tiltak, som å redusere farten og avklare fra hvem og hvorfor han ble bedt om å svinge styrbord, for derved å kunne foreta en adekvat unnamanøver.

Dette medførte at KNM Helge Ingstad kl. 04.01.15 kolliderte med Sola TS utenfor Stureterminalen i Øygarden. Fregatten ble påført omfattende materielle skader i skroget på styrbord side, og mannskapet mistet kontroll med styringen slik at fregatten gikk mot land og grunnstøtte. Det oppsto derved fare for tap av liv for mannskap. Sola TS ble påført mindre materielle skader.

II militær straffelov § 78 første ledd og tredje ledd

for som befalingsmann å ha gjort seg skyldig i forsømmelighet eller skjodesløshet ved utførelse av sine tjenesteplikter, og det er voldt betydelig skade,

jf. Tjenestereglement for Sjøforsvaret, SAP-1 (D) § 707, jf. § 709, jf. § 354 pkt. 1 bokstav d, jf. forskrift om sammenstøt på sjøen 1. desember 1975 (sjøveisreglene),

hvoretter vakt sjefen er ansvarlig for fartøyets sikkerhet, navigering og manøvrering... [og skal]... følge sjøveisreglene, herunder regel 5 (utkikk), regel 6 (sikker fart), regel 7 (fare for sammenstøt), regel 8 (manøvrer for å unngå sammenstøt) og regel 14 bokstav a (motsatte kurser).

jf. Reglement for utøvelsen av navigasjon på sjøforsvarets fartøyer (SNP-500) pkt. 4.5.1.2 Regel – Bruk av AIS,

hvoretter det ved avvik fra sivilt regelverk ... må utvises særskilt aktsomhet i forhold til andre fartøyer.

Grunnlag:

Til tid og på sted som i post I, som ansvarshavende vakt sjef om bord på fregatten KNM Helge Ingstad, med ansvar for sikkerhet, navigering og manøvrering og en besetning på 137 personer, forholdt han seg som under post I beskrevet, og overholdt derved ikke sine militære tjenesteplikter. Dette førte til at fregatten ble påført betydelige materielle skader i skroget på styrbord side, og at mannskapet mistet kontroll med styringen slik at fregatten gikk mot land og grunnstøtte.

Underskrevet digitalt

Jørn Sigurd Maurud (JSM003) 04.05.2022

side 4 av 11

V STATEN V/FORSVARSDEPARTEMENTET (delsak 15235910)

Når et straffebud er overtrådt av noen som handler på vegne av et foretak, kan foretaket (herunder offentlig virksomhet i regi av staten) straffes, jf. straffeloven § 27.

Riksadvokaten er av den oppfatning at ulykken skyldes uaktsom navigasjon av brobesetningen på KNM Helge Ingstad, under ledelse av A , og at det er grunnlag for personlig straffansvar for sistnevnte (se over).

Riksadvokaten har varslet staten v/Forsvarsdepartementet om at en pr. nå mener det er grunn til å ilegge foretaksstraff, jf. straffeloven § 28, og departementet er gitt frist til 20. mai d.å. med å komme med merknader til dette. Påtalespørsmålet avgjøres etter fristens utløp.

VI B (delsak 15235907)

B var på vakt som trafikkleder ved Fedje VTS den aktuelle natten, med ansvar for den nordlige del av trafikksentralens ansvarsområde. Han er siktet for overtredelse av straffeloven § 172, jf. § 171 (grovt uaktsomt grovt brudd på tjenesteplikten). Riksadvokaten har kommet til at saken mot ham henlegges med begrunnelse "intet straffbart forhold anses bevist".

Straffeloven § 172, jf. § 171 omfatter den som under utøving av offentlig myndighet begår grovt uaktsomt grovt brudd på tjenesteplikten. En person anses å ha opptrådt grovt uaktsomt dersom handlingen er "i strid med kravet til forsvarlig opptreden" på det aktuelle området og den dessuten er "svært klanderverdig" og det er "grunnlag for sterk bebreidelse", jf. straffeloven § 23 annet ledd. Overfor enkeltpersoner har § 172 (og straffeloven 1902 § 325 nr. 1) i all hovedsak vært anvendt på aktive handlinger, men også unnlater omfattet, f.eks. i form av slurv og forglemmelser, så lenge det er utvist tilstrekkelig klanderverdighet. Det må, for trafikklederne som for politifolk og andre tjenestemenn, være et spillerom før man konstaterer at dårlig utførelse av arbeidet representerer en straffbar handling. For den type tjenesteplikt det her er snakk om, med til dels stor grad av skjønnsutøvelse, vil vurderingene av om det er begått grovt brudd på tjenesteplikten og aktsomhetsspørsmålet gå noe over i hverandre.

Etter riksadvokatens vurdering utøver sjøtrafikksentralene, og dermed den enkelte trafikkleder, offentlig myndighet når de overvåker og, om nødvendig, griper inn i sjøtrafikken i sitt ansvarsområde. Med det resultat riksadvokaten har kommet til, er det ikke påkrevet å redegjøre utførlig for dette standpunktet, og en nøyer seg med å vise til følgende:

I dagjeldende havne- og farvannslov 2009 § 17 fremgikk at trafikksentralenes oppgaver bl.a. omfatter "... overvåkning og kontroll med skipstrafikk ..., herunder håndheving av sjøveisreglene, andre trafikkreguleringer og sikkerhets- og beredskapstiltak". Tilsvarende følger av ny havne- og farvannslov (2019) § 13. På noen områder fremgår det klart at trafikklederne utøver offentlig myndighet. Dette gjelder f.eks. sjøtrafikkforskriften (dagjeldende §§ 8 til 10, någjeldende §§ 9 til 11), om at fartøy må søke sjøtrafikksentralene om tillatelse til å seile i området, og at det kan stilles vilkår til en slik tillatelse. Et annet eksempel er myndigheten etter havne- og sjøfartsloven 2009 § 38, og 2019-loven § 20, til å gi pålegg overfor "fartøy i fare" – en myndighet som ble delegert til sjøtrafikksentralene 21. juni 2013 (se dok. 16,03,07,30). I Kystverkets "prosedyre for trafikkorganisering" er denne myndigheten fremhevet og konkretisert noe. Det å unnlate å gripe inn der det burde vært gitt pålegg, innebærer utvilsomt utøving av offentlig myndighet. Overvåkning av området er en forutsetning for å kunne vurdere om det er grunnlag for å gripe inn og eventuelt hvordan, og må anses som en del av myndighetsutøvelsen.

Underskrevet digitalt
Jørn Sigurd Maurud (JSM003) 04.05.2022

side 5 av 11

Trafikkledernes tjenesteplikt innebærer blant annet å ha oversikt over fartøy i området og informere, veilede, bistå og eventuelt gripe inn overfor disse ved behov. Det finnes et relativt omfattende rammeverk for utøvelse av tjenesten, blant annet havne- og farvannsloven, sjøtrafikkforskriften, "prosedyrer" gitt av Kystverket sentralt, og "instrukser" gitt av de enkelte sjøtrafikksentralene. Sistnevnte implementerer i hovedsak de sentralt gitte prosedyrene. En går her ikke inn på detaljene i disse, men essensen er at trafikklederne "skal utføre kontinuerlig overvåkning av sjøtrafikksentralens virkeområde i den hensikt å detektere situasjoner hvor det er fare for sammenstøt ..." (lokal instruks om trafikkovervåkning, Fedje VTS, pkt. 2.1), og gripe inn dersom det er behov for det. Samme sted er det for øvrig nedfelt at "overvåkningen ... skal særlig prioritere [bl.a.] fartøy som fører farlig eller forurensende last mellom Sture, Mongstad og losbordingsområdene". For ordens skyld bemerkes også at instruks pkt. 2.5.3 fremhever at det i "Grimstadjorden (Haakonsvern)/Raunefjorden/Vatlestraumen til tider [kan] være stor trafikk av militære fartøy, som i mange tilfeller går uten AIS og heller ikke har rapportert på VHF", og at "[t]rafikkleder må være spesielt oppmerksom på dette". Hjeltefjorden, der sammenstøtet skjedde, er ikke en del av dette området. Trafikklederne har en rekke tekniske hjelpemidler i sitt arbeid, blant annet radar og elektroniske kart. De fleste fartøy av en viss størrelse har i dag AIS, med utsendelse av informasjon om fartøyets navn, fart og kurs, lesbart for sjøtrafikksentralene og andre fartøy. Fartøy uten AIS synes på kart som radarekko, men kan "plottes" manuelt av trafikkleder slik at navn, kurs og hastighet fremkommer i sentralens kart. Slik plotting medfører ikke at andre fartøy ser informasjonen. Det var kjent for trafikklederne ved Fedje VTS at militære fartøy i stor grad seilte uten utsendelse av AIS-signaler, og at det dermed bare var radarekkoet som var synlig for andre fartøy. Det fremgikk ikke av sentrale prosedyrer eller lokal instruks at militære fartøy med AIS i passiv modus skulle plottes, men basert på forklaringer fra B og vitner, legger riksadvokaten til grunn at det var vanlig praksis ved Fedje VTS å gjøre dette, og at dette var et viktig hjelpemiddel for å kunne ha oversikt over slike fartøy.¹

Ved avgjørelsen av om B opptrådte på en straffbar måte, har riksadvokaten først vurdert perioden frem til oppkallet fra Sola TS, deretter minuttene fra dette frem til hans forsøk på å gripe inn, og til slutt den samlede tjenesteutøvelsen.

Frem til han ble kalt opp av Sola TS (kl. 03.58.02) hadde B liten eller ingen oppmerksomhet rettet mot den nordligste delen av sitt ansvarsområde. Han hadde heller ikke plottet KNM Helge Ingstad da fregatten entret ansvarsområdet, og kunne ikke opplyse Sola TS om det motgående fartøyets identitet. Selv om B burde ha plottet fregatten, og hatt noe mer oppmerksomhet rettet mot den nordligste delen av sitt ansvarsområde i perioden forut for anropet fra Sola TS, har riksadvokaten kommet til at unnlåtelsen av å overvåke KNM Helge Ingstads sørgående seilas ikke i seg selv kan karakteriseres som et grovt uaktsomt grovt brudd på tjenesteplikt. En har blant annet lagt vekt på følgende:

B s manglende oppmerksomhet om fregatten, med den konsekvens at han ikke plottet og deretter glemte den, hadde sammenheng med at det var tale om et militært fartøy med moderne navigasjonshjelpemidler og forutsetningsvis kyndig mannskap som var godt kjent i området og som måtte, og kunne, ta ansvar for egen seiling. Det var for øvrig ikke noe i den konkrete situasjonen, frem til kort før anropet fra Sola TS, som tilsa at fregattens ferd sørover burde følges spesielt nøye. Hjeltefjorden er ikke regnet som komplisert farvann, det var et oversiktlig trafikkbilde og god sikt til

¹ Radarekkoet falt trolig bort i ca. tre minutter fra ca. 03.34.30, og muligens i noen sekunder også senere. Plottingen ville da falt bort, men en tidlig plotting ville bevisstgjort B om fregattens tilstedeværelse, og kunne gjort at han replottet denne eller uansett kunne identifisert fartøyet ved Solas oppkall (kl. 03.58).

tross for nattemørket. Tankskipet fulgte vanlig led, og Sola TS' avgang fra Stureterminalen var kommunisert over radio (VHF kanal 80). Fartøyene hadde dessuten frem til anropet fra Sola TS fortsatt god avstand, og det var ikke noe som tilsa at det var en reell fare for sammenstøtet. De aller fleste potensielle faresituasjoner løses også uten involvering fra sjøtrafikkentralen. Det var heller ikke slik at B, i stedet for å overvåke skipstrafikken, konsentrerte sin oppmerksomhet om forhold som var hans arbeid uvedkommende. Han har selv forklart, og riksadvokaten finner det også naturlig, at han i perioden fra Sola gikk fra kai kl. 03.45 og frem til han ble kalt opp av tankskipet (kl. 03.58.02) rettet mye av sin oppmerksomhet mot området rundt Stureterminalen. Det var nødvendig – og så vidt en forstår i tråd med lokal instruks om trafikkorganisering for Fedje sjøtrafikkentralt punkt 2.1 – å rette oppmerksomheten mot dette området for å påse at tre mindre fartøy som var på vei nordover like sør for terminalen, ikke kom til å skape utfordringer for tankskipet.

Fra Sola TS' anrop (03.58.02) til B informerte om at fartøyet kunne være KNM Helge Ingstad, gikk det drøyt halvannet minutt. I den perioden var det dialog mellom B og Sola TS, han plottet radarekkoet og identifiserte fartøyet, formentlig via oppslag i loggføringssystemet OSS. Dette synes som adekvate handlinger, gitt situasjonen. I avhør har han for øvrig forklart at det "et øyeblikk" etter at vektoren kom opp (etter plotting), kunne se ut som om fartøyene ikke lenger var på kollisjonskurs. Det kan innvendes at han, parallelt med øvrige tiltak, burde lest ut en målrettet advarsel til det sørgående fartøyet over VHF, slik prosedyre for navigasjonsassistanse (og likelydende lokal instruks) pkt. 3.1.4 kunne tilsa. At B i den hektiske situasjonen prioriterte som han gjorde, fremstår likevel ikke som et grovt brudd på tjenesteplikt. En tilføyer at hans kollega, med ansvar for den sørlige delen av ansvarsområdet, var i nærheten uten at han fant grunn til å involvere seg i B's håndtering.

Når det gjelder situasjonen fra det tidspunkt fartøyene kommuniserte direkte (kl. 03.59.55), viser en til at både sentralt gitt prosedyre for trafikkorganisering, pkt. 3.11, og personer med tilknytning til Fedje VTS fremhever at utgangspunktet er at fartøy skal avklare faresituasjoner direkte seg imellom. Sola TS og KNM Helge Ingstad kommuniserte fortløpende til B kalte opp sistnevnte (kl. 04.00.44), og vurderingen om at de to fartøyene måtte få kommunisere uforstyrret fremstår som adekvat slik B oppfattet situasjonen. Han overhørte riktignok at vaksjefen på KNM Helge Ingstad avviste at fregatten kunne svinge styrbord, men hadde ikke forutsetninger for å overprøve dette uten å ha visuell oversikt eller annen pålitelig informasjon. Sola TS identifiserte seg da KNM Helge Ingstad ble kalt opp, og B kan ikke bebreides for at han ikke tok høyde for at vaksjefen på fregatten misforsto hvem han kommuniserte med – noe som i motsatt fall kunne foranlediget aktiv inngripen fra Fedje VTS. B har i avhør forklart at situasjonen fremsto uforståelig for ham. B identifiserte seg (antakelig) ikke som Fedje VTS, og benyttet ikke markørord ("advarsel"/"warning"), da han kl. 04.00.44 ga beskjed til KNM Helge Ingstad om å "gjøre noe". Det burde han gjort, blant annet fordi dette kunne påvirket fregattens forståelse av situasjonen. Unnlåtelsen er en tjenestefeil, men i strafferettslig sammenheng ikke alvorlig. For ordens skyld bemerkes at det – ifølge simuleringene nevnt over – på det tidspunktet uansett var for sent å unngå sammenstøt.

Som det fremgår av drøftelsen over, er det begått enkelte feil som ikke isolert sett er straffbare. Basert på det faktum som må legges til grunn, har riksadvokaten kommet til at heller ikke feilene sett under ett kan karakteriseres som grovt uaktsomme tjenestefeil.

For B henlegges saken med begrunnelse intet straffbart forhold anses bevist (kode 103).

Underskrevet digitalt
Jørn Sigurd Maurud (JSM003) 04.05.2022

side 7 av 11

For ordens skyld nevnes at riksadvokaten også har vurdert om B forhold kan rammes av straffeloven §§ 356 jf. 355 om uaktsom forvoldelse av sjøskade, men har kommet til at det ikke er tilfelle.

VII STATEN V/KYSTVERKET (delsak 15235913)

Arbeidsgiver kan ilegges foretaksstraff dersom en arbeidstaker har begått grovt brudd på tjenesteplikten, også der dette er gjort ved *simpel* uaktsomhet, jf. HR-2021-797-A avsnitt 24. Selv om vilkårene i straffeloven § 27 skulle være oppfylt, her ved at det er begått en uaktsom tjenestefeil, kan det ikke oppstilles en generell presumsjon for at foretaket bør straffes. Foretaksstraff bør ikke anvendes i andre tilfeller enn hvor dette anses hensiktsmessig, jf. blant annet Rt-2013-1025 avsnitt 27 med videre henvisninger.

En finner ikke grunn til å ta stilling til om B begikk en uaktsom tjenestefeil. I denne saken er det tale om en enkelt ansatts unnlattelse/forglemmelse, som det ikke er naturlig å karakterisere som utslag av systemsvikt i form av for eksempel manglende rutiner eller mangelfull organisering, opplæring eller kontroll, selv om det i ettertid er identifisert enkelte forbedringspunkter. En del forbedringer er for øvrig nå gjennomført. Etter riksadvokatens syn er det da uansett ikke grunn til å gjøre straffansvar gjeldende overfor staten v/Kystverket, og forholdet henlegges med begrunnelse at foretaksstraff ikke er hensiktsmessig (kode 200).

På bakgrunn av ordlyden i politiets siktelse, tilføyer en at det ikke kan konstateres at ansatte i Kystverket har begått anonyme/kumulative feil som samlet sett innebærer overtredelse av straffeloven § 172. Foretaksstraff er dermed heller ikke aktuelt på dette grunnlag.

VIII C (delsak 15235904)

Kapteinen på Sola TS, C, er av politiet siktet for overtredelse av skipssikkerhetsloven § 60 første ledd, jf. § 19 første ledd bokstav b, jf. § 14. Det faktiske grunnlaget i politiets siktelse gjelder at han ikke iakttok "den aktsomhet og forholdsregler som sikker navigering forutsetter", fordi han – med bruk av fartøyets navigasjonsutstyr – tidligere burde blitt oppmerksom på fartøyet som kom sørover og foretatt undersøkelser om hvilket fartøy det var, for derigjennom å avverge en potensiell faresituasjon. Riksadvokaten har kommet til at saken mot ham henlegges som intet straffbart forhold anses bevist.

Skipssikkerhetsloven § 60 første ledd rammer den som "forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer sine plikter" etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 19 første ledd bokstav b til å sørge for at navigeringen av skipet skjer på "sikker måte". Brudd på sjøveisreglene kan ha stor betydning for om det kan fastslås uaktsom overtredelse av skipssikkerhetsloven § 60 første ledd. Kravet om "vesentlig" overtredelse innebærer at ikke alle feil under navigering er straffbare, og av § 69 fremgår at det i vurderingen "særlig [skal] legges vekt på overtredelsens omfang og virkninger og graden av utvist skyld". Straffeloven § 23 definerer innholdet i uaktsomhetsansvaret, og gjelder i utgangspunktet også for straffansvar etter særlovgivningen. I forarbeidene til skipssikkerhetsloven, som er skrevet før ikrafttredelsen av straffeloven, er det bl.a. fremhevet at det i aktsomhetsvurderingen "har betydning om skipsfører har vært uoppmerksom, bevisst uforsiktig eller likegyldig, om de navigasjonshjelpemidlene som er til rådighet har vært benyttet eller om farten var tilpasset forholdene". Det er videre understreket at "ikke ethvert avvik fra uklanderlig handlemåte er ment å rammes".

Underskrevet digitalt
Jørn Sigurd Maurud (JSM003) 04.05.2022

side 8 av 11

Riksadvokaten er, i likhet med bl.a. Sjøfartsdirektoratet, av den oppfatning at de tiltakene Sola TS iverksatte da los og kaptein først ble oppmerksom på faresituasjonen, var adekvate. I lydopptak fra broen på Sola TS høres det fra kl. 03.57.21 diskusjon mellom de to om "AIS data for this boat", som altså senere viste seg å være KNM Helge Ingstad. Kl. 03.58.02 kaller losen opp Fedje VTS med forespørsel om hvilket ukjent fartøy som kom mot dem "litt på babord", og ca. ett minutt senere ga kapteinen ordre om å blinke med Aldis-lampen for å signalisere til det motgående fartøyet. Avstanden mellom fartøyene var da ca. 1500 meter. To minutter før kollisjonstidspunktet ble det beordret kursendring 10 grader til styrbord. Kl. 04.00.30 beordret kapteinen stans av motor og 20 sekunder senere full akterover av maskineri.

Spørsmålet er imidlertid om tiltak ble iverksatt for sent og om dette innebærer en uaktsom, vesentlig overtredelse av kapteinens plikter, jf. skipssikkerhetsloven § 60. Ifølge sjøveiregel 7 skal "ethvert fartøy ... bruke alle tilgjengelige midler som er brukbare under de rådende omstendigheter og forhold for å avgjøre om det er fare for sammenstøt. Hvis det er noen tvil, skal det regnes med at det er fare for sammenstøt". Regel 8 bestemmer at manøvre for å unngå sammenstøt skal utføres i "god tid".

Radarekkoet av KNM Helge Ingstad tangerte Sola TS sin kurslinje kl. 03.54.45 og fulgte fra dette tidspunktet tilnærmet motsatt kurs av Sola TS sin kurslinje. I ettertid kan det hevdes at sammenstøtet kunne vært unngått dersom Sola TS fra dette tidspunktet (dvs. ca. 2 ½ minutt før de faktisk reagerte) hadde forholdt seg til at det kunne oppstå en faresituasjon. Noe særlig før undersøkelsene ble iverksatt (kl. 03.57.21), var det imidlertid få eller ingen holdepunkter for at det var fare for sammenstøt. Avstanden mellom fartøyene var ca. 2700 meter (jf. Havarikommisjonens rapport s. 21), det var et oversiktlig trafikkbilde og god sikt. Tankskipet fulgte vanlig led, og Sola TS' avgang fra Stureterminalen var kommunisert over radio (VHF kanal 80). I en strafferettslig vurdering – her spørsmålet om kapteinen kan straffes for ikke å ha gjort noe aktivt før kl. 03.57.21 – må det legges til grunn at det frem til dette tidspunktet ikke var grunn til å anta annet enn at det ville bli en ordinær babord-til-babord-passering. En viser her også til kapteinens og losens forklaringer om lanterneobservasjoner.

Riksadvokaten har videre vurdert betydningen av dekksbelysningen. Som Sjøfartsdirektoratet, finner riksadvokaten at det ikke i seg selv kan bebreides C at deler av dekksbelysningen var på, da dette var et vanlig og nødvendig HMS-tiltak i forbindelse med at skipet ble gjort sjøklart. Dekksbelysningen gjorde det vanskeligere for andre fartøyer å observere navigasjonslanternene, og det kan hevdes at kapteinen på grunn av dette burde ha foretatt kompenserende tiltak. Riksadvokaten vurderer det imidlertid slik at han måtte kunne forutsette at andre fartøyer var oppmerksom på at det kunne være tankskip, med dekksbelysning, utenfor Stureterminalen. Sola TS seilte selv med AIS i aktiv modus, og både navn, kurs og fart var enkelt tilgjengelig for andre.

Ved vurderingen av om et pliktbrudd er vesentlig, skal det som nevnt over legges vekt på overtredelsens omfang og virkninger, samt graden av utvist skyld. Riksadvokaten vurderer det slik at et eventuelt pliktbrudd på kapteinens side, først og fremst i form av at han reagerte noe sent, er i nedre sjikt. Sammenstøtet var åpenbart svært alvorlig, men det kan ikke konstateres at det ikke ville skjedd dersom mannskapet på Sola TS hadde reagert noe tidligere. Dessuten var det fregattens uriktige situasjonsforståelse og upåregnelige manøvrering som var den klart dominerende årsaken til ulykken, mens kapteinen ikke kan bebreides i særlig sterk grad.

Basert på ovennevnte, er det etter riksadvokatens vurdering grunnlag for å konkludere med at C håndtering av situasjonen ikke var straffbar, og forholdet henlegges for hans del med begrunnelsen intet straffbart forhold anses bevist (kode 103).

Underskrevet digitalt
Jørn Sigurd Maurud (JSM003) 04.05.2022

side 9 av 11

IX ØVRIGE SIKTEDE/MISTENKTE

D (delsak 15235916)

Los på Sola TS, D, har av politiet vært betegnet som siktet i saken på grunnlag av at mobiltelefonen hans ble beslaglagt samme dag som ulykken. Det er ikke utferdiget noen formell siktelse. Det er ikke helt åpenbart at "beslag" av telefonen innebærer at han er å anses som siktet i relasjon til foreldelsesreglene, men fordi forholdet for D uansett henlegges, er det ikke nødvendig å ta stilling til dette.

Losen omfattes ikke av straffebestemmelser i skipssikkerhetsloven, jf. Ot. prp. nr. 87 (2005–2006) punkt 7.4.4. På gjerningstidspunktet gjaldt losordningsloven 2014, som i § 8 annet ledd bestemte at "[l]osingen skal utføres slik at navigeringen og manøvreringen av skipet skjer på en sikker måte". Vesentlig, uaktsom overtredelse av § 8 kunne straffes etter § 20. Losordningsloven er nå avløst av havne- og farvannsloven 2019, som bl.a. skjerper skyldkravet til grov uaktsomhet, jf. loven § 51 tredje ledd, jf. annet ledd. Med det resultat (herunder henleggelseskode) riksadvokaten har kommet til, se nedenfor, er det ikke nødvendig å ta stilling til om anvendelse av sistnevnte lov vil være gunstigst for ham, jf. straffeloven § 3.

Riksadvokaten finner ikke grunn til å vurdere losens aktpågivenhet for motgående trafikk annerledes enn for C, og en viser til drøftelsen over. De aktuelle bestemmelsene i losordningsloven og skipssikkerhetsloven gir langt på vei de samme pliktene og må vurderes på noenlunde samme måte. Også for D henlegges forholdet som intet straffbart forhold anses bevist (kode 103).

Tsakos Colombia Shipmanagement S.A. (delsak 15235911)

Rederiet er angitt som mistenkt i sakskomplekset. Som det fremgår over, mener riksadvokaten at kapteinen ikke har begått en uaktsom overtredelse av skipssikkerhetsloven § 60. Det er da heller ikke aktuelt å ilegge rederiet foretaksstraff på grunnlag av kapteinens handlemåte, jf. straffeloven § 27, og forholdet henlegges med begrunnelse "intet straffbart forhold anses bevis" (kode 103).

For ordens skyld nevnes at det, basert på de opplysninger som foreligger, ikke er konkrete holdepunkter for at det var vesentlige mangler ved rederiets sikkerhetsstyringssystem, jf. skipssikkerhetsloven § 58, jf. § 7, og en finner ikke grunn til å beordre foretatt ytterligere undersøkelser omkring dette, jf. straffeprosessloven § 224 første ledd.

Gjensidige forsikringsselskap har i brev 5. juli 2021 anmodet om at påtalemyndigheten fremmer selskapets sivile krav ved en eventuell rettslig behandling av straffesaken, jf. straffeprosessloven § 3 nr. 4. Det fremgår at selskapet har utbetalt til sammen kr 884 515 i erstatning til mannskapet om bord på KNM Helge Ingstad.

Etter straffeprosessloven § 3 nr. 4 kan regresskrav fra forsikringsselskap tas med i straffesaken såfremt det "springer ut av samme handling som straffesaken gjelder". For "umiddelbart skadelidende" er hovedregelen at slike sivile krav skal tas med, jf. samme lov § 427 annet ledd. Forsikringsselskap faller ikke i denne kategorien. I det aktuelle tilfellet er det etter riksadvokaten syn ikke gode grunner for at påtalemyndigheten skal fremme krav på vegne av Gjensidige. Dersom kravet er uomtvistet, vil det formentlig ikke by på utfordringer å få det dekket utenfor straffesaken. Dersom det er omtvistet, er det mest hensiktsmessig at Gjensidige selv fremmer kravet i en sivil sak.

Underskrevet digitalt
Jørn Sigurd Maurud (JSM003) 04.05.2022

side 10 av 11

Statsadvokaten bes orientere de involverte, herunder om at riksadvokatens avgjørelse ikke kan påklages.

Denne påtegningen er skrevet i hovedsaken.

Jørn S. Maurud

Guri Lenth
førstestatsadvokat

Helene Bærug Hansen
statsadvokat

Underskrevet digitalt
Jørn Sigurd Maurud (JSM003) 04.05.2022
side 11 av 11