

**NORD-TROMS TINGRETT****DOM**

---

**Avsagt:** 05.11.2009**Saksnr:** 08-165708MED-NHER**Rettsens leder:**  
Tingrettsdommer                      Oddmund Gamst**Meddommere:**  
Liv-Tove Olsen  
Terje Andersen

---

**Den offentlige påtalemyndighet**

Førstestatsadvokat Lars Fause

**mot**

Oceanwide Expeditions B.V.

Advokat Erik Blaker og  
advokatfullmektig Øyvind Molven

## DOM

### Oversikt:

Oceanwide Expeditions B. V. er et turoperatørselskap med forretningsadresse Bellamypark 9, 4381 CG Vlissingen, Nederland. Selskapet ble stiftet i 1993 og har siden 1995 operert på Svalbard. Fra 1997 begynte selskapet med cruiseturer i områdene ved blant annet Svalbard, Grønland og Færøyene. Aktiviteten i arktiske strøk drives i tidsrommet mai – oktober. Fra november til mars driver selskapet tilsvarende virksomhet i områder ved Antarktis. Oceanwide Expeditions B. V har 20 ansatte, og omsetningen i 2007 var 15 millioner euro. Michel van Gessel, født 23. april 1968, er administrerende direktør.

Oceanwide Expeditions B. V. eier ikke egne cruiseskip, men har samarbeideavtaler med fire rederier, hvorav tre er russiske og ett nederlandsk. Disse rederiene har hver stilt ett skip til disposisjon bortsett fra ett av de russiske som har to fartøyer tilgjengelig. Oceanwide Expeditions B. V. disponerer således fem cruiseskip. Mannskapene er ansatt i de enkelte rederier. Oceanwide Expeditions B. V har kontakt med flere internasjonale turoperatører og profilerer sin virksomhet på reisemesser i England, Frankrike, Tyskland, USA og Scandinavia. Så vel i arktiske som antarktiske områder arrangeres rundt 60 reiser årlig, altså rundt 120 totalt. Omlag 50 passasjerer er med på hver tur, 5 – 6000 årlig.

En av disse turoperatørene er Discover the world, England. Mellom Oceanwide Expeditions B. V. og Discover the world ble det inngått avtale om et cruise rundt Svalbard i perioden fra 1. til 10. august 2007. De 55 passasjerene, alle fra England, hadde hver betalt 4 000 euro for turen. Fortjenesten for Oceanwide Expeditions B. V. er oppgitt til 19 500 euro. Passasjerene og de tre guidene, heriblant reiseleder Delphine Aures, gikk 1. august om bord i MV Aleksey Maryshev hvor kapteinen var Georgy Zelenin. Skipet er 65 m langt og 12,7 m bredt. Hele mannskapet på 19 var fra Russland. Været var bra, og de første åtte dagene av rundturen forløp uten problemer. Daglig var det to stopp hvor passasjerer ble fraktet i land i såkalte zodiacer, som er gummibåter av ikke oppgitt størrelse, formentlig 15 – 17 fot. Disse båtene benevnes heretter som lett båter.

Etter lunsj onsdag 8. august var MV Aleksey Maryshev kommet til Hornsundet. Etter å ha vært innom Hornbreen, gikk skipet videre til Storbreen. Da skipet lå nært brefronten kalvet breen. Klokka var da 14.56. Store ismasser falt i sjøen og forårsaket en bølge som skyllet innover fartøyet. I alt 23 av passasjerene ble påført skader av varierende art og omfang, 8 relativt alvorlig. Blant annet guide Thor Severin Larsen kontrollerte at ingen av passasjerene var falt i sjøen. Sysselmanen ble kl. 16.35 varslet om ulykken og rykket ut med et Puma helikopter. Det returnerte med 6 skadde personer og tok med 2 politimenn til ulykkesstedet. Flere skadde ble fraktet til Longyearbyen. Av de 8 mest skadde ble 6 fraktet til Universitetssykehuset i Nord-Norge. MV Aleksey Maryshev gikk inn til den polske forskningsstasjonen i Hornsund og derfra til Longyearbyen. Guide Tor Severin Larsen,

ekspedisjonsleder Delphine Aures og kaptein Georgy Zelenin ble avhørt av politipersonell fra sysselmannskontoret.

Sysselmannen v/assisterende sysselmann Elisabeth Bjørge Løvold mente Georgy Zelenin hadde forbrutt seg mot skipssikkerhetsloven og at det var grunnlag for å ilegge Oceanwide Expeditions B. V. foretaksstraff. Forelegg mot Zelenin, født 18. januar 1966, Leningradskaya Street 11, leil, Vsevolozhsk, Russland, og mot Oceanwide Expeditions B. V. ble utferdiget 24. juni 2008. Sistnevnte lød slik:

**Svalbardloven § 4 første ledd, jf. forskrift om turisme av 18. oktober 1991 nr. 671 § 11, jf. 5**

hvoretter reisearrangør og turistarrangør er ansvarlig for deltakernes sikkerhet.

**jf. straffeloven § 48 a**

når et straffebed er overtrådt av noen som har handlet på vegne av et foretak, kan foretaket straffes.

**Grunnlag:**

I egenskap av reisearrangør for kystekspedisjonscruise og for å gi passasjerene en spektakulær naturopplevelse lot selskapet skipet MV Aleksey Maryshev onsdag 8. august 2007 ca. kl. 1630 i Hornsund på Spitsbergen bli ført for langt inn mot/langsetter brefronten til Storbreen. Da skipet lå i en avstand fra brefronten på mellom 32 til 36 meter kalvet breen og en stor isblokk raste ned i sjøen. Som følge av kalvingen reiste det seg en bølge som skyllet over skipet. Skipet krenget først kraftig til styrbord deretter til babord og tilbake til styrbord og det havnet stykker av is om bord. 23 personer ble skadet, hvorav flere alvorlig, bl.a. fikk flere av passasjerene bruddskader, revskader, hevelser og blåmerker og en fikk indre blødninger som følge av ulykken.

**Produktkontrollloven § 12 første ledd, jf. § 3 annet ledd.**

hvoretter den som eier eller leder virksomhet som tilbyr forbrukertjenester skal vise aktsomhet og treffe rimelige tiltak for å forebygge at forbrukertjenesten medfører helseskade.

**jf. straffeloven § 48 a**

når et straffebed er overtrådt av noen som har handlet på vegne av et foretak, kan foretaket straffes.

**Grunnlag:**

Til tid og på sted som beskrevet i post I forholdt han seg som der beskrevet.

I forelegget mot Georgy Zelenin var boten satt til 25 000 kroner, subsidiært fengsel i 20 dager. I forelegget mot Oceanwide Expeditions B. V. var boten satt til 800 000 kroner.

Foreleggene ble ikke vedtatt og er av sysselmanen med tilfredelse av statsadvokatene i Troms og Finnmark benyttet som tiltalebeslutninger, jf. strpl. § 268. Saken innkom tingretten 4. november 2008. Fordi saken ikke var blitt forhåndsberammet i forbindelse med at Georgy Zelenin 8. august 2007 avga politiforklaring, måtte det ved beramningen av hovedforhandling tas hensyn til den lange tiden forkynninger i Russland gjennomgående tar. Hovedforhandling ble berammet til 21, 22. og 23. april 2009. Kort tid før hovedforhandlingen opplyste aktor, assisterende sysselmann Lars Fause, at det ikke hadde lyktes å forkynne innkallingen for Zelenin. Hovedforhandlingen ble derfor utsatt til 27., 28. og 29. oktober 2009. Heller ikke denne gangen var innkallingen av russiske myndigheter blitt forkynt for Zelenin. Saken mot Oceanwide Expeditions B. V. ble imidlertid fremmet uten at det fremkom innsigelser. Saken mot Zelenin er stilt i bero, jf. strpl. § 250.

Under hovedforhandlingen opplyste aktor at post 2 om produktkontrollen i forelegget mot Oceanwide Expeditions B. V. frafalles, men at skipssikkerhetsloven § 60, jf. §§ 14 og 19 anføres som subsidiære grunnlag. Forsvareren motsatte seg ikke subsumsjonsendringen, men anførte at de materielle vilkår i bestemmelsene ikke foreligger. Aktor nedla påstand om at Oceanwide Expeditions B. V. idømmes en foretaksbøt på 300 000 kroner. Selskapets administrerende direktør Michel van Gessel erkjente ikke straffeskyld. Forsvareren nedla påstand om frifinnelse. I tillegg til van Gessel forklarte syv vitner og en sakkyndig seg, og det ble foretatt slik skriftlig dokumentasjon som fremgår av rettsboken.

Fordi tiltalepunktet om produktkontrollen ble frafalt etter at hovedforhandlingen var påbegynt, skal Oceanwide Expeditions B. V. frifinnes for dette forholdet, jf. strpl. § 73. Etter de foretatte endringer av tiltalen mot Oceanwide Expeditions B. V. lyder den slik:

**Prinsipalt:**

**Svalbardloven § 4 første ledd, jf. forskrift om turisme av 18. oktober 1991 nr. 671 § 11, jf. 5**

hvoretter reisearrangør og turistarrangør er ansvarlig for deltakernes sikkerhet.

**jf. straffeloven § 48 a**

når et straffebud er overtrådt av noen som har handlet på vegne av et foretak, kan foretaket straffes.

**Subsidiært:**

**Skipssikkerhetsloven av 16.02.2007 § 60 første ledd jf. § 19 første ledd bokstav b, jf. § 14 første ledd**

hvoretter skipsføreren skal sørge for at det skip navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier.

### Grunnlag:

I egenskap av reisearrangør for kystekspedisjonscruise og for å gi passasjerene en spektakulær naturopplevelse lot selskapet skipet MV Aleksey Maryshev onsdag 8. august 2007 ca. kl. 1630 i Hornsund på Spitsbergen bli ført for langt inn mot/langsetter brefronten til Storbreen. Da skipet lå i en avstand fra brefronten på mellom 32 til 36 meter kalvet breen og en stor isblokk raste ned i sjøen. Som følge av kalvingen reist det seg en bølge som skyllet over skipet. Skipet krenget først kraftig til styrbord deretter til babord og tilbake til styrbord og det havnet stykker av is om bord. 23 personer ble skadet, hvorav flere alvorlig, bl.a. fikk flere av passasjerene bruddskader, revskader, hevelser og blåmerker og en fikk indre blødninger som følge av ulykken.

### **Rettens vurdering**

Association of Arctic Expedition Cruise Operators, heretter AECO, er som navnet tilsier en sammenslutning av turoperatører som driver cruise i arktiske farvann. Vitnet Ulf Prytz, Oslo, var tidligere leder av organisasjonen som har utarbeidet retningslinjer for bruk av lettbåter i arktiske farvann. Pga nasjonal lovgivning har organisasjonen ikke kompetanse til å gi retningslinjer for skip. De retningslinjene som gjaldt i august 2007, er fra 2005. Etter disse retningslinjene om "*Driving procedures*" underpunkt "*Glacier fronts*" het det: "*Glaciers fronts may calve, causing flood waves. Keep your distance! Never approach more than equivalent to three times the height of the glacier front. At some glacier fronts even this is too close – use good judgment. Avoid being trapped by islands close the glacier front if a calving may differ.*" Retningslinjene fra mai 2005 hadde blant annet vært forelagt Norsk Polarinstitut som hadde visse merknader som ble tatt hensyn til.

Etter det som er opplyst, var ulykken en vesentlig faktor til at nye retningslinjer ble utarbeidet. De nåværende er fra oktober 2007 og her er avstanden økt til ti ganger høyden av brefronten. I Norsk Polarinstitutt's rapport av desember 2008 ble det for båter generelt anbefalt en minimumsavstand på 200 meter. Ulykken synes også å ha hatt den konsekvens at det i sysselmannens senere vedtak om tillatelse til å drive cruise, også ble pekt på faren for isbrekalving mot tidligere bare isbjørnfare. Så vel Oceanwide Expeditions B. V. som andre turoperatører økte avstanden mellom cruiseskipene og brefrontene betydelig etter ulykken. Oceanwide Expeditions B. V. praktiserte en sikkerhetsavstand på 400 meter i starten, senere redusert noe.

Når det gjelder hendelsesforløpet, anses det ikke tvilsomt. Ette at MV Aleksey Maryshev hadde vært ved Hornbreen, gikk skipet videre til Storbreen som ligger 2 km lengre vest. Ved Hornbreen ble skipet ført nesten inn til brefronten. På toppen av den drøyt 30 m høye fronten, rant det en bekk ut i havet. Skipet ble manøvrert slik at det ble liggende med baugfronten under bekken. Enkelte passasjerer var da framme i baugen og ble dusjet av vann fra bekken. Skipet lå da neppe lengre unna enn 15 – 20 meter fra brefronten. Også til

Storbreen gikk MV Aleksey Maryshev inn med baugen først. Imidlertid ble skipet liggende med babord side mot brefronten. Et av sakens springende punkter er hvor langt unna skipet lå. Kaptein Zelenin har i sin politiforklaring av 8. august 2007 oppgitt avstanden til ca 70 meter. Dette må imidlertid åpenbart være feil. Bilder som ble tatt umiddelbart før kalvingen og som også viser deler av skipet som referansepunkt tilsier en avstand på rundt 20 meter. Ekspedisjonsleder Delphine Aures har anslått avstanden til 45 – 50 meter. Guide Tor Severin Larsen har anslått avstanden til 20 – 30 meter, maksimalt 35 meter. Retten anser det bevist utover rimelig tvil at avstanden ikke var lengre enn 30 meter.

Når det gjelder høyden av brefronten, foretok tidligere sysselmannsførstebetjent Petter Braathen måling dagen etterpå ved hjelp av helikopter. Både elektronisk og manuell måling ble foretatt. Målingene varierte mellom 32 og 36 meter. Øyvind Harald Breivik, seniorrådgiver i Kripos, har på grunnlag av bildemateriale anslått høyden til 32 – 36 meter. Dette bildematerialet gjelder imidlertid Hornbreen og er derfor ikke av særlig interesse. Guide Larsen mener brefronten var 30 meter. Grunnlaget for hans beregning har imidlertid den svakhet at han oppga monkeydekket å tilsvare 2/3 av høyden. Dette dekket ligger på 12 meter over havoverflaten, ikke 20 som Larsen trodde. Ekspedisjonsleder Aures mener høyden var 20 – 25 meter. Ved bevisvurderingen inngår i noen grad foreviste fotografier. Retten legger til grunn at brefronten var 30 meter.

Aktor har i korte trekk gjort gjeldende at kaptein Zelenin vesentlig overtrådte sine plikter. Det må legges vekt på at navigeringen skjedde over et langt tidsrom, rundt 2 timer, og faresignaler som blåis, sprekker i brefronten og høyden på den. Passasjerer sto ute på dekk. Kapteinen hadde tre års fartstid som førstestyrmann og tre års fartstid som kaptein i arktiske farvann. Han var kjent med AECOs regler om å holde en avstand tre ganger høyden av brefronten. Faresignalene var åpenbare. Is i sjøen, sprekker i brefronten, blåis og mindre kalvinger tok han ikke alvorlig nok. I stedet markerte han MV Aleksey Maryshev nesten helt inntil brefronten og skipet med langsiden mot den. Risikoen var betydelig. Tor Severin Larsen så straks faren. Larsen hadde vært i byssa og hentet et par termosier med kakao som skulle settes på monkeydekket. Da han kom dit, reagerte han med en gang. Men han rakk ikke å gjøre anskrik før kalvingen skjedde. Tidligere under samme cruise hadde Larsen to ganger advart kapteinen mot å føre skipet så nært breen. Administrerende direktør Michel van Gessel har bekreftet at reiseoperatøren kunne instruere kapteinen. Det ble ikke gjort. Kapteinen som begikk en straffbar handling, handlet på vegne av Oceanwide Expeditions B. V. Derfor er vilkårene for foretaksstraff i strl. § 48a til stede. Men det erkjennes at det er tvil om turistforskriften § 5 kommer til anvendelse.

Forsvareren har i korte trekk anført at kalvingen hadde et omfang som ingen kunne forutse. Turistforskriften er en ordensforskrift, ikke et straffebud. Paragraf 5 er ikke formulert som et påbud, og bestemmelsen mangler nødvendig klarhet. Faktisk finnes det ikke et eneste eksempel på at domstoler har domfelt for brudd på forskriften. I den står det ingenting om

hvilke kriterier for sikkerhet som gjelder. Ingenting om isbæer, kun at man skal opptre aktsomt. For reiseoperatører er det umulig å vite hvilke konkrete plikter som gjelder. MV Aleksey Maryshev ble seilt på samme måte som alltid før og på tilsvarende måte som alle andre turoperatører. Ingen tenkte på at noe straffbart ble gjort. Turistforskriften § 5 mangler totalt gjerningsbeskrivelse.

Ifølge forsvareren ble heller ikke skipssikkerhetsloven overtrådt. Fagmyndigheten ved tidligere sjøfartsinspektør Kjell Lyneng avga innstillinger om ikke å straffeforfølge fordi ingen seilingsbestemmelser var overtrådt. Kapteinen har dessuten fått ros for sin navigering av båten. Hendelsen har preg av "force majeure" og var et hendelig uhell. Ingen av de fagkyndige, med opptil 30 års erfaring, har opplevd eller fått kjennskap til en så stor kalving. Kapteinen som var klar over AECO-reglene, vurderte fortløpende faren for kalving. For et så stort skip som MV Aleksey Maryshev fremsto det som forsvarlig å gå betydelig nærmere brefronten enn tre ganger høyden av den. Professor Chris Swan forklarte under hovedforhandlingen at dersom en lettbåt (zodiak) er trygg 100 meter unna, vil et skip a la MV Aleksey Maryshev være trygt uansett hvor nært den er breen. Oceanwide Expeditions B. V. frakter om lag 5000 passasjerer i året og har drevet virksomhet i 12 år på Svalbard uten å ha vært involvert i ulykker. T betydelig grad er tiltalen basert på etterpåklokskap.

Forsvareren har subsidiært anført at momentene i strl. § 48b må lede til at straff ikke ilegges. Om foretaksstraff skal idømmes, beror på en helhetsvurdering. Strl. § 48a har en fakultativ adgang. Forsvareren har vist til en rekke rettskilder bestående av lover og forskrifter, forarbeider, rettspraksis og juridisk teori.

Retten vil bemerke at etter reglene om foretaksstraff i strl. § 48 a er det ikke tilstrekkelig at et straffebud objektivt er overtrådt av noen som har handlet på vegne av foretaket. Dersom det ikke foreligger anonyme og/eller kumulative feil, må skyldkravet i vedkommende straffebud være oppfylt. Det vises til Matningsdal/Bratholm: Straffeloven kommentarutgave, 2. utgave, side 394 og 395. Det innebærer at det ikke er tilstrekkelig at budene i tiltalen objektivt ble overtrådt. Det kreves at kaptein Zelenin som i relasjon til skipssikkerhetsloven er pretendert å ha handlet på vegne av Oceanwide Expeditions B. V., må ha overtrådt de nevnte bestemmelser både i objektiv og subjektiv henseende. I seg selv er det problematisk med en nærmere behandling av kapteinens forhold. Han var ikke lovlig stevnet til hovedforhandlingen, og saken mot ham er stilt i bero. Dersom den senere blir fremmet, kan det anses uheldig og muligens et problem i forhold til EMK at så vel hans objektive som subjektive forhold tidligere er vurdert. Men saken mot Oceanwide Expeditions B. V. er begjært fremmet og det er ikke fremsatt innsigelser mot dette. Det er den eneste løsningen for å få saken mot Oceanwide Expeditions B. V. tilendeført. Saken er dessuten godt nok opplyst, jf. strpl. § 294.

Turistforskriften av 18. oktober 1991 § 5 lyder slik: *"Reisearrangør og turisttransportør er ansvarlig for deltakernes sikkerhet og skal påse at deltakerne er kjent med og overholder aktuelle lover og øvrige bestemmelser, særlig de bestemmelsene som tar sikte på å beskytte Svalbards flora, fauna, kulturminner og naturmiljøet for øvrig."* Retten oppfatter ordlyden som gjeldende to komponenter. Etter den ene er reisearrangører og turisttransportører ansvarlig for turistenes sikkerhet. Etter den andre skal de samme arrangører og transportører påse at turistene overholder blant annet vernebestemmelser.

Retten anser det vanskelig å forholde seg til bestemmelsen som kan sees ut fra tre synsvinkler. En mulig forståelse er at § 5 bare er en ordensforskrift som ikke sier mer enn det selvsagte og som det ikke kan knyttes særlige rettsvirkninger til. En annen måte er å betrakte den kun som et spesielt utslag av den generelle straffebestemmelsen i strl. § 48a. Rundt omkring i lovgivningen finnes det noen bestemmelser om foretaksstraff, blant annet aksjelovgivningen. Men vurdert på denne måten, har neppe bestemmelsen betydning i forhold til strl. § 48a utover å være mer bastant. Mest sannsynlig er imidlertid bestemmelsen ment som et straffebud, jf. forskriften § 11 om straff. Spørsmålet er derfor om bestemmelsen i denne sammenheng oppfyller de kriterier som følger av legalitetsprinsippet, jf. grunnloven § 96.

Umiddelbart virker bestemmelsen temmelig intetsigende. Den slår fast det selvsagte, og som i realiteten følger av strl. § 48a, at de nevnte foretak er ansvarlige. Men i fortsettelsen stopper det opp. Slik bestemmelsen er formulert, er ansvaret objektivt. Riktignok er skyldformen i § 11 forsett eller uaktsomhet, men det må åpenbart gjelde enkeltpersoner. Det fremgår ikke av § 5. Selve foretaket kan ikke ha skyldansvar. Ytterligere kompliseres bestemmelsen med at det overhodet ikke er oppstilt noen handlingsnorm. At en slik adferdsnorm må kreves, er neppe tvilsomt og det vises til Ståle Eskeland: *Strafferett*, 2. utgave, side 108 hvor det heter: *"Det er likevel et minstekrav at det på handlingstidspunktet foreligger en lovbestemmelse som på en eller annen måte beskriver en atferd og som fastslår at atferden er straffbar."*

Etter det som er opplyst, har bestemmelsen aldri vært anvendt av noen domstol i noen straffesak. Bestemmelsen synes kun å utpeke adressater for ansvar, ikke hva det nærmere går ut på. Sikkerhet favner om mye. I lovgivningen er det noen bestemmelser som angir nokså generelle adferdsnormer, eksempelvis vegtrafikkloven § 3 om at enhver skal være hensynsfull, aktpågivende og varsom i trafikken. Denne normen er likevel spesifisert til trafikk og beskriver dessuten hvordan den enkelte skal oppføre seg. Turistforskriften § 5 sier derimot ingenting om hva som ligger i sikkerhetsansvaret. Det er rettens standpunkt at § 5 ikke er anvendelig som selvstendig handlingsnorm og følgelig ikke kan benyttes i relasjon til mulig straffeansvar. Hensett til det subsidiære grunnlaget får imidlertid det ikke selvstendig betydning.

Etter skipssikkerhetsloven § 14, jf. § 19 første ledd bokstav b, plikter en skipsfører å navigere skipet slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle skader. Det subjektive kravet i § 60 er at skipsføreren forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer plikten. Tidligere sjøfartsinspektør Kjell Lyneng innstilte i sin rapport av 29. august 2007 til Sysselemannen på Svalbard på at saken mot kaptein Zelenin skulle henlegges uten straffeforfølgning. På assisterende sysselemann Løvolds anmodning om ny vurdering, fastholdt Lyneng 28. april 2008 sitt standpunkt. Lyneng satte hensynet til informasjon for å unngå nye ulykker høyere enn å innlede straffeforfølgning.

Retten må imidlertid forholde seg til de nevnte bestemmelser og vil bemerke innledningsvis på dette punkt bemerke at kaptein Zelenin generelt førte skipet på en forsvarlig måte og i samsvar med godt sjømannsskap. Rundturen fra til Storbreen forløp uten uhell. Imidlertid må det legges til grunn at han ved to anledninger før ulykken førte skipet så nært brefronter at guide Larsen ga beskjed om at det kunne være farlig. Ved et tilfelle var skipet om lag 75 meter fra en brefront. Først etter ca 15 minutter manøvrerte Zelenin skipet lengre unna. Den andre gangen var ved Blåselvbreen hvor fronten var om lag 40 meter høy. MV Aleksey Maryshev ble da ført svært nært. Larsen forklarte seg om disse episodene under hovedforhandlingen, men ikke i politiforklaringen. Retten fester lit til forklaringen. At skipet ble ført svært nær brefronter, tok han også opp med ekspedisjonsleder Delphine Aures, som igjen tok saken opp med kapteinen, riktignok med mindre engasjement enn Larsen.

Faresignalene var åpenbare. Det var sprekker i brefronten, blåis og mindre kalvinger. Sprekkene i fronten var relativt langt nede og indikerte svakheter i "fundamentet" eller "bæringen." Videre er det en kjent sak at blåis er et faresignal. Hvor isen er blåaktig, har den svekket styrke med tilsvarende økt fare for kalving. Et annet faresignal var at det var mindre kalvinger fra fronten. Den var om lag 30 meter høy og tilnærmet loddrett. MV Aleksey Maryshev ble liggende med babord side mot fronten, nesten parallelt. Kaptein Zelenin var kjent med AECO-retningslinjene. Riktignok tilsa disse at en avstand på tre ganger høyden som utgangspunkt ville være tilstrekkelig for lettåter, men MV Aleksey Maryshev ble liggende svært nært. I retningslinjene er det tatt forbehold om at en slik avstand under gitte forhold ikke vil være tilstrekkelig. Professor Chris Swan har uttalt at dersom en avstand på 100 meter er tilstrekkelig for en lettåter, vil et skip som MV Aleksey Maryshev være trygt uansett hvor nært det ligger breen. Sammenligningen kan ikke anses særlig opplysende. Den bygger på den forutsetning at lettåteren ville vært trygg, og det vet man ikke ville vært stillingen her. Kalvingen var svært stor. Bredden var om lag 40 meter og isblokker traff havet omtrent midt ut fra skipet.

Det som var overraskende, var størrelsen av kalvingen, ikke at den kunne skje. De store ismassene forårsaker en flodbølge som skyllet over båten midtskips og la igjen betydelige isblokker. I alt 23 passasjerer ble skadet. Også på monkeydekket drøyt 12 meter over havoverflaten kom det sjø og is. Skipet rullet sidelengs flere ganger før det la seg til ro.

Hvor de skadde passasjerer konkret oppholdt seg, er ikke opplyst utover at det var en stor andel av de som oppholdt seg på dekk. Forsvareren har pekt på at det ikke er rapportert om alvorlige ulykker etter isbrekalvinger på Svalbard, og at de te tilsier at kalvingen var upåregnelig og så spesiell at konsekvensen må anses som et hendelig uhell. At tilsvarende eller andre alvorlige ulykker ikke har skjedd tidligere, kan ikke retten se er avgjørende. For kaptein Zelenin var faresignalene åpenbare. Blåis, sprekke i brefronten og mindre kalvinger tilsa at det kunne oppstå fare om skipet ikke holdt forsvarlig avstand. Det ble ikke gjort, men tvert imot lagt med babord side mot brefronten. Guide Larsen som oppdaget hvor nær skipet lå etter å ha kommet opp på monkeydekket, reagerte med en gang. Han skulle ned på brua og gi kapteinen beskjed om å gå lengre unna. Det rakk ikke Larsen før kalvingen skjedd.

Etter skipssikkerhetsloven § 60 kreves at han vesentlig overtrer sine plikter for å kunne straffes. Om dette heter det blant annet i Norsk lovkommentar: Ethvert avvik fra uklanderlig handlemåte rammes ikke av bestemmelsen, men ettersom feil i navigeringen lett kan føre til ulykker, skal det generelt lite til før navigering ikke lenger kan karakteriseres som forsvarlig. Skadefølgene av handlingen eller unnlatsen vil også få betydning for vesentlighetsvurderingen." Kaptein Zelenin hadde i flere år seilt i arktiske farvann og må formodes å være vel kjent med at isbreer kan kalve, særlig etter faresignaler som nevnt ovenfor. Som kaptein var han ansvarlig for skipets passasjerer og mannskap. Risikoen for fare eller skader ved å seile MV Aleksey Maryshev så nært inntil brefronten som ble gjort, må anses betydelig. Rettens oppfatning er at han mer opptatt av å gi passasjerene en spektakulær eller nifs opplevelse enn sikkerheten. Det er ikke holdepunkter for at ekspedisjonsleder Aures eller andre fra Oceanwide Expeditions B. V. instruerte eller anmodet ham å føre skipet så nært som ble gjort. Tvert imot vises her til guide Larsens forklaring. Rettens standpunkt er at kapteinen opptrådte bevisst uaktsomt i forhold til faren og ubevisst uaktsomt i forhold til skadene. Samlet sett anses han vesentlig å ha overtrådt sine plikter.

Kapteinen må utvilsomt anses å ha handlet på vegne av Oceanwide Expeditions B. V, jf. strl. § 48a. Det vises til kontraktsforholdet mellom partene. Fra Oceanwide Expeditions B. V. side er dette erkjent og at selskapet hadde kompetanse til å instruere kapteinen. Det vises til Michel van Gessels forklaring. Slik retten ser saken, er det opplagt at kapteinen må identifiseres med Oceanwide Expeditions B. V. Med de uoverensstemmelser som er nevnt ovenfor spilte kapteinen på lag med selskapet og opptrådte ikke illojalt. Det vises til Matningsdal/Bratholm side 399. Discover the world hadde derimot ingen instruksjonsmyndighet over kapteinen. Kontraktsforholdet dette selskapet hadde, var med Oceanwide Expeditions B. V.

Foretaksstraff er ikke obligatorisk, men fakultativ. Hvilke momenter det skal legges vekt på ved vurderingen av om slik straff skal illegge, fremgår av § 48 b. I denne sammenheng bemerkes at Oceanwide Expeditions B. V. i 12 år har drevet cruisevirksomhet rundt

Svalbard uten å ha vært involvert i ulykker. Årlig frakter selskapet 5 – 6000 passasjerer hvorav omtrent halvparten i arktiske strøk, herunder Svalbard. Etter det som er opplyst, har selskapet heller ikke vært involvert i alvorlige ulykker andre steder hvor det driver virksomhet. Selskapet er med i AECO-samarbeidet. Umiddelbart etter ulykken besluttet selskapet at deres cruiseskip skulle holde en avstand av minst 400 meter til brefronter, noe som er betydelig lengre enn nåværende retningslinjer fra AECO gjeldende for lettbåter. Norsk Polarinstitutt opererer med en minimumsavstand på 200 meter. Guide Larsen ga dessuten under ulykkesturen to ganger beskjed til kaptein Zelenin om å holde lengre avstand til brefronter. Også ekspedisjonsleder Aures tok dette opp med kapteinen, riktignok med mindre engasjement enn Larsen. Videre har ikke selskapet hatt noen økonomisk vinning som følge av at turister ble fraktet svært nært brefronter. Markedsføringen har ikke vært innrettet mot at passasjerene skulle bli utsatt for slike opplevelser. Hendelsen har tvert i mot påført selskapet utgifter i form av advokatutgifter mv. Foretakets økonomiske evne er heller ikke et argument for foretaksstraff. Etter det som er opplyst, er økonomien noe anstrengt, men man håper at driften kommer i balanse i 2009. På grunnlag av momentene strl. § 48 b er det rettens standpunkt at foretaksstraff ikke ilegges.

Etter dette blir Oceanwide Expeditions B. V. å frifinne. Sakskostnader er ikke påstått ilagt, og hensett til resultatet er det heller ikke av eget tiltak grunnlag for å ilegge slikt ansvar.

Dommen er enstemmig.

## SLUTNING

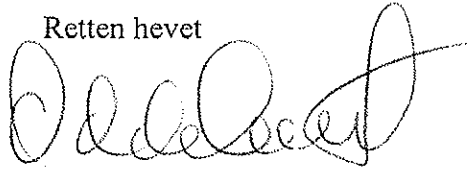
Oceanwide Expeditions B. V. frifinnes.

\*\*\*\*

### Postforkynning

Dommen oversettes til nederlandsk/engelsk etter nærmere opplysning om ønsket språk og postforkynnes i henhold til avtale under hovedforhandlingen for Oceanwide Expeditions B. V. via forsvareren. Mottakskvittering vil bli ettersendt til aktor i saken. Vedlagt dommen følger "Rettleiding til domfelte." Ikke oversatt kopi av dommen sendes aktor og forsvarer.

Retten hevet



Oddmund Gamst

Liv-Tove Olsen



Terje Andersen