



NORGES HØYESTERETT

D O M

avsagt 27. juni 2022 av Høyesterett i avdeling med

justitiarius Toril Marie Øie
dommer Aage Thor Falkanger
dommer Wenche Elizabeth Arntzen
dommer Borgar Høgetveit Berg
dommer Erik Thyness

HR-2022-1271-A, (sak nr. 21-139421STR-HRET)
Anke over Borgarting lagmannsretts dom 24. august 2021

Bane NOR SF

(advokat Per Sigvald Wang)

mot

Påtalemyndigheten

(statsadvokat Sturla Henriksbø)

S T E M M E G I V N I N G

- (1) Dommer **Thyness:**

Sakens spørsmål og bakgrunn

- (2) Saken gjelder foretaksstraff for Bane NOR SF etter en høyspenningsulykke på Filipstad driftsbanegård i Oslo. Den reiser for Høyesterett særlig spørsmål om bruk av foretaksstraff når det ikke er påvist skyld knyttet til noen enkeltperson, og om krav til årsakssammenheng ved straffbare unnlatelser.
- (3) Bane NOR SF er et statsforetak med ansvar for den nasjonale jernbanestrukturen. Ansvaret omfatter blant annet planlegging, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring og forvaltning av jernbaneeiendom, herunder det operative koordineringsansvaret for sikkerhetsarbeidet.
- (4) Filipstad driftsbanegård ligger sentralt i Oslo og er eid av Bane NOR. Området brukes til parkering av tog i driftspauser.
- (5) Den 24. februar 2019 tok tre ungdommer i alderen 15 til 16 år seg inn på området. Ungdommene gikk inn i jernbanetunnelen «Strupen» og klatret opp på et tog som sto der. De kom borti en kontaktledning med en spenning på 15 000 volt. En av dem omkom, mens de to andre ble hardt skadet.
- (6) Statsadvokaten i Oslo utferdiget 4. mars 2020 et forelegg på 10 000 000 kroner overfor Bane NOR. Forelegget omfattet tre poster.
- (7) Post I gjaldt overtredelse av jernbaneloven § 22 første ledd, jf. § 6, jf. sikkerhetsstyringsforskriften § 2-3, jf. straffeloven § 27 (straff for foretak). Grunnlaget for denne posten var som følger:

«I tiden forut for 24. februar 2019 i Oslo unnlot Bane NOR å iverksette nødvendige sikkerhetstiltak/barrierer som kunne hindre allmennheten fra å bevege seg inne på Bane NORs område på Filipstad. Inne i togtunnelen 'Strupen' var det over lengre tid hensatt et togsett under en kontaktledning som var spenningsatt med 15 000 volt. Området rundt var ikke tilstrekkelig skiltet med hensyn til uvedkommendes adgang til området eller de farer strømføringen utgjorde. Gjerdet utgjorde ingen tilstrekkelig hindring da det delvis var for lavt og med en eller flere åpninger. Det var ikke iverksatt vakthold eller overvåkning av tunnelen og den var uten belysning. Det var enkelt å ta seg inn i tunnelen da den heller ikke var avstengt med en port eller lignende og det var heller ikke installert alarm. Togsettet som var hensatt var av typen TP 69 som har relativt enkel tilgang til togets tak til tross for at stigen var utstyrt med klatresikring.»

- (8) Post II gjaldt overtredelse av straffeloven § 281, jf. § 27 om å ha forvoldt en annens død. Grunnlaget for denne posten var beskrevet slik:

«I tiden forut for 24. februar 2019 i Lassons gate I i Oslo unnlot ansatte i Bane NOR å iverksette nødvendige sikkerhetstiltak/ barrierer som kunne hindre allmennheten

tilgang til Bane NORs område på Filipstad. Søndag 24. februar 2019 kl. 16.10 gikk A sammen med to venner inn på Bane NORs område gjennom et hull i gjerdet og inn i togtunellen 'Strupen'. Her klatret han opp på et hensatt tog som stod under strømsatt kjøreledning. Idet han kom for nære eller i kontakt med kjøreledningen fikk han strømgjennomgang i kroppen og døde som følge av omfattende brannskader.»

- (9) Post III gjaldt overtredelse av straffeloven § 280, jf. § 27 for uaktsomt å ha voldt betydelig skade på en annens kropp eller helse. Grunnlaget for denne posten er beskrevet på tilsvarende måte som for post II med slike unntak som følger av at post III gjaldt de to ungdommene som ikke omkom, men ble påført betydelige skader.
- (10) Bane NOR vedtok forelegget for så vidt gjaldt post I, men ikke post II og III. Påtalemyndigheten tok deretter 29. juni 2020 ut tiltalebeslutning med samme innhold som forelegget.
- (11) Oslo tingrett avsa 4. november 2020 dom med slik domsslutning:
- «1. Bane NOR SF frifinnes for overtredelse av straffeloven § 281 jf straffeloven § 27.
 2. Bane NOR SF frifinnes for overtredelse av straffeloven § 280 jf straffeloven § 27 (to tilfeller).
 3. Bane NOR SF dømmes for overtredelse av jernbaneloven § 22 første ledd jf § 6 jf sikkerhetsstyringsforskriften § 2-3 til en bot på 10 000 000 ti – millioner – kroner.
 4. Saksomkostninger idømmes ikke.»
- (12) Tingretten bygget på at Bane NOR hadde opptrådt strafferettslig uaktsomt, men fant at foretaket ikke hadde «forvoldt»/«voldt» dødsfallet og personskadene i straffelovens forstand fordi ungdommenes egen adferd var «den helt avgjørende faktor for ulykkens inntreden».
- (13) Påtalemyndigheten anket til Borgarting lagmannsrett over bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet under post II og III. Bane NOR innga motanke over bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet og lovanvendelsen under post I. Lagmannsretten avsa 24. august 2021 dom med slik domsslutning:
- «1. Bane NOR SF dømmes for overtredelse av sikkerhetsstyringsforskriften § 2-3, jf. jernbaneloven § 22, jf. straffeloven § 27, straffeloven § 281, jf. straffeloven § 27 og straffeloven § 280, jf. straffeloven § 27 til en bot på 10 000 000 – timillioner – kroner.
 2. Bane NOR SF dømmes til å betale 290 000 – tohundreogtittitusen – kroner i saksomkostninger.»
- (14) Bane NOR har anket til Høyesterett. Anken gjelder lagmannsrettens rettanvendelse under skyldspørsmålet for samtlige tiltaleposter.
- (15) Saken står i det vesentlige i samme stilling som for lagmannsretten.

Mitt syn på saken

Post 1 – brudd på jernbaneloven med tilhørende forskrifter

Rettslige utgangspunkter

- (16) Bane NOR er dømt for overtredelse av jernbaneloven § 6 annet ledd, jf. sikkerhetsstyringsforskriften § 2-3.
- (17) Jernbaneloven § 6 annet ledd hadde på ulykkestidspunktet slik ordlyd:
- «Den som har tillatelse til å drive kjørevei eller trafikkvirksomhet etter første ledd, skal sørge for at virksomheten drives sikkert, og at vilkårene som er satt for virksomheten i eller i medhold av loven, er oppfylt. Dette gjelder selv om deler av driften utføres av én eller flere leverandører.»
- (18) Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-3 hadde på ulykkestidspunktet slik ordlyd:
- «Virksomheten skal planlegges, organiseres og utføres med henblikk på at en enkeltfeil ikke skal føre til en jernbaneulykke.
- Jernbanevirksomheten skal ha barrierer som reduserer sannsynligheten for at feil, fare- og ulykkessituasjoner utvikler seg.
- Barrierene skal være identifisert, og det skal være kjent i virksomheten hvilke barrierer som er etablert og hvilke funksjoner de skal ivareta. Der det er nødvendig med flere barrierer, skal det være tilstrekkelig uavhengighet mellom barrierene.»
- (19) Hjemmelen for straff er jernbaneloven § 22 første ledd hvoretter uaktsom eller forsettlig overtredelse av bestemmelse eller vilkår som er gitt i eller med hjemmel i loven, straffes med bøter.
- (20) Hovedprinsippet i jernbaneloven § 6 annet ledd om sikker drift er nærmere utpenslet i flere bestemmelser i sikkerhetsstyringsforskriften. Den er gitt med hjemmel i jernbaneloven § 6 fjerde ledd. Ny forskrift er trådt i kraft etter ulykkestidspunktet, men de tidligere bestemmelsene som er relevante i vår sak, er videreført uten endringer.
- (21) Sikkerhetsstyringsforskriften utdypet og presiserer kravet til sikker drift og ledelsens ansvar for dette. Blant de sentrale bestemmelsene i så måte nevner jeg § 1-2 om «systematisk og proaktivt» sikkerhetsarbeid, § 2-1 om «kontroll på risikoer» og «nødvendig risikohåndtering», § 3-1 om sikkerhetssystem som skal «sikre håndtering av alle risikoer forbundet med virksomheten», § 4-1 hvoretter «[d]en øverste ledelsen har ansvaret for at sikkerhetsstyringssystemet er vedtatt, dokumentert og etterlevd» og «kontinuerlig forbedres», § 4-6 om informasjonsoverføring og § 6-1 om planlegging og gjennomføring av «de risikovurderinger som er nødvendige for å fastslå om driften av virksomheten er innenfor akseptabel risiko».
- (22) Begrepet «barriere» er i § 1-3 bokstav b definert som «tekniske, operasjonelle, organisatoriske eller andre planlagte og iverksatte tiltak som har til hensikt å bryte en identifisert uønsket hendeskjede». Begrepet omfatter alle slags risikoreducerende tiltak,

så vel fysiske sperrer som informasjon om for eksempel adgangsbegrensninger eller særskilte risikoer.

- (23) Med hensyn til innholdet i kravet til barrierer har Bane NOR pekt på det kravet til klar hjemmel i lov, herunder forskrift gitt med hjemmel i lov, som gjelder på strafferettens område, jf. Grunnloven § 96, Den europeiske menneskerettskonvensjon (EMK) artikkel 7 og straffeloven § 14. Det er fremhevet at det følger av dette kravet at skjønsmessige kriterier må tolkes og anvendes med varsomhet.
- (24) Innholdet i kravet til klar lovhjemmel er oppsummert slik i HR-2020-2019-A avsnitt 16–18:

«Klarhetskravet innebærer at domstolene ved tolkningen og anvendelsen av straffebestemmelser må påse at straffansvar ikke ilegges utover de situasjoner som selve ordlyden i straffebudet dekker. Manglende støtte i ordlyden avhjelpes ikke av at lovgiver har ønsket å ramme forholdet, eller at forholdet er klart straffverdig. Jeg viser her til avgjørelsene HR-2016-1458-A *Haxi* avsnitt 8 og Rt-2014-238 *Hønsehauk* avsnitt 18, begge med videre henvisninger.

Det er likevel slik at straffebestemmelser må tolkes, og utgangspunktet ved tolkningen er alminnelig juridisk metode. Klarhetskravet i EMK artikkel 7 er ikke til hinder for dette, men kravet innebærer at det endelige tolkningsresultatet må ha tilstrekkelig forankring i selve loven, slik at hensynet til forutberegnelighet ivaretas.

I HR-2019-900-A *Eksportkontroll* avsnitt 32 uttrykkes dette slik at 'innholdet i straffebestemmelser må kunne klargjøres fra sak til sak', men at forutsetningen er at 'bestemmelsens kjerne etter denne tolkningsprosessen forblir den samme'.

En annen side ved dette er at det også kan tenkes at klarhetskravet ikke er oppfylt selv om lovteksten er klar, dersom andre rettskilder fører til at rettsstilstanden likevel ikke gir rimelig veiledning om hvorvidt et forhold er straffbart, jf. HR-2020-1724-A *Bybetjent* avsnitt 30 og HR-2016-2228-A *Segway* avsnitt 30.»

- (25) Mitt syn på innholdet i kravet til barrierer kan med utgangspunkt i disse tolkningsprinsippene sammenfattes slik: Etter ordlyden er kravet til barrierer at de skal «reduere» sannsynligheten for at feil, fare- og ulykkessituasjoner utvikler seg. Hvilket nivå risikoene skal reduseres til, er ikke presisert. Det følger imidlertid av kravet i jernbaneloven § 6 annet ledd om at virksomheten skal drives «sikkert», at kravet er forholdsvis strengt. Som et veiledende kriterium kan man uttrykke det slik at risikonivået må være «akseptabelt», jf. det jeg har vist til i sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1 om drift av virksomheten «innenfor akseptabel risiko».

Den konkrete vurderingen av om det var etablert tilstrekkelige barrierer

- (26) Spørsmålet er – ut fra de kriterier jeg har trukket opp – om det på Filipstad var etablert tilstrekkelige barrierer til at risikoen for personulykker ikke overskred et akseptabelt nivå.
- (27) Det var parkert togsett på Filipstad hele døgnet. Togene sto i hovedsak under strømsatt kontaktledning med en spenning på 15 000 volt. Det er livsfarlig å berøre de strømsatte kontaktledningene. Fordi strøm kan slå over når man kommer i nærheten av ledningene, er det en sikkerhetssone på 40 cm rundt kontaktledningene.

- (28) Den aktuelle togtypen påmontert klatrevern ble frem til ulykken inntraff 24. februar 2019 vurdert av Bane NOR som «ikke klatrevennlig». Etter lagmannsrettens bevisvurdering, som Høyesterett er bundet av, var dette ikke riktig, selv om det var montert klatrevern. Togene var «lette å klatre på», og klatreverket på stigen fungerte ikke som en tilstrekkelig barriere. Det hadde også tidligere vært ulykker knyttet til klatring på tog, blant annet en dødsulykke med samme togtype på Filipstad i 2002 og en ulykke med personskade i Lodalen i 2009. Bane NOR har i etterkant endret klassifiseringen til «klatrevennlig», noe som etter foretakets egne regler innebærer at togtypen ikke kan parkeres under spenningsførende kontaktledning uten vakthold.
- (29) Filipstad driftsbanegård ligger i Oslo sentrum. Like utenfor gjerdet ligger ungdomsklubben Rufus, som er et tilbud til områdets barn fra femte til syvende klasse. Når det gjelder ferdsel på området, fremgår følgende av Bane NORs interne undersøkelsesrapport datert 12. april 2019:
- «Utfordringen med ulovlig ferdsel inne på Filipstad har vært kjent i lang tid, og det er primært taggere som tar seg inn, noe som vises med gjentagende hull i gjerder ved to punkter. Det er ikke funnet at det er en systematikk for å oppgradere områdesikringen etter gjentagende klipping av gjerde og ferdsel og tagging inne på området.»
- (30) Området var sikret med et 2 000 meter langt flettverksgjerde som i det alt vesentlige hadde en høyde på minst 180 cm. Portene var skiltet med «Høyspenning livsfare», og broen over inngangen til Strupen var særskilt sikret med finmaskede plater og skiltet med «Høyspenning livsfare». Over en strekning på 30 meter mot ungdomsklubben var imidlertid gjerdet vesentlig lavere – målt til 106 cm på det laveste. Der ungdommene tok seg inn, var det piggråd øverst, men gjerdet var bare 136 cm høyt, og det var dessuten et stort hull som ungdommene lett kunne komme gjennom.
- (31) Det var en kjent risiko for dødsfall og alvorlige personskader knyttet til klatring på tog under strømsatt kontaktledning. Selv om sannsynligheten for at noen ville ta seg inn på området og klatre på togene, ikke var høy, så var risikoen kjent for Bane NOR. Ved den nærmere vurdering legger jeg videre vekt på at driftsbanegården ligger nær områder med stor ferdsel, samtidig som den fysiske områdesikringen var relativt enkel å forsere, og den aktuelle togtypen lett å klatre på.
- (32) Bane NOR har gjort gjeldende at samfunnet aksepterer en viss risiko knyttet til jernbanenettet, og at saken har en side til ressurstilgjengelighet. Det er stadig behov for sikkerhetstiltak og vedlikehold, og det må følgelig prioriteres mellom ulike tiltak. Jeg er enig i dette, som blant annet innebærer at det må foretas kost-nyttevurderinger. Men når det, som i vår sak, dreier seg om tiltak for å hindre tap av menneskeliv eller alvorlig personskade, må det om nødvendig aksepteres betydelige kostnader for at risikonivået skal være akseptabelt.
- (33) Jeg er enig med Bane NOR i at barrierene må vurderes samlet, og at allmennheten har et ansvar for å respektere etablerte barrierer. Det er i denne sammenheng relevant at området var inngjerdet, og at det var tydelig merket at ferdsel på området var forbudt. Men Bane NOR måtte uansett forholde seg til at risikoen var reell. Jeg viser her til følgende uttalelse i rapporten fra Statens havarikommisjon for transport:
- «Denne ulykken følger et kjent mønster. Den skjedde i helgen, på ettermiddagen, da tre ungdommer var ute og gikk tur for å være sammen og ha noe å finne på.

[...]

Det er dessverre påregnelig at noe lignende kan skje igjen med andre ungdommer på denne typen jernbaneområder, dersom de klarer å ta seg inn på det forbudte området.»

- (34) Videre er det av betydning at Bane NOR hadde tilgjengelig en rekke ytterligere barrierer som kunne redusere risikoen betydelig. Etter ulykken er det blant annet etablert et såkalt «klippsikkert» gjerde på 180 cm, som er skiltet med «Adgang forbudt», «Høyspenning livsfare» og «Advarsel – forbud mot klatring på master og på tog». Det er opplyst i skranken i Høyesterett at kostnaden ved dette var 3,0 millioner kroner, mens et «vanlig» gjerde ville ha kostet 2,2 millioner kroner. Tiltakene fremstår som egnet til å redusere risikoen for slike ulykker som har funnet sted på Filipstad i 2002 og 2019 og forsvarer klart de relativt beskjedne kostnadene. Barrierer mot selve klatringen på togtaket kunne ha vært etablert enten ved å definere de aktuelle togsettene som «klatrevennlige», slik at strengt vakthold etter rutinene skulle ha vært iverksatt, eller ved ytterligere fysiske barrierer. For eksempel kunne stigene på togsettene ha vært fjernet, og det kunne ha blitt satt opp port og varselkilt ved inngangen til Strupen. Heller ikke slike tiltak ville ha medført uforholdsmessige kostnader.
- (35) Min konklusjon er etter dette at Bane NOR på Filipstad driftsbanegård ikke har oppfylt de krav til barrierer som følger av jernbaneloven § 6 og sikkerhetsforskriften § 2-3.

Skyldkrav – anonyme og kumulative feil

- (36) Bane NOR er i lagmannsretten domfelt etter reglene om foretaksstraff, som er hjemlet i straffeloven § 27. Bestemmelsens første ledd lyder slik:
- «Når et straffebud er overtrådt av noen som har handlet på vegne av et foretak, kan foretaket straffes. Det gjelder selv om ingen enkeltperson har utvist skyld eller har skyldevne etter § 20.»
- (37) Det er etter ordlyden ikke nødvendig å påvise skyld hos noe enkeltindivid. Foretaksstraff kan følgelig etter loven i utgangspunktet ilegges på objektivt grunnlag. Det følger imidlertid av forarbeidene at det ikke kan ilegges foretaksstraff dersom overtredelsen må anses som et hendelig uhell eller utslag av force majeure, se Ot.prp. nr. 90 (2003–2004) side 242.
- (38) Utgangspunktet om at straff kan ilegges på objektivt grunnlag er fraveket i HR-2021-797-A. I avsnitt 23 i dommen er det lagt til grunn at det ikke er forenlig med EMK artikkel 6 nr. 2 og artikkel 7 å straffe et foretak dersom ingen har utvist skyld. Det er vist til nyere praksis fra Den europeiske menneskerettsdomstol (EMD), hvor det kreves en «mental link» mellom handlingen og de faktiske omstendighetene som statuerer straffansvaret, jf. særlig EMDs storkammerdom 28. juni 2018 *G.I.E.M. S.r.l. med flere mot Italia* og EMDs dom 20. januar 2009 *Sud Fondi S.r.l. med flere mot Italia*.
- (39) Når foretaksstraff er aktuelt, vil forholdet ofte knytte seg til såkalte anonyme og kumulative feil. En anonym feil er en feil som ikke kan knyttes til noen enkeltperson, mens kumulative feil foreligger når det er samvirke mellom flere personer som har forårsaket en feil. Foreligger det først anonyme feil, vil det normalt være umulig å vite om feilen er et

produkt av en eller flere personers handlinger eller unnlater, slik at det må legges til grunn at det foreligger både anonyme og kumulative feil.

(40) I saken her foreligger det anonyme og kumulative feil. Bruddene på sikkerhetsreglene og uaktsomhetsansvaret etter straffeloven kan knyttes til Bane NOR, det vil si dets organisasjon som helhet, men ikke til identifiserte enkeltindivider. Dette innebærer at uaktsomhetsvurderingen blir objektivisert – eventuelle individuelle unnskyldningsgrunner kommer ikke i betraktning.

(41) Bane NOR har gjort gjeldende at det følger av EMDs praksis at skylden i en viss grad må kunne individualiseres.

(42) Etter en gjennomgang av praksis fra EMD uttales det i HR-2021-797-A i avsnitt 23 følgende:

«Storkammerets uttalelser innebærer, slik jeg forstår dem, at det er et vilkår for straff at gjerningspersonen har utvist subjektiv skyld. Straff kan altså ikke idømmes på et rent objektivt grunnlag. Men dommen kan neppe forstås slik at den er til hinder for bruk av enkelte objektive straffbarhetsvilkår som for eksempel bestemmelsen i vegtrafikkloven § 22 fjerde ledd om villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse, jf. Matningsdal, Straffeloven: Kommentartutgave, § 21 note 5, Juridika, revidert 1. juli 2020.»

(43) Styreleder i selskapet som var tiltalt i den saken, hadde utvist tilstrekkelig skyld. Spørsmålet om ansvar for anonyme og kumulative feil kom derfor ikke på spissen, og avgjørelsen tar hverken uttrykkelig eller indirekte stilling til betydningen av slike feil. Men det understrekes altså at EMDs praksis ikke er til hinder for bruk av enkelte objektive straffbarhetsvilkår.

(44) Spørsmål knyttet til den aktuelle praksis fra EMD var også oppe i HR-2021-2249-A, som gjaldt inndragning. Det er der uttalt følgende om problemstillingen i avsnitt 18:

«Slik eg forstår EMD-praksis, er det skuld – i ei eller anna form – som må til for å skapa den nødvendige ‘mental link’ mellom dei objektive elementa i handlinga og den ein vil halde strafferettsleg ansvarleg, sjå særleg G.I.E.M.-dommen avsnitt 241 og 242 med vidare referanse til Sud Fondi-dommen. Dette står i motsetnad til eit reint objektivt straffeansvar ...»

(45) Ut over å presisere hva som nærmere ligger i kravet til «mental link», har heller ikke denne avgjørelsen uttalelser av betydning for vår sak.

(46) EMD uttaler i dommen ikke noe uttrykkelig om at ansvar ikke kan bygges på kumulative og/eller anonyme feil. Dommen kan etter min mening heller ikke forstås slik at det gjelder noe krav om individualisering ved vurdering av skyld og straffansvar.

(47) Slik jeg ser det, følger dette allerede av at kravet til subjektiv skyld også ved foretaksstraff innebærer at en eller flere personer som har handlet på vegne av foretaket, må ha handlet uaktsomt. Det er altså ikke tale om noe rent objektivt ansvar. Videre er det foretaket, og ikke noen fysisk person, som eventuelt ilegges straff. Har en eller flere personer på vegne av foretaket, som her, opptrådt uaktsomt, er det da vanskelig å se noen grunn til å kreve at det kan påvises hvilke enkeltpersoner skylden er knyttet til.

- (48) De rettssikkerhetsgarantier for siktede som praksis fra EMD bygger på, er ivaretatt der det foreligger anonyme og kumulative feil. Også ved slike feil vil det være mulig å imøtegå en anklage om at noen som har handlet på vegne av foretaket, har opptrådt uaktsomt. Ansvar kan dessuten ikke gjøres gjeldende ved force majeure eller hendelige uhell. Skulle det i den enkelte sak fremstå som urimelig å ilegge foretaksstraff, påligger det uansett domstolene å frifinne det tiltalte foretaket etter straffeloven § 28.
- (49) Ved å akseptere anonyme og kumulative feil unngår man at krav om individualisering av skyld reduserer effektiviteten av foretaksstraffen, som i vårt land spiller en viktig rolle i håndhevelsen av regelverk som gjelder for offentlig og privat virksomhet. Man unngår dessuten at to eller flere foretak som har utvist den samme form for straffbar adferd, blir behandlet forskjellig avhengig av om det kan bringes på det rene hvilke personer som har foranlediget de aktuelle forhold.
- (50) Jeg kan på denne bakgrunn ikke se at det vil være i strid med EMK å ilegge foretaksstraff ved anonyme og kumulative feil.

Skyld – konkret vurdering

- (51) Etter mitt syn har personer i foretaket med ansvar for sikkerheten, opptrådt uaktsomt – hver for seg eller samlet. Jeg legger da særlig vekt på at det var en kjent risiko for dødsfall og alvorlige personskader knyttet til klatring på tog under strømsatt kontaktledning, at utfordringer med ulovlig ferdsel inne på Filipstad hadde vært kjent i lang tid, og at det ikke fantes «en systematikk for å oppgradere områdesikringen etter gjentagende klipping av gjerde og ferdsel og tagging inne på området».

Post II og III – Overtredelse av straffeloven §§ 281 og 280

Har Bane NOR forvoldt død og betydelig skade?

- (52) Tiltalens post II og III gjelder overtredelse av henholdsvis straffeloven § 281 om uaktsom forvoldelse av død og § 280 om uaktsom forvoldelse av betydelig skade på kropp eller helse.
- (53) Straffeloven § 281 har slik ordlyd:
- «Med fengsel inntil 6 år straffes den som uaktsomt forvolder en annens død.»
- (54) Straffeloven § 280 har slik ordlyd:
- «Med fengsel inntil 3 år straffes den som uaktsomt volder betydelig skade på en annens kropp eller helse.»
- (55) Det er ikke tvilsomt at bestemmelsene ikke bare kan overtres ved aktive handlinger, men også ved unnlater, slik som i saken her.

Kravet til årsakssammenheng

- (56) I vilkåret «forvolder»/«volder» henholdsvis død og betydelig skade på kropp eller helse ligger det et krav om årsakssammenheng mellom Bane NORs uaktsomme unnlatelser og skadefølgene. Foretaket har gjort gjeldende at dette vilkåret ikke er oppfylt. Jeg forstår anførselene slik at det prinsipalt gjøres gjeldende at kravet til årsakssammenheng bare er oppfylt dersom det kan bevises ut over enhver rimelig tvil at ulykken ikke ville ha inntruffet og hatt samme utfall dersom Bane NOR hadde oppfylt det laveste akseptable krav til barrierer. Subsidiært gjøres det gjeldende at Bane NORs unnlatelser må stå sentralt i det samlede årsaksbildet for strafferettslig å anses som årsak til ulykken. Uansett om årsakskravet formuleres på den ene eller den andre måten, er kravet ikke oppfylt fordi ungdommenes egne handlinger står så sentralt i årsaksbildet.
- (57) Argumentasjonen har likhetstrekk med den erstatningsrettslige læren om årsakssammenheng. Krav til årsakssammenheng har imidlertid ikke den samme funksjon i erstatningsretten som i strafferetten. I erstatningsretten er årsakssammenheng et redskap for å etablere og fordele ansvar for økonomisk tap. I strafferetten er perspektivet et annet. Søkelyset er på den mulige gjerningspersonen, og spørsmålet er om vedkommende er skyldig etter det aktuelle straffebudet. Hvorvidt det er noe krav til årsakssammenheng, og hva dette i tilfelle går ut på, må løses ved en tolkning av den aktuelle straffebestemmelse, og ikke etter en allmenngyldig lære om krav til årsakssammenheng.
- (58) I tilknytning til straffbar unnlattelse, som er problemstillingen i saken her, uttaler i Johs. Andenæs i *Straffbar unnlattelse*, 1942 på side 159 følgende:
- «For at en unnlattelse (eller rettere sagt: den *unnlattende*) etter vanlig oppfatning skal regnes for årsak til en skade, kreves i det minste at en med kjennskap til omstendighetene i det konkrete tilfelle kunne vente en handling som ville ha avverget skaden. Men en vil helst kreve noe mer: At en *generelt sett* kan regne med at skade av den art blir avverget av en person som inntar tilsvarende stilling som den unnlattende gjorde».
- (59) Det kreves altså en forventning om handling. Jo sterkere forventningen er, desto lettere vil en knytte årsaksbetegnelsen til unnlattelsen. I Johs. Andenæs, *Alminnelig strafferett*, 6. utgave ved Georg Fredrik Rieber-Mohn og Knut Erik Sæther, 2016 side 138 er dette uttrykt slik:
- «Forutsetningen for at en unnlattelse skal betraktes som årsak til et resultat, er selvsagt at den unnlattende hadde mulighet for å avverge resultatet. Språkbruken krever imidlertid noe mer. Den vil bare betegne unnlattelsen som årsak hvor en etter livets vanlige regel kunne ha en større eller mindre forventning om handling. Det er nemlig bare under denne forutsetning unnlattelsen kan gi forklaringen på resultatet. Jo sterkere forventningen er, desto lettere vil en knytte årsaksbetegnelsen til unnlattelsen.»
- (60) Det kan ikke uten videre være avgjørende om den fornærmede selv har bidratt i årsaksbildet. Men fornærmedes opptreden vil etter omstendighetene kunne være et moment i helhetsvurderingen. Særlig gjelder det dersom adferden må karakteriseres som ekstraordinær eller upåregnelig.
- (61) Vi står her overfor uaktsom overtredelse av regler som har til formål å sørge for at virksomheten drives sikkert. Ulykker av den art og med de følger som foreligger i saken

her, er i kjerneområdet for det reglene har til formål å forhindre. Videre var ungdommenes adferdsmønster en forutsigbar risikofaktor. Jeg viser til det jeg allerede har sitert fra havarikommisjonens rapport om ulykken.

- (62) Bane NOR hadde både mulighet og oppfordring til å iverksette tiltak som var egnet til å avverge resultatet. Foretakets oppfordring til handling var så sterk – og sammenhengen med ulykken så nær – at unnlattelsene fremstår som årsak til resultatet. At det er umulig å vite om ulykken ville ha vært unngått hvis reglene om sikkerhetsstyring hadde vært overholdt, kan ikke rokke ved dette.
- (63) Bane NOR kan etter dette ikke frifinnes på grunnlag av manglende årsakssammenheng. Dødsfallet og skadene er «forvoldt»/«voldt» av Bane NOR.

Kravet til uaktsomhet

- (64) Begge bestemmelser forutsetter at den tiltalte – her Bane NOR – har opptrådt uaktsomt. Uaktsomhet er i straffeloven § 23 første ledd definert slik:

«Den som handler i strid med kravet til forsvarlig opptreden på et område, og som ut fra sine personlige forutsetninger kan bebreides, er uaktsom.»

- (65) Normen for aktsom opptreden vil her i hovedsak måtte ta utgangspunkt i de krav som følger av jernbaneloven med tilhørende forskrifter, og jeg har allerede konkludert med at disse kravene ikke er oppfylt. Etter min mening oppfylder personer i Bane NORs organisasjon med ansvar for sikkerheten ved sine unnlattelser samlet sett kravene til uaktsomhet etter straffeloven §§ 281 og 280. Jeg finner det klart at uaktsomheten omfatter skadefølgene; muligheten for slike skadefølger står helt sentralt i begrunnelsen for den aktuelle reguleringen og de vurderinger som Bane NOR måtte foreta.

Bør det ilegges foretaksstraff etter tiltalens post II og III?

- (66) Etter straffeloven § 27 «kan» et foretak straffes når de nærmere angitte vilkår for dette er oppfylt. Retten har rett og plikt til å vurdere om foretaket bør straffes. Det fremgår av Ot.prp. nr. 27 (1990–1991) side 22 at valgfriheten «kan ses som en nødvendig motvekt mot det prinsipielt sett meget vidtrekkende foretaksansvaret som departementet går inn for ved en generell hjemmel i straffeloven».
- (67) Bane NOR har, for det tilfelle at foretaket blir funnet skyldig etter tiltalens post I, ikke bestridt den ilagte boten. Men det er anført at det uansett om vilkårene for straff er oppfylt, ikke bør ilegges straff i tilknytning til tiltalens post II og III. Selskapet har særlig vist til at foretaksstraff etter post I har tilstrekkelig preventiv effekt, og at ingen hensyn tilsier at selskapet må idømmes straff for de to øvrige postene.
- (68) Spørsmålet om foretaksstraff skal idømmes, hører til straffespørsmålet, jf. Rt-2002-1312 på side 1319 og Rt-2013-1025 avsnitt 21. Bane NOR har kun anket over lovanvendelsen under skyldspørsmålet. Slik saken for Høyesterett er lagt opp, finner jeg likevel grunn til å behandle spørsmålet om lagmannsretten har begått lovanvendelsesfeil

utenfor anken, jf. straffeprosessloven § 342 andre ledd nr. 1. Bygger lagmannsrettens avgjørelse på uriktig lovanvendelse, må dommen oppheves for post II og III.

- (69) Det er i straffeloven § 28 angitt en ikke-uttømmende liste over momenter som er relevante ved vurderingen av om det skal ilegges foretaksstraff.
- (70) Etter bestemmelsens bokstav a skal det legges vekt på straffens preventive virkning, etter bokstav b skal det legges vekt på om noen som handler på foretakets vegne har utvist skyld, og etter bokstav c skal det legges vekt på om foretaket kunne ha gjort tiltak for å forebygge lovbruddet. Alle disse kriteriene gjør seg gjeldende i tilknytning til bruddene på jernbaneloven med tilhørende forskrifter. Særlig legger jeg vekt på at signaleffekten av en straffereaksjon er viktig av preventive grunner.
- (71) Bane NOR driver en virksomhet som medfører betydelig risiko for liv og helse. Sikkerhetsarbeidet er sentralt og et ledelsesansvar. Bruk av foretaksstraff har en økonomisk virkning med preventiv effekt. Enda viktigere – iallfall med det moderate bøtenivået som er lagt til grunn i saken her – er signaleffekten av at det ilegges straff. Og omvendt vil unnlattelse av å ilegge foretaksstraff når det er påvist markante avvik fra sikkerhetskravene, kunne sende et uheldig signal knyttet til hvilken betydning samfunnet legger på sikkerhet. Det er av disse grunner etter min mening klart at foretaksstraffen ikke bare bør knyttes til tiltalens post I, men også til post II og III. Jeg finner det etter dette ikke nødvendig å gå nærmere inn på de øvrige kriteriene som fremgår av § 28, men nøyer meg med å konstatere at jeg ikke kan se at det er feil i lagmannsrettens lovanvendelse når det er ilagt foretaksstraff også for post II og III.

Konklusjon

- (72) Jeg er etter dette kommet til at lagmannsrettens dom ikke er bygget på uriktig lovanvendelse, og anken må forkastes.

- (73) Jeg stemmer for denne

D O M :

Anken forkastes.

- (74) Dommar **Høgetveit Berg:** Eg er i hovudsak og i resultatet samd med fyrstvoterande.

- (75) Dommer **Falkanger:** Likeså.

- (76) Dommer **Arntzen:** Likeså.

- (77) Justitiarius **Øie:** Likeså.

- (78) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

Anken forkastes.