

IMO-konvensjoner og straffeansvar

Kommentar av Jan Harsem



Jan Harsem

Scandinavian Star brant natt til 7. april 1990. Skipet kom i brann mellom Oslo og Frederikshavn i Danmark. Ulykken krevde 160 menneskeliv. Det katastrofale omfanget skyldtes alvorlige mangler ved sikkerheten om bord.. Dette var bakgrunnen for at skipets kaptein, samt reder Henrik Johansen og rederidirektør Hans Ole B. Hansen ble tiltalt og senere dømt. Endelig dom falt i Høyesterett i København den 22. November 1993.

DOBBEL STRAFFBARHET?

Etter domfellelse flyttet den ene av de dømte, *Hans Ole Busch Hansen*, til *Spania*. Danmarks justitsministerium sendte i januar 1997 begjæring om utlevering til *Spania*, begrunnet i den europeiske konvensjon av 13. desember 1957 om utlevering av lovovertredere. *Spania* avviste utlevering med henvisning til at konvensjonens krav om dobbelt straffbarhet ikke er oppfylt. Dobbelt straffbarhet innebærer at de aktuelle lovbruddene må være straffbare også i *Spania*.

FORELDELSESRIST

Den aktuelle høyesterettsdommen har en foreldelsesfrist på 5 år. Dersom ikke soning ble påbegynt innen 22. November 1998, ville *Ole B. Hansen* gå fri fra soning. Få dager før slik foreldelse inntraff aksepterte spanske myndigheter at *Busch Hansen* kunne sone dommen på 6 måneders fengsel i *Spania*.

Med soning i *Spania* kunne det legges til grunn folkerettslige avtaler uten samme krav til dobbel straffbarhet som utleveringskonvensjonen fra 1957. Åpningen for soning i *Spania* kom likevel sent. *Busch Hansen* flyttet til ukjent sted de siste dagene før foreldelse inntraff søndag 22. November 1998.

På dette tidspunkt var det ikke avklart om *Busch Hansen* ikke kunne bringes til soning, eller om han fortsatt kunne anholdes for soning i *Spania*, selv om dommen var foreldet i *Danmark*. Det står uansett fast at *Spania* trakk i tvil om selve lovbruddene *Busch Hansen* ble dømt for var straffbare i *Spania*.

STØTTEGRUPPENS ARBEIDE

Overlevende og pårørende etablerte etter ulykken en støttegruppe som har arbeidet på mange plan for å ivareta de skadelidtes interesser etter ulykken. Vi har også arbeidet for bedre sikkerhet på skip, blant annet ved deltakelse i møter i *sjøsikkerhetskomiteen i IMO*.

Støttegruppen dokumenterte i 1996 meget sterke indikasjoner på at ansvarlig reder bak driften av *Scandinavian Star* på ulykkestidspunktet var rederinettverket knyttet til *Miami*-baserte *SeaEscape / International Shipping Partners*, med *Niels Erik Lund*, *Fred Kassner*, *Louis Pietro*, *Joel Rahn* og *Stuart Graff* som de sentrale personer.

Dette ble senere underbygget av aviser i *Danmark* og *Norge*. Avdekkingen av et operativt nettverk som aldri ble etterforsket eller stilt til ansvar, medførte at *Støttegruppen* arbeidet for å innføre eierskap til skip som kontrolltema ved havnestatkontroll i de nordiske land. Dette er dessverre fortsatt ikke gjennomført.

ANSVARSFORHOLD TIL OPERASJON AV SKIP OG STRAFFEANSVAR

Spørsmålet om korrekt beskrivelse av ansvarsforholdene til operasjon av skip, og spørsmålet om straffeansvar er nært knyttet til hverandre. Både av hensyn til eventuelt straffeansvar og av hensyn til skadelidte ved eventuell økonomisk kompensasjon til skadelidte er det et viktig at ansvarlig reder fremstår som et klart rettssubjekt.

SIKKERHETEN MÅ PRIORITERES

Sikkerhet må ha første prioritet i moderne samfunn der kommunikasjoner hele tiden setter mennesker i avhengighet av teknologien. De normer for sikkerhet som fastsettes av nasjonale og internasjonale organer, enten det gjelder på land, i luften eller på sjøen, må etterfølges. Millioner av reisende må ha tillit til at transportmidlene drives i samsvar med de regler våre folkevalgte har vedtatt.

Et sentralt argument innen skipsfarten er at regulering må skje gjennom internasjonale avtaler. Vi mener at havnestaten må få økt betydning. Havnestatkrav som er strengere enn konvensjonene kan sikre viktig dynamikk for bedre sikkerhet. Dette synspunktet har dessverre lite gjennomslag i *Skandinavia*.

IMPLEMENTERING AV KONVENSJONER

Ved alvorlige sjøulykker vil det være den nasjonale implementering av konvensjoner som *MARPOL*, *SOLAS*, *ISM-koden* og *STCW* som utgjør referansen når nasjonal lovgivning legges til grunn for etterforskning, og eventuell senere påtale og rettsprosess mot de ansvarlige.

Den *danske* lovgivningen som lå til grunn for straffeprosessen baserte sin juridiske, anklagende kraft fra bruddene på den *danske* implementering av *SOLAS-konvensjonen*. Den samme konvensjonen er implementert i de fleste *europiske* lands havnestat- og flaggstatkontroll. Det var bruddene på regelverket utferdiget av den *danske sjøfartsadministrasjonen* som dokumenterte at *dansk lov om skibes sikkerhet* var brutt. Dette regelverket er en direkte implementering av *SOLAS-konvensjonen*.

OPPSIKTSVEKKENDE SPANSK HOLDNING TIL INTERNASJONALT REGELVERK INNEN SKIPSFARTEN

Det er et meget oppsiktsvekkendesignal fra *spanske myndigheter* å hevde at selv de mest grove brudd på sikkerhetsbestemmelser innen skipsfarten på *spanske* skip eller i *spanske* farvann ikke medfører straffeansvar for skipets reder.

Vi antar likevel at en katastrofe med samme årsaksbakgrunn som *Scandinavian Star* ville ført til reaksjon fra *spansk påtalemyndighet* dersom ulykken hadde intruffet i *spansk* farvann.

Dersom det i *spansk* sjøterritorium skulle oppstå en alvorlig fergeulykke med tap av menneskeliv, eller en oljetanker skulle grunnstøte med store miljøskader som konsekvens, antar vi at *spanske påtalemyndigheter* ville søke et juridisk grunnlag for å kreve de ansvarlige straffet.

SPANIAS ARGUMENTASJON

Spanias argumentasjon for å hindre gjennomføring av høyesterettsdommen var dessverre et signal til den *spanske* befolkning, *spanske* kystmiljøer, miljøorganisasjoner og millioner av reisende, om at det hersker rettsløshet i *spanske* farvann, selv om skip som forårsaker skade opereres i markant strid med sikkerhetsbestemmelsene.

Spania har fremført sine synspunkter selv om landet er medlem av det europeiske havnestatsamarbeidet *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control*. *Spania* er også medlem av *International Maritime Organization*. *Spania* har også ratifisert *SOLAS-konvensjonen* med senere protokoller.

HOLDNINGEN TIL STRAFFEANSVAR - IKKE ET ISOLERT SPANSK FENOMEN

Mye tyder på at fraværet av straffeansvar for redere ikke er isolert til *Spania*. Situasjonen med *Ole Busch Hansen*, som dette brevet redegjør for, avdekker en alvorlig mangel ved konvensjonene for sikkerhet til sjøs. Det skjer ingen avklaring eller kontroll av hvem som er korrekte rettssubjekter på redernivå. Ingen av de europeiske havnestater spør for eksempel etter opplysninger om hvem som er eier eller reder til skip når det gjennomføres havnestatkontroll.

Det er en uholdbar tilstand at ratifisering av de mange viktige internasjonale avtaler som regulerer skipsfart ikke trenger å følges opp nasjonalt med straffeansvar dersom regelverket brytes.

NORGE OG DANMARK HAR LOVFESTET STRAFFEANSVAR FOR REDER

Situasjonen med *Hans Ole Busch Hansen* og *Scandinavian Star* avdekket at *Norge* og *Danmark* er blant de svært få land som har et lovfestet straffeansvar for skipsredere. Det er uholdbart at store deler av verden har en rettstilstand som ikke medfører straffeansvar for redere til skip. Det må også komme internasjonale initiativer for å sikre innsyn i de operasjonelle forholdene bak driften av skip. Det reelle eierskapet til skip må være tilgjengelig. Dokumentene som ligger til grunn for sertifisering etter *ISM-koden* er ikke nok for å sikre slikt innsyn.

INTERNASJONALISERING OG KRAV TIL RETTSSYSTEMENE

Innen både økonomi og kultur skjer det en internasjonalisering. Den globale integrering setter nye også til rettssystemene. Det kan ikke være riktig at domfellelse i et europeisk land settes til side ved at man flytter midlertidig til et annet europeisk land. Problemet blir enda tydeligere når det er brudd på innholdet i internasjonale avtaler som ligger til grunn for domfellelse. På bakgrunn av det som her er skrevet vil vi hevde at:

1. Det må ikke være tvil i noen sjøfartsnasjoner om at det også for skipsredere er straffbart å bryte bestemmelser for sikkerhet til sjøs. Ratifisering av konvensjoner på dette området må samtidig forplikte underskriverne til å bekrefte at rederes straffeansvar er lovregulert. Straffeansvaret må både omfatte redere til skip under landets eget flagg, og redere til utenlandske skip i havnestatens farvann. Det må ganske enkelt være straffbart også for redere å operere «substandard skip».
2. Det må innføres rutiner som sikrer innsyn i de korrekte eier- og ansvarsforhold til skip. Havnestaten må ha rett til slike informasjon. Flaggstaten må åpne sine registre for innsyn. Opplysninger om hvem som gir ordre til skipets besetning, hvem som tar de operative beslutningene og hvem som har tegnet forsikring for skipet, er av vesentlig betydning.

Mellomtitler er satt til i ettertid

K.E.S.