



SPESIALENHETEN FOR POLITISAKER

PÅTALEVEDTAK

Dok. nr. 12

SAK NR 10167597 176/10-123

**POLITIFØRSTEBETJENT [REDAKERT] PÅKJØRT UNDER
UTFØRELSE AV TJENESTE PÅ E-18 VED GRIMSTADPORTEN I GRIMSTAD
KOMMUNE NATT TIL 4. MARS 2010**

1. Bakgrunn for saken

Torsdag 4. mars 2010 ca kl. 03.33 ble politiførstebetjent [REDAKERT] påkjørt på E 18 i Grimstad av en personbil som ble forfulgt av politiet. [REDAKERT], 48 år, døde på stedet av skadene han ble påført i sammenstøtet. [REDAKERT] tjenestegjorde i Agder politidistrikt, [REDAKERT]. Sammen med en kollega hadde han kjørt uniformert bilpatrolje i distriktet. Da ulykken inntraff var han, sammen med sin kollega, i ferd med å etablere en stoppost for utlegging av spikermatte.

Spesialenheten ble varslet om ulykken, og på bakgrunn av informasjon Spesialenheten innhentet fra Agder politidistrikt ble det besluttet å iverksette etterforskning.

2. Spesialenhetens etterforskning

Etterforskningen har vært innrettet mot å avklare de faktiske forholdene ved ulykken, men også de utløsende og bakenforliggende årsaker i en strafferettslig sammenheng. Sakens art og alvorlige utfall har også medført at Spesialenheten har hatt fokus mot om det gjennom etterforskningen har fremkommet informasjon, som kan være til hjelp eller ha betydning for politiet i et erfaringslæringsperspektiv.

2.1 Habilitet

Spesialenhetens etterforskning har vært gjennomført av avdeling Vest-Norge. Leder for avdelingen, advokat Einar Drægebø, gikk sammen med avdøde politiførstebetjent [REDAKERT] på Politiskolen i 1982 –1984. I perioden fra 1985 til 1988 tjenestegjorde de begge ved Sentrum politistasjon i Oslo politidistrikt, men ikke ved samme divisjon (vaktlag). Det har ikke vært privat eller yrkesmessig kontakt mellom dem etter 1989. Forsvarer til [REDAKERT], advokat Thor Backe-Wiig og advokat for politioverbetjent [REDAKERT] og politibetjent [REDAKERT], advokat Jens-Ove Hagen, samt politimesteren i Agder, er gjort kjent med dette.

Spesialenheten for politisaker

Sjefen for Spesialenheten, besøk: Grønnegata 82

Post: Postboks 93, 2301 HAMAR

Tel: 62556100 Faks: 62556102

E-post: post@spesialenheten.no

MWI004

Det har ikke fremkommet inhabilitetsinnsigelser. Sjefen for Spesialenheten har heller ikke vurdert at det foreligger inhabilitet, eller andre forhold som skulle tilsi at advokat Einar Drægebø ikke skulle lede etterforskingen, eller avgi innstilling i saken.

2.2. Tekniske undersøkelser og åstedsbefaring

Da Spesialenheten ble varslet om ulykken var det påbegynt nødvendig oppmåling og fotografering, samt ytterligere kriminaltekniske undersøkelser fra kriminalteknikere ved Agder politidistrikt.

Ulykkesvakten ved Statens vegvesen region sør ble varslet og rykket ut til stedet for å granske hendelsen. Statens vegvesen har også gjennomført tekniske undersøkelser av personbilen som [redacted] kjørte, en Mazda 323 med kjennetegn [redacted]. Spesialenheten har innhentet og gjennomgått vegvesenets rapporter både fra ulykkesstedet og fra den tekniske kontrollen av kjøretøyet. Det er ikke funnet tekniske mangler eller andre forhold ved kjøretøyet som kan antas å ha hatt innvirkning på trafikkuhellet. På bakgrunn av skrensesporavsetninger på ulykkesstedet, er hastigheten på kjøretøyet beregnet til 155 km/t umiddelbart før påkjørselen av [redacted]. Den beregnede hastighet samsvarer med den hastighetskapasitet de tekniske undersøkelsene av bilen har konkludert med var mulig for dette kjøretøyet.

Den 17. mars 2010 ble det i regi av Vestfold politidistrikt gjennomført teknisk rekonstruksjon av ulykken. For Spesialenheten var spesialetterforsker Tine Landro Sjøflot tilstede.

2.3. Avhør

I forbindelse med etterforskingen av ulykken, der [redacted] ble påkjørt, har Spesialenheten gjennomført følgende vitneavhør:

Politimester i Agder politidistrikt [redacted].
 Visepolitimester i Agder politidistrikt [redacted].
 Politioverbetjent [redacted], operasjonsleder ved operasjonssentralen i Agder politidistrikt.
 Politibetjent [redacted], sjåfør av patruljebilen [redacted] satt i.
 Politioverbetjent [redacted], leder av operasjonssentralen i Agder politidistrikt.
 Politibetjent [redacted], sjåfør av patruljebilen som forfulgte [redacted].
 Politibetjent [redacted], passasjer i patruljebilen som forfulgte [redacted].
 Politibetjent [redacted], operatør ved operasjonssentralen i Agder politidistrikt.
 Politibetjent [redacted], operatør ved operasjonssentralen i Agder politidistrikt.
 Hovedverneombud og politibetjent [redacted], Agder politidistrikt.
 Politistasjonssjef ved Grimstad politistasjon [redacted].

På bakgrunn av opplysningene som fremkom under etterforskingen ble det vurdert som nødvendig å oppta utdypende forklaring fra politioverbetjent [redacted] og politibetjent [redacted]. For å kunne ivareta sine rettigheter etter straffeprosessloven, ble [redacted] og [redacted] avhørt med status som mistenkt.

Spesialenhetens etterforsking har også omfattet opplysninger fremkommet i media, om mulig manglende eller mangelfull registrering av [redacted], som etterlyst på grunn av unnlatt fremmøte til domssoning på åpen anstalt ved [redacted] i

██████████. Hva gjelder denne delen av etterforskningen er følgende personer avhørt som vitner:

Visepolitimester i Rogaland politidistrikt ██████████.
 Politibetjent ██████████, operatør ved Fellesoperativ enhet i Rogaland politidistrikt.
 Politifullmektig ██████████, Søndre Buskerud politidistrikt.
 Politiførstebetjent ██████████, Leder for kriminalvakt ved Drammen politistasjon i Søndre Buskerud politidistrikt.
 Politioverbetjent ██████████, operasjonsleder ved Felles Operativ Enhet i Søndre Buskerud politidistrikt.

2.4. Andre undersøkelser og informasjonsutveksling

██████████ var i tjeneste da ulykken skjedde. Hendelsen var således en arbeidsulykke som skal granskes av Arbeidstilsynet. Under etterforskningen har det vært gjennomført to møter med Arbeidstilsynet, for å samordne arbeidet med ulykken. Arbeidstilsynet har fått innsyn i Spesialenhetens saksdokumenter og har redegjort for hvilke tema som særlig er aktuelle i forhold til tilsynets mandat. Foruten samordningen av saksbehandlingen under etterforskningen, har saken formelt vært forelagt Arbeidstilsynet for uttalelse.

Politidirektoratet har vært tilskrevet med forespørsel om informasjon om opplæring og implementering av instruksverket vedrørende utrykningskjøring og tvangsmessig stans av kjøretøy, samt hvilke krav og føringer som gjelder for ansatte ved politiets operasjonssentral.

Spesialenheten har vært tilgjengelig for de etterlatte etter ██████████, med å informere om den gjennomførte etterforskning og svare på faktiske opplysninger. Informasjon har også vært formidlet til de etterlatte gjennom Hovedverneombudet i Agder politidistrikt.

Spesialenheten for politisaker skal ikke ta stilling til mulig straffansvar mot ██████████. Denne vurderingen faller utenfor Spesialenhetens mandat og blir behandlet av Vestfold politidistrikt. Dokumentene i politiets sak med anmeldelsesnummer 11130616 er innhentet og gjennomgått.

Instruks om bruk av ELYS II av 11. november 2009 er innhentet, til opplysning av spørsmålet om registrering av opplysninger om ██████████. Det samme gjelder Rogaland politidistrikts lokale instruks om ELYS II (doknr 05-02000-014). Videre er det fra Rogaland politidistrikt innhentet Bruksplan politioperativt system (doknr 07-01000-010), stillingsbeskrivelse for operasjonsledere (doknr 04-01100.002), registreringen av ██████████ som uteblitt fra soning i oppdragsloggen (PO) og kopi av telefaksen fra ██████████ til Rogaland politidistrikt, som var grunnlaget for registreringen. I tillegg er oppdragsloggene fra Søndre Buskerud politidistrikt som omhandler kontakten med ██████████ i dagene før ulykken innhentet, samt også Søndre Buskerud politidistrikts lokale instruks om ELYS II.

3. Spesialenhetens vurdering

Spesialenheten for politisaker skal ta stilling til om ansatte i politiet eller påtalemyndigheten har begått straffbare handlinger i tjenesten. En slik vurdering må i denne saken skje med bakgrunn i om det kan være forhold i sammenheng med ulykken

som kan medføre at enkeltpersoner har opptrådt straffbart. På bakgrunn av Spesialenhetens mandat og myndighetsområde har fokus vært innrettet mot politiets opptreden ved hendelsen, både hva gjelder den enkelte involverte tjenestemann og Agder politidistrikt og Politidirektoratet som foretak og/eller arbeidsgiver.

Etterforskningen har gitt et klart bilde av hendelsesforløpet. Både vitneforklaringer, tekniske undersøkelser av kjøretøyene, fotografier og åstedsundersøkelser på ulykkesstedet gir et samlet og entydig bilde av ulykken. Dette er det nærmere redegjort for under punkt 3.1.

Under punktene 3.2 til 3.4 foretas en strafferettslig vurdering av hendelsen for enkeltpersoner og Agder politidistrikt som foretak.

I punkt 4 drøftes enkelte forhold ved saken, som Spesialenheten mener egner seg for administrativ vurdering.

3.1 Nærmere om hendelsesforløpet

██████████ ble ved Aust-Agder tingretts dom av 7. september 2009 dømt til 11 måneders ubetinget fengsel. I medhold av straffegjennomføringsloven §12 skulle straffen avsones ved ██████████ i ██████████. Etter å ha vært ved ██████████ en periode, forlot ██████████ ██████████.

Den 24. februar 2010 sendte ██████████ telefaks til Rogaland politidistrikt med varsel om at ██████████ var uteblitt fra soning ved ██████████. Telefaksen hadde overskriften "ETTERLYSNING AV FENGSELSINNSATT". Som grunnlag for etterlysningen var inntatt: "Uteblitt fra § 12 soning ██████████ den 24.02.10 kl 1700". Videre var det oppgitt fra fengselets side at man ønsket etterlyste "...tilbakeført til soningsstedet".

Telefaksen ble mottatt på operasjonssentralen ved Rogaland politidistrikt, der politibetjent ██████████ fungerte som operasjonsleder på det aktuelle vaktsettet. Politibetjent ██████████ førte innholdet i telefaksen inn som et oppdrag i politiets oppdragslogg (Politioperativt system/PO). Det genereres da automatisk en melding til datasystemet Indicia. Indicia er tilgjengelig for alle landets politidistrikter.

██████████ ble natt til 1. mars 2010 pågrepet og satt i arrest av politiet i Drammen, Søndre Buskerud politidistrikt, mistenkt for bilbrukstyveri og kjøring i alkoholpåvirket tilstand. Politioverbetjent ██████████ var på jobb den natten, som operasjonsleder ved Felles Operativ Enhet i Søndre Buskerud politidistrikt. Bilen ██████████ hadde stjålet var etterlyst i ELYS II. ██████████ har forklart at han i henhold til vanlige rutiner også gjorde søk mot ██████████ i ELYS II og Indicia, for å avklare om han var etterlyst, men han kunne ikke ut fra den informasjonen han fikk opp se at ██████████ var etterlyst. I ██████████ tilfelle var det mange meldinger liggende i Indicia, men det kom ikke opp i "åpningsbildet" at ██████████ hadde uteblitt fra § 12-soning. For å få frem denne informasjonen måtte ██████████ ha klikket seg videre inn på den enkelte hendelse inntatt i systemet, noe ██████████ har forklart ikke ble gjort, fordi ██████████ verken kom opp som etterlyst i ELYS II eller i åpningsbildet i Indicia.

Leder for kriminalvaktens ved Drammen politistasjon, politiførstebetjent ██████████ ██████████, gikk gjennom ██████████ sak da han kom på jobb om morgenen. Undersøkelser viste at ██████████ hadde uoppgjorte saker i Agder politidistrikt og at det var berammet

hovedforhandling i mot ham i Telemark i april. Eldste uoppgjorte sak mot [REDACTED] var fra Agder politidistrikt og det ble derfor besluttet at alle sakene mot ham skulle overføres dit. Politiførstebetjent [REDACTED] har forklart at han ikke gjorde søk opp mot [REDACTED] i ELYS II eller Indicia.

Politifullmektig [REDACTED] hadde saksjour, og var således behandlende jurist på innkomne saker den aktuelle uken. På parolen ble hun orientert om at [REDACTED] [REDACTED] satt i politiarrest mistenkt for bilbruktstyveri i Oslo og for å ha forsøkt å stikke av fra politikontroll. Det ble vurdert om [REDACTED] skulle fremstilles for varetektsfengsling, men på bakgrunn av de opplysningene man hadde ble det konkludert med at dette ikke var aktuelt. [REDACTED] hadde erkjent de nye forholdene i avhør og han ble derfor besluttet løslatt.

Påfølgende dag, tirsdag 2. mars, ble [REDACTED] innbragt på nytt, etter naskeri fra en butikk i Drammen. På bakgrunn av informasjonen om at [REDACTED] på tross av at det var berammet hovedforhandling mot ham ikke avstod fra kriminell aktivitet, ble det på nytt vurdert å fremstille ham for varetektsfengsling. Det nye forholdet var relativt sett lite alvorlig og det ble derfor vurdert dit hen at vilkårene for fengsling ikke var tilstede.

Ca kl 19.00 onsdag 3. mars 2010 kom det inn melding til operasjonssentralen i Søndre Buskerud politidistrikt om at en kvinne var blitt fraranet bilen sin ved Gullskogen kjøpesenter. Ved fotokonfrontasjon gjenkjente hun [REDACTED] som gjerningsmannen. Den stjålne bilen ble registrert som etterlyst i ELYS II samme kveld, men ikke [REDACTED] selv.

Samme kveld/natt kjørte politibetjent [REDACTED] og politibetjent [REDACTED] sivil patruljebil fra Arendal politistasjon. [REDACTED] var eldstemann og fører av bilen, som var utstyrt med blålys og sirene. Utenfor Arendal, ca kl 03.28 ble patruljen oppmerksom på en liten rød bil med knust baklykt som de bestemte seg for å kontrollere. Patruljen satte på blålys, men bilen stanset ikke. I stedet kjørte bilen på E18 vestover mens den akselererte og raskt økte hastigheten. Patruljen opptok forfølgelse og meldte fra på samband til operasjonssentralen i Agder politidistrikt. Politibetjent [REDACTED] meldte fortløpende inn posisjoner på samband. Patruljen kjørte totalt 12,5 km fra Stoa til ulykkesstedet. De visste ikke at det var [REDACTED] som var sjåfør av det forfulgte kjøretøyet.

Politiførstebetjent [REDACTED] og politibetjent [REDACTED] bemannet samme natt en uniformert Mercedes Vito patruljebil fra Sand driftsenhet i Agder politidistrikt. [REDACTED] [REDACTED] var sjåfør av bilen mens [REDACTED] var eldstemann på patruljen. Ca kl 03.30 befant patruljen seg i området Biodden øst for Grimstad sentrum. De fanget da opp melding over politisambandet om at en Arendalspatrulje forfulgte en bil, som ikke ville stanse for kontroll. Politiførstebetjent [REDACTED] meldte fra over samband at de ville kjøre til Grimstadporten og forsøke å legge ut spikermatte. Patruljen kjørte 4,6 km fra Biodden til ulykkesstedet ved Grimstadporten. På ulykkesstedet har veien på det meste fire felt, et ordinært kjørefelt i hver retning i tillegg til avkjørings- og påkjøringsfelt. Patruljebilen tok oppstilling litt foran avkjøringsfeltet, mao der det var tre kjørefelt. Bilen ble deretter tverrstilt i vestgående (motgående) felt med front mot påkjøringsfeltet. Østgående felt var da ledig.

Det forfulgte kjøretøyet kom deretter ut av tunnelen, med en hastighet beregnet av Statens vegvesen til 155 km/t. Da det ordinære kjørefeltet var sperret av patruljebilen, la [REDACTED] seg over i motgående kjørefelt. Kjøretøyet traff politiførstebetjent [REDACTED] i stor hastighet. [REDACTED] ble slengt opp i luften av sammenstøtet og traff et skilt flere meter

unna der hvor han ble truffet av bilen. [redacted] døde av skadene. En personbil som kom kjørende bak patruljebilen med [redacted] og [redacted], hadde stanset like før det stedet hvor patruljen hadde tverrstilt bilen. Etter at [redacted] traff politiførstebetjent [redacted], sneiet det forfulgte kjøretøyet borti denne personbilen, snurret halvannen gang rundt for deretter å fortsette videre.

Det var gode lys- og kjøreforhold. Videre var det tørr og bar veg med forholdsvis lite trafikk. Biltilsynets rapport har konkludert med at det var ikke tekniske feil eller mangler ved kjøretøyet som kan antas å ha hatt innvirkning på ulykken.

[redacted] ble pågrepet ca kl 04.00 samme natt etter å ha mistet kontroll over bilen og kjørt inn i en snøfønn ikke langt fra Hanevikstunnelen utenfor Kristiansand. [redacted] var da under forfølgelse av en patrulje fra Kristiansand. Hvorvidt [redacted] kan gjøres strafferettslig ansvarlig for trafikkulykken faller, som påpekt ovenfor, utenfor Spesialenhetens ansvarsområde og kommenteres ikke nærmere.

3.2. Politibetjent [redacted]

Politibetjent [redacted] er uteksaminert fra Politiskolen i 1991. Han har hatt variert tjeneste både som etterforsker og ordenstjeneste. [redacted] har vært instruktør for 2-års studenter ved Politihøgskolen. I 2 ½ år frem til januar 2010 arbeidet han utenfor politiet.

[redacted] har forklart at han kjente [redacted] godt og at han hadde stor respekt for [redacted] kompetanse og erfaring som innsatsleder. [redacted] var eldstemann og hadde ledelsen av patruljen (G-20). Det var [redacted] som kjørte patruljebilen, en Mercedes Vito, uniformert cellebil.

Spesialenheten har vurdert politibetjent [redacted] tjenestehandlinger i forhold til vegtrafikkloven § 3, grunnregler for trafikk og straffeloven § 325, første ledd nr 1 om grov uforstand i tjenesten.

Vegtrafikkloven § 3 forutsetter blant annet at enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade. Bestemmelsen oppstiller en streng aktsomhetsnorm og bestemmelsen gjelder også ved utrykningskjøring. For at et forhold skal rammes av straffeloven § 325 første ledd nr 1, har Høyesterett i flere avgjørelser uttalt at det kreves en ” kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet”.

Patruljen befant seg i området Boddan like øst for Grimstad sentrum da de over politiets samband hørte at en bil ikke ville stanse for kontroll. Meldingen ble sendt fra en patrulje i Arendalsområdet (Alfa-patrulje). Det var [redacted] som betjente sambandsmidlene. Han varslet over sambandet at de kjørte mot Grimstadporten for å legge ut spikermatte for om mulig å stanse den forfulgte bil.

[redacted] har forklart at han er usikker på om de kjørte utrykning fra Boddan og frem til Grimstadporten.. Med bakgrunn i øvrige forklaringer, hvor det blant annet fremkommer at patruljebilen var utstyrt med peileutstyr som indikerte blått på operasjonssentralens oversiktskart i Kristiansand, legges det til grunn at det ble kjørt med blålys og at det således var utrykningskjøring.

██████ kompetansebevis for utrykningskjøring var gyldig til 31.12.2008. ██████ skulle regodkjennes for utrykningskjøring, men hadde ikke gjennomført dette på tidspunktet for ulykken. Han hadde heller ikke gjennomført særskilt opplæring knyttet til ny og revidert instruks for utrykningskjøring eller ny og revidert instruks for tvangsmessig stans av motorkjøretøy.

Selv om det er kritikkverdig at ██████ kjørte utrykning uten gyldig kompetansebevis, finner ikke Spesialenheten at det er grunnlag for å vurdere straffansvar etter vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 3 eller straffeloven § 325, første ledd, nr. 1. Det vises til at kjøringen skjedde på en forsvarlig måte og det er ikke grunn til å tro at manglende gyldig kompetansebevis hadde innvirkning på det videre hendelsesforløpet.

██████ har forklart at da patruljen kom frem til Grimstadporten, spurte han ██████ hvordan bilen skulle plasseres. Spesialenheten legger til grunn for sin vurdering at politibilen ble plassert slik som senere åstedsbefaring og skisser har vist. Patruljebilen ble delvis plassert i høyre kjørefelt og delvis ut mot påkjøringskjørefeltet til E18. Bilen stod ca 120 meter fra tunnelåpningen. ██████ gikk raskt ut av bilen, sannsynligvis med formål å frigjøre spikermatten som lå bak i patruljebilen. Over politisambandet ble det meldt at den forfulgte bilen var i ferd med å kjøre inn i Grimstadporten. ██████ har forklart at ██████ da sa at han ikke ville rekke utlegging av spikermatte. ██████ forsvant deretter ut av syne for ██████. Med bakgrunn i de undersøkelser som er foretatt, antas at ██████ var på vei over østgående kjørefelt og ut av veibanen da han ble truffet av en Mazda personbil ført av ██████. Det er mulig at ██████ krysset veibanen for å varsle bilen, som kom i østgående kjørefelt og at han hadde fokus mot denne.

Spesialenheten går ikke nærmere inn på eksakt hvordan påkjørselen har skjedd, fordi dette ikke har selvstendig betydning for Spesialenhetens vurderinger og avgjørelse.

Instruks for tvangsmessig stansing av kjøretøy utgitt av Politidirektoratet regulerer bl.a. bruk av spikermatte. Vedlagt instruksjonen følger en prinsippskisse. Plasseringen av politiets kjøretøy var ikke i samsvar med prinsippskissen, som er utarbeidet ved utlegging av spikermatte. Det er forutsatt og anbefalt som plassering at politiets kjøretøy plasseres i motgående kjørebane for å stanse motkommende trafikk. Spikermatten skal normalt legges i samme kjørebane eller kjørefelt som det kjøretøy som ønskes stanset må antas å komme i. Videre skal spikermatten plasseres slik at det gis rimelig tid til å stanse foran sperringen. Møtende trafikk skal så vidt mulig stoppes på hensiktsmessig sted i god avstand fra sperringen (helst 400 meter fra sperringen). Uniformert tjenestemann i godkjent utrykningskjøretøy med blålys skal benyttes til å bemanne denne posten.

Plasseringen av bilen etterlater inntrykk av en noe improvisert og lite planlagt etablering av sperring. ██████ har forklart at de plasserte bilen slik de gjorde blant annet for å hindre forbikjøring eller påkjøring i påkjøringsfeltet til E18. Plasseringen var i samsvar med de anvisninger som var gitt av ██████. Plasseringen av patruljebilen er forståelig ut fra et mål om å sikre seg å stanse det forfulgte kjøretøy. Men plasseringen medførte også en trafiksikkerhetsmessig farlig situasjon. Spesialenheten legger til grunn at alt skjedde svært raskt etter at patruljen kom fram til stedet. Polititjenestemennene på stedet hadde ikke tid til god vurdering eller mulighet til å områ seg på bakgrunn av informasjonen om at den forfulgte bilen allerede var inne i tunnelen. Det var ikke tid eller mulighet til å stanse annen trafikk, slik det er lagt opp til i instruksjonen. Det forfulgte kjøretøy traff en møtende bil, som ble ført av ██████, men uten at det oppstod alvorlige skader.

Spesialenheten mener etter en konkret vurdering at det ikke er grunnlag for å bebreide [REDACTED] for den situasjonen som oppstod, på en slik måte at straff er aktuelt etter vegtrafikkloven § 31, jf. § 3 eller straffeloven § 325 nr. 1. Saken henlegges for [REDACTED] vedkommende som intet straffbart forhold anses bevist.

3.3. Politioverbetjent [REDACTED]

[REDACTED] er uteksaminert fra Politiskolen i 1978. Han har hatt variert tjeneste både som etterforsker og i operativ tjeneste, men med hovedvekt på operativ tjeneste. Han har vært innsatsleder og han har tjenestegjort i uttrykningsenheten (UEH). Han har gjennomført etter- og videreutdanning ved Politihøgskolen.

Han har vært fast ansatt som operasjonsleder i Agder politidistrikt fra 2008, i noe tid før det vikarierte han i funksjonen.

I strafferettslig sammenheng er politioverbetjent [REDACTED] handlinger vurdert i forhold til straffeloven § 325, første ledd nr. 1 om grov uforstand i tjenesten.

Natt til 4. mars 2010 gikk politioverbetjent [REDACTED] på vakt kl. 23.45. Han har forklart at da vakten begynte skaffet han seg en god oversikt over oppdrag i distriktet, hvem som var på vakt og hvem som var satt opp som innsatsleder ved de forskjellige politistasjonene (vaksamarbeidsdistriktene). Operasjonsleder har i henhold til sin instruks ledelsen av all operativ innsats i politidistriktet under politimesteren, eller til annen leder blir utpekt.

Da [REDACTED] begynte på vakt var det en pågående redningsaksjon i samarbeid med Hovedredningssentralen i Sør-Norge. [REDACTED] har forklart at han hadde sitt hovedfokus rettet mot denne hendelsen tidlig på natten. Han hadde sin siste aktivitet i henhold til loggføring kl. 03.06 i dette oppdraget.

[REDACTED] har forklart at han er kjent med de nye instruksene for utrykningskjøring, forfølgelse og tvangsmessig stans av kjøretøy. Han har mottatt instruksene som e-post og han har lest disse. Det har imidlertid ikke vært særskilt fokus omkring instruksene i form av kurs eller andre interne arbeidsmøter, så langt han kan huske.

[REDACTED] har forklart at han kjente [REDACTED] godt. Han hadde stor tiltro til [REDACTED] erfaring, kunnskaper og gode skjønn i utøvelse av operativ polititjeneste. Han var trygg når [REDACTED] var innsatsleder.

Da det kl. 0328 ble meldt fra patruljen i Arendal om at en personbil ikke stanset for kontroll, var [REDACTED] på sin arbeidsplass i operasjonssentralen. Sammen med ham i operasjonssentralen var operatørene, politibetjentene [REDACTED] og [REDACTED].

[REDACTED] har forklart at han overhørte all trafikk på sambandet i tidsperioden fra bilforfølgelsen ble meldt første gang til politiførstebetjent [REDACTED] ble påkjørt. Tidsforløpet er i henhold til lydlogg ca. 4 minutter og 45 sekunder.

Etter at patruljen A-50 melder at de har startet en forfølgelse ber operatør [REDACTED] [REDACTED] om at patruljen som foretar forfølgelsen angir posisjoner.

Senere i forfølgelsen blir det fra operasjonssentralen ikke stilt spørsmål om hastighet, trafikkbildet, vær- og føreforhold eller andre situasjonsopplysninger som må antas å kunne gi et bilde av bilforfølgelsens nødvendighet og forsvarlighet. Det ble heller ikke stilt spørsmål, som gir mulighet for å kunne skaffe ytterligere informasjon (etterretning) om den forfulgte bilen. Spesialenheten vurderer at dette nok også har sammenheng med at det ikke var mulig å observere den forfulgte bilens registreringsnummer før påkjørselen av [REDACTED].

Spesialenheten må legge til grunn at bakgrunnen for bilforfølgelsen var at kjøretøyet ikke stanset for kontroll. Politiet i Agder hadde på det dagjeldende tidspunkt ikke kjennskap til at [REDACTED] var uteblitt fra soning, eller at bilen var stjålet eller tilvendt gjennom et ran.

Fra operasjonssentralen ble det ikke stilt spørsmål ved om stedet ved Grimstadporten var et egnet sted for utleggelse av spikermatte. Det ble heller ikke stilt spørsmål ved stedets beskaffenhet, trafikkbilde eller andre forhold som kunne muliggjøre en vurdering av om stedet var egnet for utleggelse av spikermatte eller om stedet synes å være egnet i forhold til krav til siktlinje, avstand, mulighet for stans av motkommende trafikk, eller øvrig fare- og risikopotensiale ved valg av dette stedet.

[REDACTED] har forklart at han hadde tiltro til politibetjent [REDACTED] som var sjåfør av A-50 (patroljebilen som forfulgte bilen, som [REDACTED] kjørte) og til politiførstebetjent [REDACTED]. Han har videre forklart at han er godt kjent i de aktuelle områdene og ikke ønsket å skape unødig trafikk på sambandet gjennom ytterligere spørsmål.

Primærkompetansen til å beslutte tvangsmessig stans av kjøretøy ved bruk av spikermatte er i instruksens punkt 1 tillagt operasjonsleder. Dersom det ikke vil være mulig å innhente operasjonsleders beslutning, ligger avgjørelsen hos overordnet i patroljen. I dette tilfelle var det mulig å innhente operasjonsleders beslutning.

En gjennomgang av lydkommunikasjonen kan indikere at beslutningen ble tatt av [REDACTED] og ikke av [REDACTED]. [REDACTED] har fremholdt at han gjennom sin unnlattelse av å gripe inn (aktiv stans eller ordre om avbrytelse) ga sitt samtykke til bilforfølgelsens iverksetting og gjennomføring. På samme måte har han forklart at han gjennom unnlattelse av å gripe inn aktivt ga sitt samtykke til forsøk på utleggelse av spikermatte på det aktuelle sted.

Spesialenheten har innhentet og gjennomgått all trafikk ved operasjonssentralen i den periode bilforfølgelsen varte. Det var i dette tidspunkt tre øvrige inngående telefonsamtaler som ble betjent av andre operatører. Spesialenheten finner at det burde vært mulighet for å stille flere kontrollspørsmål og avklarende spørsmål til patroljene, for å kunne få et bredere grunnlag for å vurdere forsvarlighet og nødvendighet av bilforfølgelsen og nødvendighet og valg av sted for utleggelse av spikermatte. Spesialenheten har forstått at det er sambandsproblemer i området. Det går også fram av etterforskningsmaterialet i denne saken. Spesialenheten vurderer likevel at kontrollspørsmål, som påpekt over, kunne ha vært stilt uten at det ville ha blitt unødig trafikk på politiets samband, eller ville kunne ha virket forstyrrende inn på det operative arbeidet. Spesialenheten vurderer at en forutsetning for utøvelse av aktiv ledelse, som både skal ivareta kravene i instruks for bilforfølgelse og instruksens om tvangsmessig stans av kjøretøy, er at operasjonslederen skaffer seg et tilstrekkelig etterretningsmessig bilde av situasjonen.

Spesialenheten finner, etter en samlet vurdering at [REDACTED] kunne ha opptrådt mer aktivt i situasjonen for å oppfylle sine plikter som operasjonsleder. Spesialenheten mener det ikke er grunnlag for å vurdere straffansvar for [REDACTED]. Saken henlegges for politioverbetjent [REDACTED] som intet straffbart forhold anses bevist.

3.4. Foretaksstraff

Etter straffeloven § 48a kan et foretak straffes når noen som har handlet på vegne av foretaket kan straffes. Dette gjelder selv om ingen enkeltperson kan straffes for overtredelsen og gjør det dermed mulig å straffe foretak for såkalte kumulative eller anonyme feil. Bruken av foretaksstraff er fakultativ. Ved avgjørelsen av om foretaksstraff skal ilegges, skal det særlig tas hensyn til om foretaket ved retningslinjer, instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen, samt straffens preventive virkning, jf. straffeloven § 48b. Som for straff generelt, er formålet med foretaksstraff å hindre uønskede handlinger.

Spesialenheten har vurdert mulig foretaksstraff i forhold til straffeloven § 325 første ledd nr. 1, som gjelder grov uforstand i tjenesten. Foretaksstraff vil kunne være aktuelt dersom politidistriktet har mangelfulle retningslinjer, som eksempelvis innebærer manglende kontroll med hvordan utøvelsen av bilforfølgelse og bruk av spikermatte rent faktisk skjer i politidistriktet, eller der en hendelse tilsier at det foreligger mangelfull kunnskap hos ansatte i virksomheten om relevante retningslinjer. Foretaksstraff kan også anvendes i tilfeller der handlemåten til ansatte i ledende stillinger er kritikkverdige, uten at avviket fra forsvarlig handlemåte er av en slik karakter at det gir grunnlag for personlig straffansvar.

Som det fremgår av drøftelsene under punkt 3.2 og 3.3., er det ikke funnet grunnlag for straffansvar for enkeltindivider i politidistriktet. Spesialenheten kan ikke se at det gjør seg gjeldende vesentlige forskjeller mellom den vurdering som er gjort ovenfor på individnivå og en samlet vurdering av hendelsesforløpet i relasjon til foretaket. I tillegg finner Spesialenheten at de gjennomførte rutiner ved politidistriktet med hensyn til opplæring, planlegging og gjennomføring av tjenesten, samt det foreliggende instruksverk, har vært i samsvar med lovgivning og sentralt fastsatte retningslinjer. Regelverket har vært formidlet i linje innenfor det som er vanlig i en organisasjon med en hierarkisk oppbygning.

Det er etter Spesialenhetens syn ikke grunnlag for å stille spørsmål ved hvordan rundskrivene om bilforfølgelse og tvangsmessig stans av kjøretøy er formidlet til politidistriktet fra Politidirektoratet.



[REDACTED]

På denne bakgrunn og under henvisning til det som er sagt ovenfor i saken, henlegges saken mot Agder politidistrikt i forhold til straffeloven § 325 nr. 1 og arbeidsmiljøloven § 19-1 fordi foretaksstraff ikke er hensiktsmessig.

4. Administrativ vurdering

Dersom det gjennom Spesialenhetens etterforskning er kommet frem forhold som tilsier at saken bør vurderes administrativt, sendes saken til berørt politimester, sjef for vedkommende særorgan eller annen rett instans, jf. påtaleinstruksen § 34-7, annet ledd. Spesialenheten mener at etterforskningen i denne saken viser enkelte forhold som er egnet til administrativ vurdering.

4.1 Etterlysning og registrering av person som er uteblitt fra domssoning

Hvilken informasjon som skal registreres i ELYS, fremkommer av instruks fra Kripos av 11. november 2009 punkt 3. I bestemmelsen henvises det til påtaleinstruksen §§ 5-10 B nr 1 og 2 (personer) og 5-10 D nr 1 og 3 (gjenstander). I § 5-10 B nr 1 heter det "Etterlysning eller ettersøkning av person som er besluttet pågrepet eller hvis oppholdssted det er av betydning å få kunnskap om".

Politibetjent [REDACTED] har vist til at han ikke oppfattet meldingen fra fengselet som opplysning om en rømning, men en uteblivelse fra [REDACTED], og at han trolig ville håndtert meldingen annerledes dersom han hadde fått en forståelse av at den gjaldt en rømt person. Fra Rogaland politidistrikts side er det vist til lokal instruks for PO, som i punkt 5.2.2. under overskriften "Uteblitt fra anstalt" sier at operasjonssentralen skal loggføre "...innkomne meldinger som kommer på telefaks i aktuell driftsenhets operasjon", og at det var akkurat slik den aktuelle telefaksen ble behandlet. Videre fremkommer under samme punkt i instruksen at fengselsinnsatte i distriktet, som ikke møter tilbake etter endt permisjon eller uteblir fra soning, skal registreres som etterlyst i ELYS. I den lokale ELYS-instruksen for Søndre Buskerud politidistrikt heter det i punkt 2.2 at operasjonsleder har ansvar for etterlysning av personer i ELYS i tilfeller hvor noen er "Rømt eller unnveket fra straffegjennomføring". Denne formuleringen omfatter også personer som er uteblitt fra soning ved åpen anstalt.

En samlet vurdering av instruksverket i Rogaland forklarer hvorfor meldingen ble behandlet slik den faktisk gjorde, men reiser også problemstillingen om det er behov for en presisering av hvordan disse tilfellene skal behandles. Under henvisning til det faktum som er belyst gjennom etterforskningen, sendes saken til Politidirektoratet og Kripos for vurdering av om det er nødvendig med klargjøring av instruksverket knyttet til registrering av personer uteblitt fra institusjon ved domssoning i medhold av straffegjennomføringsloven § 12.

4.2 Bilforfølgelse og bruk av sperring/spikermatte

Det er dokumentert at bilforfølgelser utgjør en særlig risikofylt del av politiets arbeid. Det kan blant annet vises til SINTEF-rapport av 31. august 2000. I rapporten foretas en vurdering av politiets forfølgelseskjøring på bakgrunn av dybdeanalyse av 44

bilforfølgelser, som alle medførte personskade eller død. Rapporten ble utarbeidet sammen med Politihøgskolen.

Politiets bilforfølgelser og beslutninger om tvangsmessig stans av kjøretøy er basert på det grunnleggende motivet om at individer som begår ulovlige handlinger skal pågripes. Dette ligger i politiets kjerneoppgave og forventes av samfunnet, men ikke for enhver pris. Det instruksverket som foreligger har som formål å balansere disse hensynene og det samme gjelder den opplæring som gis.

I nevnte rapport ble det foreslått fire tiltak for å bedre sikkerheten ved bilforfølgelse (rapporten s 46). De tre første tiltakene er rettet mot utdanning, etterutdanning og formidling av regelverk til tjenestemennene. Fra det fjerde tiltaket hitsettes:

”Vaktsjefens [operasjonsleders] rolle er viktig å få klarlagt med hensyn til å avbryte forfølgelser. Det kan bidra til å redusere ansvaret til patruljen i en slik situasjon og gjøre det lettere å avbryte. Kommunikasjonen mellom patruljebilen og vaktsjef må fokusere på risikoen i situasjonen”.

Dersom det skal oppnås en god balanse mellom de kryssende hensyn som gjør seg gjeldende i en forfølgelsessituasjon, kreves det en aktiv kommunikasjon mellom operasjonsleder og patruljebilen. Det samme gjelder hvor det blir besluttet tvangsmessig stans ved bruk av spikermatte. Når det gjelder bruk av spikermatte vises det i tillegg til punkt 3.2 i forhold til etablering av sperrepost i strid med instruks. Spesialenheten sender saken til administrativ vurdering til Agder politidistrikt og Politidirektoratet for vurdering av innholdet, i forhold til opplæring av utrykningssjåfører og operasjonsledere.

Vedtak

Saken henlegges for [redacted] i forhold til vegtrafikkloven § 31 jf. § 3 og straffeloven § 325 første ledd nr. 1 som intet straffbart forhold anses bevist.

Saken henlegges mot politioverbetjent [redacted] i forhold til straffeloven § 325 første ledd nr 1 som intet straffbart forhold anses bevist.

Saken henlegges mot Agder politidistrikt fordi foretaksstraff ikke anses hensiktsmessig.

Politimesteren i Agder politidistrikt, [redacted] og [redacted] underrettes om vedtaket.

Kopi av vedtaket sendes til Arbeidstilsynet, region Sør-Norge, advokat Jens-Ove Hagen for politioverbetjent [redacted] og politibetjent [redacted], advokat Thor Bache-Wiig, forsvarer for [redacted], Søndre Buskerud politidistrikt, Rogaland politidistrikt, Agder statsadvokatembeter og Vestfold og Telemark statsadvokatembeter til orientering.

I medhold av påtaleinstruksen § 34-7, andre ledd, oversendes saken til Agder politidistrikt, Kripos og Polidirektoratet for administrativ vurdering.

Spesialenheten anmoder om at de etterlatte etter [redacted], mest mulig omgående etter vedtaket, på hensiktsmessig måte blir varslet av politimesteren i Agder.

Sjefen for Spesialenheten for politisaker, 1. juli 2010

Jan Egil Presthus

Guro Glærum Kleppe
juridisk rådgiver