



DET KONGELEGE  
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

# Prop. 143 L

(2010–2011)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

---

Endringer i sjølova (gjennomføring av  
direktiv 2009/18/EF om gransking av  
sjøulykker mv.)



# Innhald

<b>1</b>	<b>Hovudinnhaldet i proposisjonen</b>	5	3.7	Granskingsrapport .....	22
1.1	Innleiing .....	5	3.8	Gransking av sjøulykker eller andre hendingar gjennomført av Sjøfartsdirektoratet .....	23
1.2	Samandrag .....	5		Behandling av sjøfolk som har vore involverte i ei sjøulykke .....	24
<b>2</b>	<b>Bakgrunn for lovforslaget</b> .....	6	3.9	Forskriftsfullmakt .....	25
2.1	Generelt .....	6			
2.2	Høyringa .....	7	3.10		
<b>3</b>	<b>Forslaget til gjennomføring av direktiv 2009/18/EF</b> .....	8	<b>4</b>	<b>Administrative og økonomiske konsekvensar</b> .....	26
3.1	Verkeområde og definisjonar .....	8			
3.2	Plikt til å sikre bevis .....	11	<b>5</b>	<b>Merknader til lovendringsforslaget</b> .....	26
3.3	Iverksetjing av gransking .....	12			
3.4	Opplysningsplikt .....	17			
3.5	Internasjonale granskingar .....	19			
3.6	Rettar for dei saka vedkjem .....	21		<b>Forslag til lov om endringar i sjølova</b> .....	30





DET KONGELEGE  
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

# Prop. 143 L

(2010–2011)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

## Endringar i sjølova (gjennomføring av direktiv 2009/18/EF om gransking av sjøulykker mv.)

*Tilråding frå Nærings- og handelsdepartementet av 24. juni 2011,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Stoltenberg II)*

### 1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

#### 1.1 Innleiing

Nærings og handelsdepartementet legg med dette fram forslag om endringar i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjølova). Endringane er føreslått for fullt ut å gjennomføre europaparlaments og rådsdirektiv 2009/18/EF om gransking av ulykker i sjøtransportsektoren og om endring av europaparlaments og rådsdirektiva 1999/35/EF og 2002/59/EF i norsk rett. Det er i tillegg føreslått ei mindre terminologisk endring i reglane i sjølova om heimstad, jf. punkt 2 nedanfor.

#### 1.2 Samandrag

Direktivet inneheld ein del definisjonar, og det vert føreslått å definere sentrale omgrep som vert nytta i lova, innleiingsvis i kapittel 18 avsnitt II. Dette vil skape betre samsvar mellom lova og direktivet og IMO-regelverket, og vil gjere lovverket tydelegare. Det vert såleis føreslått ein ny § 472 a, som mellom anna definerer dei tre mest sentrale ulykkesomgrepa, nemleg «sjøulykke», «svært alvorlig sjøulykke» og «alvorlig ulykke». Omgrepet «sjøulykke» vert noko meir omfattande enn det som går fram av noverande § 476 andre ledd, mellom anna ved at grunnstøyting vert inkludert. Samtidig vert ikkje prinsippet i sjølova

som seier at også tilfelle der det har vore direkte fare for tap av menneskeliv, vesentleg miljøskade o.a., er å rekne som «sjøulykke», vidareført. Med omgrepet «svært alvorlig sjøulykke» er det meint ulykker der nokon har mist livet, der det har oppstått alvorleg ureining, eller der heile skipet har gått tapt (*total loss*). Også tilfelle der ulykka i vesentleg grad vedkjem interessene til ein medlemsstat, kjem inn under omgrepet. Omgrepet har ikkje vore nytta i sjølova tidlegare, og femner i det alt vesentlege om dei ulykkene som var granskingspliktige etter sjølova § 476 andre ledd.

Artikkel 13 i direktivet inneber at det må stillast opp ei plikt for alle som har vore involverte i ei sjøulykke, til å sikre bevis. Ei slik plikt vert føreslått lovfesta i ny § 475 a.

Direktivet utvidar granskingsplikta i forhold til dei gjeldande reglane i sjølova. Granskingsplikta vil no også gjelde framande skip når ulykka skjer innanfor jurisdiksjonsområdet til staten, og vil også gjelde når ulykka i vesentleg grad vedkjem staten sine interesser. Det vert dessutan granskingsplikt i tilfelle der heile skipet går tapt (*total loss*). Slike ulykker er i dag granskingspliktige berre dersom nokon misser livet eller det oppstår vesentleg personskade i samband med totalforliset. Direktivet stiller vidare opp eit tilleggskrav om forundersøking av alvorlege ulykker for å avgjere om det skal setjast i verk gransking. Dei utvida pliktene etter direktivet er ikkje reflekterte

i sjølova, og dei vert no føreslått nedfelte i § 476. Samtidig inneber dei no gjeldande reglane i sjølova at norsk rett på visse område går lenger enn EU-reglane og IMO-reglane, men dette er det internasjonale regelverket ikkje til hinder for.

For å få føreseigna i samsvar med direktivet vert det føreslått ei mindre endring av føreseigna i § 477 om opplysningsplikt. Siktemålet er å gi betre vern for dei som skal forklare seg for granskingsorganet. Endringsforslaget inneber ei presisering om at identiteten til dei som har forklart seg, og sensitive/private opplysningar om desse personane, ikkje skal kunne nyttast til andre formål enn dei som har med tryggleiksgranskinga å gjere.

Direktivet fører til eit meir forpliktande samarbeid mellom granskingsorgan i statar som ulykka vedkjem, enn det sjølova og IMO-koden om gransking av sjøulykker legg opp til. Etter direktivet har mellom anna statar innanfor EØS-området som ulykka vedkjem, rett til å delta i granskinga. Desse statane har også rett til å få tilgjenge vitne og bevis. Etter reglane i sjølova er dessutan høvet til å overlata granskinga til ein «særleg berørt stat», noko meir avgrensa enn det som går fram av direktivet. § 482 vert føreslått endra for at pliktene etter direktivet skal verte gjennomførte fullt ut.

Direktivet inneheld reglar om granskingsrapporten som gjer det nødvendig med visse presiseringar i § 485 for at direktivet skal verte gjennomført fullt ut. Det vert mellom anna føreslått lovfesta at ein endeleg rapport skal utarbeidast innan 12 månader. Dersom det ikkje er mogleg, skal ein førebels rapport givast ut innan 12 månader.

Sjølova § 486 inneheld reglar som dreier seg om at Sjøfartsdirektoratet skal ha høve til å gjere granskningar. Slik departementet ser det, vil det vere i strid med intensjonen i direktivet dersom eit organ som ikkje er uavhengig – og det gjeld Sjøfartsdirektoratet – skulle granske ulykker som Statens havarikommisjon for transport ikkje granskar. Den mest ryddige og korrekte implementeringsløysinga vil derfor vere å oppheve § 486, noko departementet også fremjar forslag om.

Direktivet har ei føresegn om at medlemsstatar skal ta omsyn til retningslinjene utarbeidde av IMO om «fair treatment of seafarers». Korleis sjøfolk har vorte behandla etter sjøulykker, har fått nokså stor merksemd både internasjonalt og nasjonalt i dei seinare åra. Det er viktig at flaggstatar, kyststatar, heimstaten til sjøfolka, politi og påtalemynd og reiarlag er medvitne om dei påkjenningane ein sjømann kan verte utsett for ved å verte forhøyrd av ulike styresmakter, reiarlaget, assurandørar o.a., og i somme tilfelle måtte vere

borte frå heimen medan ulike prosessar går føre seg. Det er derfor positivt at direktivet tek inn ei tilvising til IMO-retningslinjene om «fair treatment of seafarers». Dette bør følgjast opp i norsk lovgiving, og det vert derfor fremja forslag om å ta inn ei slik føresegn i ny § 486 a.

## 2 Bakgrunn for lovforslaget

### 2.1 Generelt

Europaparlaments og rådsdirektiv 2009/18/EF om gransking av ulykker i sjøtransportsektoren og om endring av europaparlaments og rådsdirektiva 1999/35/EF og 2002/59/EF vart fastsett 23. april 2009 som ein del av den såkalla tredje sjøtryggleikspakken. Siktemålet med direktivet er å betre tryggleiken til sjøs og hindre ureining frå skip, og dermed å redusere faren for framtidige sjøulykker. Dette freistar ein å oppnå ved å leggje til rette for ei rask gjennomføring av tryggleiksgranskningar, gjennom ein grundig analyse av ulykker og hendingar til sjøs, slik at ein kan slå fast årsakene, og ved å sikre ei nøyaktig rapportering av tryggleiksgranskningar til rett tid – med tilrådingar om åtgjerder for å betre tryggleiken. Det er eit berande prinsipp i direktivet at sjøulykker skal granskast av eit uavhengig permanent organ, jf. artikkel 8. Ei gransking har ikkje som mål å fordele skuld eller ansvar.

Direktivet må sjåast i samanheng med «Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents» frå november 1997 (IMO Assembly Resolution A.849 – IMO-koden). Koden vart fullstendig revidert av IMO i mai 2008, jf. MSC Res. 255(84), og den reviderte koden vart gjort gjeldande frå 1.1.2010. Koden er gjort bindande av IMO ved ei endring i SOLAS kapittel XI-1, ved at det er føyd til ein ny regel 6, jf. MSC.257(84) av 16. mai 2008. I direktivet er det stilt opp utfyllande føresegnar til koden, og det er lagt opp til eit meir forpliktande samarbeid mellom granskingsorgan i EU.

Norske reglar om gransking av sjøulykker går fram av sjølova kapittel 18 avsnitt II. Reglane vart nokså mykje endra i 2005, og desse endringane vart sette i kraft 1. juli 2008. I samband med denne revisjonen vart mellom anna den tidlegare ordninga med sjøforklaring avvikla, og Statens havarikommisjon for transport fekk ansvaret for å granske sjøulykker. I det alt vesentlege er sjølova i samsvar med direktivet, men det er behov for visse presiseringar og ein del utfyllande føresegnar for at direktivet skal verte gjennomført fullt ut i norsk rett.

På bakgrunn av administrative endringar knytte til val av heimstad, jf. sjølova § 8, vert det i denne proposisjonen foreslått at det i § 8 første ledd skal gå fram at det ikkje er Sjøfartsdirektoratet som skal godkjenne heimstaden. I staden vert det foreslått at dette skal vere «den myndighet som departementet bestemmer», og at det vert nærmare presisert i forskrift kven som skal tilleggjast dette myndet.

## 2.2 Høyringa

Nærings og handelsdepartementet sende 3. februar 2011 på høyring eit forslag om å endre sjølova kapittel 18 avsnitt II. Siktemålet var å gjennomføre pliktene etter EU-direktivet i norsk rett. Høyringsfristen var 18. mars. Desse instansane fekk tilsendt høyringsutkastet:

Arbeidsdepartementet  
Finansdepartementet  
Fiskeri- og kystdepartementet  
Forsvarsdepartementet  
Justis- og politidepartementet  
Miljøverndepartementet  
Samferdselsdepartementet  
Utanriksdepartementet

Direktoratet for arbeidstilsynet  
Fiskeridirektoratet  
Hovudredningssentralen Nord-Noreg  
Hovudredningssentralen Sør-Noreg  
Klima- og forureiningsdirektoratet  
Kystvakta  
Kystverket  
Marintek  
Nordisk institutt for sjørett  
Politidirektoratet  
Riksadvokaten  
Sjøfartsdirektoratet  
Statens havarikommisjon for transport (SHT)  
Skipsregistra  
Sysselmannen på Svalbard

Advokatforeningen  
Det Norske Veritas  
Det Norske Maskinistforbund  
Fellesforbundet for sjøfolk  
Fiskebåtredernes Forbund  
Forbundet Kysten  
Fraktesfartøyenes Rederiforening  
Hurtigbåtenes Rederiforbund  
Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF)  
Landsorganisasjonen i Norge (LO)  
Maritimt Forum

Miljøstiftelsen Bellona  
Natur og ungdom  
Nordic Association of Marine Insurers (CEFOR)  
Norges Fiskarlag  
Norges Naturvernforbund  
Norges Rederiforbund  
Norsk Havneforbund  
Norsk Sjøoffisersforbund  
Norsk Sjømannsforbund  
Rederienes Landsforening  
Redningsselskapet  
WWF Verdsnaturfondet  
Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund

Departementet har motteke fråsegn med merknader til høyringsnotatet frå desse instansane:

Justisdepartementet  
Samferdselsdepartementet  
Utanriksdepartementet  
Kystverket  
Riksadvokaten  
Sjøfartsdirektoratet  
Skipsregistra  
Statens havarikommisjon for transport (SHT)  
Advokatforeningen  
Det Norske Maskinistforbund  
Fiskebåtredernes Forbund  
Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF)  
Landsorganisasjonen i Norge (LO)  
Nordic Association of Marine Insurers (CEFOR)  
Norges Rederiforbund  
Norsk Sjøoffisersforbund  
Norsk Sjømannsforbund

Det Norske Maskinistforbund, Norsk Sjøoffisersforbund og Norsk Sjømannsforbund har kome med ei felles høyringsfråsegn gjennom fellessekretariatet til sjømannsorganisasjonane.

Desse instansane har svart at dei ikkje har kommentarar eller ikkje ser nokon grunn til å uttale seg om forslaget:

Arbeidsdepartementet  
Forsvarsdepartementet  
Direktoratet for arbeidstilsynet  
Politidirektoratet

Høyringsinstansane er generelt positive til dei foreslåtte endringane, og alle høyringsinstansane går inn for at Noreg gjennomfører direktivet fullt ut i nasjonal lovgiving.

*Samferdselsdepartementet* merkar seg at direktivet inneheld noko avvikande føresegner i forhold til tilsvarende reguleringar i luft og jernbane-

sektoren, men har ingen kommentarar til lovforslaget.

*Utanriksdepartementet* viser til at direktivet i stor grad samsvarer med IMO-koden og Havrettskonvensjonen, men at granskingsplikta etter direktivet på visse område synest å gå lenger enn dei nemnde regelsetta. UD viser til at direktivet inneheld referansar til desse reglane, men utan at det går fram at jurisdiksjonsutøvinga må vere i samsvar med reglar som er etablerte i kompetente internasjonale organ. UD viser til at ein ikkje kan sjå bort frå at det kan oppstå motstrid mellom direktivet på den eine sida og IMO-koden og Havrettskonvensjonen på den andre sida. I eit slikt tilfelle må direktivet brukast innanfor rammene av Havrettskonvensjonen. UD meiner at ein ved inkluderinga i EØS-avtalen bør kome med ei fråsegn med denne ordlyden: «Norway will apply the directive in conformity with its rights and obligations under the UN Law of the Sea Convention». UD har vidare vurdert direktivet opp mot det geografiske verkeområdet til EØS-avtalen, og konklusjonen er at det er akseptabelt å inkludere direktivet i EØS-avtalen.

*Sjøfartsdirektoratet* har merka seg at krava i direktivet er tredelte, slik at granskingsplikt berre omfattar «svært alvorlege sjøulykker», medan det for andre alvorlege ulykker skal gjerast ei førebels vurdering for å avgjere om det skal gjennomførast ei tryggleiksgransking, og at granskingsorganet sjølv kan avgjere dette når det gjeld andre ulykker. Direktoratet viser til at plikta i lovforslaget er gjort gjeldande for sjøulykker generelt, slik sjøulykker er definert i lova, og at plikta såleis er noko meir omfattande enn krava stilte opp i direktivet tilseier.

*Sjømannsorganisasjonane* peikar mellom anna på at det er positivt at fleire ulykker vert granska, medan *Fiskebåtrederne*s *Forbund* uttaler at lovendingane i liten grad endrar realitetane i forhold til den ordninga som gjeld i dag for gransking av sjøulykker. *Fiskebåtrederne*s *Forbund* har derfor ingen innvendingar mot lovforslaget.

*Norges Rederiforbund* støttar departementet si vurdering av at det er behov for endringar av sjølova som følgje av implementeringa av det ovanemnde direktivet.

Kommentarar til dei einskilde delane av lovforslaget er omtalte i punkt 3.

Forslaget om å endre sjølova § 8 er berre av administrativ art og stiller ikkje opp nokon rettar eller plikter for private. Forslaget, som ikkje er nærmare omtalt nedanfor, har ikkje vore på høyring, for departementet har meint at dette openbert ville vere unødvendig.

### 3 Forslaget til gjennomføring av direktiv 2009/18/EF

#### 3.1 Verkeområde og definisjonar

##### 3.1.1 Gjeldande rett

Sjølova § 472 første ledd gjer det klart at føresegnene i avsnitt II gjeld for sjøulykker med norske skip, medrekna fiskefarty og fritidsbåtar, og for ulykker med utanlandske skip når ulykka skjer i riket, eller når ulykka skjer utanfor riket, så fram flaggstaten samtykkjer i det eller det i samsvar med folkeretten kan utøvast norsk jurisdiksjon.

I § 472 andre ledd er det gitt ein definisjon av omgrepet «sjøulykke». Her går det fram at det ligg føre ei sjøulykke når det ved drifta av skip har gått menneskeliv tapt, eller dersom det er «voldt betydelig skade på person, skip, last, eiendom utenfor skipet eller miljø». Også ei hending som skjer i samband med drifta av eit skip, og som har ført til direkte fare for skadar som nemnde i første punktum eller for sjøtryggleiken elles, vert rekna som ei sjøulykke.

Tredje ledd slår fast at for sjøulykker med roroferjer og snøggåande passasjerfarty som går i rutetraffikk til eller frå hamn i ein EØS-stat, gjeld avsnitt II når ulykka skjer *utanfor* norsk sjøterritorium, dersom Noreg var den siste EØS-staten skipet besøkte før ulykka. Vidare inneheld tredje ledd definisjonar av roroferjer og snøggåande passasjerfarty som er i tråd med direktiv 1999/35/EF.

Fjerde ledd presiserer at føresegnene i avsnitt II ikkje gjeld for sjøulykker der berre militære farty er involverte.

##### 3.1.2 Krav i direktivet

Artikkel 2 i direktivet fastset kva som er verkeområdet for direktivet. Det vert her slått fast at direktivet skal gjerast gjeldande ved ulykker og hendingar til sjøs som involverer skip som siglar under flagget til ein medlemsstat, som skjer innanfor sjøterritoriet og det indre farvatnet til medlemsstatane, slik dette er definert i UNCLOS, eller som er av anna vesentleg interesse for medlemsstatane. Direktivet vert ikkje gjort gjeldande ved ulykker og hendingar til sjøs der berre krigsskip, lekterar, fritidsbåtar, farty på indre vassvegar, fiskefarty under 15 meter og boreplattformer er involverte.

Artikkel 3 inneheld ei rad definisjonar. Det er mellom anna i nr. 2 slått fast at omgrepa «sjøulykke» (*marine casualty*), «svært alvorleg sjøulykke» (*very serious casualty*) og «hending til sjøs» (*marine incident*) skal forståast i samsvar med



definisjonane i IMO-koden for gransking av ulykker og hendingar til sjøs. Omgrepet «alvorleg ulykke» (*serious casualty*) skal forståast i samsvar med definisjonen i MSC-MEPC.3/Circ.3 frå IMO sin sjøtryggleikskomiteé og IMO sin komité for vern av havmiljøet (MEPC) av 18. desember 2008.

Vidare inneheld artikkel 3 definisjonar av omgrepa «roroferjer» og «snøggåande passasjerfarty». Det er her vist til at omgrepa skal vere slik dei er definerte i direktiv 1999/35/EF, som gjeld såkalla vertstatskontroll av passasjerskip som går i rutefart mellom EØS-statar.

### 3.1.3 Høyringsnotatet

Departementet føreslo i høyringsnotatet ei tilføyning i § 472 andre ledd tredje punktum der også kollisjon, grunnstøyting og hendingar som fører til at skipet ikkje lenger er funksjonsdyktig, vert omfatta av omgrepet «sjøulykke». Tanken var å bringe den norske definisjonen av sjøulykke i samsvar med definisjonen av *marine casualty* i direktivet/IMO-koden.

### 3.1.4 Synspunkt frå høyringsinstansane

Sjøfartsdirektoratet meiner at når ein først innfører ei ny føresegn om definisjonar i § 472 i lova, så bør definisjonane harmoniserast med definisjonane i IMO Res A. 849 og direktiv 2009/18/EF. Direktoratet meiner såleis at både «svært alvorleg sjøulykke», «sjøulykke» og «andre hendelser til sjøs» må definerast. Gjennom heile avsnittet vert det vist til sjøulykke utan at ein nødvendigvis treng meine at ulykka er omfatta av den definisjonen av sjøulykke som er definert i § 472 andre ledd tredje punktum. Sjøfartsdirektoratet føreslår denne alternative lovteksten:

«Sjøulykke foreligger når det ved driften av skip er omkommet mennesker eller voldt betydelig skade på person, skip, last, eiendom eller miljø, eller det har medført en umiddelbar fare for slike skader eller for sjøsikkerheten ellers. Som sjøulykke regnes også kollisjon, grunnstøyting og hendelser som medfører at skipet ikke lenger er funksjonsdyktig.»

Norges Rederiforbund viser til verkeområdet for føresegnene i kapittel 18 avsnitt II i lova om gransking av sjøulykker og minner om at forbundet tidlegare har gitt uttrykk for at dette delvis bryt med flaggstatsprinsippet.

Forbundet har denne kommentaren til omgrepsbruken i utkastet:

«[D]et er uheldig at definisjonen av sjøulykke i sjøloven er videre enn definisjonen av sjøulykke i IMO-resolusjon 849(20). Det vises til at sjøulykke etter sjøloven også omfatter hendelser som inntreffer i forbindelse med driften av et skip som har medført en «umiddelbar fare» for skader som nevnt i første punktum eller for sjøsikkerheten ellers, mens IMO-definisjonen reserverer «fare for»- tilfellene til tap av skip («presumed loss or abandonment of a ship», jf. 4.1.3). Slik endringsforslaget er formulert, foreligger det videre en uklarhet når det gjelder spørsmålet om «fare for» også knyttes til kollisjon, grunnstøyting og hendelser som medfører at skipet ikke lenger er funksjonsdyktig. Lovgiver bør gi en klar definisjon av sjøulykke, som tilsvarer IMO-definisjonen. Etter vår mening foranlediger endringer i § 472 også behov for å vurdere en endring av § 475 første ledd.»

### 3.1.5 Vurdering frå departementet si side

Sjølova § 472 andre ledd inneheld ei nærmare forklaring på kva som skal reknast som «sjøulykke». Føresegna kan oppfattast som ein definisjon av omgrepet. Artikkel 3 i direktivet inneheld både ein definisjon av omgrepet «sjøulykke» og andre definisjonar, som «svært alvorleg sjøulykke», «alvorleg ulykke» og «hending til sjøs». Det materielle innhaldet i definisjonane finst i IMO-koden og i MSC-MEPC.3/Circ.3.

Departementet føreslo i høyringsrunden ei endring av § 472 andre ledd utan å ta inn fleire definisjonar i lova. I tråd med systematikken i dei noverande føresegnene i kapittel 18 avsnitt II var omgrepa bakte inn i dei einskilde føresegnene, til dømes i § 476, der det er gjort greie for kva slags ulykker som er granskingspliktige, i staden for å ha ein definisjon av omgrepa fremst i lova.

Både Sjøfartsdirektoratet og Norges Rederiforbund peikar på at det er uheldig at omgrepa ikkje vert definerte og harmoniserte i tråd med omgrepa i direktivet og i regelverket til IMO, og at lovutkastet dessutan verkar noko uklart.

Departementet har kome til at det er ei betre løysing å definere sentrale omgrep innleiingsvis i kapittel 18 avsnitt II, slik høyringsinstansane ønskjer. Det vil skape eit betre samsvar mellom lova og direktivet og IMO-regelverket, og vil dessutan gjere lovverket tydelegare. Departementet føreslår derfor ein ny § 472 a som definerer dei tre mest sentrale ulykkesomgrepa, nemleg «sjøulykke», «svært alvorleg sjøulykke» og «alvorleg ulykke». Dei noverande definisjonane av omgrepa

«roroferger» og «hurtiggående passasjerfartøy» i § 472 tredje ledd, tredje og fjerde punktum, vert også føreslått flytta og tekne inn i den nye føresegna. Dei andre omgrepa som er definerte i direktivet, kan ikkje departementet sjå at det er nødvendig å ta inn i lova. Dei kan eventuelt takast inn i ei seinare forskrift.

Dei tre nemnde ulykkesomgrepa vert føreslått tekne inn meir eller mindre ordrett slik dei er definerte i direktivet og i IMO-regelverket. Når det gjeld definisjonen av omgrepet «sjøulykke», var det i høyringsbrevet føreslått ei tilføyning for å gjennomføre ordlyden i direktivet fullt ut. Denne tilføyninga må då også kome inn under definisjonen. Omgrepet vert såleis noko meir omfattande enn det som går fram av noverande § 476 andre ledd, ved at mellom anna grunnstøyting vert inkludert. Samtidig vert ikkje prinsippet i sjølova som seier at også tilfelle der det har vore direkte fare for tap av menneskeliv, vesentleg miljøskade o.a., er å rekne som «sjøulykke», vidareført. Føresegna i § 472 tredje ledd andre punktum, som for «roroferger» og «hurtiggående passasjerfartøy» inneheld ein noko annleis definisjon av uttrykket «sjøulykke» enn den som er gitt i føresegna i den noverande § 472 andre ledd, vert føreslått oppheva. Direktivet har ikkje ulike definisjonar av omgrepet for ulike typar av skip. Dessutan er definisjonen i andre punktum materielt sett i all hovudsak i tråd med den føreslåtte endra definisjonen i ny § 472 bokstav d.

Med omgrepet «svært alvorlig sjøulykke» er det meint ulykker der nokon har mist livet, der det har oppstått alvorleg ureining, eller der heile skipet har gått tapt (*total loss*). Også tilfelle der ulykka i vesentleg grad vedkjem interessene til ein medlemsstat, kjem inn under omgrepet. Omgrepet har ikkje vore nytta i sjølova tidlegare, og femner i det alt vesentlege om dei ulykkene som var granskingspliktige etter sjølova § 476 andre ledd. Den nemnde føresegna nyttar derimot uttrykket «alvorlig sjøulykke», og dette vert altså føreslått endra til «svært alvorlig sjøulykke». Utkastet til definisjon er på eitt punkt noko meir omfattande enn definisjonen i direktivet og i IMO-koden, nemleg ved at omgrepet vert føreslått utvida til også å gjelde tilfelle der det har vore direkte fare for ei svært alvorleg ulykke med eit passasjerskip. Det vart i høyringsnotatet gjort greie for at sjølova i dag krev at slike ulykker skal granskast, og at departementet meinte at denne praksisen burde vidareførast, i alle høve inntil vidare. Høyringsinstansane har ikkje uttalt seg negativt til dette, men Norges Rederiforbund har generelt peika på at definisjonane bør harmonise-

rast med definisjonane i direktivet. Sjå elles punkt 3.3 nedanfor.

Når det gjeld omgrepet «alvorlig ulykke», så har heller ikkje dette vore nytta i sjølova tidlegare. Den reelle tydinga av dette omgrepet er først og fremst at det skal gjennomførast ei såkalla forundersøking av slike ulykker for å avgjere om det skal setjast i verk ei full gransking, jf. punkt 3.3 nedanfor. Denne plikta, med ei nærmare presisering av kva slags ulykker det dreier seg om, føreslo departementet i høyringa teken inn i § 476 tredje ledd, men dette vert no føreslått nedfelt i den nye § 472 a. Den føreslåtte definisjonen er om lag ordrett i samsvar med den som vart føreslått i høyringsnotatet, og med definisjonen i direktivet. I høyringsnotatet vart det føreslått ein ordlyd som viste til at ulykka skulle «skyldes brann, eksplosjon...». Departementet meiner at det heller bør stå «hvordet har vært brann...». Dette fordi granskingsorganet ved slike ulykker skal vurdere om ulykka skal granskast. På dette tidspunktet vil årsaka neppe vere klarlagd, og det er då uheldig å bruke uttrykket «skyldes». Direktivet bruker uttrykket «which involves». Det vert dessutan føreslått å tilføye «mv.» i slutten av opprassinga for å understreke at ho ikkje er uttømmende, og at til dømes også ei kantring kan verte omfatta av omgrepet.

Norges Rederiforbund viser til at verkeområdet for kapittel 18 avsnitt II delvis bryt med flaggstatsprinsippet. Forbundet meiner at ein bør unngå parallelle granskingar, og at ein bør freiste å halde seg til flaggstats og/eller kyststatsprinsippet ved val av hovudansvarleg stat. Departementet er samd i at kapitlet delvis bryt med flaggstatsprinsippet, men vil minne om at i lovutkastet er verkeområdet harmonisert med ordlyden i direktivet. Sjå elles punkt 3.5 nedanfor for nærmare omtale av problemstillingar knytte til internasjonale granskingar.

## 3.2 Plikt til å sikre bevis

### 3.2.1 Gjeldande rett

Sjølova stiller ikkje opp noka plikt til å sikre bevis for partar som har vore involverte i ei sjøulykke.

### 3.2.2 Krav i direktivet

I artikkel 13 er det stilt opp ei plikt for partar som har vore involverte i ei sjøulykke, til å gjere det ein kan for å sikre bevis, mellom anna å ta vare på opplysningar frå skipsbøker og sikre at opplysningar ikkje vert overskrivne eller endra på annan måte.

Det går fram av føresegna at alle opplysningar frå sjøkart, skipsdagbøker, elektroniske og magnetiske innspelings og videoband, medrekna opplysningar frå VDR og andre elektroniske innretningar, om kva som har gått føre seg i tidsrommet før, under og etter ulykka, skal takast vare på. Avslutningsvis går det fram av artikkel 13 at bevis skal samlast inn så snart det lèt seg gjere.

### 3.2.3 Høyringsnotatet

I høyringsbrevet vart det peika på at direktivet stiller opp ei plikt til å sikre bevis for alle som har vore involverte i ei sjøulykke, og at krav om innsamling av bevis ikkje går fram av sjølova. På bakgrunn av dette føreslo departementet at det vert teke inn ei slik føresegn som ny § 475 a. I forslaget gjekk det fram at alle som er involverte i ei sjøulykke, så snart som råd pliktar å samle inn og ta vare på alle bevis som er «nødvendige for sikkerhetsundersøkelsen». Det vart nærmare presisert kva dette omfattar, mellom anna opplysningar frå sjøkart, skipsdagbøker, ferdsskrivar o.a. Det vart vidare presisert at ein må syte for at slike opplysningar ikkje vert overskrivne, og at ein må hindre forstyringar frå anna utstyr som kan få verknader for granskinga av ulykka.

### 3.2.4 Synspunkt frå høyringsinstansane

*Justisdepartementet* viser til at Hovudredningsentralen og Telenor Maritim er mottakarar av meldingar om skip i naud, og at det allereie er etablert rutinar for sikring av slik type bevis som i den føreslåtte ny § 475 a.

*Kystverket* uttaler at endringa får verknader for etaten ved at den nye bevissikringsføresegna (ny § 475 a) i samband med visse ulykker vil verte gjeldande for Kystverket og deira tilsette. Vidare viser ein til at det allereie er interne prosedyrar og instruksar på plass som skal sikre innhenting av opplysningar og informasjon ved sjøulykker. Kystverket slår såleis fast:

«Gjennom prosedyre for aksjonsplan stilles det bl.a. krav til loggføring for våre sjøtrafikksentraler ved skipsuhell innanfor deres respektive virkeområder. For lostjenesten er det fastsatt prosedyre for å sikre at alle relevante opplysninger tilknyttet nestenulykker, uhell og ulykker blir innhentet og formidlet til riktige instanser. Så langt vi kan se dekker Kystverkets interne instruksar og prosedyrer de krav som stilles i ny bevissikringsbestemmelse.»

*Advokatforeningen* uttaler dette om forslaget:

«Det fremkommer av direktivets artikkel 13 at bevissikringsplikten er et krav om å gjøre sitt ytterste («make every effort»). Denne formuleringen fremstår som mindre absolutt enn formuleringen som er foreslått av departementet.

Advokatforeningen mener det er viktig å vise forståelse for de vanskelige omstendighetene som oppstår ved en sjøulykke, samt det faktum at sjøfolk om bord på skipet ikke nødvendigvis har kjennskap til hva som vil være «bevis som er nødvendig for sikkerhetsundersøkelsen».

Advokatforeningen foreslår derfor at bestemmelsen redigeres slik at en henvisning til at enhver skal gjøre sitt ytterste, tilføyes.

«Enhver som er involvert i en sjøulykke, skal så snart som mulig gjøre sitt ytterste for å samle inn og ta vare på alle bevis som er nødvendige for sikkerhetsundersøkelsen, herunder: [...]»

*Sjømannsorganisasjonane* viser til at føresegna er ny, og uttaler:

«Forbundene er innforstått med behovet for sikring av bevis i forbindelse med sjøulykker og har forståelse for forslaget. Imidlertid er vi kritisk til å påføre involverte parter en absolutt plikt til å sikre bevis. I en ulykkessituasjon har sikring av liv, skip og miljø overordnet prioritet. Sikring av bevis har etter vårt syn en underordnet prioritet i en sjøulykke.»

*Sjømannsorganisasjonane* viser vidare til utfordringar knytte til sikringsplikt, til dømes når det skjer forstyringar frå anna utstyr. Det vert særleg framheva at ferdsskrivarar og anna utstyr/andre innretningar som er installert, ikkje kan påverkast av dei som er om bord. *Sjømannsorganisasjonane* peikar i denne samanhengen på at det er ein vesentleg skilnad mellom å sikre bevis og å sikre fri tilgang til bevis.

*Landsorganisasjonen i Norge* meiner også at det vil vere vanskeleg å stille opp ei absolutt plikt til å sikre bevis, ettersom det i ein slik situasjon «kan være andre oppgaver som må prioriteres».

### 3.2.5 Vurdering frå departementet si side

Artikkel 13 i direktivet inneber at det må stillast opp ei plikt for alle som har vore involverte i ei sjøulykke, til å sikre bevis. Dei høyringsinstansane som har uttalt seg om lovforslaget, peikar mellom

anna på at forslaget til føresegn i høyringsutkastet verkar noko rigid og ser ut til å gå vidare enn krava i direktivet. Departementet er samd med sjømannsorganisasjonane og LO i at det er andre viktige oppgåver å løyse om bord når det oppstår ei sjøulykke, oppgåver som nødvendigvis vil vere viktigare enn å sikre bevis. Departementet har heller ikkje hatt som intensjon at tryggleiken og miljøet skulle setjast i fare som følgje av at mannskapet skulle prioritere sikring av bevis. For å imøtekome innspela frå høyringsinstansane foreslår departementet at ordlyden i den nye § 475 a vert mjuka opp, ved at ein stiller krav til sikring av bevis «så snart omstendighetene tillater det».

Sjømannsorganisasjonane har også peika på at det er utstyr om bord som ikkje kan påverkast. Til dette vil departementet halde fram at det ikkje er meininga at mannskapet eller andre skal påverke utstyret om bord. Poenget er at ein syter for å sikre at informasjon som er lagra eller oppbevart i elektronisk utstyr om bord, vert teken vare på og vert verande intakt i den forma han har vore i, slik at granskingsorganet seinare kan analysere informasjonen. Det same gjeld for informasjon, dokument og andre hjelpemiddel om bord som ikkje er av elektronisk karakter.

Når det gjeld kommentaren frå Advokatforeningen om at det ikkje nødvendigvis vil vere lett for mannskapet om bord å vite kva som kan vere bevis som er nødvendige for tryggleiksgranskinga, er departementet samd i at det i visse tilfelle kan vere eit skjønsspørsmål, særleg med tanke på at det ikkje reint sjeldan vil vere vanskeleg å vite med det same kva som faktisk var årsak til ulykka, og såleis vurdere kva for bevis det er viktig å sikre. I bokstav a i lovutkastet er det lista opp ein del opplysningar som alltid skal sikrast. Utover desse momenta vil det måtte vere eit skjønsspørsmål kva som skal sikrast. Departementet vil her oppmode reiarlag til å utarbeide prosedyrar, gjerne gjennom sine eigne styringsystem for tryggleiken, for å etablere rutinar internt i reiarlaget og skape større medvit om desse forholda.

### 3.3 Iverksetjing av gransking

#### 3.3.1 Gjeldande rett

Sjølova § 476 inneheld reglar om iverksetjing av granskingar. I første ledd er det slått fast at når granskingsorganet har teke imot melding om ei sjøulykke, skal det straks avgjere om det skal gjennomførast ei gransking av ulykka. Det skal i så fall setjast i verk gransking så snart som råd.

Granskinga skal gjennomførast og avsluttast utan ugrunna opphald. Granskingsorganet avgjer sjølv omfanget av granskinga og korleis granskinga skal gjennomførast.

I andre ledd er det fastsett kva slags ulykker som er granskingspliktige. Det gjeld sjøulykker med norsk skip der mannskap, skipsfører eller nokon annan som følgjer med skipet, har – eller truleg har – mist livet eller kome vesentleg til skade, og det gjeld sjøulykker med norsk passasjerskip. Det går vidare fram at ved ei sjøulykke med eit skip som er omfatta av § 472 tredje ledd, kan granskingsorganet «etter enighet med annen særleg berørt stat innenfor EØS-området» overlate ansvaret for granskingane til denne staten. Dei skipa det her vert sikta til, er roroferjer og snøggåande passasjerskip som går i rutetrafikk til eller frå ei hamn i ein EØS-stat, når ulykka skjer utanfor norsk sjøterritorium og ei norsk hamn var den siste EØS-hamna skipet besøkte før ulykka.

§ 476 tredje ledd slår mellom anna fast at sjøulykker med fritidsbåtar ikkje er granskingspliktige, medan fjerde ledd seier at granskingsorganet sjølv avgjer om det vil granske andre sjøulykker enn dei som er granskingspliktige. Ved avgjerda om det i slike tilfelle skal setjast i verk gransking, skal det leggast vekt på behovet for å klarleggje forholda kring sjøulykka, kva bidrag granskinga kan gi til arbeidet med å betre tryggleiken til sjøs, forventa ressursbruk ved ei gransking, om nødvendige granskingar kan gjennomførast på annan måte, og om ein «særleg berørt stat» meiner at det bør setjast i verk gransking. Det går også fram at «særleg berørte stater» om mogleg bør givast høve til å uttale seg i spørsmålet om ulykka bør granskast eller ikkje. Det skal også leggast vekt på at det bør gjennomførast så mange granskingar at det kan gi eit tilfredsstillande grunnlagsmateriale for det generelle arbeidet med å betre tryggleiken til sjøs.

I § 476 femte ledd er det bestemt at departementet, det vil seie Nærings og handelsdepartementet, kan påleggje granskingsorganet å granske ei ulykke.

#### 3.3.2 Krav i direktivet

Artikkel 5 i direktivet omhandlar ulykker som er underlagde granskingsplikt. Etter denne artikkelen har ein stat plikt til å granske ei «svært alvorleg sjøulykke» (*very serious casualty*) som gjeld skip som tilhøyrrer flaggstaten, som gjeld framande skip når ulykka skjer innanfor jurisdiksjonsområdet til staten, og/eller i tilfelle der ulykka i vesentleg grad vedkjem staten sine interesser.

Etter direktivet og IMO-koden refererer *very serious casualty* til ei ulykke der nokon har mist livet, der det har skjedd alvorleg ureining, eller der heile skipet har gått tapt (*total loss*). Omgrepet femner også om ulykker som i vesentleg grad vedkjem interessene til ein medlemsstat.

Ved «alvorlege ulykker» (*serious casualty*) skal granskingsorganet gjere ei *førebels* vurdering for å avgjere om det skal gjennomførast ei tryggleiksgransking. Ved andre ulykker eller hendingar til sjøs skal granskingsorganet avgjere om det skal gjennomførast ei tryggleiksgransking utan at det vert stilt krav om ei dokumentert førebels vurdering. Ved avgjerda om det i slike tilfelle skal setjast i verk ei gransking, skal granskingsorganet ta omsyn til kor alvorleg ulykka eller hendinga er, kva type farty og/eller last som er involvert, og kor sannsynleg det er at ei tryggleiksgransking kan medverke til å førebyggje framtidige ulykker og hendingar.

Det går også fram av artikkel 5 nr. 5 at granskinga skal innleiest så snart det er praktisk mogleg, og seinast innan to månader etter at ulykka har skjedd. Granskinga skal avsluttast utan ugrunna opphald.

### 3.3.3 Høyringsnotatet

I høyringsnotatet vart det peika på at direktivet går noko lenger enn norsk rett når det gjeld kva slags ulykker som er granskingspliktige, jf. sjølova § 476 andre ledd. Samtidig vart det presisert at det finst ulykker som er granskingspliktige etter sjølova, men som ikkje er det etter direktivet. Det gjeld mellom anna sjøulykker med framande skip som skjer innanfor jurisdiksjonsområdet til staten, ulykker som vedkjem vesentlege interesser for medlemsstaten (uavhengig av kva flagg skipet fører, og kvar ulykka skjer), og ulykker der heile skipet går tapt. Det vart gitt uttrykk for at sjølova må endrast på dette punktet.

Departementet føreslo fleire endringar i § 476 om iverksetjing av sjøulykker. I første ledd vart det føreslått å lovfeste kravet i direktivet om at gransking av ei sjøulykke skal setjast i verk seinast to månader etter at ulykka skjedde.

I § 476 andre ledd vart det føreslått å utvide granskingsplikta for å få lova i samsvar med direktivet. I bokstav a føreslo departementet uttrykket «med norske skip» oppheva på bakgrunn av at sjøulykker som skjer med utanlandsk skip i riket (jf. sjølova § 472 første ledd bokstav b), vert gran-

skingspliktige. Granskingsplikta kan altså ikkje avgrensast til norske skip. Sjå artikkel 5 nr. 1 bokstav b i direktivet.

Departementet føreslo vidare at såkalla «total loss», altså der skipet går tapt utan at nokon nødvendigvis misser livet, vert granskingspliktige. Ettersom direktivet ikkje gjeld for fiskefarty under 15 meter, føreslo departementet at granskingsplikta ved tilfelle av «total loss» ikkje skulle gjelde for fiskefarty under denne storleiken. I § 476 bokstav d vart det føreslått presisert at det ligg føre ei granskingsplikt ved alvorleg skade på miljøet, eller ved fare for slik skade. Dette er ei plikt etter direktivet, og også i instruksen til Statens havarikommisjon for transport, som er det organet som har granska slike ulykker i praksis. I bokstav e føreslo departementet stilt opp ei granskingsplikt i tilfelle der det er vesentlege norske interesser involverte, men der skipet ikkje er norsk og ulykka ikkje skjedde innanfor norsk territorium. Som døme kan ein tenkje seg at menneskap som er norske statsborgarar, har mist livet.

I høyringsbrevet vart det vist til at det etter § 476 andre ledd bokstav a ligg føre ei plikt til å granske alvorlege arbeidsulykker. Ei slik plikt stiller direktivet berre opp når nokon har mist livet. Av omsyn til den auka arbeidsbyrda direktivet pålegg granskingsorganet, føreslo departementet at granskingsplikta berre skal gjelde i tilfelle der nokon misser livet ved ei arbeidsulykke.

Elles vart det i høyringsbrevet gjort merksam på at plikta i bokstav b, som gir ei granskingsplikt når det er fare for vesentleg skade o.a. på norsk passasjerskip, ikkje er reflektert i direktivet. Departementet føreslo å vidareføre denne føresegna.

Krava i direktivet til forundersøking ved alvorlege ulykker (*serious casualties*) vart føreslått tekne inn i § 476 tredje ledd. Granskingsorganet skal gjere ei førebels vurdering av slike ulykker for å avgjere om det skal setjast i verk ei gransking.

I femte ledd vart det føreslått nokre mindre justeringar av dei momenta granskingsorganet skal leggje vekt på i vurderinga av om ei ulykke skal granskast eller ikkje. Endringane vart føreslått for at norsk rett skulle reflektere pliktene etter direktivet fullt ut. I § 476 siste ledd vart det elles føreslått presisert at granskingane skal følgje dei felles retningslinjene om granskingsmetodikk som er vedtekne av EU i medhald av forordning 1406/2002/EF artikkel 2 bokstav e.

### 3.3.4 Synspunkt frå høyringsinstansane

*Sjøfartsdirektoratet* uttaler dette om forslaget:

«Så lenge «sjøulykke» er definert slik det er foreslått i § 472 annet ledd tredje punktum, omfatter den tap av liv, skade på miljø, tap av skip osv. Vi mener derfor ikke det er nødvendig å spesifisere dette slik som det er gjort i § 476 annet ledd a) b) c) og d). Imidlertid i forbindelse med spesifiseringen kan vi vanskelig se at det er undersøkelsesplikt for norske lasteskip uansett hvor de befinner seg.

Dersom det skal være undersøkelsesplikt for sjøulykker som ikke er «svært alvorlige» slik som de er definert i direktivet, mener Sjøfartsdirektoratet likevel at teksten bør bringes mer i samsvar med teksten i direktivet. Sjøfartsdirektoratet foreslår følgende tekst:

Det skal iverksettes undersøkelser ved sjøulykker:

- a. der norske skip er innblandet, uansett hvor ulykken inntreffer. Dette gjelder likevel ikke tap av fiskefartøy med største lengde under 15 meter
- b. som inntreffer innenfor norsk sjøterritorium og indre farvann, uansett hvilket flagg skipet eller skipene har som er innblandet i ulykken
- c. som er av vesentlig interesse for landet, uansett hvor ulykken inntreffer og hvilket flagg skipet eller skipene som er innblandet, seiler under.

Når det gjelder spørsmålet om arbeidsulykker, ligger det også innenfor definisjonen av sjøulykke. Det kan således virke som om det er plikt til å undersøke sjøulykke når det ved driften av skip er voldt skade på person.»

*Sjøfartsdirektoratet* har i tillegg denne kommentaren til heile utkastet til § 476:

«Etter direktoratets oppfatning bør alle steder i bestemmelsen hvor der står «sjøulykke», gjennomgås i forhold til definisjonen av sjøulykke. Eventuelt kan flere med fordel byttes ut til «andre hendelser til sjøs», i samsvar med direktivet.»

*Statens havarikommisjon for transport (SHT)* mener at det er ei rett prioritering at det ikkje vert innført granskingsplikt ved arbeidsulykker som har ført til alvorleg skade på person, og at dette frigjer ressursar i etaten som ein kan bruke til å konsentrere seg om ulykker med størst potensial for

betra tryggleik. SHT viser også til at Havarikommisjonen i gjeldande praksis har lagt til grunn ei svært streng tolking av omgrepet «betydelig skade». SHT understrekar likevel at etaten også i framtida kan granske personulykker med «betydelig skade» på person dersom ressursituasjonen tilseier det.

*Sjømannsorganisasjonane* går imot den svekinga av granskingsplikta ved alvorlege arbeidsulykker som var føreslått, og uttaler:

«Undersøkelser av arbeidsulykker har som regel et betydelig læringspotensial som ikke bør mistes på grunn av økonomiske betraktninger. Det er derfor meget viktig at dagens undersøkelsesplikt av arbeidsulykker ikke svekkes.»

*Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF)* ber departementet om å sjå på om det er mogleg å forsterke mandatet til Statens havarikommisjon for transport til å omfatte gransking av alvorlege ulykker med fritidsbåt. Forbundet viser til at det har vore fleire alvorlege ulykker med fritidsbåt dei siste åra, og at desse ulykkene ikkje har vore etterforska av Havarikommisjonen.

Kongelig Norsk Båtforbund grunnir synet sitt på denne måten:

«Det er vår oppfatning at erfaringer og konklusjoner fra disse ulykkene kunne kommet båtbrukerne raskere og bedre til gode ved at Havarikommisjonen med et forsterket mandat blir pålagt å undersøke alle alvorlige ulykker med fritidsbåt. Volumet av slike ulykker er heldigvis beskjedent.

Samfunnsøkonomisk vil ikke dette bli noen stor belastning, sett i forhold til nytteverdien. En måte å muliggjøre dette på, er å stryke §476, 3. ledd, første setning, i dagens Sjølov, hvor det sies at undersøkelsesmyndigheten selv kan avgjøre om undersøkelse skal iverksettes for ulykke med fritidsbåt.

For oss fritidsbåttbrukere er det viktig at også fritidsbåtulykker blir etterforsket av et kompetent og ressurssterkt organ som ikke i samme grad berøres av prosessøkonomiske hensyn i en slik sak, som for eksempel et lite politidistrikt.

KNBF ser at dette i utgangspunktet ikke har direkte med implementeringen av direktiv 2009/18/EF i norsk lovverk å gjøre, men vil allikevel benytte anledningen da revisjonen, slik vi ser det, er relatert til fremtidig sjøsikkerhet og Havarikommisjonens mandat.»

*Landsorganisasjonen i Norge* uttaler:

«Vedrørende § 476 vil en svekkelse av undersøkelsesplikten av alvorlige arbeidsulykker kunne medføre at man mister den betydningsfulle læringspotensialet for fremtidige ulykker.»

*Norges Rederiforbund* uttaler om § 476 andre ledd bokstav e:

«Vi oppfatter det slik at endringen isolert sett fremstår som en utvidelse av virkeområdet som nevnt i § 472 første ledd bokstav b. Imidlertid må bestemmelsen ses i sammenheng med § 482 nytt tredje ledd in fine. Etter vår oppfatning er dette en uheldig lovgivningsteknisk systematikk.»

Vidare uttaler *Norges Rederiforbund* dette om § 476 nytt tredje ledd:

«Henvisningen til femte ledd fremstår som uklar med hensyn til hva det kan gis nærmere bestemmelser om i forskrifts form. Etter vår oppfatning bør dette klargjøres. For det tilfellet at meningen var at det skulle henvises til syvende ledd, må dette rettes.»

### 3.3.5 Vurdering frå departementet si side

Etter artikkel 2 i Havrettskonvensjonen til Dei sameinte nasjonane av 10. desember 1982 (UNCLOS) har kyststatar rett til å granske årsaka til alle sjøulykker som skjer på deira sjøterritorium, og som kan utgjere ein fare for menneskeliv eller miljø, ha verknader for ettersøking og redningstenestene til kyststaten eller på annan måte ha verknader for kyststaten.

Artikkel 94 nr. 7 stiller opp ei granskingsplikt for flaggstaten for skip som tilhøyrer denne staten og som «causing loss of life or serious injury to nationals of another State or serious injury to nationals of another State or serious damage to ships or installations of another State or to the marine environment».

I Den internasjonale konvensjonen om tryggleik for menneskeliv til sjøs (SOLAS) frå 1974 er det i regel I/21 slått fast at det er flaggstatane sitt ansvar å granske ulykker og oversende relevante resultat av granskningane til FN sin sjøfartsorganisasjon, IMO. Tilsvarende reglar finst i Den internasjonale konvensjonen om lastelinjer av 5. april 1966 og i Den internasjonale konvensjonen om hindring av ureining frå skip (MARPOL), 73/78.

IMO-koden stiller opp ei granskingsplikt for flaggstaten ved svært alvorlege sjøulykker der skip som tilhøyrer flaggstaten, er innblanda, jf. kapittel 6 i koden. Del I og II i koden er som nemnt gjorde bindande gjennom kapittel XI-1 i SOLAS ved at det er føyd til ein ny regel 6.

Direktiv 2009/18/EF utvidar granskingsplikta til også å gjelde framande skip når ulykka skjer innanfor jurisdiksjonsområdet til staten, og dessutan når ulykka i vesentleg grad vedkjem staten sine interesser. I tillegg ligg det føre granskingsplikt i tilfelle der heile skipet har gått tapt (*total loss*). Slike ulykker er i dag berre granskingspliktige dersom nokon har mist livet, eller dersom det har oppstått vesentleg personskade i samband med totalforliset. Direktivet stiller vidare opp eit tilleggskrav til forundersøkingar av alvorlege ulykker for å avgjere om ei gransking skal setjast i verk eller ikkje. Dei utvida pliktene etter direktivet er ikkje reflekterte i sjølova.

Samtidig inneber dei noverande reglane i sjølova at norsk rett på visse område går lenger enn dei reglane som er fastsette av EU og IMO, noko det internasjonale regelverket elles ikkje er til hinder for. Det gjeld mellom anna granskingsplikta for fiskefarty under 15 meter der nokon har mist livet (direktivet gjeld for fiskefarty over 15 meter), granskingsplikta når det har vore direkte fare for ei sjøulykke med eit passasjerskip, og granskingsplikta ved arbeidsulykker der det har oppstått «betydelig skade på person».

Slik departementet ser det, vil det vere ressurskrevjande for Statens havarikommisjon for transport å granske dei ulykkene som vert granskingspliktige etter direktivet, samtidig som ein vidarefører granskingsplikta på alle dei nemnde områda der direktivet ikkje krev det.

På bakgrunn av dette vart det i høyringsbrevet foreslått at det ikkje skulle vere granskingsplikt ved arbeidsulykker der nokon ikkje har mist livet. Departementet merkar seg innvendingane mot dette frå sjømannsorganisasjonane og LO, og er ikkje usamd i at det kan vere eit læringspotensial også ved slike ulykker. Det har då òg vorte granska fleire arbeidsulykker i dei seinare åra, men stort sett i tilfelle der nokon har mist livet. Departementet er samd med Statens havarikommisjon for transport, som meiner det er ei rett prioritering at det ikkje vert granskingsplikt ved arbeidsulykker som har ført til alvorleg skade på person, og at dette frigjer ressursar i etaten, slik at ein kan konsentrere seg om ulykker med størst potensial når det gjeld å betre tryggleiken. Departementet held derfor fast ved lovforslaget, men presiserer at det ikkje inneber at slike ulykker ikkje kan

verte granska i framtida. Dersom det skjer arbeidsulykker med «betydelig skade på person», og ein meiner at det vil vere eit stort læringspotensial til stades, så kan granskingsorganet setje i verk ei gransking. Endringa inneber derimot at det ikkje vil vere automatikk i at ulykker med alvorleg skade på person vert granska, men at det vil vere opp til granskingsorganet å avgjere dette ut frå skjøn.

Ulykker som inneber at skipet går tapt, vert som nemnt no granskingspliktige. Departementet minner om at det allereie i dag er ei granskingsplikt der nokon har mist livet. Situasjonar der til dømes mannskapet greier å berge seg, men skipet forliser, er i dag ikkje granskingspliktige, men det vert føreslått presisert i bokstav c at slike ulykker skal granskast. Sjølv om det ikkje vert føreslått ei granskingsplikt for fiskefarty under 15 meter i tilfelle av totalt forlis, understrekar departementet at dersom nokon av mannskapet har mist livet, vil det vere granskingsplikt etter bokstav a, til dømes der ein sjark forliser og nokon misser livet.

Departementet vil elles minne om at granskingsplikta som er stilt opp i sjølova for fiskefarty under 15 meter der nokon har mist livet, er ei særnorsk føresegn. Statens havarikommisjon for transport har granska ei rad ulykker med mindre fiskefarty i dei seinare åra, og desse granskingane har vore viktige i arbeidet med å betre tryggleiken for denne fartytypen. Departementet meiner derfor at det er rett å vidareføre denne granskingsplikta, sjølv om det inneber at norsk rett her går lenger enn dei minimumskrava som går fram av direktivet.

Som nemnt er det ikkje etter direktivet plikt til å granske sjøulykker når det er fare for at nokon misser livet, eller når det er fare for at det kan oppstå vesentleg skade o.a. Etter § 476 bokstav b gjeld ei slik granskingsplikt for norske passasjer-skip. Departementet har førebels gått inn for at granskingsplikta bør ligge fast også i desse tilfella. Høyringsinstansane hadde heller ikkje innvendingar mot å vidareføre denne plikta.

Norges Rederiforbund har peika på at det i utkastet til § 476 tredje ledd er ei tilvising til ei forskriftsfullmakt i femte ledd som forbundet finn uklår. Departementet meiner at det ikkje er behov for ei forskriftsfullmakt om at lovpålagde granskingar etter andre ledd likevel ikkje treng å verte granska, og føreslår derfor å oppheve denne føresegna.

Når det gjeld fritidsbåtar og ønsket frå Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) om at også alvorlege ulykker med slike farty skal kome inn under granskingsplikta, så er dette eit spørsmål som fell

på sida av høyringa, og som heller ikkje var omtalt i høyringsbrevet. Det er ikkje noko til hinder for at Statens havarikommisjon for transport granskar alvorlege ulykker med fritidsbåtar dersom ressursituasjonen tilseier det. Men departementet meiner at det ikkje bør stillast opp som ei plikt, sidan dette ikkje er ei internasjonal forplikting. I verste fall kan ein då kome i ein situasjon der granskingsorganet ikkje har tilstrekkelege ressursar til å granske sjøulykker som direktivet og IMO-koden krev skal granskast.

Noverande § 476 femte ledd gir departementet høve til å instruere Statens havarikommisjon om at ei ulykke skal granskast. Det vart ikkje føreslått å endre på dette i høyringsrunden. Innanfor dei andre transportsektorane (luftfart, jernbane og vegtrafikk) har ikkje Samferdselsdepartementet høve til å instruere Statens havarikommisjon for transport om å setje i verk gransking. Nærings- og handelsdepartementet har fram til no ikkje nytta seg av det høvet som ligg i femte ledd. Det er eit berande prinsipp i direktivet at sjøulykker skal granskast av eit uavhengig permanent organ, jf. artikkel 8. Slik departementet ser det, vil føresegna i femte ledd bryte med kravet i direktivet om ei fagleg fri stilling, og det vert derfor føreslått å oppheve denne føresegna. Det gir samtidig betre harmoni med det lovverket som gjeld for dei andre transportsektorane. Endringsforslaget har som nemnt ikkje vore lagt fram for høyringsinstansane, men det får direkte verknad berre for Nærings- og handelsdepartementet og Statens havarikommisjon for transport.

Når det gjeld den lovgivingstekniske sida, er utkastet til § 476 noko annleis enn det som vart føreslått i høyringsbrevet. Årsaka er at det er føreslått teke inn ei eiga føresegn om definisjonar i ein ny § 472 a. Sjå utgreiinga om dette i punkt 3.1.

### **3.4 Opplysningsplikt**

#### **3.4.1 Gjeldande rett**

Sjølova § 477 inneheld nærmare reglar om opplysningsplikt. Etter første ledd pliktar alle som vert bedne om det, utan omsyn til teieplikta, å gi granskingsorganet dei opplysningane vedkomande sit inne med om forhold som kan ha noko å seie for granskinga av ei sjøulykke, og å utlevere dokument og anna som kan medverke til å klarleggje dei faktiske forholda. Det går også fram av første ledd at den som forklarar seg for granskingsorganet, har rett til å søkje hjelp frå advokat eller annan fullmektig.



I andre ledd vert det slått fast at skipsføraren eller reiarlaget skal leggje fram utskrift av det skipsbøkene inneheld om sjøulykka, og gi opplysningar om kven som var mannskap på skipet, kven ein trur kan gi opplysningar om sjøulykka, og kva personar og føretak ulykka får konsekvensar for. Skipsføraren eller reiarlaget skal på oppmoding gi ei utfyllande skriftleg utgreiing om sjøulykka.

Tredje ledd slår fast at forklaringar som er nemnde i første og andre ledd, berre kan brukast til formål som fremjar tryggleiken til sjøs. Opplysningar som har kome fram under forklaringane, kan ikkje brukast som bevis i ei seinare straffesak mot den som har gitt forklaringa.

#### 3.4.2 Krav i direktivet

Føresegner om teieplikt går fram av artikkel 9, der det er slått fast at opplysningar som er skaffa fram i samband med granskinga, ikkje skal nyttast til andre formål enn det som har med tryggleiksgranskinga å gjere. Dette gjeld mellom anna utgreiingar som er henta inn av granskingsorganet, vitneforklaringar, opplysningar som kan røpe identiteten til vitne, og opplysningar av særleg sensitiv eller privat art om personar som har vore involverte i ulykka, medrekna helseopplysningar. Direktivet gir likevel medlemsstatar høve til å gjere informasjon tilgjengelig dersom det er av «overriding public interest».

I fortalen til direktivet (jf. nr. 10) er bakgrunnen for forslaget forklart med at dette skal «hindre tiltak som inneber forskjellsbehandling eller represalier mot vitne på grunn av deira deltaking i granskinga».

#### 3.4.3 Høyringsnotatet

I høyringsbrevet vart det gjort greie for at norsk rett i all hovudsak er i samsvar med dei pliktene som går fram av direktivet, og det vart berre føreslått ei mindre presisering for å gjere det klart at også opplysningar som avslører identiteten til vitne o.a., ikkje kan nyttast til andre formål enn dei som har med tryggleiksgranskinga å gjere.

#### 3.4.4 Synspunkt frå høyringsinstansane

*Riksadvokaten* har ikkje merknader til sjølve forslaget og legg til grunn at endringa i § 477 tredje ledd første punktum ikkje får konsekvensar for straffeprosessuell etterforskning av sjøulykker i større utstrekning enn det som følgjer av sjølova per i dag.

*Advokatforeningen* uttaler dette om forslaget:

«Når det gjelder forslaget til endringer i sjøloven § 477, frykter Advokatforeningen at den foreslåtte endringen kan bidra til å øke det allerede problematiske forholdet mellom på den ene siden den strenge opplysningsplikten i bestemmelsens første ledd og på den andre siden forbudet mot å bruke opplysninger fremkommet under slike forklaringer som bevis mot den som har avgitt forklaringen, i en senere straffesak, jf. § 477 tredje ledd.

Advokatforeningen mener det er viktig at undersøkelsesmyndigheten får tilgang til et godt opplysningsgrunnlag for de sjøsikkerhetsmessige konklusjonene, noe opplysningsplikten er ment å sikre. I den forbindelse kan det ha betydning at opplysningene som fremkommer i forklaringer, kun kan benyttes til sjøsikkerhetsmessige formål.

Fra et praktisk ståsted vil det imidlertid være vanskelig for SHT å hindre at andre involverte etater og parter ved en sjøulykke får kjennskap til hvem som har forklart seg til SHT. Dette fordi disse parter vil være til stede der mannskapet befinner seg etter sjøulykken. Hvilke mannskapsmedlemmer SHT ønsker å prate med, vil derfor vanskelig kunne holdes fra disse parter. Under enhver omstendighet vil de berørte parter ha rett til disse opplysningene i henhold til sjøloven § 484, 2. ledd. Det vil således trolig være vanskelig å hindre at opplysningene brukes til andre formål.

Videre anser Advokatforeningen det som viktig at rettighetene til de som forklarer seg blir tilstrekkelig ivaretatt. Selv om Advokatforeningen har forståelse for betydningen av opplysninger fra involverte parter for utførelsen av undersøkelsesmyndighetens arbeid, er forholdet mellom den strenge opplysningsplikten, uten hensyn til taushetsplikten, og begrensningene som finnes på bruken av disse opplysningene, ikke tilstrekkelig til å ivareta disse parter rettigheter. Formålet med endringsforslaget om at identiteten til de som skal forklare seg kun kan benyttes til sjøsikkerhetsmessige formål, er å beskytte de som forklarer seg. Den praktiske følgen av endringen kan allikevel være det motsatte.

Det fremkommer av § 477 tredje ledd annet punktum, at opplysninger som fremkommer under forklaringer, ikke kan brukes som bevis mot vedkommende i en eventuell straffesak. Allerede nå skriver havarikommisjonen derfor sine undersøkelsesrapporter på

en slik måte at det ikke fremkommer hvor de har mottatt opplysningene de baserer rapporten på. Til tross for dette har vi svært få bevisavskjæringsregler i norsk rett, og det er derfor ingenting som hindrer at undersøkelsesrapporten som sådan fremlegges som bevis i en straffesak. Det er kun når det fremkommer at en opplysning er avgitt av en bestemt person ved «forklaring», at denne opplysningen ikke kan brukes mot vedkommende i en straffesak. Når identiteten til den som forklarer seg ikke fremkommer av rapporten, er det lite som hindrer at opplysninger som har fremkommet i forklaringer, benyttes i en straffesak mot vedkommende. Endringsforslaget i § 477 tredje ledd første punktum, vil derfor ikke fungere etter sin hensikt, da den bidrar til å svekke beskyttelsen mot bruk av opplysninger i en senere straffesak, jf. leddets annet punktum.

Det som til nå er sagt gjelder også som en følge av at det fremkommer av direktivets artikkel 1 at selv om formålet med undersøkelsene ikke er fordeling av skyld eller ansvar, så skal havarikommisjonen ikke unnlate å avlegge full rapport om årsakene til en ulykke eller hendelse til sjøs fordi skyld eller ansvar kan utledes av resultatene.

Da den foreslåtte endringen kreves implementert som en følge av direktivet, kan det norske regelverket enten bli stående slik som det nå er, eller endres for å sikre at de hensyn som gjør seg gjeldende, blir ivaretatt på en adekvat måte ved én av to mulige løsninger på den ovennevnte problemstillingen. Et løsningsalternativ vil være å innføre en bevisavskjæringsregel tilknyttet fremleggelse av undersøkelsesrapportene i straffesaker. Advokatforeningen bemerker i denne forbindelse at vi i Norge ikke har en tradisjon for slike begrensninger på hva som kan legges frem som bevis.

Et annet alternativ vil være at opplysningsplikten endres. Direktivet inneholder ikke et krav om opplysningsplikt på tilsvarende måte som den norske bestemmelsen, og opplysningsplikten er derfor kun en norsk regulering. En endring av forklaringsplikten til en forklaringsoppfordring vil fjerne risikoen for at pliktig selvinkriminering vil forekomme.

Advokatforeningen mener at spørsmålet om forholdet mellom opplysningsplikten og faren for selvinkriminering bør underlegges en nærmere vurdering av departementet.

Utover disse bemerkningene har Advokatforeningen ingen innvendinger mot den kon-

krete foreslåtte endringen i sjøloven § 477, tredje ledd, første punktum.»

### 3.4.5 Vurdering frå departementet si side

I høyringa vart det føreslått berre ei mindre endring av føresegna i § 477 for ytterlegare å verne dei som skal forklare seg, og det vart ikkje lagt opp til ein prinsipiell diskusjon om innhaldet i føresegna, slik Advokatforeningen har gått inn på. Den gjeldande § 477 set ein stoppar for å nytte forklaringar som nokon har gitt til granskingsorganet, til andre formål enn dei som gjeld tryggleiken til sjøs, til dømes i ei straffesak. Endringsforslaget inneber ei presisering av at også identiteten til dei som har forklart seg, og sensitive/private opplysningar om slike personar, kjem inn under den same avgrensinga.

Departementet deler likevel den uroa Advokatforeningen gir uttrykk for om at opplysningar som er gitt til granskingsorganet, kan verte nytta til andre formål enn dei som gjeld tryggleiken til sjøs, og til dømes verte trekte inn i ei straffesak. Sjølv om § 477 hindrar at forklaringar o.a. vert trekte direkte inn i andre saker, kan slike opplysningar indirekte kome til å gjere det. Mellom anna er det ikkje noko til hinder for at sjølve rapporten frå granskingsorganet vert lagd fram som bevis for domstolen i ei parallell sak.

Det er ein klar samanheng mellom opplysningsplikt (§ 477), teieplikt (§ 480) og det at partane har høve til å delta i granskinga og få tilgjenge til dokument (§ 484). Det er ei utfordring å balansere desse omsyna, som samtidig reiser ein del komplekse praktiske utfordringar. Direktivet gir dessutan i mindre grad retningslinjer om korleis desse omsyna skal balanserast, ettersom både opplysningsplikta i § 477 og dei rettane som er stilte opp i noverande § 484 første og andre ledd, er nasjonale særføresegner.

Departementet har derimot vanskeleg for å sjå at presiseringa som er føreslått i § 477, vil «svekke beskyttelsen mot bruk av opplysninger i en straffesak», slik Advokatforeningen gir uttrykk for, og meiner at det ikkje vil vere ei god løysing å endre føresegna frå ei plikt til å forklare seg til ei oppmoding om å forklare seg. Ei slik løysing kan snarare medverke til at hendingsgangen og årsaksfaktorar vert dårlegare oppklarte, for sentrale vitne kan då velje å ikkje forklare seg. Tryggleiken til sjøs vil dermed verte svekt. Spørsmålet har heller ikkje vore lagt fram for dei andre høyringsinstansane. Det andre alternativet Advokatforeningen skisserer, nemleg ein bevisavskjæringsregel i straffeprosesslova, ligg utanfor

ansvarsområdet til Nærings- og handelsdepartementet og kan ikkje vurderast i samband med denne lovrevisjonen.

I denne omgangen vel departementet å fremje endringa som vart lagd fram for høyringsinstansane i høyringsrunden, men det er ein ambisjon å gjennomføre ei brei evaluering av alle sider ved det nye regimet for granskingar av sjøulykker som er forankra i kapittel 18 avsnitt II, fem år etter ikraftsetjing, det vil seie i 2013.

I § 477 tredje ledd er det vist til at forklaringar som nemnde i første ledd berre kan gjerast tilgjengelege for «sjøsikkerhetsmessige formål». Direktivet er snevrare og viser til «tryggleiksgranskinga». Det vert føreslått å bringe ordlyden i lova i samsvar med ordlyden i direktivet ved å innføre «andre formål enn sikkerhetsundersøkelsen», ettersom «sjøsikkerhetsmessige forhold» kan oppfattast som eit vidare omgrep og til dømes innebere at andre organ med mynde innanfor sjøfarten kunne nytte forklaringane i sitt arbeid med å betre tryggleiken til sjøs.

Av omsyn til vernet mot sjølvinnkriminalisering og uroa uttrykk av fleire høyringsinstansar knytt til at opplysningar kan verte nytta til andre formål enn dei som gjeld tryggleiken til sjøs, meiner departementet at ein i Noreg ikkje bør gjeve høve til å gjere informasjon tilgjengeleg, sjølv om det skulle være i «overriding public interest».

## 3.5 Internasjonale granskingar

### 3.5.1 Gjeldande rett

Sjølova § 482 gjeld internasjonale granskingar, det vil seie granskingar i samband med ulykker som involverer fleire statar. Etter første ledd kan granskinga gjennomførast i samarbeid med norsk utanriksstasjon, eller ein kan be om hjelp frå eit utanlandsk granskingsorgan når ulykka skjer utanfor riket.

Andre ledd slår fast at ved ei sjøulykke med norsk skip som skjer innanfor territoriet til ein framand stat, bør granskingsorganet så langt det er tenleg gå inn for å samarbeide med kyststaten i granskingane. Avsnitt II gjeld i slike tilfelle berre så langt kompetansen til norske styresmakter rekk etter folkeretten, og så langt lovgivinga i kyststaten ikkje er til hinder.

I § 482 tredje ledd er det slått fast at med mindre granskingsorganet etter § 476 andre ledd eller § 476 sjette ledd andre punktum er pliktig til å granske ei ulykke sjølv, kan det heilt eller delvis overlate ansvaret for granskingane til styresmakterne i ein annan «særleg berørt stat». Det er vidare

fastsett at granskingsorganet kan delta i granskingar av sjøulykker utanfor riket som vert gjennomførte av eit utanlandsk granskingsorgan. Det går også fram av tredje ledd at ved ulykker som er granskingspliktige etter § 476 andre ledd, kan granskingsorganet overlate ansvaret for granskingane til ein særskild kommisjon som er oppretta av fleire involverte statar i fellesskap for å granske årsakene til ulykka.

I sjølova § 484 tredje ledd er det stilt opp ei plikt for granskingsorganet til å melde frå til «særleg berørte stater innanfor EØS-området» om granskingar av sjøulykker som gjeld roroferjer og snøggåande passasjerfarty i rutetraffikk mellom EØS-hamner. § 476 andre ledd fastset dessutan at ved ei sjøulykke med desse fartytypene, og når norsk hamn var den siste hamna skipet var i (jf. § 472 tredje ledd), så kan ansvaret for granskinga overlatast til ein «særleg berørt stat», typisk flaggstaten.

### 3.5.2 Krav i direktivet

I artikkel 7 i direktivet er det fastsett nærmare reglar om hovudansvar og deltaking i granskingar når ulykka vedkjem fleire medlemsstatar. Det er slått fast eit generelt prinsipp om at det ikkje skal gjennomførast parallelle granskingar, men at dei statane ulykka vedkjem, så raskt som råd må verte samde om kven som skal ha hovudansvaret for å granske ulykka. Statar som ulykka særleg vedkjem, får rett til å delta i granskinga, og skal ha dei same rettane og det same tilgjenget til vitne og bevis som den medlemsstaten som har hovudansvaret for tryggleiksgranskinga. Slike statar skal også ha rett til å få teke omsyn til sine synspunkt av den medlemsstaten som har hovudansvaret for granskinga.

I artikkel 7 nr. 4 er det ei spesialføresegn som slår fast at når ei roroferje eller eit snøggåande passasjerfarty er innblanda i ei ulykke eller hending til sjøs, skal granskinga innleiast av den medlemsstaten som har råderett over det sjøterritoriet eller det indre farvatnet der ulykka eller hendinga har skjedd, eller dersom ulykka har skjedd i andre farvatn, av den medlemsstaten skipet sist besøkte. Denne staten skal vere hovudansvarleg for tryggleiksgranskinga og samordninga med andre medlemsstatar som ulykka særleg vedkjem, fram til det ligg føre ein felles avtale om kva stat det er som skal ha hovudansvaret for granskinga.

I artikkel 12 er det gitt nærmare reglar om samarbeid med tredjestatar som ulykka særleg vedkjem (dvs. statar som ikkje er med i EØS).

### 3.5.3 Høyringsnotatet

I høyringsbrevet vart det føreslått visse presiseringar for å gjennomføre artikkel 7 og 8 i direktivet fullt ut i norsk rett. Det vart mellom anna føreslått å lovfeste at «berørte stater» så raskt som råd bør verte samde om kven som har hovudansvaret for å granske ulykka, og at granskingsorganet i ein «berørt stat innanfor EØS-området» skal ha tilgjenge til dei same bevisa som det norske granskingsorganet (Statens havarikommisjon for transport). Føresegna i § 482 tredje ledd om at granskingsorganet kan overlate ansvaret for granskingsane til ein særskild kommisjon som er oppretta av «flere berørte stater i fellesskap», vart føreslått oppheva. Vidare vart meldeplikta til «særleg berørte stater» i § 484 tredje ledd føreslått teken inn i § 482.

### 3.5.4 Synspunkt frå høyringsinstansane

*Sjøfartsdirektoratet* føreslår ein forenkla tekst til § 482 tredje ledd:

«Ved undersøkelser som involverer en særlig berørt stat, skal undersøkelsesmyndigheten samarbeide med vedkommende stat og så raskt som mulig bli enige om hvem som skal ha hovedansvaret for undersøkelsen, og hvordan undersøkelsen skal gjennomføres.»

*Landsorganisasjonen i Norge* uttaler at det bør kome tydeleg fram at granskingar som vert gjennomførte i samarbeid med andre statar, må gjennomførast på ein slik måte at bevis som kjem fram, ikkje kan nyttast i ei eventuell straffeforfølgning.

*Norges Rederiforbund* viser til verkeområdet for føresegnene om gransking av sjøulykker i kapittel 18 avsnitt II i lova, og minner om at forbundet tidlegare har gitt uttrykk for at det delvis bryt med flaggstatsprinsippet. Prinsippet i artikkel 7 i direktivet bøter etter forbundet sitt syn til ein viss grad på problema knytte til parallelle granskingar, men ikkje når det gjeld tilfelle der tredje statar er involverte. Slik forbundet ser det, bør norske styresmakter i størst mogleg grad leggje vinn på å etterleve flaggstats og/eller kyststatsprinsippet ved val av hovudansvarleg.

*Sjømannsorganisasjonane* meiner det same som LO og uttaler:

«Undersøkelser som gjennomføres i samarbeid med andre [stater], må gjennomføres på en slik måte at bevis og andre momenter som

kommer frem i undersøkelsen, ikke kan benyttes i en eventuell straffeforfølgelse. Dette momentet bør komme tydelig frem i endringsforslaget.»

### 3.5.5 Vurdering frå departementet si side

Direktivet inneber eit meir forpliktande samarbeid mellom granskingsorgan i ulike statar som ulykka vedkjem, enn det sjølova og IMO-koden legg opp til. Etter direktivet har mellom anna statar innanfor EØS-området som ulykka vedkjem, også ein rett til å delta i utforminga av granskinga, og rett til å få tilgjenge til vitne og bevis. Etter reglane i sjølova er dessutan høvet til å overlate granskinga til ein «særleg berørt stat» noko meir avgrensa enn i direktivet.

Sjøfartsdirektoratet føreslår ei mindre justering i utkastet som vart sendt på høyring, utan at det materielt sett endrar på høyringsutkastet. Departementet kan ikkje sjå at den alternative teksten som er føreslått av direktoratet, betrar forslaget som vart sendt på høyring, og som dessutan er nesten ordrett likt den tilsvarende teksten i direktivet.

Departementet er samd med Norges Rederiforbund i at det er uheldig med parallelle granskingar, som jamvel kan ende med ulik konklusjon med omsyn til hendingsgang og årsaksforhold. IMO-koden har i kapittel 9 lagt opp til at parallelle granskingar kan setjast i verk, medan direktivet krev eit tettare samarbeid når ulykka vedkjem to eller fleire EØS-statar. Departementet legg til grunn at granskingsorganet så langt råd er freistar å unngå parallelle granskingar som endar opp med to rapportar.

Når det gjeld LO og sjømannsorganisasjonane si uro knytt til bruk av forklaringar o.a. i ei straffesak, minner departementet om at det er ei plikt etter artikkel 9 for alle statar i EØS å ta inn i lovgivinga si eit forbod mot å nytte slike opplysningar til andre formål enn dei som gjeld tryggleiksgranskinga, såleis også i straffesaker. Norske styresmakter kan ikkje i si lovgiving gripe inn i lovgivinga til andre EØS-statar, og departementet føreset at alle EØS-statar gjennomfører forbodet i direktivet på tilsvarende måte som det er nedfelt i § 477 i sjølova. Elles vil departementet presisere at retten til tilgjenge til bevis, medrekna forklaringar, ikkje gjeld granskingsorgan i tredjeland.

I artikkel 7 nr. 4 er det som nemnt ei spesialføresegn som gjeld framgangsmåten når ei roroferje eller eit snøggåande passasjerfarty er innblanda i ei sjøulykke. Departementet føreslår at også denne føresegna vert teken inn i § 482, i tråd med

teksten i direktivet. Forslaget var ikkje på høyring, men innhaldet i forpliktinga var kjend for høyringsinstansane.

Departementet føreslo også at meldeplikta i noverande § 484 tredje ledd overfor ein «særleg berørt stat», vert flytta over til § 482. Grunnen er at det vil framstå som meir oversiktleg. Meldeplikta vart samtidig føreslått som ei generell plikt, ikkje berre ei plikt som gjeld i samband med ulykker med roroferjer og snøggåande passasjerskip. Sjå nærmare om forslaget i punkt 3.6 nedanfor.

Forslaget om å oppheve føresegna i § 482 tredje ledd om at granskingsorganet kan overlate ansvaret for granskingane til ein særskild kommisjon oppretta av fleire statar i fellesskap, er ikkje kommentert av høyringsinstansane. Direktivet opnar ikkje opp for ei løysing med felles granskingskommisjon, og føresegna vert føreslått oppheva.

### 3.6 Rettar for dei saka vedkjem

#### 3.6.1 Gjeldande rett

Sjølova § 484 første og andre ledd gjeld rettar for dei saka vedkjem, medan tredje ledd omhandlar melding til «særleg berørte stater». I første ledd er det slått fast at når granskingsorganet bestemmer seg for å setje i verk ei gransking, så skal ein så framt det er mogleg, melde frå om det til eigaren av skipet, reiarlaget, skipsføraren, brukarar og assurandørar av skipet og andre som saka vedkjem. Slik melding skal givast så snart som råd, og skal innehalde opplysningar om kva rettar dei saka vedkjem, har.

I andre ledd er det bestemt at før granskinga vert avslutta, skal dei som er nemnde i første ledd, givast høve til å kome med opplysningar og synspunkt om sjøulykka og årsakene til ulykka. Dei bør også givast høve til å vere til stades ved granskingane, og dei har rett til å gjere seg kjende med dokumenta i saka, i den grad granskingsorganet finn at det kan skje utan at granskinga vert hindra.

I tredje ledd er det stilt opp ei plikt for granskingsorganet til å melde frå til «særleg berørte stater innenfor EØS-området» om granskingar som gjeld sjøulykker med roroferjer og snøggåande passasjerfarty i rutetrafikk mellom EØS-hamner. I meldinga skal det vere opplyst om kva rettar desse statane har.

#### 3.6.2 Krav i direktivet

Direktivet har ingen direkte tilsvarende føresegner som dei som finst i sjølova § 484 første og andre ledd.

Artikkel 8 bokstav g slår likevel fast at granskingsorganet skal kunne avhøyre vitne utan at det er personar til stades som vil kunne verte oppfatta slik at dei er interesserte i å hindre tryggleiksgranskinga. Det er ikkje nærmare spesifisert kva slags personar dette kan vere, eller kva slags interesser dei eventuelt kan representere.

#### 3.6.3 Høyringsnotatet

I høyringsnotatet vart overskrifta i § 484 føreslått omformulert og tredje ledd føreslått flytta til § 482. Departementet grunn gav dette med at det vil vere meir oversiktleg om føresegner som gjeld samarbeid mellom statar som ulykka vedkjem, vert behandla i den same føresegna, og at § 484 vert reindyrka til å innehalde rettar for dei saka vedkjem.

#### 3.6.4 Synspunkt frå høyringsinstansane

*Advokatforeningen* uttaler om dette forslaget:

«Advokatforeningen bemerker at de foreslåtte endringene i sjøloven § 484 kun retter seg mot forflytting av bestemmelsens tredje ledd til § 482 og en endring av bestemmelsens overskrift. Etter endringen fremstår bestemmelsen som en enda klarere bestemmelse om rettigheter for dem som saken angår.

Advokatforeningen bemerker i denne forbindelse også at det ikke er foreslått endringer i sjøloven § 484, 2. ledd, i forbindelse med implementeringen av direktivet. Som Advokatforeningen tidligere har gitt uttrykk for i tilknytning til utarbeidelsen av Retningslinjer for advokatrepresentasjon ved sjøulykker, innebærer § 484, 2. ledd at advokat som representerer reder og assurandør som hovedregel har rett til å være til stede ved undersøkelsene, inkludert undersøkelsesmyndighetens intervjuer med mannskapet, samt til å gjøre seg kjent med sakens dokumenter. Denne hovedregelen gjelder med et unntak for de tilfeller hvor tilstedeværelsen eller innsynet vil være til hinder for undersøkelsen.

Hovedregelen er reflektert i Retningslinjene for advokatrepresentasjon ved sjøulykker, hvor det også er tilrettelagt for at advokat som representerer reder og assurandør, men som

også bistår mannskapet, skal fratre ved avslutningen av et avhør, slik at undersøkelsesmyndigheten kan stille ytterligere spørsmål dersom de finner dette nødvendig. Disse retningslinjene har fått støtte fra departementet.

Da det ikke er foreslått noen endringer i dette regelverket, forstår Advokatforeningen det slik at eksisterende regelverket skal praktiseres i tråd med lovens ordlyd, dvs. at det kreves særskilte omstendigheter for at tilstedeværelse av reder og assurandørs advokat ved avhør skal anses for å være til hinder for undersøkelsen, og at hovedregelen skal være tilstedeværelse.

Advokatforeningen mener det er riktig å ikke foreta noen endringer i den nåværende reguleringen i sjøloven, da verken reder eller assurandør under normale omstendigheter vil ha interesser som hindrer sikkerhetsundersøkelsen. Tvert imot, er begge disse aktørene interessert i best mulig oppfølging av de sikkerhetsmessige aspektene ved en sjøulykke.»

### 3.6.5 Vurdering frå departementet si side

Forslaget i høyringsnotatet om å endre overskrifta og reindyrke føresegna i § 484 slik at det vert ei rein føresegn om rettar for dei saka vedkjem, og såleis flytte noverande tredje ledd til § 482, har fått tilslutning frå høyringsinstansane. Etter IMO sin «Casualty Investigation Code» har statar som ei sjøulykke i vesentleg grad får verknader for, plikt til å melde frå til kvarandre om slike ulykker, jf. artikkel 5. Noverande § 484 tredje ledd seier ikkje noko om ei slik generell plikt, men har med ei føresegn om slik meldeplikt i samband med sjøulykker med roroferjer og snøggåande passasjerskip som går i rutefart mellom EØS-hamner. Departementet meiner at denne meldeplikta bør utvidast i tråd med koden, men at dette bør nedfellast i § 482 om internasjonale granskingar og ikkje i § 484.

Departementet merkar seg kommentaren frå Advokatforeningen når det gjeld forståinga av ordlyden i § 484 og praktiseringa av denne paragrafen. Frå departementet si side vart det då heller ikkje foreslått å endre lovteksten i første og andre ledd. På bakgrunn av etiske problemstillingar som kan oppstå når ein advokat representerer både reiar, assurandør og mannskap, har Advokatforeningen sjølv teke initiativ til å ta inn presiseringar i dei etiske retningslinjene for advokatar. Departementet er nøgd med at advokatbransjen sjølv har vore oppteken av dei etiske problemstillingane som kan oppstå ved representasjon etter

sjøulykker, og legg til grunn at advokatar vil ha merksemda retta mot dette også ved framtidige sjøulykker.

## 3.7 Granskingsrapport

### 3.7.1 Gjeldande rett

Sjølova § 485 inneheld føresegner om granskingsrapporten (*marine casualty report*). Etter første ledd har granskingsorganet plikt til å utarbeide ein rapport som gjer greie for hendingsgangen og årsaksforholda. Rapporten skal også innehalde eventuelle tilrådingar frå granskingsorganet om tiltak som bør setjast i verk eller vurderast med sikte på å hindre liknande sjøulykker i framtida.

Det følgjer av andre ledd at før granskingsorganet sluttbehandlar rapporten, skal eit utkast til rapport leggast fram for dei som er nemnde i § 484 første ledd, og for «særleg berørte stater», om dei ber om det. Dei som får utkastet til gjennomsyn, skal givast ein rimeleg frist for å kunne kome med kommentarar, med mindre særlege forhold tilseier at dette ikkje vert gjort.

Tredje ledd slår fast at rapportutkastet ikkje er offentleg, medan fjerde ledd bestemmer at det skal meldast frå til EFTA sitt overvåkingsorgan (ESA) om rapportar etter sjøulykker med roroferjer eller snøggåande passasjerskip, som nemnt i § 472 tredje ledd. Femte ledd presiserer at avgjerder tekne av granskingsorganet etter paragrafen, ikkje kan påklagast.

### 3.7.2 Krav i direktivet

I artikkel 14 og 15 er det gitt nærmare reglar om rapportar og tilrådingar som gjeld tryggleiken. Det vert stilt opp ei plikt for granskingsorganet – så langt råd er – til å levere ein rapport innan 12 månader etter ulykka. Dersom det ikkje lét seg gjere, skal det givast ut ein førebels rapport. Det vert også gitt høve til å utferde ein forenkla rapport ved andre hendingar enn svært alvorlege sjøulykker, eventuelt også ved alvorlege ulykker. Artikkel 17 opprettar formelt Den europeiske informasjonsplattforma for sjøulykker (EMCIP), som vert administrert av European Maritime Safety Agency (EMSA). Medlemsstatane pliktast å melde frå om ulykker til denne databasen.

### 3.7.3 Høyringsnotatet

Departementet føreslo ein del mindre endringar i § 485 for at pliktene etter direktivet skulle verte reflekterte fullt ut i norsk lovgiving, mellom anna

at rapport som hovudregel skal liggje føre innan 12 månader. Dersom det ikkje lèt seg gjere, skal det givast ut ein førebels rapport innan 12 månader. Det vart også føreslått lovfesta at det kan givast ut ein forenkla rapport også i andre tilfelle enn der granskingsorganet pliktar å gjennomføre ei gransking, jf. § 476 andre ledd.

### 3.7.4 Synspunkt frå høyringsinstansane

*Sjøfartsdirektoratet* føreslår ny tekst til § 484 fjerde ledd:

«For andre hendelser til sjøs hvor resultatet av undersøkelsen ikke kan bidra til å forhindre fremtidige ulykker og hendelser, kan undersøkelsesmyndigheten utarbeide en forenklet rapport.»

*Norges Rederiforbund* oppfattar § 485 nytt femte ledd slik at eventuelle førebels rapportar må givast ut innan 12 månader etter ulykka, men meiner at dette bør presiserast uttrykkjeleg i lovteksten.

### 3.7.5 Vurdering frå departementet si side

Departementet meiner at det bør lovfestast at ein endeleg rapport så langt råd er bør vere utarbeidd innan 12 månader. Ei lovfesting av tolvmånersfristen vil understreke at det er viktig at rapportar som hovudregel skal vere ferdigstilte innan rimeleg tid. Dersom dette ikkje er mogleg, skal ein førebels rapport givast ut innan 12 månader. Statens havarikommisjon for transport har i fleire tilfelle gitt ut førebels rapport, sjølv om det ikkje har vore pålagt, og det ser departementet positivt på. *Norges Rederiforbund* meiner det bør presiserast i lovteksten at også førebels rapportar skal liggje føre innan 12 månader. Direktivet krev dette, og departementet er samd i at det også bør presiserast i lovteksten, og fremjar såleis forslag om det.

Det alternativet til tekst *Sjøfartsdirektoratet* har kome med, inneheld ein annan omgrepsbruk enn den som er nytta i direktivet og i lovutkastet. Det høvet direktivet gir til å gi ut ein forenkla rapport, gjeld ikkje nødvendigvis berre for «andre hendelser», slik direktoratet føreslår; ein slik forenkla rapport kan også utarbeidast når det dreier seg om ei «alvorlig ulykke». Kanskje nettopp i dei sistnemnde tilfella vil det i visse høve vere tenleg med ein forenkla rapport. Direktivet gir ikkje høve til å leggje fram ein forenkla rapport ved svært alvorlege sjøulykker, alt-

så dei ulykkene som er granskingspliktige. Dette bør gå fram av lovteksten, slik det var føreslått i høyringsnotatet, og departementet ser derfor ingen grunn til å endre på forslaget frå høyringsnotatet.

Rapporteringsplikta i direktivet, som for norske styresmakter vert til ESA, gjeld både endelege, førebels og forenkla rapportar. Etter direktivet gjeld ikkje rapporteringsplikta for granskingar av farty som ikkje er omfatta av direktivet, til dømes fiskefarty under 15 meter.

## 3.8 Gransking av sjøulykker eller andre hendingar gjennomført av Sjøfartsdirektoratet

### 3.8.1 Gjeldande rett

Sjølova § 486 omhandlar granskingar som *Sjøfartsdirektoratet* gjennomfører av sjøulykker eller andre hendingar. Paragrafen slår i første ledd fast at føresegnene i avsnitt II ikkje er til hinder for at *Sjøfartsdirektoratet* granskar sjøulykker som granskingsorganet bestemmer seg for ikkje å granske, eller granskar hendingar som fell utanfor ansvarsområdet til granskingsorganet.

I andre ledd går det fram at ved andre sjøulykker enn dei som er omfatta av første ledd, kan *Sjøfartsdirektoratet* berre gjere ulykkesgranskingar etter godkjenning frå granskingsorganet. Granskingsorganet kan avgrense godkjenninga si til nærmare spesifiserte tiltak med sikte på å hente inn informasjon.

Tredje ledd er ei forskriftsfullmakt, medan fjerde ledd dreier seg om ei meldeplikt for granskingsorganet overfor *Sjøfartsdirektoratet*.

### 3.8.2 Krav i direktivet

Direktivet har ingen føresegner som svarer til dei som går fram av sjølova § 486.

### 3.8.3 Høyringsnotatet

Det vart i høyringsbrevet ikkje føreslått endringar i § 486.

### 3.8.4 Synspunkt frå høyringsinstansane

*Sjøfartsdirektoratet* ber om ei tydeleggjering av kva rolle direktoratet skal ha ved sjøulykker, og uttaler:

«I denne paragrafen bør også sjøulykke endres til ulykke eller hendelse. Man bør videre tyde-

liggjøre at Sjøfartsdirektoratets undersøkelse av ulykker er en undersøkelse i forbindelse med etatens tilsynsarbeid i henhold til skips-sikkerhetsloven. Det vil vise at bestemmelsen ikke kommer i konflikt med direktivets artikkel 8, som krever at sikkerhetsundersøkelser skal foretas av et uavhengig og fast undersøkelsesorgan med en organisasjon, rettslig struktur og beslutningstaking uavhengig av andre parter hvis interesser vil kunne komme i konflikt med den oppgaven organet har fått.»

### 3.8.5 Vurdering frå departementet si side

Det vart i høyringsbrevet ikkje føreslått endringar i § 486. Men departementet er samd med Sjøfartsdirektoratet i at det bør gjerast tydeleg at den innhentinga av informasjon og den vurderinga Sjøfartsdirektoratet gjer etter ei sjøulykke, skjer under utøving av tilsynsmynde etter skipstrygg-leikslova. Bakgrunnen for at § 486 vart teken inn i lovverket, var at det på det tidspunktet då lovfor-slaget vart sett fram, var aktuelt at Sjøfartsdirekto-ratet skulle vere granskingsorgan i samband med arbeidsulykker. Ordninga vart derimot slik at også desse ulykkene vart lagde til Statens havari-kommisjon for transport.

Vidare er det i den noverande § 486 lagt opp til at Sjøfartsdirektoratet kan granske ulykker eller hendingar som Statens havarikommisjon for transport ikkje granskar. Men også slike ulykker/hendingar vil vere omfatta av direktivet. Som nemnt inneheld direktivet ei klar føring om at granskingsorganet skal vere fagleg uavhengig, noko Sjøfartsdirektoratet – i motsetnad til Statens havarikommisjon for transport – ikkje er. Slik departementet ser det, vil det derfor vere i strid med intensjonen i direktivet dersom Sjøfartsdirekto-ratet skulle granske ulykker som kommisjonen ikkje granskar. Den mest ryddige og korrekte implementeringsløyisinga vil derfor vere å opp-heve innhaldet i § 486, og departementet fremjar då òg forslag om det.

## 3.9 Behandling av sjøfolk som har vore involverte i ei sjøulykke

### 3.9.1 Gjeldande rett

Sjølova inneheld ingen føresegner om rettferdig behandling av sjøfolk.

### 3.9.2 Krav i direktivet

I fortalens nr. 9 til direktivet er det framheva kor viktig det er å verne sjøfolk etter ei ulykke, og det er slått fast:

«Sjøfolk er anerkjent som en særskilt kategori arbeidstakere og trenger særlig vern på bakgrunn av at sjøfarten er verdensomspennende og at de kan komme i kontakt med forskjellige jurisdiksjoner, særlig ved kontakt med offentlige myndigheter. For å bedre sjøsikkerheten bør sjøfolk kunne regne med rettferdig behandling ved sjøulykker. Sjøfolks menneskerettigheter og verdighet bør til enhver tid sikres, og alle sikkerhetsundersøkelser bør gjennomføres raskt og på en rettferdig måte. Videre bør medlemsstatene for dette formål og i samsvar med sin nasjonale lovgivning ta hensyn til de relevante bestemmelsene i IMOs retningslinjer for rettferdig behandling av sjøfolk i forbindelse med sjøulykker.»

I artikkel 18 er det stilt krav om at ein medlemsstat i den nasjonale lovgivinga skal ta omsyn til relevante føresegner gitt av IMO om rettferdig behandling av sjøfolk.

### 3.9.3 Høyringsnotatet

I høyringsnotatet vart det vist til at artikkel 18 i direktivet slår fast at det skal takast omsyn til IMO sine retningslinjer om rettferdig behandling av sjøfolk. Departementet føreslo på bakgrunn av dette å lovfeste dette i ein ny § 486 a.

### 3.9.4 Synspunkt frå høyringsinstansane

*Advokatforeningen* uttaler om dette forslaget:

«Advokatforeningen anser det som positivt at det inntas en henvisning til IMOs retningslinjer om rettferdig behandling av sjøfolk. IMOs retningslinjer tar hensyn til sjøfartens natur, og særlig det faktum at sjøfolk ofte vil være av utenlandsk nasjonalitet i forhold til stedet der sjøulykken skjer, samt at sjøfarten innebærer et behov for forholdsvis rask forflytning av mannskap videre til neste havn, eller repatriering. Advokatforeningen mener disse retningslinjene bør hensyntas ved alle sider av oppfølging av sjøulykker, og anbefaler at innføringen av henvisningen i sjøloven på sikt også fører til en tilsvarende henvisning i gjeldende regelverk for politiets etterforskning.»



*Landsorganisasjonen i Norge* uttaler:

«I forhold til § 486a er det viktig at undersøkelser som gjennomføres av Havarikommisjonen, utføres som et minimum i henhold til IMOs retningslinjer for behandling av sjøfolk involvert i en sjøulykke. Det er derfor usikkert om tekstforslaget «tas hensyn til» er sterkt nok i denne sammenheng.»

*Sjømannsorganisasjonane* har det same synet som LO, og utdjuar det slik:

«Det er internasjonalt anerkjent at sjøfolk er en arbeidstakergruppe som trenger særlig vern på grunn av skipsfartens spesielle karakter. Sjøfolks menneskerettigheter og verdighet skal til enhver tid sikres. Det er derfor meget viktig at undersøkelser som gjennomføres av Havarikommisjonen, utføres som et minimum i henhold til IMO's retningslinjer for behandling av sjøfolk involvert i en sjøulykke.

Kriminalisering av sjøfolk er et internasjonalt voksende problem, noe norsk lovgivning må ta inn over seg. Skal norske sjøfolk involvert i en sjøulykke i utlandet kunne forvente å behandles på en rettferdig måte i henhold til IMO's retningslinjer, må Norge som et minimum følge de samme retningslinjene fullt ut. Fremlagt tekstforslag er ikke sterkt nok til å ivareta rettferdig behandling av sjøfolk når lovforslaget benytter uttrykket «tas hensyn til».

### 3.9.5 Vurdering frå departementet si side

Korleis sjøfolk vert behandla etter sjøulykker, har fått nokså stor merksemd, både internasjonalt og nasjonalt, i dei seinare åra. Det er viktig at flaggstatar, kyststatar, heimstaden til sjøfolka, politi- og påtalemakt og reiarlag er medvitne om kor store påkjenningar det kan innebere for ein sjømann å verte forhøyrd av ulike styresmakter, reiarlaget, assurandørar o.a., og i somme tilfelle måtte opphalde seg borte frå heimen i lengre tid medan ulike prosessar går føre seg. Det er derfor positivt at direktivet tek inn ei tilvising til IMO sine retningslinjer om «fair treatment of seafarers».

LO og sjømannsorganisasjonane ønskjer at det i lovteksten bør stå at retningslinjene skal følgjast fullt ut. I samband med dette vil departementet for det første nemne at IMO sine retningslinjer rettar seg mot alle involverte statar, og at Noreg i si nasjonale lovgiving ikkje kan stille krav til andre

statar. For det andre er retningslinjene utforma som rettleiande føresegner, og det høver såleis ikkje å ta dei inn i norsk rett som vilkårslause rettar eller krav. Departementet vil derfor halde fast ved forslaget frå høyringsrunden.

Dette inneber på ingen måte at retningslinjene kan ignoreras. Tvert imot inneber forslaget om at det skal takast omsyn til dei så langt det lèt seg gjere. Det vil seie at mellom anna styresmakter og reiarlag må gjere alt dei kan for å etterleve retningslinjene.

Departementet føreslår at henvisinga til IMOs retningslinjer takast inn i § 486.

## 3.10 Forskriftsfullmakt

### 3.10.1 Gjeldande rett

Sjølova kapittel 18 avsnitt II har ei rad føresegner som gir Kongen høve til å fastsetje utfyllande føresegner til lova. Desse er tekne inn i kvar einskild føresegn.

### 3.10.2 Krav i direktivet

Direktivet har av naturlege årsaker ingen føresegner om forskriftsfullmakt.

### 3.10.3 Høyringsnotatet

I høyringsnotatet viste departementet til at det vurderer om det bør fastsetjast ei utfyllande forskrift for gjennomføring av direktivet. I samband med dette gjekk departementet igjennom dei noverande forskriftsheimlane i sjølova, og viste til at det er eit behov for ytterlegare forskriftsheimlar. I staden for at forskriftsheimlar vert tekne inn i kvar einskild paragraf, vart det i høyringsbrevet føreslått teke inn ein eigen forskriftsheimel avslutningsvis i kapittel 18, avsnitt II.

### 3.10.4 Synspunkt frå høyringsinstansane

Ingen høyringsinstansar har innvendingar mot forslaget i høyringsbrevet.

### 3.10.5 Vurdering frå departementet si side

Som det er gjort greie for i høyringsbrevet, vil det vere meir tenleg med éi forskriftsfullmakt i lova enn fleire einskildståande forskriftsfullmakter til kvar paragraf. Departementet fremjar derfor forslag om ei forskriftsfullmakt i ny § 486 a.

## 4 Administrative og økonomiske konsekvensar

Direktivet inneheld ein del nye plikter for Statens havarikommisjon for transport (SHT), samtidig som ein del sjøulykker som etter norsk rett er granskingspliktige, ikkje lenger vil vere det. Artikkelen 8 nr. 5 i direktivet understrekar samtidig at granskingsorganet straks, og på kva som helst tidspunkt, skal kunne reagere når det får melding om ei ulykke, og få tilstrekkelege ressursar til å utføre oppgåvene sine på ein uavhengig måte.

I høyringsrunden viser *Statens havarikommisjon for transport* til at etaten har fått tilført to nye stillingar på grunn av det auka ressursbehovet som direktivet fører med seg, men at det er nødvendig med ei evaluering av ressursbehovet etter at ein har gjort erfaringar med dei endringane i sjølova direktivet leier til. SHT er elles nøgd med dei føreslåtte lovendringane.

*CEFOR* understrekar på si side at det er viktig at Statens havarikommisjon for transport får tilført nok ressursar til at etaten kan halde ved like og vidareutvikle den kompetansen og kapasiteten kommisjonen har.

Departementet reknar med at direktivet vil føre til eit auka ressursbehov på to-tre stillingar i Statens havarikommisjon for transport. Etaten har fått tilført to nye stillingar for å kunne gjennomføre direktivet. For andre offentlege styresmakter, og for private, reknar ein ikkje med at lovendringane får vesentlege konsekvensar.

## 5 Merknader til lovendringsforslaget

### Til § 8

Endringa er berre av administrativ art, og for skip som vert innførte i skipsregisteret, vel eigaren heimstaden blant dei byane og tettstadene ved kysten som *det organet departementet bestemmer*, har godkjent som heimstader. Dette organet vil bli utpekt i forskrift.

### Til § 472

Definisjonen av omgrepet «sjøulykker» i andre ledd er omformulert og flytta til ny § 472 a bokstav e. I tredje ledd andre punktum er den spesielle definisjonen av omgrepet «sjøulykker» som gjeld for roroferjer og snøggåande passasjerskip, oppheva og ikkje vidareført. Direktivet har ikkje ulike definisjonar av omgrepet for ulike skipstypar. Tredje ledd tredje og fjerde punktum er flytta til ny § 472 a.

### Til § 472 a

*Første ledd* inneheld ein definisjon av omgrepet «alvorlig ulykke», jf. artikkel 3 nr. 3 i direktivet, som viser til det materielle innhaldet i omgrepet i MSC-MEPC.3/Circ.3 frå IMO sin sjøtryggleikskomiteé og IMO sin komité for vern av havmiljøet (MEPC) av 18. desember 2008. Omgrepet omfattar dei noko mindre omfattande ulykkene der det har vore brann, eksplosjon o.a. Lista er ikkje uttømmende. Ulykka må igjen ha ført til ein av konsekvensane som er lista opp i nr. 1 til 3. Omgrepet overlèt til ei viss grad til granskingsorganet å vurdere om ei hending skal reknast som ei «alvorlig ulykke». Konsekvensane av at hendinga vert omfatta av bokstav a, er at granskingsorganet må gjere ei førebels vurdering etter § 476 tredje ledd for å avgjere om ulykka skal granskast. Dersom det vert sett i verk ei gransking, kan granskingsorganet utarbeide ein forenkla rapport, jf. utkastet til § 485 fjerde ledd.

*Andre ledd* definerer omgrepet «hurtiggående passasjerfartøy», jf. artikkel 3 nr. 5 i direktivet, som igjen viser til det materielle innhaldet i omgrepet i direktiv 1999/35/EF artikkel 2. Definisjonen i direktivet er endra ved direktiv 2002/84/EF, som viser til at det er SOLAS med seinare endringar som gjeld. Lovteksten reflekterer denne endringa. Omgrepet var tidlegare definert i § 472 tredje ledd fjerde punktum.

*Tredje ledd* definerer omgrepet «roroferge», jf. artikkel 3 nr. 5 i direktivet, som igjen viser til det materielle innhaldet i omgrepet i direktiv 1999/35/EF artikkel 2. Omgrepet var tidlegare definert i § 472 tredje ledd tredje punktum.

*Fjerde ledd* definerer omgrepet «sjøulykke», som tidlegare gjekk fram av § 472 andre ledd. Omgrepet er definert i artikkel 3 nr. 2 bokstav a i direktivet, som viser til det materielle innhaldet i omgrepet i IMO-koden om gransking av sjøulykker, kapittel 2 punkt 2.9. Omgrepet, som er i tråd med definisjonen i direktivet og i IMO-koden, er noko utvida i forhold til tidlegare, samtidig som nesten-ulykker ikkje lenger er omfatta. I den nemnde føresegna i IMO-koden er det også slått fast at omgrepet omfattar «the loss of a person from a ship». Dette er ikkje direkte attgitt i definisjonen, men vert omfatta av ordlyden «noen omkommer».

*Femte ledd* definerer omgrepet «svært alvorlig sjøulykke», jf. artikkel 3 nr. 2 bokstav b i direktivet, som viser til det materielle innhaldet i omgrepet i kapittel 2 punkt 2.22 i IMO-koden. Gjeldande rett inneheld ingen direkte parallell, men sjølova § 476 andre ledd om «alvorlige sjøulykker» gjorde greie for kva slags ulykker som var underlagde granskingsplikt. Det viktigaste i samband med

omgrepet er då òg at utkastet til § 476 andre ledd slår fast at ei «svært alvorlig sjøulykke» skal granskast. I forhold til gjeldande rett er omgrepet noko utvida, mellom anna i den avsluttande passusen i ordlyden om at omgrepet også omfattar tilfelle der det har vore «umiddelbar fare» for at skipet skulle gå tapt, nokon skulle misse livet osv. Dette er ei særnorsk føresegn som er vidareført frå noverande § 476 andre ledd.

I artikkel 3 nr. 2 bokstav b i direktivet er uttrykket *very serious casualty* nytta, og som nemnt ovanfor skal denne ordlyden vere i samsvar med IMO-koden. I den opphavlege koden av 1997 var dette omgrepet definert, medan den endra koden av 2008 nyttar omgrepet *very serious marine casualty*. Innhaldet i omgrepa er likevel meir eller mindre identisk. Ved gjennomføringa av direktivet legg departementet til grunn det omgrepet som er nytta i den endra koden av 2008.

*Sjette ledd* fastset at skade som gjerast med hensikt, ikkje skal reknas som ei sjøulykke eller svært alvorleg sjøulykke.

#### Til § 473

Tredje ledd og fjerde ledd andre punktum vert oppheva. Føresegnene inneheld forskriftsfullmakter som i staden vert føreslått tekne inn som ny § 486 a.

#### Til § 475

§ 475 første ledd andre og tredje punktum, og tredje ledd, vert oppheva. Føresegnene inneheld forskriftsfullmakter som i staden vert føreslått tekne inn som ny § 486 a.

#### Til § 475 a

Paragrafen er ny og stiller opp ei plikt for alle til å sikre bevis etter ei sjøulykke. Føresegna gjennomfører artikkel 13 i direktivet. Uttrykket «så snart omstendighetene tillater det» tek omsyn til at det viktigaste ved ei sjøulykke er å sikre liv, helse, miljø og materielle verdiar. Men så snart situasjonen er slik at ein om bord eller hos reiarlaget får høve til det, skal ein sikre bevis som er «nødvendige for sikkerhetsundersøkelsen». Det sistnemnde uttrykket er noko skjønsmessig, ettersom det like etter ulykka ikkje nødvendigvis vil vere opplagt kva for bevis som skal sikrast, men uttrykket omfattar i alle høve dei punkta som er nemnde i bokstav a til c.

#### Til § 476

Paragrafen er vesentleg endra på fleire punkt i forhold til den gjeldande paragrafen.

*I første ledd* første punktum er det presisert at granskinga seinast skal setjast i gang innan to månader etter at ulykka skjedd.

*Andre ledd* stiller opp ei plikt til å setje i verk gransking ved svært alvorlege sjøulykker, jf. § 472 a femte ledd, i dei tilfella som er nemnde i bokstav a til c. *Bokstav a* svarer til artikkel 5 nr. 1 bokstav a i direktivet. *Bokstav b* svarer til artikkel 5 nr. 1 bokstav b i direktivet. Ordlyden i direktivet er «sjøterritorium og indre farvatn», og det vert omfatta av omgrepet «innenfor riket». *Bokstav c* svarer til artikkel 5 nr. 1 bokstav b i direktivet. Presiseringa avslutningsvis i andre ledd om at granskingsplikta ikkje gjeld fiskefarty under 15 meter der skipet har gått tapt utan at nokon har mist livet, speglar att at direktivet ikkje gjeld for fiskefarty under denne storleiken, jf. artikkel 2 nr. 2 bokstav d.

*Tredje ledd* bestemmer at granskingsorganet skal gjere ei førebels vurdering for å avgjere om det skal setjast i verk gransking ved alvorlege ulykker, jf. § 472 a bokstav a. Føresegna svarer til artikkel 5 nr. 2 i direktivet. Føresegna har ingen parallell i gjeldande rett.

*Fjerde ledd* svarer til noverande tredje ledd. Forskriftsfullmakta i noverande tredje ledd er ikkje vidareført, men teken inn som ei generell fullmakt i ny § 486 a.

*Femte ledd* svarer i det vesentlegaste til noverande fjerde ledd, men andre punktum er noko utvida for at føresegna skal harmonere med artikkel 5 nr. 2 i direktivet.

*Sjette ledd* er identisk med noverande femte ledd.

*Sjuande ledd* svarer til noverande femte ledd, med unntak av at instruksjonsretten til departementet overfor granskingsorganet er oppheva. Årsaka til dette er at direktivet krev at granskingsorganet skal vere fagleg uavhengig og ikkje kunne instruerast om kva ulykker det skal granske.

#### Til § 477

I tredje ledd i paragrafen er det presisert at opplysningar som avslører identiteten til vitne, og opplysningar av særleg sensitiv og privat art, ikkje kan stillast til rådvelde for andre formål enn dei som gjeld tryggleiksgranskinga. Føresegna svarer til artikkel 9 i direktivet. Det inneber elles også ei innskjerping av føresegna at omgrepet «sikkerhetsundersøkelsen» vert nytta i staden for

«sjøsikkerhetsmessige formål». Omgrepet «sikkerhetsundersøkelsen» inneber at opplysningane berre kan stillast til rådvelde for granskingsorganet i samband med den aktuelle granskinga.

*Til § 482*

Det er gjort nokre endringar i paragrafen.

I *første ledd* er det stilt opp ei meldeplikt når ei sjøulykke involverer ein «særleg berørt stat», medrekna ein tredjestat. Føresegna er ei vidareføring og utviding av meldeplikta som tidlegare gjekk fram av § 484 tredje ledd.

*Andre ledd* svarer til noverande første ledd.

*Tredje ledd* presiserer korleis ei ulykke som involverer ein «særleg berørt stat», skal handterast, og understrekar mellom anna at ein så snart som råd bør verte samd om kven som skal vere hovudansvarleg for granskinga. Føresegna svarer til artikkel 7 nr. 1 første avsnitt.

*Fjerde ledd* er ny og svarer til artikkel 7 nr. 4 i direktivet.

*Femte ledd* er ny og svarer til artikkel 7 nr. 1 andre avsnitt i direktivet.

*Til § 484*

Tredje ledd er oppheva, men vidareført i ei meir generell form i § 482 første ledd. Overskrifta er samtidig endra for å tydeleggjere at føresegna etter endringa er ei føresegn som dreier seg om rettane til dei saka vedkjem.

*Til § 485*

Fjerde til sjette ledd i paragrafen er endra for å gjennomføre artikkel 14F i direktivet fullt ut.

I *fjerde ledd* er det fastsett at for andre sjøulykker enn dei svært alvorlege, jf. § 476 andre ledd, kan granskingsorganet gi ut ein forenkla rapport.

*Femte ledd* understrekar at den endelege rapporten, eventuelt den forenkla rapporten, skal givast ut innan 12 månader. Dersom det ikkje er mogleg, skal ein førebels rapport givast ut innan 12 månader etter at ulykka skjedde. Det vert lagt til grunn at det skal svært mykje til for at det ikkje skal givast ut ein forenkla rapport innan 12 månader.

*Sjette ledd* svarer til noverande fjerde ledd, men rapporteringsplikta til ESA er utvida til å gjelde rapportar etter alle granskingar, og ikkje berre for roroferjer og snøggåande passasjerfarty, slik noverande fjerde ledd inneber. Rapporteringsplikta omfattar både endelege, forenkla og førebels rapportar. Rapporteringa skal skje slik direktivet krev, både når det gjeld rapporten og når det gjeld melding til den europeiske databasen som vert drifta av ESA. Dette inneber at det ikkje nødvendigvis må sendast inn rapportar som er utarbeidde om ulykker som ikkje er omfatta av direktivet.

*Sjuande ledd* svarer til noverande femte ledd.

*Til § 486*

Paragrafen er endra og slår fast at det ved gransking av sjøulykker skal takast omsyn til retningslinjer som er fastsette av FN sin sjøfartsorganisasjon (IMO) om behandling av sjøfolk som har vore involverte i ei sjøulykke. Ein treng ikkje følgje retningslinjene fullt ut, men dei skal følgjast så langt råd er.

*Til § 486 a*

Paragrafen er ny og inneheld ei generell forskriftsfullmakt. Etter gjeldande kapittel 18 avsnitt II går forskriftsfullmaktene fram av kvar einskild føresegn. Føresegna svarer til artikkel 18 i direktivet.

Nærings- og handelsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringar i sjølova (gjennomføring av direktiv 2009/18/EF om gransking av sjøulykker mv.).

---

**Vi HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t a r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak til lov om endringar i sjølova (gjennomføring av direktiv 2009/18/EF om gransking av sjøulykker mv.) i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## Forslag til lov om endringer i sjølova

### I

Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) blir endra slik:

§ 8 første ledd første punktum skal lyde:

For skip som innføres i skipsregisteret, velger eieren hjemstedet blant de byer og andre tettbebyggelser ved kysten som *den myndighet departementet bestemmer* har godkjent som hjemsteder.

§ 472 annet ledd, samt tredje ledd annet, tredje og fjerde punktum, oppheves. Nåværende tredje og fjerde ledd blir nytt annet og tredje ledd.

Ny § 472 a skal lyde:

§ 472 a *Definisjoner*

Med alvorlig ulykke menes i denne loven en ulykke hvor det har vært brann, eksplosjon, sammenstøt e.l., ekstreme vær- eller isforhold, sprekker eller feil på skroget mv. som fører til:

- 1) maskinstans, betydelig skade i innredningen, betydelig strukturell skade, herunder vanngjennomtrengning i skroget, slik at skipet ikke er i stand til å fortsette seilassen, eller
- 2) forurensning, eller
- 3) havari som gjør det nødvendig å taue skipet eller få assistanse fra land.

Med hurtiggående passasjerfartøy menes i denne loven et hurtiggående fartøy som definert i regel X/1 i SOLAS-konvensjonen av 1974 med senere endringer, og som kan transportere flere enn tolv passasjerer.

Med roroferge menes i denne loven et sjøgående passasjerskip som er utstyrt med innretninger som gjør det mulig å kjøre vei- eller skinnegående kjøretøyer på og av skipet, og som kan transportere flere enn tolv passasjerer.

Med sjøulykke menes i denne loven når det ved driften av skip oppstår en hendelse hvor:

- 1) noen omkommer eller det voldes betydelig skade på person,
- 2) skipet har eller må antas å ha gått tapt, eller skipet er forlatt,
- 3) det oppstår betydelig skade på skipet,

- 4) skipet har grunnstøtt eller vært involvert i et sammenstøt eller hendelse som medfører at skipet ikke lenger er funksjonsdyktig, eller
- 5) det oppstår betydelig skade på miljøet eller fare for miljøet som følge av skade på skipet.

Med svært alvorlig sjøulykke menes i denne loven en sjøulykke som innebærer at skipet har gått tapt, noen har omkommet eller det er påført betydelig skade på miljøet, eller det har vært umiddelbar fare for noe av dette med et passasjerskip.

Skade på skip, personer eller miljøet som er foretatt med hensikt, skal ikke anses som en sjøulykke eller svært alvorlig sjøulykke.

§ 473 Tredje ledd og fjerde ledd annet punktum oppheves.

§ 475 første ledd annet og tredje punktum samt tredje ledd oppheves.

Ny § 475 a skal lyde:

§ 475 a *Plikt til sikring av bevis*

Enhver som er involvert i en sjøulykke skal så snart omstendighetene tillater det samle inn og ta vare på alle bevis som kan være nødvendige for sikkerhetsundersøkelsen, herunder:

- a) ta vare på alle opplysninger fra sjøkart, skipsdagbøker, elektroniske og magnetiske innspillings- og videobånd, herunder opplysninger fra ferdskriver (VDR) og andre elektroniske innretninger i tidsrommet før, under og etter ulykken,
- b) sikre at slike opplysninger ikke overskrives eller endres på annen måte,
- c) hindre forstyrrelse fra annet utstyr som kan ha betydning for sikkerhetsundersøkelsen eller ulykken.

Plikten til å samle inn og ta vare på bevis etter første ledd opphører når sikkerhetsundersøkelsen er avsluttet.

§ 476 skal lyde:

§ 476 *Iverksetting av undersøkelse*

Når undersøkelsesmyndigheten har mottatt melding om en sjøulykke, skal den straks avgjøre om den skal foreta undersøkelser av ulykken,

og skal i så fall iverksette undersøkelsene så snart som mulig *og senest innen to måneder etter at ulykken fant sted*. Undersøkelsen skal bringes til avslutning uten ugrunnet opphold. Undersøkelsesmyndigheten avgjør selv omfanget av undersøkelsen og hvordan den skal gjennomføres.

Det skal iverksettes undersøkelser *etter svært alvorlige sjøulykker i følgende tilfeller:*

- a) *når et norsk skip er innblandet, uansett hvor ulykken inntreffer,*
- b) *når det er et utenlandsk skip som har vært utsatt for ulykken, og ulykken inntreffer innenfor riket,*
- c) *når ulykken berører vesentlige norske interesser, uavhengig av skipets flagg og hvor ulykken fant sted.*

*En svært alvorlig sjøulykke med et fiskefartøy under 15 meter der skipet har gått tapt, men uten at noen har omkommet, omfattes ikke av bokstav a til c.*

*Undersøkelsesmyndigheten skal foreta en foreløpig vurdering for å avgjøre om det skal iverksettes undersøkelse ved alvorlige ulykker.*

Sjøulykker med fritidsbåter omfattes ikke av annet og tredje ledd.

For andre sjøulykker enn dem som omfattes av annet ledd, avgjør undersøkelsesmyndigheten selv om den vil foreta undersøkelser. Ved avgjørelsen skal det legges vekt på behovet for å klarlegge forholdene vedrørende sjøulykken, hvor alvorlig ulykken er, *hvilken fartøystype og last som er involvert*, hvilket bidrag undersøkelsene kan gi til sjøsikkerhetsarbeidet, forventet ressursbruk ved en undersøkelse, om nødvendige undersøkelser kan gjennomføres på annen måte, og om en særlig berørt stat mener undersøkelser bør skje. Særlig berørte stater bør om mulig gis anledning til å uttale seg om ulykken bør undersøkes. Det skal også legges vekt på at antallet undersøkelser generelt bør være av et slik omfang at det kan gi et tilfredsstillende grunnlagsmateriale for det generelle sjøsikkerhetsarbeidet.

Undersøkelsesmyndigheten kan uten hensyn til tidligere avgjørelse beslutte å undersøke forhold vedrørende en eller flere sjøulykker.

Undersøkelsesmyndighetens avgjørelser etter denne paragraf kan ikke påklages.

*Undersøkelsene skal følge retningslinjene som er fastsatt i medhold av forordning 1406/2002/EF artikkel 2 bokstav e. Undersøkelsesmyndigheten kan fravike retningslinjene når det er nødvendig for å oppfylle undersøkelsens formål.*

§ 477 tredje ledd skal lyde:

*Forklaringer som nevnt i første og annet ledd kan ikke stilles til rådighet for andre formål enn sikkerhetsundersøkelsen. Dette gjelder også for opplysninger som avslører identiteten til personer som har avgitt forklaring, og opplysninger av særlig følsom eller privat art om personer som har vært innblandet i ulykken.* Opplysninger fremkommet under forklaringene kan ikke brukes som bevis mot den som har avgitt forklaringen i en senere straffesak mot vedkommende.

§ 482 skal lyde:

§ 482 *Internasjonale undersøkelser*

*Når undersøkelsesmyndigheten har mottatt melding om sjøulykke som involverer en særlig berørt stat, skal den så raskt som mulig underrette myndighetene i vedkommende stat.*

Skal undersøkelsesmyndigheten undersøke en sjøulykke inntruffet utenfor riket, kan deler av undersøkelsen gjennomføres i samarbeid med norsk utenriksstasjon. Undersøkelsesmyndigheten kan også anmode om bistand fra utenlandsk undersøkelsesmyndighet.

*Ved undersøkelser som involverer en særlig berørt stat, skal undersøkelsesmyndigheten samarbeide med vedkommende stat. Undersøkelsesmyndigheten skal så raskt som mulig bli enige med undersøkelsesmyndigheten i den særlig berørte staten om hvem som skal ha hovedansvaret for undersøkelsen, og hvordan undersøkelsen skal gjennomføres. Undersøkelsesmyndigheten kan overlate undersøkelser, herunder undersøkelser som omfattes av § 476 annet ledd, til den særlig berørte staten.* Undersøkelsesmyndigheten kan delta i undersøkelser av sjøulykker utenfor riket som gjennomføres av utenlandsk undersøkelsesmyndighet. Ved undersøkelser innenfor fremmed stats territorium gjelder bestemmelsene i avsnitt II bare så langt norske myndigheters kompetanse rekker etter folkeretten, og så langt kyststatens lovgivning ikke er til hinder.

*Når en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy er innblandet i en sjøulykke, skal undersøkelsen innledes av den EØS-stat innenfor hvis sjøterritorium eller indre farvann ulykken eller hendelsen inntreffer. Dersom ulykken inntreffer i andre farvann enn sjøterritoriet eller indre farvann, skal undersøkelsen innledes av den medlemsstat skipet sist besøkte. Denne staten skal være hovedansvarlig for sikkerhetsundersøkelsen og samordningen med andre særlig berørte medlemsstater inntil det fore-*

*ligger en felles avtale om hvilken stat som skal ha hovedansvar for undersøkelsen.*

*Undersøkellesmyndigheten i en særlig berørt stat innenfor EØS-området skal gis tilgang til de samme bevis og forklaringer i henhold til § 477, som undersøkelsesmyndigheten selv. Undersøkelsesmyndigheten skal ta hensyn til oppfatninger en slik stat har ved undersøkelsen.*

§ 484 ny overskrift skal lyde:  
*Rettigheter for dem som saken angår*

§ 484 tredje ledd oppheves.

§ 485 nytt fjerde til syvende ledd skal lyde:

*Undersøkellesmyndigheten kan utarbeide en forenklet rapport for andre sjøulykker enn de som er nevnt i § 476 annet ledd, dersom resultatet av undersøkelsen ikke vil kunne bidra til å forhindre fremtidige ulykker og hendelser.*

*Rapporten skal gjøres tilgjengelig innen 12 måneder etter at ulykken inntraff. Dersom dette ikke er mulig, skal undersøkelsesmyndigheten utgi en foreløpig rapport innen 12 måneder.*

*Undersøkellesmyndigheten skal oversende rapporten til EFTAs overvåkningsorgan (ESA) og melde ulykker og hendelser til sjøs til den europeiske databasen for sjøulykker.*

*Undersøkellesmyndighetens avgjørelser etter denne paragraf kan ikke påklages.*

§ 486 skal lyde:

§ 486 *Behandling av sjøfolk som har vært involvert i sjøulykke*

Ved undersøkelse av sjøulykker skal det tas hensyn til retningslinjer som er fastsatt av FN's sjøfartsorganisasjon (IMO) om behandling av sjøfolk som har vært involvert i en sjøulykke.

Ny § 486 a skal lyde:

§ 486 a *Forskrifter*

Kongen kan gi utfyllende forskrifter til kapittel 18 avsnitt II.

## II

Lova gjeld frå den tid Kongen fastset.

