



Innst. O. nr. 26

(2004-2005)

Innstilling til Odelstinget fra næringskomiteen

Ot.prp. nr. 78 (2003-2004)

Innstilling fra næringskomiteen om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og enkelte andre lover

Til Odelstinget

1. PROPOSISJONENS HOVEDINNHOOLD

I proposisjonen her fremmer Justisdepartementet forslag til endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven). Reglene i sjøloven om sjøforklaring foreslås opphevet og erstattet med nye regler om undersøkelse av sjøulykker i en fast undersøkelsesmyndighet. Lovforslaget er en oppfølging av Sjølovkomiteens forslag i NOU 1999:30 Undersøkelse av sjøulykker.

Lovforslaget identifiserer ikke hvilket organ denne faste undersøkelsesmyndigheten skal legges til, men overlater dette til Kongens bestemmelse. Regjeringen går inn for å etablere en felles havarikommisjon for ulykker innen luftfart, jernbane, sjøfart mv., med utgangspunkt i en utvidelse av dagens Havarikommisjon for sivil luftfart og jernbane. Det er derfor en grunnleggende forutsetning for det lovforslag som fremmes i proposisjonen, at undersøkelse av sjøulykker vil bli lagt inn i en slik felles havarikommisjon. Den nærmere organisering mv. av den felles havarikommisjonen er ikke drøftet i proposisjonen.

Når en felles havarikommisjon for luftfart, jernbane, sjøfart mv. er etablert og har virket i noen år, bør det foretas en vurdering av om reglene om havarikommisjonens virksomhet bør samles i én felles lov. I dag er dette regulert i særlovgivningen innenfor hver transportsektor. Før en felles havarikommisjon har samlet erfaring med å håndtere de ulike transportområdene i samme kommisjon, er det imidlertid ikke hensiktsmessig å utarbeide et lovforslag som samler reglene om dette i en felles lov.

Formålet med å legge undersøkelsen av sjøulykker inn i en fast havarikommisjon er å styrke arbeidet med undersøkelser av sjøulykker, og derved også det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet. Med en fast havarikommisjon vil det i større grad enn ved dagens sjøforklaringer være personer med en høy grad av relevant ekspertise som står for undersøkelsene. En fast havarikommisjon vil også gi større anledning til grundige og omfattende undersøkelser av den enkelte ulykken, enn det en sjøforklaring kan gjøre. En fast havarikommisjon gir videre grunnlag for at det på sikt kan utvikles og bygges opp en generell kompetanse innenfor feltet, som kommer det ulykkesforebyggende sjøsikkerhetsarbeidet til gode.

2. NÆRMERE OM INNHOLDET I PROPOSISJONEN

2.1 Bakgrunn

Ved Stortingets vedtak 12. juni 1997 ble Regjeringen bedt om å vurdere behovet for endringer i sjøforklaringsinstituttet. Vedtaket ble truffet etter innstilling fra næringskomiteen (Innst. S. nr. 223 (1996-1997)). På bakgrunn av Stortingets vedtak ga Justisdepartementet i brev 13. mars 1998 Sjølovkomiteen i oppdrag å vurdere og revidere ordningen med sjøforklaring.

Sjølovkomiteen avga sin utredning NOU 1999:30 Undersøkelse av sjøulykker 10. november 1999. I utredningen foreslår Sjølovkomiteen at det opprettes en fast ulykkeskommisjon for undersøkelse av sjøulykker, "Havarikommisjonen for sjøulykker". Sjølovkomiteens undersøkelser viste at sjøforklaringsinstituttet ikke lenger fungerer hensiktsmessig i praksis. Komiteen antar at den kombinasjon av ulykkesundersøkelse og plassering av sivilrettslig og strafferettslig ansvar som de någjeldende reglene legger opp til, prinsipielt er uheldig og lite formålstjen-

lig. Spørsmål om sivil- og strafferettslig ansvar bør behandles som på andre livsområder, slik at ulykkesundersøkelsene utformes med hovedvekt på at det viktigste formålet med ulykkesundersøkelsen er å få så mye som mulig informasjon om årsakene til ulykken, slik at denne kunnskapen kan komme det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet til gode. Forslaget om en havarikommisjon for sjøulykker er utformet med sikte på å legge til rette for at kommisjonen skal være et mest mulig effektivt redskap i arbeidet med å styrke sjøsikkerheten.

Sjølovkomiteen legger til grunn at forvaltningsloven og offentlighetsloven generelt vil gjelde for kommisjonens virksomhet, men at det er behov for noen tilpasninger. Det foreslås særlige regler om opplysningsplikt for kommisjonen, men det er dissens i komiteen med hensyn til hvor langt den skal gå. Det foreslås at havarikommisjonen selv skal ta stilling til ved hvilke ulykker den skal iverksette undersøkelser, men slik at den forutsettes å prioritere ulykker der det er grunn til å regne med at en undersøkelse vil kunne bidra til å styrke sjøsikkerheten.

Komiteens flertall foreslår at sjøfartsinspektorene avvikles, og begrunner dette med at deres hovedoppgave etter sjødyktighetsloven er knyttet til deltakelse i sjøforklaringer. Videre foreslår Sjølovkomiteen en begrensning i politiets adgang til å foreta undersøkelser parallelt med havarikommisjonen i saker hvor det ikke foreligger mistanke om straffbart forhold. Undersøkelse av sjøulykker reiser særlige spørsmål knyttet til undersøkelser av norske skip etter ulykker i utlandet. Sjølovkomiteen foreslår at havarikommisjonen bør kunne iverksette undersøkelser etter ulykker med alle norskregistrerte skip. Selv om sjøforklaringsinstituttet anses generelt lite hensiktsmessig, går et flertall av Sjølovkomiteens medlemmer inn for å beholde en adgang til å foreta sjøforklaring som en særskilt form for bevisopptak utenfor rettsak etter særskilt beslutning av retten. Et mindretall går inn for å oppheve sjøforklaringsinstituttet helt.

Justisdepartementet sendte NOU 1999:30 Undersøkelse av sjøulykker på høring 4. mai 1999. I tillegg til å be om høringsinstansenes kommentarer til Sjølovkomiteens forslag i NOU 1999:30, ba Justisdepartementet i høringsbrevet også om høringsinstansenes synspunkt på spørsmålet om en felles havarikommisjon.

En arbeidsgruppe sammensatt av representanter for berørte departementer og Havarikommisjonen for sivil luftfart har i 2001-2002 vurdert opprettelse av en havarikommisjon for sivil luftfart, jernbane og sjøfart, eventuelt også veitrafikk, med utgangspunkt i den nåværende Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane. Arbeidsgruppen avga sin rapport til Samferdselsdepartementet i februar 2002. Arbeids-

gruppen tilrår i sin konklusjon å opprette en slik felles havarikommisjon for sivil luftfart, jernbane, sjø og veg med utgangspunkt i den nåværende Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane, og at kommisjonen får ansvar for undersøkelse av sjøulykker på bakgrunn av Sjølovkomiteens forslag i NOU 1999:30. I samråd med de berørte departementer mener Justisdepartementet at undersøkelsen av sjøulykker bør legges inn i en slik felles havarikommisjon, slik arbeidsgruppen tilrådte i sin rapport.

2.2 Internasjonale krav til undersøkelse av sjøulykker

Flere internasjonale regelverk berører spørsmål vedrørende undersøkelser av sjøulykker.

De forente nasjoners havrettskonvensjon 10. desember 1982 (havrettskonvensjonen) har regler om flaggstatens suverenitet i forhold til egne skip. Konvensjonen ble ratifisert av Norge 24. juni 1996. Artikkel 94 nr. 1 bestemmer at "enhver stat skal effektivt utøve sin jurisdiksjon og kontroll over skip som fører dets flagg, i administrative, tekniske og sosiale saker". Dette reflekterer det såkalte "flaggstatprinsippet", som bl.a. innebærer at ansvaret for å sette i verk undersøkelser av sjøulykker i utgangspunktet påligger den staten hvor skipet er registrert, uansett om ulykken inntreffer innenfor eller utenfor denne statens farvann.

ILO konvensjon nr. 134 av 30. oktober 1970 om forebygging av ulykker (sjøfolk) ble ratifisert av Norge 9. mars 1976. Konvensjonen forplikter blant annet flaggstaten til å etterforske arbeidsulykker om bord på skip som har tap av liv eller alvorlig personskade til følge. ILO foretar for tiden en gjennomgang av det samlede regelverket for sjøfolk med sikte på å samle dette i en ny ILO-rammekonvensjon om sjøfolk. Etter det departementet har fått opplyst, tas det ikke sikte på substansielle endringer i reglene om undersøkelse av ulykker. Den nye ILO-rammekonvensjonen er planlagt sluttforhandlet i 2005.

EUs rådsdirektiv 1999/35/EF har bestemmelser om undersøkelser av ulykker med visse typer passasjerskip. Bestemmelsen i artikkel 12 avviker fra flaggstatprinsippet, ved at kompetansen til å forestå undersøkelse av en sjøulykke knytter seg til hvor ulykken skjer, og ikke til flaggstatsjurisdiksjonen. I Ot.prp. nr. 65 (1999-2000) sies om dette (side 12):

"Siden de norske reglene om sjøforklaring er basert på prinsippet om flaggstatsjurisdiksjon, jf. punkt 4.1 over, krever direktivet en utvidelse av norske myndigheters kompetanse til å initiere og forestå undersøkelser av slike sjøulykker som direktivet omfatter, når det gjelder fremmede skip. Departementet foreslår derfor en ny § 486 a i sjøloven, som gir norske myndigheter kompetanse innenfor direktivets anvendelsesområde til å iverksette undersøkelser av slike sjøulykker som artikkel 12 omfatter. Utenfor di-

rektivets område vil § 484 annet ledd fortsatt regulere når det skal eller kan holdes sjøforklaring for fremmede skip."

I april 2004 har EU-kommisjonen gitt uttrykk for at man vurderer å foreslå et direktiv med regler om undersøkelse av sjøulykker. Det kan ikke utelukkes at et EU-direktiv om dette vil medføre behov for visse endringer i det regelverket som foreslås i proposisjonen her. Det er imidlertid ikke grunn til å forvente at det vil måtte gjøres grunnleggende endringer som følge av et eventuelt EU-regelverk på feltet.

IMO, International Maritime Organization, er FNs sjøfartsorganisasjon. Generalforsamlingen i IMO vedtok 27. november 1997, som Assembly Resolution A.849 (20), "Code for the investigation of marine casualties and incidents". Som retningslinje har IMO-koden om undersøkelse av sjøulykker bare rådgivende status, men Sjølovkomiteen uttaler at Norge som medlem av IMO bør følge oppfordringen om å ta regelverket i bruk. Når det i proposisjonen henvises til IMO-koden om undersøkelse av sjøulykker, er det - med mindre annet fremgår - de opprinnelige bestemmelsene fra 1997 det siktes til.

Reglene i gjeldende sjølov om undersøkelse av sjøulykker er i hovedsak i samsvar med IMO-kodens bestemmelser. Et av IMO-kodens grunnleggende prinsipper er imidlertid ikke gjennomført i norsk rett, nemlig artikkel 1 nr. 4 om at etterforskning av sjøulykker som har til formål å avdekke årsaksfaktorene med det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet for øyet, skal skje adskilt fra og uavhengig av enhver annen form for etterforskning. Et av hovedpoengene i proposisjonen er å innføre et slikt skille mellom årsaksrelaterte undersøkelser på den ene siden og straffeprosessuell etterforskning på den andre siden.

Flere av IMOs regelverk pålegger medlemsstatene å rapportere resultatet av årsaksanalyser av ulykker til IMO. Sjøfartsmyndighetene står for denne rapporteringen.

2.3 De eksisterende ordningene for undersøkelse av sjøulykker

Gjeldende rett

Norge har i dag ingen fast undersøkelseskomisjon for sjøulykker, unntatt for visse ulykker med fiskefartøy. Sjøulykker undersøkes enten i form av en sjøforklaring eller ved en særskilt oppnevnt undersøkelseskomisjon. Utgangspunktet er at undersøkelse av sjøulykker skjer ved sjøforklaring etter reglene i sjøloven. Sjøforklaring er en særskilt form for rettslig bevisopptak ved domstolene. Reglene om hvordan en sjøforklaring skal finne sted er å finne i sjøloven §§ 474 til 476. Når det avholdes sjøforklaring i utlandet skjer dette normalt ved norsk konsulrett. Når det gjelder hvilke ulykker som skal undersøkes ved sjø-

forklaring, skiller sjøloven mellom ulykker der sjøforklaring er obligatorisk, og ulykker der det kan holdes sjøforklaring etter begjæring. Sjølovkomiteen har foretatt en gjennomgåelse av avholdte sjøforklaringer i Norge. Det undersøkte materialet tyder på at fiskebåter er involvert i det overveiende antall ulykker hvor det holdes sjøforklaring.

Undersøkelseskomisjoner etter sjøloven § 485

Etter sjøloven § 485 første ledd kan Justisdepartementet nedsette en særskilt undersøkelseskomisjon til å foreta granskning av sjøulykker som har medført store tap av liv eller eiendom. Det kan også nedsettes en slik særskilt undersøkelseskomisjon dersom "undersøkelsen antas å bli særlig omfattende eller av innviklet art". Når det nedsettes en slik komisjon, kan sjøforklaring unnlates. Formålet med reglene om en slik særlig undersøkelseskomisjon er å åpne for at et allsidig sammensatt organ i rene unntakstilfeller skal kunne forestå undersøkelsen av særlig omfattende ulykker, samt å frita de ordinære domstolene for langvarige og arbeidskrevende undersøkelser.

Det er nedsatt undersøkelseskomisjoner etter sjøloven § 485 første ledd i flere saker, blant annet etter kantringen av boreplattformen "Alexander Kielland". Etter "Scandinavian Star"-ulykken ble det nedsatt en nordisk komisjon. Sjølovkomiteen konkluderer med at disse granskningskommisjonene gjennomgående har fungert meget tilfredsstillende og har utført et omhyggelig og grundig arbeid i å kartlegge årsakene til ulykkene. Ved disse store ulykkene har undersøkelseskommisjonene brukt mye tid, og deres rapporter er blitt offentliggjort i serien Norges Offentlige Utredninger (NOU).

Ved ulykker med merkepliktig fiskefartøy hvor fartøyer forlages i sjøen og det er grunn til å frykte at hele mannskapet er omkommet, skal ulykken granskes av en fast undersøkelseskomisjon for slike ulykker. Kommisjonen har ikke faste møter, men kommer sammen når det er nødvendig for å foreta undersøkelser av en inntruffet ulykke. Saksmengden er varierende, men det inntreffer generelt få ulykker som omfattes av kommisjonens mandat.

Sjøfartsinspektørenes undersøkelse av sjøulykker

Sjøfartsinspektørenes oppgave er å etterforske sjøulykker og lovbrudd under sjødyktighetsloven og sjøloven. De står for etterforskningen av sjøulykker som representanter for påtalemyndigheten, og deltar i den forbindelse i sjøforklaringer. Arbeidet med sjøforklaringer og den videre etterforskningen av disse sakene er deres hovedoppgave. Sjøfartsinspektørene etterforsker imidlertid også andre saker enn sjøulykker. Det er i dag seks sjøfartsinspektører, som er lokalisert rundt i landet i seks regioner. De etterforsker

samlet ca. 1 000 saker i året, inkludert de sakene der det holdes sjøforklaring.

Undersøkelse av politi og påtalemyndigheten

Dersom påtalemyndigheten setter i verk etterforskning om årsaker til brann eller ulykker i samsvar med straffeprosessloven § 224 annet ledd, skal berørte myndigheter, herunder en eventuell ulykkeskommisjon, varsles.

2.4 Undersøkelse av sjøulykker i fremmed rett (NORDEN)

I Danmark opprettet man i 1990 en særskilt enhet til å foreta oppklaring av ulykker til sjøs, Søfartsstyrelsens Opklarings- og kontrolenhed. Danmark har beholdt sjøforklaringsinstituttet i den danske sølov, lov nr. 170 av 16. mars 1994. Frem til 1. juli 2001 var reglene om sjøforklaring i store trekk de samme som i Norge. Ved lov nr. 106 av 13. februar 2001, som trådte i kraft 1. juli 2002, vedtok imidlertid Danmark endringer i sin sølov som innebærer at det ikke lenger er sjøforklaring som er det viktigste instituttet for undersøkelse av sjøulykker, men Søfartsstyrelsens Opklarings- og kontrolenhed, jf. over. I dag skiller de danske reglene om sjøforklaring seg derfor vesentlig fra reglene i den norske søloven.

Både den finske og den svenske søloven har regler om sjøforklaring som stort sett tilsvarende den norske ordningen. På samme måte som i Norge er det obligatorisk med sjøforklaring ved nærmere bestemte typer sjøulykker. Svensk og finsk sølov har på noen punkter enkelte avvikende regler fra den norske søloven, bl.a. når det gjelder reglene om hvilke ulykker det skal holdes sjøforklaring for, og hvem som kan begjære sjøforklaring. Både Sverige og Finland har også etablert faste undersøkelseskommisjoner som også omfatter visse sjøulykker.

2.5 Forslag om en fast havarikommisjon for sjøulykker

Sjølovkomiteens forslag

Sjølovkomiteen anser at sjøforklaringsinstituttet ikke lenger er tilstrekkelig til å komme til bunns i årsaksforholdene, og viser også til at det er en utstrakt misnøye med ordningen med sjøforklaring i alle deler av sjøfartsnæringen. En tidsmessig ordning for undersøkelse av sjøulykker bør etableres ut fra prinsipielt andre utgangspunkt enn dem som ligger til grunn for dagens sjøforklaringsinstitutt. Komiteen fremhever at dagens ordning på viktige punkter er i strid med grunnleggende prinsipper i IMO-koden om undersøkelse av sjøulykker, særlig når det gjelder å skille den årsaksrelaterte undersøkelsen av sjøulykker fra spørsmål om ansvar og skyld.

I NOU 1999:30 kapittel 7 (side 40-49) foretar Sjølovkomiteen en vurdering av hvordan sjøforklaringsinstituttet fungerer i praksis. Det er sitert fra sammenfatningen og konklusjonen av disse i proposisjonens kap. 6.

Sjølovkomiteen vurderer om det ville være et alternativ å basere seg på særskilte undersøkelseskommisjoner av den art som nedsettes etter gjeldende sølov § 485 første ledd, men finner at det vil være mer effektivt, både når det gjelder ressursbruk og kompetanseoppbygning, å etablere en fast undersøkelseskommisjon. Sjølovkomiteen foreslår på denne bakgrunn en faglig frittstående havarikommisjon for sjøulykker. Dens oppgave skal være å foreta undersøkelser av sjøulykker ved å kartlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold av betydning for å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten. Kommisjonen skal ikke foreta vurderinger av skyld og ansvar.

Høringsinstansenes syn

Samtlige høringsinstanser unntatt Sjøfartsdirektoratet støtter i utgangspunktet et forslag om å legge undersøkelsen av sjøulykker inn i en fast havarikommisjon for sjøulykker, slik Sjølovkomiteens flertall foreslår. Ingen høringsinstanser går imot at undersøkelser av sjøulykker legges til en fast havarikommisjon. Da Sjølovkomiteens utredning ble sendt på høring våren 2000, ba videre Justisdepartementet høringsinstansene spesielt om å uttale seg om hvorvidt en felles havarikommisjon for hele transportsektoren burde utredes. 24 høringsinstanser støtter forslaget om at man bør utrede en felles fast havarikommisjon for hele transportsektoren. Ingen høringsinstanser er imot at en felles havarikommisjon for alle typer transportulykker utredes nærmere, selv om noen også gir uttrykk for en viss skepsis til en slik felles kommisjon.

Departementets vurderinger

Som det fremgår både av Sjølovkomiteens utredning og høringsinstansenes uttalelser, er dagens ordning med undersøkelse av sjøulykker ved sjøforklaring for domstolene ikke tilfredsstillende når det gjelder å frembringe informasjon om årsaksfaktorene bak sjøulykker. Slike årsaksrelaterte undersøkelser av sjøulykker er av grunnleggende betydning for det generelle arbeidet med sikkerhet til sjøs.

Departementet slutter seg i hovedsak til Sjølovkomiteens forslag og begrunnelse, og foreslår at ordningen med sjøforklaring avvikles og erstattes med en faglig uavhengig undersøkelsesmyndighet i form av en fast havarikommisjon. Undersøkelsesmyndighetens oppgave skal være å foreta undersøkelse av sjøulykker ved å kartlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, og å utrede forhold av betydning for å

forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten. Undersøkelsene skal munne ut i en rapport med havarikommisjonens konklusjoner og tilrådinger om tiltak som bør gjøres for å bedre sjøsikkerheten. Når rapporten er avgitt, vil havarikommisjonens oppgave være avsluttet. Det vil være de offentlige myndigheter som er ansvarlig for saksområdet, normalt Sjøfartsdirektoratet som tilsynsorgan for sjøfarten, som tar stilling til om og på hvilken måte undersøkelsesmyndighetens tilrådinger skal følges opp.

Departementet foreslår også å oppheve sjølovens regler om særskilt nedsatte undersøkelseskommissjoner. Det vil normalt ikke være behov for slike særskilt nedsatte kommissjoner når man etablerer en fast kommisjon. Dersom man i et spesielt tilfelle likevel skulle ønske en ad hoc kommisjon, kan den oppnevnes uten særlige regler om dette i sjøloven.

Etter lovforslaget i proposisjonen skal undersøkelse av sjøulykker legges til "den myndighet Kongen bestemmer". Departementet går inn for å legge også undersøkelse av sjøulykker inn i den felles havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane. Havarikommisjonen vil da omfatte luftfart, jernbane og sjøfart. Dette er i tråd med Sjølovkomiteens generelle anbefaling.

2.6 Særlig om Den faste undersøkelseskommissjonen for visse ulykker innen fiskeflåten

Sjølovkomiteen foreslår at Den faste undersøkelseskommissjonen for visse ulykker innen fiskeflåten innlemmes i Havarikommisjonen for sjøulykker, og at mandatet da bør omfatte et bredere spekter av ulykker med fiskefartøy enn det som ligger til den faste kommisjonen i dag. Forslaget vil innebære en styrking av undersøkelsene etter ulykker med fiskebåter, og støttes av fiskerinæringen. Departementet går inn for Sjølovkomiteens forslag. Reglene i gjeldende sjølov § 485 annet ledd om en særskilt havarikommisjon for fiskeflåten foreslås dermed opphevet.

2.7 Undersøkelsenes formål - undersøkelsesmyndighetens mandat

Sjølovkomiteens syn er at klarlegging av straffettslig ansvar må være en oppgave for politi- og påtalemyndigheten, mens privatrettslige spørsmål på tilsvarende måte må være en oppgave for de berørte private parter. Hovedoppgaven for en offentlig ordning med undersøkelse av sjøulykker bør utformes med henblikk på behovet for effektiv klarlegging av årsakene til sjøulykker.

Sjølovkomiteen foreslår på denne bakgrunn en regel om at havarikommisjonens oppgave skal være:

"å søke å klarlegge hendelsesforløp og årsaksforhold, utrede forhold av betydning for å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten, og avgi og of-

fentliggjøre en rapport med kommisjonens tilrådinger når undersøkelsen er avsluttet".

I dette ligger at havarikommisjonen ikke skal foreta vurderinger knyttet til skyld og ansvar.

Departementet er enig med Sjølovkomiteen i at klarlegging av ulykkesårsakene bør stå i sentrum for de offentlige ulykkesundersøkelsene, med det formål at den innsikten man får i årsaksforholdene brukes gjennom det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet til å unngå lignende ulykker i fremtiden. Prinsippet om undersøkelser av sjøulykker, som sier at undersøkelsene av ulykkesårsaken skal skje atskilt fra og uavhengig av enhver annen etterforskning knyttet til ulykken, har derfor etter departementets syn gode grunner for seg.

Høringsinstansene innenfor politiet og påtalemyndigheten har påpekt at denne endringen vil innebære at man må se nærmere på politiets etterforskning av sjøulykker. Departementet er enig i at det blir nødvendig å vurdere dette. Når ordningen med sjøforklaring bortfaller, bortfaller derfor også et viktig element i politiets etterforskning av disse ulykkene. Departementet vil understreke at prinsippet om at undersøkelsesmyndigheten ikke skal vurdere forhold knyttet til skyld og ansvar, ikke betyr at den må avstå fra å granske de faktiske forhold, selv om disse kan reise strafferettslige eller erstatningsrettslige spørsmål.

2.8 Hvilke sjøulykker som skal undersøkes

Sjølovkomiteens forslag

Sjølovkomiteens forslag til definisjon av "sjøulykke" er snevrere enn området for tvungen sjøforklaring etter dagens regler. Grunnstøtinger og sammenstøt uten fare for betydelig person- eller tingskade, hvor det gjelder tvungen sjøforklaring etter gjeldende sjølov, vil falle utenfor. Sjølovkomiteen foreslår videre at også nesten-ulykker skal være omfattet av havarikommisjonens ansvarsområde, det vil si "hendelse som medfører en umiddelbar fare for slik ulykke eller for sjøsikkerheten for øvrig". Dette innebærer en utvidelse i forhold til gjeldende rett når det gjelder hvilke tilfelle som skal være gjenstand for undersøkelser. Det foreslås presisert i loven at også fritidsbåter er omfattet av reglene.

Det bør overlates til havarikommisjonen selv å avgjøre om den skal iverksette undersøkelser etter en sjøulykke, men likevel slik at departementet ut fra allmenne hensyn kan pålegge havarikommisjonen å iverksette undersøkelser, jf. komiteens forslag til § 477. Sjølovkomiteen foreslår med dette at man ikke opprettholder dagens ordning med at det etter loven i alle tilfelle skal iverksettes undersøkelser etter bestemte typer ulykker.

Skillet mellom ulykker med norske og fremmede skip foreslås opprettholdt, slik at alle sjøulykker med norske skip omfattes, mens anvendelsesområdet for fremmede skip er begrenset til saker der "ulykken inntreffer her i riket eller i den økonomiske sonen eller i fiskevernsonen rundt Svalbard". Anvendelsesområdet for fremmede skip blir etter Sjølovkomiteens forslag noe utvidet i forhold til det som gjelder etter dagens sjølov.

Departementets vurderinger

De forhold som avdekkes gjennom undersøkelser av sjøulykker vil legge grunnlaget for det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet. Hensynet til dette forebyggende arbeidet tilsier derfor at det skjer undersøkelser etter flest mulig sjøfartsulykker av noen betydning. Dette hensynet må imidlertid sees opp mot hensynet til ressursbruken. Det er nettopp noe av hensikten med de nye reglene at det skal foretas grundigere undersøkelser etter sjøulykker enn det systemet med sjøforklaring gir mulighet til. Dette tilsier en viss avgrensning av undersøkelsesmyndighetens ansvarsområde, til ulykker hvor det har inntruffet skader av en viss betydning eller hvor det har vært umiddelbar fare for slik skade. Departementet foreslår på denne bakgrunn at Sjølovkomiteens forslag til definisjon av "sjøulykke" i hovedsak følges opp.

Når det gjelder rådsdirektiv 1999/35/EF, er det behov for en videre definisjon av "sjøulykke". Her defineres "sjøulykke" på samme måte som i IMO-koden om undersøkelse av sjøulykker. På denne bakgrunn foreslår departementet i utkastet § 472 annet ledd en tilsvarende definisjon av "sjøulykke" for skip som omfattes av direktivet. Det betyr ikke at undersøkelsesmyndigheten må foreta undersøkelser i alle disse sakene, jf. utkastet § 476, men bare at den har kompetanse til å foreta undersøkelser.

Norske myndigheter bør etter departementets syn ha adgang til å foreta undersøkelser av ulykker med utenlandske skip, så langt det er anledning til dette innenfor de grensene som folkeretten setter. Departementet foreslår at anvendelsesområdet for utenlandske skip blir regulert i samsvar med Sjølovkomiteens forslag, men med slike begrensninger som følger av folkeretten. Fremmede skip vil da bli omfattet av reglene når ulykken inntreffer i riket, eller utenfor riket når flaggstaten samtykker eller det i henhold til folkeretten kan utøves norsk jurisdiksjon. Det vil imidlertid være opp til undersøkelsesmyndigheten selv å vurdere om den vil foreta undersøkelser av ulykker med utenlandske skip.

Departementet følger ikke opp Sjølovkomiteens forslag om at det i alle saker skal være opp til havarikommisjonen selv å avgjøre om undersøkelser skal iverksettes eller ikke. Utkastet § 476 er på denne bakgrunn basert på et skille mellom alvorlige sjøulykker

med norske skip der det etter loven skal skje undersøkelser og alle andre sjøulykker der det etter loven kan skje undersøkelser. Det viktigste formålet med sjøsikkerhetsarbeidet er å hindre at liv går tapt til sjøs. Departementet mener derfor det bør være obligatorisk med undersøkelser ved alle sjøulykker med norske skip der noen som følger med skipet har mistet livet eller er kommet betydelig til skade. Dette er det samme prinsippet som i gjeldende sjølov.

Departementet mener det bør legges ekstra stor vekt på arbeidet med sikkerheten i forbindelse med passasjertransport til sjøs, og foreslår derfor at det skal være obligatorisk med undersøkelser ved alle sjøulykker som involverer norsk passasjerskip. Med dette forslaget utvides området for obligatoriske undersøkelser av ulykker med norske passasjerskip betydelig i forhold til gjeldende rett, da det i dag ikke er krav om sjøforklaring ved nestenulykker med passasjerskip.

Når man går over til et helt nytt system for undersøkelse av sjøulykker, kan det være grunn til å ha rom for en viss fleksibilitet i systemet med hensyn til reglene om obligatoriske undersøkelser. Departementet foreslår derfor i utkastet § 476 tredje ledd en hjemmel for Kongen til å unnta visse ulykker fra regelen om obligatoriske undersøkelser.

Når det gjelder ulykker med andre fartøy enn passasjerskip, og hvor det ikke er inntruffet død eller alvorlig personskade, mener departementet at gode grunner taler for å innføre en slik regel som Sjølovkomiteen foreslår, om at undersøkelsesmyndigheten selv i utgangspunktet avgjør om det bør iverksettes undersøkelser.

Forhold knyttet til rednings- og beredskapsoperasjonen kan være avgjørende for utfallet av ulykken. Slike operasjoner må naturlig anses som en del av det hendelsesforløp og de årsaksfaktorer som det ligger til undersøkelsesmyndigheten å undersøke. Dersom undersøkelsesmyndigheten avdekker mangler ved slike operasjoner, bør den derfor kunne komme med forslag til tiltak også på dette området.

2.9 Opplysningsplikten overfor undersøkelsesmyndigheten

Sjølovkomiteen var delt i synet på om det bør gjelde et unntak fra opplysningsplikten for opplysninger som omfattes av tvml. §§ 204 til 206. Flertallet mente opplysningsplikten ikke burde omfatte slike forhold, fordi manglende kjennskap til de aktuelle opplysningene ikke vil være av så stor betydning for havarikommisjonen at dette ville veie opp for den belastningen dette påfører vitnet. Mindretallet mente det burde legges avgjørende vekt på å legge forholdene best mulig til rette for at havarikommisjonen skal få tilgang til informasjon, og gikk derfor inn for en ubegrenset opplysningsplikt, under forutsetning av at

dette kombineres med en særskilt bestemmelse om taushetsplikt for havarikommisjonen og dens tjenestemenn når det gjelder opplysninger som omfattes av tvml. §§ 204 til 206.

Departementet mener det avgjørende her bør være hvilke regler som legger forholdene best til rette for sakens opplysning, og derved for det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet. Forhold av den art som en domstol ikke kan ta imot forklaring om etter tvml. §§ 204 til 206, kan etter omstendighetene være opplysninger som er viktige i saken. Dersom hensynet til vitnene ivaretas med regler om immunitet og med taushetsplikt for undersøkelsesmyndigheten, mener departementet at hensynet til sjøsikkerhetsarbeidet tilsier at det bør gjelde en ubegrenset opplysningsplikt. Departementet legger i denne vurderingen også vekt på at det fra grupper som spørsmålet vil berøre direkte er gitt uttrykk for at man ønsker en ubegrenset opplysningsplikt, jf. høringsuttalelsene fra Norges Rederiforbund og Norsk Sjøoffisersforbund.

På denne bakgrunn foreslår departementet en ubegrenset opplysningsplikt overfor undersøkelsesmyndigheten, kombinert med en bestemmelse om at forklaringene bare kan brukes til sjøsikkerhetsmessige formål, og ikke tillates brukt i en senere straffesak som bevis mot den som har avgitt forklaringen.

2.10 Undersøkelsesmyndighetens taushetsplikt

Sjølovkomiteen foreslår at kommisjonens medlemmer, i tillegg til den alminnelige taushetsplikten som følger av forvaltningsloven, også skal ha taushetsplikt med hensyn til forhold som et vitne har rett til å nekte å forklare seg om etter reglene i tvistemålsloven §§ 206 a til 209 a.

En fast havarikommisjon vil være omfattet av forvaltningsloven, jf. fvl § 1. De alminnelige reglene om taushetsplikt i §§ 13 flg. der vil derfor gjelde, med mindre det gjøres særskilte unntak i sjølovens regler. Taushetsplikten innebærer at opplysninger om "noens personlige forhold" samt opplysninger som det er av konkurransemessig betydning å hemmeligholde, ikke kan inntas i den offentlige rapporten fra undersøkelsesmyndigheten, eller på annen måte gjøres offentlig kjent. Reglene i forvaltningsloven § 13 b sikrer imidlertid at taushetsplikten ikke er til hinder for at opplysningene kan brukes for å oppnå det formål de er innhentet for, i dette tilfellet å tilflyte sjøfartsmyndighetene i forbindelse med det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet.

Departementets utgangspunkt for vurderingene er at det bør kreves meget tungtveiende grunner for å innføre strengere regler om taushetsplikt for undersøkelsesmyndigheten enn det som ellers følger av forvaltningslovens alminnelige regler. Beskyttelse av vitner bør primært skje i form av regler som sikrer at man unngår at forklaringen kan bli brukt mot vitnet i

en senere straffesak mot vedkommende og ikke gjennom særskilte regler om taushetsplikt som er til hinder for offentlighetens innsyn i årsaksforholdene. På denne bakgrunn foreslår departementet ikke en generell regel om at det skal gjelde en særskilt taushetsplikt for undersøkelsesmyndigheten for forhold som nevnt i tvml. §§ 204 - 209 a, som Sjølovkomiteen foreslår. Det foreslås imidlertid regler som med enkelte unntak gir en tilsvarende streng taushetsplikt for opplysninger som er undergitt en strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven.

2.11 Rettigheter under saksbehandlingen for dem som saken angår

Sjølovkomiteen foreslår at havarikommisjonen skal varsle dem som saken angår om undersøkelsene. Videre foreslår Sjølovkomiteen regler om at de som saken angår, skal gis adgang til å fremkomme med opplysninger og synspunkter før saken er avsluttet, at de skal ha rett til å være til stede ved undersøkelsene og gjøre seg kjent med dokumentene, og at de skal ha rett til å la seg bistå av advokat eller annen fullmektig i forbindelse med undersøkelsene, og til å uttale seg i saken. Det foreslås også at de som saken angår, skal ha rett til å få et utkast til rapport forelagt seg til uttalelse, "med mindre særlige forhold tilsier at dette ikke gjøres".

Forvaltningsloven og offentlighetsloven vil gjelde for havarikommisjonens arbeid. Virksomheten til en havarikommisjon er imidlertid av en annen karakter enn den saksbehandlingen som forvaltningsloven typisk er utformet med tanke på. Departementet anser det derfor nødvendig med særregler i sjøloven som gir dem som saken berører, nærmere rettigheter under havarikommisjonens saksbehandling.

Virksomheten i den nye havarikommisjonen vil ikke ha det domstolspreget som dagens særskilte undersøkelseskommisjoner kan sies å ha. Det er derfor ikke naturlig å fortsette å la tvistemålslovens regler regulere spørsmål knyttet til de berørte personenes rettigheter mv. Det bør i stedet gis regler om de berørtes rettigheter som er tilpasset havarikommisjonens spesielle type virksomhet.

Departementet er på denne bakgrunn enig i Sjølovkomiteens forslag til regler om undersøkelsesmyndighetens plikt til å varsle dem som saken angår, og forslaget om å åpne for at de kan følge undersøkelsene og gi dem rett til å gjøre seg kjent med dokumentene. Departementet foreslår imidlertid enkelte mindre endringer i Sjølovkomiteens forslag. For det første foreslås retten til å følge undersøkelsene formulert som et direktiv til kommisjonen i stedet for som en rettighet. For det andre foreslår departementet i tillegg en plikt for undersøkelsesmyndigheten til å gi varsel om undersøkelsene til særlig berørte stater.

Departementet foreslår videre at den som ønsker å motta utkastet til rapport, selv må anmode undersøkelsesmyndigheten om dette. Utkastet stiller ingen formelle krav til denne anmodningen. Kommisjonen må kunne kreve at vedkommende kan dokumentere å være blant dem som har rett til å få utkastet til rapport forelagt seg etter utkastet. De som saken angår, skal etter utkastet § 484 gis underretning om retten til å anmode om å få utkastet til rapport til uttalelse. Departementet foreslår at retten begrenses til de deler av rapporten som knytter seg til forhold som vedkommende har særlige forutsetninger for å uttale seg om.

2.12 Meldeplikt

Det gjelder i dag ingen generell bestemmelse i sjøloven om varslingsplikt ved sjøulykker mv. til sjøs. Sjølovkomiteen foreslår en regel som pålegger skipsføreren eller rederiet å gi melding til havarikommisjonen eller Hovedredningssentralen eller nærmeste politimyndighet om sjøulykke. Meldeplikten skal også gjelde for personer som ellers blir vitne til slik ulykke, eller som påtreffer vrakrester mv. som gir grunn til å frykte at det har inntruffet en ulykke. Regler om meldeplikt ved sjøulykker er viktige, fordi et fungerende varslingsystem er en nødvendig forutsetning for at myndighetene skal komme raskt til ulykkesstedet. Departementet mener derfor meldeplikten bør fremgå av loven. I utkastet § 475 foreslår derfor departementet bestemmelser om meldeplikt i tråd med Sjølovkomiteens forslag og i tillegg at meldeplikten skal omfatte grunnstøtinger og sammenstøt.

Departementet er enig med Kriminalpolitisen i at det bør gjelde en gjensidig varslingsplikt mellom undersøkelsesmyndigheten og politiet når en av dem mottar melding om sjøulykke mv., og foreslår derfor en slik gjensidig varslingsplikt i utkastet § 475. Det foreslås også en regel om at undersøkelsesmyndigheten skal gi melding til Sjøfartsdirektoratet og at Sjøfartsdirektoratet skal gi melding til undersøkelsesmyndigheten når direktoratet mottar varsel om arbeidsulykker. De nye reglene om meldeplikt i sjøloven vil ikke medføre noen endringer i de gjeldende regler om meldeplikt i forskrifter gitt med hjemmel i sjødyktighetsloven, forurensningsloven, og sjømannsloven.

Unnlatelse fra skipsføreren eller rederiets side av å overholde meldeplikten mv. bør belegges med straff. Departementet foreslår derfor en ny straffebestemmelse i straffeloven § 414 annet ledd.

2.13 Særlig om internasjonale undersøkelser

Når det gjelder utenlandske skip, er det i dag bare en begrenset adgang til å holde sjøforklaring. Når det først holdes sjøforklaring for utenlandske skip i Norge, gjelder det etter sjøloven i utgangspunktet ingen

særregler med henblikk på å ivareta fremmede staters interesser i undersøkelsen. IMO-kodens bestemmelser om statenes samarbeid mv. ved undersøkelse av sjøulykker er ikke gjennomført ved uttrykkelige bestemmelser i norsk rett. Når det gjelder undersøkelser av sjøulykker i utlandet, foreslår Sjølovkomiteen at alle ulykker med norske skip skal omfattes av havarikommisjonens ansvarsområde, uansett hvor ulykken inntreffer. Undersøkelsene av sjøulykker i utlandet skal i utgangspunktet foretas av havarikommisjonen, og ikke av norsk konsulrett, men slik at deler av undersøkelsene kan gjennomføres i samarbeid med norsk utenriksstasjon.

Departementet viser til at mange høringsinstanser mener at utenriksstasjonene mangler den nødvendige ekspertise og erfaring til å ha ansvaret for undersøkelse av sjøulykker, og legger til grunn at det vil heve kvaliteten på undersøkelsene å legge slike undersøkelser til undersøkelsesmyndigheten. Departementet går inn for Sjølovkomiteens forslag om å overføre undersøkelser av sjøulykker i utlandet til undersøkelsesmyndigheten, men slik at undersøkelsen kan gjennomføres i samarbeid med norsk utenriksstasjon. Prinsippene i IMO-koden om undersøkelse av sjøulykker foreslås presisert i loven. Departementet foreslår samtidig å presisere at de norske reglene bare kommer til anvendelse så langt norske myndigheters kompetanse rekker etter folkeretten.

I tråd med Sjølovkomiteens forslag foreslås også å presisere i loven at undersøkelsesmyndigheten kan delta i undersøkelser utenfor riket som gjennomføres av utenlandsk undersøkelsesmyndighet. Undersøkelsesmyndigheten kan helt eller delvis overlate ansvaret for undersøkelsene til fremmed stats undersøkelsesmyndighet. Den norske undersøkelsesmyndigheten bør imidlertid selv foreta undersøkelser når det gjelder de mest alvorlige ulykkene i utlandet med norske skip.

2.14 Bør reglene om sjøforklaring beholdes som et supplement til en særskilt undersøkelseskomisjon?

Sjølovkomiteens flertall går inn for at det fortsatt skal være mulighet til å foreta en noe begrenset form for sjøforklaring etter begjæring fra rederiet, skipsføreren eller andre med vesentlig interesse, eller fra Sjøfartsdirektoratet, eller etter begjæring fra havarikommisjonen eller andre nordiske lands myndigheter. Den form for "sjøforklaring" som Sjølovkomiteen foreslår å videreføre som en frivillig ordning, er imidlertid noe annet enn det som etter gjeldende rett er en "sjøforklaring". Sjølovkomiteen foreslår ikke noen videreføring av dagens sjøforklaringsinstitutt. Undersøkelsene foreslås avgrenset til klarlegging av hendelsesforløpet og årsakene til ulykken, samt bevissikring i den forbindelse.

Selv om Sjølovkomiteen foreslår å begrense formålet med en slik begrenset sjøforklaringsordning, mener departementet at det ikke vil være tilstrekkelig til å avhjelpe de manglene ved sjøforklaringsinstituttet som gjør at det hersker utbredt misnøye med ordningen. Det forhold at sivilrettslige og strafferettslige ansvarsforhold vil falle utenfor undersøkelsesmyndighetens mandat reiser imidlertid spørsmålet om det bør etableres spesialordninger for behandlingen av disse forhold utenfor undersøkelsesmyndigheten, eller om de alminnelige sivilprosessuelle og straffeprosessuelle reglene her er tilstrekkelige. Departementet er her enig i Sjølovkomiteens prinsipielle utgangspunkt, som er at klarlegging av strafferettslig ansvar er en politi- og påtalemyndighetsoppgave, mens de privatrettslige spørsmål i hovedsak bør være en sak for de berørte private parter innenfor de alminnelige reglene om sivile søksmål. Strafferettslige avhør og etterforskning bør uansett skje etter reglene i straffeprosessloven. Ingen høringsinstanser har sagt seg uenige i Sjølovkomiteens forslag på dette punkt.

Departementet foreslår derfor at reglene om sjøforklaring oppheves i sin helhet. Det foreslås i stedet regler som gir undersøkelsesmyndigheten rett til å kreve bevisopptak etter reglene i tvistemålsloven kapittel 20, og uten hensyn til de begrensninger som ellers gjelder i medhold av tvml. § 267. En tilsvarende særlig rett til å kreve bevisopptak foreslås også for andre nordiske lands myndigheter.

Noen høringsinstanser påpeker at den fellesnordiske retten til å kreve bevisopptak ved sjøforklaring tilsier at sjøforklaringsinstituttet opprettholdes. Departementet er enig i at det er viktig å opprettholde den fellesnordiske adgangen til å kreve bevisopptak i forbindelse med sjøulykker. Det foreslås derfor en særlig regel i utkastet § 481 om at ved ulykker med skip hjemmehørende i Danmark, Sverige eller Finland, kan vedkommende lands myndigheter kreve bevisopptak etter de samme regler som det som gjelder for den norske havarikommisjonen etter første ledd.

Med forslaget begrenses den nordiske rettsenheten her noe når det gjelder rederens rett til å kreve bevisopptak, ved at man i den norske sjøloven velger en tilsvarende løsning som den Danmark har valgt. Hovedtrekkene i den nordiske rettsenheten på området beholdes imidlertid med den foreslåtte løsningen.

2.15 Sjøfartsdirektoratets rolle ved undersøkelse av sjøulykker

Sjøfartsdirektoratet er ikke selv direkte involvert i undersøkelsen av sjøulykker. Sjøfartsdirektoratet mottar resultatene fra sjøfartsinspektørens undersøkelser, fra sjøforklaringer og fra særskilte undersøkelseskommisjoner som nedsettes, foretar statistik-

ker og analyser, og iverksetter slike sjøsikkerhetstiltak i form av regelarbeid mv. som resultatene tilsier.

Sjølovkomiteens syn er at Sjøfartsdirektoratets virksomhet bør avgrenses mot de oppgavene som legges til havarikommisjonen. Sjøfartsdirektoratet bør fortsatt ha adgang til å iverksette undersøkelser etter sjøulykker, såfremt havarikommisjonens virksomhet ikke forstyrres. Det foreslås imidlertid ingen nærmere regler om dette i NOU 1999:30.

Et grunnleggende hensyn ved utformingen av forholdet mellom undersøkelsesmyndigheten og Sjøfartsdirektoratet er å ivareta undersøkelsesmyndighetens frittstående og uavhengige stilling. Dette er nødvendig for at kommisjonen skal oppnå den tillit og respekt som er nødvendig for at den skal kunne fungere etter hensikten. Forholdet til Sjøfartsdirektoratet må derfor forstås og vurderes i lys av denne selvstendigheten, og det gjelder ikke minst i saker der undersøkelsene direkte omfatter momenter med tilknytning til Sjøfartsdirektoratets egen rolle, som tilfellet var for eksempel i Sleipner-saken.

Sjøfartsdirektoratet vil, som alle andre, få tilgang til resultatet av undersøkelsene gjennom havarikommisjonens offisielle rapport. I hvilken grad havarikommisjonen ellers vil finne det naturlig å kontakte Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med sine undersøkelser, vil det være opp til kommisjonen selv å vurdere.

Departementet legger samtidig vekt på at Sjøfartsdirektoratets rolle i det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet ikke må svekkes når undersøkelsen av sjøulykker legges inn i en fast havarikommisjon. At det vil være en fast havarikommisjon, og ikke sjøfartsinspektørene, som foretar etterforskningen av sjøulykker, vil etter departementets syn ikke medføre noen nevneverdig endring i eller svekkelse av Sjøfartsdirektoratets rolle i det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet. På samme måte som i dag vil ikke Sjøfartsdirektoratets rolle være avhengig av at det er Sjøfartsdirektoratet selv som foretar undersøkelsene. Sjøfartsdirektoratets rolle når det gjelder å føre ulykkesstatistikk og å iverksette tiltak som følger opp resultatene fra undersøkelsene vil være den samme som i dag. Departementet foreslår på denne bakgrunn regler for å sikre at Sjøfartsdirektoratet får den nødvendige informasjonen om sjøulykker og andre hendelser til sjøs.

Et særlig spørsmål er i hvilken utstrekning Sjøfartsdirektoratet skal ha anledning til selv å foreta ulykkesundersøkelser. Departementet foreslår at Sjøfartsdirektoratet, etter godkjenning fra undersøkelsesmyndigheten, kan gis anledning til å foreta egne undersøkelser i en sak som undersøkelsesmyndigheten har til behandling. Undersøkelsesmyndigheten bør kunne nekte direktoratet det aktuelle tiltaket dersom den finner at tiltaket kan komme i veien for kom-

misjonens egne undersøkelser. Ved sjøulykker hvor undersøkelsesmyndigheten ikke iverksetter undersøkelser, og ved hendelser som faller utenfor undersøkelsesmyndighetens ansvarsområde, er det ingenting i veien for at Sjøfartsdirektoratet foretar egne ulykkesundersøkelser. Også Sjølovkomiteen legger dette til grunn.

2.16 Endringer i ordningen med sjøfartsinspektører - overføring av deres oppgaver til politiet

Sjølovkomiteen legger til grunn at sjøfartsinspektørenes oppgaver vil bli overflødige som en følge av de foreslåtte endringene i reglene om sjøforklaring, og foreslår derfor at ordningen med sjøfartsinspektører opphører og at sjødyktighetsloven kapittel 3 oppheves. Høringsinstansene presiserer imidlertid at man ikke uten videre kan nedlegge ordningen med sjøfartsinspektører slik Sjølovkomiteen foreslår, fordi de oppgavene som sjøfartsinspektørene utfører for påtalemyndigheten i sjøfartssaker, ikke vil bli overflødige selv om de forebyggende ulykkesundersøkelsene legges inn i en havarikommisjon. Departementet er derfor enig med høringsinstansene i at sjøfartsinspektørenes oppgaver av politimessig art i hovedsak bør videreføres.

Dagens ordning, der det er Sjøfartsdirektoratet som er administrativt overordnet sjøfartsinspektørene, bør opphøre. Det vil ikke lenger fremstå som hensiktsmessig at tilsynsorganet innenfor sjøfarten skal være administrativt overordnet den politimessige etterforskningen av lovbrudd i sjøfartsforhold. De funksjonene som sjøfartsinspektørene i dag ivaretar i kraft av sin politi- og påtalemyndighet, bør derfor flyttes. Departementet foreslår at sjødyktighetslovens regler om sjøfartsinspektørene oppheves, og at sjøfartsinspektørenes oppgaver videreføres og legges administrativt inn i politiet. Samtidig foreslås straffeprosessloven § 55 første ledd nr. 4 endret, slik at sjøfartsinspektørene kommer inn i straffeprosessloven som en del av påtalemyndigheten. Lovendringene må følges opp med korresponderende tilpasninger i påtaleinstruksen og forskriftene til politiloven.

Etter anmodning fra Justisdepartementet nedsatte Politidirektoratet 28. februar 2002 en arbeidsgruppe med representanter fra Justisdepartementet, Riksadvokaten, Politidirektoratet og Sjøfartsdirektoratet og sjøfartsinspektørene, med mandat å vurdere hvordan den straffeprosessuelle etterforskningen av sjøulykker og andre saker under sjøfartslovgivningen bør organiseres innenfor politiet når dagens ordning med sjøfartsinspektører opphører. Arbeidsgruppens rapport følger som uttrykt vedlegg til proposisjonen. Departementet mener at arbeidsgruppens forslag viser at det er mulig å gjennomføre på en egnet måte en omlegging av sjøfartsinspektørenes rolle med inn-

passing i politi og påtalemyndighet. Gruppens forslag må vurderes nærmere før ikraftsetting av de lovendringer som foreslås i proposisjonen.

2.17 Forholdet mellom politiets etterforskning og undersøkelsesmyndighetens undersøkelser

Når undersøkelser foretas av en fast eller særskilt oppnevnt kommisjon, har politiet ikke plikt, men likevel rett til å sette i verk undersøkelser, i den utstrekning politiet finner grunn til det. Det gjelder ingen særlige begrensninger i adgangen til samtidig politietterforskning ved siden av undersøkelsen av ulykkesårsakene, verken ved sjøforklaring eller ved særskilte undersøkelseskommisjoner etter sjøloven § 485 første ledd. Dagens system er basert på at det ikke gjelder noe skille mellom den strafferettslige etterforskningen og de årsaksrelaterte undersøkelsene.

Sjølovkomiteen foreslår en ny bestemmelse i straffeprosessloven § 224 om at politiet ved sjøulykker som faller inn under ansvarsområdet for Havarikommisjonen for sjøulykker, bare kan iverksette etterforskning i følgende to tilfelle:

- dersom havarikommisjonen velger å ikke iverksette egne undersøkelser, eller
- dersom havarikommisjonen selv ber om at politiet skal etterforske saken.

For ulykker der det er grunn til mistanke om straffbart forhold, foreslår Sjølovkomiteen ingen slik begrensning i politiets adgang til å foreta etterforskning.

Innenfor luftfartsområdet har man ikke etablert noen slik begrensning i politiets adgang til etterforskning som Sjølovkomiteen har foreslått. Erfaringene derfra viser at de samarbeidsproblemer som har oppstått, har latt seg løse ved et samarbeid mellom undersøkelsesmyndigheten og politiet. Gode grunner taler for at de samme reglene bør gjelde innenfor sjøfartsulykkene her, som det som gjelder for luftfartsulykkene, særlig ettersom dette vil bli lagt inn i en felles havarikommisjon. På denne bakgrunn går departementet ikke inn for å følge opp Sjølovkomiteens forslag til en ny bestemmelse i straffeprosessloven som begrenser politiets adgang til parallell etterforskning. Når det gjelder forslaget om en særlig bestemmelse om politiets hjelp til vitneforklaringer, vises til Riksadvokatens høringsuttalelse, som departementet slutter seg til.

2.18 Organisasjon og sammensetning

Sjølovkomiteen foreslår ingen lovregulering av havarikommisjonens organisasjon og sammensetning.

Spørsmålet om den nærmere organiseringen av undersøkelser av sjøulykker innenfor en felles havarikommisjon er, etter at Sjølovkomiteen avga sin utredning, blitt vurdert nærmere av en arbeidsgruppe nedsatt av Samferdselsdepartementet. Denne arbeidsgruppen avga i februar 2002 rapporten "Utredning angående etablering av felles havarikommisjon". Arbeidsgruppen anbefalte at en fast havarikommisjon for sjøfart ble lagt inn i en felles havarikommisjon for transportområdet.

For at den felles havarikommisjonen skal kunne fylle sitt formål med å bidra vesentlig til det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet, er det nødvendig at den foretar undersøkelser i flere saker enn bare de sakene der det etter utkastet § 476 annet ledd skal skje undersøkelser. Det er vanskelig å si på forhånd hvor mange sjøulykker havarikommisjonen vil måtte undersøke for å fylle dette formålet. Sjøulykker, som ofte har tap av menneskeliv eller alvorlig forurensning til følge, bør etter departementets syn minst gis en tilsvarende ressursbase som de andre transportområdene, med mellom fire og seks årsverk. Om man skulle følge arbeidsgruppens anbefaling i rapporten fra 2002 om å nøye seg med 1-3 fast ansatte for undersøkelse av sjøulykker, og for øvrig basere seg på innleid ekspertise i enkelttilfelle, ville kommisjonen måtte anvende innleid ekspertise i et stort antall saker om den skulle få foretatt et tilstrekkelig antall ulykkesundersøkelser. Dette vil etter departementets syn kunne bli mer kostbart enn å ha flere fast ansatte.

2.19 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget innebærer administrative konsekvenser for alle de offentlige instansene som i dag er involvert i undersøkelse av sjøulykker, nemlig domstolene, sjøfartsinspektørene, politiet, Sjøfartsdirektoratet, og særskilte undersøkelseskommisjoner. Videre medfører forslaget administrative endringer for den eksisterende Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane, hvor det vil bli opprettet en ny enhet for sjøfarten.

Økonomisk innebærer de foreslåtte endringene innsparinger på den ene siden, og økte utgifter på den andre siden. Det vil bli innsparinger for de institusjonene som i dag forestår undersøkelse av sjøulykker, mens det vil bli et økt ressursbehov i Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane når undersøkelser av sjøulykker legges dit, og i Sjøfartsdirektoratet når ansvaret for undersøkelser av arbeidsulykker på skip legges dit. Samlet sett må det påregnes at behovet for budsjettering av undersøkelsene av sjøulykker innenfor Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane, samt av arbeidsulykkene i Sjøfartsdirektoratet, ikke fullt ut vil dekket inn gjennom reduksjoner andre steder.

Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane vil bli utvidet til å omfatte en egen enhet for sjøulykker. Departementet legger til grunn at det bør opprettes fire til seks nye faste stillinger i Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane for undersøkelser av sjøulykker. Dette vil antakelig innebære lønnskostnader på mellom 2,5 og 3,5 mill. kroner pr. år. Reiseutgifter, kontorkostnader og utstyr, samt diverse andre kostnader i forbindelse med undersøkelsene, kommer i tillegg. Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane har beregnet at dette vil kunne utgjøre ca. mellom 4 og 5 mill. kroner pr. år for sjøulykkene. I tillegg kommer kostnader til spesielle tekniske analyser ol. Det kan vanskelig angis eksakte tall for slike kostnader, da dette vil variere betydelig.

3. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, lederen Olav Akselsen, Bendiks H. Arnesen, Grethe Fosslie og Aud Gaundal, fra Høyre, Silja Ekeland Bjørkly, Ivar Kristiansen og Michael Momyr, fra Fremskrittspartiet, Øystein Hedstrøm og Lodve Solholm, fra Sosialistisk Venstreparti, Åsa Elvik og Inge Ryan, fra Kristelig Folkeparti, May-Helen Mølvær Grimstad og Einar Steensnæs, og fra Senterpartiet, Odd Roger Enoksen, viser til at Stortinget i 1997 ba Regjeringen om å vurdere behovet for endringer i sjøforklaringsinstituttet, etter at næringskomiteen hadde behandlet flere saker relatert til ulykker til sjøs. Komiteen viser videre til at næringskomiteens flertall uttalte følgende:

"Flertallet mener at med bakgrunn i den spesielle karakter og kompetansebehov sjømannsyrket har, er det viktig at sjøkyndige personer deltar i førsteinstans i kartleggingen av årsaker til ulykker til sjøs. En ser imidlertid ikke bort fra at sjøforklaringene i dag ikke er utviklet i takt med de utfordringer utviklingen i næringen og ulykkesfrekvensen for skip, stiller myndighetene overfor. Flertallet vil på denne bakgrunn be Regjeringen vurdere behovet for endringer i sjøforklaringsinstituttet."

Komiteen har merket seg at Regjeringen med bakgrunn i Stortingets vedtak gav Sjølovkomiteen i oppdrag å vurdere og revidere ordningen med sjøforklaring, og at Sjølovkomiteen la frem sin utredning i NOU 1999:30 Undersøkelser av Sjøulykker.

Komiteen vil understreke at den nye undersøkelsesmyndighetens oppgave skal være å foreta undersøkelse av sjøulykker ved å kartlegge hendelsesforløpet og årsaksfaktorer, og å utrede forhold av betydning for å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten. Komiteen vil videre understreke at undersøkelsene skal munne ut i en rapport med havari-

kommisjonens konklusjoner og tilrådninger om tiltak som bør gjøres for å bedre sjøsikkerheten. Når rapporten er avgitt, vil havarikommisjonens oppgave være avsluttet. Komiteen peker på at det vil være de offentlige myndigheter som er ansvarlig for saksområdet, normalt Sjøfartsdirektoratet som tilsynsorgan for sjøfarten, som tar stilling til om og på hvilken måte undersøkelsesmyndighetens tilrådning skal følges opp.

Komiteen har under arbeidet med lovforslaget bl.a. fått forslag om at begrepet skadelidte bør presiseres i lovteksten, og det henvises i den forbindelse til kommuner ved et eventuelt miljøutslipp i forbindelse med en sjøulykke. Komiteen viser til at følgene av en sjøulykke ikke vil være havarikommisjonens ansvarsområde, men være ansvaret til de offentlige myndigheter som skal følge opp en eventuell rapport.

3.1 Forslaget om en fast havarikommisjon for sjøulykker

Komiteen er enig med Regjeringen i at reglene i sjøloven om sjøforklaring oppheves og erstattes med nye regler om undersøkelse av sjøulykker i en fast undersøkelsesmyndighet.

Komiteen er videre enig i at lovforslaget ikke identifiserer hvilket organ den faste undersøkelsesmyndigheten skal legges til, men overlater dette til Kongen.

Komiteen støtter også Regjeringen i at det etableres en felles havarikommisjon for ulykker innen luftfart, jernbane, sjøfart mv., og at undersøkelser av sjøulykker legges til en slik felles havarikommisjon.

Komiteen viser til at formålet med å opprette en fast havarikommisjon er å styrke arbeidet med undersøkelse av sjøulykker og at dette igjen vil kunne føre til økt ulykkesforebyggende sjøsikkerhetsarbeid.

3.2 Den faste undersøkelseskommissjonen for visse ulykker innen fiskeflåten

Komiteen støtter også Regjeringens forslag om å innlemme den faste undersøkelseskommissjonen for visse ulykker innen fiskeflåten i den nye havarikommisjonen, og er enig med Regjeringen i at dette vil innebære en styrking av undersøkelsene etter ulykker med fiskebåter. Komiteen har merket seg at fiskerinæringa støtter forslaget.

3.3 Undersøkelsenes formål - undersøkelsesmyndighetenes mandat

Komiteen er enig i at kartlegging av ulykkesårsakene bør stå i sentrum for de offentlige ulykkesundersøkelsene, og at formålet skal være at den innsikten en får i årsaksforholdene brukes gjennom det

forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet, slik at lignende ulykker kan unngås i fremtiden.

Komiteen viser i den forbindelse til prinsippet i artikkel 1 nr. 4 i IMO-koden om undersøkelser av sjøulykker, som sier at undersøkelse av ulykkesårsaken skal skje atskilt fra og uavhengig av enhver annen etterforskning knyttet til ulykker.

3.4 Hvilke sjøulykker som skal undersøkes

Komiteen støtter Regjeringens forslag om at en følger Sjølovkomiteens forslag til definisjon av sjøulykker. Dette vil etter hva komiteen forstår medføre at en del saker faller utenfor undersøkelsesmyndighetenes ansvarsområde som til nå har vært gjenstand for sjøforklaringer. Komiteen deler Regjeringens syn på at dette vil kunne frigjøre ressurser som igjen vil kunne gi rom for tilsvarende grundigere undersøkelser av mer alvorlige ulykker.

Komiteen viser i den forbindelse til at Sjøfartsdirektoratet selv kan foreta sine egne ulykkesundersøkelser, ved hendelser som faller utenfor Havarikommisjonens ansvarsområde eller hvis den velger ikke å iverksette undersøkelse.

Komiteen har under sitt arbeid med lovforslaget fått henvendelse om at en bør ha adgang til å foreta undersøkelse av/utrede alle sjøulykker hvor norske interesser er sterkt berørt. Komiteen viser i den forbindelse til IMO-koden punkt 6.3. som sier at en stat som ansees som en "særlig berørt stat" i forbindelse med ulykker, for eksempel på grunn av nasjonaliteten til skipets mannskap, passasjerer eller andre personer, skal inviteres til å delta i undersøkelsene. Komiteen viser til at IMO-koden er basert på gjeldende folkerettslige prinsipper.

3.5 Opplysningsplikten overfor undersøkelsesmyndigheten

Komiteen støtter Regjeringens vurderinger i at det er selvsagt at hovedreglene skal være at enhver har opplysningsplikt for Havarikommisjonen, men at denne kombineres med en bestemmelse om at forklaringene bare kan brukes til sjøsikkerhetsmessige formål, og ikke tillates brukt i en seinere straffesak som bevis mot den som har avgitt forklaring.

3.6 Undersøkelsesmyndighetenes taushetsplikt

Komiteen støtter Regjeringens forslag om at det ikke foreslås en generell regel om at det skal gjelde en særskilt taushetsplikt for undersøkelsesmyndigheten, men isteden "regler som med enkelte unntak gir en tilsvarende streng taushetsplikt for opplysninger som er undergitt en strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven".

3.7 Rettigheter under saksbehandlingen for dem som saken angår

Komiteen støtter forslaget om at utkastet til rapport fra undersøkelsesmyndigheten ikke skal være offentlig, men at de som ønsker å motta utkastet til rapport må anmode om det. Komiteen er også enig i at de kun kan få utlevert de deler av rapporten som knytter seg til forhold som vedkommende har særskilte forutsetninger til å uttale seg om.

3.8 Meldeplikt

Komiteen er enig i at regler om meldeplikt ved sjøulykker er viktig fordi et fungerende varslingsystem er en nødvendig forutsetning for at myndighetene skal komme raskt til ulykkesstedet, og at meldeplikten derfor bør fremgå av loven.

Komiteen støtter også forslag til en ny straffebestemmelse i straffeloven § 414 annet ledd.

3.9 Særlig om internasjonale undersøkelser

Komiteen understreker viktigheten av å ha den nødvendige ekspertise og erfaring i forbindelse med undersøkelse av ulykker til sjøs. Komiteen er derfor enig med Regjeringen i at en overfører undersøkelser av sjøulykker i utlandet til undersøkelsesmyndighetene, men slik at de samarbeider med norske utenriksstasjoner.

3.10 Bør regler om sjøforklaring beholdes som et supplement til en særskilt undersøkelseskommissjon?

Komiteen er enig i at reglene om sjøforklaring oppheves i sin helhet og at det i stedet foreslås regler som gir undersøkelsesmyndighetene rett til å kreve bevisopptak etter reglene i tvistemålsloven.

Komiteen er videre enig i at det er viktig å opprettholde en fellesnordisk adgang til å kreve bevisopptak i forbindelse med sjøulykker.

3.11 Sjøfartsdirektoratets rolle ved undersøkelse av sjøulykker

Komiteen vil understreke nødvendigheten av at undersøkelsesmyndigheten skal ha en frittstående og uavhengig stilling og at dette er viktig for at den skal oppnå tillit og respekt for sitt arbeid.

Komiteen er videre opptatt av at Sjøfartsdirektoratet kan fortsette sitt viktige arbeid med det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet, og at de derfor får adgang til nødvendig informasjon om sjøulykker og hendelser til sjøs, da mye av det arbeidet de gjør bygger på kunnskaper de tilegner seg ved å gjennomgå hendelsesforløp o.l.

Komiteen er derfor enig i at Sjøfartsdirektoratet, etter godkjenning fra undersøkelsesmyndighetene, kan gis anledning til å foreta egne undersøkelser i en sak som undersøkelsesmyndigheten har til behandling.

3.12 Endringer i ordningen med sjøfartsinspektører - overføring av deres oppgaver til politiet

Komiteen støtter forslaget om å overføre de funksjoner sjøfartsinspektørene i dag ivaretar i kraft av sin politi- og påtalemyndighet, til politiet, men at dette må vurderes nærmere før ikraftsetting av lovendringene.

3.13 Forholdet mellom politiets etterforskning og undersøkelsesmyndighetens undersøkelser

Komiteen er enig i at det ikke etableres noen begrensninger i politiets adgang til etterforskning.

3.14 Økonomiske og administrative konsekvenser

Komiteen er enig i at Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane blir utvidet til å omfatte en egen enhet for sjøulykker, og at det opprettes fire til seks nye faste stillinger i Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane for undersøkelse av ulykker.

4. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Odelstinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og i enkelte andre lover

I

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) gjøres følgende endringer:

Overskriften i kapittel 18 skal lyde:

Undersøkelse av sjøulykker, sjørettsskjønn og skipsbøker.

Kapittel 18 nytt avsnitt II med § 472 til § 486 skal lyde:

II Undersøkelse av sjøulykker

§ 472 Virkeområde

Bestemmelsene i avsnitt II gjelder, når ikke annet fremgår av den enkelte bestemmelse, for sjøulykker med:

a) norske skip, herunder fiskefartøy og fritidsbåter,

- b) utenlandske skip når ulykken inntreffer i riket, eller utenfor riket når flaggstaten samtykker eller det i henhold til folkeretten kan utøves norsk jurisdiksjon.

Sjøulykke foreligger når det ved driften av skip er omkommet mennesker eller voldt betydelig skade på person, skip, last, eiendom utenfor skipet eller miljø. Som sjøulykke regnes også hendelse 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.

For sjøulykker med roroferger og hurtiggående passasjerfartøy som går i rutetrafikk til eller fra havn i en EØS-stat, gjelder avsnitt II når ulykken inntreffer utenfor norsk sjøterritorium dersom Norge var den siste EØS-staten skipet besøkte før ulykken. For skip som nevnt i første punktum regnes som sjøulykke tilfelle som nevnt i annet ledd, samt enhver grunnstøting eller kollisjon som involverer skip, at et skip forsvinner eller blir forlatt i sjøen, miljøskade, samt hendelser som har medført umiddelbar fare for tilfelle som nevnt. Med roroferger menes her 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 hurtiggående passasjerfartøy menes her et hurtiggående fartøy som definert i regel X/1 i SOLAS-konvensjonen av 1974 som endret pr. 1. mai 1999, og som kan transportere flere enn 12 passasjerer.

Bestemmelsene i avsnitt II gjelder ikke for sjøulykker som bare involverer militære fartøyer.

§ 473 Undersøkelsesmyndigheten

Undersøkelse av sjøulykker skal skje ved den myndighet Kongen bestemmer.

Undersøkelsesmyndigheten skal klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold av betydning for å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten, og avgi og offentliggjøre en rapport med sine eventuelle tilrådinger når undersøkelsen er avsluttet. Undersøkelsesmyndigheten skal ikke vurdere sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.

Kongen kan gi nærmere regler for gjennomføringen av undersøkelsene og om undersøkelsesmyndighetens organisasjon og sammensetning.

Kongen kan bestemme at undersøkelser av rene arbeidsulykker om bord på skip som har voldt døden eller betydelig skade på person, skal legges til et annet organ som undersøkelsesmyndighet, enn det organ som ellers er undersøkelsesmyndighet i medhold av første ledd. Kongen kan ved forskrift gi utfyllende bestemmelser om gjennomføringen av slike undersøkelser.

§ 474 Særlig berørte staters rett til å delta i undersøkelsene

Undersøkelsesmyndigheten skal gi særlig berørte fremmede stater rett til å delta i undersøkelsene.

Med særlig berørt stat forstås en stat:

- der skipet er registrert,
- der ulykken skjedde innenfor sjøterritoriet,
- der miljø eller eiendom er blitt alvorlig skadet eller utsatt for fare for alvorlig skade,
- som har borgere som har omkommet eller kommet betydelig til skade som følge av sjøulykken,
- som har informasjon som kan være av sentral betydning for undersøkelsen, eller
- som på annet vis har vesentlig interesse i undersøkelsen.

§ 475 Meldeplikt

Skipsføreren eller rederiet skal straks gi undersøkelsesmyndigheten, nærmeste politimyndighet eller Hovedredningssentralen melding om sjøulykke. I utlandet kan melding i stedet gis til nærmeste norske utenriksstasjon. Det skal også gis slik melding når skipet har grunnstøtt eller har støtt sammen med et annet skip, selv om tilfellet ikke er å anse som sjøulykke etter § 472.

Meldeplikt etter første ledd har også enhver som blir vitne til en sjøulykke, eller som blir oppmerksom på vrakrester eller andre forhold som gir grunn til å frykte at det har inntruffet sjøulykke, dersom vedkommende ikke etter forholdene har grunn til å anta at slik melding er unødvendig.

Undersøkelsesmyndigheten og politiet skal varsle hverandre når de mottar melding om sjøulykke eller hendelse som nevnt i første ledd. Også annen norsk myndighet som mottar melding om sjøulykke etter første ledd skal straks varsle undersøkelsesmyndigheten.

Ved arbeidsulykke som rammer arbeidstaker om bord på skipet skal melding i stedet skje etter reglene gitt i og i medhold av sjømannsloven 30. mai 1975 nr. 18 § 40. Den myndigheten som mottar melding etter første punktum, skal varsle undersøkelsesmyndigheten om arbeidsulykke som har medført død eller betydelig personskade.

Kongen kan ved forskrift fastsette nærmere regler om meldeplikten.

§ 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. Undersøkelsen skal bringes til avslutning uten ugrunnet opphold. Undersøkelsesmyndigheten avgjør selv omfanget av undersøkelsen og hvordan den skal gjennomføres.

Det skal iverksettes undersøkelser ved:

- a) sjøulykker med norsk skip der mannskap, skipsfører eller noen annen som følger med skipet har eller antas å ha mistet livet eller kommet betydelig til skade,
- b) sjøulykker med norsk passasjerskip.

Ved sjøulykke med skip som omfattes av § 472 tredje ledd kan undersøkelsesmyndigheten etter enighet med annen særlig berørt stat innenfor EØS-området overlate ansvaret for undersøkelsene til den staten.

Sjøulykker med fritidsbåter omfattes ikke av annet ledd. Kongen kan gi forskrift om at visse sjøulykker som omfattes av annet ledd i stedet skal følge bestemmelsene i fjerde 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, 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. Når allmenne hensyn tilsier det, kan departementet gi undersøkelsesmyndigheten pålegg om å undersøke en sjøulykke.

§ 477 Opplysningsplikt mv.

Enhver plikter på forlangende og uten hensyn til taushetsplikt å gi undersøkelsesmyndigheten de opplysninger vedkommende sitter inne med om forhold som kan være av betydning for undersøkelsen av en sjøulykke, og å utlevere dokumenter og annet som kan bidra til å klarlegge de faktiske forhold. Enhver som forklarer seg for undersøkelsesmyndigheten har rett til å la seg bistå av advokat eller annen fullmektig.

Skipsføreren eller rederiet skal fremlegge utskrift av hva skipsbøkene inneholder om sjøulykken, og gi opplysninger om skipets besetning, hvem som antas å kunne gi opplysninger om sjøulykken og hvilke personer og foretak som berøres av den, og skal på oppfordring gi en utfyllende skriftlig redegjørelse for sjøulykken.

Forklaringer som nevnt i første og annet ledd kan bare brukes til sjøsikkerhetsmessige formål. Opplysninger fremkommet under forklaringene kan ikke brukes som bevis mot den som har avgitt forklaringen i en senere straffesak mot vedkommende.

§ 478 Forbud mot å fjerne vrakrester mv.

Skip som er forulykket, vrakrester, og annet fra skipet må ikke fjernes eller røres uten samtykke fra undersøkelsesmyndigheten eller politiet, med mindre det er nødvendig for å avverge fare for person, eiendom eller miljø eller for å hindre at noe som kan ha betydning for undersøkelsen går til grunne eller forsvinner.

§ 479 Tiltak for å fremskaffe opplysninger

Undersøkelsesmyndigheten har rett til å nytte privat grunn og kan kreve å få undersøke og ta i besittelse skip som er forulykket, vrakrester, dokumenter og andre ting i den utstrekning den trenger det for å kunne utføre sitt verv. Den kan påby legeundersøkelse etter reglene i § 145. Om nødvendig kan myndigheten kreve hjelp av politiet.

Vitneforklaringer og annen informasjon innhentes i slikt omfang og på den måten som undersøkelsesmyndigheten selv finner hensiktsmessig.

§ 480 Taushetsplikt

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for undersøkelsesmyndigheten har taushetsplikt etter forvaltningsloven om det som de får kjennskap til under utførelse av sitt arbeid. Når taushetsbelagte opplysninger mottas fra noen som etter norsk lov har en strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven, skal tilsvarende strenge taushetsplikt gjelde for personer nevnt i første punktum, med mindre tungtveiende offentlige interesser tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsakene til ulykken.

§ 481 Bevisopptak mv.

Undersøkelsesmyndigheten kan kreve bevisopptak utenfor rettssak etter reglene i tvistemålsloven kapittel 20, uten hensyn til de vilkår som etter tvistemålsloven § 267 ellers gjelder for adgangen til å kreve bevisopptak.

Ved sjøulykker med skip som hører hjemme i Danmark, Finland eller Sverige, kan vedkommende lands myndigheter kreve bevisopptak etter reglene i første ledd. Er ulykke som nevnt i første punktum inntruffet i utlandet, kan bevisopptak foretas ved norsk konsulrett etter reglene i domstolloven § 50.

For skipsføreren, rederen, skadelidte og andre berørte gjelder tvistemålslovens alminnelige vilkår for bevisopptak utenfor rettssak. Bevisopptak i utlan-

det kan foretas ved norsk konsulrett etter reglene i domstoloven § 50.

Begjæring om bevisopptak kan fremsettes for den tingrett som følger av tvistemålsloven § 268. Begjæringen kan også fremsettes for tingretten for en havn skipet oppholder seg i eller kommer til, eller tingretten for en havn mannskapet oppholder seg i.

I Danmark, Finland og Sverige holdes sjøforklaring for norsk skip for den domstol som er kompetent etter lovgivningen der.

§ 482 Internasjonale undersøkelser

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 sjøulykke med norsk skip som inntreffer innenfor fremmed stats territorium, bør undersøkelsesmyndigheten så langt dette er hensiktsmessig søke å samarbeide med kyststaten i undersøkelsene. 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.

Med mindre undersøkelsesmyndigheten etter § 476 annet ledd eller § 476 sjette ledd annet punktum er pliktig til å undersøke en ulykke selv, kan den helt eller delvis overlate ansvaret for undersøkelsene til myndighetene i en annen særlig berørt stat. Undersøkelsesmyndigheten kan delta i undersøkelser av sjøulykker utenfor riket som gjennomføres av utenlandsk undersøkelsesmyndighet. Ved sjøulykke som omfattes av § 476 annet ledd, kan undersøkelsesmyndigheten overlate ansvaret for undersøkelsene til en særskilt kommisjon som er opprettet av flere berørte stater i fellesskap for å undersøke årsakene til ulykken.

Kongen kan fastsette nærmere bestemmelser om undersøkelse av sjøulykker som inntreffer utenfor riket.

§ 483 Sakkyndig bistand mv.

Undersøkelsesmyndigheten kan benytte sakkyndig bistand ved gjennomføringen av undersøkelsen, og kan også be om bistand fra politiet og andre myndigheter.

§ 484 Rettigheter for dem som saken angår.

Underretning til særlig berørte stater

Når undersøkelsesmyndigheten beslutter å iverksette undersøkelse, skal den så vidt mulig underrette skipets eier, rederiet, skipsføreren, brukere og assu-

randører av skipet og andre som saken angår om dette. Slik underretning skal gis så snart som mulig, og skal opplyse om rettighetene etter annet ledd i paragrafen her og etter § 485 annet ledd.

Innen undersøkelsen avsluttes, skal de som er nevnt i første ledd gis adgang til å fremkomme med opplysninger og synspunkter om sjøulykken og dens årsaksfaktorer. De bør også gis adgang til å være til stede ved undersøkelsene og har rett til å gjøre seg kjent med dokumentene, i den utstrekning undersøkelsesmyndigheten finner at dette kan skje uten hinder for undersøkelsen. Annet punktum gjelder med de begrensninger som følger av taushetsplikten, jf. § 480.

Ved undersøkelse av sjøulykker som omfattes av § 472 tredje ledd skal også myndighetene i særlig berørte stater innenfor EØS-området gis underretning om undersøkelsene. Ved undersøkelse av andre sjøulykker bør myndighetene i særlig berørte stater gis underretning om undersøkelsene. Underretningen skal opplyse om de rettigheter særlig berørte stater har etter § 474 første ledd og § 485 annet ledd.

§ 485 Undersøkelsesrapport

Undersøkelsesmyndigheten skal utarbeide en rapport som redegjør for hendelsesforløpet og inneholder undersøkelsesmyndighetens uttalelse om årsaksforholdene. Rapporten skal også inneholde undersøkelsesmyndighetens eventuelle tilrådinger om tiltak som bør treffes eller vurderes med henblikk på å hindre lignende sjøulykker i fremtiden.

Før undersøkelsesmyndigheten sluttbehandler rapporten, skal et utkast til rapport etter anmodning forelegges for dem som er nevnt i § 484 første ledd, samt for særlig berørte stater, med en rimelig frist for vedkommende til å gi uttalelse, med mindre særlige forhold tilsier at dette ikke gjøres. Retten etter første punktum gjelder bare de delene av utkastet til rapport som vedkommende på grunn av sin tilknytning til saken eller undersøkelsene har særlige forutsetninger for å uttale seg om.

Undersøkelsesmyndighetens utkast til rapport er ikke offentlig.

For sjøulykker som omfattes av § 472 tredje ledd skal rapporten meddeles EFTAs overvåkingsorgan (ESA).

Undersøkelsesmyndighetens avgjørelser etter denne paragraf kan ikke påklages.

§ 486 Sjøfartsdirektoratets undersøkelse av sjøulykker eller andre hendelser

Bestemmelsene i avsnitt II er ikke til hinder for at Sjøfartsdirektoratet undersøker sjøulykker som undersøkelsesmyndigheten beslutter å ikke undersøke, eller hendelser som faller utenfor undersøkelsesmyndighetens ansvarsområde.

Ved andre sjøulykker enn dem som omfattes av første ledd, kan Sjøfartsdirektoratet bare foreta ulykkesundersøkelser etter undersøkelsesmyndighetens godkjennelse. Undersøkelsesmyndigheten kan begrense sin godkjennelse til nærmere spesifiserte tiltak for informasjonsinnhenting.

Kongen kan i forskrift gi nærmere regler om Sjøfartsdirektoratets undersøkelser av sjøulykker og andre hendelser.

Undersøkelsesmyndigheten skal gi Sjøfartsdirektoratet melding om alle sjøulykker som inntreffer, samt om alle grunnstøtinger og sammenstøt, jf. § 475 første ledd tredje punktum. Så snart undersøkelsesmyndigheten har avgjort om den vil iverksette undersøkelser av en sjøulykke eller ikke, skal Sjøfartsdirektoratet underrettes om denne avgjørelsen.

I avsnitt III i sjøloven kapittel 18 skal § 489 lyde:

§ 489 Berømmelse og varsling

Skjønnet holdes snarest mulig etter at begjæringen er mottatt. Skjønnsretten varsler saksøkeren og skipsføreren og så vidt mulig rederen samt befraktere, lasteiere, assurandører og andre interesserte om berømmelsen. Er det skjellig grunn til mistanke om at reglene om sjødyktighet eller sikkerhet til sjøs er overtrådt, skal også *vedkommende politimester* varsles. Skjønnet kan holdes selv om noen som er eller skulle ha vært varslet, ikke møter.

I avsnitt IV i sjøloven kapittel 18 skal § 493 lyde:

§ 493 Utfyllende forskrifter

Kongen kan gi nærmere forskrifter til utfylling og gjennomføring av reglene i dette *kapittel*.

§ 507 annet ledd nr. 5 skal lyde:

Det kan foretas undersøkelser etter reglene i kapittel 18 avsnitt II dersom det ikke er truffet annen bestemmelse om undersøkelser i lov eller i medhold av lov.

II

I lov 14. juni 1884 nr. 3 om beskyttelse av under-sjøiske kabler og rørledninger utenfor sjøterritoriet oppheves § 4 femte og sjette punktum.

III

I almindelig borgerlig Straffelov 22. mai 1902 nr. 10 skal § 414 lyde:

Hvis noen overtrer det som i norsk lov eller med heimel i norsk lov er bestemt om legeundersøking og mønstring av skipsmannskaper, om hyrekontrakt og

avregningsbok, om anmeldelse, frammøte eller forevisning av dokumenter for noen myndighet i sjøfartsforhold eller om plikt til å gi opplysning til slik myndighet, eller om avholdelse av *bevisopptak*, straffes han med bøter eller fengsel inntil 3 måneder.

På samme måte straffes den som unnlater å oppfylle meldeplikten i sjøloven § 475 første ledd, å fremlegge dokumentasjon i samsvar med sjøloven § 477 annet ledd, eller å etterkomme krav fra undersøkelsesmyndigheten etter sjøloven § 479 første ledd, eller som fjerner gjenstander i strid med sjøloven § 478.

IV

I lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed mv. gjøres følgende endringer:

§ 3 tredje ledd skal lyde:

Til å bistå Sjøfartsdirektoratet opprettes et sakkyndig råd. Rådet skal ha formann og så mange andre medlemmer som departementet bestemmer, alle med personlige varamenn. Formann, medlemmer og varamenn oppnevnes av departementet for 3 år om gangen. Departementet gir nærmere regler om rådet, dets oppgaver, saksbehandling og samarbeidet med *myndigheter som undersøker eller etterforsker arbeidsulykker om bord på skip*.

§ 4 første ledd bokstav a oppheves. Nåværende bokstav b til g blir nye bokstav a til f.

§ 5 oppheves.

§ 7 første ledd første punktum skal lyde:

Tjenestemenn i Sjøfartsdirektoratet og skipskontrollen må ikke være interessert i skip som er underlagt deres tilsyn.

Ny § 16 skal lyde:

Sjøfartsdirektoratet kan foreta undersøkelse av sjøulykker og andre hendelser i samsvar med bestemmelsene i sjøloven § 486.

§§ 17 til 23 oppheves.

V

I lov 13. august 1915 nr. 5 om domstolene skal § 51 annet ledd lyde:

Til rettsmøter tilkalles et *rettsvitne*. Det kan tilkalles ett eller to sakkyndige rettsvitner når særskilt kyndighet finnes påkrevd.

VI

I sjømannsloven 30. mai 1975 nr. 18 gjøres følgende endringer:

§ 10 annet ledd skal lyde:

Skal sjøulykken undersøkes av undersøkelsesmyndigheten, jf. sjøloven § 473, plikter sjømannen, mot hyre og underhold, å møte for undersøkelsesmyndigheten.

§ 18 første ledd skal lyde:

Når skipet går tapt ved sjøulykke, eller når det etter sjøulykke blir uistandsettelig, plikter sjømannen å ta del i *bergningen*. *Skal sjøulykken undersøkes av undersøkelsesmyndigheten jf. sjøloven § 473, plikter sjømannen, mot hyre og underhold, å møte for undersøkelsesmyndigheten.*

§ 30 tredje ledd skal lyde:

Undersøkelser i anledning av dødsfallet holdes etter reglene i sjøloven § 472 til 486.

VII

I lov 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker skal § 55 første ledd nr. 4 lyde:

4) lensmennene og *sjøfartsinspektørene*.

VIII

I lov 29. november 1996 nr. 72 om petroleumsvirksomhet skal § 10-10 siste ledd lyde:

Reglene i sjøloven om *undersøkelse av sjøulykker* og forskrifter gitt med hjemmel i sjøloven *kapittel 18 II* gjelder tilsvarende så langt de passer.

IX

Ikrafttredelse

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Oslo, i næringskomiteen, den 30. november 2004

Olav Akselsen

leder

Grethe Fossli

ordfører

Vedlegg

Brev fra Justis- og politidepartementet v/statsråden til næringskomiteen, datert 18. oktober 2004.

Spørsmål angående Ot.prp. nr. 78 (2003-2004) Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og enkelte andre lover (un- dersøkelse av sjøulykker)

Jeg viser til brev fra næringskomiteen 14. oktober 2004 hvor det anmodes om departementets vurdering av de enkelte punktene i notatet fra Stiftelsen Skagerrak datert 12. oktober 2004.

Stiftelsen Skagerrak er etablert av personer med bakgrunn i Støttegruppen etter Scandinavian Star. Denne støttegruppen har tidligere, gjennom sine høringsuttalelser i saker som berører skadelidtes rettigheter til sjøs, vært en viktig støttespiller i mitt arbeid for bedre erstatningsordninger til sjøs. Det er derfor gledelig at Stiftelsen Skagerrak fortsetter dette engasjementet. Støttegruppen etter Scandinavian Star var blant høringsinstansene ved høringen av NOU 1999: 30 Undersøkelse av sjøulykker, men avga den gang ikke realitetsuttalelse.

I notatet omtaler Stiftelsen Skagerrak flere viktige saker. Jeg forstår komiteens henvendelse slik at man ikke ber om mine kommentarer til disse sakene, men ønsker min vurdering av de syv konkrete punktene som stiftelsen konkluderer med.

Til punkt 1: "Undersøkellesmyndigheten bør sortere under Stortinget v/kontroll- og konstitusjonskomiteen"

Stiftelsen foreslår at undersøkelsesmyndigheten bør sortere under Stortinget v/kontroll- og konstitusjonskomiteen. Etter mitt syn vil dette neppe være hensiktsmessig. Formålet med slike undersøkelser av sjøulykker som nå foreslås i sjøloven, skal være å undersøke hendelsesforløpet og årsaksforholdene ved sjøulykker (jf. lovforslaget § 473 annet ledd). Slike undersøkelser skiller seg i stor grad fra den type saker som ellers hører under kontroll- og konstitusjonskomiteen, jf. Stortingets forretningsorden § 12.

Dr imidlertid i denne forbindelse viktig å være oppmerksom på at sjølovens regler om undersøkelse av sjøulykker i regi av en havarikommisjon ikke er til hinder for at kontroll- og konstitusjonskomiteen foretar undersøkelser av forhold knyttet til sjøulykker, undersøkelsen av disse ulykkene samt beredskapsforhold mv., i den grad komiteen skulle ønske det.

Når det gjelder stiftelsens kommentarer vedrørende Samferdselsdepartementets rolle, kan jeg opplyse at Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane hører administrativt inn under Samferdselsdepartementet, men opererer uavhengig av departe-

mentet i sitt faglige arbeid, herunder ved ulykkesundersøkelsene og ved utarbeidelsen av undersøkelsesrapporten. Det er ikke slik at havarikommisjonen "rapporterer til" Samferdselsdepartementet, og departementet kan ikke instruere havarikommisjonen i dennes arbeid. Havarikommisjonens tilrådinger oversendes departementet, som sender disse videre til Luftfartstilsynet for oppfølging der. Luftfartstilsynet melder så tilbake til departementet hvilken oppfølging som er gjort, og departementet formidler denne informasjonen videre til havarikommisjonen.

Innenfor sjøfarten har Samferdselsdepartementet i liten grad noen rolle som forvaltningsmyndighet, tilsynsmyndighet og eier av transportvirksomhet. Tilsynsmyndigheten (Sjøfartsdirektoratet) hører i dag under Nærings- og handelsdepartementet. Sikkerhetsberedskapen langs kysten hører i hovedsak under Fiskeridepartementet. Sikkerhetsgodkjennelse av fartøyet for passasjertransport gis av Sjøfartsdirektoratet. Sikkerheten til sjøs ivaretas altså av andre enn Samferdselsdepartementet. Det meste av skipsfarten er i privat eie (unntatt deler av den innenriks passasjerfarten som eies av fylkeskommunalt eide aksjeselskaper). Samferdselsdepartementets rolle innenfor skipsfart knytter seg derfor bare til løyver til passasjertransport i form av fergekonsesjoner ol. (Etter yrkestransportloven må den som driver innenriks persontransport i rute, ha tillatelse. For fylkeskryssende ruter og riksveiferjedrift gis også tillatelse av Samferdselsdepartementet. For fylkesinterne ruter gis tillatelsen av fylkeskommunene/Oslo kommune.)

Dersom man skulle vurdere en slik endring som stiftelsen foreslår under sitt punkt 1, bør man være oppmerksom på utkastet § 473 første ledd, som sier at "[u]ndersøkelse av sjøulykker skal skje ved den myndighet Kongen bestemmer". Denne bestemmelsen må endres om man vil legge undersøkelsene inn under Stortinget. Det bør i så fall også foretas en ny gjennomgåelse av lovforslaget med tanke på at reglene måtte tilpasses en slik ordning, og en ny høring vil da være ønskelig. Sjølovkomiteen vurderte ikke i NOU 1999: 30 å legge undersøkelsene inn under Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité, og det er heller ingen andre høringsinstanser eller andre som etter det jeg er kjent med, har foreslått et slikt alternativ. Selv om ikke selve lovforslaget regulerer hvilket organ som skal være undersøkelsesmyndighet, er vurderingene i Ot.prp. nr. 78 (2003-2004) basert på at regjeringen vil legge undersøkelse av sjøulykker til en uavhengig felles undersøkelseskommisjon, basert

på en utvidelse av den nåværende Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane.

Til punkt 2: "Alle sjøulykker hvor norske interesser er sterkt berørt må kunne utredes, uavhengig av flagg"

Stiftelsen mener at alle sjøulykker hvor norske interesser er sterkt berørt, må kunne undersøkes av norske myndigheter, uansett flagg. Norske myndigheter har i dag anledning til å undersøke alle sjøulykker med norske skip. Problemstillingen knytter seg derfor til ulykker med skip under fremmed flagg, slik som "Rocknes". Etter dagens regler i sjøloven kan norske myndigheter bare foreta undersøkelser av ulykker med fremmede skip når norske interesser er berørt og skipet ligger i norsk havn, jf. sjøloven § 484 annet ledd.

I lovforslaget foreslår Regjeringen at man utvider adgangen for norske myndigheter til å undersøke ulykker med fremmede skip, så langt dette lar seg gjøre innenfor gjeldende internasjonale regler. De internasjonale reglene om dette går i korthet ut på at undersøkelse av sjøulykker i utgangspunktet hører under flaggstaten. Kyststaten anses imidlertid, uten hensyn til skipets flagg, berettiget til å foreta undersøkelser av alle sjøulykker som inntreffer innenfor dens territorialfarvann og som berører kyststatens interesser, jf. punkt 1.1 i IMO-koden om undersøkelse av sjøulykker (som er tatt inn som vedlegg i NOU 1999: 30). Ved ulykker utenfor territorialfarvannet er det mer begrenset hvor langt en stat kan foreta undersøkelser av ulykker med fremmede skip. IMO-koden punkt 6 forutsetter at det her vil være flaggstaten som skal foreta undersøkelsene, men slik at andre berørte stater bør kunne delta i undersøkelsene. IMO-koden punkt 6.3 sier at en stat som anses som en "særlig berørt stat" i forbindelse med ulykken, for eksempel på grunn av nasjonaliteten til skipets mannskap, passasjerer eller andre personer, skal inviteres til å ta del i undersøkelsene. (IMO-koden er å anse som en anbefaling, og er ikke formelt rettslig bindende, men er basert på gjeldende folkerettslige prinsipper om dette.)

I utforslaget § 472 første ledd bokstav b er havarikommisjonen på denne bakgrunn for det første gitt kompetanse til å foreta undersøkelser av alle ulykker med fremmede skip som inntreffer innenfor norsk territorialfarvann ("i riket"). "Rocknes"-ulykken ville derfor etter de nye reglene kunne undersøkes av havarikommisjonen.

For det andre utvider lovforslaget § 472 første ledd bokstav b også adgangen til å foreta undersøkelser av ulykker med fremmede skip som inntreffer utenfor norsk territorialfarvann, til alle tilfelle der flaggstaten samtykker, samt alle tilfelle der det i henhold til folkeretten kan utøves norsk jurisdiksjon.

Lenger enn dette er det ikke mulig å utvide norske myndigheters undersøkelseskompetanse ved ulykker med fremmede skip utenfor riket, uten å komme i konflikt med folkeretten. Det vil nok føre for langt om den norske havarikommisjonen skulle foreta ulykkesundersøkelser overfor fremmede skip utenfor norsk territorialfarvann, for eksempel basert på at det er nordmenn som står bak skipet, direkte eller indirekte. (Dette er imidlertid ikke til hinder for at norske myndigheter foretar andre typer undersøkelser enn ulykkesundersøkelsen, for eksempel politiets og påtalemyndighetens etterforskning av straffbare forhold, i den grad man har jurisdiksjon til dette.) Som det fremgår over, vil også Norge, når Norge er "særlig berørt stat" etter IMO-koden om undersøkelse av sjøulykker punkt 6, etter IMO-kodens regler ha anledning til å delta i flaggstatens undersøkelser av ulykken.

Stiftelsens endringsforslag går etter dette lenger enn det vil være anledning til etter folkeretten, når det gjelder å gi norske myndigheter kompetanse til å foreta ulykkesundersøkelser. Jeg vil også i denne forbindelse påpeke at det, uansett hvordan man regulerer dette i den norske sjøloven, vil være begrenset i hvilken grad Norge faktisk vil kunne utøve jurisdiksjon i form av tvangstiltak eller andre tiltak overfor fremmede skip som har forlatt norsk territorialfarvann.

Til punkt 3: "Politi- og påtalemyndigheten må sikres bedre mulighet til effektiv og uavhengig etterforskning"

Stiftelsen påpeker viktigheten av politiets og påtalemyndighetens arbeid i disse sakene. Jeg er helt enig i at politiets og påtalemyndighetens etterforskning i disse sakene er meget viktig, og at forholdene bør legges så godt som mulig til rette også for dette aspektet. Som det fremgår i kapittel 19 i proposisjonen, er det viktig å sikre en balanse mellom på den ene siden hensynet til at havarikommisjonens virksomhet skal foregå så effektivt som mulig uten forstyrrelser, og på den annen side den viktige samfunnsmessige interessen i at straffbare forhold i forbindelse med sjøulykker blir etterforsket av politiet og påtalt, slik at de ansvarlige blir straffet der det er grunn til det. Jeg er glad for at stiftelsen støtter de vurderinger og forslag som proposisjonen inneholder når det gjelder dette aspektet.

I forbindelse med stiftelsens ønske om en gjennomgåelse og oppgradering av politiets og påtalemyndighetens oppfølging av sjøulykker, og ønsket om å avvikle ordningen med sjøfartsinspektører, vil jeg peke på proposisjonen kapittel 18. Her foreslås at dagens ordning med sjøfartsinspektører oppheves, og at deres oppgaver legges administrativt inn i politiet. Dette er en revisjon som vil være egnet til å styrke den

politimessige etterforskningen i sjøfartsforhold, jf. proposisjonen side 73.

Til punkt 4: "Begrepet sjøulykker må omfatte nestenulykker, som det fremgår av Ot.prp. nr. 78"

Stiftelsen slutter seg til forslaget i proposisjonen om at begrepet "sjøulykker" skal omfatte nestenulykker. Jeg viser til lovforslaget § 472 annet ledd annet punktum som sier: "Som sjøulykke regnes også hendelse 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."

Jeg vil også nevne at forslaget etablerer en absolutt plikt for havarikommisjonen til å foreta undersøkelser av alle nestenulykker med norsk passasjerskip, jf. lovforslaget § 476 annet ledd bokstav b. For andre nestenulykker vil det være opp til havarikommisjonen selv om det skal foretas undersøkelser, jf. lovforslaget § 476 fjerde ledd.

Til punkt 5: "Skadelidte etter sjøulykker må etableres som part ved undersøkelse av sjøulykker"

Skadelidtes rettigheter i forbindelse med ulykkesundersøkelsene følger av lovforslaget § 484, som etablerer rettigheter for det første for skipets "brukere", jf. proposisjonen s. 88, som fastslår at dette begrepet typisk omfatter passasjerer. Videre etablerer bestemmelsen rettigheter for dem som "saken angår" i forbindelse med undersøkelsene. Det fremgår på samme sted i proposisjonen at dette begrepet for eksempel vil omfatte etterlatte. Både passasjerer og etterlatte er derfor omfattet av rettighetene i lovforslaget §§ 484 og 485 selv om lovteksten ikke uttrykkelig nevner dem.

Til punkt 6: "Sjøfartsdirektoratet må ikke avgrenses fra å foreta egne utredninger etter behov"

Jeg er enig med stiftelsen i at Sjøfartsdirektoratet bør ha anledning til å foreta egne utredninger etter behov, så lenge slike undersøkelser ikke erstatter eller kommer i veien for havarikommisjonen. Ved ulykker hvor havarikommisjonen foretar undersøkelser, bør Sjøfartsdirektoratet derfor ikke kunne foreta egne undersøkelser uten at dette skjer i forståelse med havarikommisjonen. Noe annet vil kunne skape en uoversiktlig situasjon som vil kunne skade undersøkelsene. Det er en reell fare for at Sjøfartsdirektoratets egne undersøkelser vil kunne komme i veien for havarikommisjonens virksomhet, for eksempel ved at vitner forstyrres eller ved at bevismateriale ikke blir tilgjengelig i tide for havarikommisjonen.

I § 486 første ledd er poenget nettopp at reglene i sjøloven om undersøkelser av sjøulykker ikke skal være til hinder for at Sjøfartsdirektoratet skal kunne foreta egne undersøkelser om de ønsker det (og for øvrig har hjemmel i lovgivningen til det). Reglene i § 486 annet ledd er imidlertid ment å sikre at Sjøfartsdirektoratets undersøkelser ikke skal komme i veien for havarikommisjonen. Dette hensynet er ivarettatt ved en regel om at i saker der havarikommisjonen foretar undersøkelser, skal Sjøfartsdirektoratet bare kunne foreta slike undersøkelser som havarikommisjonen godkjenner. Jeg mener dette er en viktig regel, som bør beholdes slik den er foreslått.

Til punkt 7: "Forskningsprosjekt om bruk av resultater fra havariutredninger må sikres sluttfinansiering"

Jeg noterer meg at stiftelsen vil be om Stortingets tilslutning til å sikre dette prosjektet sluttfinansiering, og ser det ikke som naturlig at jeg i denne omgang kommenterer dette punktet.