



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 65

(1999-2000)

Om lov om endring i lov 24. juni 1994 nr.
39 om sjøfarten (sjøloven)
(gjennomføring av artikkel 12 i rådsdirektiv 1999/35/EF)

*Tilråding fra Justis- og politidepartementet av 9. juni 2000,
godkjent i statsråd samme dag.*

1 Innledning

EØS komiteen besluttet 17. desember 1999 (beslutning nr. 179/1999) å endre EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) for å innlemme rådsdirektiv 1999/35/EF, vedtatt på rådsmøte 29. april 1999. Bakgrunnen for direktivet er ønsket om å bedre sikkerheten for personer som reiser med roroferger («roll on, roll off») og hurtiggående passasjerfartøyer. Direktivet omhandler krav til sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøy som går i internasjonal rutefart mellom havner i EU, og i nasjonal fart når skipet opererer utenfor 20 nautiske mil fra kysten.

I proposisjonen her fremmer regjeringen forslag til gjennomføring av *en enkelt* av bestemmelsene i direktivet, artikkel 12, som gjelder undersøkelse av sjøulykker med slike passasjerfartøy. De øvrige bestemmelsene i direktivet gjennomføres i regi av Nærings- og handelsdepartementet, og vil ikke bli behandlet i proposisjonen her.

Gjennomføringen av direktivet krever lovendring, og beslutningen i EØS komiteen ble derfor tatt med forbehold for Stortingets samtykke. Fristen for gjennomføring av direktivet i norsk rett er 1. desember 2000. Stortinget er i St.prp. nr. 68 1999-2000 bedt om å samtykke til godkjenning av EØS komiteens beslutning.

Direktivteksten i norsk oversettelse følger som vedlegg 1 til proposisjonen.

I norsk rett finnes regler om undersøkelse av sjøulykker i kapittel 18 II i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven). Sjølovkomiteen legger i sin utredning NOU 1999:30 Undersøkelse av sjøulykker frem et forslag til en ny modell for undersøkelse av sjøulykker, som ble sendt på høring våren 2000. Arbeidet med å gjennomføre direktivet artikkel 12 kan av hensyn til gjennomføringsfristen for direktivet ikke utstå til Sjølovkomiteens forslag er ferdig behandlet. Ved senere endringer i sjøloven som følge av Sjølovkomiteens forslag i NOU 1999:30 vil også de bestemmelsene i sjøloven som gjennomfører artikkel 12, bli tilpasset et eventuelt nytt system for undersøkelse av sjøulykker.

2 Høringen

Justisdepartementet sendte 16. mars 2000 ut et høringsbrev om gjennomføringen av artikkel 12 i direktivet, til følgende instanser:

- Departementene
- Kystdirektoratet
- Sjøfartsdirektoratet
- Luftfartsverket
- Luftfartstilsynet
- Statens jernbanetilsyn
- Regjeringsadvokaten
- Høyesterett
- Lagmannsrettene
- Oslo byrett
- Bergen byrett
- Trondheim byrett
- Stavanger byrett
- Kristiansand byrett
- Drammen byrett
- Fredrikstad byrett
- Nord-Troms herredsrett
- Salten sorenskriverembete
- Hammerfest sorenskriverembete
- Vardø sorenskriverembete
- Politimesteren i Oslo
- Politimesteren i Bergen
- Politimesteren i Kristiansand
- Politimesteren i Trondheim
- Politimesteren i Troms
- ØKOKRIM
- Hammerfest havnevesen
- Tromsø Havnevesen
- Bodø Havnevesen
- Måløy Havnevesen
- Bergen Havnevesen
- Oslo Havnevesen
- Trondheim Havnevesen
- Stavanger Havnevesen
- Akademikerne
- Akademikernes Fellesorganisasjon
- Assuranseforeningen Skuld
- Assuranseforeningen Gard
- Den Norske Advokatforening
- Den norske Dommerforening
- Det Norske Veritas
- Finansnæringens Hovedorganisasjon (FNH)
- Flyselskapenes landsforening
- Fraktefartøyenes Rederiforening
- Gjensidige skibsassuranseforeningers Komite

- Greenpeace Norge
- Intertanko
- Kommunenes Sentralforbund
- Landsforeningen for trafikkskadde
- Landsorganisasjonen i Norge
- Miljøstiftelsen Bellona
- Nordisk institutt for sjørett
- Nordisk Skipsrederforening
- Norges fiskarlag
- Norges Lastebileierforbund
- Norges Miljøvernforbund
- Norges naturvernforbund
- Norges Rederiforbund
- Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU)
- Norske Maritime Leverandører
- Norsk Flygerforbund
- Norsk Havneforbund
- Norsk Jernbaneforbund
- Norsk Jernbaneklubb
- Norsk Lokomotivmannsforbund
- Norsk Losforbund
- Norsk Sjømannsforbund
- Norsk Sjøoffisersforbund
- Norsk Transportarbeiderforbund
- NSB BA
- NSB Gardermobanen AS
- Næringslivets Hovedorganisasjon
- Oljeindustriens Landsforening
- Rederienes Landsforening
- Rådet for arbeidstilsyn på skip
- Sjøassurandørenes Centralforening
- Sjøtrygdgruppen
- Støttegruppen for pårørende og overlevende etter Scandinavian Star v/Jan Harsem
- Transportbrukernes fellesorganisasjon
- Transportbedriftenes Landsforening
- Trygg Trafikk
- Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund
- Universitetet i Oslo, Det juridiske fakultet
- Universitetet i Bergen, Det juridiske fakultet
- Universitetet i Tromsø, Det juridiske fakultet

Det kom inn svar fra følgende instanser:

- Arbeids- og administrasjonsdepartementet
- Barne- og familiedepartementet
- Finansdepartementet
- Fiskeridepartementet
- Forsvarsdepartementet
- Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet
- Landbruksdepartementet
- Landsorganisasjonen i Norge
- Nærings- og handelsdepartementet

- Olje- og energidepartementet
- Samferdselsdepartementet
- Sosial- og helsedepartementet
- Utenriksdepartementet
- Sjøfartsdirektoratet
- Luftfartstilsynet
- Statens jernbanetilsyn
- Borgarting lagmannsrett
- Nord-Troms herredsrett
- Politimesteren i Oslo
- Politimesteren i Troms
- Akademikerne
- Den Norske Advokatforening
- Den norske Dommerforening
- Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon
- Nordisk Skipsrederforening
- Norges Rederiforbund
- Norsk Havneforbund
- Norsk Sjøoffisersforbund
- Rådet for arbeidstilsyn på skip
- Sjøassurandørenes Centralforening
- Transportbedriftenes Landsforening

De fleste av de høringsinstansene som det kom inn svar fra, hadde ingen merknader. Bare *Norsk Sjøoffisersforbund* støttet ikke forslaget til gjennomføring av direktivet i norsk rett.

3 Nærmere om innholdet i direktivet artikkel 12

3.1 Generelt

Artikkel 12 lyder som følger:

«Undersøkelse av ulykker

1. Innenfor rammen av sine respektive nasjonale rettsordener skal medlemsstatene fastsette rettsregler som gjør det mulig for dem selv og enhver annen særlig berørt medlemsstat å delta i, å samarbeide om, eller, der normen for undersøkelse av sjøulykker gir mulighet for det, å forestå enhver undersøkelse av sjøulykker eller hendelser der en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy er innblandet.

2. «Særlig berørt medlemsstat», «stat med hovedansvar for undersøkelsen» og «sjøulykker» har samme betydning som i normen for undersøkelse av sjøulykker.

3. Dersom en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy er innblandet i en sjøulykke, skal undersøkelsesprosedyren innledes av den stat i hvis farvann ulykken eller hendelsen skjer, eller, dersom ulykken eller uhellet skjer i et annet farvann, av den medlemsstat fergen eller fartøyet sist besøkte. Denne staten skal være ansvarlig for undersøkelsen og for samordningen med andre særlig berørte stater inntil det er oppnådd enighet om hvilken stat som skal ha hovedansvaret for undersøkelsen.

4. Medlemsstatene som forestår, deltar i eller samarbeider om slike undersøkelser, skal sikre at undersøkelsen gjennomføres så effektivt og hurtig som mulig, idet det tas hensyn til normen for sjøulykker.

5. Medlemsstatene skal sikre at rapporter fra slike undersøkelser offentliggjøres etter punkt 12.3 i normen for undersøkelse av sjøulykker og meddeles Kommisjonen.»

Artikkel 12 innebærer at kyststaten plikter å fastsette rettsregler som gjør det mulig for staten å forestå undersøkelse av sjøulykker med fremmede skip, når ulykken finner sted i dens farvann. Bestemmelsen krever derfor at norske myndigheter har kompetanse til å igangsette tvungen sjøforklaring etter ulykker med fremmede skip. Videre gir bestemmelsen fremmede stater som er særlig berørt av ulykken rett til å delta i undersøkelsen av en sjøulykke med slike fartøy som omfattes av direktivet. Dersom det oppnås enighet om dette med andre særlig berørte EØS-stater, kan ansvaret for undersøkelsen overlates til en annen slik stat.

Artikkel 12 om undersøkelse av sjøulykker medfører i utgangspunktet ingen behov for endringer med hensyn til selve fremgangsmåten ved undersøkelse av sjøulykker. Bestemmelsen oppstiller bare enkelte grunnleggende krav om at undersøkelsen skal gjennomføres så effektivt og hurtig som mulig (paragraf 4), og en bestemmelse om rapportering (paragraf 5). Bortsett fra dette er direktivet basert på at de enkelte land ellers gjennomfører undersøkelser av sjøulykker etter sine egne nasjonale regler.

3.2 Særlig om anvendelsesområdet for reglene i artikkel 12

3.2.1 Hvilke skip omfattes av reglene, jf. direktivet artikkel 3

Etter direktivet artikkel 3 gjelder direktivet for alle roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i internasjonal fart, dvs. skip som går i rutetrafikk mellom havner beliggende i forskjellige stater. For skip i nasjonal fart, dvs. skip som går i rute mellom havner i samme stat, gjelder direktivets bestemmelser dersom skipet trafikkerer områder som ligger lenger fra kysten enn 20 nautiske mil. For skip i nasjonal fart innenfor denne geografiske grensen er anvendelsen av direktivet valgfri. Grensen på 20 nautiske mil følger av henvisningen i artikkel 3 paragraf 1 til rådsdirektiv 98/18/EF artikkel 4.

«Roroferge» er definert i direktivets artikkel 2 bokstav a) som «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». «Hurtiggående passasjerfartøy» er definert i direktivets artikkel 2 bokstav b) som «et hurtiggående fartøy som definert i regel X/1 i SOLAS-konvensjonen av 1974 med endringer som gjelder på den dato dette direktiv blir vedtatt, og som kan transportere flere enn tolv passasjerer».

Den norske Advokatforening har i sitt høringssvar etterlyst en nærmere definisjon av begrepene «roroferge» og «hurtiggående passasjerfartøy». *Departementet* foreslår på denne bakgrunn at direktivets definisjoner av disse begrepene inntas i lovteksten.

Hurtiggående passasjerfartøy er typisk skip som er bygget av lettere materialer (typisk aluminium) enn konvensjonelle skip (som bygges i stål). I og med at hurtigbåtene har lavere vekt, vil de være mindre dyptgående enn andre skip med større tonnasje, og derav den økte hastigheten. I regel X/1 i SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974) er hurtiggående fartøy definert som et fartøy som har en maksimumsfart i meter per sekund på minst $3 \times 7 \sqrt{V}$ 0×1667, ηωορ ζ στάρ for «deplasement tilsvarende konstruksjonsvannlinjen (m^3)». Ifølge opplysninger departementet har fått fra Sjøfartsdirektoratet, vil denne formelen slå ut som følger i forhold til fartøy som er bygget i henhold til SOLAS regler om bygging av hurtigbåter (jf. forskrift 5.januar 1998 nr. 6 om bygging mv. av hurtiggående fartøy):

Et skip på 100 tonn vil være å anse som hurtiggående med en maksimalfart på 15 knop. Et skip på 200 tonn blir å anse som hurtiggående med en maksimalfart på 17,5 knop, og ved 500 tonn med en maksimalfart på 19,5 knop.

Norsk Sjøoffisersforbund går i høringen i mot at Norge gjennomfører direktivet, blant annet fordi forbundet mener det er lite hensiktsmessig å opprette egne ordninger for roro-ferger og hurtiggående passasjerfartøy, da dette kan føre til en forskjellsbehandling. Forbundet peker blant annet på at cruiseskip og tankskip ikke omfattes av de nye reglene. Til dette bemerker *d e p a r - t e m e n t e t* at reglene ikke medfører noen forskjellsbehandling med hensyn til selve fremgangsmåten ved undersøkelsen av en ulykke, jf. over under punkt 3.1. Forskjellen gjelder i første rekke kompetansen til å foreta en undersøkelse, og berørte staters stilling i den forbindelse. Videre er direktivet et ledd i å styrke sjøsikkerheten overfor passasjerer. Det forhold at man eventuelt mener at flere typer skip burde vært omfattet, tilsier ikke at man av den

grunn lar være å gjennomføre direktivets regler i norsk rett i samsvar med våre forpliktelser etter EØS-avtalen.

3.2.2 Hvilke hendelser omfattes av artikkel 12?

Etter artikkel 12 paragraf 2 skal hva som er en «sjøulykke» følge definisjonen av dette i «normen for undersøkelse av sjøulykker». Dette er den norm for undersøkelse av sjøulykker og - hendelser som er vedtatt av IMOs (FNs sjøfartsorganisasjon, International Maritime Organization) forsamling ved resolusjon A.849 (20) av 20. november 1997, jf. definisjonen i direktivet artikkel 2 bokstav p. Denne IMO-normen for undersøkelse av sjøulykker følger som vedlegg 2 til proposisjonen her i engelsk originaltekst. De av bestemmelsene i normen som har direkte betydning i forhold til artikkel 12, blir gjengitt nedenfor i norsk oversettelse.

Definisjonen av «sjøulykke» i IMO-normen punkt 4.1, lyder:

«Sjøulykke betyr en hendelse som har hatt i en eller flere av disse følgende:

- .1 død eller alvorlig personskade som er forvoldt i forbindelse med driften av et skip; eller
- .2 tap av en person fra et skip som er forvoldt i forbindelse med driften av et skip; eller
- .3 tap av et skip, eller at skipet antas tapt eller forlatt; eller;
- .4 materiell skade på et skip; eller
- .5 grunnstøting eller udyktiggjøring av et skip, eller kollisjon som involverer skip; eller
- .6 materiell skade som forvoldes i forbindelse med driften av et skip; eller
- .7 miljøskade som oppstår gjennom skade på skip som forvoldes i forbindelse med driften av skip».

I henhold til artikkel 12 paragraf 1 er i tillegg også «hendelser» omfattet av direktivet. Med «hendelser» menes hendelse som medfører fare for en ulykke som nevnt, jf. IMO-normen punkt 4.4, dvs. nesten-ulykker.

3.2.3 Svalbard og Jan Mayen

Direktivet gjelder ikke for Svalbard, jf. EØS-loven § 6 om at Svalbard er unntatt fra Norges deltakelse i EØS-avtalen. Jan Mayen er derimot omfattet av EØS-avtalen som en del av Kongeriket Norge, jf. lov 27. februar 1930 nr. 2 om Jan Mayen § 1.

4 Gjeldende rett om undersøkelse av sjøulykker

4.1 Reglene om sjøforklaring

Etter norsk rett skjer undersøkelse av sjøulykker i utgangspunktet i form av en sjøforklaring. Reglene om sjøforklaring finnes i sjøloven kapittel 18 II. Sjøforklaring er en særskilt form for bevisopptak etter sjøulykker. Sjøforklaring har flere formål, se sjøloven § 474 første ledd. For det første skal det ved sjøforklaringen søkes frembragt informasjon om faktiske forhold ved og årsakene til ulykken, til bruk i sjøsikkerhetsarbeidet. Det skal videre fremskaffes informasjon som kan kaste lys over forhold som kan begrunne straffansvar og sivilrettslig ansvar.

De norske reglene om når det skal eller kan holdes sjøforklaring, bygger i utgangspunktet på prinsippet om flaggstatsjurisdiksjon, slik at det primært er i forhold til norske skip at myndighetene kan kreve sjøforklaring holdt. Reglene om når det skal holdes sjøforklaring i forhold til norske skip følger av sjøloven §§ 472 og 473. Etter sjøloven § 472 skal det holdes sjøforklaring («obligatorisk sjøforklaring») etter alle ulykker av mer alvorlig karakter med norske skip. Sjøfartsdirektoratet kan etter begjæring fra skipets reder eller fører gi fritak fra denne plikten, jf. sjøloven § 483, dersom saken kan antas å ville bli tilstrekkelig opplyst gjennom andre undersøkelser. For ulykker med norske skip som ikke er av en slik karakter at sjøforklaring er obligatorisk, kan sjøforklaring holdes etter begjæring, jf. sjøloven § 473.

I forhold til fremmede skip er det i utgangspunktet ikke obligatorisk sjøforklaring. I forhold til fremmede skip kan norske myndigheter bare kreve sjøforklaring dersom norske interesser antas berørt av ulykken og skipet befinner seg i norsk havn, jf. sjøloven § 484 annet ledd. Ellers kan det bare holdes sjøforklaring for fremmede skip etter begjæring om dette fra skipsføreren, redere eller vedkommende lands myndigheter. I forhold til skip hjemmehørende i Danmark, Finland og Sverige skal retten holde sjøforklaring dersom det fremsettes slik begjæring, jf. § 484 første ledd første punktum. For andre fremmede skip kan det holdes sjøforklaring etter en slik begjæring, jf. § 484 første ledd annet punktum.

Det ligger folkerettslige regler bak disse begrensningene i adgangen til å kreve sjøforklaring avholdt for fremmede skip. Etter FNs havrettskonvensjon 10. desember 1982 har kyststaten full jurisdiksjon over sjøterritoriet, uansett hvilket flagg skipet fører, jf. havrettskonvensjonen artikkel 2. Overfor fremmede skip i uskyldig gjennomfart i dette farvannet er kyststaten likevel avskåret fra å iverksette tiltak som hindrer gjennomfarten eller gjør den unødvendig vanskelig, jf. havrettskonvensjonen artikkel 24. Også IMO-normen for undersøkelse av sjøulykker henviser (jf. punkt 1.1) til havrettskonvensjonens bestemmelser om begrensningene i kyststatens anledning til å iverksette undersøkelser i forhold til fremmede skip.

Sjøforklaring her i riket holdes ved norske domstoler, som settes med to sakkyndige rettsvitner, jf. sjøloven § 476 første ledd. Skal sjøforklaring for nor-

ske skip holdes i utlandet, skjer dette for norsk konsulrett, eller for danske, finske eller svenske domstoler eller utenriksrepresentasjoner, jf. sjøloven § 476 annet og tredje ledd. Ved sjøforklaring for norske domstoler er det et krav at dommeren skal være norsk statsborger, jf. domstolsloven § 53 første ledd. Konsulretten styres av norsk utenriktstjenestemann, jf. domstolloven § 51 første ledd. For sakkyndige rettsvitner stiller loven etter sin ordlyd ikke krav til norsk statsborgerskap, se domstolloven § 101 tredje ledd.

Som hovedregel holdes sjøforklaring i den havnen hvor ulykken har inntruffet, eventuelt den første havnen skipet kommer til etter ulykken, jf. sjøloven § 475 første ledd. Rettsmøte holdes snarest mulig etter at begjæringen er mottatt, jf. sjøloven § 478 første ledd. Avhøret av skipsføreren og de andre vitnene foretas av rettens formann, jf. sjøloven § 481 annet ledd. Rettens formann kan imidlertid overlate avhøringen til andre med interesse i saken. Disse har uansett adgang til å stille spørsmål etter at avhøret er ferdig.

Sjøforklaring er en særskilt form for bevisopptak. Enhver kan kreve utskrift av rettsbøkene etter reglene i tvistemålsloven § 135 annet ledd.

4.2 Særskilt ulykkeskommisjon etter sjøloven § 485

Hvis en ulykke har medført store tap av liv eller eiendom, eller undersøkelsen av andre grunner må antas å bli særlig omfattende eller innviklet, kan departementet nedsette en særskilt ulykkeskommisjon, jf. sjøloven § 485 første ledd. Plikten til å holde sjøforklaring faller da bort. Justisdepartementet skal sørge for oppnevning av medlemmer til kommisjonen. Disse skal representere tilstrekkelig juridisk, nautisk og teknisk sakkyndighet. For slike undersøkelseskommisjoner gjelder reglene om sjøforklaring så langt de passer, jf. sjøloven § 485 fjerde ledd annet punktum.

I NOU 1999:30 Undersøkelse av sjøulykker foreslår Sjølovkomiteen at det skal etableres en fast undersøkelseskommisjon for sjøulykker. Sjølovkomiteens forslag er for tiden ute på høring, og det er derfor for tidlig å si på hvilken måte Sjølovkomiteens forslag vil bli fulgt opp. Som nevnt foran vil reglene som gjennomfører artikkel 12 i sjøloven bli tilpasset et eventuelt nytt system for undersøkelse av sjøulykker.

Norsk Sjøoffisersforbund sier i sin høringsuttalelse at «man i Norge må få på plass en Havarikommisjon for sjøulykker før man tiltrer dette rådsdirektiv». *Departementet* viser til det som sies i punkt 1. over om at gjennomføringen av artikkel 12 på grunn av gjennomføringsfristen ikke kan utstå til Sjølovkomiteens forslag er ferdig behandlet, og om at de bestemmelsene i sjøloven som gjennomfører artikkel 12 vil bli tilpasset et eventuelt nytt system for undersøkelse av sjøulykker.

5 Nærmere om gjennomføringen av artikkel 12 i norsk rett

5.1 Kompetansen til å forestå undersøkelse av sjøulykker i forhold til fremmede skip

5.1.1 Ny § 486 a i sjøloven som gir norske myndigheter kompetanse til å forestå undersøkelse av ulykker med fremmede skip innenfor direktivets område

Etter direktivet artikkel 12 paragraf 1 skal statene fastsette rettsregler som gjør staten kompetent til forestå undersøkelse av sjøulykker som omfattes av direktivets anvendelsesområde. Det følger av direktivet artikkel 12 paragraf 3 at undersøkelsesprosedyren skal innledes av den stat «i hvis farvann ulykken eller hendelsen skjer, eller, dersom uhellet eller ulykken skjer i et annet farvann, av den medlemsstat fergen eller fartøyet sist besøkte». Denne staten skal være «ansvarlig for undersøkelsen og for samordningen med andre særlig berørte stater inntil det er oppnådd enighet om hvilken stat som skal ha hovedansvaret for undersøkelsen». Kyststatens kompetanse til å forestå undersøkelsen omfatter i utgangspunktet alle slike skip som er omfattet av direktivet, uansett hvilket flagg skipet fører.

Direktivets bestemmelser om kyststatens kompetanse til å iverksette og forestå undersøkelser etter sjøulykker går lenger enn det som følger av folkeretten, jf. punkt 4.1 foran. Det betyr at bestemmelsene i artikkel 12 bare kan gjennomføres i forhold til skip som er registrert i en stat som er tilsluttet direktivet, det vil si skip fra en EØS-stat.

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

I høringen er det stilt spørsmålsteget ved om artikkel 12 faktisk innebærer regler om obligatorisk sjøforklaring, eller om regler om frivillig sjøforklaring ville tilfredsstille direktivets krav. Spørsmålet er reist av *Norges Rederiforbund*, som i sin høringsuttalelse sier følgende om dette:

«Vi registrerer at departementet tolker direktivet slik at det nedfeller en plikt til å foreta undersøkelse av sjøulykker som omfattes av direktivet og at det derfor foreslås at det skal være tvungen/obligatorisk sjøforklaring når det gjelder slike ulykker. Vi er for vår del noe usikker på om direktivet nedfeller en plikt som nevnt da direktivet først og fremst gjelder den folkerettslige siden knyttet til forholdet mellom medlemsstatene, derunder deltakelse av representanter fra andre medlems-

land. Det er derfor et spørsmål om det ikke burde være tilstrekkelig med avholdelse av sjøforklaring etter begjæring. Den løsning som er valgt er på den annen side i og for seg akseptabel ved at sjøulykker etter § 486 a i det vesentlige er sammenfallende med de tilfeller det i dag er tvungen sjøforklaring etter loven. Ved fornuftig bruk av dispensasjonsadgangen vil lovforslaget forhåpentligvis ikke medføre at det blir avholdt sjøforklaring i tilfeller der det er åpenbart at slik undersøkelse ikke vil ha betydning for det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet».

Til dette skal d e p a r t e m e n t e t bemerke at det ikke er tvilsomt at statene etter direktivet plikter sørge for at de har kompetanse til å forestå undersøkelse av slike sjøulykker. Regler om at det skal innledes undersøkelse av sjøulykker bare etter begjæring om dette fra skipsfører, reder eller flaggstats myndigheter, ville ikke gi kyststaten slik kompetanse som direktivet krever, og ville derfor ikke oppfylle direktivets krav.

5.1.2 Regler om særskilt undersøkelseskommisjon

Etter ulykker som er store og mer katastrofepregede eller der undersøkelsene må antas å bli særlig omfattende eller innviklet, kan Justisdepartementet etter gjeldende rett i stedet for tvungen sjøforklaring nedsette en særskilt undersøkelseskommisjon, jf. sjøloven § 485 første ledd. Departementet antar at behovet for en slik ordning kan gjøre seg like sterkt gjeldende ved sjøulykker med skip som omfattes av direktivet artikkel 12. Departementet foreslår derfor å lovfeste en adgang til å nedsette en særskilt undersøkelseskommisjon for slike sjøulykker etter reglene i sjøloven § 485, se forslaget til ny § 486 a femte ledd. Samtidig foreslås at plikten til å holde sjøforklaring i så fall skal falle bort.

5.1.3 En annen berørt stat overtar ansvaret for undersøkelsen

Etter artikkel 12 paragraf 3 annet punktum er kyststaten bare ansvarlig for undersøkelsen og samordningen mellom de berørte statene inntil det er oppnådd enighet om hvilken stat som skal ha hovedansvaret for undersøkelsen. Dette betyr at Sjøfartsdirektoratet må gis adgang til å gi fritak fra plikten til sjøforklaring dersom det oppnås enighet med andre berørte EØS-stater om å overlate undersøkelsene til en annen stat. En bestemmelse om dette foreslås derfor i lovutkastet § 486 a tredje ledd annet punktum.

5.2 Andre berørte medlemsstaters rett til å delta i eller samarbeide om undersøkelsene

5.2.1 Innledning

Direktivet artikkel 12 paragraf 1 krever at andre særlig berørte medlemsstater får delta i eller samarbeide om undersøkelse av sjøulykker. Retten gjelder uansett hvilket flagg skipet fører. De norske reglene om sjøforklaring legger ikke opp til noe slikt internasjonalt samarbeid i forbindelse med sjøforklaringen. Loven må derfor endres på dette punktet. Spørsmålet er hvor inngripende endringer som må foretas i norske regler om sjøforklaring for å oppfylle kravet i artikkel 12 paragraf 1 om at andre berørte medlemsstater skal ha rett til å delta i eller samarbeide om undersøkelsene. Siden direktivet ikke inneholder bestemmelser om fremgangsmåten ved undersøkelsen av sjøulykker, er det

heller ingen konkrete bestemmelser i direktivet om hvordan de berørte medlemsstatenes deltagelse i undersøkelsene skal foregå. Det er derfor opp til den enkelte medlemsstat i hvilken grad man vil organisere et system for dette.

Departementet foreslår at det ved gjennomføringen av direktivets bestemmelser også blir fastsatt prosessuelle regler for andre berørte medlemsstaters deltagelse i undersøkelsene. Uten slike regler vil det være vanskelig for domstolene å vite hvordan dette bør organiseres, og det vil også kunne skje forskjellsbehandling ved ulike domstoler i mangel av nærmere retningslinjer. I punktene 5.2.2 - 5.2.7 nedenfor redegjøres det for departementets forslag til regulering av berørte staters deltagelse i en norsk undersøkelse av sjøulykker.

Ved en eventuell senere endring av reglene i sjøloven kapittel 18 II i lys av Sjølovkomiteens forslag i NOU 1999:30 vil det også skje tilsvarende endringer i reglene for berørte EØS-staters deltagelse i undersøkelsene.

5.2.2 Rettens sammensetning

Ved sjøforklaring, som holdes for by- eller herredsretten, jf. sjøloven § 476 første ledd, består retten av dommeren og to sakkyndige rettsvitner. I utgangspunktet skal de sakkyndige rettsvitnene oppnevnes fra særlige utvalg i rettskretsen, jf. domstolsloven § 101 tredje ledd. Retten kan imidlertid velge å gå utenfor disse utvalgene der det er nødvendig av hensyn til habilitet eller behovet for særlig fagkunnskap.

Etter departementets syn innebærer ikke andre berørte medlemsstaters rett til å delta i eller samarbeide om undersøkelsene, at reglene for *sammensetning* av retten må endres. Direktivet forutsetter at en stat tar hovedansvaret for undersøkelsen, og at staten alene forestår ledelsen av sjøforklaringen fremstår som en naturlig konsekvens av dette. Det foreslås derfor ingen særlige regler om rettens sammensetning for sjøulykker som det avholdes sjøforklaring for i henhold til direktivet artikkel 12.

5.2.3 Vitneavhør

Vitneavhør foretas av rettens formann, jf. sjøloven § 481 annet ledd. Han kan imidlertid velge å overlate vitneavhøret til sakkyndige rettsvitner, sjøfartsinpektøren, en annen representant for påtalemyndigheten, eller andre nærmere angitte interessenter. Disse har uansett rett til å stille spørsmål til vitnene etter avhøret. Departementet legger til grunn at berørte medlemsstaters rett til å delta i sjøforklaringen, innebærer en rett til å delta i det avhøret som sjøforklaringen innebærer. Det foreslås derfor særlige regler om vitneavhør i sjøforklaringer som avholdes i medhold av forslaget til ny § 486 a i sjøloven, slik at representanter for andre berørte EØS-stater gis rett til å delta i avhøret, jf. forslaget til § 486 a fjerde ledd første punktum.

I sin høringsuttalelse uttaler *Den norske Dommerforening* følgende om spørsmålet om vitner:

«Vi gjør imidlertid oppmerksom på at det lett vil kunne oppstå praktiske problemer når norske domstoler skal holde sjøforklaring for sjøulykker hvor utenlandske skip er involvert. Mange av de vitner som vanligvis føres ved sjøforklaringene vil da være bosatt i utlandet. Hvorledes skal disse innkalles for å avgi forklaring ved en norsk domstol? Når det gjelder de vitner vi vanligvis har hatt ved «norske» sjøforklaringer, blir disse innkalt via rederiet, og det går greit. Men man kan

neppe forutsette det samme når man har med utenlandske rederier og sjøfolk å gjøre».

Departementet vil bemerke at det vil være de alminnelige reglene om vitneplikt, jf. tvistemålsloven kapittel 15, som vil gjelde. Departementet antar at i den grad en sjøforklaring i forbindelse med en ulykke med et fremmed skip skulle bli vesentlig vanskeliggjort fordi rederiets vitner bosatt i utlandet motsetter seg å møte, vil det være naturlig at flaggstaten overtar ansvaret for undersøkelsen av ulykken, jf. utkastets tredje ledd annet punktum.

5.2.4 Rett til tilgang til dokumentasjon og annet bevismateriale

I forbindelse med begjæringen om sjøforklaring skal retten etter gjeldende rett ha bl.a. utskrift eller kopi av skipsbøkene innhold om hendelsen, og en oversikt over mannskap og andre som kan ha opplysninger om hendelsen, jf. sjøloven § 477 tredje ledd. Ved sjøforklaringen skal skipsbøkene samt eventuelle kladdebøker til disse, fremlegges for retten slik at de kan sammenholdes med hverandre og med den utskrift eller kopi av skipsbøkene som ledsaget begjæringen om sjøforklaring, jf. sjøloven § 480. Etter departementets syn forutsetter en reell rett til deltakelse i sjøforklaringen at representanter for andre berørte EØS-stater også gis rett til å se dokumentasjon som nevnt i sjøloven §§ 477 tredje ledd og 480. Det foreslås derfor at en slik rett lovfestes, jf. forslaget fjerde ledd annet punktum. I dette ligger det imidlertid ikke noen plikt for norske myndigheter til å sørge for oversettelse av dokumentene.

Det kan være nødvendig å undersøke tinglige bevis i forbindelse med sjøforklaringen. Tvistemålsloven kapittel 17 om gransking gjelder tilsvarende, jf. sjøloven § 481 tredje ledd. Dersom gransking inngår i undersøkelsene, bør representanter for andre berørte EØS-stater også gis rett til å delta i dette. Det foreslås derfor også i fjerde ledd annet punktum en regel om at representanter for andre berørte EØS-stater skal ha rett til være til stede under gransking som retten foretar.

5.2.5 Nødvendig varsel til andre berørte medlemsstater

Skal andre berørte medlemsstater delta i sjøforklaringen, må de bli kjent med at sjøforklaring skal finne sted. Sjøloven § 478 første ledd pålegger retten å varsle nærmere angitte personer som antas å ha interesse av å være til stede under sjøforklaringen. Departementet foreslår at domstolene pålegges en tilsvarende varslingsplikt overfor andre berørte EØS-stater, jf. utkastet til § 486 a fjerde ledd første punktum.

Nord-Troms herredsrett har i høringen stilt spørsmål ved om en slik varslingsplikt på domstolens side er praktisk i en vanlig domstols hverdag, og foreslår at varslingsplikten i stedet overlates til «vedkommende sjøfartsinspektør». Nord-Troms herredsrett peker blant annet på at det vil være vanskelig for domstolen å finne frem til hvilke myndigheter i disse statene som skal varsles. Ingen andre høringsinstanser har berørt spørsmålet. Til dette vil departementet for det første bemerke at den instans i vedkommende berørte stat som det vil være naturlig å sende et slikt varsel til, vil være den instans i vedkommende stat som forestår undersøkelse av denne type transportulykker. Hvilken instans dette er, vil man antagelig enkelt få vite gjennom en henvendelse til vedkommende stats ambassade, eventuelt til vedkommende stats

departementer. Departementet vil videre peke på at varslingsplikten i forhold til «skipsfører, reder, lasteeier, assurandører og andre interesserte» allerede påhviler domstolen i medhold av sjøloven § 478, og at det synes mest hensiktsmessig å beholde det systemet som følger av sjøloven § 478, også i forhold til varsling av berørte stater. Departementet legger til grunn at en slik varslingsplikt ikke vil medføre noen administrativ byrde av betydning for domstolene, i og med at det vil være relativt sjelden at det inntreffer en slik ulykke med et fremmed skip som omfattes av direktivet.

5.2.6 Forklaring for lukkede dører

Et særskilt spørsmål oppstår dersom retten beslutter å oppta forklaringer for lukkede dører. Etter departementets vurdering vil representanter for andre berørte EØS-stater som gis rett til deltakelse som foreslått ovenfor, anses som «dem (..) som har med saken at gjøre» etter domstolsloven § 129, og derved ha rett til å være til stede ved forklaring for lukkede dører. En beslutning om lukkede dører vil dermed etter domstolslovens regler ikke hindre at disse personene får delta i opptaket av sjøforklaringen, og noen egen bestemmelse om dette i utkastet § 486 a er derfor ikke nødvendig. *Den norske Advokatforening* har i høringen sluttet seg til departementets synspunkter.

5.2.7 Representasjon i en særskilt undersøkelseskommisjon

Hvis det i stedet for sjøforklaring nedsettes en særskilt undersøkelseskommisjon etter reglene i sjøloven § 485, følger det av artikkel 12 at det også her må sikres rett til representasjon fra særlig berørte EØS-stater. En naturlig måte å delta i undersøkelsene i en slik kommisjon på, er ved deltagelse som et medlem av kommisjonen. Det foreslås derfor en lovregel som uttrykkelig hjemler dette, jf. forslagets femte ledd annet punktum.

Det kan tenkes at spørsmålet om formen for deltagelse i undersøkelsene, kan stille seg annerledes i forhold til en slik fast havarikommisjon for sjøulykker som Sjølovkomiteen foreslår i NOU 1999:30, Undersøkelse av sjøulykker. Hvilken form for deltagelse som vil være naturlig i forhold til en slik fast havarikommisjon, vil eventuelt bli vurdert i forbindelse med oppfølging av Sjølovkomiteens forslag.

5.3 Krav til selve gjennomføringen av undersøkelsen

I direktivet artikkel 12 paragraf 4 pålegges medlemsstatene å sikre at undersøkelsene gjennomføres effektivt og grundig. Et slikt krav til effektivitet og grundighet er i tråd med de grunnprinsipper som ordningen med sjøforklaring hviler på. Tidsmomentets betydning ved sjøforklaring kommer forutsetningsvis til uttrykk i flere bestemmelser i sjølovens regler om sjøforklaring. Det gjelder bl.a. § 475 første ledd sammenholdt med annet ledd om at sjøforklaring som hovedregel skal holdes i første havn skipet kommer til etter ulykken, § 477 annet ledd om at begjæring om sjøforklaring skal fremsettes så snart som mulig, og endelig § 478 første ledd om at sjøforklaringen skal holdes snarest mulig etter at begjæringen er mottatt. Formålsbestemmelsen i sjøloven § 474 første ledd avspeiler et krav til grundighet ved opptak av sjøforklaring. Herav følger at det ved opptak av sjøforklaring skal søkes fremskaffet «så vidt mulig *fullstendige* opplysninger om de faktiske omstendigheter ved og

årsakene til vedkommende hendelse» (vår utheving). Departementet anser det derfor ikke nødvendig med en egen bestemmelse om at undersøkelserne skal gjennomføres effektivt og grundig. Dette ligger i den rettslige ordning vi allerede har for undersøkelse av sjøulykker.

5.4 Offentliggjøring av resultatet av undersøkelsen

Direktivet artikkel 12 paragraf 5 foreskriver at ulykkesrapportene skal være offentlige i samsvar med IMO-normen for undersøkelse av sjøulykker punkt 12.3, som lyder:

«Rapporter, eller relevante deler av rapporter vedrørende omstendigheter og årsaker ved en marin ulykke bør gjøres ferdig så raskt som praktisk mulig, og gjøres tilgjengelig for publikum og sjøfartsnæringen for å øke sikkerheten til sjøs og beskyttelsen av havmiljøet, gjennom forbedret bevissthet om de faktorer som sammen forårsaker sjøulykker».

Etter gjeldende rett kan enhver kreve utskrift av rettsbøkene etter tvistemålsloven § 135 annet ledd. Dette gjelder i utgangspunktet alle rettsmøter, herunder sjøforklaringer. Det gjelder unntak for rettsmøter som er ført for lukkede dører uten at rettsboken senere er tillatt gjort tilgjengelige for offentligheten, men dette unntaket vil antagelig bare helt unntaksvis ha noen aktualitet i forhold til sjøforklaringer. Etter departementets syn oppfyller tvistemålsloven § 135 derfor kravet om offentlighet i direktivet artikkel 12 paragraf 5, og det er ikke nødvendig å gi en særskilt bestemmelse om dette.

I forhold til undersøkelseskommisjoner som nedsettes etter reglene i sjøloven § 485, gjelder reglene om sjøforklaring tilsvarende så langt de passer, jf. § 485 fjerde ledd. I forhold til undersøkelser av ulykker som omfattes av direktivet artikkel 12, er det etter departementets syn naturlig å tolke dette dithen at reglene i tvistemålsloven § 135 gjelder tilsvarende for slike undersøkelseskommisjoner, slik at direktivets krav om offentlig tilgjengelighet er oppfylt.

De norske reglene krever faktisk en større grad av offentlighet av opplysninger som kommer frem under en sjøforklaring, enn det som følger av IMO-normen for undersøkelse av sjøulykker. I henhold til IMO-normen punkt 10.1 skal for eksempel alle forklaringer som gis under en sjøforklaring i utgangspunktet unntas offentlighet, med mindre man etter en nærmere interesseavveining finner det forsvarlig med offentlighet. IMO normen punkt 10.1 lyder:

«Den stat som forestår undersøkelsen av en ulykke eller hendelse, uansett hvor den skjedde, skal ikke gjøre følgende opptegnelser som er gjort under en undersøkelse, tilgjengelige for andre formål enn ulykkesundersøkelser, med mindre vedkommende myndighet i staten bestemmer at avsløring av opptegnelsene oppveier den negative nasjonale eller internasjonale virkning dette kan få på undersøkelsen eller fremtidige undersøkelser, og den staten som gir informasjonen tillater at den frigis:

- .1 Alle erklæringer fra personer til undersøkelsesmyndigheten i forbindelse med undersøkelsen
- .2 Alle kommunikasjoner mellom personer som var involvert i skips drift.
- .3 Medisinsk eller privat informasjon om personer som var involvert i ulykken eller hendelsen.

.4 Meningsytringer som er gitt under gjennomføringen av undersøkelser.»

Disse reglene er ikke i samsvar med prinsippene i tvistemålsloven §135. I denne omgang tar departementet ikke sikte på en nærmere vurdering av om de norske reglene om offentlig tilgjengelighet av opplysninger bør innskrenkes i samsvar med punkt 10.1 i IMO-normen for undersøkelse av sjøulykker. Dette vil det eventuelt være naturlig å vurdere nærmere tidligst i forbindelse med en eventuell generell revisjon av det norske systemet for undersøkelse av sjøulykker. Artikkelen 12 i direktivet medfører etter departementets syn ikke noen plikt til å gjennomføre IMO-normen punkt 10.1, og departementet tar derfor i denne omgang ikke stilling til dette spørsmålet.

5.5 Rapportering til Eftas overvåkingsorgan

Direktivet artikkel 12 paragraf 5 pålegger medlemsstatene å sørge for at EF-kommisjonen meddeles rapportene fra slike undersøkelser av sjøulykker. I Norge vil den «rapport» som skal meddeles etter en sjøforklaring være kopier av rettsbøker. Det følger av Protokoll 1 om gjennomgående tilpasning («horizontal adaptations»), jf. dennes punkt 4 (a), at når det følger av et direktiv at EF-statene skal inngi informasjon til EF-kommisjonen, skal en EFTA-stat inngi informasjonen til EFTAs overvåkingsorgan og til EFTA-statenes faste komite.

Departementet foreslår at gjennomføringen av artikkel 12 paragraf 5 i forhold til EFTA gjennomføres ved at domstolene pålegges rutinemessig oversendelse av slike dokumenter til EFTAs overvåkingsorgan og til EFTA-statenes faste komite. Et slikt pålegg kan gis ved instruks uten at særskilt lovhjemmel er nødvendig.

5.6 Særlig om sjøulykker med norske skip i en annen EØS-stat i

Alle kyststater som er medlem av EØS-avtalen, vil heretter få en utvidet plikt til å iverksette undersøkelser av sjøulykker med EØS-registrerte skip som skjer i deres farvann, jf. ovenfor under punkt 5.1. Etter ulykker med norskregistrerte skip i farvannet til en annen EØS-stat vil skipet dermed kunne bli gjenstand for undersøkelse av to ulike organ - kyststaten som følge av direktivet artikkel 12 og norske myndigheter i medhold av sjøloven §§ 472 og 473.

Departementet har vurdert om det ved en ulykke med norsk skip i utlandet som gjøres til gjenstand for undersøkelser i medhold av direktivet artikkel 12, er ønskelig å opprettholde kravet om norsk sjøforklaring. Som flaggstat vil norske myndigheter alltid anses som særlig berørt stat med rett til deltakelse i undersøkelsene i medhold av direktivet artikkel 12 paragraf 1, jf. punkt 5.2 over. Fra norske myndigheters side kan sjøforklaring i slike tilfeller således fremstå som overflødig. I sin høringsuttalelse går *Norsk Sjøoffisersforbund* mot at det skal kunne holdes sjøforklaring i Norge hvis det er gjennomført undersøkelse av ulykken i et annet EØS-land. D e p a r t e m e n t e t vil bemerke at sjøforklaring har et videre formål enn undersøkelsene i henhold til EØS-direktivet. I tillegg til å bidra til sjøsikkerhetsarbeidet, skal sjøforklaringen også belyse forhold som kan begrunne straffansvar eller sivilrettslig ansvar. Forholdene kan dessuten ligge slik an at man uansett vil være tjent med en norsk undersøkelse i form av sjøforklaring. Etter departementets syn vil det

derfor etter omstendighetene kunne være behov for å beholde ordningen med sjøforklaring etter ulykker med norske skip som undersøkes av en annen EØS-stat i medhold av direktivets artikkel 12. I saker der det er tvungen sjøforklaring, jf. sjøloven § 472, kan skipets reder eller fører begjære fritak eller utsettelse av plikten til å holde sjøforklaring, jf. sjøloven § 483. Sjøfartsdirektoratet kan samtykke dersom saken er eller antas å ville bli tilstrekkelig opplyst på annen måte. Det vil nok ofte ha formodningen for seg at dette vilkåret er oppfylt når undersøkelser av ulykken forestås av en annen EØS-stat i henhold til direktivet.

5.7 Særlig om fart innenfor 20 nautiske mil fra kysten

Direktivet artikkel 3 stiller som nevnt medlemsstatene fritt når det gjelder å anvende direktivet på roroferger og hurtiggående passasjerfartøy i nasjonal fart innenfor 20 nautiske mil fra kysten, jf. ovenfor under punkt 3.2.1. D e p a r t e m e n t e t mener det fremstår som unødvendig komplisert med en regel som skiller mellom roroferger og hurtiggående passasjerfartøy etter som de trafikkerer farvann lenger fra kysten enn 20 nautiske mil eller ikke. Departementet foreslår derfor ikke noen slik sontring, verken i forhold til plikten til å holde sjøforklaring eller for øvrig, men foreslår at direktivets bestemmelser anvendes også for fart innenfor 20 nautiske mil.

6 Om gjennomføringen av artikkel 12 i Danmark, Finland og Sverige

I Danmark er rådsdirektivet artikkel 12 gjennomført ved forskrift 28. januar 2000 nr. 78 om «undersøgelse af ulykker til søs», gitt med hjemmel i bl.a. lov 16. desember 1998 nr. 900 om «sikkerhed til søs». Forskriften § 3 annet ledd lyder:

«Bestemmelserne om undersøgelse af ulykker i artikel 12 i Rådets direktiv om en ordning med obligatoriske syn med henblik på en sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedsfartøjer finder anvendelse ved opklaring af ulykker, der er omfattet af direktivet.»

Undersøkelser foretas av en Opklaringsenhed som er oppnevnt av Søfartsstyrelsen.

I Finland foreligger det foreløpig ikke noe forslag om gjennomføring av direktivet, herunder artikkel 12. Trafikministeriet tar imidlertid sikte på å fremlegge et forslag om dette.

I Sverige er gjennomføring av direktivet artikkel 12 drøftet i SOU 2000:16 «Införlivande av vissa direktiv om fartygsäkerhet». I utredningen (side 99) konkluderes det med at direktivet kan gjennomføres i svensk rett uten lovendringer, innenfor rammen av lov (1990:712) om «undersökning av olyckor» med tilhørende forskrifter. Dette innebærer at det faste undersøkelsesorganet «Statens Haverikommission» vil forestå undersøkelsene.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

For norske domstoler vil en utvidelse av plikten til å holde sjøforklaring for fremmede skip trolig medføre noen flere, samt mer omfattende, sjøforklaringer enn i dag. Også sjøforklaringer etter sjøulykker med norskregistrerte roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer vil trolig bli mer omfattende som følge av at myndigheter fra særlig berørte EØS-stater har rett til å delta. Plikten til å underrette EFTAs overvåkingsorgan og EFTA statenes faste komite vil kunne innebære litt merarbeid. På den annen side kan ordningen med at en annen særlig berørt stat kan overta undersøkelsen, typisk flaggstaten, føre til færre sjøforklaringer enn i dag. Dette vil bety en viss lettelse i arbeidsbyrden for domstolene.

Konsekvensene av lovforslaget kan variere fra domstol til domstol, siden enkelte domstoler har mange sjøforklaringer, mens andre ikke har noen. Det er likevel ikke grunn til å tro at lovforslaget vil påvirke arbeidsbelastningen for den enkelte domstolen nevneverdig, idet det uansett avholdes relativt få sjøforklaringer. For domstolene som helhet antas derfor de økonomiske og administrative konsekvensene å bli relativt ubetydelige.

Antallet sjøforklaringer i utlandet ved norsk konsulrett vil ventelig gå noe ned for så vidt gjelder norske utenriksstasjoner i andre EØS-stater. Etter direktivet artikkel 12 skal undersøkelser primært iverksettes av kyststatens myndigheter. Det er da trolig at det i en del slike saker vil bli gitt fritak fra plikten til å holde sjøforklaring for norsk konsulrett. Samtidig kan man ikke utelukke at norske myndigheter etter ulykker med norske skip vil overta undersøkelsene og begjære sjøforklaring. Det kan også være aktuelt for skipets reder eller fører å begjære sjøforklaring selv om sjøulykken undersøkes av en annen særlig berørt EØS-stat. Men det er likevel grunn til å tro at dette bare vil skje unntaksvis. I den grad direktivet artikkel 12 vil få betydning for utenriksetaten, vil det derfor trolig dreie seg om en økonomisk og administrativ besparelse.

For andre som berøres, som Sjøfartsdirektoratet, mannskap, redere og assurandører, er det ikke grunn til å tro at lovforslaget vil ha noen økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning.

8 Særskilte merknader til utkastet til ny § 486 a

Til første ledd

I innledningen i første ledd begrenses virkeområdet for de særlige reglene i § 486 a om undersøkelse av sjøulykker til visse nærmere bestemte roroferger og hurtiggående passasjerfartøy som går i en nærmere bestemt rutefart. Bestemmelsen gjennomfører den avgrensningen av virkeområdet som følger av artikkel 3 i rådsdirektiv 99/35/EF 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske besiktigelser med henblikk på sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk. Se nærmere om dette ovenfor under punkt 3.2. Roroferger og hurtiggående passasjerfartøy er nærmere definert i utkastets syvende ledd, se nærmere om dette punkt 3.2.1.

Første ledd bokstav a avgrenser paragrafens geografiske virkeområde til Norge utenom Svalbard. Selv om både Svalbard og Jan Mayen er en del av kongeriket Norge, er Svalbard unntatt fra Norges deltakelse i EØS-avtalen, jf. EØS-loven § 6 og omtale ovenfor under punkt 3.2.3. Lovforslaget § 486 a gjelder derfor bare fastlandsnorge og Jan Mayen.

Av første ledd bokstav b følger at plikten til å iverksette undersøkelser, også gjelder om sjøulykken skjer utenfor sjøterritoriet, dersom Norge var den siste EØS-staten skipet besøkte før sjøulykken, jf. artikkel 12 paragraf 3. Dersom dette ulykkesstedet ligger innenfor en annen EØS-stats sjøterritorium, må imidlertid ansvaret primært påligge denne staten.

Til annet ledd

Annet ledd første punktum angir utgangspunktet om at de norske reglene om sjøforklaring skal gjelde ved undersøkelse av sjøulykker som nevnt. Direktivet artikkel 12 stiller imidlertid enkelte krav som ikke kan oppfylles innenfor rammene av dagens lovgivning. I lovforslagets tredje, fjerde og femte ledd er det derfor inntatt særregler.

Annet ledd annet og tredje punktum definerer nærmere hva som skal anses for omfattet av begrepet «sjøulykke». Definisjonen er basert på punkt 4.1 i IMO-normen for undersøkelse av sjøulykker, (jf. henvisningen i direktivets artikkel 12 paragraf 2), som er gjengitt under punkt 3.2.2 foran. Begrepet «sjøulykke» omfatter i det vesentlige de samme typer hendelser som i dag er omfattet av sjøloven § 472 om tvungen sjøforklaring. Det er for det første dødsfall og alvorlig personskade. Begrepet «betydelig personskade» er ment å omfatte de situasjoner som i dag faller under begrepet «betydelig til skade» i sjøloven § 472 nr. 1 og 2. Videre omfattes skade av betydning på skipet, lasten eller eiendom utenfor skipet, f.eks. andre skip, sluser, fyr e.l. Begrepet «skade av betydning» skal forstås på samme måte som i sjøloven § 472 nr. 7. På samme måte som i sjøloven § 472 nr. 5 omfattes også grunnstøting og sammenstøt selv om dette ikke har medført betydelig skade. IMO-normens punkt 4.1.3 om skip som er tapt eller forlatt tolker departementet i samsvar med sjøloven § 472 nr. 6, og bestemmelsen er derfor utformet i samsvar med dette. Brann og eksplosjon, jf. sjøloven § 472 nr. 8, vil imidlertid ikke være omfattet av IMO-normens definisjon av sjøulykke med mindre hendelsene medfører

betydelig skade på skipet eller lasten. IMO-normens definisjon av «sjøulykke» omfatter også miljøskader, i motsetning til sjøloven § 472. IMO-normen definerer ikke nærmere hva som omfattes av begrepet. I sjølovens regler om berging er det imidlertid inntatt en legaldefinisjon av «miljøskade», jf. sjøloven § 441 bokstav d som definerer miljøskade som «vesentlig fysisk skade på menneskelig helse, eller på liv eller ressurser i vassdrag eller kystfarvann med tilstøtende områder, eller i norsk økonomisk sone, som er følge av forurensning, brann, eksplosjoner eller lignende alvorlige hendelser». Denne legaldefinisjonen svarer til definisjonen av miljøskade i den internasjonale bergingskonvensjonen 28. april 1989, utarbeidet i regi av IMO. Departementet finner det naturlig å legge en tilsvarende forståelse til grunn ved tolkningen av IMO-normen punkt 4.1.7, jf. direktivet artikkel 12 paragraf 2.

Fjerde punktum i annet ledd likestiller såkalte nesten-ulykker med inntrufne sjøulykker. At det skal gjelde en tilsvarende plikt for å undersøke nesten-ulykker, følger av direktivet artikkel 12 paragraf 1. Ved tolkingen av begrepet «hendelse» i denne forbindelse, vil det etter departementets syn være naturlig å ta utgangspunkt i IMO-normen punkt 4.4 som lyder:

«Sjøulykke betyr en hendelse som forårsakes av eller i forbindelse med driften av et skip, som medfører fare for skipet eller en for person, eller som kan tenkes å forårsake betydelig skade på skipet eller innretningen eller miljøet.»

Til tredje ledd

Tredje ledd første punktum foreskriver en regel om obligatorisk sjøforklaring for sjøulykker som omfattes av direktivet artikkel 12. Regelen utvider området for obligatorisk sjøforklaring for fremmede skip i forhold til det som ellers gjelder etter sjøloven § 484 annet ledd. Dette er nærmere behandlet ovenfor under punkt 5.1.1. Dispensasjonsadgangen i sjøloven § 483 gjelder på vanlig måte, jf. § 486 annet ledd første punktum.

Annet punktum i tredje ledd åpner for at Sjøfartsdirektoratet kan gi fritak fra plikten til å holde sjøforklaring etter første punktum når det er avtalt at en annen EØS-stat skal overlates ansvaret for undersøkelsen, jf. artikkel 12 paragraf 3. Se nærmere om dette spørsmålet ovenfor under punkt 5.1.3.

Til fjerde ledd

Fjerde ledd første del av første punktum pålegger retten en varslingsplikt overfor myndighetene i andre berørte EØS-stater dersom undersøkelse av sjøulykker med fremmede skip skal iverksettes. For at medlemsstatene skal ha mulighet til å utøve sin rett til å delta under sjøforklaringen, må de underrettes om berammelsen, jf. ovenfor under punkt 5.2.5. Regelen utvider således rettens varslingsplikt i sjøloven § 478 første ledd tredje punktum. Bestemmelsen regulerer ikke hvilken instans i den fremmede staten som skal varsles, da dette vil avhenge av omstendighetene. Antagelig vil det i de fleste tilfelle være mest naturlig å varsle den instans som forestår undersøkelse av sjøulykker i den aktuelle staten.

Siste del av første punktum samt annet punktum angir nærmere hvilke rettigheter representanter for andre berørte EØS-stater skal ha under sjøforklaringen. Retten innebærer både innsyn i skriftlig bevis, undersøkelse av tinglig

bevis og vitneavhør. Retten til deltakelse går imidlertid ikke så langt som til noe krav på å få sitte i den herreds- eller byrett som skal foreta opptaket. Dette er nærmere drøftet ovenfor under punkt 5.2.2 - 5.2.4.

Til femte ledd

Femte ledd første punktum gir reglene i § 485 om at det skal kunne opprettes en undersøkelseskommisjon i stedet for sjøforklaring, tilsvarende anvendelse. Annet punktum legger til rette for at representanter for myndighetene i andre berørte EØS-stater skal kunne delta i undersøkelsene, jf. kravet i direktivet artikkel 12 paragraf 1, se omtale ovenfor under punkt 5.2.7.

Til sjette ledd

Sjette ledd definerer hvilke stater som skal anses som «særlig berørt EØS-stat». Artikkel 12 paragraf 2 sier at begrepet «særlig berørt stat» skal forstås på samme måte som i IMO-normen. Sjette ledd bygger derfor på definisjonen av dette begrepet i IMO-normen punkt 4.11, som lyder i norsk oversettelse:

«Særlig interessert stat betyr en stat:

1 som er flaggstaten til det skipet som er gjenstand for en undersøkelse, eller

2 i hvis indre farvann eller territorialfarvann en sjøulykke har funnet sted; eller

3 hvor en sjøulykke har forårsaket, eller skapt fare for, alvorlig skade på miljøet i den staten eller innenfor slike områder hvor staten har rett til å utøve jurisdiksjon i henhold til internasjonal rett, eller

4 hvor konsekvensene av en sjøulykke har forårsaket, eller skapt fare for, alvorlig skade på den staten eller på kunstige øyer, installasjoner eller innretninger hvor staten har rett til å utøve jurisdiksjon, eller

5 hvor, som resultat av en sjøulykke, borgere av den staten led tap av liv eller alvorlig personskade, eller

6 som har tilgang til viktig informasjon som kan være av nytte for undersøkelsen, eller

7 som av andre grunner kan vise at den har en interesse som den staten som har ledelsen over undersøkelsene finner vesentlig.»

Av dette følger at flaggstaten og kyststaten alltid anses som særlig berørt stat. Når en annen EØS-stat skal forestå undersøkelser etter sjøulykker med norske skip, har således norske myndigheter alltid rett til å delta. Tilsvarende gjelder når en annen EØS-stat overtar undersøkelser av sjøulykker med fremmede skip i norske farvann, jf. ovenfor under punkt 5.1.3.

Til syvende ledd

Syvende ledd gjengir direktivets definisjoner av begrepene roroferge og hurtiggående passasjerfartøy, jf. direktivet artikkel 2 bokstav a) og bokstav b). Definisjonene foreslås inntatt i lovteksten på grunn av informasjonshensyn, blant annet på bakgrunn av høringsuttalelsen fra Den norske Advokatforening. Se nærmere om dette punkt 3.2.1 foran.

Justis- og politidepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endring i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endring i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) i samsvar med et framlagt forslag.

Tilråding fra Justis- og politidepartementet ligger ved.

Forslag til lov om endring i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

I

I sjøloven kapittel 18 II gjøres følgende endringer:

Ny § 486 a skal lyde:

Undersøkelse av sjøulykker med roroferger og hurtiggående passasjerfartøy som går i rutetrafikk til eller fra havn i en EØS-stat

Bestemmelsen her gjelder sjøulykker med roroferger eller hurtiggående passasjerfartøy som er registrert i en EØS-stat og går i rutetrafikk til eller fra havn i en EØS-stat, når ulykken

- a) inntreffer her i riket utenom Svalbard, eller
- b) inntreffer utenfor norsk sjøterritorium dersom Norge var den siste EØS-staten skipet besøkte før ulykken.

Undersøkelse av sjøulykker som nevnt i første ledd skjer etter reglene i dette kapitlet med de særregler som følger av bestemmelsen her. Som sjøulykke etter denne paragraf regnes ulykke i forbindelse med skipets drift som har medført død eller betydelig personskade eller skade av betydning på skip, på last eller eiendom utenfor skipet, eller miljøskade. Som sjøulykke regnes også grunnstøting, kollisjon som involverer skip, og at et skip forsvinner eller blir forlatt i sjøen. Det samme gjelder hendelse som medfører en umiddelbar fare for ulykke som nevnt i annet og tredje punktum.

Ved sjøulykke som omfattes av denne paragrafen skal sjøforklaring holdes. Sjøfartsdirektoratet kan fritas for sjøforklaring dersom det oppnås enighet med andre særlig berørte EØS-stater om å overlate ansvaret for undersøkelsen til en annen særlig berørt EØS-stat.

Holdes sjøforklaring etter tredje ledd skal retten varsle myndighetene i særlig berørte EØS-stater om berammelsen av sjøforklaringen, og gi representanter for dem anledning til å foreta avhør etter reglene i § 481 annet ledd. Representantene har rett til å se dokumentasjon fremlagt etter §§ 477 tredje ledd og 480 og til å delta ved granskning etter § 481 tredje ledd.

I stedet for å holde sjøforklaring kan det nedsettes en særskilt undersøkelseskommisjon etter reglene i § 485. Myndighetene i særlig berørte EØS-stater har rett til å delta med minst ett medlem i kommisjonen.

Med særlig berørt EØS-stat forstås den EØS-stat

- a) der skipet er registrert,
- b) der ulykken skjedde innenfor sjøterritoriet,
- c) der miljø eller eiendom er blitt alvorlig skadet eller utsatt for fare for alvorlig skade,
- d) som har borgere som har omkommet eller kommet betydelig til skade som følge av sjøulykken,

- e) som har informasjon som kan være av sentral betydning for sjøforklaringen, eller
- f) som på annet vis har vesentlig interesse i sjøforklaringen.

Med roroferge menes i denne paragraf 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 i denne paragraf et hurtiggående fartøy som definert i regel X/1 i SOLAS-konvensjonen av 1974 med endringer som gjaldt pr. 1.5.1999, og som kan transportere flere enn tolv passasjerer.

II

Denne lov trer i kraft 1. desember 2000.

Vedlegg 1**Rådsdirektiv 1999/35/EF av 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske besiktelser med henblikk på sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk**

RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 84 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen ¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité ²⁾,
etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 189 C ³⁾,

og

ut fra følgende betraktninger:

1) Innenfor rammen av den felles transportpolitikk må det treffes ytterligere tiltak for å bedre sikkerheten ved transport av passasjerer til sjøs.

2) Fellesskapet er svært bekymret over ulykkene med roroferger, som har ført til store tap av menneskeliv. Personer som benytter roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i Fellesskapet, må kunne forvente og stole på at sikkerhetsnivået er betryggende.

3) Rådet oppfordret i sin resolusjon av 22. desember 1994 om roro-passasjerfergers sikkerhet ⁴⁾ Kommisjonen til å framlegge forslag til en ordning med obligatorisk besiktelse av og kontroll med sikkerheten om bord på alle roro-passasjerferger som går i trafikk til eller fra havner i Fellesskapet, herunder adgang til å iverksette undersøkelse ved sjøulykker.

4) Særlig fordi passasjertransport til sjøs er av betydning for det indre marked, kan et minste felles sikkerhetsnivå for skip i hele Fellesskapet mest effektivt innføres gjennom tiltak på fellesskapsplan.

5) Ensartet gjennomføring av visse prinsipper som er vedtatt innenfor Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO), kan best sikres gjennom tiltak på fellesskapsplan, og dermed unngås konkurransevridning mellom havner i Fellesskapet og roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer.

6) I lys av forholdsmessighetsprinsippet er et rådsdirektiv det egnede juridiske dokument fordi det gir en ramme for ensartet og obligatorisk anvendelse av felles sikkerhetsstandarter i medlemsstatene, samtidig som det overlates til hver enkelt medlemsstat å avgjøre hvilke gjennomføringsmidler som passer best i dens nasjonale system.

7) Skipssikkerheten er i første rekke flaggstatens ansvar. Enhver medlemsstat bør sikre at roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som fører

¹⁾ EFT C 108 av 7.4.1998, s. 122.

²⁾ EFT C 407 av 28.12.1998, s. 120.

³⁾ Europaparlamentsuttalelse av 7. oktober 1998 (EFT C 328 av 26.10.1998, s. 82), Rådets felles holdning av 21. desember 1998 (EFT C 49 av 22.2.1999, s. 15) og europaparlamentsbeslutning av 10. februar 1999 (ennå ikke offentliggjort i EFT).

⁴⁾ EFT C 379 av 31.12.1994, s. 8.

dens flagg, og de selskapene som driver dem, oppfyller gjeldende sikkerhetskrav.

8) Havnestatskontroll omfatter ikke regelmessige, inngående, forebyggende besiktelser og kontroller av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer. Det bør derfor gjennom en ordning med obligatoriske, regelmessige inspeksjoner som utføres av vertsstatene, kontrolleres at selskapene og deres ferger og fartøyer tilfredsstiller de sikkerhetsstandarder som er vedtatt innenfor IMO og eventuelt på regionalt plan. Selskapene bør forbys å drive slike ferger og fartøyer dersom inspeksjonene avdekker farlige avvik fra disse sikkerhetsstandardene.

9) Dette direktiv er rettet til medlemsstatene i deres egenskap av vertsstater. Det ansvar de utøver i denne egenskap, bygger på havnestatenes særlige ansvar, som er i samsvar med De forente nasjoners havrettskonvensjon av 1982 (UNCLOS).

10) For at sikkerheten skal bli bedre og konkurransevridning unngås, bør de felles sikkerhetsstandardene gjelde for alle roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som, uansett hvilket flagg de fører, går i rutetrafikk til eller fra en havn i en medlemsstat i både utenriksfart og innenriksfart i havområder som ligger mer enn 20 sjømil fra en kystlinje der skipbrudne kan gå i land, mens medlemsstatene beholder muligheten til å utvide direktivets virkeområde til å omfatte roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som går i innenriksfart i havområder som ligger mindre enn 20 sjømil fra en kystlinje.

11) Vertsstatene må undersøke om roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som går i trafikk til eller fra havner i Fellesskapet, oppfyller visse harmoniserte krav til sertifisering og besiktelse i flaggstaten.

12) Rorofergene og de hurtiggående passasjerfartøyene bør også under bygging og i hele sin levetid oppfylle gjeldende klassifiseringsstandarder for konstruksjon og vedlikehold av skrog, hoved- og hjelpemotor samt elektriske anlegg og kontrollanlegg, og bør være utstyrt med en ferdskriver som oppfyller aktuelle internasjonale krav.

13) Vertsstatene bør kontrollere at selskaper som yter slike tjenester, driver sine roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer slik at størst mulig sikkerhet er garantert. Andre berørte medlemsstater enn flaggstaten bør kunne delta fullt ut i enhver undersøkelse av en sjøulykke.

14) Det er av grunnleggende betydning å kontrollere at myndighetene i flaggtredjestaten slutter seg til selskapenes forpliktelse til å samarbeide om enhver undersøkelse av en sjøulykke eller -hendelse og til å overholde godkjente organisasjoners regler for klassifisering og eventuelt sertifisering. Disse myndighetene bør godta anvendelsen av harmoniserte besiktelses- og sertifiseringsprosedyrer.

15) For å sikre at roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer til enhver tid oppfyller kravene i dette direktiv, bør vertsstater besikte dem før de settes inn i trafikk, og deretter med regelmessige mellomrom samt når det skjer vesentlige endringer i driftsvilkårene.

16) For å lette byrden som pålegges selskapene, bør det tas behørig hensyn til tidligere kontroller og besiktelser. Roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer bør fritas for besiktelser dersom det er fastslått at de oppfyller dette direktivs krav til drift på tilsvarende ruter, og reserveferger og -fartøyer

bør være omfattet av særskilte ordninger. Roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som er besiktet til vertsstatens tilfredshet, bør ikke underkastes utvidet inspeksjon i henhold til rådsdirektiv 95/21/EF av 19. juni 1995 om håndheving av internasjonale standarder for sikkerhet, hindring av forurensning og leve og arbeidsvilkår om bord på skip som anløper havner i Fellesskapet, og som seiler i farvann under medlemsstatenes jurisdiksjon (havnestatskontroll ⁵⁾ .

17) Medlemsstatene bør samarbeide om å utøve sitt ansvar som vertsstater.

18) Når medlemsstatene utfører sine oppgaver, kan de anse det som nyttig å søke bistand hos godkjente organisasjoner som oppfyller kravene i rådsdirektiv 94/57/EF av 22. november 1994 om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip, og for sjøfartsmyndighetenes virksomhet i den forbindelse ⁶⁾ .

19) Ved planlegging av besiktelsene bør det tas behørig hensyn til drifts- og vedlikeholdsplanene for rorofergene og de hurtiggående passasjerfartøyene.

20) Medlemsstatene bør sikre at deres nasjonale rettsorden gjør det mulig for dem selv og for andre særlig berørte medlemsstater å delta i, samarbeide om eller forestå undersøkelser av ulykker på grunnlag av bestemmelsene i IMOs norm for undersøkelse av sjøulykker. Resultatet av slike undersøkelser bør offentliggjøres.

21) En rekke oppfølgingstiltak med hensyn til navigasjonssystemer, beredskapsplanlegging og lokale driftsbegrensninger vil øke sikkerheten ytterligere.

22) For å gjøre det mulig å overvåke anvendelsen av dette direktiv bør det opprettes en database på grunnlag av de opplysningene som innsamles i forbindelse med besiktelsene.

23) En komité sammensatt av representanter for medlemsstatene må bistå Kommisjonen med den praktiske gjennomføringen av dette direktiv. Komiteen nedsatt ved artikkel 12 i rådsdirektiv 93/75/EØF av 13. september 1993 om minimumskrav til fartøyer som har kurs for eller forlater Fellesskapets sjøhavner, og som fører farlig eller forurensende last ⁷⁾ kan utføre denne oppgaven.

24) Komiteen kan tilpasse visse bestemmelser i direktivet for å bringe dem i samsvar med tiltak truffet av Fellesskapet eller IMO og forbedre ordningen som er innført ved direktivet, for å ta hensyn til framtidige endringer i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS-konvensjonen av 1974) som er trådt i kraft, og for å sikre en ensartet gjennomføring av endringer i visse IMO-resolusjoner, men uten at direktivets virkeområde utvides —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

⁵⁾ EFT L 157 av 7.7.1995, s. 1. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 98/42/EF (EFT L 184 av 27.6.1998, s. 40).

⁶⁾ EFT L 319 av 12.12.1994, s. 20. Direktivet endret ved kommisjonsdirektiv 97/58/EF (EFT L 274 av 7.10.1997, s. 8).

⁷⁾ EFT L 247 av 5.10.1993, s. 19. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 98/74/EF (EFT L 276 av 13.10.1998, s. 7).

Artikkel 1

Formål

Formålet med dette direktiv er å fastsette en ordning med obligatoriske besiktelser som vil gi bedre garanti for sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som går i trafikk til eller fra havner i Fellesskapets medlemsstater, og å sikre medlemsstatene adgang til å forestå, delta i eller samarbeide om enhver undersøkelse av sjøulykker eller hendelser i forbindelse med denne trafikken.

Artikkel 2

b Definisjoner

I dette direktiv og dets vedlegg menes med:

- a) «roroferge»: 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,
- b) «hurtiggående passasjerfartøy»: et hurtiggående fartøy som definert i regel X/1 i SOLAS-konvensjonen av 1974 med endringer som gjelder på den dato dette direktiv blir vedtatt, og som kan transportere flere enn tolv passasjerer,
- c) «passasjer»: enhver person med unntak av
 - i. skipsføreren og medlemmer av besetningen eller andre personer ansatt eller beskjeftiget i enhver egenskap i tjeneste om bord på et skip, og
 - ii. barn under ett år,
- d) «SOLAS-konvensjonen av 1974»: den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med de protokoller og endringer som gjelder på den dato dette direktiv blir vedtatt,
- e) «sikkerhetsregler for hurtiggående fartøyer»: de internasjonale sikkerhetsregler for hurtiggående fartøyer, som er fastsatt av IMOs sjøsikkerhetskomité ved resolusjon MSC 36(63) av 20. mai 1994, med de endringer som gjelder på den dato dette direktiv blir vedtatt,
- f) «rutetrafikk»: en rekke seilinger med roroferge eller hurtiggående passasjerfartøy for å sikre forbindelsen mellom de samme to eller flere havner, eller en rekke seilinger til og fra samme havn uten mellomliggende anløp, enten
 - i. henhold til en offentliggjort rutetabell, eller
 - ii. med slik regelmessighet eller hyppighet at de framstår som en systematisk rekke seilinger,
- g) «havområde»: ethvert havområde som er ført opp i en liste opprettet i samsvar med artikkel 4 i rådsdirektiv 98/18/EF av 17. mars 1998 om sikkerhetsregler og standarder for passasjerskip ⁸⁾,
- h) «sertifikater»:
 - i. for roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i utenriksfart: sikker-

⁸⁾ EFT L 144 av 15.5.1998, s. 1.

- hetssertifikater utstedt i samsvar med SOLAS-konvensjonen av 1974 med endringer samt de tilhørende utstyrsfortegnelser og eventuelt dispensasjonssertifikater og driftstillatelser,
- ii. for roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i innenriksfart: sikkerhetssertifikater utstedt i samsvar med direktiv 98/18/EF samt de tilhørende utstyrsfortegnelser og eventuelt dispensasjonssertifikater og driftstillatelser,
- i) «dispensasjonssertifikat»: ethvert sertifikat utstedt i henhold til bestemmelsene i regel I B/12 a) vi) i SOLAS-konvensjonen av 1974,
- j) «flaggstatens myndighet»: vedkommende myndigheter i den stat hvis flagg rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet har rett til å føre,
- k) «vertsstat»: en medlemsstat til eller fra hvis havn(er) en roroferge eller et hurtiggående fartøy går i rutetrafikk,
- l) «utenriksfart»: en seiling fra en havn i en medlemsstat til en havn utenfor medlemsstaten eller omvendt,
- m) «innenriksfart»: en seiling i havområder fra en havn i en medlemsstat til den samme eller en annen havn i samme medlemsstat,
- n) «godkjent organisasjon»: en organisasjon som er godkjent etter artikkel 4 i direktiv 94/57/EF,
- o) «selskap»: et selskap som driver én eller flere roroferger, og som det er utstedt godkjenningsbevis til i henhold til artikkel 5 nr. 2 i rådsforordning (EF) nr. 3051/95 av 8. desember 1995 om sikkerhetsstyring av roro-passasjerferger ⁹⁾, eller et selskap som driver hurtiggående passasjerfartøyer, og som det er utstedt godkjenningsbevis til i henhold til regel IX/4 i SOLAS-konvensjonen av 1974 med endringer på den dato dette direktiv blir vedtatt,
- p) «norm for undersøkelse av sjøulykker»: den norm for undersøkelse av sjøulykker og hendelser som er vedtatt av IMOs forsamling ved resolusjon A.849(20) av 27. november 1997,
- q) «særlig besiktelse»: en besiktelse foretatt av vertsstaten som fastsatt i artikkel 6 og 8,
- r) «kvalifisert inspektør»: en offentlig ansatt eller en annen person som har fått behørig fullmakt av vedkommende myndighet i en medlemsstat til å foreta besiktelser og inspeksjoner i tilknytning til sertifikatene, og som oppfyller kriteriene for kvalifikasjoner og uavhengighet fastsatt i vedlegg V,
- s) «mangel»: et forhold som viser seg ikke å være i samsvar med kravene i dette direktiv.

Artikkel 3

Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på alle roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som går i rutetrafikk til eller fra en havn i en medlemsstat, uansett hvilket flagg de fører, når de går i utenriksfart eller i innenriksfart i havområder som er omfattet av klasse A som nevnt i artikkel 4 i direktiv 98/18/EF.

⁹⁾ EFT L 320 av 30.12.1995, s. 14. Forordningen endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 179/98 (EFT L 19 av 24.1.1998, s. 35).

2. Medlemsstatene kan anvende dette direktiv på roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som går i innenriksfart i andre havområder enn dem som er nevnt i nr. 1. I så fall får de aktuelle regler anvendelse på alle roroferger eller hurtiggående passasjerfartøyer som seiler på samme vilkår, uten forskjellsbehandling med hensyn til flagg, nasjonalitet eller selskapets etableringssted.

Artikkel 4

Førstegangskontroll av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer

1. Før roroferger eller hurtiggående passasjerfartøyer settes inn i rutetrafikk, eller innen tolv måneder etter datoen nevnt i artikkel 19 nr. 1 for roroferger eller hurtiggående passasjerfartøyer som allerede går i rutetrafikk på denne datoen, skal vertsstatene kontrollere at roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer

- a) har gyldige sertifikater utstedt av flaggstatens myndighet eller av en godkjent organisasjon som handler på dennes vegne,
- b) er besiktet med henblikk på utstedelse av sertifikater etter de aktuelle framgangsmåter og retningslinjer som er vedlegg til IMO-forsamlingens resolusjon A.746(18) om retningslinjer for besiktelse etter den harmoniserte ordning for besiktelse og sertifisering, slik de foreligger på den dato dette direktiv blir vedtatt, eller etter framgangsmåter med samme formål,
- c) tilfredsstiller de standarder som er fastsatt for klassifisering etter reglene til en godkjent organisasjon eller etter regler som av flaggstatens myndighet anses som likeverdige, for konstruksjon og vedlikehold av skrog, maskineri samt elektriske anlegg og kontrollanlegg,
- d) er utstyrt med en ferdskriver (VDR) som kan gi opplysninger ved en eventuell undersøkelse av en ulykke. Ferdskriveren skal tilfredsstille standardene for yteevne fastsatt i resolusjon A.861(20) av 27. november 1997 fra IMOs forsamling og prøvingsstandardene fastsatt i standard nr. 61996 fra Den internasjonale elektrotekniske standardiseringsorganisasjon (IEC). Det kan imidlertid gis unntak fra noen av kravene for ferdskrivere som skal monteres om bord på roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som er bygd før dette direktiv ble vedtatt. Slike unntak og vilkårene for å gi dem skal vedtas etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 16,
- e) oppfyller særlige stabilitetskrav som er vedtatt på regionalt plan, og som er innarbeidet i nasjonal lovgivning etter meldingsprosedyren fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 98/34/EF av 22. juni 1998 om en informasjonsprosedyre for standarder og tekniske forskrifter samt regler for informasjonssamfunnstjenester ¹⁰⁾, når de i denne regionen går i trafikk som er omfattet av nasjonal lovgivning, forutsatt at disse kravene ikke går lenger enn kravene fastsatt i vedlegget til resolusjon 14 fra SOLAS-konferansen av 1995 (stabilitetskrav som vedlegg til avtalen) og er meldt til IMOs generalsekretær etter framgangsmåtene fastsatt i punkt 3 i nevnte resolusjon.

¹⁰⁾ EFT L 204 av 21.7.1998, s. 37. Direktivet endret ved direktiv 98/48/EF (EFT L 217 av 5.8.1998, s. 18).

2. Nr. 1 bokstav e) får anvendelse på hurtiggående passasjerfartøyer bare når det er hensiktsmessig.

Artikkel 5

Førstegangskontroll av selskaper og flaggstater

Før en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy settes inn i rutetrafikk, eller innen tolv måneder etter datoen nevnt i artikkel 19 nr. 1 for en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy som allerede går i rutetrafikk på denne datoen, skal vertsstatene

1. kontrollere at selskaper som driver eller har til hensikt å drive en slik ferge eller et slikt fartøy i rutetrafikk,

- a) treffer de nødvendige tiltak for å sikre at de særlige krav som er fastsatt i vedlegg I til dette direktiv, anvendes, og overfor de vertsstater som er berørt av rutetrafikken, framlegger bevis for at dette nummer og artikkel 4 overholdes,
- b) på forhånd vil tillate at vertsstater og enhver særlig berørt medlemsstat kan forestå, delta fullt ut i eller samarbeide om enhver undersøkelse av en sjøulykke eller hendelse etter artikkel 12, og vil gi dem tilgang til opplysninger hentet fra ferdskriven på deres ferge eller fartøy som er innblandet i en slik ulykke eller hendelse,

2. med hensyn til en slik ferge eller et slikt fartøy som fører et flagg som ikke er en medlemsstat, kontrollere at flaggstaten har godtatt selskapets forpliktelse til å oppfylle kravene i dette direktiv.

Artikkel 6

Særlige førstegangsbesiktelser

1. Før en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy settes inn i rutetrafikk, eller innen tolv måneder etter datoen nevnt i artikkel 19 nr. 1 for en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy som allerede går i rutetrafikk på denne datoen, skal vertsstatene foreta en særlig førstegangsbesiktelse i samsvarende med vedlegg I og III for å forvisse seg om at rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet oppfyller de nødvendige krav til sikker drift i rutetrafikk.

2. Når denne artikkel får anvendelse før rutetrafikken settes i gang, skal vertsstatene fastsette en dato for den særlige førstegangsbesiktelsen, som skal foretas senest én måned etter mottakelsen av den dokumentasjon som er nødvendig for å foreta kontrollen nevnt i artikkel 4 og 5.

Artikkel 7

Særlige bestemmelser

1. Dersom en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy settes inn i annen rutetrafikk, skal den nye vertsstaten ta mest mulig hensyn til de kontrol-

ler og besiktelser som tidligere er foretatt av fergen eller fartøyet i forbindelse med tidligere rutetrafikk som er omfattet av dette direktiv. Forutsatt at den nye vertsstaten anser disse tidligere kontrollene og besiktelsene som tilfredsstillende og de er dekkende for de nye driftsvilkårene, er det ikke nødvendig å anvende artikkel 4, 5 og 6 før rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet settes inn i den nye rutetrafikken.

2. Artikkel 4, 5 og 6 behøver ikke anvendes når en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy som er i samsvar med dette direktiv og allerede går i rutetrafikk som er omfattet av dette direktiv, overføres til annen rutetrafikk som de berørte vertsstater er enige om er av samme karakter, og når alle vertsstater er enige om at rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet oppfyller alle kravene til sikker drift på den ruten.

De berørte vertsstater kan på anmodning fra et selskap på forhånd bekrefte at de er enige om at rutetrafikken er av samme karakter.

3. Når det som følge av uforutsette omstendigheter raskt må settes inn en annen roroferge eller et annet hurtiggående passasjerfartøy for å sikre at driften opprettholdes, og nr. 1 og 2 ikke får anvendelse, kan vertsstaten tillate at fergen eller fartøyet settes inn i trafikk, forutsatt at

- a) visuell inspeksjon og kontroll av dokumentene ikke gir grunn til bekymring for at rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet ikke oppfyller de nødvendige krav til sikker drift, og
- b) vertsstaten innen én måned foretar den kontroll og de besiktelser som er fastsatt i artikkel 4, 5 og 6.

Artikkel 8

Regelmessige særlige besiktelser og andre besiktelser

1. Vertsstatene skal én gang i året foreta

- en særlig besiktelse etter vedlegg III og
- en besiktelse under rutetrafikk, som skal omfatte så mange av punktene ført opp i vedlegg I, III og IV at vertsstaten er forvisset om at fergen eller fartøyet fortsatt oppfyller alle nødvendige krav til sikker drift.

En særlig førstegangsbesiktelse etter artikkel 6 regnes som en særlig besiktelse for denne artikkels formål.

2. En vertsstat skal foreta en særlig besiktelse etter vedlegg III hver gang en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy gjennomgår større reparasjoner, ombygginger og endringer, eller dersom det skjer endringer i ledelse eller flagg eller overføring til en annen klasse. Dersom det skjer endringer i ledelse eller flagg eller overføring til en annen klasse, kan imidlertid vertsstaten frita fergen eller fartøyet for den særlige besiktelse som er fastsatt i dette nummer, etter å ha tatt hensyn til kontroller og besiktelser som tidligere er foretatt av fergen eller fartøyet, og forutsatt at sikker drift av fergen eller fartøyet ikke berøres av endringene eller overføringen.

3. Dersom det ved besiktelsene nevnt i nr. 1 bekreftes eller avsløres mangler i forhold til kravene i dette direktiv som gjør det berettiget med driftsforbud, skal alle kostnader i forbindelse med besiktelsene i en normal regnskapsperiode dekkes av selskapet.

Artikkel 9

Underretning

Vertsstatene skal omgående underrette selskapene skriftlig om resultatet av de kontroller og besiktelser som er foretatt i henhold til artikkel 4, 5, 6 og 8.

Artikkel 10

Driftsforbud

1. En vertsstat skal forby drift av en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy i rutetrafikk

- a) dersom den ikke har kunnet fastslå at kravene i artikkel 4 og 5 er oppfylt,
- b) dersom det under besiktelsene nevnt i artikkel 6 og 8 er avdekket mangler som utgjør en umiddelbar fare for liv, for fergen eller fartøyet, eller for besetningen og passasjerene,
- c) dersom det fastslås manglende overholdelse av fellesskapsdokumentene i vedlegg II som utgjør en umiddelbar fare for liv, for fergen eller fartøyet, eller for besetningen og passasjerene,
- d) dersom den ikke er blitt rådspurt av flaggstaten om forholdene nevnt i artikkel 13 nr. 1 og 5,

inntil vertsstaten har fastslått at faren er avverget og direktivets krav oppfylt.

Vertsstaten skal underrette selskapet skriftlig om beslutningen om å forby driften av rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet og behørig begrunne sin beslutning.

2. Dersom det avdekkes mangler på en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy som allerede går i rutetrafikk, skal imidlertid vertsstatene kreve at selskapet treffer de nødvendige tiltak for å utbedre manglene omgående eller innen en fastsatt rimelig frist, forutsatt at de ikke utgjør en umiddelbar fare for sikkerheten for fergen eller fartøyet, eller for besetningen og passasjerene. Når manglene er utbedret, skal de berørte vertsstatene kontrollere at utbedringen er skjedd til deres fulle tilfredshet. Dersom det ikke er tilfellet, skal de forby driften av fergen eller fartøyet.

3. Medlemsstatene skal i samsvar med nasjonal lovgivning fastsette og opprettholde hensiktsmessige framgangsmåter for et selskaps adgang til å klage på en beslutning om driftsforbud. Klagen bør behandles raskt. En klage skal ikke føre til at beslutningen automatisk settes ut av kraft.

Vedkommende myndighet skal behørig underrette selskapet om klageadgangen.

4. Når artikkel 4, 5 og 6 får anvendelse før en roroferge eller et hurtiggående fartøy settes inn i rutetrafikk, skal en beslutning om å forby driften av skipet treffes senest én måned etter den særlige førstegangsbesiktelsen og omgående meddeles selskapet.

Artikkel 11

Framgangsmåter ved særlige førstegangsbesiktelser og regelmessige særlige besiktelser

1. Roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som har gjennomgått særlige besiktelser til den eller de berørte vertsstaters tilfredshet, skal fritas av denne eller disse vertsstater for utvidede inspeksjoner nevnt i artikkel 7 nr. 4 i direktiv 95/21/EF og for utvidede inspeksjoner som skal foretas av den åpenbare grunn at de tilhører kategorien passasjerskip nevnt i artikkel 7 nr. 1 og vedlegg V bokstav A nr. 3 i nevnte direktiv.

2. Myndighetene i to eller flere vertsstater som deltar i den særlige besiktelsen av samme ferge eller fartøy, skal samarbeide med hverandre. De særlige besiktelsene skal foretas av en gruppe sammensatt av kvalifiserte inspektører fra den eller de berørte vertsstater. Dersom det er behov for en kvalitativ vurdering av om de klassetilknyttede bestemmelsene overholdes, skal vertsstatene sørge for at gruppen rår over den nødvendige sakkunnskap, eventuelt ved å trekke inn en inspektør fra en godkjent organisasjon. Inspektørene skal rapportere mangler til vertsstatenes myndigheter. Vertsstaten skal formidle disse opplysningene til flaggstaten, dersom denne staten ikke er en vertsstat som berøres av besiktelsen.

3. En berørt vertsstat kan påta seg å foreta en besiktelse på anmodning fra en annen berørt vertsstat.

4. Dersom et selskap anmoder om det, skal vertsstatene oppfordre myndigheten i flaggstaten, som ikke er en vertsstat, til å være representert ved enhver særlig besiktelse i henhold til bestemmelsene i dette direktiv.

5. Ved planleggingen av en besiktelse etter artikkel 6 og 8 skal vertsstatene ta behørig hensyn til drifts- og vedlikeholdsplanene for rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet.

6. Resultatene av de særlige besiktelsene skal nedtegnes i en rapport med en utforming som skal fastsettes etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 16.

7. I tilfelle av vedvarende uenighet mellom vertsstatene om hvorvidt kravene i artikkel 4 og artikkel 5 nr. 1 er oppfylt, skal myndigheten i enhver vertsstat som deltar i en særlig besiktelse, omgående underrette Kommisjonen om årsakene til uenigheten.

8. Kommisjonen skal omgående iverksette tiltak for at det kan treffes en beslutning etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 16.

Artikkel 12

Undersøkelse av ulykker

1. Innenfor rammen av sine respektive nasjonale rettsordener skal medlemsstatene fastsette rettsregler som gjør det mulig for dem selv og enhver annen særlig berørt medlemsstat å delta i, å samarbeide om, eller, der normen for undersøkelse av sjøulykker gir mulighet for det, å forestå enhver undersøkelse av sjøulykker eller hendelser der en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy er innblandet.

2. «Særlig berørt medlemsstat», «stat med hovedansvar for undersøkelsen» og «sjøulykker» har samme betydning som i normen for undersøkelse av sjøulykker.

3. Dersom en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy er innblandet i en sjøulykke, skal undersøkelsesprosedyren innledes av den stat i hvis farvann ulykken eller hendelsen skjer, eller, dersom ulykken eller hendelsen skjer i et annet farvann, av den medlemsstat fergen eller fartøyet sist besøkte. Denne staten skal være ansvarlig for undersøkelsen og for samordningen med andre særlig berørte stater inntil det er oppnådd enighet om hvilken stat som skal ha hovedansvaret for undersøkelsen.

4. Medlemsstatene som forestår, deltar i eller samarbeider om slike undersøkelser, skal sikre at undersøkelsen gjennomføres så effektivt og hurtig som mulig, idet det tas hensyn til normen for undersøkelse av sjøulykker.

5. Medlemsstatene skal sikre at rapporter fra slike undersøkelser offentliggjøres etter punkt 12.3 i normen for undersøkelse av sjøulykker og meddeles Kommisjonen.

Artikkel 13

Oppfølgingstiltak

1. Medlemsstater som utsteder eller godkjenner et dispensasjonssertifikat, skal samarbeide med den berørte vertsstaten eller med flaggstatens myndighet for å bilegge enhver uenighet om rimeligheten av unntakene før den særlige førstegangsbesiktelsen.

2. Medlemsstatene bør innføre landbaserte navigasjonsstyringssystemer og andre informasjonssystemer i samsvar med IMO-resolusjon A.795(19) for å bistå roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer med å gjennomføre sikker drift av rutetrafikken eller den delen av den som de har ansvar for sikkerheten til.

3. Hver medlemsstat skal oversende Kommisjonen kopier av de besiktelsesrapporter som er nevnt i artikkel 11 nr. 6, eventuelt med IMO-identifikasjonsnummer. Kommisjonen kan etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 16 avgjøre hvordan andre fartøyer skal tildeles identifikasjonsnummer. Dersom to eller flere vertsstater er berørt av rutetrafikken, kan opplysningene oversendes av den ene av dem. Kommisjonen skal opprette og vedlikeholde en database med de mottatte opplysningene. Vilåårene for tilgang til databasen skal fastsettes etter framgangsmåten i artikkel 16.

4. Medlemsstatene skal sikre at selskapene som driver roroferger eller hurtiggående passasjerfartøyer som går i rutetrafikk til og fra deres havner, er i stand til å iverksette og opprettholde en integrert ordning for katastrofeberedskap om bord. For dette formål skal de benytte seg av rammene fastsatt i IMO-forsamlingens resolusjon A.852(20) om retningslinjer for en struktur for en integrert beredskapsordning. Dersom to eller flere medlemsstater er berørt av rutetrafikken som vertsstater, skal de i fellesskap utarbeide en plan for de ulike rutene.

5. Medlemsstatene skal sørge for at de i egenskap av vertsstater samarbeider fullt ut med flaggstatens myndighet før de utsteder driftstillatelse for hur-

tiggående passasjerfartøyer etter bestemmelsene i nr. 1.9.3 i de internasjonale sikkerhetsregler for hurtiggående fartøyer. De skal sikre at de driftsbegrensningene som kreves på grunn av lokale forhold, og som er nødvendige for å verne liv, naturressurser og kystvirksomhet, fastsettes og opprettholdes, og de skal treffe nødvendige tiltak for å sikre at disse begrensningene overholdes.

Artikkel 14

Samarbeid mellom vertsstater

Vertsstater som er berørt av samme rutetrafikk, skal samrå seg med hverandre om anvendelsen av dette direktiv.

Artikkel 15

Støttetiltak

Medlemsstatene skal underrette tredjestater som har ansvar som flaggstat eller ansvar tilsvarende en vertsstats ansvar for roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som faller inn under virkeområdet for dette direktiv, og som går i trafikk mellom en medlemsstats havn og en havn i en tredjestat, om de krav som ved dette direktiv pålegges ethvert selskap som driver rutetrafikk til eller fra en havn i Fellesskapet.

Artikkel 16

Forskriftskomite

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt ved artikkel 12 nr. 1 i direktiv 93/75/EØF.

2. Kommisjonens representant skal framlegge for komiteen et utkast til tiltak som skal treffes. Komiteen skal uttale seg om utkastet innen en frist som lederen kan fastsette etter hvor mye saken haster. Uttalelsen skal avgis med det flertall som er fastsatt i traktatens artikkel 148 nr. 2 for beslutninger som Rådet skal treffe etter forslag fra Kommisjonen. Ved avstemning i komiteen skal stemmer avgitt av medlemsstatenes representanter ha vekt som fastsatt i nevnte artikkel. Lederen skal ikke avgi stemme.

3.

- a) Kommisjonen skal vedta de planlagte tiltakene dersom de er i samsvar med komiteens uttalelse.
- b) Dersom de planlagte tiltakene ikke er i samsvar med komiteens uttalelse eller ingen uttalelse er avgitt, skal Kommisjonen omgående framlegge for Rådet et forslag til tiltak som skal treffes. Rådet skal treffe sin beslutning med kvalifisert flertall. Dersom Rådet ikke har truffet sin beslutning innen åtte uker etter at forslaget ble framlagt, skal Kommisjonen vedta de foreslåtte tiltakene.

Artikkel 17

Framgangsmåte for endringer

Etter framgangsmåten i artikkel 16 kan

- a) vedleggene,
- b) definisjonene,
- c) henvisninger til fellesskapsdokumenter og
- d) henvisninger til IMO-resolusjoner

endres i den grad det er nødvendig for å bringe dem i samsvar med fellesskaps- eller IMO tiltak som er trådt i kraft, men uten at dette direktivs virkeområde utvides.

Vedleggene kan også endres etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 16 når det er nødvendig å bedre ordningen fastsatt ved dette direktiv, men uten at direktivets virkeområde utvides.

Artikkel 18

Sanksjoner

Medlemsstatene skal fastsette sanksjoner for overtredelse av nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til dette direktiv og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene anvendes. Sanksjonene som vedtas, skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

Artikkel 19

Anvendelse

1. Medlemsstatene skal sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, innen 1. desember 2000 og umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

2. Bestemmelsene i artikkel 4 nr. 1 bokstav d) får anvendelse senest 30 måneder etter datoen for offentliggjøringen av IEC-standard nr. 61996 eller 1. januar 2002, alt etter hvilken dato som kommer sist.

3. Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunnngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

4. Medlemsstatene skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til alle internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler. Kommisjonen skal underrette de andre medlemsstatene om dette.

Artikkel 20

Vurdering av anvendelsen

Tre år etter datoen nevnt i artikkel 19 nr. 1 skal Kommisjonen vurdere anvendelsen av dette direktiv på grunnlag av opplysninger som medlemsstatene skal oversende etter artikkel 13.

Artikkel 21

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i De Europeiske Fellesskaps Tidende .

Artikkel 22

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.
Utferdiget i Luxembourg, 29. april 1999.
For Rådet
W. MÜLLER
Formann

Undervedlegg II

Liste over fellesskapsdokumenter

(nevnt i artikkel 10 nr. 1 bokstav c))

- Rådsdirektiv 93/75/EØF av 13. september 1993 om minimumskrav til fartøyer som har kurs for eller forlater Fellesskapets sjøhavner, og som transporterer farlig eller forurensende last (EFT L 247 av 5.10.1993, s. 19). Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 98/74/EF (EFT L 276 av 13.10.1998, s. 7).
- Rådsdirektiv 94/58/EF av 22. november 1994 om minstekrav til sjøfolks opplæringsnivå (EFT L 319 av 12.12.1994, s. 28), når det er relevant. Direktivet sist endret ved direktiv 98/35/EF (EFT L 172 av 17.6.1998, s. 1).
- Rådsforordning (EF) nr. 3051/95 av 8. desember 1995 om sikkerhetsstyring av roro passasjerferger (EFT L 320 av 30.12.1995, s. 14). Forordningen sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 179/98 (EFT L 19 av 24.1.1998, s. 35).

Undervedlegg III

Framgangsmåter ved særlige besiktelser

(nevnt i artikkel 6 og 8)

1. Særlige besiktelser skal sikre at lovfestede krav er oppfylt, særlig med hensyn til konstruksjon, oppdeling og stabilitet, maskineri og elektriske anlegg, lasting, stabilitet, brannvern, største antall passasjerer, redningsredskaper og transport av farlig gods, radiokommunikasjon og navigering, og skal for dette formål om nødvendig minst omfatte:

- igangsetting av nødgeneratoren,
- inspeksjon av nødbelysningen,
- inspeksjon av nødstrømforsyningen for radioanlegg,
- prøving av høytaleranlegget,
- brannøvelse, herunder demonstrasjon av bruk av brannvernutstyr,
- funksjonsprøving av nødbrannpumpen med to brannslanger koplet til hovedbrannledning,
- prøving av fjernstyrt nødstop for drivstofforsyning til kjeler, hoved- og hjelpemotor samt ventilasjonsanlegg,
- prøving av fjernstyring og lokal styring av lukking av brannspjeld,
- prøving av brannvarslings- og alarmsystemer,
- prøving av at branndører lukkes normalt,
- funksjonsprøving av lensepumper,
- lukking av dører i vanntette skott både fra lokale betjeningssteder og fjernbetjeningssteder,
- demonstrasjon som viser at nøkkelmedlemmer av besetningen er kjent med havarikontrollplanen,
- utsetting av minst én mann-overbord-båt og minst én livbåt på vannet, igangsetting og prøving av deres framdrifts- og styresystem samt ombordtaking av dem fra vannet og plassering av dem i fastgjort stilling om bord,
- kontroll av at alle livbåter og mann-overbord-båter er i samsvar med utstyrsfortegnelsen,
- prøving av skipets eller fartøyets styremaskin og hjelpestyremaskin.

2. Særlige besiktelser skal omfatte kontroll av planer for vedlikeholdssystemet om bord.

3. Ved alle særlige besiktelser skal det særlig påses at besetningsmedlemmene er fortrolige med og tilstrekkelig øvet i sikkerhetsprosedyrer, nødprosedyrer, vedlikehold, arbeidsmetoder, passasjerenes sikkerhet, prosedyrer på broen og operasjoner knyttet til last og kjøretøyer. Sjøfolks evne til å forstå og eventuelt gi ordrer og instruksjoner samt rapportere tilbake på det felles arbeidsspråk, som er angitt i skipsdagboken, skal kontrolleres. Dokumentasjonen for at besetningsmedlemmene har fullført særlig opplæring skal kontrolleres, særlig med hensyn til:

- opplæring i å håndtere en større menneskemengde,
- opplæring i de ulike prosedyrer,
- sikkerhetsopplæring for personell som yter direkte sikkerhetsbistand til passasjerer i passasjerområdene, særlig til eldre og uføre i en nødssituasjon, og
- krisehåndtering og opplæring i menneskelig atferd.

Den særlige besiktelsen skal omfatte en vurdering av om vaktlistene medfører urimelig tretthet særlig for vakthavende mannskap.

4. Bevis for besetningsmedlemmenes kompetanse som er utstedt av tredjestater, skal anerkjennes bare dersom de er i samsvar med regel I/10 i IMOs

internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (1978) (STCW-konvensjonen).

Undervedlegg IV

Veiledende retningslinjer for kvalifiserte inspektører som foretar uanmeldte besiktelser under rutetrafikk

(nevnt i artikkel 8 nr. 1)

1. Opplysninger om passasjerene

Kontroller at det antall passasjerer rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet (heretter kalt «skipet») er sertifisert for, ikke overskrides. Kontroller at systemet for registrering av opplysninger om passasjerene er i samsvar med forskriftene og virker etter hensikten. Undersøk hvordan opplysningene om det samlede antall passasjerer formidles til skipsføreren, og eventuelt hvordan passasjerer som foretar en tur retur reise uten å gå i land, medregnes i det samlede antall passasjerer på tilbaketuren.

2. Opplysninger om last og stabilitet

Kontroller at det om nødvendig er montert og brukes pålitelige dypgangsmålere. Kontroller at det er truffet tiltak for å sikre at skipet ikke overlastes, og at den aktuelle skottlastelinjen ikke ligger under vann. Kontroller at vurderingen av last og stabilitet gjennomføres som fastsatt. Kontroller at lastebiler og annen last veies om nødvendig, og at tallene formidles til skipet med sikte på vurderingen av last og stabilitet. Kontroller at havarikontrollplanene til enhver tid er oppslått, og at skipets offiserer har fått utlevert hefter med opplysninger om havarikontroll.

3. Sjødyktighet

Gjennomgå framgangsmåten som sikrer at skipet er i sjødyktig stand før det legger fra kai, særlig hvordan det gis melding om at alle vanntette og værtette porter i platehuden er stengt, at alle porter til bildekk er stengt før skipet legger fra kai, eller forblir åpne bare inntil baugvisiret er lukket. Kontroller lukkeinnretningene for porter i baug, akterstavn og sider og at det finnes varsel-lamper og et fjernsynsovervåkingssystem som på kommandobroen viser om de er åpne eller lukket. Alle problemer i forbindelse med driften av varsellampene, særlig med hensyn til bryterne ved portene, skal påvises og meldes.

4. Sikkerhetskunngjøringer

Gjennomgå utformingen av rutinemessige sikkerhetskunngjøringer og oppslag med instruksjoner og veiledning om nødprosedyrer på det eller de aktuelle språk. Kontroller at det skjer en rutinemessig sikkerhetskunngjøring når reisen begynner, og at den kan høres i alle fellesområder, herunder åpne dekk, som passasjerene har adgang til.

5. Innføring i skipsdagboken

Kontroller skipsdagboken for å sikre at det innføres opplysninger om lukking av vann og værtette porter i baug, akterstavn og andre steder, om øvelser i bruk av vanntette skottdører, om prøving av styresystemer osv. Kontroller dessuten at opplysninger om dypgang, fribord og stabilitet samt besetningens felles arbeidsspråk innføres i skipsdagboken.

6. Farlig gods

Kontroller at enhver last med farlig eller forurensende gods transporteres etter gjeldende forskrifter, og særlig at det foreligger en erklæring om farlig og forurensende gods samt et manifest eller en stuingsplan som viser hvor godset er plassert om bord, at det er tillatt å transportere det aktuelle godset på passasjerskip, og at det farlige og forurensende godset er forsvarlig merket, etikettert, stuert, sikret og atskilt fra den øvrige lasten.

Kontroller at kjøretøyer som transporterer farlig og forurensende gods, er forsvarlig merket og sikret. Kontroller at det ved transport av farlig og forurensende gods finnes en kopi i land av det aktuelle manifestet eller den aktuelle stuingsplanen. Kontroller at skipsføreren er kjent med meldingskravene i direktiv 93/75/EØF med endringer og med instruksene for de nødprosedyrer som skal følges, og for førstehjelp ved hendelser i forbindelse med farlig gods eller havforurensende stoffer. Kontroller at ventilasjonsanlegget på bildekkene til enhver tid er i drift, at det skrus opp når kjøretøyenes motor går, og at det på kommandobroen finnes en innretning som angir at ventilasjonsanlegget på bildekkene er i drift.

7. Sikring av lastebiler

Undersøk hvordan lastebiler sikres (f.eks. i grupper eller surret hver for seg), og om det finnes et tilstrekkelig antall festepunkter. Gjennomgå tiltak til sikring av lastebiler i dårlig vær eller når det ventes dårlig vær. Gjennomgå eventuell metode for sikring av busser og motorsykler. Fastslå om det finnes en håndbok for sikring av last om bord på skipet.

8. Bildekk

Kontroller at spesiallasterom og rorolasterom er under jevnlig tilsyn ved hjelp av en vaktordning eller et fjernsynsovervåkingssystem, slik at det kan holdes øye med kjøretøyenes bevegelser i dårlig vær og med om passasjerer skaffer seg ulovlig adgang til disse rommene. Kontroller at branndører og inngangsdører holdes stengt, og at det er satt opp skilter som forbyr passasjerene adgang til bildekkene mens skipet er i sjøen.

9. Stenging av vanntette dører

Kontroller at framgangsmåten beskrevet i skipets driftsinstruks følges med hensyn til stenging av vanntette skottdører. Kontroller at det foretas nødvendige øvelser. Kontroller at betjeningsinnretningen på broen for de vanntette dørene om mulig står på «lokal betjening». Kontroller at dørene holdes stengt ved nedsatt sikt og i enhver farlig situasjon. Kontroller at besetningen har fått

opplæring i hvordan dørene skal betjenes, og er klar over farene forbundet med feil bruk av dem.

10. Brannvaktordning

Kontroller at det finnes en effektiv brannvaktordning, slik at ethvert branntiløp kan oppdages raskt. Vaktordningen bør omfatte spesiallasterom der det ikke er montert fast brannvarslings- og brannalarmanlegg, slik at disse rommene kan bevoktes som nevnt i nr. 8.

11. Kommunikasjon i nødssituasjoner

Kontrollere at det i samsvar med mannskapslisten er et tilstrekkelig antall besetningsmedlemmer til å bistå passasjerene i nødssituasjoner, og at de er lett gjenkjennelige og i stand til å kommunisere med passasjerene i en nødssituasjon, idet det tas hensyn til en hensiktsmessig og dekkende kombinasjon av følgende faktorer:

- a) det eller de språk som snakkes av størstedelen av passasjerene på en bestemt rute,
- b) sannsynligheten for at det å kunne formidle grunnleggende instruksjoner med et elementært engelsk ordforråd kan gjøre det mulig å kommunisere med en passasjer som trenger bistand, uansett om passasjerens og besetningsmedlemmet snakker samme språk,
- c) eventuelt behov for å kunne kommunisere på andre måter i en nødssituasjon (f.eks. ved å demonstrere, gjøre tegn med hendene eller gjøre oppmerksom på hvor instruksjoner, mønstringsstasjoner, redningsutstyr eller rømningsveier befinner seg, dersom det ikke lar seg gjøre å kommunisere muntlig),
- d) i hvilket omfang passasjerene har fått fullstendige sikkerhetsinstruksjoner på sitt eller sine morsmål,
- e) de språk nødmeldinger kan formidles på over høyttaleranlegget i nødssituasjoner eller under en øvelse for å gi passasjerene nødvendig veiledning og gjøre det lettere for besetningsmedlemmene å bistå passasjerene.

12. Felles arbeidsspråk for besetningsmedlemmene

Kontroller at det er fastsatt et felles arbeidsspråk for å sikre at besetningen opptrer hensiktsmessig i sammenhenger der sikkerheten berøres, og at dette arbeidsspråket er registrert i skipsdagboken.

13. Sikkerhetsutstyr

Kontroller at rednings- og brannvernutstyr, herunder branndører og andre former for konstruksjonsmessig brannvern som lett kan inspiseres, vedlikeholdes. Kontroller at brannkontrollplaner til enhver tid er oppslått, eller at skipets offiserer har fått utlevert hefter med tilsvarende opplysninger. Kontroller at redningsvestene er stuert på en hensiktsmessig måte, og at det er tydelig angitt hvor redningsvester for barn er plassert. Kontroller at innlastingen av kjøretøyer ikke hindrer betjening av brannsløkkingsutstyr, nødstopppinnretninger, betjeningsinnretninger for stormventiler osv. som befinner seg på bildekkene.

14. Navigasjons- og radiokommunikasjonsutstyr

Kontroller at navigasjons- og radiokommunikasjonsutstyret, herunder nødradiopeilesendere, er i driftsklar stand.

15. Ekstra nødbelysning

Kontroller at det er montert ekstra nødbelysning dersom forskriftene krever det, og at det føres en oversikt over mangler ved nødbelysningen.

16. Rømningsveier

Kontroller at rømningsveier er merket etter gjeldende regler, og at de er opplyst ved hjelp av både hovedkraft- og nødkraftkilden. Undersøk hvilke tiltak som er truffet for at kjøretøyer ikke skal sperre rømningsveiene der disse krysser eller går over bildekk. Kontroller at utganger holdes åpne, særlig utganger fra tollfrie butikker, der store mengder varer erfaringsmessig kan stå i veien.

17. Driftshåndbok

Kontroller at det er utlevert kopi av driftshåndboken til skipsføreren og alle overordnede offiserer, og at ytterligere kopier er tilgjengelige for alle besetningsmedlemmene. Kontroller at det finnes kontrollister for klargjøring av skipet før avgang og for andre gjøremål.

18. Renhold av maskinrom

Kontroller at maskinrommet holdes rent i henhold til vedlikeholdsprosedyrene.

19. Avfallsdisponering

Kontroller at det finnes tilfredsstillende ordninger for håndtering og disponering av avfall.

20. Vedlikeholdsplaner

Alle selskaper bør ha et særskilt reglement med planer for vedlikehold på alle områder som berører sikkerheten, herunder porter i baug, akterstavn og sider samt lukkeinnretningene for disse, men også for vedlikehold av maskinrom og sikkerhetsutstyr. Alle punkter bør kontrolleres regelmessig for å opprettholde et høyest mulig sikkerhetsnivå. Det bør foreligge framgangsmåter for registrering av mangler og for bekreftelse av at de er forskriftsmessig utbedret, slik at skipsføreren og den utpekte person på land i selskapets ledelse er klar over manglene og blir underrettet innen en fastsatt frist når de er utbedret. Regelmessig funksjonsprøving av lukkeinnretningene for indre og ytre baugport bør omfatte indikatorer, overvåkingsutstyr og spygatt i rommene mellom baugvisiret og den indre porten, og særlig lukkemekanismene og de tilhørende hydrauliske systemene.

21. Kontroll under fart

Under fart bør det kontrolleres at det ikke er for mange passasjerer om bord, bl.a. at det finnes nok sitteplasser, og at korridorer, trapper og nødutganger ikke sperres av bagasje og passasjerer som ikke finner sitteplass. Det bør kontrolleres at passasjerene har forlatt bildekket før skipets avgang, og at de først får adgang til bildekket igjen umiddelbart før skipet legger til kai.

Undervedlegg V

Kriterier for de kvalifiserte inspektørenes kvalifikasjoner og uavhengighet

[nevnt i artikkel 2 bokstav r)]

1. Den kvalifiserte inspektøren skal ha fullmakt fra vedkommende myndighet i medlemsstaten til å foreta de særlige besiktelser fastsatt i artikkel 6.

2. Den kvalifiserte inspektøren skal enten

- ha tjenestegjort i minst ett år som flaggstatsinspektør med ansvar for besiktelser og sertifisering etter SOLAS-konvensjonen av 1974 hos vedkommende myndighet i en medlemsstat og
- være i besittelse av
 - a) skipsførersertifikat som gjør vedkommende i stand til å ta kommandoen på et skip på 1 600 BRT eller mer (se STCW, regel II/2), eller
 - b) maskinsjefsattest som gjør vedkommende i stand til å fylle denne oppgaven om bord på et skip hvis hovedmaskineri har en effekt på 3 000 KW eller mer (se STCW, regel III/2), eller
 - c) eksamensbevis fra en medlemsstat som skipsingeniør, maskiningeniør eller ingeniør med sjøfart som spesialfelt og skal ha arbeidet som dette i minst fem år,
- ha tjenestegjort til sjøs som offiser i dekks- eller maskinavdelingen i minst fem år når vedkommende er innehaver av et av sertifikatene nevnt i bokstav a) og b),

eller

- ha relevant universitetseksamen eller tilsvarende utdanning fra en medlemsstat og
- være utdannet og ha bestått eksamen ved en skole for skipsinspektører i en medlemsstat og
- ha tjenestegjort i minst to år som flaggstatsinspektør med ansvar for besiktelser og sertifisering etter SOLAS-konvensjonen av 1974 hos vedkommende myndighet i en medlemsstat.

3. Kvalifiserte inspektører skal kunne kommunisere muntlig og skriftlig med sjøfolk på det språket som vanligvis snakkes til sjøs.

4. Kvalifiserte inspektører skal ha tilstrekkelig kjennskap til bestemmelsene i SOLAS konvensjonen av 1974 og de aktuelle framgangsmåtene i dette direktiv.

5. Kvalifiserte inspektører som foretar særlige besiktelser, må ikke ha noen forretningsmessig interesse verken i det berørte selskap eller i noe annet selskap som driver rutetrafikk til eller fra den berørte vertsstat, eller i de

besiktede rorofergene eller hurtiggående passasjerfartøyene, og inspektørene må heller ikke være ansatt i eller utføre arbeid på vegne av ikke-statlige organisasjoner som foretar lovbestemte besiktelser eller klassifiseringsbesiktelser eller utsteder sertifikater for disse rorofergene eller hurtiggående passasjerfartøyene.

6. Også inspektører som ikke oppfyller kriteriene omhandlet ovenfor, godtas dersom de da direktiv 95/21/EF ble vedtatt, var ansatt hos en medlemsstats vedkommende myndighet med ansvar for lovbestemte besiktelser eller inspeksjoner som et ledd i havnestatskontrollen.

Vedlegg 2**Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents**

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15 (j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety and the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING with concern that, despite the best endeavours of the Organization, casualties and incidents resulting in loss of life, the loss of ships and pollution of the marine environment continue to occur,

NOTING ALSO that the safety of seafarers and passengers and the protection of the marine environment can be enhanced by timely and accurate reports identifying the circumstances and causes of marine casualties and incidents,

NOTING FURTHER the rights and obligations of coastal and flag States under the provisions of Articles 2 and 94 of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS),

NOTING IN ADDITION the responsibilities of flag States under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (regulation I/21), the International Convention on Load Lines, 1966 (Article 23) and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (Article 12), to conduct casualty investigations and to supply the Organization with relevant findings,

CONSIDERING the need to ensure that flag States are required, under the aforementioned conventions, to investigate all cases of serious and very serious casualties,

ACKNOWLEDGING that the investigation and proper analysis of marine casualties and incidents can lead to greater awareness of casualty causation and result in remedial measures, including better training, for the purpose of enhancing the safety of life at sea and the protection of the marine environment,

RECOGNIZING the need for a code to provide, as far as national laws allow, a standard approach to marine casualty and incident investigation with the sole purpose of correctly identifying the causes and underlying causes of casualties and incidents,

RECOGNIZING ALSO the international nature of shipping and the need for co-operation between Governments having a substantial interest in a marine casualty or incident for the purpose of determining the circumstances and causes thereof,

HAVING CONSIDERED the recommendation made by the Maritime Safety Committee at its sixty-eighth session and the Marine Environment Protection Committee at its fortieth session:

1. ADOPTS the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, set out in the Annex to the present resolution,
2. INVITES all Governments concerned to take appropriate measures to give effect to the annexed Code as soon as possible,

3. REQUESTS flag States to conduct an investigation into all very serious and serious marine casualties and to supply the Organization with all relevant findings;
4. REVOKES resolutions A.173(ES.IV), A.440 (XI) and A.637(16).

Annex

Code for the Investigation of marine casualties and incidents [MSC 68/23/Add. I, annex 8]

1. Introduction

1.1 This Code recognises that under IMO Conventions each flag State has a duty to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present regulations may be desirable or if such a casualty has produced a major deleterious effect upon the environment. Also this Code takes into account that under the provisions of UNCLOS Article 94, a flag State shall cause an inquiry to be held, by or before a suitably qualified person or persons, into certain casualties or incidents of navigation on the high seas. However, the Code also recognises that where a casualty occurs within the territorial sea or internal waters of a State, that State has a right, under UNCLOS Article 2, to investigate the cause of any such casualty which might pose a risk to life or the environment, involve the coastal State's search and rescue authorities, or otherwise affect the coastal State.

1.2 The aim of this Code is to promote a common approach to the safety investigation of marine casualties and incidents, and also promote cooperation between States in identifying the contributing factors leading to marine casualties. The result of a common approach and co-operation will be to aid remedial action and to enhance the safety of seafarers and passengers, and the protection of the marine environment. In achieving these aims, this Code recognises the need for mutual respect for national rules and practices and puts particular emphasis upon co-operation,

1.3. By introducing a common approach to marine casualty investigations and to the reporting on such casualties, the international maritime community may be better informed about the factors which lead up to and cause, or contribute, to marine casualties. This may be facilitated by:

.1 Clearly defining the purpose of marine casualty investigation and the guiding principles for its conduct.

.2 Defining a framework of consultation and co-operation between substantially interested states.

.3 Recognising that the free flow of information will be promoted if individuals, who are attempting to assist the investigation, may be offered a degree of immunity, both from self-incrimination and from any ensuing risk to the livelihood of those individuals.

.4 Establishing a common format in which reports should be made to aid easier publication and sharing of the lessons to be learned.

1.4 It is not the purpose of the Code to preclude any other form of investigation, whether for civil, criminal, administrative, or any other form of action,

but to create a marine casualty investigation process the aim of which is to establish the circumstances relevant to the casualty, to establish the casual factors, to publicise the causes of the casualty and to make appropriate safety recommendations. Ideally, marine casualty investigation should be separate from, and independent of, any other form of investigation.

2 Objective

The objective of any marine casualty investigation is to prevent such casualties in the future. Investigations identify the circumstances of the casualty under investigation and establish the causes and contributing factors, by gathering and analysing information and drawing conclusions. Ideally, it is not the purpose of such investigations to determine liability, or apportion blame. However, the Investigating Authority should not refrain from fully reporting the causes because fault or liability may be inferred from the findings.

3 Application

This Code applies, as far as national laws allow, to the investigation of marine casualties or incidents where either one or more interested States have a substantial interest in a marine casualty involving a vessel under their jurisdiction.

4 Definitions

For the purpose of this Code, the term:

4.1. *Marine casualty* means an event that has resulted in any of the following:

- .1 the death of, or serious injury to, a person that is caused by, or in connection with, the operations of a ship; or
- .2 the loss of a person from a ship that is caused by, or in connection with, the operations of a ship; or
- .3 the loss, presumed loss or abandonment of a ship; or
- .4 material damage to a ship; or
- .5 the stranding or disabling of a ship, or the involvement of a ship in a collision; or
- .6 material damage being caused by, or in connection with, the operation of a ship; or
- .7 damage to the environment brought about by the damage of a ship or ships being caused by, or in connection with, the operations of a ship or ships.

4.2 *Very serious casualty* means a casualty to a ship which involves the total loss of the ship, loss of life or severe pollution.

4.3 *Serious casualty* means a casualty which does not qualify as a very serious casualty and which involves:

- .1 a fire, explosion, grounding, contact, heavy weather damage, ice damage, hull cracking or suspected hull defect, etc., resulting in;
- .2 structural damage rendering the ship unseaworthy such as penetration of the hull underwater, immobilization of main engines, extensive accommodation damage etc.; or
- .3 pollution (regardless of quantity); and/or
- .4 a breakdown necessitating towage or shore assistance.

4.4 *Marine incident* means an occurrence or event being caused by, or in connection with, the operations of a ship by which the ship or any person is imperilled, or as a result of which serious damage to the ship or structure or the environment might be caused.

4.5 *Causes* means actions, omissions, events, existing or pre-existing conditions or a combination thereof, which led to the casualty or incident.

4.6 *Marine casualty or incident safety investigation* means a process held either in public or in camera conducted for the purpose of casualty prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the identification of the circumstances and the determination of causes and contributing factors and, when appropriate, the making of safety recommendations.

4.7 *Marine casualty investigator* means a person or persons qualified and appointed to investigate a casualty, or incident, under procedures laid down in national legislation for the furtherance of marine safety and protection of the marine environment.

4.8 *Serious injury* means an injury which is sustained by a person in a casualty resulting in incapacitation for more than 72 hours commencing within seven days from the date of injury.

4.9 *Ship* means any kind of vessel which is used in navigation by water.

4.10 *Lead investigating State* means the State that takes responsibility for the conduct of the investigation as mutually agreed between the substantially interested States.

4.11 *Substantially interested State* means a State:

- .1 which is the flag State of a ship that is the subject of an investigation; or
- .2 in whose internal waters or territorial sea a marine casualty has occurred; or
- .3 where a marine casualty caused, or threatened, serious harm to the environment of that State, or within those areas over which the State is entitled to exercise jurisdiction as recognised under international law; or
- .4 where the consequences of a marine casualty caused, or threatened, serious harm to that State or to artificial islands, installations, or structures over which it is entitled to exercise jurisdiction; or
- .5 where, as a result of a casualty, nationals of that State lost their lives or received serious injuries; or
- .6 that has at its disposal important information that may be of use to the investigation; or
- .7 that for some other reason establishes an interest that is considered significant by the lead investigating State.

5 Conduct of marine casualty investigations

5.1 Where an investigation is to be conducted, the following should be taken into consideration:

.1 Thorough and unbiased marine casualty investigations are the most effective way to establish the circumstances and causes of a casualty.

.2 Only through co-operation between states with a substantial interest can a full analysis be made of a marine casualty.

.3 Marine casualty investigations should be given the same priority as criminal or other investigations established to determine responsibility or blame.

.4 Marine casualty investigators should have ready access to relevant safety information including survey records held by the flag State, the owners and classification societies. Access to information should not be barred by reason of competing investigations.

.5 Effective use should be made of all recorded data, including voyage data recorders (VDR), if fitted, in the investigation of a marine casualty or marine incident wherever it occurred. The State conducting the investigation should arrange for the read-out of the VDR.

.6 Marine casualty investigators should be afforded access to Government surveyors, coastguard officers, vessel traffic service operators, pilots or other marine personnel of the respective states.

.7 The investigation should take into account any recommendations or instruments published by IMO or ILO, in particular those relating to human factors and any other recommendations or instruments adopted by other relevant international organisations.

.8 The reports of investigations are most effective when released to the shipping industry and public.

5.2. Consistent with paragraph 9, other substantially interested States should be invited to be represented during any such investigation and should be admitted as a party in the proceedings and have equal standing, rights and access to evidence as the State conducting the investigation.

5.3 Recognising that any vessel involved in a casualty may continue in service and that a ship should not be delayed more than is absolutely necessary, the State conducting the investigation should start the investigation as soon as practicable, without delaying the ship unreasonably. Other substantially interested States may, by mutual agreement, join the investigation either immediately or at a later stage.

6 Responsibility to investigate casualties and incidents

6.1 Flag States are encouraged to ensure investigations into all casualties occurring to its ships are undertaken. All cases of serious and very serious casualties should be investigated.

6.2 Where a marine casualty or incident occurs within the territorial sea of a State, recognising the obligations of that State to its citizens and the legal status of the territorial sea under the provisions of UNCLOS and also recognising the duties placed on a flag State, the flag and coastal States should co-operate to the maximum extent possible and mutually agree which State should take the role of lead investigating State.

6.3 Where a marine casualty or incident occurs on the high seas, a flag State should carry out an investigation into a casualty to, or on, any of its ships. If that casualty is a collision involving a ship of another flag State, then the States should consult with each other and agree which will be the lead investigation State and determine the best means of co-operation under this Code. Consistent with paragraph 9.1, if another State is a substantially interested State by virtue of the nationality of a ship's crew, passengers and other persons, or

the location of the casualty that State or States should be invited to take part in the investigation.

6.4 By fully participating in an investigation conducted by another substantially interested State, the flag State shall be considered to fulfill its obligations under UNCLOS Article 94, section 7.

6.5 An investigation should be started as soon as practicable after the casualty occurs. Substantially interested States should, by mutual agreement, be allowed to join an investigation conducted by another substantially interested State at any stage of the investigation.

7 Responsibilities of the lead investigating State

The lead investigating State should be responsible for:

- .1 developing a common strategy for investigating the casualty in liaison with substantially interested States;
- .2 providing the investigator in charge and co-ordinating the investigation;
- .3 establishing the investigation parameters based on the laws of the investigating State and ensuring the investigation respects those laws;
- .4 being the custodian of records of interview and other evidence gathered by the investigation;
- .5 preparing the report of the investigation and obtaining and reflecting the views of the substantially interested States;
- .6 co-ordinating, when applicable, with other agencies conducting other investigations;
- .7 providing reasonable logistical support; and 8. liaison with agencies, organisations and individuals not part of the investigating team.

8 Consultation

8.1 Notwithstanding the obligation placed on the master or owners of a ship to inform its flag State authority of any casualty occurring to the ship, where a casualty or incident occurs in the internal waters or territorial sea of another State, the coastal State should notify, with a minimum of delay, the flag State or States of the circumstances and what, if any, action is proposed by the coastal State.

8.2 Following a casualty, the investigating State should inform the other substantially interested States, either through the Consular Office in that State or by contacting the relevant authorities listed in MSC/Circ.781/ MEPC.6/ Circ.2. That State and the other substantially interested States should consult, at the earliest opportunity, on the conduct of the investigation and to determine details of co-operation.

8.3 Nothing should prejudice the right of any State to conduct its own separate investigation into a marine casualty occurring within its jurisdiction according to its own legislation. Ideally, if more than one State desires to conduct an investigation of its own, the procedures recommended by this Code should be followed and those States should co-ordinate the timing of such investigations to avoid conflicting demands upon witnesses and access to evidence.

9 Co-operation

9.1 Where two or more States have agreed to co-operate and have agreed the procedures for a marine casualty investigation, the State conducting the investigation should invite representatives of other substantially interested States to take part in the investigation and, consistent with the purpose of this Code, allow such representatives to:

- .1 question witnesses;
- .2 view and examine evidence and take copies of documentation;
- .3 produce witnesses or other evidence;
- .4 make submissions in respect of the evidence, comment on and have their views properly reflected in the final report; and
- .5 be provided with transcripts, statements and the final report relating to the investigation.

9.2 In the implementation of these procedures, States are encouraged to provide for maximum participation in an investigation by all States with a substantial interest in the marine casualty.

9.3 The flag State of a ship involved in a marine casualty should facilitate the availability of the crew to the investigation and encourage the crew to co-operate with the State conducting the investigation.

10 Disclosure of records

10.1 The State conducting the investigation of a casualty or incident, wherever it occurred, should not make the following records, obtained during the conduct of the investigation, available for purposes other than casualty investigation unless the appropriate authority for the administration of justice in that State determines that their disclosure outweighs the adverse domestic and international impact such action may have on that, or any future, investigation and the State providing the information authorises its release:

- .1 All statements taken from persons by the investigative authorities in the course of the investigation.
- .2 All communications between persons having been involved in the operation of the ship.
- .3 Medical or private information regarding persons involved in the casualty or incident.
- .4 Opinions expressed during the conduct of the investigation.

102. These records should be included in the final report, or its appendices, *only* when pertinent to the analysis of the casualty or incident. Parts of the record not pertinent, and not included in the final report, should not be disclosed.

11 Personal and material resources

Governments should take all necessary steps to ensure that they have available sufficient means and suitably qualified personnel and material resources to enable them to undertake casualty investigations.

12 Issue of marine casualty reports and submission to IMO

12.1 The lead investigating State should send a copy of the draft of the final report to all substantially interested States, inviting their significant and substantiated comments on the report as soon as possible. If the lead investigating State receives comments within thirty days, or some mutually agreed period, it should either amend the draft final report to include the substance of the comments, or append the comments to the final report. If the lead investigating State receives no comments after the mutually agreed period has expired, it should send the final report to the Organization in accordance with applicable requirements and cause the report to be published.

12.2 By fully participating in an investigation conducted by another substantially interested State that would report to IMO, the flag State shall be considered to fulfill its obligations under IMO conventions.

12.3 Reports, or relevant parts of reports, into the circumstances and causes of a marine casualty should be completed as quickly as practicable, and be made available to the public and the shipping industry to enhance the safety of life at sea and the protection of the marine environment through improved awareness of the factors which combine to cause marine casualties.

12.4 Where a substantially interested State disagrees with whole or part of a report mentioned in paragraph 12.2 above, it may submit its own report to the Organization.

12.5 The investigating State, upon determining that urgent safety action is needed, may initiate interim recommendations to the appropriate authority.

13 Re-opening of investigations

When new evidence relating to any casualty is presented, such information should be fully assessed and referred to other substantially interested States for their appropriate input. Where such new evidence may materially alter the determination of the circumstances under which the marine casualty occurred and may materially alter the findings in relation to cause or any consequential recommendations, States should reconsider their findings.

14 Contents of reports

14.1 To facilitate the flow of information from casualty investigations, each report should conform to a basic format as outlined in paragraph 14.2.

14.2 Reports should include, wherever possible:

- .1 a summary outlining the basic facts of the casualty and stating whether any deaths, injuries or pollution occurred as a result of the casualty;
- .2 the identity of the flag state, owners, managers, company and classification society;
- .3 details of the dimensions and engines of any ship involved, together with a description of the crew, work routine and other relevant matters, such as time served on the ship;
- .4 a narrative detailing the circumstances of the casualty;
- .5 analysis and comment which should enable the report to reach logical conclusions, or findings, establishing all the factors that contributed to the marine casualty;

.6 a section, or sections, analysing and commenting on the casual elements, to include mechanical factors and human factors, meeting the requirements of the IMO casualty data base; and

.7 where appropriate, recommendations with a view to preventing similar casualties.

15 Contact between Administrations

To facilitate implementation of this Code, States should inform the Organization of the responsible authorities within their governments that may be contacted regarding co-operation in casualty investigations.
