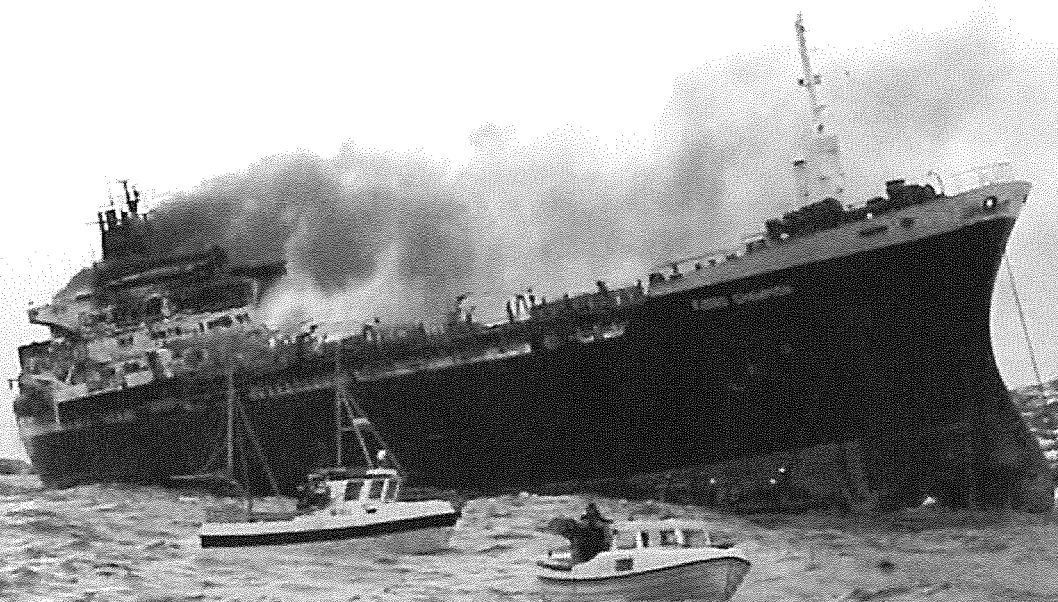


11-5-11

Overtredelser i sjøfartsforhold m.v.



Riksadvokatens arbeidsgruppe
Juni 2009

Til Riksadvokaten

Riksadvokaten nedsatte 28. november 2008 en arbeidsgruppe for bl.a. å utarbeide utkast til felles veiledning for samarbeidet mellom politiet, påtalemyndigheten og Sjøfartsdirektoratet ved etterforskning/undersøkelse av sjøulykker m.v.

Arbeidsgruppen ble samtidig bedt om å beskrive nevnte etaters ansvarsområder og gjeldende rutiner for meldinger og informasjonsutveksling.

Arbeidsgruppen legger med dette frem sin rapport. De forslag som fremsettes er enstemmige.

Stavanger, 5. juni 2009

Harald L. Grønlien
leder

Bjørn Kåre Dahl

Else Heldre

Karin Margrethe Vedø

Per Kristian Haaland

**INNSTILLING FRA ARBEIDSGRUPPE
SOM HAR VURDERT RETNINGSLINJER FOR SAMARBEID MELLOM
POLITIET, PÅTALEMYNDIGHETEN OG SJØFARTSDIREKTORATET OM
BEHANDLING AV OVERTREDELSER I SJØFARTSFORHOLD M.V.**

Nedsatt av Riksadvokaten 28. november 2008

Avgitt 5. juni 2009

Innhold

1. Oppnevning	s. 6
1.1 Arbeidsgruppens oppnevning og sammensetning	s. 6
1.2 Arbeidsgruppens mandat	s. 6
1.3 Bakgrunn for oppnevning av arbeidsgruppen	s. 7
1.4 Avgrensninger og presiseringer	s. 8
1.5 Arbeidsgruppens arbeid	s. 9
2. Sammendrag	s. 9
3. Faktisk bakgrunn	s. 12
3.1 Den norske flåten	s. 12
3.2 Inspeksjon og uanmeldte tilsyn	s. 12
3.3 Ulykker med og på skip	s. 13
3.4 Fritidsbåtulykker	s. 16
3.5 Etterforskede saker	s. 16
4. Ansvarsområder	s. 16
4.1 Jurisdiksjon over skip	s. 16
4.1.1 Flaggstatskontroll	
4.1.2 Havnestatskontroll	
4.1.3 Kyststatsjurisdiksjon	
4.1.4 Unntak fra flaggstatsjurisdiksjon og kystjurisdiksjon	
4.2 Politi og påtalemyndighetens ansvarsområde ved etterforskning av sjøulykker m.v.	s. 19
4.3 Sjøfartsdirektoratets ansvarsområder	s. 20
4.3.1 Organisasjon og hovedoppgaver	
4.3.2 Sjøfartsdirektoratet som tilsynsorgan	
4.3.3 Klassifikasjonsselskapers rolle	
4.3.4 Nærmere om Sjøfartsdirektoratets kontroller	
4.3.5 Sjøfartsdirektoratet som forurensningsmyndighet	
5. Gjeldende rutiner for meldinger om sjøulykker m.v. til Sjøfartsdirektoratet og politiet	s. 27
6. Andre myndigheter som involveres i sjøulykker m.v.	s. 29
6.1 Statens Havarikommisjon for Transport	s. 29
6.2 Kystverket	s. 30

6.3 Kystvakten	s. 31
7. Samarbeidet mellom politi/påtalemyndighet og andre fagorgan for enkelte andre sakstyper	s. 32
7.1 Arbeidstilsynet	s. 32
7.2 Petroleumstilsynet	s. 33
7.3 Statens helsetilsyn	s. 34
7.4 Kulturminnemyndighetene	s. 35
7.5 Forurensningsmyndighetene	s. 35
7.6 Fiskeridirektoratet	s. 36
7.7 Andre fagmyndigheter	s. 37
8. Felles veiledning	s. 37
8.1 Innledning	s. 37
8.2 Forhold som avgjøres med administrativ reaksjon	s. 38
8.2.1 Forhold som bør eller skal avgjøres med administrativ reaksjon	
8.2.2 Utmåling av overtredelsesgebyr	
8.3 Politianmeldelser fra Sjøfartsdirektoratet	s. 41
8.3.1 Vilkår for straffbarhet	
8.3.2 Innholdet i anmeldelsen	
8.3.3 Adressat for anmeldelse	
8.4 Politietterforskning uten anmeldelse	s. 43
8.5 Behov for informasjonsutveksling – taushetsplikt	s. 44
8.6 Bistand fra Sjøfartsdirektoratet til politiet og påtalemyndigheten	s. 45
8.6.1 Iverksettelse av etterforskning	
8.6.2 Under etterforskning	
8.6.3 Forut for påtalemessig avgjørelse	
8.6.4 Hovedforhandling og anke	
8.6.5 Avgjort sak	
9. Forslag til retningslinjer	s. 50
10. Vedlegg	s. 54
1. Forskrift 27.06.2008 om melde – og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser	s. 54
2. Forskrift 02.07.2007 nr. 852 om overtredelsesgebyr	s. 62
3. Brev av 05.11.2007 fra Politidirektoratet om politiets overtagelse	s. 65

av sjøfartsinspektørens oppgaver etter påtaleinstruksen kap. 32 –
valg av politidistrikt med særansvar.

4. Brev av 16.06.2008 fra Riksadvokaten om politiets overtagelse
av sjøfartsinspektørens oppgaver etter påtaleinstruksen kap. 32 s. 67
5. Veiledning av 03.04.1995 om samarbeidet mellom politi/
påtalemyndighet og Oljedirektoratet (OD – nå Petroleumstilsynet) i
etterforskningen av ulykker og hendelser i petroleumsvirksomheten
(kontinentalsokkelsaker). s. 70

1 Oppnevning

1.1 Arbeidsgruppens oppnevning og sammensetning

Ved brev fra Riksadvokaten av 28.11.2008 ble det oppnevnt arbeidsgruppe til å utarbeide utkast til retningslinjer for samarbeid mellom politiet, påtalemyndigheten og Sjøfartsdirektoratet om behandling av overtredelser i sjøfartsforhold m.v.

Arbeidsgruppen har hatt følgende sammensetning:

Førstestatsadvokat Harald L. Grønlien, Rogaland statsadvokatembeter
(leder)

Politiadvokat Per Kristian Haaland, Rogaland politidistrikt

Politioverbetjent Bjørn Kåre Dahl, Rogaland politidistrikt

Underdirektør Else Heldre, Sjøfartsdirektoratet

Rådgiver Karin Margrethe Vedø, Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratets to representanter er valgt ut av Sjøfartsdirektoratet, oppnevningen av politiets representanter skjedde i forståelse med Politidirektoratet.

1.2 Arbeidsgruppens mandat

Arbeidsgruppen fikk følgende mandat:

1. Arbeidsgruppen bes beskrive politiets/påtalemyndighetens ansvarsområde og tilsvarende for Sjøfartsdirektoratet ved etterforskning og undersøkelser av sjøulykker mv, herunder overtredelser av sikkerhetsbestemmelser til sjøs og andre bestemmelser knyttet til lovovertridelser i sjøfartsforhold – inkludert arbeidsulykker. Beskrivelsen bør for politiets og påtalemyndighetens del også omfatte det stedlige ansvar, herunder for overtredelser om bord i norsk skip utenfor norsk territorialfarvann. Videre bes gruppen redegjøre for de rutiner som i dag gjelder for meldinger og informasjonsutveksling mellom politiet/påtalemyndigheten og Sjøfartsdirektoratet ved sjøulykker mv. og under etatenes etterforskning/undersøkelse av disse, evt. også etter sakene er avgjort.

2. Gruppen bes fremme forslag til en felles veiledning om samarbeidet mellom politi/påtalemyndighet og Sjøfartsdirektoratet ved etterforskning/undersøkelse av sjøulykker mv. Veiledningen bør omfatte utkast til retningslinjer for hvilke type overtredelser der Sjøfartsdirektoratet

som tilsynsmyndighet i utgangpunktet ikke vil reagere med politianmeldelse, men i stedet avgjøre forholdet med administrativ reaksjon, og hvilke type overtredelser som direktoratet bør anmelde til politiet. Politiets og påtalemyndighetens selvstendige ansvar for å iverksette etterforskning må fremgå av veiledningen, men betydningen av tilsynsmyndighetens vurdering av hvilke type overtredelser det anses hensiktsmessig å anmelde må også omtales. Arbeidsgruppen bes analysere og beskrive behovene for utveksling av informasjon mellom de berørte etater, knyttet til alle faser (hvor) Sjøfartsdirektoratet er tilsynsmyndighet. Beskrivelsen må kunne ut i forslag til retningslinjer for utveksling av informasjon. Veiledningen bør i tillegg beskrive hvilken bistand Sjøfartsdirektoratet i egenskap av tilsynsmyndighet med særskilt faglig kompetanse på det maritime område kan yte til politi og påtalemyndighet for å sikre kvalitet på etterforskning og påtalemessig behandling av overtredelser der overtredelsesgebyr ikke er aktuelt. Gruppen bør i den forbindelse vurdere bistand på anmeldelsesstadiet, under etterforskningen og eventuelt før påtalemessig avgjørelse treffes og under hovedforhandling.

3. Gruppen står fritt til å ta opp andre nærliggende spørsmål som er av betydning for samarbeidet mellom politi/påtalemyndighet og Sjøfartsdirektoratet i etterforskning/undersøkelser av sjøfartsulykker.

4. Resultatet av gruppens arbeid nedfelles i en rapport som inneholder forslag til felles veiledning om samarbeid mellom etatene, jf. punkt 2, senest 1. juni 2009.

1.3 Bakgrunn for oppnevning av arbeidsgruppen.

Fra 1. juli 2008 overtok politiet ansvaret som sjøfartsinspektørene tidligere hadde for straffeprosessuell etterforskning av sjøulykker m.v. Bestemmelsene i påtaleinstruksen kapittel 32 om sjøfartsinspektørene ble samtidig opphevet.

Sjøfartsinspektørenes oppgave var å etterforske sjøulykker og lovbrudd under sjødyktighetsloven og sjøloven som representant for sjøfartsmyndighetene og som del av tilsynet i henhold til sjødyktighetsloven, jfr. sjødyktighetsloven § 4, og som representant for påtalemyndigheten, jfr. sjødyktighetsloven § 17 og påtaleinstruksen kap. 32.

Sjøfartsinspektørens oppgaver omfattet:

- Etterforskning av sjøulykker, herunder sjøforklaringer
- Oppfølging av tilfeller av ulovlig utslipp fra norske skip i utlandet
- Etterforskning av ulovlige utslipp fra skip i Norge
- Ulykker om bord som medførte skade på mannskap (arbeidsulykker)
- Diverse andre lovbrudd under sjødyktighetsloven og sjøloven, som sjøveisregler, sertifikater for mannskap og fartøy, fartsoverskridelser m.m.

Det var seks sjøfartsinspektører lokalisert regionalt i tilsvarende mange regioner. De etterforsket til sammen ca. 1000 saker i året, inkludert de sakene som gav grunnlag for sjøforklaring (ca. 140 pr. år).

Sjøfartsinspektørene hørte administrativt under Sjøfartsdirektoratet. De utførte imidlertid ikke administrative oppgaver for Sjøfartsdirektoratet ut over innrapportering av årsaksforhold og eventuelle strafferettslige reaksjoner i saker som ble avsluttet. I tillegg registrerte sjøfartsinspektørene fortløpende informasjon i Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase til bruk i direktoratets arbeid for sjøsikkerhet, regelutvikling og ivaretagelse av det maritime miljø. For å kunne ivareta de politi- og påtalemessige oppgaver de hadde, var de gitt begrenset politi- og påtalemyndighet.

Ved brev fra Justisdepartementet av 01.02.2002 ble Politidirektoratet gitt i oppdrag å oppnevne og lede en arbeidsgruppe som skulle foreslå hvordan den straffeprosessuelle etterforskning av sjøulykker og andre saker under sjøfartslovgivningen skulle organiseres innenfor politiet, når politiet overtok det administrative ansvar for de straffeprosessuelle oppgavene som sjøfartsinspektørene tidligere utførte.

Arbeidsgruppen foreslo å innlemme sjøfartsinspektørene i politi- og lensmannsetaten, da slik at de seks stillingshjemlene som sjøfartsinspektører ble overført fra Sjøfartsdirektoratet til politiet. Gruppen anbefalte at sjøfartsinspektørene skulle knyttes til to politidistrikt, ett i Nord-Norge (Troms) og ett i Sør-Norge (Rogaland).

Det ble videre foreslått at sjøfartsinspektørene skulle få melding om alle sjøulykker og hendelser, og ivareta den rapporteringsplikt som fastsettes mellom politiet og sjøfartsmyndighetene.

Den nå vedtatte ordning avviker vesentlig fra forslaget. F.o.m. 01.07.2008 har den enkelte politimester nå ansvaret for etterforskning av sjøulykker og lignende i eget distrikt innenfor norsk territorialfarvann. Ansvaret for etterforskning av sjøulykker med norsk skip utenfor norsk territorialfarvann, ligger normalt til politimesteren i det distriktet hvor skipet har sitt hjemsted.

Sjøulykker m.v. kan være grunnstøtinger/havari, ulovlig utslipp fra skip (forurensning), arbeidsulykker om bord og brudd på sjøveisreglene (trafikkregler til sjøs) ved eksempelvis kollisjon mellom skip. Økokrim har fortsatt en saklig kompetanse for særlig alvorlige utslipp fra skip, jfr. påtaleinstruksen § 35-4.

1.4 Avgrensinger og presiseringer

Ved etterforskning av sjøulykker m.v. er også ofte regelsett som faller utenfor Sjøfartsdirektoratets fagområder aktuelle. Dette gjelder bl.a. lov om lostjenester m.v. og lov om havner og farvann m.v. For disse lovene er Kystverket fag- og tilsynsmyndighet, jfr. pkt. 6.2. Ved overtredelser av anløpsforskriften er det Forsvarsdepartementet som er fagmyndighet. Samarbeid med disse fagmyndigheter faller utenfor innstillingen.

Arbeidsgruppen er bedt om å redegjøre for de rutiner som i dag gjelder for meldinger og informasjonsutveksling mellom politiet/påtalemyndigheten og Sjøfartsdirektoratet ved sjøulykker m.v. Dette er beskrevet i kap. 5. Det faller utenfor vårt mandat å vurdere innholdet i gjeldende meldingsregler. Det inngår heller ikke i arbeidsgruppens mandat å vurdere økonomiske og administrative konsekvenser av innstillingen. Arbeidsgruppen vil likevel bemerke at slike konsekvenser allerede var en nødvendig følge av de endringer som trådte i kraft 1. juli 2008 (se om dette i NOU 2005:4 s. 187 flg. og Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s. 99 flg.)

Mer spesifikt er økonomiske og administrative konsekvenser drøftet i innstilling av 16.04.2002 fra arbeidsgruppe for organisering av den straffeprosessuelle etterforskning av sjøulykker og andre saker under sjøfartslovgivningen s. 26 flg. Den vedtatte ordning avviker vesentlig fra det foreslåtte, men noe av det uttalte har likevel fortsatt gyldighet. Det er bl.a. sagt følgende om konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet:

”.....Direktoratet vil måtte påregne ytterligere utgifter som følge av at sjøfartsinspektørenes arbeid med innsamling og til dels bearbeidelse av faktaopplysninger fra sjøulykker og hendelse nå må overføres til annet personell.

.....

Direktoratet må påregne et fremtidig merarbeid mht. innrapportering av sjøulykker og hendelser til de to nye enhetene i henholdsvis Sør- og Nord-Norge, dvs. ulykker og hendelser som direktoratet selv får kjennskap til fra egen etat, skipsfører, reder, utenlandske myndigheter, utenriktstjenesten, m.v.”

For politi og påtalemyndighet ble disse konsekvenser til en viss grad også klargjort ved Politidirektoratets brev av 05.11.2007 (vedlegg 4) jfr. brev fra Riksadvokaten av 16.06.2008. Rogaland politidistrikt er tilført noe ressurser som følge av sitt bistandsansvar. Det er også åpenbart at det enkelte politidistrikt får økte utgifter ved at de selv nå må etterforske mange saker som tidligere ble mottatt ferdig etterforsket fra sjøfartsinspektørene. Særlig ved etterforskning i utlandet hadde sjøfartsinspektørene også klart enklere prosessuelle regler å forholde seg til enn de som nå må benyttes av politiet. Dette er klart fordyrende. Også dette følger av tidligere vedtak. Den kontakt utvalgsinnstillingen foreslår mellom politi/påtalemyndighet og Sjøfartsdirektoratet vil i omfang i seg selv ikke være vesentlig forskjellig fra den kontakt en tidligere hadde med sjøfartsinspektørene. De nye regelsett krever dog en noe større grad av løpende kontakt. Underretninger om saksavgjørelser øker og i omfang og vil bli viktigere. Arbeidsgruppens forslag om bistand fra Sjøfartsdirektoratet under etterforskning og irettføring vil klart kreve ressurser fra Sjøfartsdirektoratet. Det samme vil foreslåtte uttalelser før påtaleavgjørelser. Til en viss grad vil deler av denne bistand være sammenfallende med arbeid som likevel vil måtte utføres tilknyttet tilsyn. Nærmere anslag over de samlede økonomiske konsekvenser vil være vanskelig og faller som nevnt utenfor mandatet. Arbeidsgruppen har heller ikke full

oversikt over hvorledes de midler som er frigjort ved bortfall av sjøfartsinspektørene over tid fordeles.

1.5 Arbeidsgruppens arbeid

Gruppen har hatt 5 møter. Mellom møtene har det vært kommunisert via e - mail. Arbeidsgruppen har ikke hatt egen sekretær. De ulike skriveoppgaver har derfor vært fordelt blant gruppens medlemmer. Det koordinerende arbeid har vært utført ved Rogaland statsadvokatembeter.

2 Sammendrag

I **kap 1** redegjøres for arbeidsgruppens oppnevning og mandat. Bakgrunn for oppnevningen er at politiet fra 1. juli 2008 overtok ansvaret som sjøfartsinspektørene tidligere hadde for straffeprosessuell etterforskning av sjøulykker m.v. Bestemmelsene i påtaleinstruksen kapittel 32 om sjøfartsinspektørene ble samtidig opphevet. Det fremholdes at det ved etterforskning av sjøulykker m.v. også ofte trekkes inn regelsett som faller utenfor Sjøfartsdirektoratets fagområde. Dette gjelder bl.a. lov om lostjenester m.v. og lov om havner og farvann m.v. hvor Kystverket er tilsynsmyndighet. Ved overtredelser av anløpsforskriften er det Forsvarsdepartementet som er fagmyndighet. Samarbeidet med disse fagmyndigheter faller utenfor innstillingen. Arbeidsgruppen fremholder også at de faller utenfor mandatet å vurdere innholdet i gjeldende meldingsregler om ulykker m.v. (se særlig forskrift av 27.06.2008 nr. 744). I samsvar med mandatet gis kun en beskrivelse av gjeldende regler og rutiner. Arbeidsgruppen er ikke bedt om å vurdere økonomiske og administrative konsekvenser av innstillingen. Det sies likevel noe generelt om dette i dette innledende kapittel.

I **kap 3** gis bakgrunnsopplysninger. Her beskrives den norske flåten og registreringsordninger. Her gis også en oversikt over omfanget av inspeksjoner og uanmeldte tilsyn som foretas av Sjøfartsdirektoratet og pålegg som gis i forlengelse av disse. Det gis også en oversikt over antall ulykker rapportert til Sjøfartsdirektoratet. Antall rapporterte ulykker har vist jevn nedgang de siste 5 år. Sjøfartsinspektørene etterforsket samlet ca. 1000 saker hvert år. Det antall saker som etterforskes av politiet er vesentlig lavere enn dette. Flere sjøulykker m.v. som etter 01.07.08 åpenbart skulle vært etterforsket av politiet er ikke registrert hos politiet. Det legges til grunn at dette skyldes underrapportering og manglende etterlevelse av gjeldende meldingsregler.

I **kap 4** gis en oversikt over Sjøfartsdirektoratets og politiets ansvarsområder. Det offentlige ansvar for skipstilsyn er hjemlet i skipssikkerhetsloven. Denne gjelder for norske og i noen tilfeller også utenlandske skip. Som flaggstat har Norge ved Sjøfartsdirektoratet det offentlige ansvar for tilsyn med at norske skip registrert i NOR og NIS oppfyller de fastsatte krav. Skip har samme nasjonalitet som den stat hvis flagg det har rett til å føre. Flaggstaten har den eksklusive jurisdiksjon over skipet. Denne gjelder ikke bare på det åpne hav, men overalt med mindre andre stater i kraft av for eksempel havnestats- eller kyststatskompetanse har konkurrerende jurisdiksjon. Flaggstatens jurisdiksjon må således sees i sammenheng med havnestatskontroll og kyststatsjurisdiksjon. Politiets saklige og stedlige ansvar er nærmere beskrevet i pkt 4.2. Den enkelte politimester har ansvaret for etterforskning av sjøulykker og lignende i eget distrikt. Er en straffbar handling begått mens et norsk skip er utenfor riket, vil det vanligvis være politiet på skipets hjemsted (rederiadresse) som etterforsker

forholdet. Dette gjelder både for skip registrert i NOR og NIS. Om NIS-registrert skip har utenlandsk reder, er det som hovedregel Hordaland politidistrikt som etterforsker forhold utenfor riket. Når skipsulykker skyldes og/eller forårsaker miljøkriminalitet, vil også Økokrim kunne ha en rolle.

I **kap 5** beskrives gjeldende rutiner for meldinger bl.a. fra Sjøfartsdirektoratet til politiet. De grunnleggende bestemmelser er gitt i sjøloven og skipssikkerhetsloven. Disse suppleres og utfylles av forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker. Her er det gitt entydige regler for hvem som skal melde hva til hvem. Meldingsmottaker er også pålagt en vid plikt til videremelding til politiet. For så vidt gjelder meldinger fra ulike etater til politiet etterleves forskriften i liten grad. Dette medfører at et stort antall saker som normalt ville blitt etterforsket av politiet, forblir ukjent for politiet. Utvalget fremholder at det bør innskjerpes ovenfor aktuelle etater at gjeldende forskrift etterleves.

I **kap 6** beskrives andre etater som involveres i sjøulykker m.v. Dette er i hovedsak Statens Havarikommisjon for Transport, Kystverket og Kystvakten.

I **kap 7** gis eksempler på samarbeidsformer mellom politi/påtalemyndighet og andre fagmyndigheter for enkelte andre sakstyper. Samarbeidsformen varierer noe mellom de ulike saksfelt, men de er i hovedsak preget av fellestrekk.

I **kap 8** behandles først hvilke forhold som kan eller skal avgjøres med administrativ reaksjon. Ved utarbeidelsen av skipssikkerhetsloven har det vært et mål å redusere antall straffverdige forhold ved å unngå sekkepostbestemmelser og legge inn et vesentlighetskrav for overtredelsen, samt ved å sette skyldkravet i de fleste straffebudene til forsett eller grov uaktsomhet. En stor del av overtredelser som tidligere medførte straffesak, er nå tenkt avgjort med administrativ reaksjon. Den sentrale administrative reaksjonen er overtredelsesgebyr. Det er i utgangspunktet lovbestemt hvilke overtredelser som kan avgjøres med gebyr. Overtredelsesgebyr skal brukes ved mindre lovbrudd som tidligere ble avgjort med forelegg. Skipssikkerhetsloven har egen bestemmelse om utmåling av gebyr. Denne suppleres av egen forskrift. Hvilke forhold Sjøfartsdirektoratet skal anmelde til politiet beror på en totalvurdering hvor flere moment inngår.

Skipssikkerhetsloven §§58-66 stiller alle som krav for straffbarhet at det foreligger vesentlig overtredelse av aktuelle handlingsnormer. Ved vesentlighetsvurderingen skal det særlig legges vekt på omfanget av overtredelsen, virkningen av overtredelsen og graden av utvist skyld (jfr. skipssikkerhetsloven § 69 første ledd). Etter arbeidsgruppens mening må den klare hovedregel være at Sjøfartsdirektoratet anmelder til politiet alle forhold hvor vilkårene for straff er tilstede. Det må etableres rutiner for retur av henlagte saker til Sjøfartsdirektoratet, slik at disse kan vurderes i forhold til overtredelsesgebyr. I kapittelet behandles videre forventet innhold i anmeldelser og adressat for disse. Saker skal som hovedregel anmeldes til det politidistrikt som har det stedlige ansvar. Politiet kan i alle sjøulykker også starte etterforskning uten anmeldelse. Politi og påtalemyndighet vil normalt kontakte Sjøfartsdirektoratet før slik etterforskning startes. Under etterforskningen er det vid adgang til informasjonsflyt mellom politiet, påtalemyndigheten og Sjøfartsdirektoratet. Politiet vil normalt ha behov for maritim og/eller teknisk bistand fra Sjøfartsdirektoratet under etterforskning av sjøulykker. Utvalget forutsetter tett dialog

om omfanget av tilstanden. I mange saker vil det også være aktuelt med statusmøte(r) hvor involverte deltar.

Ferdig etterforsket sak sendes i mange tilfeller Sjøfartsdirektoratet for rådgivende uttalelse før påtalespørsmålet avgjøres. Innstillingen gir en nærmere oversikt over hva en slik uttalelse bør inneholde. I mange tilfeller vil det også være behov for bistand fra Sjøfartsdirektoratet før og under hovedforhandling. Dette kan være som bisitter under hovedforhandling og/eller sakkyndige vitner. Når dom er avsagt eller sak ellers avgjort legger utvalgets forslag opp til at Sjøfartsdirektoratet i de fleste tilfeller skal underrettes. I mange tilfeller bør dommer eller vedtatte forelegg oversendes.

I **kap 9** er det gitt en mer punktvis fremstilling av forslagene i kap 8, da slik at dette fremstår som forslag til felles veiledning for Sjøfartsdirektoratet, politiet og påtalemyndighet.

Arbeidsgruppen tar ikke stilling til i hvilken form veiledningen bør gis. Det fremholdes dog at det når felles retningslinjer er fastsatt bør avholdes seminarer hvor de ulike aktører får nærmere kunnskap om innhold og forventninger. Det bør også vurderes innført periodiske møter etter mønster fra fiskeri- og kontinentalsokkelsaker.

3 Faktisk bakgrunn

3.1 Den norske flåten

Det er to skipsregistre i Norge, NOR og NIS. NOR står for norsk ordinært register, og er det opprinnelige norske registeret. Sjølovens kapittel 2 gir nærmere regler om NOR-registeret. Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) ble etablert ved lov 12. juni 1987 nr. 48. Registeret ble opprettet med det formål å etablere et internasjonalt norsk kvalitetsregister for skip i utenriksfart. Dette for å redusere utflaggingen av norske skip, da særlig gjennom adgang til å benytte utenlandske sjøfolk på nasjonale vilkår. Sjøloven § 11 annet ledd første punktum fastslår at ethvert norsk skip med største lengde 15 meter eller mer, skal innføres i NOR eller i NIS.

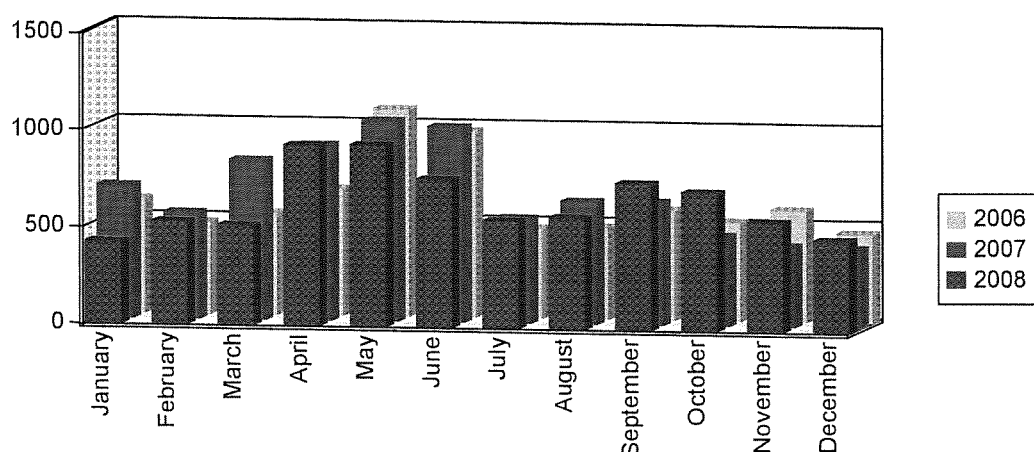
I NOR var det i april 2009 totalt registrert 14.321 skip. Mange av disse er fritidsfartøy. Pr. april 2009 er 1.833 skip over 24 meter største lengde registrert i NOR. I NIS var det pr. april 2009 registrert 615 skip.

3.2 Inspeksjon og uanmeldte tilsyn

Sjøfartsdirektoratet hadde i 2008 uanmeldte tilsyn på 609 skip i NIS/NOR, samt fiskebåter under 10,67 meter. Det ble gjennomført 735 havnestatskontroller, ca 2000 sertifikatinspeksjoner og 750 andre inspeksjoner (ombygging, havari osv.).

Totalt ble det i 2008 utstedt 6.500 pålegg knyttet til sertifikatinspeksjoner. Det ble utstedt 650 pålegg knyttet til uanmeldte tilsyn, av disse var 330 så alvorlige at det medførte tilbakeholdelse av skipet.

Antall pålegg (jf skipssikkerhetsloven § 49) pr måned i 2008 sammenlignet med to siste år:



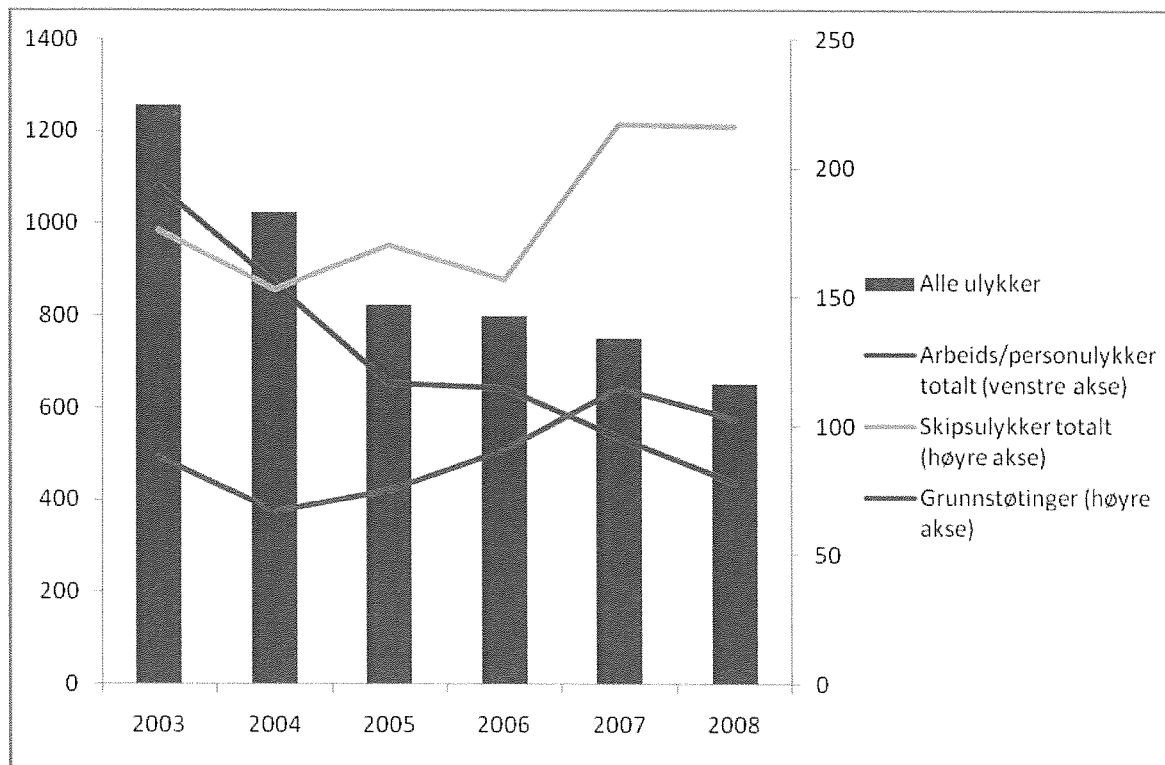
3.3 Ulykker med og på skip

Sjøfartsdirektoratet mottar rapport om sjøulykker, ulykker med personskader og nestenulykker på norske skip samt utenlandske fartøy i norsk farvann. Plikt til å rapportere følger av forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs, se nærmere om dette under pkt. 5.1. Forskriften trådte i kraft 1. juli 2008, men det har vært krav om rapportering av ulykker også forut for dette.

I 2008 ble det totalt rapportert 653 ulykker til Sjøfartsdirektoratet. I tillegg ble det rapportert 29 nestenulykker. Totalt 693 fartøy var involvert i disse hendelsene. Antall ulykker rapportert til Sjøfartsdirektoratet har vist jevn nedgang siste 5 år. Det er spesielt antall arbeidsulykker/personulykker som gått ned.

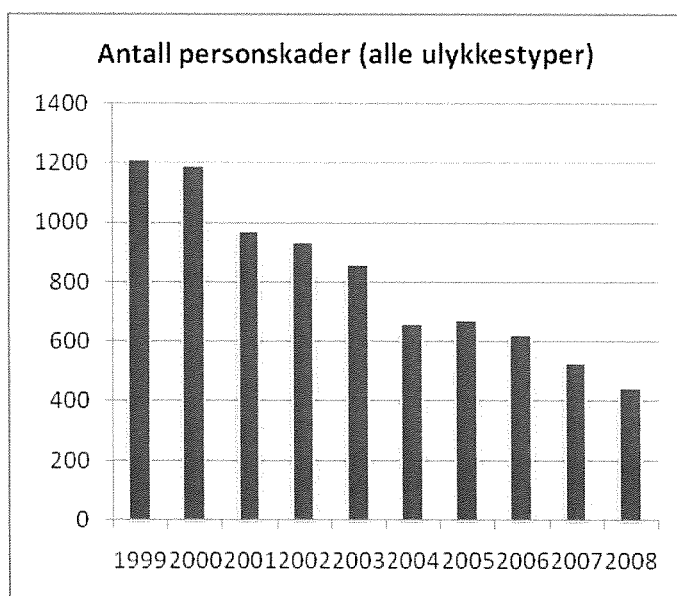
Ulykkesbildet, NOR/NIS/fiskefartøy

	2006	2007	2008
Ulykketype	Antall hendelser	Antall hendelser	Antall hendelser
Arbeidsulykke	643	532	436
Brann/Explosjon	10	16	26
Grunnstøting	75	92	82
Kollisjon	24	17	12
Kontaktskade, Kaier, Broer etc	15	28	28
SUM	767	685	584
Alle rapporterte hendelser	781	716	625



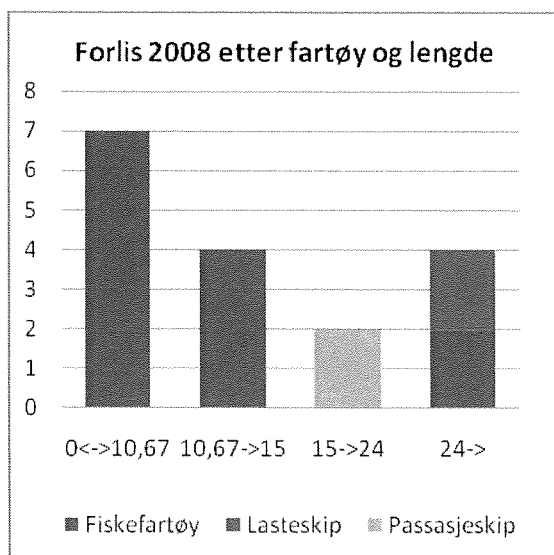
2008 er første år siden 2004 der antall rapporterte grunnstøtinger viser en nedgang. Det er imidlertid for tidlig å si om trenden har snudd.

Med ”norske skip” menes i det følgende skip registrert i NIS og NOR og uregistrerte norske fiskefartøy. I perioden 2004-2008 er det gjennomsnittlig ca. 12 omkomne pr år på norske skip, til sammen 58 personer. 27 av disse var fiskere. Det er i 2008 registrert 5 omkomne på norske skip. Av disse omkom 4 personer i forbindelse med arbeidsulykker. 1 person omkom i forbindelse med brann i et maskinrom. Det ble i 2008, for første gang siden registreringen begynte i 1981, ikke registrert dødsfall i forbindelse med ulykker på fiskefartøy.



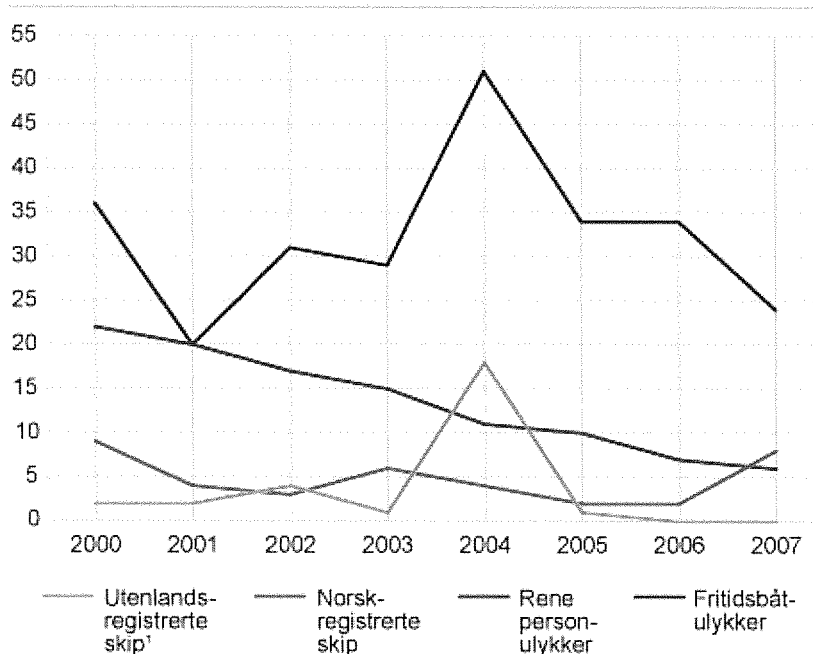
Det ble registrert 451 personskader på norske skip i 2008. I tillegg ble det registrert 3 personskader i forbindelse med arbeidsulykke på utenlandsk skip i norsk farvann. Antall personskader har vært fallende siden 1998 og denne trenden fortsatte i 2008. De aller fleste av de 451 registrerte personskadene var av mindre alvorlig karakter.

I underkant av 16 % av personskadene fører til sykehusinnleggelse. 2/3 av skadene i 2008 medførte mer enn 72 timers fravær. 97 % av de registrerte personskadene har skjedd i forbindelse med arbeidsulykker. De aller fleste rapporterte personskader er på fartøy over 24 m største lengde, noe som ikke samsvarer med antall fartøy og sysselsatte på disse. Det antas å være en betydelig grad av underrapportering på mindre fartøy.



Det ble registrert 17 forlis i 2008 (dette inkluderer hendelser der fartøyet har sunket og hendelser der fartøyet er totalskadet, men ikke har sunket). Dette var 2 flere enn i 2007, og noe mer enn gjennomsnitt (15,6) for siste fem år. De fleste forlis som registreres gjelder mindre fiskefartøy. Det ble ikke registrert dødsfall i forbindelse med forlis av fartøy i 2008. 117 fartøy ble skadet i forbindelse med skipsulykker i 2008. Om lag ¼ av disse var alvorlige skader. På tross av flere alvorlige hendelser med større skip førte ikke disse til omfattende forurensing.

Personer drept i sjøulykker, etter type ulykke



¹ Omfatter ulykker der utenlandsk skip kolliderer med norskregistrert skip.

3.4 Fritidsbåtulykker

Det finnes ingen helhetlig oversikt over personskader i forbindelse med bruk av fritidsbåt, bare over antall omkomne i slike ulykker. I årene 2002 – 2007 omkom i snitt 34 personer pr. år som følge av ulykker med fritidsbåt. Den vanligste dødsårsaken var drukning på grunn av fall over bord eller kantring. I 2008 var det 30 personer som druknet i forbindelse med bruk av fritidsbåt, se Sjøfartsdirektoratets Årsmelding 2008.

3.5 Etterforskede saker

Sjøfartsinspektørene etterforsket hvert år til sammen ca. 1000 saker. Av disse ble det avholdt sjøforklaring i ca. 140 saker. Arbeidsgruppen har prøvd å finne hvor mange sjøfartssaker som er nyregistrert hos politiet 2. halvår 2008. Det har vist seg vanskelig å få en fullgod oversikt. Det er ikke fast praksis for hvorledes aktuelle statistikkgrupper føres. Skipssikkerhetsloven er ikke innarbeidet i STRASAK (politiets datasystem). De foretatte undersøkelser viser dog at antall saker som nå registreres hos politiet er svært lavt i forhold til det antall saker som tidligere ble etterforsket av sjøfartsinspektørene. Til en viss grad er dette en ønsket følge av at skipssikkerhetsloven legger opp til at mange saker skal avgjøres med administrativ reaksjon. Slik arbeidsgruppen ser det er likevel antall anmeldte og etterforskede sjøfartssaker langt lavere enn tiltenkt. Flere sjøulykker m.v. som åpenbart skulle vært etterforsket av politiet er ikke registrert hos politiet. Dette underbygges klart når en sammenholder Sjøfartsdirektoratets ulykkesoversikt med STRASAK. Dette forsterkes av at det også skjer underrapportering til Sjøfartsdirektoratet. Dette skyldes i stor grad manglende etterlevelse av gjeldende meldingsregler (se nærmere om dette nedenfor).

4 Ansvarsområder

4.1 Jurisdiksjon over skip

Det offentlige ansvar for skipstilsyn er hjemlet i Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) 16. februar 2007 nr. 9. Lovens formål er å trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring, herunder hindre forurensning fra skip, sikre et godt arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord på skip. Med de begrensninger som følger av folkeretten gjelder loven også for utenlandske skip i norsk territorialfarvann, herunder Svalbard og Jan Mayen, Norges økonomiske sone og norsk sokkel. Sjøfartsdirektoratet har også ansvar for tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår i henhold til sjømannsloven 30. mai 1975 nr. 18. Sjøfartsdirektoratet kan utøve tilsynet ved hjelp av tjenestemenn i direktoratet, besiktigelsesinstitusjoner, andre tilsyn, godkjente foretak og andre lands myndigheter m.fl. Det er imidlertid alltid, uansett hvem som utfører tilsynet, Sjøfartsdirektoratets ansvar at det utføres forsvarlig i henhold til gjeldende lover og regelverk.

4.1.1 Flaggstatskontroll

Som flaggstat har Norge ved Sjøfartsdirektoratet det offentlige ansvar for tilsyn med at norske skip registrert i NOR og NIS oppfyller fastsatte krav til skips konstruksjon, utstyr, besetning, driftssystem, sjøfolks arbeidsmiljø og krav til vern av det marine miljø. Flaggstatsprinsippet er et internasjonalt prinsipp som er regulert av De forente nasjoners havrettskonvensjon av 10. desember 1982 artikkelene 91, 92 og 94.

Skips nasjonalitet

Artikkel 91 fastslår at et skip har samme nasjonalitet som den stat hvis flagg det har rett til å føre. Flagget utgjør det rettslige ledd mellom skip og stat. Flaggstaten skal fastsette vilkår for å tilstå skipet sin nasjonalitet, for registrering på sitt territorium og for retten til å føre dens flagg. Virkningen av å føre en stats flagg er at skipet er underlagt denne statens eksklusive jurisdiksjon, med mindre det finnes unntak som uttrykkelig er hjemlet i internasjonale traktater eller i havrettskonvensjonen (se art. 92). Skipet er som hovedregel underlagt flaggstatens myndighet og kontroll og flaggstaten har den eksklusive jurisdiksjon over skipet som omfatter både den lovgivende, utøvende og dømmende myndighet.

Flaggstatens plikter

Flaggstatens alminnelige plikter beskrives i artikkel 94. Det fremgår av denne at flaggstaten har den eksklusive jurisdiksjon over skipet, og at denne gjelder ikke bare på det åpne hav, men overalt med mindre andre stater, i kraft av for eksempel havnestats- eller kyststatskompetanse, på enkelte områder har konkurrerende jurisdiksjon. Disse unntak skal imidlertid være uttrykkelig hjemlet i internasjonale traktater eller i havrettskonvensjonen jfr. art. 92.

Art. 94 pålegger enhver flaggstat effektivt å utøve myndighet og kontroll i administrative, tekniske og sosiale saker over skipet. Formålet er å trygge sikkerheten til sjøs gjennom krav til både skip, utstyr, kaptein, offiserer og mannskap. I forbindelse med fastsettelse av sikkerhetstiltak skal den rette seg etter allment godkjente internasjonale regler, fremgangsmåter og praksis. Her tas i første rekke sikte på slike regler som er nedfelt i konvensjoner utarbeidet innen rammen av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon IMO. Flaggstaten skal kontrollere at reglene overholdes, og dersom en annen stat, for eksempel en havnestat har skjellig grunn til mistanke om at flaggstaten ikke utøver en ordentlig jurisdiksjon kan dette i henhold til bestemmelsen rapporteres til flaggstaten.

Sertifikater

Sjøfartsdirektoratet utfører forskjellige former for kontroll av norske skip. Sjøfartsdirektoratet er pålagt å utføre en overordnet kontroll, hvilket vil si at det i stort omfang har delegert kontrolloppgavene. Det blir da Sjøfartsdirektoratets oppgave å kontrollere dem det har delegert oppgavene til. Videre gjennomfører Sjøfartsdirektoratet uanmeldte tilsyn av norske skip. På bakgrunn av kontrollen utstedes det sertifikater til skipene som bevis for at skipene oppfyller det regelverk som er gjeldende for skipet. Dersom det senere fremkommer at skipet ikke opprettholder dets standard, kan det utstedes pålegg med frister eller sertifikatene kan trekkes tilbake.

Sertifikatene er gjenstand for kontroll av andre lands myndigheter ved havnestatskontroll. Havnestatskontroll er kontroll av fremmede skip i landets havner.

4.1.2 Havnestatskontroll

Som det fremgår av ovenstående har *flaggstaten den eksklusive jurisdiksjon* over sine registrerte skip, uansett hvor i verden de befinner seg. Havnestatskontrollen er etablert

av flaggstatene selv for å fange opp de flaggstater som ikke oppfyller sine forpliktelser til å kontrollere sine skip. Havnestatskontrollen er regulert i viktige konvensjoner som Den Internasjonale Konvensjon om Lastelinje, 1966 art. 21, MARPOL art. 5 og SOLAS Reg. 19 STCW 1995 Art. X.

Havnestatskontroll er kontroll av fremmede skip som anløper eller ligger for anker i norsk havn eller laste/losseplass i sjøen. Skip fra land som ikke er part i konvensjonene underlegges samme kontroll.

Formålet med havnestatskontrollen er

- koordinering og harmonisering
- sikring av at internasjonale krav blir fulgt med hensyn til
 - sikkerhet til sjøs
 - hindring av forurensning
 - arbeids- og levestandardene om bord.

En havnestatskontroll skulle i utgangspunktet ikke ha egne materielle krav. Havnestatene skulle heller ikke kreve at besøkende skip skulle oppfylle nasjonale særkrav til skip. Slik det framstår i dag har EU presset frem et kyststat/havnestatregime slik at det er kommet enkelte materielle krav inn i havnestatskontrollregimet.

• **Havrettskonvensjonen**

Havrettskonvensjonen har også bestemmelser i art. 226 om undersøkelse av fremmede skip som frivillig oppholder seg i en stats havn. Bestemmelsen gjelder undersøkelser av fremmede skip særlig med sikte på mistanke om overtredelse av forurensningsbestemmelser som er fastsatt for å hindre, begrense og kontrollere forurensning av det marine miljø. Det slås fast at fysisk inspeksjon av fremmede skip skal *begrense seg til undersøkelse av sertifikater* og lignende som skipet er forpliktet til å bringe med seg etter alminnelige anerkjente internasjonale regler eller normer. Annen fysisk inspeksjon av skipet kan *bare* foretas etter en slik undersøkelse og kun dersom:

- Det er skjellig grunn til å anta at skipets tilstand eller utstyr i betydelig grad ikke er i samsvar med det som fremgår av disse dokumentene
- Innholdet i dokumentene ikke er tilstrekkelig til å bekrefte eller verifisere en mistanke om overtredelse
- Skipet ikke har gyldige sertifikater.

Såfremt skipet tilbakeholdes skal flaggstaten øyeblikkelig varsles, og flaggstaten kan søke å få skipet frigitt i samsvar med bestemmelsene i konvensjonen. For øvrig skal statene samarbeide for å utarbeide fremgangsmåter med sikte på å unngå unødvendig fysisk inspeksjon av skip i sjøen.

4.1.3 Kyststatsjurisdiksjon

Kyststaten har i utgangspunktet en suveren rett til å fastsette regler innenfor sitt sjøterritorium (12 naut. mil). Som på land kan lover gis full anvendelse og tvangshåndheves. Regelverket skal ikke gjelde for fremmede skips utforming, bygging, bemanning eller utstyr, med mindre det gjennomfører allment anerkjente internasjonale regler.

4.1.4 Unntak fra flaggstatsjurisdiksjon og kyststatsjuridiksjon

- **Uskyldig gjennomfart**

En vesentlig innskrenkning i kompetansen til kyststatene er fremmede fartøyers rett til uskyldig gjennomfart gjennom sjøterritoriet. Kyststatens kompetanse både til å gi nasjonalt regelverk anvendelse på fremmede skip og særlig til å håndheve det er meget begrenset. Kyststatens lover og forskrifter må være i samsvar med konvensjonen, særlig havrettskonvensjonens art. 24 og andre folkerettslige regler eller standarder. Kyststaten kan dog stille anløpsvilkår dersom et skip er på vei til indre farvann, jfr. samme konvensjons art. 25.

- **Kompromiss mellom kyststatsinteresser og flaggstatsinteresser**

Når det gjelder forurensning fra skip viser bestemmelsen i havrettskonvensjonens art. 211 et kompromiss mellom de interesser som kyststaten har i å beskytte havmiljøet i nærheten av kystene mot skipsforurensning, og flaggstater og den internasjonale skipsfarts interesser i å hindre ulike nasjonale regelverk, som kan undergrave skipsfartens frihet og flaggstatens jurisdiksjon. I henhold til bestemmelsen skal kyststater fastsette internasjonale regler for å hindre, begrense og kontrollere forurensning av de marine miljø fra skip, og flaggstater skal fastsette lover og forskrifter for sine skip som minst har samme virkning som de internasjonale anerkjente regler. På denne måten sikres det at internasjonale regler for skipsfarten får global gyldighet/anvendelse.

4.2 Polit og påtalemyndighets ansvarsområde ved etterforskning av sjøulykker m.v.

Saklig ansvar

Fra og med 01.07.2008 har den enkelte politimester ansvaret for etterforskning av sjøulykker og lignende i eget distrikt. Sjøulykker m.v. kan være grunnstøtinger/havari, ulovlig utslipp fra skip (forurensning), arbeidsulykker om bord og brudd på sjøveisreglene (trafikkregler til sjøs) ved eksempelvis kollisjon mellom skip. Ansvaret for etterforskning av sjøulykker med norske skip utenfor norsk territorialfarvann, ligger normalt til politimesteren i det distriktet hvor skipet har sitt hjemsted. Økokrim har fortsatt en saklig kompetanse for særlig alvorlige utslipp fra skip, jfr. påtaleinstruksen § 35-4.

Stedlig ansvar

Norsk straffelovgivnings stedlige virkeområde fremgår av straffelovens kap.1 (se særlig strl. § 12). Det følger av påtaleinstruksen § 1-1 at en straffbar handling som hovedregel skal etterforskes og påtales i det distrikt hvor handlingen antas foretatt. Kan en sak etter straffeprosessloven også anlegges i en annen rettskrets enn gjerningsstedets, skal den som alminnelig regel etterforskes og påtales i det distrikt hvor politiet først har fått befattning med saken såfremt vedkommende påtalemyndighet finner at saken bør anlegges der, se påtaleinstruksen § 1-2, 1.ledd. Etterforskning om bord i norske skip er nærmere behandlet i Rundskriv fra Riksadvokaten del II nr. 6/1973 kap. V. Er en straffbar handling begått mens et norsk skip er utenfor riket, vil det vanligvis være politiet på skipets hjemsted (rederiadresse) som etterforsker forholdet. Dette gjelder både for skip registrert i NOR og NIS. Om NIS – registrert skip har utenlandsk reder er det som hovedregel Hordaland

politidistrikt som etterforsker forhold utenfor riket. Rederiet kan være eier eller den eier har overlatt driftsansvaret til, jfr. skipssikkerhetsloven § 4.

Mener vedkommende påtalemyndighet at saken heller bør etterforskes og påtales i en annen rettskrets og det oppstår uenighet om overføring av saken, avgjøres spørsmålet av overordnet påtalemyndighet (påtaleinstruksen § 1-2, 2.ledd).

Særlig om Økokrims rolle

Økokrim er den sentrale enhet for etterforskning og påtale av økonomisk kriminalitet og miljøkriminalitet. Økokrim er etter påtaleinstruksen § 35 – 1 riksdekkende etterforskning – og påtaleorgan for brudd på straffebestemmelser om økonomisk kriminalitet og miljøkriminalitet (jfr. påtaleinstruksen §35-4). Innenfor sitt område kan enheten overta sak fra lokal påtalemyndighet og påbegynne etterforskning av eget tiltak. Utslipp av olje, kjemikalier m.v. fra skip vil i mange tilfeller være miljøkriminalitet. Skipsulykker vil også kunne skyldes og/eller forårsake miljøkriminalitet. Økokrim har til nå ikke hatt egne saker som primært er å anse som skipsulykker. De har i noen enkelt saker vært rådgiver for lokalt politi m.h.t. aktsomhetsvurderinger m.v. Ved (bevisste) utslipp av olje m.v. fra skip har Økokrim hatt en mer aktiv rolle, og har selv behandlet en slik sak.

4.3 Sjøfartsdirektoratets ansvarsområde

4.3.1 Organisasjon og hovedoppgaver

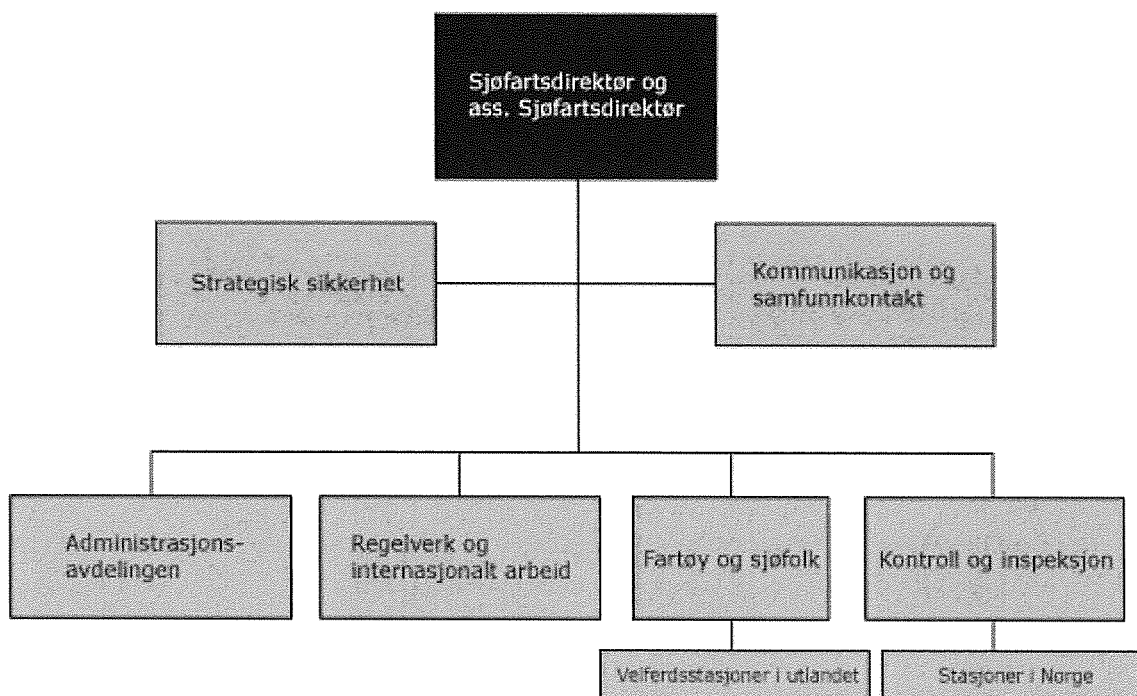
Sjøfartsdirektoratet er forvaltnings- og myndighetsorganet for arbeidet med sikkerhet til sjøs. I denne sammenheng skal direktoratet føre tilsyn med sikkerheten til sjøs for mennesker, skip og miljø. De har 3 kjerneoppgaver:

- å føre tilsyn med at norske skip holder en høy sikkerhets- og miljømessig standard
- å føre tilsyn med at sjøfolk på norske skip har gode kvalifikasjoner, arbeids- og levevilkår
- å føre tilsyn med at fremmede skip som ankommer norske farvann og havner overholder internasjonale regler.

Sjøfartsdirektoratet er administrativt underlagt Nærings- og handelsdepartementet, men når det angår forurensning og vern av det marine miljø er direktoratet underlagt Miljøverndepartementet.

Direktoratet har hovedkontor i Haugesund. Det er 17 stasjoner fordelt på to regioner langs kysten. Disse administreres av avdeling Kontroll og inspeksjon. Stasjonene foretar byggetilsyn, begjærte sertifikatsbesiktelser, uanmeldte tilsyn og ISM revisjoner på norske skip. Videre foretar de oppnevnelser for inspeksjoner i utlandet og kontroll av utenlandske skip i norske havner (havnestatskontroll).

Organisasjonskart



Avdeling for strategisk sikkerhet:

Avdelingens hovedaktiviteter er rettet mot disse områdene:

Overvåking og innhenting av data til bruk i forebyggende sjøsikkerhetsarbeid, samt analyser av hendelser og ulykker.

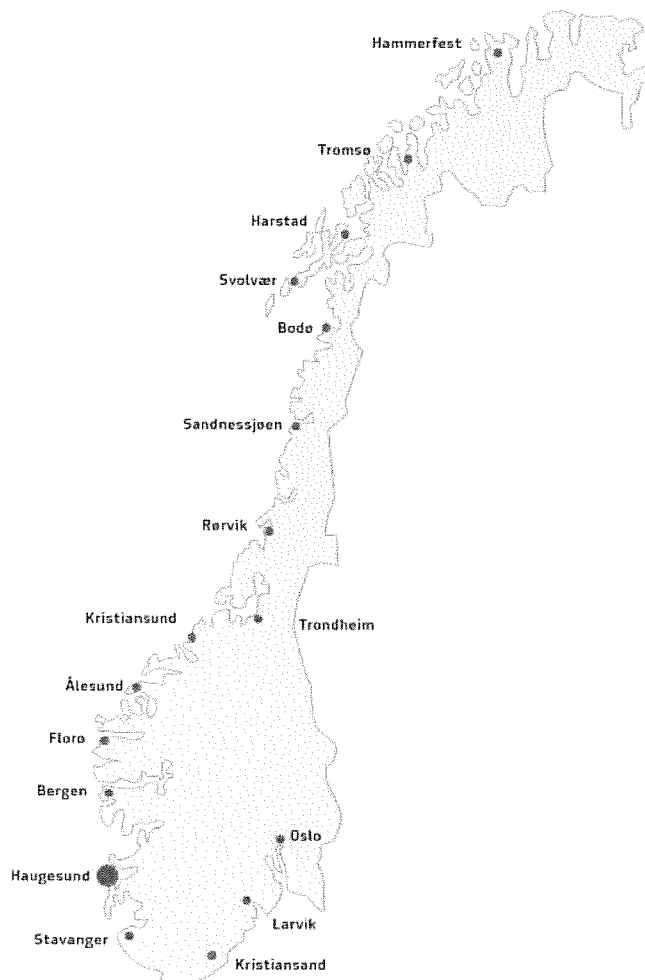
Oppfølging av tilrådninger etter ulykker undersøkt av Statens Havarikommisjon for Transport.

Avdeling for fartøy og sjøfolk:

Avdeling for fartøy og sjøfolk er delt inn i syv underavdelinger; en for hver av fartøytypene; passasjerskip, lasteskip, flyttbare innretninger og fiskefartøy, samt en for sjøvett og fritidsfartøy. Avdelingen har ytterligere to underavdelinger; en for "arbeids- og levevilkår" og en for "utdanning, sertifikater og bemanning".

Avdeling for kontroll og inspeksjon:

Avdelingen har ansvar for kontroll og inspeksjon av fartøy i henhold til norsk og internasjonalt regelverk. Arbeidet utføres i vesentlig grad av 17 stasjoner langs kysten som er en del av avdelingen.



Sjøfartsdirektoratets stasjoner

Avdeling for regelverk og internasjonalt arbeid:

Avdelingen har ansvar for etatens samlede regelverksarbeid og etatens internasjonale engasjement. Denne avdelingen har også ansvar for saker vedrørende overtredelsesgebyr og tvangsmulkt.

4.3.2

Sjøfartsdirektoratet som tilsynsorgan

Havrettstraktaten legger til grunn at tilsyn med skips sikkerhet først og fremst er en forpliktelse for den stat hvor skipet er registrert (flaggstaten). I Norge er Sjøfartsdirektoratet det utpekte tilsynsorganet. Sjøfartsdirektoratet er forvaltnings- og myndighetsorgan for arbeidet med sikkerhet til sjøs og er delegert myndighet fra Nærings- og handelsdepartementet. I saker som gjelder forurensning og vern av det marine miljø, er direktoratet delegert myndighet fra Miljøverndepartementet. Direktoratets overordnede mål er å oppnå høy sikkerhet for liv, helse, fartøy og miljø.

Sjøfartsdirektoratets tilsynsvirksomhet med norske skip og flyttbare innretninger består av ulike elementer, som godkjenning av konstruksjonen, kontroll av tegninger og beregninger, inspeksjoner i byggeperioden (byggetilsyn), periodiske inspeksjoner av seilende skip, uanmeldte inspeksjoner, samt revisjoner av sikkerhetsstyringssystem på skip, flyttbare innretninger og rederienes driftsorganisasjon på land, samt utstedelse av sertifikater for disse forhold.

Kontrollen av dokumentasjon utføres i hovedsak av personell på hovedkontoret, og inspeksjonene i det alt vesentlige av Sjøfartsdirektoratets 17 stasjoner. Revisjonene utføres med personell fra både stasjonene, fartøysavdelingene og sjømannsavdelingen. Stasjonene foretar dessuten inspeksjoner av fremmede skip som anløper norske havner i form av havnestatskontroll og vertstatskontroll. Tilsyn med utenlandske flyttbare innretninger på norsk sokkel for utstedelse av «Letter of Compliance» utføres i samarbeid mellom offshoreavdelingen og inspektører fra stasjonene.

I tillegg foretar Sjøfartsdirektoratet revisjoner og stikkprøvebaserte kontroller rettet mot de godkjente klassifikasjonsselskapene som tilsynsorgan, godkjente kontrollforetak, godkjente radioforetak og andre som utøver tilsynsoppgaver på vegne av direktoratet.

Sjøfartsdirektoratet foretar også sertifisering av norsk maritimt personell samt kontroll med kvalifikasjonene til utlendinger som skal tjenestegjøre i sertifikatpliktige stillinger på norske skip. Sjøfolks helsemessige skikkethet til tjeneste på norske fartøy kontrolleres av godkjente sjømannsleger i inn- og utland.

4.3.3 Klassifikasjonsselskapers rolle

Nærings- og handelsdepartementet har inngått avtaler om delegering av tilsynsmyndighet med fem klassifikasjonsselskaper: Det Norske Veritas (DNV), Lloyd's Register (LR), Bureau Veritas (BV), Germanischer Lloyd (GL) og American Bureau of Shipping (ABS). Når det gjelder kontroll av flyttbare innretninger, har Nærings- og handelsdepartementet inngått avtaler om delegering av tilsynsmyndighet med DNV, ABS og LR. Bakgrunnen for delegasjonen er at de formål som klassifikasjonsselskapet og statlige sjøfartsmyndigheter skal fylle, i stor utstrekning er sammenfallende. De regler som begge håndhever, henholdsvis klassereglene og offentlige lover og forskrifter, bygger på og utfyller hverandre.

Når klassifikasjonsselskapene er delegert myndighet opptrer de på vegne av flaggstatsmyndigheten. Kontrollen baserer seg på det offentlige regelverket til flaggstaten og internasjonale forpliktelser vedkommende flaggstat har ratifisert. Basert på egne klasseregler utfører klassifikasjonsselskapene egne besiktelser om bord på de samme skip med det samme formål. Delegasjonen kan således forhindre dobbeltarbeid. Historisk har det også vært naturlig å arbeide

gjennom delegasjon, da klassifikasjonsselskapene startet sitt sikkerhetsarbeid lenge før myndighetene opprettet tilsyn på området.

Graden av delegasjon varierer. For NIS-skip er delegasjonen mer omfattende. Det innebærer at klassifikasjonsselskapet er bemyndiget til å utføre alle inspeksjoner på alle typer skip, også passasjerskip, som er klasset i vedkommende selskap. Dette omfatter også oppgaver innenfor designapprobasjon, besiktelser og sertifikatutstedelser til skip i henhold til norske forskrifter og internasjonale konvensjoner (SOLAS og andre) som Norge har sluttet seg til. Bemanningsoppgave utstedes imidlertid av myndighetene. For NOR-flåten er delegasjonen mer begrenset, og omfatter først og fremst kontroll av skrog, maskineri og lastelinje. Delegasjonen gjelder ikke måling, stabilitet, innredning (herunder rømningsveier), broutforming, redningsmidler, radiokommunikasjon, navigasjonshjelpemidler, hindring av forurensing, bemanning og arbeidsforhold. Delegasjonen omfatter for øvrig bare visse besiktelser og utferdigelse av visse sertifikater.

Endelig inneholder avtalene rett for norske myndigheter til å kontrollere klassifikasjonsselskapenes arbeid gjennom revisjoner, herunder besøk ved kontorene og besiktelser av skipene for å fastlegge hvorvidt utført arbeid er i overensstemmelse med delegasjonsavtalen. I denne forbindelse har Sjøfartsdirektoratet rett til fullt innsyn i dokumentasjon og andre relevante forhold. Det foreligger en utstrakt rapporteringsplikt for klassifikasjonsselskapet i det løpende arbeid.

Som følge av ovennevnte delegasjon utfører de fem klassifikasjonsselskapene vesentlige deler av det offentlige norske sertifiserings- og tilsynsarbeidet.

4.3.4 Nærmere om Sjøfartsdirektoratets kontroller

Sjøfartsdirektoratets kontroll består både av direkte og overordnet kontroll. De senere årene har Sjøfartsdirektoratet hatt en strategisk målsetting om å vri tilsynet mot en mer overordnet kontroll, noe som også er nedfelt i Sjøfartsdirektoratets strategiplan. Direkte kontroll vil si at Sjøfartsdirektoratet selv godkjenner konstruksjon, herunder kontrollerer tegninger, foretar besiktelser og inspeksjoner, utsteder og fornyer sertifikater, etc. Overordnet kontroll, også kalt indirekte kontroll, omfatter alt det Sjøfartsdirektoratet for øvrig utfører. I begrepet overordnet kontroll ligger helhetsvurderinger av tiltakenes samlede effekt på om ønsket nivå blir oppnådd, om tiltakene er hensiktsmessige og om sikkerhetsmessige forhold blir bedret totalt sett. Overordnet kontroll omfatter derfor normarbeid, tilsynsmåte og tilsynsmetodikk samt holdnings- og adferdskorrigerende tiltak. Overordnet kontroll forutsetter aktiv anvendelse av tilgjengelig ulykkesstatistikk som korrektiv til så vel norm- som tilsynsendring. Direktoratet utarbeider årlig en ulykkesstatistikk.

I begrepet overordnet kontroll ligger også kontroll med delegert tilsynsmyndighet. Kontrollen utføres som revisjon av at den som har fått delegert tilsynsmyndighet, for eksempel klassifikasjonsselskaper eller godkjente foretak, utfører sine tildelegerte oppgaver på en tilfredsstillende måte. Klassifikasjonsselskapene kan ha fått delegert

oppgaver til for eksempel å kontrollere tegninger ved nybygg og ombygginger, og sikkerhetsstyringssystemer (ISM) om bord og hos rederiet. I prinsippet kan klassifikasjonsselskapene utføre den samme kontrollen som Sjøfartsdirektoratet, forutsatt at de har fått delegert myndighet til dette.

Sjøfartsdirektoratets kontroll med klassifikasjonsselskap og godkjente foretak

Sjøfartsdirektoratet foretar kontroll med delegert tilsynsmyndighet. Denne indirekte/overordnede kontrollen tar sikte på å forvisse seg om at de systemer og arbeidsformer som nyttes fungerer som forutsatt og fører til tilsiktede resultater. Den indirekte kontrollen består hovedsakelig av tre typer kontroller:

a) Systemrevisjoner

Ved revisjoner kontrolleres det at klassifikasjonsselskapene har et tilfredsstillende system for å ivareta de oppgaver som er avtalt. Videre tas det stikkprøver på hovedkontorer og utestasjoner for å kontrollere at klassifikasjonsselskapenes representanter følger de forutsetninger som er gitt i delegasjonsavtalen, i internasjonale regelverk, i selskapenes egne regler og instruksjoner samt i de prosedyrer og instruksjoner som Sjøfartsdirektoratet har gitt.

b) Vertikalrevisjoner

Her vil representanter fra Sjøfartsdirektoratet følge en inspeksjon som utføres av et klassifikasjonsselskap i forbindelse med sertifikatfornyelse for å forvisse seg om at klassifikasjonsselskapet har utført sine plikter som avtalt. Representanter fra Sjøfartsdirektoratet kan også la klasseinspektøren først foreta sin kontroll og gi sine anmerkninger, for så selv å inspisere etterpå og gjøre sine anmerkninger, som holdes opp mot hva klassen har funnet.

c) Uanmeldt tilsyn

I tillegg til de periodiske besiktelsene blir det også foretatt uanmeldte inspeksjoner om bord for å forvisse seg om at fartøyets tekniske standard er i samsvar med forskriftskravene. Her inspiserer Sjøfartsdirektoratet skipet uten at klassifikasjonsselskapet er til stede. Etter inspeksjonen vurderer et ekspertpanel i direktoratet resultatene og funnene av kontrollen, og foretar eventuell videre oppfølging av klassifikasjonsselskapet.

4.3.5 Sjøfartsdirektoratet som forurensningsmyndighet

Sjøfartsdirektoratet oppfattes av folk flest som en etat som kun har ansvar for kontroll av skips sjødyktighet. Imidlertid har Sjøfartsdirektoratet også en viktig oppgave som forurensningsmyndighet.

På grunn av Sjøfartsdirektoratets todelte oppgaver, nemlig som ansvarlig myndighet for skips sjødyktighet og hindring av forurensning fra skip er Sjøfartsdirektoratet underlagt to departementer. Nærings- og handelsdepartementet for skips sjødyktighet, altså sikkerhet for skip, last og de ombordværende og Miljøverndepartementet for skips "miljødyktighet", som innebærer forholdsregler ved utslipp og krav til skipets konstruksjon og utrustning av miljøhensyn.

Opggavene som Sjøfartsdirektoratet har i denne sammenheng er både av *preventiv karakter*, nemlig utarbeidelse av regelverk og kontrollen av dette regelverket og av *operativ karakter*, nemlig inngrep i tilfelle akutt forurensning eller fare for forurensning.

a. Oppgaver av preventiv karakter

Miljømessig sikkerhet er innarbeidet i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skips sikkerhet (skipssikkerhetsloven) kap. 5. Det fremgår direkte av lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall § 5 at når det angår forurensning fra det enkelte transportmiddel gjelder det som er fastsatt i eller i medhold av den bestemte lov for transportmidlet og for skips vedkommende skipssikkerhetsloven.

Med hjemmel i skipssikkerhetsloven kap. 5 har Sjøfartsdirektoratet implementert flere internasjonale konvensjoner som skal hindre forurensning fra skip. Den viktigste konvensjon er MARPOL konvensjonen, som er den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip. Konvensjonen består av 6 vedlegg. Hindring av forurensning fra olje, skadelige flytende stoffer, skadelige flytende stoffer i pakket form, kloakk, søppel og luft. Konvensjonen setter krav både til skips konstruksjon og utstyr samt krav til utslipp. Dersom konstruksjons eller utslipps krav ikke er oppfylt eller det ikke slippes ut i samsvar med reglene i konvensjonen er dette ulovlig og det kan ilegges administrative sanksjoner eller straffes i henhold til skipssikkerhetslovens kap. 9 eller 10.

b. Oppgaver av operativ karakter

Kystverket har ansvar for akutt forurensning fra skip. Dette fremgår av forurensningslovens §§ 7 annet og fjerde ledd, jf. 74, 75 og 76. Kystverket er delegert ansvar for å kunne reagere overfor skip som enten har forårsaket akutt forurensning eller hvor det er fare for forurensning. Sjøfartsdirektoratet er maritim rådgiver for Kystverket.

Kystverkets myndighet gjelder utarbeidelse av beredskapsplaner og myndighet til å treffe enkeltvedtak og i tillegg gi forskrifter vedrørende norske og utenlandske skip som kan forårsake oljeskader av betydning for så vidt angår:

- stansing eller begrensning av utslipp
- reduksjon av brann- og eksplosjonsfare
- gassmålinger på og i umiddelbar nærhet av skipet
- trimming av skipet
- iverksetting av eventuell nødlossing
- forflytting av skip til nødhavn/strandsetningsplass

Det er en rolle av overvåkende og rådgivende karakter.

Det er den ansvarlige for forurensningen eller potensiell forurensning som skal treffe tiltak og iverksette disse. Den ansvarlige kan være eieren av skipet, skipets reder og kapteinen. Såfremt en av disse treffer tiltak og iverksetter dette og det forløper bra, har verken Kystverket

eller Sjøfartsdirektoratet anledning eller hjemmel til å gripe inn. Kystverket kan yte bistand hvis den ansvarlige anmoder om det. Et viktig kriterium her er imidlertid at det er skjedd forurensning eller det er fare for forurensning fra skip. Videre blir det kun aktuelt å gripe inn overfor skip dersom den ansvarlige ikke sørger for tiltak for hindre forurensningen eller sørger for tiltak dersom forurensningen har skjedd. Det er videre viktig å være oppmerksom på at inngrep i disse tilfelle vil variere, etter hvor uhellet inntreffer, og om forurensningen stammer fra norsk eller utenlandsk skip.

5 Gjeldende rutiner for meldinger om sjøulykker m.v. til Sjøfartsdirektoratet og politiet

Lovbestemmelser om melde - og rapporteringsplikt er gitt i sjøloven § 475 (sjøulykker og grunnstøtingen og kollisjoner som ikke er sjøulykker), skipssikkerhetsloven § 34 og § 37, 1. ledd a (utslipp eller fare for utslipp av farlige eller forurensende stoffer) og skipssikkerhetsloven § 47 (sjøulykker, arbeidsulykker og sabotasje eller piratvirksomhet). Unnlatt varsling i samsvar med § 34 eller § 37 kan sanksjoneres med overtredelsesgebyr eller straff, men ikke overtredelse av § 47. Brudd på meldeplikten: Sjøloven § 475 kan straffes etter straffeloven § 414 annet ledd, men kan ikke sanksjoneres med overtredelsesgebyr.

Med hjemmel i bl.a. foran nevnte lovbestemmelser er det gitt egen forskrift om melde – og rapporteringsplikt. Forskrift av 27.06.2008 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs trådte i kraft 1. juli 2008. Nærmere bestemmelse om hva som skal meldes hvor fremgår av forskriftens § 4.

Etter forskriftens § 4 første ledd skal skipsføreren eller rederiet uten opphold gi melding om:

- a) sjøulykke, herunder arbeidsulykke som er å anse som sjøulykke,
- b) grunnstøting eller kollisjon, selv om tilfellet ikke er å anse som sjøulykke,
- c) arbeidsulykke, selv om tilfellet ikke er å anse som sjøulykke, men hvor evakuering anses nødvendig.

Dersom det er behov for assistanse skal meldingen gis til hovedredningsentralene eller kystradiostasjon. Dersom det ikke er behov for assistanse gis meldingen til Sjøfartsdirektoratet (jfr. § 4 annet ledd).

Fritidsbåter kan gi melding direkte til politiet, jfr. § 4 tredje ledd. Sjøfartsdirektoratet mottar de fleste meldinger om ulykker direkte fra vedkommende fartøy. I siste halvår 2008 ble 15 % av ulykker meldt til Sjøfartsdirektoratets beredskapstelefon meldt av hovedredningsentral.

Den instans som mottar melding i henhold til annet ledd skal umiddelbart varsle politiet (se § 4 femte ledd).

Plikten til å videreformidle meldinger om sjøulykker m.v. til politiet synes i liten grad å være kjent av hovedredningssentralene, kystradiostasjonene og Sjøfartsdirektoratet. Den synes i ennå mindre grad å være etterlevd.

Hovedredningssentralene varsler i utgangspunktet kun Sjøfartsdirektoratet og Statens Havarikommisjon for Transport (SHT). I noen tilfeller varsler hovedredningssentral SHT, men ikke Sjøfartsdirektoratet. Politiet varsles ikke uten at de skal involveres i redningsarbeid.

Kystradiostasjonene videreformidler meldinger ”av mer alvorlig karakter” videre til hovedredningssentralene. De videresender (tross forskriftens ordlyd) aldri meldinger direkte til politiet. Foranstående bygger på kontakt med enkeltpersoner ansatt i de nevnte etater, og gjennomgang av mottatte meldinger.

Sjøfartsdirektoratet har ennå ikke innført rutiner som medfører at Sjøfartsdirektoratet varsler politiet i samsvar med § 4 femte ledd. Følgen av dette er at et stort antall saker som normalt ville blitt etterforsket av politiet, forblir ukjent for politiet.

I brev av 06.03.2009 fra Sjøfartsdirektoratet til Nærings – og handelsdepartementet fremgår følgende:

” En av årsakene til at meldingsrutinene ikke har fungert i forhold til politiet er at de ikke er blitt innarbeidet i Sjøfartsdirektoratets interne prosedyrer for varslingsformidling. En del av organisasjonen har ikke vært oppmerksom på denne endringen i forhold til det utkastet til forskrift som har vært sendt ut på intern høring i direktoratet. Man har derfor ikke innrettet seg etter forskriften. Først etter brevet fra Rogaland statsadvokatembeter er organisasjonen blitt fullt oppmerksom denne oppgaven som er pålagt direktoratet. Oppgaven medfører i praksis at beredskapsvakten i direktoratet skal videreformidle varslingen til aktuelt politidistrikt på alle døgnets tidspunkter. Dette betyr at beredskapsvakten må ha oversikt over den geografiske inndelingen av politidistriktene. Sjøfartsdirektoratets beredskapsvaktjeneste er ikke bygget opp til å betjene denne oppgaven, verken når det angår utstyr eller kompetanse. Vår beredskapsvakt har i oppstarten kun en mobiltelefon til disposisjon i motsetning til hovedredningssentralen som har et profesjonelt telekommunikasjonsopplegg og vel etablerte kommunikasjonsprosedyrer.”

For melding om utslipp eller fare for utslipp av farlige eller forurensende stoffer er det egne regler i forskriftens kap. 4, jfr. § 4 syvende ledd og § 6 andre ledd.

Et norsk skip som ikke befinner seg innenfor norsk søk - eller redningsregion kan gi melding til ansvarlig redningssentral i det området skipet befinner seg (§ 4 fjerde ledd). Det følger av forskriftens oppbygging at norsk politi da i denne fase normalt ikke vil få varsel om hendelsen som har utløst melding, oftest heller ikke senere.

Sjøfartsdirektoratet får også rapporter om sjøulykker, andre hendelser og yrkessykdommer i medhold av forskriftens § 6. Det følger av denne at skipsføreren eller rederiet skal rapportere følgende forhold til Sjøfartsdirektoratet på fastsatt skjema innen 72 timer etter at hendelsen inntraff:

- a) Alle meldingspliktige sjøulykker og hendelser som nevnt i § 4. Arbeidsulykker skal rapporteres uavhengig av om det ble foretatt evakuering av den skadede personen.
- b) Yrkessykdommer.
- c) Sabotasje, piratangrep eller andre alvorlige anslag mot skipet eller ombordværende eller forsøk på slike angrep eller anslag.

I forhold til Statens Havarikommisjon for Transport synes de nye varslingsregler fra 01.07.08 å ha fungert adskillig bedre enn for politiet. I følge årsrapporten for 2008 erfarer Sjøfartsavdelingen at det nye varslingsystemet gir en rask og god oversikt om ulykkesbildet til sjøs. Dette gjelder både ulykker og hendelser med norske fartøyer inkludert fiskefartøyer, og utenlandske skip i norske farvann. Den totale innrapporteringen for 2008 endte på 196 varsler, hvorav 45 hendelser ble definert som sjøulykker i henhold til sjøloven. Det var sjøulykker og arbeidsulykker om bord i skip hvor det var betydelig skade eller umiddelbar fare for betydelig skade på person, miljø, skip, last eller eiendom utenfor skipet. Av disse medførte syv hendelser obligatoriske undersøkelser mens 65 hendelser falt utenfor definisjon av sjøulykke. Sjøfartsavdelingen mottok i tillegg 79 andre varsler om hendelser som den i utgangspunktet ikke undersøker. Omtrent 80 % av rapportene kom fra Sjøfartsdirektoratet, mens hovedredningssentralene, politiet og assuransen sto for omtrent 20 % av rapporteringen.

Slik utvalget ser det fungerer dagens varslingsregler helt tilfredsstillende i forhold til politiet. Det bør innskjerpes at de ulike meldingsmottakene fullt ut forholder seg til de til enhver tid gjeldende forskrifter.

6 Andre myndigheter som involveres i sjøulykker m.v.

6.1 Statens Havarikommisjon for Transport

Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) er en offentlig undersøkelseskommisjon hvis oppgave er å undersøke ulykker og hendelser innen luftfart, veitrafikk, sjøfart og jernbane (herunder også sporveier og T-bane). Instruks for SHT er fastsatt av Samferdselsdepartementet 21. juni 1999 med endringer av 1. juli 2002, 27. september 2005 og 1. september 2008. Kommisjonen har kontorer på Lillestrøm.

Formålet med SHT sine undersøkelser er å utrede forhold som antas å ha betydning for forebygging av transportulykker. Kommisjonen skal ikke ta

stilling til sivilrettslig etter strafferettslig skyld og ansvar. SHT avgjør selv omfanget av de undersøkelser som skal foretas.

Det er opprettet en sjøfartsavdeling i SHT fra 1. juli 2008. SHT skal undersøke sjøulykker innenfor de rammer som fremgår av lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) kapittel 18 avsnitt II Undersøkelse av sjøulykker og forskrifter fastsatt med hjemmel i loven. Som for ulykker innen de andre transportformene skal undersøkelser av sjøulykker ha som formål å kartlegge forhold av betydning for å forebygge nye ulykker og alvorlige hendelser, og får å bedre sjøsikkerheten generelt. Undersøkelsene skal ikke ha som formål å fordele strafferettslig skyld og ansvar.

I henhold til lovverket skal kommisjonen undersøke alle sjøulykker med norske passasjerskip samt sjøulykker med andre norske skip, herunder fiskefartøy, der mannskap, skipsfører eller noen annen som følger med skipet har eller antas å ha mistet livet eller har kommet betydelig til skade. Videre kan kommisjonen undersøke ulykker med utenlandske skip som forulykker innenfor Norges territorialfarvann, samt ulykker med utenlandske skip som forulykker i andre farvann når flaggstaten samtykker eller det i henhold til folkeretten kan utøves norsk jurisdiksjon. Havarikommisjonen kan også undersøke andre ulykker, herunder ulykker med fritidsfartøy, dersom klarlegging av årsaksforholdene kan bidra til øket sikkerhet til sjøs.

Tidligere ordning med sjøforklaringer er erstattet av dette nye lovverket. Ordningen med "Den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten" ble også opphevet 1. juli 2008

Kommisjonen kan be om bistand fra bl.a. politiet og andre myndigheter (herunder Sjøfartsdirektoratet). Kommisjonen gir ikke bistand til politiet. De opplysninger kommisjonen innhenter kan heller ikke brukes i straffesak.

I perioden 01.07 – 31.12.2008 fikk sjøfartsavdelingen innrapportert 196 varsler, hvorav 45 hendelser ble definert som sjøulykker i henhold til sjøloven. Syv av hendelsene medførte obligatoriske undersøkelser. Alle disse var pågående ved utløpet av 2008. Det følger av SHT sin strategiplan at det forventes 25-30 obligatoriske undersøkelser hvert år.

6.2 Kystverket

Kystverket er Fiskeri- og kystdepartementets etat for sjøtransport, sjøsikkerhet, havner og beredskap mot akutt forurensning.

Kystverket har også ansvar for akutt forurensning fra skip. Dette fremgår av forurensningslovens § 7 annet og fjerde ledd, jf. 74, 75 og 76. Ved akutt forurensning fra norsk fartøy skal det varsles i henhold til bestemmelsene i forurensningsloven § 39 jf. forskrift om varsling av akutt forurensning eller fare for akutt forurensning av 09.07.1992 med senere

endringer. Kystverket er delegert ansvar for å kunne reagere overfor skip som enten har forårsaket akutt forurensning eller hvor det er fare for forurensning. Sjøfartsdirektoratet er maritim rådgiver for Kystverket.

Kystverket har myndighet til å utarbeide beredskapsplaner og til å treffe enkeltvedtak og gi forskrifter vedrørende norske og utenlandske skip som kan forårsake oljeskader av betydning for så vidt angår:

- stansing eller begrensning av utslipp,
- reduksjon av brann- og eksplosjonsfare,
- gassmålinger på og i umiddelbar nærhet av skipet,
- trimming av skipet,
- iverksetting av eventuell nødlossing,
- forflytting av skip til nødhavn/stransettingsplass.

Det er en rolle av overvåkende og rådgivende karakter. Det er den ansvarlige for forurensningen eller den potensielle forurensning som skal treffe tiltak og iverksette disse. Den ansvarlige kan være eieren av skipet, skipets reder og kapteinen. Såfremt en av disse treffer tiltak og iverksetter dette og det forløper bra, har verken Kystverket eller Sjøfartsdirektoratet anledning eller hjemmel til å gripe inn. Kystverket kan yte bistand hvis den ansvarlige anmoder om det.

Et viktig kriterium er imidlertid at det er skjedd forurensning eller det er fare for forurensning fra skip. Videre blir det kun aktuelt å gripe inn overfor skip dersom den ansvarlige ikke sørger for tiltak for å hindre forurensningen eller sørger for tiltak dersom forurensningen har skjedd. Det er videre viktig å være oppmerksom på at inngrep i disse tilfeller vil variere, etter hvor uhellet inntreffer, og om forurensningen stammer fra norsk eller utenlandsk skip.

6.3 Kystvakten

Kystvaktens oppgaver fremgår av Kystvaktloven kap. 3. Etter § 11 (Miljøoppgaver m.v.) kan Kystvakten bl.a. føre kontroll med at skipssikkerhetsloven kap. 5 (miljømessig sikkerhet) blir overholdt. Med hjemmel i Kystvaktloven § 12 (Andre oppsynsoppgaver) kan Kystvakten bl.a. føre kontroll med overholdelse av bestemmelsene gitt i eller i medhold av de øvrige deler av skipssikkerhetsloven, lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids – og småbåter kap. 2 og lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten kap. 6A. Politiets kompetanse etter sjøloven § 145 og regler gitt i medhold av den, gjelder tilsvarende for Kystvakten. Det følger av Kystvaktloven § 19 at Kystvaktens myndighet etter forannevnte bestemmelser er komplementær og subsidiær i forhold til øvrige kontrollmyndigheter. I samarbeidsavtale mellom Kystvakten og Sjøfartsdirektoratet av oktober 2000 er det gitt nærmere retningslinjer for samarbeidsformen mellom de to etater.

Etter Kystvaktloven § 14 skal Kystvakten bl.a. delta i og gjennomføre søk og redningsaksjoner ved faresituasjoner og ulykker til sjøs. Kystvaktens

deltagelse i redning og søk ytes som bistand til politiet, jfr. Kystvaktloven § 17. Etter Kystvaktloven § 23 kan Kystvakten treffe de tiltakene som er nødvendige for å opprettholde ro og orden i redningsområder.

Kystvaktens tjenestemenn har begrenset politimyndighet når det gjelder kontroll med overholdelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av Kystvaktloven eller de lovene som det er vist til i Kystvaktloven §§ 9 til 12 (herunder skipssikkerhetsloven).

Kystvaktens tjenestemenn kan foreta etterforskning ved mistanke om overtredelse av bestemmelser gitt i eller medhold av disse lovene, ved andre straffbare handlinger som er begått innenfor Kystvaktens jurisdiksjonsområde (jf. Kystvaktloven § 3) og ellers etter begjæring av vedkommende påtalemyndighet. Innenfor territorialgrensen og i saker tilknyttet kontinentalsokkelvirksomhet, er Kystvakten underlagt vedkommende politimester eller særskilt utpekt politimester ved utøvelse av sin lovbestemte begrensede politimyndighet. Utenfor territorialgrensen utøver Kystvakten (for saker som ikke er tilknyttet kontinentalsokkelvirksomheten) sin lovbestemte begrensede politimyndighet i samråd med utpekt politimester (jfr. Kystvaktinstruksen § 11).

Kystvakten vil ved sin tilstedeværelse ved sjøulykke m.v. i mange tilfeller ha en sentral rolle ved bevissikring og den innledende etterforskning.

7 Samarbeidet mellom politi/påtalemyndighet og andre fagorgan for enkelte andre sakstyper

Oversikten nedenfor viser enkelte eksempler. Den er ikke på noe punkt uttømmende.

7.1 Arbeidstilsynet

Arbeidstilsynet (Atil) fører tilsyn med at bestemmelsene i og i medhold av arbeidsmiljøloven blir overholdt. Atil er organisert med et direktorat i Trondheim og syv regionkontorer. Overtredelse av loven er undergitt offentlig påtale.

Samarbeidet mellom politi/påtalemyndighet og Atil er formalisert i Rundskriv fra Riksadvokaten del II – nr. 1/1996, særlig punkt IV. Rundskrivet omhandler også samarbeid med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), Petroleumstilsynet (Ptil, jf. punkt 7.2) og forurensningsmyndighetene, jf. punkt 7.5.

Der Atil under tilsyn eller gjennom tips blir gjort kjent med alvorlige brudd på arbeidsmiljøloven, anmeldes forholdet til politidistriktene av regionkontorene. I 2008 ble det for hele landet anmeldt 81 saker til politiet. Kvaliteten på anmeldelser fra Atil er gjennomgående god. I anmeldelsen redegjøres det både for fakta og juss som Atil mener er relevant i saken. Under etterforskning bistår Atil politiet med fagkyndighet, og før påtalevedtak, kan saken ved behov sendes til Atil for uttalelse hvor både

de objektive og subjektive vilkår for straff (inkludert vilkår for foretaksstraff) blir vurdert.

Etter arbeidsmiljøloven er alvorlige arbeidsulykker meldingspliktige til både politi og Atil. I slike saker vil det være samarbeid mellom Atils inspektører og politiets etterforskere (taktisk og teknisk) på åstedet. Deretter avholdes det oppsummeringsmøte for felles vurdering av sakens videre behandling. Når politiet er ferdig med sin etterforskning, og før påtalevedtak, sendes slike saker som hovedregel til Atil for uttalelse som nevnt ovenfor.

Når straffesaken er rettskraftig, gis det underretning til Atils regionkontor. Ved positiv påtaleavgjørelse får Atil kopi av påtalevedtaket/dommen (normalt kopi av forelegg).

7.2 Petroleumstilsynet

Petroleumstilsynet (Ptil) fører tilsyn med at bestemmelsene i og i medhold av petroleumsloven blir overholdt. Ptil holder til i Stavanger. Ved kgl. res. av 8. januar 1993 ble det bestemt at ansvaret for utøvelse av politimyndighet på kontinentalsokkelen er fordelt til Rogaland, Nordmøre og Romsdal, Helgeland og Troms politidistrikt. Statsadvokatene i Rogaland har påtalemyndighet for hele kontinentalsokkelen, jf. påtaleinstruksen § 33-1. Overtredelse av loven er undergitt offentlig påtale.

Samarbeidet mellom politi/påtalemyndighet og Ptil er formalisert i Rundskriv fra Riksadvokaten del II – nr. 1/1996, særlig punkt IV. Det er også utarbeidet en egen veiledning om samarbeidet av 3. april 1995. I tillegg har Ptil (tidligere del av OD) utarbeidet en intern prosedyre for behandling av politisaker av 24. november 1999.

Ptil har til dags dato ikke politianmeldt noen saker innenfor sitt ansvarsområde.

Alvorlige ulykker på kontinentalsokkelen, eks. arbeidsulykker eller andre ulykker knyttet til petroleumsvirksomhet, er meldingspliktig både til politi og Ptil. I ovennevnte rundskriv, veiledning og prosedyre er det fastsatt spesifikke samarbeidsrutiner ved etterforskning av slike ulykker.

Når melding om ulykke mottas, opprettes telefonkontakt mellom politi og Ptils beredskapsvakt hvor en diskuterer sakens faktum, og hvorvidt det er rimelig grunn for politiet til å undersøke om det foreligger straffbare forhold i saken. Dersom så er tilfellet starter politiet normalt straksetterforskning ved utreise til installasjonen. Ved utreise bistår Ptil politiet både taktisk (bisitter under avhør) og teknisk i tillegg til sin egen granskning. Etter hjemreise avholdes det et oppsummeringsmøte for felles vurdering av sakens videre behandling.

Politiet fortsetter sin etterforskning ved avhør og innhenting og gjennomgang av dokumentasjon og lignende. Også her bistår Ptil, eks.

som bisitter under avhør på land. Når saken er ferdig etterforsket, og før påtalevedtak, sendes saken til Ptil for uttalelse hvor både de objektive og subjektive vilkår for straff (inkludert vilkår for foretaksstraff) blir vurdert.

Når straffesaken er rettskraftig, gis det underretning til Ptil. Ved positiv påtaleavgjørelse får Ptil kopi av påtalevedtaket/dommen (normalt kopi av forelegg).

7.3 Statens helsetilsyn

Helsetilsynet (Htil) fører tilsyn med at bestemmelsene i og i medhold av blant annet helsepersonelloven blir overholdt. Statens helsetilsyn holder til i Oslo. I tillegg er det helsetilsyn i hvert fylke ledet av en fylkeslege underlagt fylkesmennene. Offentlig påtale finner bare sted hvis allmenne hensyn krever det, eller etter begjæring fra Statens helsetilsyn. I 2008 begjærte Statens helsetilsyn påtale i 5 saker etter lov om helsepersonell.

Samarbeidet mellom politi/påtalemyndighet og Htil i saker etter helsepersonelloven, er formalisert i Rundskriv fra Riksadvokaten del II – nr. 1/2001, særlig punkt V, og Statens helsetilsyns rundskriv IK-2/2008.

Der Htil under tilsyn eller tips blir kjent med alvorlige brudd på helsepersonelloven, anmeldes forholdet til politiet av helsetilsynet i fylket eller av Statens helsetilsyn. Politiet igangsetter etterforskning ved primært avhør, innhenting og gjennomgang av dokumentasjon. Under denne etterforskningen vil politiet kunne søke råd og hjelp av helsetilsynet i fylket. Når saken er ferdig etterforsket, sendes denne til Statens helsetilsyn for vurdering av om påtale skal begjæres eller ikke. I de tilfeller hvor påtale begjæres, gir Statens helsetilsyn også en uttalelse om hvorvidt de objektive og subjektive vilkår for straff (inkludert vilkår for foretaksstraff) er oppfylt.

Politiet skal også varsles ved unaturlige dødsfall eller andre uønskede hendelser under helsepersonells behandling av pasienter som kan skyldes feil, forsømmelse eller uhell ved undersøkelse eller behandling av sykdom eller skade. I slike tilfeller skal politiet søke råd (som oftest pr. telefon/e-post eller kortvarig utlån av kopisak) hos helsetilsynet i fylket om hvorvidt det er rimelig grunn til å undersøke om det foreligger straffbare forhold i saken. Dersom det anbefales etterforskning, vil politiet under etterforskningen kunne søke råd og hjelp hos det samme helsetilsyn. Når saken er ferdig etterforsket sendes denne til Statens helsetilsyn for vurdering av offentlig påtale, og eventuelt hvorvidt de objektive og subjektive vilkår for straff (inkludert vilkår for foretaksstraff) er oppfylt.

Når straffesaken er rettskraftig, gis det underretning til Statens helsetilsyn. Ved positiv påtaleavgjørelse får Statens helsetilsyn kopi av påtalevedtaket/dommen (normalt kopi av forelegg).

7.4 Kulturminnemyndighetene

Overtredelse av kulturminneloven blir som hovedregel anmeldt til politiet av fylkeskommunene. Riksantikvaren og enkelte museer kan også anmelde brudd på loven. Overtredelse av kulturminneloven er undergitt offentlig påtale.

Samarbeidet mellom politi/påtalemyndighet og rett fagmyndighet etter kulturminneloven, er formalisert i Rundskriv fra Riksadvokaten del II – nr. 4/1986.

I anmeldelsen redegjøres det for sakens faktum hvor det ofte vedlegges bilder. Kvaliteten på anmeldelser i slike saker er gjennomgående god. I ovennevnte rundskriv presiseres det at rette fagmyndighet etter kulturminneloven vil kunne bistå politiet i den umiddelbare bevissikring som fotografering og oppmåling. Der hvor det er konstatert skade eller fare for skade på et kulturminne, kan fagmyndigheten bistå politiet med dokumentasjon. Når saken er ferdig etterforsket, kan den ved behov sendes til rette fagmyndighet etter loven (normalt fylkeskommunen) for uttalelse hvor både de objektive og subjektive vilkår for straff (inkludert vilkår for foretaksstraff) blir vurdert.

Når straffesaken er rettskraftig, gis det underretning til rett fagmyndighet. Ved positiv påtaleavgjørelse får fagmyndigheten kopi av påtalevedtaket/dommen (normalt kopi av forelegg).

7.5 Forurensningsmyndighetene

Forurensningsloven § 81 regner opp forurensningsmyndighetene. I tilknytning til straffesaker om ulovlig forurensning er det Statens Forurensningstilsyn (SFT), fylkesmannen og kommunen som kan være aktuell forurensningsmyndighet. Overtredelse av forurensningsloven er undergitt offentlig påtale med unntak av saker hvor overtredelsen bare har ført til ubetydelig forurensning eller til ubetydelig fare for forurensning. I slike tilfeller skjer offentlig påtale bare etter begjæring fra rett forurensningsmyndighet.

Samarbeidet mellom politi/påtalemyndighet og forurensningsmyndighetene, er formalisert i Rundskriv fra Riksadvokaten del II – nr. 4/1989, særlig punkt VI, og Rundskriv fra Riksadvokaten del II – nr. 2/1981, særlig punkt II som blant annet sier noe om politiet og de tidligere sjøfartsinspektørens mulighet til å søke bistand hos lokale Skipstilsyn, Sjøfartsdirektoratet, Det Norske Veritas og Statens Forurensningstilsyn.

Ved akutt forurensning kan politiet sammen med brannvesenet være de etater som først får befatning med saken. I samsvar med påtaleinstruksen § 7-3 skal slike tilfeller normalt forelegges vedkommende forurensningsmyndighet til uttalelse før etterforskning iverksettes. Slik uttalelse skal ikke avvendes hvor etterforskningens øyemed derved forspilles eller vanskeliggjøres. Det er politiet som skal sørge for den

umiddelbare bevissikring som beslag og vitneavhør.
Forurensningsmyndigheten vil kunne bistå her med sin fagkunnskap.

Under etterforskning kan det ofte være naturlig for politiet å konsultere forurensningsmyndigheten både om rettsspørsmål og spørsmål av faktisk/teknisk art. Forurensningsmyndigheten bør også gis anledning til å uttale seg om resultatet av etterforskningen, og forslag til den påtalemessige avgjørelse.

Ovennevnte samarbeidsformer vil også være aktuelle der hvor forurensningsmyndigheten av eget initiativ inngir politianmeldelse i saker som politiet ikke kjenner til.

Når straffesaken er rettskraftig, gis det underretning til rett forurensningsmyndighet. Ved positiv påtaleavgjørelse får fagmyndigheten kopi av påtalevedtaket/dommen (normalt kopi av forelegg).

7.6 Fiskeridirektoratet

Plikten til å føre forvaltningsmessig kontroll med at norsk og utenlandsk fiske i norske farvann utøves i samsvar med norske lover og forskrifter er tillagt Fiskeridirektoratet, Kystvakten og fiskesalgslagene. Fiskeridirektoratet er fagmyndighet. De fleste anmeldelser til politiet kommer fra Fiskeridirektoratet og Kystvakten. Politiet initierer selv ingen fiskerisaker relatert til Norges økonomiske sone.

Fiskeridirektoratet og Kystvakten har en felles håndhevelsesveiledning som bl.a har detaljerte retningslinjer m.h.t. hvilke saker som bør anmeldes. Påtalemyndigheten har vært involvert ved enkelte revisjoner av denne. Anmeldelsene fra Fiskeridirektoratet og Kystvakten har høy kvalitet. De har normalt en god og grundig faktumbeskrivelse. Som vedlegg til anmeldelsene følger alltid oppdatert regelverk.

Det er ikke formaliserte retningslinjer for samarbeid mellom politiet, påtalemyndigheten, Kystvakten og/eller Fiskeridirektoratet. Det avholdes 2. hvert år et større samarbeidsmøte hvor aktuelle problemstillinger behandles. Enkelt saker sendes ved behov Fiskeridirektoratet (aldri Kystvakten) til gjennomgang og uttalelse. Det blir da gitt uttalelse både om rent faglige spørsmål og juridiske spørsmål. Det er også stor grad av muntlig kontakt mellom politiet/påtalemyndigheten og Fiskeridirektoratet eller Kystvakten om enkeltspørsmål. Fiskeridirektoratet har en egen kontaktperson som bistår med at det oppnås kontakt med den eller de i direktoratet som har best kunnskap om aktuelle spørsmål.

Riksadvokaten har under utarbeidelse eget rundskriv som vil gi nærmere retningslinjer for behandling av fiskerisaker. Ved kgl. res. av 23. februar 1990 (jfr. påtaleinstruksen § 33-2) ble de bestemt at saker som gjelder brudd på lovgivningen om Norges økonomiske sone, herunder fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen rundt Jan Mayen, skal behandles av

statsadvokatene i Rogaland og statsadvokatene i Troms og Finnmark. Troms og Finnmark statsadvokatembetaer behandler saker som etterforskes av politimestrene nord for "gamle" Namdal politidistrikt. De aktuelle statsadvokater har i stor grad deltatt i samarbeidsmøter med fagmyndighet og kontrollorgan. Den påtalemessige sentralisering har ført til raskere og bedre saksbehandling. Reaksjonspraksis er også i større grad samordnet. Det er ingen sentralisering på politidistriktsnivå.

For saker som gjelder rømt oppdrettsfisk foreligger en rapport av 15. februar 2008 fra en arbeidsgruppe etablert og ledet av Økokrim etter oppdrag fra Riksadvokaten. Rapporten omhandler bl.a. hvordan politiet, påtalemyndigheten og fiskerimyndigheten skal sikre et godt samarbeid. I brev av 03.04.2009 har Riksadvokaten gitt sin tilslutning til arbeidsgruppens forslag samtidig som enkelte sentrale tiltak fremheves i brevet.

7.7 Andre fagmyndigheter

Oversikten ovenfor viser enkelte eksempler. Hovedelementene i nevnte rundskriv/retningslinjer, som eksempelvis det å sende straffesak til uttalelse eller innhente fagkyndighet på annen måte, brukes også i politiets samarbeid med Mattilsynet, Direktoratet for naturforvaltning m.v.

8 Felles veiledning

8.1 Innledning

Ved utarbeidelsen av skipssikkerhetsloven har det vært et mål å redusere antall straffverdige forhold ved å unngå sekkepostbestemmelser og legge inn et vesentlighetskrav for overtredelsen, samt ved å sette skyldkravet i de fleste straffebudene til forsett eller grov uaktsomhet (se skipssikkerhetsloven kap.10). I forarbeidene (se særlig NOU 2005: 4) har en vært tydelig på å beskrive handlingene. Straffebestemmelsene i skipssikkerhetsloven legger opp til et system hvor pliktene er klart delt mellom rederi og skipsfører/mannskap. De bestemmelsene som er straffebelagt er bestemmelser hvor overtredelse representerer en fare for skade på andres interesser (bruk av skadefølgeprinsippet), og hvor det dermed er nødvendig å reagere med sanksjon ved overtredelse. Det er ved denne vurdering sett hen til om nødvendig etterlevelse kan sikres ved bruk av andre sanksjoner enn straff (subsidiaritetsprinsippet), og i forlengelsen av dette er det i skipssikkerhetsloven kap. 9 innført bestemmelser om den administrative sanksjonen overtredelsesgebyr. Når det i forarbeidene er vurdert hvilke handlingsnormer som skal sanksjoneres med straff er det lagt til grunn at straff bare bør brukes ved alvorlige overtredelser.

8.2 Administrativ reaksjoner

8.2.1 Forhold som bør eller skal avgjøres med administrativ reaksjon

Det følger av arbeidsgruppens mandat at den bør lage utkast til retningslinjer for hvilke type overtredelser Sjøfartsdirektoratet som tilsynsmyndighet bør avgjøre med administrativ reaksjon. Den sentrale administrative reaksjon er overtredelsesgebyr. Hjemmel for ileggelse av overtredelsesgebyr ved overtredelser av skipssikkerhetsloven er gitt i lovens kap. 9. Bestemmelsene er basert på Sanksjonsutvalgets utredning NOU 2003:15 ”Fra bot til bedring”. Skipssikkerhetsloven § 55 gir hjemmel for overtredelsesgebyr til enkeltpersoner og § 56 gir grunnlag for det samme mot rederi. Det er i Ot. prp. nr 87 (2005 – 2006) uttalt følgende:

” Administrative sanksjoner er i mindre grad en personrettet reaksjon enn straff. Selv om det er på det rene hvem gjerningspersonen er, bør tilsynsmyndigheten derfor kunne velge å treffe vedtak om overtredelsesgebyr overfor rederiet i stedet for enkeltpersoner”.

Hvilke overtredelser som gir grunnlag for overtredelsesgebyr er i stor grad lovbestemt jfr § 55 første til tredje ledd og § 56. Enkelte utvidelser er foreslått i Ot. prp. nr 22 (2008-2009).

Nærmere regler om ileggelse av overtredelsesgebyr etter skipssikkerhetsloven er gitt i forskrift 2007 – 07 – 02 nr 852 Forskrift om fastsettelse og gjennomføring av overtredelsesgebyr etter lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 55 og § 56. Forskriften gir ikke supplerende veiledning m.h.t hvilke overtredelser som skal være gjenstand for overtredelsesgebyr.

Det følger av skipssikkerhetsloven § 55 første til tredje ledd at det kan gis overtredelsesgebyr for overtredelser av følgende bestemmelser:

Overtredelsesgebyr til den som har handlet på vegne av rederiet:

- § 6 – Rederiets alminnelige plikter
- § 9 – Teknisk sikkerhet
- § 11 – Drift og vedlikehold
- § 12 – Last og ballast
- § 13 – Sertifikater
- § 15 første ledd – Bemanning
- § 16 – Kvalifikasjonskrav og personlige sertifikater
- § 21 - Sikkerhetsinnretninger og utstyr
- § 22 - Tilrettelegging og utføring av arbeidet om bord
- § 24 - Hviletid
- § 32 – Teknisk miljømessig sikkerhet
- § 33 – Driften av skipet
- § 34 – Beredskap, varsling og rapportering
- § 35 – Levering av skadelige stoffer til mottaksanlegg
- § 36 – Skip som tas endelig ut av drift

Overtredelsesgebyr til skipsfører

- §§ 19, 29 og 37 – Skipsførerens plikter:
- § 12 – Last og ballast
- § 14 – Navigering
- § 15 annet ledd – Vakhold
- (§ 16 – Se foreslått lovendring Ot.prp. nr. 22(2008-2009))
- (§ 20 – Se foreslått lovendring Ot.prp. nr. 22 (2008-2009))
- § 22 – Tilrettelegging og utføring av arbeidet
- § 24 – Hviletid
- § 32 – Teknisk miljømessig sikkerhet
- § 33 – Driften av skipet
- § 34 – Beredskap, varsling og rapportering
- § 35 – Levering av skadelige stoffer til mottaksanlegg

Overtredelsesgebyr til andre som har sitt arbeid ombord:

- §§ 20 første ledd bokstav e og 38 – Plikter for andre som har arbeid ombord
- § 16 – Kvalifikasjonskrav og personlige sertifikater
- § 33 – Driften av skipet
- (Det er her foreslått vesentlig utvidelse i Ot. prp. nr. 22 (2008-2009))

Overtredelsesgebyr til rederiet:

- § 6 – Rederiets alminnelige plikter
- § 9 – Teknisk sikkerhet
- § 11 – Drift og vedlikehold
- § 12 – Last og ballast
- § 13 – Sertifikater
- § 14 – Navigering
- § 15 – Bemanning og vakhold
- § 16 – Kvalifikasjonskrav og personlige sertifikater
- §§ 19, 29 og 37 – Skipsførerens plikter
- §§ 20 første ledd bokstav e og 38 – Plikter for andre som har arbeid om bord
- § 21 - Sikkerhetsinnretninger og utstyr
- § 22 - Tilrettelegging og utføring av arbeidet om bord
- § 24 - Hviletid
- § 32 – Teknisk miljømessig sikkerhet
- § 33 – Driften av skipet
- § 34 – Beredskap, varsling og rapportering
- § 35 – Levering av skadelige stoffer til mottaksanlegg
- § 36 – Skip som tas endelig ut av drift

Alvorligheten av overtredelser av overnevnte bestemmelser vil kunne variere betydelig. Det følger av Ot. prp. nr 87 (2005 – 2006) s. 88 at det som er tiltenkt avgjort med overtredelsesgebyr er mindre lovbrudd som tidligere oftest ble avgjort med forelegg. Arbeidsgruppen er enig i at det bør være slik. På områder hvor overtredelser skjer hyppig bør det som framhevet i lovforarbeidene utarbeides standardiserte satser. Overtredelser av sjøveisreglene og mangler knyttet til sertifikater er eksempler på dette.

8.2.2 Utmåling av overtredelsesgebyr

a) Utmåling mot enkeltperson

Det følger av skipssikkerhetsloven § 55 fjerde ledd at overtredelsesgebyr kan ilegges etter faste satser eller utmåles i det enkelte tilfellet. Dersom det skal være faste satser, må disse fremgå av forskrift. Slike forskriftsbestemmelser er ikke gitt. Om det ikke anvendes faste satser, skal det i forskrift angis hvilke momenter det særlig skal legges vekt på ved utmålingen. Det skal også i forskrift fastsettes et maksimum.

Nærmere regler om utmåling av overtredelsesgebyr mot enkeltperson er gitt i § 3 i forskrift 2007-07-02 nr 852 om fastsettelse og gjennomføring av overtredelsesgebyr etter lov 16. februar 2007 nr 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 55 og § 56. Overtredelsesgebyret skal minimum utgjøre 0,2 ganger folketrygdens grunnbeløp (G), og maksimalt 0,6 G. Folketrygdens grunnbeløp er pr. 1. mai 2009 kr 72.881,-. 0,2 G utgjør dermed for tiden ca kr. 14.500, mens 0,6 G utgjør ca. kr. 43.700,-. I særlige tilfeller kan det ilegges høyere eller lavere overtredelsesgebyr enn minimums- og maksimumsbeløpet. Ved utmålingen skal det særlig legges vekt på:

- a) hvor alvorlig overtredelsen er, herunder overtredelsens omfang, virkning og graden av utvist skyld
- b) om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser
- c) om vedkommende har hatt eller kunne oppnå noen fordel ved overtredelsen
- d) om det foreligger gjentakelse i løpet av de siste to år
- e) vedkommendes økonomiske evne
- f) allmennpreventive hensyn

b) Utmåling mot rederi

I skipssikkerhetsloven § 56 annet ledd er angitt momenter som skal tillegges særlig vekt ved utmåling av overtredelsesgebyr mot rederiet. Nærmere regler om utmåling av overtredelsesgebyr mot rederi er gitt i § 4 i forskrift 2007-07-02 nr 852. Overtredelsesgebyr skal utmåles i hvert enkelt tilfelle. Overtredelsesgebyret skal minimum utgjøre 0,8 ganger folketrygdens grunnbeløp (G). Dette blir ca. kr. 56.000,-. I særlige tilfeller kan det ilegges lavere overtredelsesgebyr enn minimumsbeløpet. Ved utmålingen skal det særlig legges vekt på:

- a) hvor alvorlig overtredelsen er, herunder overtredelsens omfang, virkning og graden av utvist skyld

- b) om rederiet gjennom sikkerhetsstyringssystemet eller ved instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen
- c) om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser
- d) om rederiet har hatt eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen
- e) om det foreligger gjentakelse i løpet av siste to år
- f) rederiets økonomiske evne
- g) allmennpreventive hensyn

8.3 Politianmeldelser fra Sjøfartsdirektoratet

8.3.1 Vilkår for straffbarhet

Skipssikkerhetslovens straffebestemmelser er alle inntatt i lovens kap. 10. Skyldkravet varierer. For noen av bestemmelsene er det nok med uaktsomhet (§ 58, § 60, 1. og 2. ledd, § 61, 1. og 2. ledd). Andre bestemmelser kreves grov uaktsomhet (§ 61 3 ledd, § 62, § 63, § 64, § 65, § 66). Straffbar overtredelse etter § 67 krever forsett.

§§ 58 – 66 stiller alle som krav for straffbarhet at det foreligger vesentlig overtredelse av aktuelle handlingsnormer. I skipssikkerhetsloven § 69 (Fellesbestemmelse) er det i 1. ledd sagt følgende om hva som har betydning for vesentlighetsvurderingen:

”Ved vurdering av om en overtredelse av bestemmelsene i dette kapittel er vesentlig, skal det legges særlig vekt på overtredelsens omfang og virkninger og graden av utvist skyld.”

Vesentlighetskravet viser at overtredelsen må være av kvalifisert alvorlighetsgrad før det skal straffes. Av ordlyden og spesialmotivene til § 69 fremgår at det må foretas en helhetsvurdering av om forholdet er vesentlig. Hvor alvorlig overtredelsen må være vil variere fra bestemmelse til bestemmelse. Oppregningen i § 69 av forhold som skal vektlegges i denne vurderingen er ikke uttømmende. Dersom overtredelsen ikke har medført skade på liv, helse og/eller miljø, skal det mer til for å ilegge straff, og overtredelsesgebyr vil ofte være en mer passende reaksjonsform.

I en helhetsvurdering av om forholdet er vesentlig kan det ifølge loven og lovens forarbeider særlig legges vekt på følgende momenter:

- Omfanget av overtredelsen
 - Alvorlig mangler på fartøyet, overlasting og andre grove brudd på sikkerhetsbestemmelser anses normalt vesentlige.
 - Overtredelser som ikke isolert sett ville blitt ansett som vesentlige, kan likevel bli ansett som vesentlige dersom overtrederen samtidig har begått flere lovbrudd, og disse skal sanksjoneres under ett.
 - En rekke små overtredelser av samme bestemmelse, kan også innebære at overtredelsene i sum ansees vesentlige.

- Virkningen av overtredelsen.
 - Konsekvenser for liv, helse, miljø. Hvor overhengende var fare for skade?
 - Hvor store ville konsekvensene blitt om faren hadde inntrådt?
 - Fortjeneste som følge av overtredelsen og i så fall hvor stor den er eller kunne ha vært.
- Graden av utvist skyld
 - Forsettlig overtredelser vil normalt bli ansett som vesentlige.
 - Planmessige overtredelser som har skjedd for å spare kostnader eller øke fortjenesten vil så godt som alltid oppfylle vesentlighetskravet.
- Om overtredelsen er egnet til å skade de interesser handlingsnormen skal beskytte.

Gjentagelse tillegges ikke selvstendig betydning i vesentlighetsvurderingen (jf. NOU 2003:15 s. 155-156), men kan i noen tilfeller trolig inngå som et moment i skyldvurderingen og underbygge planmessige overtredelser.

Etter skipssikkerhetsloven § 67 straffes brudd på rederiets og skipsførerens plikt til å følge tilsynsmyndighetens vedtak gitt i medhold av lovens § 52 (tvangstiltak overfor skip) og § 53 (stansing og bording av skip i fart). Som nevnt ovenfor kreves det i disse tilfeller forsett, men det er ikke krav om at overtredelsen skal være vesentlig. Etter arbeidsgruppens mening må den klare hovedregel være at Sjøfartsdirektoratet anmelder forhold hvor vilkårene for straff kan være tilstede. Det kan også være aktuelt å anmelde for å få nærmere avklaring m.h.t. dette. I mange tilfeller vil etterforskning vise at grunnlag for straff ikke er tilstede. Dette kan for eksempel skyldes at det ikke kan føres bevis for annet enn vanlig uaktsomhet, eller at forholdet ikke er å anse som vesentlig. Det må etableres rutiner for retur av henlagte saker til Sjøfartsdirektoratet, slik at disse kan vurderes i forhold til evt. overtredelsesgebyr.

8.3.2 Innholdet i anmeldelse

En anmeldelse må så langt som mulig inneholde en entydig identifisering av den anmeldte (herunder personalia og stilling/funksjon). Involverte fartøy må angis med fullstendig navn og registreringsnummer. Rederi må angis med fullstendig navn (herunder organisasjonsform), foretaksnummer og firmaadresse.

Hjemmelsrekke (herunder internasjonalt regelverk inkorporert i norsk rett) for aktuelle overtredelser bør klart fremgå av anmeldelsen. I forlengelse av dette må det gis en nærmere redegjørelse for det aktuelle forhold (tid, sted, hva har skjedd). Anmeldelser bør og inneholde en foreløpig vurdering fra Sjøfartsdirektoratet om forholdets straffverdighet.

Av anmeldelsen må det også fremgå om det er deler av saksforholdet Sjøfartsdirektoratet mener bør avgjøres eller er avgjort med overtredelsesgebyr.

8.3.3 Adressat for anmeldelse

Saken skal anmeldes til det politidistrikt som har det stedlige ansvar, jfr. pkt. 4.2. Hvilket politidistrikt dette er vil oftest lett kunne finnes ved skipets posisjon (innenfor politidistrikts grenser) eller rederiets hovedkontor (NOR – fartøy og norskeide NIS - fartøy) for sjøulykker m.v. utenfor norsk territorialfarvann. Om NIS-registrert skip har utenlandsk reder, skal forhold som har skjedd utenfor riket som hovedregel anmeldes til Hordaland politidistrikt. Hva som menes med rederi fremgår av skipssikkerhetsloven §4. Når sak registreres er det viktig at vedkommende politidistrikt umiddelbart legger Sjøfartsdirektoratet inn som fornærmet (jfr. pkt. 8.6.5 om underretninger m.v.)

8.4 Politietterforskning uten anmeldelse

Politiet skal varsles om sjøulykke m.v., jf. punkt 5.1. Politi og påtalemyndighet er ikke avhengig av anmeldelse og påtalebegjæring for å beslutte å iverksette etterforskning av en slik ulykke. Overtredelser av sjøfartsregelverket, i all hovedsak skipssikkerhetsloven med forskrifter, er undergitt ubetinget offentlig påtale, jf. straffeloven § 77.

Politiet kan foreta etterforskning når det som følge av anmeldelse ”eller andre omstendigheter er rimelig grunn til å undersøke om det foreligger straffbart forhold som forfølges av det offentlige”, jf. straffeprosessloven § 224, 1. ledd, og påtaleinstruksen § 7-4. Formålet med etterforskningen er å skaffe til veie de nødvendige opplysninger for å avgjøre spørsmålet om tiltale, å tjene som forberedelse for rettens behandling av spørsmålet om straffeskyld og eventuelt spørsmålet om fastsettelse av reaksjon, og å fullbyrde straff og andre reaksjoner, jf. straffeprosessloven § 226. Etterforskningen skal være objektiv og upartisk.

Politiet har ikke plikt til å sette i gang etterforskning i alle tilfeller det er rettslig adgang til det. Avgjørelsen vil bero på et skjønn hvor viktige momenter vil være sannsynligheten for at det foreligger straffbart forhold og sakens alvor sammenholdt med hvilken etterforskningsinnsats og hvilke etterforskningstiltak som vil kunne være aktuelle, jf. rundskriv fra Riksadvokaten del II nr. 3/1999, særlig punkt III. I vurderingen av sakens alvor vil opplysninger om hvorvidt sjøulykken har voldt fare for menneskers liv eller helse, miljøet eller betydelige materielle verdier stå sentralt.

Ved alvorlige sjøulykker vil politi og påtalemyndigheten normalt konsultere Sjøfartsdirektoratet som rett tilsyn/fagmyndighet før en beslutter om etterforskning skal iverksettes. Sjøfartsdirektoratets syn i saken er rådgivende og vil normalt være av stor betydning for den påtalebeslutning som tas.

Når etterforskning besluttes for mulig overtredelse av skipssikkerhetsloven bør det innføres regel om at Sjøfartsdirektoratet alltid legges inn som fornærmet i BL. Det bør også vurderes om det er mulig å få BL programmert slik at Sjøfartsdirektoratet automatisk blir lagt inn som fornærmet hvor sak kodes med skipssikkerhetsloven.

Ved brann og andre ulykker kan det også foretas etterforskning for å finne

årsaken selv om det ikke er grunn til mistanke om straffbart forhold, jf. straffeprosessloven § 224, 4. ledd og påtaleinstruksen § 7-4. Ved sjøulykker som undersøkes av Statens Havarikommisjon for Transport (SHT), jf. sjøloven kapittel 18 II, kan politietterforskning foretas i den utstrekning påtalemyndigheten finner grunn til det, jf. påtaleinstruksen § 7-4, 4. ledd. Sjøfartsdirektoratet og SHT skal varsles i de tilfeller hvor slik etterforskning iverksettes jfr. påtaleinstruksen § 7-3 annet ledd og § 7-4 fjerde ledd.

Det forventes at antall politietterforskinger av sjøulykker hvor det ikke foreligger mistanke om straffbart forhold vil være færre etter opprettelsen av SHT som egen undersøkelsesmyndighet.

8.5 Behov for informasjonsutveksling – taushetsplikt

Om det foreligger mistanke om overtredelse i sjøfartsforhold m.v. vil det ofte i flere faser være stort behov for utveksling av informasjon mellom politi, påtalemyndighet og Sjøfartsdirektoratet. I en tidlig fase vil politiet f.eks. ha behov for fartøyinformasjon og opplysninger om sertifikater, tidligere ulykker og pålegg etter inspeksjoner. Sjøfartsdirektoratet har behov for opplysning om besluttet etterforskning. Dette for å unngå at direktoratet forbereder administrative reaksjoner i samme sak. Nærmere om aktuell informasjonsflyt fremgår av pkt. 8.6. flg. Ulike regelsett regulerer denne informasjonsutvekslingen.

Opplysninger fra politiet og påtalemyndigheten til Sjøfartsdirektoratet:

Politi og påtalemyndighetens taushetsplikt etter straffeprosessloven § 61a, jf. politiloven § 24, er ikke til hinder for at opplysninger brukes for å oppnå det formål de er gitt eller innhentet for, bl.a. kan opplysningene brukes i forbindelse med etterforskning, saksforberedelse, avgjørelse, gjennomføring av avgjørelsen, oppfølging og kontroll, jf. straffeprosessloven § 61c nr. 2 og påtaleinstruksen § 3-3 nr. 2.

Etterforskningen nødvendiggjør ofte bruk av sakkyndighet som ikke besittes av politi og påtalemyndigheten. Taushetsplikten vil ikke være til hinder for dette uansett om dette skjer ved en formelt oppnevnt eller engasjert sakkyndig, eller ved at saken forelegges for andre offentlige myndigheter for uttalelse før påtalevedtak, jf. Bjerke/Keiserud side 262-263. Tilsvarende gjelder ved en eventuell rettslig behandling av den sak opplysningene er innhentet i.

I noen tilfeller har politiet også en opplysningsplikt, se f.eks. strl §224 fjerde ledd. Når det settes i verk etterforskning om årsaken til brann og andre ulykker, skal politiet gi melding til berørte offentlige myndigheter.

Opplysninger fra Sjøfartsdirektoratet til politiet og påtalemyndigheten:

Offentlighetslovens hovedregel er at forvaltningens saksdokumenter er offentlige. Unntak fra offentlighet er fastsatt for opplysninger underlagt lovbestemt taushetsplikt, jf. Forvaltningslovens §13.

Bestemmelsene i § 13 er ikke til hinder for at det finnes begrensninger i taushetsplikten når det ikke er behov for beskyttelse, jf. § 13a eller når opplysningene er nødvendige ut fra private eller offentlige interesser, jf. § 13b første ledd. Etter § 13b første ledd pkt. 5 er taushetsplikt etter lovens § 13 ikke til hinder for ”at forvaltningsorganet gir andre forvaltningsorganer opplysninger om en persons forbindelse med organet og om avgjørelser som er truffet og ellers slike opplysninger som er nødvendig å gi for å fremme avgiverorganets oppgaver etter lov, instruks eller oppnevningssgrunnlag”.

Etter § 13b første ledd pkt. 6 er taushetsplikten ikke til hinder for ”at forvaltningsorganet anmelder eller gir opplysninger om lovbrudd til påtalemyndigheten eller vedkommende kontrollmyndighet, når det finnes ønskelig av allmenne omsyn eller forfølgning av lovbruddet har naturlig sammenheng med avgiverorganets oppgaver”.

Etter § 13b første ledd pkt. 7 er taushetsplikten ikke til hinder for ” at forvaltningsorganet gir et annet forvaltningsorgan opplysninger (samordning) som forutsatt i lov om Oppgaveregister.

I særlovgivningen finnes det flere eksempler på lovpålagt taushetsplikt. Det er ikke slik bestemmelser i skipssikkerhetsloven.

Ovennevnte spørsmål er mer utfyllende og nyansert behandlet i Myhrer : Personvern og samfunnsansvar (Oslo 2001)

8.6 Bistand fra Sjøfartsdirektoratet til politiet og påtalemyndigheten

8.6.1 Iverksettelse av etterforskning

Politiet starter etterforskning enten på grunnlag av en anmeldelse eller av eget tiltak som beskrevet i pkt 8.4.

Når melding i henhold til pkt 5 er mottatt av politiet skal de normalt kontakte Sjøfartsdirektoratet for å få råd om det skal iverksettes etterforskning.

Politiet vil normalt ha behov for Sjøfartsdirektoratets bistand under etterforskning av sjøulykker. I vurdering om det skal iverksettes etterforskning vil politiet ha behov for Sjøfartsdirektoratets vurderinger omkring:

- Tidligere hendelser på aktuelt skip eller rederi
- Sakens alvorlighet
- Mulige regelbrudd
- Om hendelse åpenbart kun skal følges opp administrativt ved illeggelse av overtredelsesgebyr
- Hva slags bistand har politiet behov for

- Muligheten for å få bistand fra Sjøfartsdirektoratet under den innledende etterforskningen.

Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) må varsles når politiet har besluttet å iverksette etterforskning, jfr. påtaleinstruksen § 7-4 fjerde ledd. Dersom både SHT og politiet skal undersøke/etterforske samme hendelse må de koordinere arbeidet på åstedet slik at begge parter får utført sine oppgaver. SHT og politiet har ikke samme formål med undersøkelsen/etterforskningen, se nærmere om SHTs oppgave i pkt 6.1 andre avsnitt. I siste avsnitt i samme punkt omhandles SHT sin rett til å be politiet og andre myndigheter om bistand. Det mest nærliggende de vil be om bistand til, er tekniske undersøkelser på åsted.

Anmeldelse fra Sjøfartsdirektoratet må så langt som mulig inneholde beskrivelse av faktum, beskrivelse av om straffbarhetsvilkårene foreligger eller antas å foreligge, om overtredelsesgebyr er vurdert og en begrunnelse for hvorfor forholdet anmeldes.

Politiet må alltid informere Sjøfartsdirektoratet når de har besluttet etterforskning, jfr. påtaleinstruksen § 7-3 annet ledd. Dette bl.a. for å unngå at Sjøfartsdirektoratet forbereder administrative sanksjoner i samme sak.

8.6.2 Under etterforskning

Når politiet har besluttet å iverksette etterforskning skal de vurdere behovet for bistand fra Sjøfartsdirektoratet. Politiet må i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet klargjøre over telefon hva slags kompetanse de har behov for.

Politiet vil normalt ha behov for maritim og/eller teknisk bistand alt etter utfordringene i den enkelte sak.

I praksis vil det normalt være slik at det er en av de 17 stasjonene som gir bistand under etterforskningen i saker som skjer på norsk territorium. Stasjonene har ansatte med både maritim og teknisk kompetanse. Dersom sjøulykken har skjedd på et norsk skip utenfor 12 mils grensen vil Sjøfartsdirektoratets hovedkontor i Haugesund peke ut hvem som skal bistå politiet.

Sjøfartsdirektoratet har godkjent fem classeselskaper som på oppnevning kan utføre inspeksjoner på vegne av direktoratet. Spesielt gjelder dette skip registrert i NIS. I noen tilfeller kan det også være behov for bistand fra classeselskap under etterforskning. For at disse skal kunne bistå politiet under etterforskning må Sjøfartsdirektoratet ta det med i oppnevningen. Bistand til politiet kan kombineres med tilsynsoppgaver som Sjøfartsdirektoratet har i forbindelse med samme hendelse.

Etterforskningen vil normalt være delt i ulike faser. Den innledende etterforskningen der politiet klarlegger det umiddelbare hendelsesforløpet, vil normalt skje så raskt som mulig på stedet der ulykken har skjedd. Hoveddelen

av arbeidet i denne fasen er å undersøke åstedet teknisk, samle inn relevant dokumentasjon og gjennomføre avhør av involvert personell.

Politiet vil her ha behov for å ha med seg Sjøfartsdirektoratet slik at de kan:

- være med på åstedsbefaring
- diskutere aktuelle problemstillinger
- klarlegge dokumentasjonsbehov
- skaffe til veie aktuell dokumentasjon fra Sjøfartsdirektoratet (eventuell pålegg eller tidligere hendelser på samme skip)
- delta på tekniske undersøkelser
- gi råd om gjenstander som bør tas i beslag
- identifisering av sentrale vitner
- bistå i utarbeidelse av spørsmålsstillinger til avhør
- delta som bisittere under avhør

Når den innledende etterforskningen er gjennomført og den umiddelbare klarleggingen av faktum og årsaksforhold er foretatt, skal det som hovedregel gjennomføres et statusmøte på saken. Dette bør skje så raskt som mulig. På møtet må de som deltok både fra politiet og Sjøfartsdirektoratet under den innledende etterforskningen delta. I tillegg må påtaleansvarlig på saken, og jurist fra Sjøfartsdirektoratet med god kunnskap på aktuelt regelverk delta. I noen tilfeller kan det også være aktuelt at vedkommende statsadvokat deltar.

Tema for møte bør være:

- gjennomgang av sakens fakta så langt
- klarlegge hvilket regelverk som er berørt
- vurdering av alvorligheten i hendelsen
- vurdere avgrensinger av saken
- tema for den videre etterforskningen
- beslutte om noen av overtredelsene skal forfølges med overtredelsesgebyr av Sjøfartsdirektoratet
- vurdering av ytterligere behov for bistand fra Sjøfartsdirektoratet
- vurdering av behov for sakkyndighet
- utpeke kontaktpersoner i Sjøfartsdirektoratet og politiet

Når den innledende etterforskningen er gjennomført og de umiddelbart utløsende årsaksfaktorer bak ulykken/hendelsen er avklart, må etterforskningen klarlegge de bakenforliggende årsaksforhold. I tillegg må ansvarsforhold i forbindelse med ulykken/hendelsen klarlegges. Dette ansvaret må avklares både mot enkeltperson og/eller rederi.

Politiet bør i større saker utarbeide et etterforskningsnotat (internt arbeidsdokument som ikke er saksdokument) som skal følge saken til Sjøfartsdirektoratet når den oversendes til uttalelse. Det vil normalt ikke bli henvist til dette notatet i oversendelsespåtegningen. Dette for å redusere muligheten for at notatet senere blir et ”saksdokument”.

8.6.3 Forut for påtalemessig avgjørelse

Når en alvorlig sjøulykke m.v. er ferdig etterforsket av politiet, skal straffesaken som hovedregel oversendes til Sjøfartsdirektoratet for uttalelse før påtalespørsmålet avgjøres. Andre saker oversendes etter konkret vurdering av behovet for uttalelse. I oversendelsen skal politiet be om direktoratets uttalelse om hvorvidt det foreligger overtredelser av sjøfartsregelverket, og hvorvidt det anbefales at enkeltpersoner og/eller rederi bør straffes eller ikke. Uttalelsen er rådgivende og binder ikke påtalemyndigheten, og bør utformes i tråd med dette.

Generelt om sakens faktum/bevisvurdering:

Politiet har i sin etterforskning ansvaret for å opplyse og klarlegge faktum (hendelsesforløp, involverte rederi og enkeltpersoner, direkte og eventuelt bakenforliggende årsaker til ulykken m.v.), herunder å foreta avhør, samt innhente og sikre andre bevis i saken. Sjøfartsdirektoratet skal i sin uttalelse basere seg på straffesaksdokumentene og de bevis som der fremgår. Det er ønskelig at direktoratet i sin uttalelse gjør henvisninger til aktuelle nummererte straffesaksdokumenter.

Dersom Sjøfartsdirektoratet i sitt arbeid med uttalelsen avdekker åpenbare uklarheter eller mangler av betydning i straffesaken, bør direktoratet som hovedregel anbefale politiet å foreta ytterligere etterforskning før uttalelsen ferdigstilles. Det bør da konkret angis hva som bør gjøres og hvorfor.

I de tilfeller hvor Sjøfartsdirektoratet selv sitter på tilleggsinformasjon av betydning for straffesaken, bør politiet kontaktes før dette eventuelt henvises til/vedlegges direktoratets uttalelse. Dersom slik informasjon kun er innhentet av Sjøfartsdirektoratet som tilsynsmyndighet i anledning ulykken, må politiet som hovedregel foreta avhør eller innhente dokumentasjon i straffesaken før Sjøfartsdirektoratet kan bygge på informasjonen i sin uttalelse. Dette gjelder ikke henvisning til/vedlegg av aktuelle enkeltvedtak direktoratet har fattet og som er av interesse i saken.

Til uttalelsen må Sjøfartsdirektoratet også kunne vedlegge eventuelle forskriftsveiledninger, anerkjente normer/standarder, forvaltningspraksis på området og hvordan denne er formidlet til næringen m.v.

Uttalelsens innhold:

Sjøfartsdirektoratet skal i sin uttalelse gi en kortfattet beskrivelse av det hendelsesforløp til sjøulykken som legges til grunn, de umiddelbart utløsende og bakenforliggende årsaksfaktorer, samt de involvertes håndtering og oppfølging av ulykken.

Deretter skal uttalelsen inneholde en oppstilling av aktuelt regelverk, samt en redegjørelse for om direktoratet mener det objektivt sett er skjedd en eller flere overtredelser av regelverket i forbindelse med ulykken (objektive straffbarhetsvilkår).

Dersom Sjøfartsdirektoratet mener at det har skjedd en eller flere objektive

overtredelser av regelverket, skal det i uttalelsen også redegjøres for hvorvidt de subjektive vilkår for straff menes å være oppfylt, herunder vilkårene i skipssikkerhetslovens straffebestemmelser for rederier. Eksempel på relevante momenter i vurdering om rederi skal straffes er straffens preventive virkning, overtredelsens grovhet, at rederiet har brutt sin plikt til å ivareta den personlige, tekniske, operative og miljømessige sikkerhet om bord, at opplæring, faglig oppdatering og oppfølging av ansatte ikke er ivaretatt på en forsvarlig måte, at retningslinjer, rutiner m.v. på det aktuelle området ikke er utarbeidet eller implementert i driften av rederiet, at uforsvarlig praksis har fått utvikle seg uten at ledelsen har grepet inn m.v. For øvrig vises det til punkt 8.3.1 – vilkår for straffbarhet.

I de tilfeller hvor Sjøfartsdirektoratet mener at straffbarhetsvilkårene er oppfylt, skal uttalelsen også inneholde en redegjørelse av forhold direktoratet mener er av interesse for eventuell utmåling av straff i saken. Det kan være en vurdering av sakens alvor, om ulykken har medført fare for liv, helse, miljø og materielle verdier m.v., og beskrivelser av tidligere hendelser som bør ses i sammenheng med den aktuelle ulykken. Relevant bakgrunnsmateriale om saksområdet, praksis i bransjen (aktsomhetsnorm), ulykkesfrekvens generelt på området og forvaltningspraksis ellers er nyttig informasjon som bør fremkomme i direktoratets uttalelse. Dersom Sjøfartsdirektoratet er kjent med sammenlignbare straffesaker og/eller rettspraksis som kan være aktuelle ved en eventuell straffutmåling, bør disse henvises til/vedlegges uttalelsen.

Uttalelsen bør avsluttes med en konkret tilrådning til påtalemyndigheten om hvorvidt enkeltpersoner og/eller rederi bør holdes strafferettslig ansvarlig eller ikke. Det må i denne avsluttende tilrådingen også henvises til aktuelle lov- og forskriftsbestemmelser. Slik tilrådning er som tidligere nevnt kun rådgivende og binder ikke påtalemyndigheten, og bør utformes i tråd med dette.

8.6.4 Hovedforhandling og anke

Forberedelser til hovedforhandling:

I sjøfartssaker som skal føres for domstolene, vil påtalemyndigheten kunne ha behov for bistand fra Sjøfartsdirektoratet i saksforberedelsen ved eksempelvis utarbeidelse av bevisoppgave, avklaring av behov for bisitter under hovedforhandling og/eller sakkyndige vitner m.v. I slike tilfeller skal det holdes et saksforberedende møte mellom påtalemyndigheten og Sjøfartsdirektoratet for å avklare den bistand som er nødvendig.

Påberopt bisitter, sakkyndige vitner m.v. må være tilgjengelige (mail/telefon) for aktor under saksforberedelsen.

Under hovedforhandling:

Påberopt bisitter, sakkyndige vitner m.v. er til stede i retten eller på annen måte tilgjengelige for aktor.

Etter at dom er avsagt:

Påtalemyndigheten skal så snart som mulig etter at dom er avsagt gi Sjøfartsdirektoratet anledning til å uttale seg til ankespørsmålet. Det kan også være aktuelt å forelegge anker fra domfelte for direktoratet for uttalelse.

8.6.5 Avgjort sak

For saker som er anmeldt av Sjøfartsdirektoratet skal direktoratet normalt legges inn som fornærmet, slik at de automatisk blir underrettet om sakens avgjørelse. Hvor sak avgjøres med forelegg eller dom, bør kopi av disse alltid oversendes Sjøfartsdirektoratet til orientering når sak er rettskraftig avgjort. Tilsvarende bør gjøres for alle saker som (uavhengig av anmeldelse) har vært sendt fra politiet til Sjøfartsdirektoratet for gjennomsyn og uttalelse. I tillegg bør det enkelte politidistrikt sende kopi til orientering til Sjøfartsdirektoratet av andre retningsgivende rettsavgjørelser og vedtatte forelegg. Dette vil bl.a sikre en reell klagemulighet og gi Sjøfartsdirektoratet mulighet til å følge med på området.

9 Forslag til retningslinjer

Utvalget har drøftet i hvilken form retningslinjene bør gis. For kontinentalsokkelsaker er det inngått formell avtale mellom aktuelle parter. Om så skal gjøres for retningslinjer for behandling av overtredelser i sjøfartsforhold m.v. er Politidirektoratet, Riksadvokaten og Sjøfartsdirektoratet aktuelle parter. Utvalget er blitt stående ved å ikke ville foreslå en slik formalisering. For saker som gjelder rømt oppdrettsfisk har Riksadvokaten valgt å sende eget brev som beskrevet under pkt. 7.6 til Økokrim, statsadvokatene og politimestrene med kopi til Fiskeridirektoratet (fagmyndighet) og Politidirektoratet (se brev av 03.04.09 jfr. brev av 10.08.2006). I brev av 16.06.08 (se vedlegg 4) har Riksadvokaten bebudet at det vil bli laget et eget rundskriv med generelle retningslinjer for politiets og påtalemyndighetens relasjoner og samarbeid med Statens Havarikommisjon for Transport. Et felles eller eget rundskriv kan og tenkes gitt for samarbeid med Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet har opplyst at de vil innarbeide aktuelle retningslinjer i interne skriftlige prosedyrer.

Når retningslinjen er fastsatt bør det avholdes ulike seminar hvor de ulike aktører får nærmere kunnskap om innhold og forventninger. Det bør også vurderes innført periodiske møter. Slike avholdes bl.a. for fiskerisaker og kontinentalsokkelsaker.

9.1 Iverksettelse av etterforskning uten anmeldelse

Når politiet har fått melding om sjøulykke skal de normalt ta kontakt med beredskapsvakten i Sjøfartsdirektoratet for å få opplysninger og eventuelle foreløpige råd.

Vurderingstema bør være:

- Tidligere hendelser på aktuelt skip eller rederi som har relevans mot aktuell hendelse
- Sakens alvorlighet
- Mulige regelbrudd
- Om hendelsen bør følges opp administrativt ved illeggelse av overtredelsesgebyr

- Vurdere hvilken bistandskompetanse politiet har behov for dersom de skal etterforske saken
- Avklare om Sjøfartsdirektoratet kan gi bistand og hvem som eventuelt kan bistå

9.2. Under etterforskning

Politiet informerer Sjøfartsdirektoratet og Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) når de har besluttet å etterforske en sak.

Politiet diskuterer med Sjøfartsdirektoratet behovet for bistand og hva slags kompetanse som er aktuell i konkret sak.

Sjøfartsdirektoratet varsler aktuell stasjon (eventuelt klassifikasjonsselskap) som skal bistå i etterforskningen og gir politiet en kontaktperson.

Bistand under den innledende etterforskningen vil normalt kreve fysisk tilstedeværelser der hendelsen har skjedd. Denne bistanden vil kunne omfatte:

- Være med på åstedsbefaring
- Diskutere aktuelle problemstillinger
- Klarlegge dokumentasjonsbehov
- Skaffe til veie aktuell dokumentasjon fra Sjøfartsdirektoratet (eventuelle pålegg eller tidligere hendelser på samme skip m.v.)
- Delta på tekniske undersøkelser
- Gi råd om gjenstander som bør tas i beslag
- Identifisering av sentrale vitner
- Bistå i utarbeidelse av spørsmålsstillinger til avhør
- Delta som bisittere under avhør

Så raskt som mulig etter den innledende etterforskning er avsluttet må det som hovedregel gjennomføres et statusmøte. Tema for møte bør være:

- Gjennomgang av sakens fakta
- Klarlegge hvilket regelverk som er berørt
- Vurdering av alvorligheten av hendelsen
- Vurdere avgrensinger av saken
- Tema for den videre etterforskningen
- Beslutte om noen av overtredelsene skal forfølges med overtredelsesgebyr
- Vurdering av ytterligere behov for bistand fra Sjøfartsdirektoratet
- Vurdering av behov for sakkyndighet

I større saker bør det skrives etterforskningsnotat.

9.3 Forut for påtalemessig avgjørelse

Når en alvorlig sjøulykke er ferdig etterforsket av politiet, skal straffesaken som hovedregel oversendes til Sjøfartsdirektoratet for uttalelse før påtalespørsmålet avgjøres.

I oversendelsen skal politiet be om direktoratets uttalelse om:

- Hvorvidt det foreligger overtredelser av sjøfartsregelverket

- Hvorvidt det anbefales at enkeltpersoner og/eller rederi bør holdes strafferettslig ansvarlig eller ikke

Sjøfartsdirektoratet skal i sin uttalelse basere seg på straffesaksdokumentene og de bevis som der fremgår. Det er ønskelig at direktoratet i sin uttalelse gjør henvisninger til aktuelle nummererte straffesaksdokumenter.

Innledningsvis i uttalelsen skal Sjøfartsdirektoratet gi en kortfattet beskrivelse av:

- Det hendelsesforløp som legges til grunn
- De umiddelbart utløsende og bakenforliggende årsaksfaktorer
- De involvertes håndtering og oppfølging av ulykken

Deretter skal uttalelsen inneholde:

- Oppstilling av aktuelt regelverk
- Redegjørelse for om direktoratet mener det objektivt sett er skjedd en eller flere overtredelser av regelverket i forbindelse med ulykken

Dersom Sjøfartsdirektoratet mener at det har skjedd en eller flere objektive overtredelser av regelverket, skal det i uttalelsen også redegjøres for:

- Hvorvidt de subjektive vilkår for straff menes å være oppfylt, herunder vilkårene i skipssikkerhetslovens straffebestemmelser for rederier.

I de tilfeller hvor Sjøfartsdirektoratet mener at straffbarhetsvilkårene er oppfylt, skal uttalelsen også inneholde:

- Redegjørelse om forhold direktoratet mener er av interesse for eventuell utmåling av straff i saken (uttalelsen skal ikke inneholde konkret straffutmålingsforslag, eks. konkret bøtenivå).
- Aktuelle momenter kan være en vurdering av sakens alvor, om ulykken har medført fare for liv, helse, miljø og materielle verdier m.v. , og beskrivelser av tidligere hendelser som bør ses i sammenheng med den aktuelle ulykken. Relevant bakgrunnsmateriale om saksområdet, praksis i bransjen (aktsomhetsnorm), ulykkesfrekvens generelt på området og forvaltningspraksis
- Dersom Sjøfartsdirektoratet er kjent med sammenlignbare straffesaker og/eller rettspraksis som kan være aktuelle ved en eventuell straffutmåling, skal disse henvises til/vedlegges uttalelsen.

Uttalelsen avsluttes med:

- En konkret tilrådning (med henvisning til regelverk) til påtalemyndigheten om hvorvidt enkeltpersoner og/eller rederi bør holdes strafferettslig ansvarlig eller ikke.

Til uttalelsen skal Sjøfartsdirektoratet vedlegge forskriftsveiledninger, enkeltvedtak, anerkjente nasjonale og internasjonale normer/standarder som er av interesse i saken, forvaltningspraksis på området og hvordan denne er formidlet næringen m.v.

9.4 Hovedforhandling og anke

I sjøfartssaker som skal føres for domstolene, vil påtalemyndigheten kunne ha behov for bistand fra Sjøfartsdirektoratet i saksforberedelsen ved eksempelvis:

- Utarbeidelse av bevisoppgave

- Avklaring av behov for bisitter under hovedforhandling og/eller sakkyndige vitner m.v.
- Kontaktperson i direktoratet

I slike tilfeller bør det vurderes å avholde et saksforberedende møte mellom påtalemyndigheten og Sjøfartsdirektoratet for å avklare den bistand som er nødvendig.

Under hovedforhandling må:

- Påberopt bisitter, sakkyndige vitner m.v. være til stede i retten eller på annen måte tilgjengelige for aktor.

Etter at dom er avsagt skal påtalemyndigheten så snart som mulig:

- Gi Sjøfartsdirektoratet anledning til å uttale seg til ankespørsmålet.
- Ved behov forelegge anker fra domfelte for direktoratet for uttalelse.

9.5 Avgjort sak

Sjøfartsdirektoratet skal

- Underrettes om saksavgjørelse hvor de har status som fornærmet.
- Om sak anmeldt av Sjøfartsdirektoratet henlegges skal saken oversendes Sjøfartsdirektoratet slik at det kan vurderes om det skal utferdiges overtredelsesgebyr.
- Tilsendes kopi av alle dommer og forelegg i saker hvor de er anmelder og/eller har avgitt uttalelse.
- Tilsendes kopi av retningsgivende forelegg og dommer i alle saker som gjelder sjøfartsforhold m.v.

10 Vedlegg

1. Forskrift 27.06.2008 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser.
2. Forskrift 02.07.2007 nr. 852 om overtredelsesgebyr.
3. Brev av 05.11.2007 fra Politidirektoratet om politiets overtagelse av sjøfartsinspektørens oppgaver etter påtaleinstruksen kap. 32 – valg av politidistrikt med særansvar.
4. Forskrift 16.06.2008 fra Riksadvokaten om politiets overtagelse av sjøfartsinspektørens oppgaver etter påtaleinstruksen kap. 32.
5. Veiledning av 03.04.1995 om samarbeidet mellom politi/påtalemyndighet og Oljedirektoratet (OD – nå petroleumstilsynet) i etterforskningen av ulykker og hendelser i petroleumsvirksomheten (kontinentalsokkelsaker).

FOR 2008-06-27 nr 744: Forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs

DATO: FOR-2008-06-27-744
DEPARTEMENT: NHD (Nærings- og handelsdepartementet)
AVD/DIR: Avd. for regelverk og skipsfart
PUBLISERT: I 2008 hefte 7
IKRAFTTREDELSE: 2008-07-01
SIST-ENDRET:
ENDRER: FOR-1987-04-02-231, FOR-1987-09-01-742, FOR-2005-01-01-8
GJELDER FOR: Norge
LOV-1994-06-24-39-§475, FOR-2008-01-11-29, LOV-2007-02-16-9-§2, LOV-2007-02-16-9-§6, LOV-2007-02-16-9-§14, LOV-2007-02-16-9-§19, LOV-2007-02-16-9-§34, LOV-2007-02-16-9-§37, LOV-2007-02-16-9-§47, FOR-2007-02-16-171, FOR-2007-06-29-849, LOV-1998-06-26-47-§20, LOV-1998-06-26-47-§24, LOV-1998-06-26-47-§38, FOR-1998-11-27-1095, FOR-2007-06-29-848, FOR-1998-12-01-4532, FOR-2007-05-31-591, FOR-2007-06-25-719
HJEMMEL:
SYS-KODE: BG15a, BG15b, BG15h, C10, C19, D01, D02
NÆRINGSKODE: 711, 712, 71239, 93501, 91
KUNNGJORT: 01.07.2008 kl. 15.40
RETTET:
KORTTITTEL: Forskr om melde- og rapporteringsplikt til sjøs

3 INNHOLD

Forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs

Kapittel 1. Generelle bestemmelser

- § 1. Virkeområde
- § 2. Definisjoner
- § 3. Fravik

Kapittel 2. Meldinger

- § 4. Melding om sjøulykke og andre hendelser
- § 5. Meldingens innhold

Kapittel 3. Rapporteringer

- § 6. Rapportering om sjøulykker andre hendelser og yrkessykdommer

Kapittel 4. Melding og rapportering ved utslipp eller fare for utslipp av olje, farlige eller forurensende stoffer mv.

- § 7. Melding og rapportering ved utslipp eller fare for utslipp
- § 8. Rapportens innhold

§ 9. Tilleggsrapport ved utslipp eller fare for utslipp av olje, farlige eller forurensende stoffer

§ 10. Meldings- og rapporteringsprosedyrer ved utslipp eller fare for utslipp

Kapittel 5. Avsluttende bestemmelser

§ 11. Endringer i forskriften

§ 12. Ikrafttredelse

4 Forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs

Hjemmel: Fastsatt ved kgl.res. 27. juni 2008 med hjemmel i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) § 475, jf. delegeringsvedtak 11. januar 2008 nr. 29 og lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2, § 6, § 14, § 19, § 34, § 37 og § 47 fjerde ledd, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171, delegeringsvedtak 29. juni 2007 nr. 849 og lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 20, § 24 og § 38, jf. delegeringsvedtak 27. november 1998 nr. 1095, delegeringsvedtak 29. juni 2007 nr. 848, jf. delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591, delegeringsvedtak 25. juni 2007 nr. 719 samt delegeringsvedtak 29. juni 2007 nr. 849. Fremmet av Nærings- og handelsdepartementet.

EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII, nr. 55a (direktiv 93/75/EØF endret ved direktiv 96/39/EF, direktiv 97/34/EF, direktiv 98/55/EF og direktiv 98/74/EF).

5 Kapittel 1. Generelle bestemmelser

§ 1. Virkeområde

1) Denne forskriften gjelder melde- og rapporteringsplikt ved:

- a) Sjøulykker, jf. sjøloven § 472 og § 475,
- b) grunnstøting eller kollisjon, selv om tilfellet ikke er å anse som sjøulykke, jf. sjøloven § 475,
- c) arbeidsulykke, selv om tilfellet ikke er å anse som en sjøulykke, jf. skipssikkerhetsloven § 47,
- d) utslipp eller fare for utslipp av farlige eller forurensende stoffer, selv om tilfellet ikke er å anse som sjøulykke, jf. skipssikkerhetsloven § 34,
- e) sabotasje eller piratvirksomhet, jf. skipssikkerhetsloven § 39 og § 47, selv om tilfellet ikke er å anse som en sjøulykke,
- f) yrkessykdom, jf. skipssikkerhetsloven § 47, slik det fremgår av den enkelte bestemmelse.

2) Forskriften gjelder for:

- a) Norske skip, herunder flyttbare innretninger, fiskefartøy og fritidsbåter.
- b) Utenlandske skip:
 1. Ved sjøulykke i norsk territorialfarvann.
 2. Ved utslipp, eller ved fare for utslipp av olje, farlige eller forurensende stoffer i norsk territorialfarvann, herunder territorialfarvannet rundt Svalbard og Jan Mayen og i norsk økonomisk sone.

3) For roroferger og hurtiggående passasjerfartøy som går i rutetrafikk til eller fra norsk

havn til havn i en EØS-stat, gjelder forskriftens bestemmelser også når sjøulykken inntreffer utenfor norsk sjøterritorium, dersom Norge var den siste EØS-staten skipet besøkte før ulykken.

- 4) Forskriften gjelder ikke for militære fartøyer, unntatt som nevnt i første ledd bokstav d, samt ved sjøulykker som ikke bare involverer militære fartøy.
- 5) For varsling av akutt forurensning eller fare for akutt forurensning kommer forskrift 9. juli 1992 nr. 1269 til anvendelse.

§ 2. Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Arbeidsulykke*: En hendelse som har medført skade på person under skipets drift.
- b) *Farlige stoffer*:
 1. *Farlige flytende gasser*: Ethvert stoff som er omfattet av kapittel 19 i IGC-koden.
 2. *Farlige kjemikalier*: Stoffer som i kapittel 17 i IBC-koden er identifisert som farlige.
 3. *Farlige stoffer i pakket form*: Stoffer som i IMDG-koden er identifisert som farlige, herunder radioaktivt materiale som omhandlet i INF-koden.
- c) *Flyttbare innretninger*: Boreplattformer og lignende flyttbare innretninger for undersøkelse etter, utnyttelse, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster samt flyttbare innretninger til hjelp for slik virksomhet.
- d) *Forurensende stoffer*:
 1. *Olje*: Ethvert stoff som er omfattet av vedlegg I til MARPOL 73/78.
 2. *Skadelige, flytende stoffer*: Ethvert stoff som er omfattet av vedlegg II til MARPOL 73/78.
 3. *Skadelige stoffer i pakket form*: Ethvert stoff som er omfattet av vedlegg III til MARPOL 73/78, dvs. stoffer som er identifisert i IMDG-koden som stoffer som forurenser sjøen.
- e) *Fiskefartøy*: Fartøy som er utrustet og som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, herunder hval, sel, tang og tare eller andre levende ressurser i sjøen.
- f) *Fritidsbåter*: Enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann, og som brukes utenfor næringsvirksomhet.
- g) *Hurtiggående passasjerfartøy*: Hurtiggående fartøy som definert i regel X/1 i SOLAS-konvensjonen av 1974 som endret pr. 1. mai 1999, og som kan transportere flere enn 12 passasjerer.
- h) *IBC-koden*: (International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk). Den internasjonale kjemikaliekode for bygging og utrustning av skip som fører farlige kjemikalier i bulk, vedtatt av Sjøsikkerhetskomiteen ved resolusjon MSC.4(48), med senere endringer.
- i) *IGC-koden*: (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk). Den internasjonale kode for bygging og utrustning av skip som fører flytende gasser i bulk, vedtatt av Sjøsikkerhetskomiteen ved resolusjon MSC.5(48), med senere endringer.
- j) *IMDG-koden*: (International Maritime Dangerous Goods Code). Den internasjonale

koden for transport av farlig last til sjøs, vedtatt ved IMO resolusjon A.716(17), med senere endringer.

- k) *INF-koden*: Den internasjonale koden for sikker transport av bestrålt nukleært brensel, plutonium og sterkt radioaktivt avfall i beholdere.
- l) *IMO*: Den internasjonale skipsfartsorganisasjon.
- m) *MARPOL 73/78*: Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, slik den er endret ved tilleggsprotokollen av 1978, med senere endringer.
- n) *Melding*: En umiddelbar eller raskest mulig beskjed til meldingsinstans, slik det fremgår av den enkelte bestemmelse.
- o) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
- p) *Rapportering*: En skriftlig redegjørelse til rapporteringsinstans, slik det fremgår av den enkelte bestemmelse.
- q) *Rederi*: Definisjonen av rederiet i skipssikkerhetsloven § 4 gjelder tilsvarende.
- r) *Roroferge*: 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 12 passasjerer.
- s) *Sjøulykke*:
 1. Når det ved driften av skip er omkommet mennesker eller voldt betydelig skade på person, skip, last, eiendom utenfor skipet eller miljø.
 2. Hendelse som inntreffer i forbindelse med driften av et skip som har medført en umiddelbar fare for skader som nevnt i nr. 1 ovenfor eller for sjøsikkerheten ellers.
 3. For roroerger og hurtiggående passasjerfartøy som nevnt i § 1 tredje ledd, regnes som sjøulykke tilfeller som nevnt i nr. 1 og 2 ovenfor, samt enhver grunnstøting eller kollisjon som involverer skip, at et skip forsvinner eller blir forlatt i sjøen, miljøskade samt hendelser som har ført til umiddelbar fare for tilfelle som nevnt.
- t) *SOLAS*: (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974). Internasjonal konvensjon for sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1974, med senere endringer.
- u) *Utslipp*: Enhver frigivelse eller tømning fra skip uansett årsak, bl.a. enhver utstrømming, fjerning, søling, lekkasje, utpumping, avgivelse eller lensing.
- v) *Yrkessykdom*: Sykdom som med overveiende sannsynlighet er fremkalt av faktorer i arbeidssituasjon, eller forholdene om bord og sykdom som påføres under reise til eller fra skipet for rederiets regning, eller under landlov.

§ 3. Fravik

I enkelttilfelle kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav om rapportering. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig og miljømessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.

6 Kapittel 2. Meldinger

§ 4. Melding om sjøulykke og andre hendelser

- 1) Skipsføreren eller rederiet skal uten opphold gi melding om:

- a) Sjøulykke, herunder arbeidsulykke som er å anse som sjøulykke,
 - b) grunnstøting eller kollisjon, selv om tilfellet ikke er å anse som sjøulykke,
 - c) arbeidsulykke, selv om tilfellet ikke er å anse som sjøulykke, men hvor evakuering anses nødvendig,
- 2) Dersom det er behov for assistanse skal meldingen gis til hovedredningsentralene eller kystradiostasjon. Dersom det ikke er behov for assistanse gis meldingen til Sjøfartsdirektoratet.
 - 3) Fritidsbåter kan i stedet for å varsle instansene som nevnt i første ledd, gi melding til politiet.
 - 4) Et norsk skip som ikke befinner seg innenfor norsk søk- og redningsregion, kan i stedet gi melding til ansvarlig redningsentral i det området skipet befinner seg.
 - 5) En instans som mottar melding i henhold til annet ledd skal umiddelbart varsle politiet.
 - 6) En skipsfører som er i ferd med, eller blir anmodet om å yte bistand til, eller berge et skip som er innblandet i en hendelse som nevnt i første ledd bokstav a og b, samt syvende ledd, skal uten opphold melde fra om enkeltheten i den aksjon som er planlagt eller utført.
 - 7) Melding om utslipp eller fare for utslipp av farlige eller forurensende stoffer, selv om tilfellet ikke er å anse som sjøulykke, gis i henhold til kapittel 4.

§ 5. *Meldingens innhold*

- 1) Meldingen skal så vidt mulig inneholde følgende opplysninger:
 - a) Skipets identitet, herunder navn, kjenningssignal, nasjonalitet og IMO-nummer, skipstype, bruttotonnasje, lengde, bredde og dypgang,
 - b) hendelsens art, tidspunkt og sted, herunder posisjon, kurs og fart på hendelsestidspunktet,
 - c) antall personer om bord, og om mulig, nærmere opplysninger om personalia,
 - d) navn, adresse, telefonnummer og telefaks til skipets rederi og eier,
 - e) annen informasjon som anses nødvendig, herunder om andre skip involvert i hendelsen, assistanse eller berging.
- 2) Ved arbeidsulykke som medfører behov for evakuering skal meldingen så vidt mulig også inneholde opplysninger om personalia, tilstand, hendelsesforløp og hvilke tiltak som er iverksatt. Er arbeidstakeren brakt i land for medisinsk behandling i utlandet, skal det opplyses hvor vedkommende får behandling, og eventuelt hvilken utenriksstasjon som er varslet.

7 **Kapittel 3. Rapporteringer**

§ 6. *Rapportering om sjøulykker andre hendelser og yrkessykdommer*

Skipsføreren eller rederiet skal rapportere følgende forhold til Sjøfartsdirektoratet på fastsatt skjema innen 72 timer etter at hendelsen inntraff:

- a) Alle meldingspliktige sjøulykker og hendelser som nevnt i § 4. Arbeidsulykker skal rapporteres uavhengig av om det ble foretatt evakuering av den skadede personen.
- b) Yrkessykdommer.
- c) Sabotasje, piratangrep eller andre alvorlige anslag mot skipet eller ombordværende eller

forsøk på slike angrep eller anslag.

Hendelser som nevnt i § 4 syvende ledd skal rapporteres i henhold til kapittel 4.

8 Kapittel 4. Melding og rapportering ved utslipp eller fare for utslipp av olje, farlige eller forurensende stoffer mv.

§ 7. Melding og rapportering ved utslipp eller fare for utslipp

- 1) Skipsføreren eller rederiet skal uten opphold gi melding til hovedredningssentralen eller nærmeste kystradiostasjon og innen 72 innsende rapport til Sjøfartsdirektoratet når en hendelse medfører:
 - a) Utslipp eller sannsynlig utslipp av olje eller skadelige, flytende stoffer, som overstiger den mengde eller det utslipp som til enhver tid er tillatt etter bestemmelsene i MARPOL 73/78, og uansett av hvilken grunn utslippet skjer, herunder for å ivareta skipets sikkerhet eller for å redde liv til sjøs, eller
 - b) tap/utslipp eller sannsynlig tap/utslipp av farlige eller skadelige stoffer i pakket form, herunder stoffer i transportabel tank eller tankkjøretøy, samt om det er kjøretøy, fraktcontainer eller andre lastetransportenheter inneholdende pakker, eller
 - c) utslipp, eller sannsynlig utslipp av farlige kjemikalier eller farlige flytende gasser.
- 2) For hendelser utenfor norsk sjøterritorium skal melding sendes til nærmeste kyststat med høyest mulig prioritet.
- 3) Dersom et skip har vært involvert i en hendelse som nevnt i § 4 sjette ledd, skal skipsføreren eller rederiet rapportere om enkelthetene i hendelsen.
- 4) Rapporteringsplikten i dette kapitlet gjelder ikke fritidsbåter under 15 meter.

§ 8. Rapportens innhold

Rapporten skal inneholde samme opplysninger som det fremgår av § 5 og videre følgende opplysninger, såfremt disse er relevante:

- a) Tidspunkt, sted og hendelsens art, herunder posisjon, kurs og fart på hendelsestidspunktet.
- b) Hvilken mengde og type forurensende/farlig stoff det dreier seg om, herunder:
 1. Korrekt teknisk betegnelse og konsentrasjon av det farlige eller forurensende stoff, FN-nummer, IMO-fareklasse(r) fastsatt i samsvar med IMDG-, IBC- og IGC-koden, forurensningskategori X, Y, eller Z,
 2. informasjon om overflatestrålingsnivået som angitt i transportindeks,
 3. type og mengde last som er ført og dens plassering om bord på fartøyet,
 4. emballasjetype, inkludert identifikasjonsmerker. Det skal oppgis om det er transportabel tank eller tankkjøretøy, samt om det er kjøretøy, fraktcontainer eller andre lastetransportenheter inneholdende pakker. Enhetens offisielle registreringsmerke og nummer skal oppgis,
- c) Annen informasjon som anses nødvendig, herunder andre skip involvert i hendelsen, assistanse eller berging.

§ 9. Tilleggsrapport ved utslipp eller fare for utslipp av olje, farlige eller forurensende stoffer

- 1) Enhver som etter denne forskrift er forpliktet til å avgi rapport vedrørende ovennevnte forhold skal, så vidt mulig supplere den første rapporten og informere om den videre

utvikling, samt så vidt mulig etterkomme anmodninger om tilleggsinformasjon fra berørte stater.

- 2) Tilleggsrapporten bør inneholde følgende opplysninger, såfremt disse er relevante:
 - a) Skipets tilstand,
 - b) evne til å overføre last/ballast/drivstoff,
 - c) utslippets årsak,
 - d) om utslippet fortsetter og omtrent den mengde som er sluppet ut, samt utslippets sannsynlige omfang,
 - e) været på stedet, sjø-, strøm- og vindforhold,
 - f) beregning av utslippets bevegelser, og om mulig en angivelse av utslippets overflateutstrekning,
 - g) tiltak som er igangsatt i forbindelse med utslippet og skipets bevegelse,
 - h) hvorvidt det er anmodet om assistanse fra andre og om denne er ytet,
 - i) produsent, eller avsender/mottaker hvis produsent er ukjent, av det forurensende eller farlige stoff,
 - j) om det tapte, pakkede skadelige stoff fløt eller sank,
 - k) beregning av mengde, og det pakkede skadelige stoffs sannsynlige tilstand.

§ 10. Meldings- og rapporteringsprosedyrer ved utslipp eller fare for utslipp

- 1) Meldinger sendes fortrinnsvis via maritime radiokommunikasjonssystemer, med en prioritet som er i overensstemmelse med ITUs radioreglement, avhengig av meldingens innhold.
- 2) Meldinger kan sendes via et ikke-maritimt radiokommunikasjonssystem, forutsatt at systemet gir en prioritet som ikke er dårligere enn den som er nevnt i annet ledd.
- 3) Dersom skipet er innenfor radiodekningsområdet til et etablert skipsrapporteringssystem, skal meldingen sendes via dette systemet.
- 4) Rapporteringen skal være i samsvar med IMO Resolusjon A851(20) « General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants. »
- 5) Opplysningene skal gis til annen medlemsstat dersom denne av sikkerhetsmessige årsaker anmoder om det. Dersom det er risiko for at en eller flere medlemsstaters sjø- eller kystområder berøres skal disse rådføres, og det skal samarbeides om felles tiltak.

9 Kapittel 5. Avsluttende bestemmelser

§ 11. Endringer i forskriften

- 1) Nærings- og handelsdepartementet kan fastsette endringer i følgende bestemmelser:
 - § 1
 - § 4
 - § 5
 - § 6.

2) Sjøfartsdirektoratet kan fastsette endringer i følgende bestemmelser:

- § 2
- § 3
- Kapittel 4.

§ 12. Ikrafttredelse

1) Denne forskrift trer i kraft 1. juli 2008.

2) Fra samme tid oppheves:

- a) Forskrift 2. april 1987 nr. 231 om rapportering av hendelse til sjøs.
 - b) Forskrift 1. september 1987 nr. 742 om gjennomføring av reglene i sjølovens kap. 18 avsnitt II om sjøforklaring.
 - c) Forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på norske skip § 2-8.
-

FOR 2007-07-02 nr 852: Forskrift om fastsettelse og gjennomføring av overtredelsesgebyr etter lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 55 og § 56

DATO: FOR-2007-07-02-852
DEPARTEMENT: NHD (Nærings- og handelsdepartementet)
AVD/DIR: Sjøfartsdirektoratet
PUBLISERT: I 2007 hefte 7
IKRAFTTREDELSE: 2007-07-01
SIST-ENDRET:
ENDRER:
GJELDER FOR: Norge
HJEMMEL: LOV-2007-02-16-9-§55 , LOV-2007-02-16-9-§56 , FOR-2007-02-16-171 , FOR-2007-05-31-590 , FOR-2007-06-29-848 , FOR-2007-06-29-849
SYS-KODE: BG15a, BG15b, BG15h, C10, D02
NÆRINGSKODE: 711, 712, 71239, 93501
KUNNGJORT: 10.07.2007
RETTET:
KORTTITTEL: Forskrift om overtredelsesgebyr

INNHold

Forskrift om fastsettelse og gjennomføring av overtredelsesgebyr etter lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 55 og § 56

- § 1. Virkeområde
 - § 2. Definisjon
 - § 3. Overtredelsesgebyr mot enkeltpersoner
 - § 4. Overtredelsesgebyr mot rederiet
 - § 5. Ikrafttredelse
-

Forskrift om fastsettelse og gjennomføring av overtredelsesgebyr etter lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 55 og § 56

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 2. juli 2007 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 55 og § 56, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590, delegeringsvedtak 29. juni 2007 nr. 848 og delegeringsvedtak 29. juni 2007 nr. 849.

§ 1. Virkeområde

Forskriften gir nærmere regler om ileggelse av overtredelsesgebyr etter skipssikkerhetsloven § 55 og § 56.

§ 2. Definisjon

Overtredelsesgebyr er en administrativ sanksjon som retter seg mot overtredelser av

bestemmelser som angitt i skipssikkerhetsloven § 55 og § 56, og som hovedsakelig har et pønalt (straffende) formål.

§ 3. Overtredelsesgebyr mot enkeltpersoner

Overtredelsesgebyr i henhold til skipssikkerhetsloven § 55 første, andre og tredje ledd skal utmåles i det enkelte tilfelle.

Overtredelsesgebyret ilegges av Sjøfartsdirektoratet. Ved utmålingen skal det særlig legges vekt på:

- a) hvor alvorlig overtredelsen er, herunder overtredelsens omfang, virkning og graden av utvist skyld
- b) om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser
- c) om vedkommende har hatt eller kunne oppnå noen fordel ved overtredelsen
- d) om det foreligger gjentakelse i løpet av siste to år
- e) vedkommendes økonomiske evne
- f) allmennpreventive hensyn.

Overtredelsesgebyret skal minimum utgjøre 0,2 ganger folketrygdens grunnbeløp (G), og maksimalt 0,6 G.

I særlige tilfeller kan det ilegges høyere eller lavere overtredelsesgebyr enn minimums- og maksimumsbeløpet.

Overtredelsesgebyret skal oppfylles innen fire uker fra vedtaket ble truffet.

Dersom overtredelsesgebyret ikke blir betalt innen forfall, påløper et gebyr på kr 250,-.

§ 4. Overtredelsesgebyr mot rederiet

Overtredelsesgebyr i henhold til skipssikkerhetsloven § 56 første og andre ledd skal utmåles i hvert enkelt tilfelle.

Overtredelsesgebyret ilegges av Sjøfartsdirektoratet. Ved utmålingen skal det særlig legges vekt på:

- a) hvor alvorlig overtredelsen er, herunder overtredelsens omfang, virkning og graden av utvist skyld
- b) om rederiet gjennom sikkerhetsstyringssystemet eller ved instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen
- c) om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser
- d) om rederiet har hatt eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen
- e) om det foreligger gjentakelse i løpet av de to siste år
- f) rederiets økonomiske evne
- g) allmennpreventive hensyn.

Overtredelsesgebyret skal minimum utgjøre 0,8 ganger folketrygdens grunnbeløp (G).

I særlige tilfeller kan det ilegges lavere overtredelsesgebyr enn minimumsbeløpet.

Overtredelsesgebyret skal oppfylles innen fire uker fra vedtaket ble truffet.

Dersom overtredelsesgebyret ikke blir betalt innen forfall, påløper den til enhver tid gjeldende rente etter lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m.

§ 5. *Ikrafttredelse*

Forskriften trer i kraft 1. juli 2007.

Databasen sist oppdatert 31. mars 2009



POLITIET

POLITIDIREKTORATET

Rogaland politidistrikt
Postboks 240
4001 Stavanger

Deres referanse

Vår referanse
2006/00834-16 332

Dato
05.11.2007

Politiets overtagelse av sjøfartsinspektørens oppgaver etter påtaleinstruksen kap. 32 - valg av politidistrikt med særansvar

Med virkning fra 1. juli 2008 oppheves sjødyktighetslovens regler om sjøfartsinspektørene, noe som innebærer at politiet overtar de oppgaver som i dag ivaretas av sjøfartsinspektørene. I samsvar med forslag fra riksadvokaten tar Justisdepartementet sikte på å fremme en kongelig resolusjon om endringer i påtaleinstruksen med opphevelse av samtlige bestemmelser i kap 22 om sjøfartsforhold med unntak av § 32-10. Dette betyr at etterforskning av sjøfartsulykker følger det vanlige systemet i politiet, med politimesteren som ansvarlig for straffesaksbehandlingen i politidistriktet.

For å sikre at etterforskning av større og kompliserte sjøulykker blir gjennomført på en tilfredsstillende måte i fremtiden, har Politidirektoratet besluttet å gi ett politidistrikt ansvar for å bygge opp spesialkompetanse innen feltet slik at dette politidistriktet kan gi nødvendig bistand til øvrige politidistrikter innen etterforskning og påtale i den utstrekning det skulle bli behov for det.

I dialog med riksadvokaten har direktoratet vurdert Rogaland politidistrikt og Haugaland og Sunnhordland politidistrikt som aktuelle for å ha et slikt ansvar. Riksadvokaten har i brev til Politidirektoratet av 7.9.07 anbefalt at det særskilte bistandsansvaret for etterforskning i sjøfartssaker legges til Rogaland politidistrikt. Førstestatsadvokaten i Rogaland, politimesteren i Rogaland og politimesteren i Haugaland og Sunnhordland politidistrikt har gitt uttalelse i saken.

Politidirektoratet har besluttet at Rogaland politidistrikt gis ansvar for å etablere spesialkompetanse i etterforskning av sjøulykker m.v. og at distriktet skal ha et særlig ansvar for å yte bistand til andre politidistrikter ved etterforskning av sjøfartsulykker. Distriktet har i dag særskilt kompetanse gjennom ansvar for blant annet alvorlige arbeidsulykker på norsk sokkel opp til 62. breddegrad. Distriktet har videre bistands- og opplæringsansvar overfor andre politidistrikter som etterforsker ulykker på norsk sokkel. Etter en samlet vurdering mener vi det er mest hensiktsmessig at Rogaland politidistrikt

Politidirektoratet

Post: Postboks 8051 Dep., 0031 Oslo
Besøk: Hammersborggata 12
Tlf: 23 36 41 00 Faks: 23 36 42 96
E-post: politidirektoratet@politiet.no

Org. nr.: 982 531 950 mva
Bank giro: 7694.05.02388

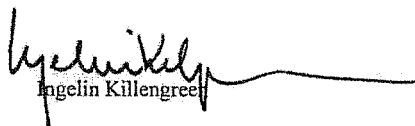
utvider sin kompetanse og bygger på dagens organisering ved Nordsjø- og miljøseksjonen.

Politidirektoratets beslutning endrer ikke på dagen system med at det enkelte politidistrikt er ansvarlig for straffesaksbehandlingen i politidistriktet.

Det antas at det vil være nødvendig med et samarbeid mellom riksadvokaten, direktoratet og Rogaland politidistrikt for nærmere å avklare oppgaver og ansvar for Rogaland politidistrikt.

Det vil bli gitt en særskilt bevilgning til Rogaland politidistrikt for å ivareta bistandsansvaret. Dette vil bli kommunisert i tildelingsbrevet for 2008.

Med hilsen


Ingelin Killengreen

Vedlegg: Riksadvokatens brev av 07.09.07

Kopi: Justisdepartementet, riksadvokaten, statsadvokaten i Rogaland, politimesteren i Haugaland og Sunnhordland, Sjøfartsdirektoratet



RIKSADVOKATEN

Politimestrene
Statsadvokatene

REF.:

VÅR REF.:
Ra 06-180 HSt/abs
549

Dato.
16.06.08

POLITIETS OVERTAKELSE AV SJØFARTSINSPEKTØRENE OPPGAVER ETTER PÅTALEINSTRUKSEN KAP. 32

Med virkning fra 1. juli 2008 oppheves sjødyktighetslovens regler om sjøfartsinspektørene og politiet overtar ansvaret for den straffeprosessuelle etterforskning av sjøulykker mv. som i dag ivaretas av sjøfartsinspektørene. Påtaleinstruksen kap. 32 om sjøfartsinspektørens påtalemyndighet mv. vil bli opphevet.

I samråd med riksadvokaten besluttet Politidirektoratet 5. november 2007 å gi politimesteren i Rogaland ansvar for å etablere spesialkompetanse ved etterforskning av sjøulykker mv. og at distriktet skal ha et særlig ansvar for å yte bistand til andre politidistrikter ved etterforskning av slike ulykker. Oppgaven er lagt til distriktets Nordsjø- og miljøseksjon. Formålet er å sikre at etterforskning av større og kompliserte sjøulykker blir gjennomført på en tilfredsstillende måte i fremtiden. Beslutningen endrer *ikke* på dagens system med at det er det enkelte politidistrikt som har ansvaret for straffesaksbehandlingen i politidistriktet, herunder etterforskning av sjøulykker mv.

Riksadvokaten legger til grunn at den spesialkompetanse som er besluttet etablert omfatter både etterforskning og påtale.

Riksadvokaten har vurdert om ansvaret for etterforskning og påtalemessig avgjørelse av enkelte sakstyper som har vært ivaretatt av sjøfartsinspektørene, bør legges til Rogaland politidistrikt med et eneansvar, men er kommet til at det i alle fall på nåværende tidspunkt *ikke* er hensiktsmessig. En forutsetning for at politidistriktet skal kunne bygge opp spesialkompetanse er at det også gjennom etterforskning av konkrete saker vinner erfaring fra ulike sakstyper. Det innebærer

at Rogaland politidistrikt i nødvendig utstrekning må skaffe seg innsikt i saksfeltet gjennom utførelse av etterforskning av saker som hører hjemme i andre politidistrikter, som en bistandsfunksjon, evt. ved overtakelse av etterforsknings- og påtaleansvaret etter ordinære beslutningsprosesser.

Det er viktig at Rogaland politidistrikt, i kraft av den spesialkompetanse som distriktet har fått ansvar for å utvikle ved etterforskning av sjøulykker mv., i tillegg til bistand i enkeltsaker bidrar til generell kompetanseheving i politiet på dette området gjennom formidling av sine erfaringer, noe som kan gjøres ved mangfoldiggjøring av eksempelsamlinger ("best practice"), etterforskningsmaler eller på annen måte (seminarer el. lign.).

Rogaland statsadvokatembeter har, som kjent, et overordnet ansvar for fagledelsen av straffesaksbehandlingen i Rogaland politidistrikt. Statsadvokatembetet gis med dette også et overordnet faglederansvar for den kompetanseoppbygging som politidistriktet har fått ansvaret for.

Riksadvokaten understreker det ansvar politimestrene i det enkelte distrikt har for iverksettelse av etterforskning av sjøulykker¹ mv. (herunder arbeidsulykker til sjøs), og statsadvokatembetenes generelle ansvar for fagledelsen i regionene. En minner om at det er politimesteren i det distrikt der skipet har hjemsted som har ansvar for etterforskning ved sjøulykker mv. utenfor norsk territorialfarvann

Riksadvokaten forutsetter at politimestrene skaffer seg oversikt over hvilke saker som per i dag befinner seg hos sjøfartsinspektørene og sørger for den nødvendige politimessige oppfølging når regelendringen trer i kraft 1. juli.

I den forbindelse tilføyes at en har fått opplyst at sjøfartsinspektøren i Bodø midlertidig ansettes som seniorrådgiver i Rogaland politidistrikt fram til 1. januar 2010, med kontorsted i Bodø, og at sjøfartsinspektøren i Tromsø vil arbeide i 50 % stilling for Rogaland politidistrikt, med kontorsted i Tromsø. Arbeidsoppgavene vil være å avslutte eksisterende saker og bidra til kompetanseoppbygging.

Etter påtaleinstruksen § 35-4 har *Økokrim* saklig kompetanse til å behandle alvorlige overtredelser av lovbrudd relatert til skipstrafikk (miljøkriminalitet), typisk forurensning ved utslipp. Opphør av ordningen med sjøfartsinspektører medfører ingen endring i *Økokrim*s kompetanse og rolle i slike saker.

Fra 1. juli 2008 utvides ansvaret til Statens havarikommisjon for transport til å omfatte undersøkelser av sjøulykker. Etter påtaleinstruksen § 7-4 femte ledd har ikke politiet noen ubetinget etterforskningsplikt ved ulykker når det på vedkommende område er opprettet en undersøkelseskommisjon. I og med at havarikommisjonen ikke skal vurdere strafferettslig skyld og ansvar, vil nyordningen neppe medføre at strafferettslig undersøkelse av slike ulykker kan unnlates i særlig stor utstrekning, jf. straffeprosessloven § 224 som angir at

¹ jf. definisjonen av sjøulykke i sjøloven § 472 slik den lyder etter endringer ved lov 7. januar 2005 nr. 2, i kraft 1. juli 2008, jf. res. 23. februar 2007 nr. 226. Andre etterforskningsoppgaver som har vært ivaretatt av sjøfartsinspektørene er ulovlige utslipp fra skip, arbeidsulykker om bord og diverse andre lovbrudd, så som brudd på sjøveisregler mv.

etterforskning foretas når det er rimelig grunn til å undersøke om det foreligger straffbart forhold som forfølges av det offentlige.

Riksadvokaten tar sikte på å gi generelle retningslinjer for politiets og påtalemyndighetens relasjoner og samarbeid med Statens havarikommisjon for transport, formentlig høsten 2008

eller vinteren 2009, gjennom et nytt rundskriv.

Dette brevet har vært forelagt Politidirektoratet.

Tor-Aksel Busch

Harald Strand
førstestatsadvokat

Gjenpart: Politidirektoratet
Sjøfartsdirektoratet
Statens havarikommisjon for transport
Justisdepartementet
Nærings- og handelsdepartementet

**VEILEDNING OM SAMARBEIDET MELLOM
POLITI/PÅTALEMYNDIGHET OG OLJEDIREKTORATET (OD) I
ETTERFORSKNINGEN AV ULYKKER OG HENDELSER I
PETROLEUMSVIRKSOMHETEN (KONTINENTALSOKKELSAKER)**

I. Innledning og avgrensning

Politi- og påtalemyndigheten vil normalt ha behov for bistand fra OD i etterforskningen av kontinentalsokkelsaker. Det er forutsatt i interne retningslinjer hos politi- og påtalemyndigheten samt i OD's retningslinjer for tilsynet (jfr. rammebeskrivelse for Divisjon for sikkerhet og arbeidsmiljø) at slik bistand ytes under etterforskning.

Denne veiledning danner en omforenet oversikt over endel sider ved dette samarbeidet. Veiledningen omhandler dette samarbeidet fra etterforskningen påbegynnes til og med eventuell iretteføring av straffesak for domstolen.

Statsadvokatene i Rogaland har det påtalemessige ansvar for alle kontinentalsokkelsakene, jfr. påt.instr. § 33-1.

For utøvelse av politimyndighet er ansvaret fordelt slik (jfr. kgl.res av 8. januar 1993):

- Stavanger politikammer sør for 62. breddegrad.
- Nordmøre politikammer i området mellom 62. breddegrad og 65. breddegrad 30 min.
- Helgeland politikammer i området mellom 65 breddegrad 30. min og 67. breddegrad.
- Troms politikammer nord for 71. breddegrad.

II. Formålet med veiledningen

Veiledningen er ment som et felles hjelpemiddel for OD og politi-/ påtalemyndigheten under arbeidet med kontinentalsokkelsaker. En har søkt å belyse etatenes roller og oppgaver under arbeidet med den enkelte sak. Veiledningen er ikke ment å være uttømmende m.h.t. samarbeidet mellom etatene.

Veiledningen må kunne endres og/eller suppleres når det viser seg å være behov for dette.

III. OD's rolle i kontinentalsokkelsaker

OD's bistand til politi/påtalemyndighet i politisaker inngår som en av OD's mange oppgaver i petroleumsvirksomheten. En primær oppgave for OD er å føre tilsyn med at petroleumsvirksomheten skjer i overensstemmelse med sokkelregelverket. OD's tilsyn utføres på flere måter, bl.a. ved bruk av ulike administrative virkemidler (samtykker, pålegg, vilkår, fravik o.a.). I politisakene vil OD ved siden av bistand til politiet/påtalemyndigheten forestå den tilsynsmessige oppfølging av saken. Dette vil kunne skje parallellt med politiets etterforskning.

IV. Politiets plikt til å iverksette etterforskning

Det følger av regelverket som politiet og påtalemyndigheten er underlagt - straffeprosessloven og påtaleinstruksen - at politiet har en ubetinget plikt til å iverksette etterforskning ved alvorlige ulykker og branner. Utover dette har politiet også plikt og rett til å iverksette etterforskning utfra mere skjønsmessige kriterier - f.eks. om det er grunn til å anta at det foreligger brudd på sokkelregelverket, om det er voldt fare for menneskers liv og helse, miljøet eller betydelige materielle verdier.

V. Beslutning om å iverksette etterforskning

Arbeidsgiver/operatørs varlingsplikt til politiet om arbeidsulykke fremgår bl.a. av arbeidsmiljølovens § 21. Dersom arbeidsgiver ikke har varslet politiet om hendelsen, vil OD umiddelbart vurdere om sakens karakter tilsier varsling til politiet. Varsling skjer i samsvar med de rutiner som er innarbeidet og etablert gjennom flere års praksis, og i samsvar med nedfaldte instruksjoner om politiets etterforskningsplikt. I tvilstilfeller konfererer OD med politiet. Når politiet blir varslet eller når politiet ellers måtte ønske det, vil OD kunne gi nødvendig informasjon, historikk mv. om angjeldene innretning.

Det er politi- og påtalemyndigheten som er pålagt å ta standpunkt til om etterforskning skal iverksettes. Normalt vil politiet konsultere OD før det tas beslutning hvorvidt etterforskning skal iverksettes.

VI. Samarbeid mellom OD og politiet på innretningen

Dersom etterforskning av en hendelse, og utreise til innretningen, blir besluttet iverksatt, ber politiet om bistand fra OD. Politiet ønsker bistand av representant(er) med kompetanse på fagområdet som berører aktuell hendelse. OD's representant(er) skal etter behov yte bistand til politiet under oppholdet på innretningen.

Etterforskningen på innretningen startes normalt med et informasjonsmøte der ledelsen på innretningen, representant for arbeidstakerne (VO, HVO, tillitsvalgt), OD og politiet er tilstede. Deretter foretas åstedsbefaring. OD og politiet diskuterer så hendelsen, aktuelle problemstillinger, samarbeid og videre strategi. OD bistår politiet særlig med å klarlegge dokumentasjonsbehov og innhenting av dette, teknisk åstedundersøkelse, identifisering av sentrale vitner, spørsmålstillinger og deltar normalt også i avhør. OD og politiet avholder ved behov statusmøter for oppdatering og informasjonsutveksling mens etterforskningen pågår på innretningen.

Etterforskningen på innretningen avsluttes normalt med et møte, der politiet og OD redegjør for saken og den videre saksbehandlingen.

VII. Politiets prioritering av saken og avgrensning av etterforskningen

Når den innledende del av etterforskningen er avsluttet - den umiddelbare klarlegging av faktum og årsaksforhold er foretatt -, må politiet, bl.a. av ressurs- og kapasitetshensyn, foreta en hensiktsmessighetsvurdering av hvorvidt saken skal prioriteres for videre etterforskning. Sakens karakter og muligheten for å avdekke alvorlige brudd på regelverket samt bevishensyn, vil bl.a. spille inn ved denne vurdering.

Denne vurderingen gjøres i samråd med OD i møte som forsøkes avholdt snarest mulig etter retur fra innretningen. Møtet danner grunnlag for politiet/påtalemyndigheten sin vurdering av om saken skal prioriteres for videre etterforskning, eventuelt hvordan saken skal avgrenses.

I møtet diskuteres den videre etterforskning. OD oppnevner en kontaktperson, og behov for videre bistand avklares. OD og politiet informerer hverandre gjensidig dersom nye momenter av betydning dukker opp underveis. Når saken er ferdig etterforsket, utarbeider politiet normalt en saksgjennomgang som følger sakskomplekset ved oversendelse til OD.

VIII. Gjenstand for politiets etterforskning

Innholdet i politiets arbeid med å klarlegge årsaks- og ansvarsforhold i f.b.m. ulykker, hendelser og andre irregulære forhold kan grovt deles i to:

1) Klarlegging av det faktiske hendelsesforløp og ansvarsforholdene omkring dette

Klarlegging av årsaksforholdene bak en ulykke/hendelse kan grovt deles i to:

- a) - klarlegging av de umiddelbart utløsende årsaksfaktorer bak en ulykke/hendelse og håndtering og oppfølging av denne.
- b) - klarlegging av bakenforliggende årsaksfaktorer, herunder klarlegging av ansvars-, kommunikasjons- og rapporteringsrutiner. Bl.a. må relevante selskapsinterne prosedyrer m.v. klarlegges under etterforskningen.

2) Klarlegging av regelverk som kommer til anvendelse.

Sokkelregelverket inneholder rammekrav (funksjonskrav) både med og uten nærmere detaljbeskrivelse. Det blir derfor en viktig oppgave for politiet å søke å klarlegge rammekravenes nærmere innhold anvendt på den konkrete sak.

I dette arbeidet vil politiet ha behov for bistand fra OD som fagmyndighet for regelverket. Oppgaven med å klarlegge regelverkets nærmere innhold krever ofte at tolkningsmomenter utover lovens/forskriftens ordlyd anvendes. Sentrale tolkningsmomenter kan være:

- OD's forvaltningspraksis og formidling av denne ovenfor industrien.
- OD's vurdering av de forutsetninger (forarbeider) veiledninger eller standarder som ligger bak regelverkets krav.
- Eventuell relevant rettspraksis.

- Krav som de involverte selskaper har til sin virksomhet på det aktuelle område.
- Etablert praksis (standard) på området hos industrien. Har OD hatt innvendinger mot den praksis industrien har etablert?
- Hvilken praksis andre tilsynsmyndigheter følger på beslektede områder.
- Oppfatninger innen forskningsmiljøer - f.eks. ved at politiet søker oppnevnt sakkyndige.

IX. OD's formelle uttalelse til politi- og påtalemyndigheten når etterforskningen er avsluttet.

Det følger av interne retningslinjer i politi- og påtalemyndigheten at når saken er ferdig etterforsket og før påtalespørsmålet avgjøres, skal saken oversendes til OD for uttalelse. Ved oversendelsen bør politiet i korte trekk redegjøre for hvilket faktum som legges til grunn i saken, jfr. pkt. VII, siste avsnitt. Dette vil bl.a. gjøre det lettere å avklare mulig motstrid mellom politiets og OD's oppfatning av faktum.

1. Politiets bevisvurdering (faktavurdering)

Politiet har ansvaret for å klarlegge faktum (hendelsesforløp og årsak), herunder innhente og sikre bevis i saken. OD skal i sin uttalelse basere seg på politidokumentene og de bevis som der fremgår.

OD sier fra dersom det etter OD's syn er åpenbare uklarheter eller mangler av betydning i politisaken. Eventuelt kan OD i slike tilfelle presisere sine premisser i uttalelsen, eller anbefale ytterligere etterforskning. Dersom OD sitter inne med tilleggsinformasjon av betydning for saken, skal det vurderes om politiet/påtalemyndigheten bør kontaktes før dette vedlegges saken. Det skal gjøres særskilt oppmerksom på om nye opplysninger/dokumenter er vedlagt saken, og lagt til grunn i OD's vurdering.

Har OD ny informasjon som skriver seg fra samtaler med involverte personer, må disse normalt avhøres av politiet før OD bygger på denne informasjon.

2. Hva OD's uttalelse forøvrig bør inneholde

Uttalelsen bør normalt inneholde en vurdering av og standpunkt til følgende forhold:

- Redegjørelse for det regelverk som regulerer forholdet i den aktuelle sak.
- Redegjørelse for om det foreligger objektivt brudd på regelverket eller ikke. Begrunnelsen må henvise til de aktuelle fortolkningsmomenter angitt i pkt. VIII, nr. 2.
- Redegjørelse for om enkeltpersoner og/eller foretak kan/bør gjøres strafferettslig ansvarlig eller ikke.

Omfanget og innholdet av OD's uttalelse vil være avhengig av sakens karakter og anbefaling.

X. Selskapenes innsyn i saken

Spørsmålet om dokumentinnsyn i straffesaker for involverte selskaper og enkeltpersoner er regulert i straffeprosessloven og påtaleinstruksen. OD's uttalelse til politiet anses ikke som enkeltvedtak etter forvaltningsloven, og reglene om partsoffentlighet o.a. kommer iht forvaltningsloven § 3, første ledd ikke til anvendelse for så vidt gjelder OD's uttalelse. Uttalelsen vil forøvrig kunne unntas fra offentlighet i medhold av offentlighetsloven § 6, første ledd nr. 5.

OD's uttalelse inngår som en del av politiets etterforskning og i straffesakens dokumenter. Spørsmål om dokumentinnsyn i straffesaken håndteres av påtalemyndigheten.

Påtalemyndigheten tar standpunkt til utlånsbegjæringer fra partene/involverte selskaper og andre.

XI. Påtalemyndighetens avgjørelse av påtalespørsmålet

OD orienteres snarest mulig om avgjørelsen av påtalespørsmålet (henleggelse, forelegg, tiltale). Om påtalemyndighetens beslutning avviker fra OD's anbefaling bør OD gis en nærmere begrunnelse for dette. Ved utferdigelse av forelegg orienteres OD om hvorvidt forelegget blir vedtatt eller ikke, så snart dette er blitt klart.

XII. Iretteføring av straffesaker for domstolene

I saker som bringes inn for domstolene vil påtalemyndigheten kunne ha behov for OD's bistand i ulike sammenhenger, f.eks. i forbindelse med forberedelse av bevisoppgaven og ved eventuelle spørsmål om bevisavskjæring (særlig da m.h.t. dokumentbevis).

Påtalemyndigheten konfererer med OD om hva som ønskes belyst av OD-vitner, og m.h.t. hvilke OD-vitner som er aktuelle.

Det vil kunne være behov for å føre vitner fra OD som kan redegjøre generelt og konkret for grunnleggende forhold som operatøransvaret og om plikten til internkontroll og internkontrollsystem.

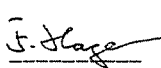
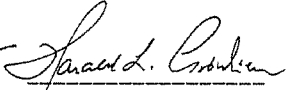
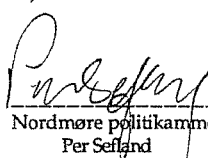
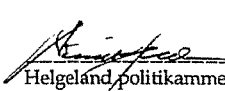
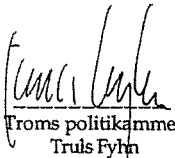
Det må før hovedforhandling avklares hvilken status OD-vitner skal ha (sakkyndige vitner eller vanlige vitner).

Sakkyndige OD-vitner bør være til stede i retten og tilgjengelige for aktor.

XIII. Etter at dom er avsagt

Påtalemyndigheten oversender dommen til OD så snart den foreligger, slik at OD kan uttale seg om bruk av rettsmidler. Etter at dom er avsagt, vil det ofte være nyttig at politiet/påtalemyndigheten og OD møtes for en felles gjennomgang av saken og av det samarbeidet som har funnet sted. Politi/påtalemyndigheten tar initiativ til et slikt møte.

Stavanger, 3. april 1995

		
Oljedirektoratet Fredrik Hagemann Oljedirektør	Statsadvokatene i Rogaland Harald L. Grønlien Førstestatsadvokat	Stavanger politikammer Olav Sønderland Politimester
		
Nordmøre politikammer Per Seifand Politimester	Helgeland politikammer Knut Jensen Politimester	Troms politikammer Truls Fyhn Politimester