

# MARLUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Tage Brigte Andreassen Skoghøy,  
Nina M H Hanevold, Terje Hernes Pettersen,  
William J Bertheussen, Aud Ingvild  
Slettemoen, Merethe Smith

Gransking og etterforskning  
av sjøulykker

Tage Brigt Andreassen Skoghøy,  
Nina M H Hanevold, Terje Hernes Pettersen,  
William J Bertheussen, Aud Ingvild  
Slettemoen, Merethe Smith

# Gransking og etterforskning av sjøulykker



**Marius nr. 396**

Sjørettsfondet  
Nordisk institutt for sjørett  
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2011

ISSN: 0332-7868

Sjørettsfondet  
Universitetet i Oslo  
Nordisk institutt for sjørett  
Postboks 6706 St. Olavs plass  
N-0130 Oslo

Telefon: 22 85 96 00  
Telefaks: 22 85 97 50  
E-post: [sjorett-adm@jus.uio.no](mailto:sjorett-adm@jus.uio.no)  
Internett: [www.jus.uio.no/nifs](http://www.jus.uio.no/nifs)

Redaktør: Postdoktor Alla Pozdnakova  
Bidrag sendes til: [alla.pozdnakova@jus.uio.no](mailto:alla.pozdnakova@jus.uio.no)

Abonnement og løssalg: [www.audiatur.no](http://www.audiatur.no) - [post@audiatur.no](mailto:post@audiatur.no)

Trykk: 07 Xpress as

## **Redaktørens forord**

Denne utgaven av MarIus består av en sjørettslig artikkel skrevet av advokatfullmektig Tage Brigt Andreassen Skoghøy og fem foredrag holdt på Sjøgranskningsseminaret 3. mars 2010 i regi av Nordisk institutt for sjørett og den Norske Sjørettsforeningen. Artikkelen er fagfellevurdert av redaksjonsrådet.

November 2010

Alla Pozdnakova



# **Innhold**

<b>Bunkersoljesøl – Ansvar, begrensingsfond og lovvalg .....</b>	<b>7</b>
Tage Brigt Andreassen Skoghøy Advokatfullmektig, Advokatfirmaet Vogt & Wiig AS	
<b>Introduksjon til det nye regimet for undersøkelse av sjøulykker .....</b>	<b>27</b>
Nina M H Hanevold advokatfullmektig, Shipping Offshore, Wikborg Rein & Co	
<b>Nærings- og handelsdepartementets arbeid med utvikling av regelverket for sjøulykker .....</b>	<b>47</b>
Terje Hernes Pettersen seniorrådgiver i Nærings- og handelsdepartementet	
<b>Havarikommisjonens arbeid ved undersøkelse av sjøulykker ...</b>	<b>53</b>
William J. Bertheussen Avdelingsdirektør, Statens havarikommisjon for transport (SHT)	
<b>Politi- og påtalemyndighetens arbeid ved etterforskning av sjøulykker .....</b>	<b>65</b>
Aud Ingvild Slettemoen politiadvokat, Økokrims miljøteam	
<b>Advokatetikk og sjøulykker .....</b>	<b>79</b>
Merete Smith generalsekretær i Advokatforeningen	
<b>Sjørettsfondets utgivelser .....</b>	<b>91</b>



# Bunkersoljesøl – Ansvar, begrensningsfond og lovvalg

Tage Brigte Andreassen Skoghøy  
Advokatfullmektig, Advokatfirmaet Vogt &  
Wiig AS



# 1 Innledning

De fleste kyststater opplever fra tid til annen skipsforlis som resulterer i omfattende oljesøl. Også for Norges del er eksemplene mange. Blant dem kan nevnes "Leros Strength", "Green Ålesund", "Rocknes", "Server", og sist "Full City". Sistnevnte var et Panama-registrert bulkskip som natt til 31. juli 2009 grunnstøtte utenfor Langesund. Havariet medførte at om lag 120 km av kystlinjen mellom Larvik og Grimstad ble tilgriset med tung bunkersølje. Skipet hadde rundt 1.000 metriske tonn tung bunkersølje og om lag 120 metriske tonn marin diesel om bord. Opprydningskostnadene ble betydelige – som ved alle oljesøl av en viss størrelse. Opprydningsarbeidet organiseres og bekostes i første omgang av kyststatene. I det følgende vil jeg diskutere mulighetene kyststatene har til å få refundert sine utgifter av de som er ansvarlige for oljesølet, og med særlig fokus på Norge.

Selv om redersiden (skipets eier, befrakteren, disponenten) skulle være ansvarlig for en skade, gis de rett til å begrense sitt ansvar i mange henseender. Begrensningsretten gjelder også for assurandører som har forsikret dette ansvaret. Retten til å begrense ansvaret har solide røtter langt tilbake i tid, og er tradisjonelt begrunnet i risikoen for, og omfanget av, skade innen redervirksomheten. En sterk rederinæring har fått gjennomslag for ansvarsbegrensning for å opprettholde lønnsomheten av redervirksomheten. Utviklingen over de siste årtiene er imidlertid at de typer krav som kan begrenses, er blitt redusert, samtidig som begrensingsbeløpene er hevet utover det en inflasjonsjustering skulle tilsi.<sup>1</sup> Et omfattende internasjonalt samarbeid har ført til at en har beveget seg tilbake nærmere utgangspunktet om at den ansvarlige selv skal dekke tapet. Rederen skal likevel fremdeles beskyttes mot katastrofene, det virkelige omfattende ansvaret.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Se Falkanger og Bull, *Innføring i sjørett*, 6. utg. Oslo 2004, s. 159.

<sup>2</sup> *Ibid.*

Både rederens ansvar og retten til å begrense dette reguleres i stor grad av internasjonale konvensjoner. Reglene vil imidlertid også for konvensjonsstaters vedkommende fortsatt kunne bero på nasjonal lovgivning, og således variere i innhold. I denne artikkelen tar jeg utgangspunkt i en havarisituasjon som har forårsaket bunkersoljesøl, og hvor det underliggende kravet gjelder kostnadene forbundet med opprydningstiltakene. Dette var blant annet tilfellet ved grunnstøtingen av skipet "Full City", og situasjonen er illustrerende for de økonomiske virkningene av lovvalget med hensyn til rederens ansvarsbegrensingsrett.

## **2 Ansvar for forurensningsskade forårsaket av bunkersoljesøl**

Skipsrederens ansvar for forurensningsskade forårsaket av bunkersoljesøl reguleres i Norge av sjøloven kapittel 10 I. Reglene er basert på Bunkerskonvensjonen.<sup>3</sup> Rederen har et objektivt ansvar for slik forurensningsskade, jf. sjøloven § 183, men har etter § 185 annet ledd rett til å begrense ansvaret etter reglene i sjøloven kapittel 9. Disse begrensingsreglene er basert på Begrensingskonvensjonen av 1976 (LLMC)<sup>4</sup> og tilleggsprotokollen av 1996. Jeg vil ikke behandle reglene relatert til erstatningskrav for bunkersoljesøl knyttet til oljetankere som går med olje som last i bulk. Ansvaret og begrensingsbeløpet reguleres i slike tilfeller av andre regler – sjøloven kapittel 10 II, som igjen er basert på Ansvarskonvensjonen (1992)<sup>5</sup> og Fondskonvensjonen (1992)<sup>6</sup>, og dertil hørende tilleggsprotokoller.

---

<sup>3</sup> The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (2001)

<sup>4</sup> The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (1976).

<sup>5</sup> The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1969).

<sup>6</sup> The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (1971).

For krav knyttet til vrakfjerning, opprydningstiltak mv., er hver konvensjonsstat gitt kompetanse til å fravike begrensingsbeløpene, jf. LLMC art. 18. Blant andre Norge, Storbritannia, Belgia, Frankrike, Nederland og Tyskland har benyttet seg av retten til å vedta avvik fra begrensingsbeløpene i konvensjon. Belgia og Nederland har senket beløpene noe, Norge har hevet begrensingsbeløpene for slike krav betraktelig, mens Storbritannia og Frankrike opererer med et ubegrenset ansvar for slike krav. Tyskland opererer med samme begrensingsbeløp som konvensjonen, men beløpet er utelukkende forbeholdt kravene som nevnt i LLMC art. 2 nr. 1 (d) og (e) – krav knyttet til vrakfjerning, opprydningstiltak mv. Andre skadelidte vil derfor først kunne kreve dekning i begrensingsbeløpet når kravene som nevnt i art. 2 nr. 1 (d) og (e) er gitt full dekning.<sup>7</sup>

Tar en utgangspunkt i "Full City" havariet – skipet hadde en bruttotonnasje på 15 873 tonn – vil rederiets ansvarsgrense for opprydningskostnadene i henhold til sjøloven § 175a utgjøre ca. NOK 447 millioner (SDR 49,9 millioner).<sup>8</sup> Ansvarsgrensen beror på skipets vekt (bruttotonnasje), fastslås i SDR<sup>9</sup> og beregnes etter sjøloven § 175a på følgende måte:

Ansvarsgrensen for de første 1 000 tonn:	SDR2000000,-
For hvert tonn fra 1 001 tonn til 2 000 tonn, SDR 2 000:	SDR2000000,-
For hvert tonn fra 2 001 tonn til 10 000 tonn, SDR 5 000:	SDR40000000,-
For hvert tonn over 10 001 tonn, SDR 1 000:	SDR5873000,-
Sum (for skipet "Full City" – bruttotonnasje 15 873 tonn):	<u>SDR49873000,-</u>

Ansvarsbeløpene ble høynet betraktelig ved lov av 12. juni 2009 nr. 37, som trådte i kraft 1. januar 2010. Skipet "Full City" grunnstøtte og lekket ut bunkersolje før denne lovendringen trådte i kraft. Rederen kunne således begrense ansvaret etter de tidligere reglene, til ca. NOK

<sup>7</sup> Se Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) s. 17-18.

<sup>8</sup> Per 21. april 2010 utgjorde SDR 1 NOK 8,959210, se [www.imf.org](http://www.imf.org).

<sup>9</sup> SDR (Special Drawing Rights) består av et veiet gjennomsnitt av valutaenhetene euro, yen, GBP og USD, og skal omregnes til norske kroner etter knens verdi uttrykt i SDR den dag da (i) betaling finner sted eller (ii) begrensingsfond opprettes, jf. sjøloven § 505.

205,5 millioner (SDR 22,9 millioner), altså til under halvparten av dagens nivå.

I Danmark, Finland og Sverige, samt andre jurisdiksjoner hvor ikke Begrensingskonvensjonens begrensingsbeløp er fraveket for opprydningskrav, ville rederen for "Full City" kunne begrenset ansvaret til ca. NOK 58,7 millioner (SDR 6,5 millioner), jf. LLMC art. 6 (1) (b). Til sammenligning, beregnes ansvarsgrensen etter Begrensingskonvensjonen på følgende måte:

Ansvarsgrensen for de første 2 000 tonn:	SDR1000000,-
For hvert tonn fra 2 001 tonn til 30 000 tonn, SDR 400:	SDR5549200,-
For hvert tonn fra 30 001 tonn til 70 000 tonn, SDR 300:	SDR 0,-
For hvert tonn over 70 001 tonn, SDR 200:	SDR 0,-
Sum (for skipet "Full City" – bruttotonasje 15 873 tonn):	<u>SDR6549200,-</u>

Selv om forbehold etter LLMC art. 18 er tatt, er ikke nødvendigvis ansvarsgrensene høynet. Til illustrasjon, vil rederens ansvar for opprydningskostnadene etter havariet av "Full City" etter belgisk og nederlandsk rett kunne begrenses til henholdsvis ca. NOK 30,2 millioner og ca. NOK 29,8 millioner (ca. SDR 3,3 millioner).<sup>10</sup> Etter Nederlandsk rett beregnes ansvarsgrensen på følgende måte:

Ansvarsgrensen for de første 500 tonn:	SDR262000,-
For hvert tonn fra 501 tonn til 6 000 tonn, SDR 333:	SDR1831500,-
For hvert tonn fra 6 001 tonn til 70 000 tonn, SDR 125:	SDR1234125,-
For hvert tonn over 70 001 tonn, SDR 83:	SDR 0,-
Sum (for skipet "Full City" – bruttotonasje 15 873 tonn):	<u>SDR3327625,-</u>

Det er således store forskjeller med hensyn til begrensingsbeløpene til tross for at reglene har vært og er gjenstand for et omfattende internasjonalt samarbeid. Differansen mellom norsk lovgivning og de øvrige nordiske landenes lovgivning utgjør i en "Full City"-situasjon - et havari av et skip med bruttotonasje på 15 873

---

<sup>10</sup> Se Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) s. 18.

- - hele NOK 388,1 millioner, og mellom Norge og Nederland hele NOK 417 millioner.

Jeg bemerker også at ansvarsbeløpet etter sjøloven § 175a gjelder alle krav knyttet til vrakfjerning, opprydning og andre tiltak som faller inn under § 172a, som er forårsaket av samme skadehendelse. Overstiger de samlede opprydningskravene ved skadehendelsen begrensingsbeløpet, vil således kreditorene måtte akseptere en forholdsmessig redusering av sine krav. Person- og tingsskadekrav mv. konkurrerer imidlertid ikke om dette begrensingsbeløpet, men vil være undergitt begrensning etter egne regler i sjøloven § 175, jf. § 172. Begrensingskonvensjonens begrensingsregler innebærer derimot, i tillegg til at begrensingsbeløpene er lavere, at kyststatenes krav knyttet til opprydningstiltak konkurrerer om begrensingsbeløpet med eventuelle tingsskadekrav mv., se LLMC art. 6 (1) (b). Hertil kommer også at dersom de samlede personskadekravene overstiger begrensingsbeløpet som gjelder særskilt for slike krav, vil den udekkede rest av personskadekravene konkurrere sammen med opprydnings- og tingsskadekravene om begrensingsbeløpet på ca. NOK 58,7 millioner (SDR 6,5 millioner), se LLMC art. 6 (2). Forskjellene mellom de ulike jurisdiksjonene med hensyn til mulighetene for å få dekket kravene knyttet til forurensningsskade ved bunkersoljesøl, kan således være enda større enn selve begrensingsbeløpene skulle tilsi.

Ulikhetene mellom statenes ansvarsregler innebærer at spørsmål knyttet til lovvalg er av stor betydning for partene. Nedenfor fremgår at lovvalgsspørsmålet i stor grad avhenger av hvor begrensingsfond kan opprettes og av rettsvirkningene av at et begrensingsfond er opprettet, altså ikke bare av hvor havariet har funnet sted (skadestedet).

### **3 Begrensingsretten, adgangen til å opprette begrensingsfond**

Rederen kan begrense ansvaret på to måter. Enten kan han påberope seg begrensning av ansvaret for domstolen i en verserende sak, eller så kan han opprette et begrensingsfond. For Norges del følger dette av sjøloven §§ 180 og 177. Det er den sistnevnte begrensingsmåte som er mest praktisk. Dette fordi det ofte foreligger betydelige skader og tap som må tas stilling til, og flere skadelidte. Det vil da som regel være hensiktsmessig å betale begrensingsbeløpet inn til et fond som administreres av domstolene, som kunngjør opprettelsen av fondet og fordeler beløpet kreditorene imellom. Det vil kunne by på problemer for rederen å selv skulle håndtere erstatningskravene, som sjelden fremmes samlet og til samme tid. I tillegg er det kostnadsbesparende å opprette begrensingsfond fremfor å håndtere kravene selv, dersom det ikke er et meget oversiktlig skadeomfang med en eller få skadelidte. Dersom ansvarsbegrensning påberopes uten å opprette et begrensingsfond, utløses heller ingen lovvalgvirkninger, slik en opprettelse av et begrensingsfond gjør, sml. LLMC artiklene 10 og 14.

Enhver ansvarlig – redere, befraktere, mfl. – har rett til å opprette begrensingsfond, se sjøloven § 177 (1) og LLMC art. 11 (1). Dette gjelder også den ansvarliges assurandør, jf. LLMC art. 11 (3).<sup>11</sup> Begrensingsfondet opprettes ved å innbetale begrensingsbeløpet til en administrerende domstol eller ved å etablere en bankgaranti for beløpet, se § 233 (1) og LLMC art. 11 (2). I praksis vil derfor rederen og assurandøren opprette begrensingsfondet i

---

<sup>11</sup> Selv om de norske reglene ikke direkte hjemler assurandørens rett til å opprette begrensingsfond, antas at retten for norsk retts vedkommende følger av sammenhengen mellom sjøloven §§ 177 og 234 – reglene om opprettelse av begrensingsfond – og § 171 (3) – reglene om hvem som kan påberope ansvarsbegrensning.

samarbeid.<sup>12</sup>

Fondet skal tjene til dekning av alle de begrensingsberettigede krav i anledning skadehendelsen. Ansvarsbeløpet etter sjøloven § 175a skal således tjene til dekning av alle krav som omfattes av § 172a – opprydningskravene – mens ansvarsbeløpene etter § 175 skal dekke kravene omfattet av § 172 – personskade- og tingsskadekrav og øvrige krav.

Begrensingsfondet kan imidlertid først opprettes etter at det er reist søksmål eller begjært arrest eller annen tvangsforretning, se sjøloven § 177. Fondsoprettelsen må skje der rettsforfølgningen har blitt innledet. En taler om at kreditorene har rett til å velge "forum" for rettsprosessen, men det er like fullt verdt å bemerke at dersom flere kreditorer skulle reise søksmål og/eller begjære arrest eller andre tvangsforretninger i ulike jurisdiksjoner, vil rederen selv kunne velge i hvilken av disse statene han eventuelt vil opprette begrensingsfond.

Valget av forum har ikke bare betydning for hvilken domstol, men også for hvilket lands rett, som skal avgjøre hvorvidt det foreligger rett til ansvarsbegrensning og eventuelt begrensingsbeløpet, se sjøloven § 182 og LLMC art. 14. Det er domstollandets rettsregler – *lex fori* – om opprettelsen og fordelingen av begrensingsfondet, samt prosessreglene tilknyttet dette, som skal legges til grunn. Selv om det underliggende kravet reguleres av det lands rett som – i henhold til domstollandets internasjonale lovvalgsregler – kommer til anvendelse på kravet,<sup>13</sup> er det altså domstollandets regler som vil være avgjørende for ansvarsgrensen den ansvarlige kan påberope seg.

Det har vært diskutert om såkalte negative fastsettelsessøksmål – at den ansvarlige selv reiser søksmål med påstand om at han ikke er ansvarlig – alene gir ham en rett til å opprette begrensingsfond.

---

<sup>12</sup> Se også Røsæg, Erik, *Lovvalgs- og jurisdiksjonsbestemmelsene i nyere ansvarskonvensjoner, I: MarIus, nr. 353 del X, s. 234.*

<sup>13</sup> I henhold til norske – og flere andre lands – internasjonale lovvalgsregler vil skadestedslandets regler som den klare hovedregel komme til anvendelse på det underliggende kravet.

Dette ville gitt den ansvarlige selv rett til å velge forum (begrensingsjurisdiksjon), likevel innenfor de muligheter som følger av vernetingsreglene. Bestemmelsene – sjøloven § 177 og LLMC art. 11 (1) – kan imidlertid ikke forstås slik. Grunnvilkåret for fondsopprettelse er at det reises søksmål eller begjæres tvangsforretning ("legal proceedings") vedrørende krav som kan begrenses. På samme måte som tvangsforretninger, som naturlig ikke kan begjæres av den ansvarlige selv, må en forstå bestemmelsen hva gjelder søksmål; kravet må fremmes, og søksmål reises, av kreditorene. Begrensning kan bare gjøres gjeldende som innsigelse mot en kreditor som har tatt rettslige skritt for å inndrive kravet.<sup>14</sup> Negative fastsettelsessøksmål kan derfor ikke godtas som grunnlag for å opprette begrensingsfond.<sup>15</sup>

Selv om kreditorene selv har valgretten med hensyn til hvor rettslige skritt mot den ansvarlige tas, gjelder denne ikke ubegrenset. Rettslige skritt må – naturlig nok – tas der verneting foreligger, enten det er ved kreditorens hjemsted/forretningssted, ved de(n) ansvarliges hjemsted/forretningssted, ved skadestedet eller der skipet eller eventuelle andre formuesgoder er mv. Av Bunkerskonvensjonen art. 9 (1) følger at i saker som gjelder forurensningsskade etter bunkersoljesøl, må erstatningssøksmål mot rederen, assurandøren eller andre som har stilt sikkerhet for rederens ansvar, fremmes for domstolen i det eller et av de land skaden har skjedd eller forårsaket opprydningstiltak.

Hvor forurensningsskade som følge av bunkersoljesøl har skjedd i Norge, vil derfor søksmål måtte reises her, og således ikke kunne reises ved rederens eller assurandørens hjemsted eller der rederens skip ligger eller lignende, se også sjøloven § 203 (1). Har imidlertid ikke rederens eller assurandørens hjemstedsstat tiltrådt

---

<sup>14</sup> Se Gulating lagmannsretts kjennelse LG-2006-63693 ("Rocknes"). Kjennelsen ble anket, men Høyesterett tok ikke stilling til spørsmålet om det var nødvendig at ansvarsbegrensning ble gjort gjeldende som innsigelse mot en kreditor som har tatt rettslige skritt for å inndrive kravet, da den kjærende part fikk medhold i sin subsidiære anførsel, se Rt. 2007 s. 246 avsnitt (25).

<sup>15</sup> Se også Røsæg, *op.cit.* s. 235-236.



Bunkerskonvensjonen, vil søksmål også kunne reises for domstolene der. Dette land har da ingen slike konvensjonsforpliktelser overfor Norge.

Selv om søksmål blir reist i Norge, kan det tenkes at ansvaret blir begrenset etter andre lands rettsregler. Dette kan rederen oppnå ved å vente med å opprette begrensingsfond; han har ingen plikt til å opprette begrensingsfond, og er følgelig berettiget til å vente med dette, se forutsetningsvis sjøloven § 180.<sup>16</sup> Med utgangspunkt i et havari ved kysten av Norge, hvor rederiet har forretningssted i New Zealand og kun eier det havarerte skipet, vil staten v/ Kystverket kunne reise søksmål i Norge med krav om erstatning for opprydningstiltakene etter bunkersoljesølet. Til tross for at søksmål tas ut i Norge, vil imidlertid Kystverket måtte finne seg i at ansvaret vil kunne begrenses etter ansvarsreglene som gjelder for New Zealand.<sup>17</sup> Selv om skaden er skjedd i Norge og saken dermed også har verneting her, og norske domstoler i tillegg har avsagt en rettskraftig fullbyrdsdom for kravet etter norske ansvarsregler, vil inndrivelsen av kravet være en tvangsforretning ("legal proceedings") som berettiger rederen til å opprette begrensingsfond i New Zealand og følgelig etter ansvarsreglene som gjelder der. Dette skyldes dels at den ansvarlige ikke har noen plikt til å opprette begrensingsfond hvor søksmål tas ut mot ham, og dels at Begrensingskonvensjonen ikke har noen bestemmelser om domsmyndighet, anerkjennelse og tvangsfullbyrdelse.

Har den ansvarlige sitt forretningssted i et land med lave ansvarsgrenser, vil det derfor være hensiktsmessig for ham å vente med å påberope seg ansvarsbegrensning inntil et eventuelt søksmål reises eller tvangsforretning begjæres mot ham i hjemlandet. Har imidlertid rederen skip eller andre formuesgoder i andre land, risikerer han at tvangsforretninger begjæres og/eller søksmål fremmes der, såfremt ansvarsgrensene er høyere enn i hjemlandet. I den forbindelse er også verdt å bemerke at skadelidte både etter sjølo-

---

<sup>16</sup> Se også Gulating lagmannsretts kjennelse LG-2005-139341.

<sup>17</sup> New Zealand har tiltrådt LLMC (1976), men ikke tilleggsprotokollen av 1996.

ven § 187 og Bunkerskonvensjonen art. 7 (10) har adgang til å reise krav direkte mot ansvarsassurandøren (P & I assurandøren). Har P & I assurandøren sitt forretningssted i et annet land enn rederen, vil følgelig søksmål også kunne reises og tvangsforretninger begjæres der – under forutsetning av at tilsvarende direktekravsadgang foreligger.

Luganokonvensjonen (2007)<sup>18</sup> og de parallelle retts- og tvangskraftreglene i Brussel I-forordningen<sup>19</sup> griper imidlertid inn overfor et slikt resultat EU- og EFTA-stater imellom. I det følgende benyttes som fellesbetegnelse "Lugano-stater" og "Lugano-området" på de stater som omfattes av Luganokonvensjonen eller Brussel I-forordningen. Etter mitt skjønn vil også Bunkerskonvensjonens anerkjennelses- og tvangskraftsregler stenge for et slikt resultat mellom stater som er medlemmer av denne konvensjonen.<sup>20</sup>

Hvor en norsk domstol har avsagt en rettskraftig dom, skal denne anerkjennes av andre land i Lugano-området, uten noen innholdsmessig gjennomgang, se Luganokonvensjonen og Brussel I-forordningen artikkelene 33 nr. 1 og 36.<sup>21</sup> Det vil si at avgjørelsen skal tillegges samme rettskraftvirkninger i de andre Lugano-statene som den har i Norge.<sup>22</sup> Dommen skal etter artikkelene 38 nr. 1 kunne tvangsfullbyrdes i andre Lugano-stater, og da uten at rederen kan imøtegå kravet ved å påberope seg ansvarsbegrensning etter inndrivelseslandets regler.<sup>23</sup> Det samme må etter mitt skjønn også gjelde mellom stater som har

---

<sup>18</sup> Luganokonvensjonen av 2007 trådte i kraft for Norges del 1. januar 2010, jf. lov av 19. juni 2009 nr. 79, og legger i større grad opp til at også andre stater enn EU- og EFTA-stater kan tiltre konvensjonen.

<sup>19</sup> Rådsforordning (EF) nr. 44/2001 av 22. desember 2000.

<sup>20</sup> Også andre overenskomster mellom stater enn Lugano- og Bunkerskonvensjonen og Brussel I-forordningen kan medføre samme resultat. Jeg går imidlertid ikke nærmere inn på andre konvensjoner enn disse.

<sup>21</sup> Se også Rt. 2007 s. 1759 avsnitt (39).

<sup>22</sup> Ibid. og Pålsson, Lennart, Bryssel I-förordningen jämte Bryssel- och Lugano-konventionerna, 2008, s. 270-271.

<sup>23</sup> Se også Selvig, Erling, The Lugano Convention and Limitation of Shipowners' Liability, I: Marius nr. 335 kapittel 6.2, med henvisninger til "UNO" saken (2005-08-12).

tiltrådt Bunkerskonvensjonen, se art. 10, jf. art. 9, samt sjøloven § 189 (2), hvorav fremgår at enhver rettskraftig avgjørelse ("judgement") avsagt av en domstol med jurisdiksjon i henhold til art. 9 – skadestedsjurisdiksjon – skal anerkjennes ("recognised") og kunne tvangsfullbyrdes ("enforceable") i enhver konvensjonsstat. Er ansvarssubjektet for eksempel et svensk eller russisk rederi, vil det således måtte respektere en norsk rettskraftig dom ved en etterfølgende inndrivelse av dommen i hjemlandet, hensett til Sveriges konvensjonsforpliktelser i henhold til Brussel I-forordningen og Russlands forpliktelser i henhold til Bunkerskonvensjonen.

Det kan stilles spørsmål om hvorvidt en reder ved begjæring om tvangsfullbyrdelse av en rettskraftig dom innenfor Lugano-området bør gis adgang til å opprette begrensingsfond i inndriveslandet overhodet. Sjøloven § 177 og LLMC art. 11 (1) gir rett nok rederen anledning til å opprette begrensingsfond ved tvangsforretninger knyttet til krav som etter sin art er undergitt ansvarsbegrensning. Den rettskraftige dommen som tvangsforretningen baserer seg på, må imidlertid anerkjennes etter sitt innhold innenfor Lugano-området. Anerkjennelsesplikten innebærer at det aktuelle kravet ikke er gjenstand for ansvarsbegrensning i inndriveslandet, da kravet da allerede har vært gjenstand for ansvarsbegrensning i domstollandet. Etableringen av begrensingsfondet vil i et slikt tilfelle derfor utelukkende ha betydning for øvrige kreditorer, og ikke overfor det krav og den kreditor som har berettiget opprettelsen av fondet.<sup>24</sup>

Også før en rettskraftig dom foreligger, vil antakelig Lugano-konvensjonens og Brussel I-forordningens regler – litispendsreglene – være til hinder for at det opprettes begrensingsfond i utlandet med virkning for krav som allerede er tvistegjenstand i en sak anlagt for norske domstoler, se artiklene 27 nr. 1. Spørsmålet kan komme på spissen blant annet dersom en av kreditorene tar arrest i et av rederens skip i utlandet før saken er rettskraftig avgjort i Norge. Litispendsreglene hindrer ikke opprettelsen av

<sup>24</sup> Se Selvig, *op.cit.* kapittel 6.2 s. 43-44.

begrensingsfondet i seg selv, men anvendelsen overfor kravet som allerede er fremmet for norske domstoler. Begrensingsfondet er således fullt ut gyldig overfor de øvrige kreditorene. Opprettes derimot et utenlandsk begrensingsfond før sak anlegges i Norge, vil begrensingsfondet måtte respekteres.<sup>25</sup> Se nærmere om dette nedenfor, under punkt 4. Bunkerskonvensjonen har ingen tilsvarende litispensregler. Dersom muligheten oppstår, vil således den ansvarlige kunne opprette begrensingsfond i en annen jurisdiksjon enn der søksmål er anlagt inntil det tidspunkt rettskraftig dom foreligger.

Utenfor Lugano-området og i jurisdiksjoner som ikke har tiltrådt Bunkerskonvensjonen, har en norsk dom ikke slike retts- og tvangskraftvirkninger som nevnt ovenfor, hvilket innebærer at en ny sak må reises for den utenlandske domstolen, og den norske dommen vil kun ha bevismessig verdi. Begrensingsfond kan da opprettes i dette landet og etter dets ansvarsregler.

## **4 Rettsvirkningene av at begrensingsfond er opprettet**

Som nevnt ovenfor, innebærer opprettelsen av et begrensingsfond at kravene underlegges ansvarsbegrensingsreglene i jurisdiksjonen hvor begrensingsfondet er opprettet. Foruten disse lovvalgsvirkningene, innebærer opprettelsen av et begrensingsfond også at tvangfullbyrdelse av kravene ikke kan skje andre steder enn mot fondet. Som jeg kommer tilbake til, gjelder imidlertid ulike regler avhengig av hvor begrensingsfondet er opprettet.

Kreditorer som har meldt sine krav i begrensingsfondet, er forhindret fra å tvangfullbyrde disse kravene andre steder. Tvangsforretninger annensteds skal derfor avvises. Det være seg

---

<sup>25</sup> Se Selvig, *op.cit.* kapittel 6.3 s. 47, og henvisningen til Danmarks Højesteret dom 17. oktober 2005 ("Mærsk II").

arrestbegjæringer eller andre tvangsforretninger, se LLMC art. 13 (1) og for norsk retts vedkommende sjøloven §§ 178 nr. 1 og 178a (1).<sup>26</sup> Dette gjelder som hovedregel også for kreditorer som ikke har meldt sine krav i begrensningsfondet, men som kan melde kravene i fondet, jf. LLMC art. 13 (2) 1. punktum og sjøloven §§ 178 nr. 2 og 3 og 178a (1). Domstolen skal altså som det klare utgangspunkt avvise begjæringer om arrest eller andre tvangsforretninger, oppheve allerede foretatte tvangsforretninger og frigi stilt sikkerhet for slike krav, enten de er meldt i fondet eller etter sin art kan meldes i det, jf. §§ 178 nr. 1 og 2 og 178a (1).

Norske domstoler er imidlertid kun pliktig til å avvise begjæringer om tvangsforretninger, oppheve tvangsforretninger som allerede er foretatt og frigi sikkerhet som er stilt, hvor begrensningsfondet er opprettet i Norge, Danmark, Finland eller Sverige, jf. § 178 nr. 2. Det samme gjelder hvor begrensningsfondet er opprettet i andre medlemsstater av Begrensningskonvensjonen, men da kun dersom fondet er opprettet i (a) "den havn hvor den ansvarsbegrunnende hendelse inntraff, eller, dersom den ikke inntraff i en havn, den første havn skipet anløper etter hendelsen, eller (b) ilandstigningshavnen, for så vidt kravet gjelder personskade som voldes noen ombord i skipet, eller (c) lossehavnen, for så vidt kravet gjelder skade på skipets last", jf. § 178 nr. 3 annet punktum. Bestemmelsen svarer til LLMC art. 13 (2). Forskjellen fra Begrensningskonvensjonen er at sjøloven sidestiller begrensningsfond i Danmark, Finland og Sverige med begrensningsfond i Norge, og slik at domstolene plikter å avvise en foretatt arrestbegjæring uavhengig av om det nordiske begrensningsfondet er opprettet i "den havn hvor den ansvarsbegrunnende hendelse inntraff" eller

<sup>26</sup> Sjøloven § 178a (1) gjelder kun for begrensningsfond opprettet i Norge. Bestemmelsens annet ledd – som omhandler begrensningsfond opprettet i Danmark, Finland, Sverige og i andre medlemsstater av Begrensningskonvensjonen hvor den havn hvor den ansvarsbegrunnende hendelse inntraff, eller, dersom den ikke inntraff i en havn, den første havn skipet anløper etter hendelsen – oppstiller som forutsetning for at begrensningsfondet skal tillegges tilsvarende rettsvirkninger, at det opprettes et norsk tilleggsfond, se nærmere om dette nedenfor.

lignende.

Er begrensingsfondet opprettet i andre konvensjonsstater enn de som er nevnt ovenfor, vil imidlertid domstolene ha en diskresjonær adgang til å avgjøre hvorvidt begjæringer om tvangsforretninger, foretatte tvangsforretninger og stille sikkerheter skal avvises, oppheves eller frigis, se sjøloven § 178 nr. 2 og 3. Hvorvidt en slik arrestbegjæring skal avvises eller ikke, må avgjøres ut fra hensynene bak bestemmelsen. Tanken er å stimulere redere til å opprette begrensingsfond i en jurisdiksjon med særlig tilknytning til hendelsen. På denne måten vil man motvirke at redere søker å begrense ansvaret ved å opprette begrensingsfond som vil være vanskelig tilgjengelig for kreditorerne. Derfor er det også en forutsetning for at de rettsvikningene som er nevnt ovenfor skal inntre, at begrensingsfondet er tilgjengelig og fritt overførbart ("actually available and freely") til dekning av kravet, se § 178 nr. 5 og LLMC art. 13 (3).

Dersom det i utlandet er opprettet begrensingsfond for krav som etter sin art faller inn under sjøloven § 175a, jf. § 172a – herunder blant annet krav knyttet til opprydningstiltak etter bunker-soljesøl – oppstiller sjøloven som forutsetning for de rettsvirkninger som er nevnt ovenfor, at det opprettes et tilleggsfond i Norge, jf. § 178a (2). Regelen er begrunnet i variasjonen av begrensingsbeløpene knyttet til slike krav etter de ulike regelsettene. Dette innebærer at rederen mfl., til tross for opprettelsen av begrensingsfondet, ikke er beskyttet mot arrester eller andre tvangsforretninger i Norge uten at det opprettes et tilleggsfond for differansen mellom ansvarsbeløpene her. Antakelig er denne forutsetningen i sjøloven i overensstemmelse med Begrensingskonvensjonen, hensett til at konvensjonsstatene er gitt anledning til å vedta avvikende regler for blant andre opprydningskrav, jf. LLMC art. 18.<sup>27</sup>

Forutsetningen om opprettelse av et tilleggsfond er imidlertid ikke i overensstemmelse med Luganokonvensjonens og Brussel I-forordningens regler. Et begrensingsfond opprettet i en Lugano-

---

<sup>27</sup> Se også Røsæg, *op.cit.* s. 233.

stat vil måtte respekteres av øvrige Lugano-stater, jf. artiklene 32 og 33 nr. 1.<sup>28</sup> Det er landet hvor begrensningsfondet er opprettet som har jurisdiksjon over spørsmålene knyttet til ansvarsbegrensning og fordelingen av fondet, se art. 7. Når rederen ved å innbetale ansvarsbeløpet til fondet eller stille sikkerhet for beløpet, har oppfylt sine forpliktelser i henhold til dette landets regler, vil tvangsforretninger i andre Lugano-stater måtte avvises. Begrensingsfondet skal tillegges samme rettskraftvirkninger som det har i landet hvor begrensingsfondet er opprettet. Til tross for sjølovens entydige regler om at begrensingsfondets rettskraftvirkninger er betinget av at tilleggsfond opprettes, vil Luganokonvensjonens regler om retts- og tvangskraft måtte gis forrang.<sup>29</sup> Konvensjonen gjelder som norsk lov, jf. tvisteloven § 4-8, og Norge må være folkerettslig forpliktet til å gi begrensingsfondet samme rettsvirkninger som det har i domstolsstaten/opphavsstaten.

Det samme vil etter mitt skjønn også måtte gjelde mellom medlemsstater av Bunkerskonvensjonen, men under den forutsetning at begrensingsfondet er opprettet av domstolen på skadestedet. En beslutning om å opprette et begrensingsfond vil antakelig måtte anses som en dom ("judgement") i henhold til art. 10, på samme måte som etter Luganokonvensjonen og Brussel I-forordningen artiklene 32. Begrensingsfondet vil da følgelig skulle anerkjennes og tillegges samme rettsvirkninger av andre medlemsstater, men anerkjennelsesplikten etter Bunkerskonvensjonen knyttes kun til dommer avsagt av domstoler med jurisdiksjon etter art. 9 – skadestedsjurisdiksjon. Er begrensingsfondet opprettet andre steder, vil derfor ikke Bunkerskonvensjonens anerkjennelses- og rettskraftregler være anvendelige.

Opprettelsen av et begrensingsfond i utlandet er i prinsippet ikke til hinder for at det i Norge blir reist søksmål om kravet. Det utenlandske begrensingsfondet har kun rettsvirkninger hva

<sup>28</sup> Se også Rt. 2007 s. 1759, avsnitt (43) og EF-domstolens avgjørelse 14. oktober 2004 (C-39/02) ("Mærsk I") avsnitt 52.

<sup>29</sup> Se Rt. 2007 s. 1759, avsnitt (53).

gjelder arrester og andre tvangsforretninger i Norge, se sjøloven 178, sml. LLMC art. 13. Selv om søksmål kan reises i Norge, kan altså ikke kravet tvangsinndrives her. Dette ville for øvrig også vært i strid med konvensjonsforpliktelsene etter Lugano- og Bunkerskonvensjonen.

Et begrensingsfond opprettet i Norge er derimot til hinder for at særskilt søksmål reises for norske domstoler, jf. sjøloven § 177 (4). En kan følgelig tenke seg at andre stater har vedtatt samme eller tilsvarende regel, slik at Norges konvensjonsforpliktelser etter Luganokonvensjonen er til hinder for at søksmål reises i Norge etter opprettelsen av et utenlandsk begrensingsfond. EF-domstolen har imidlertid lagt til grunn at litispendsreglene i den dagjeldende Brusselkonvensjonen art. 21 ikke er til hinder for å ta ut søksmål i et medlemsland etter at begrensingsfond er opprettet i et annet, sml. Luganokonvensjonen og Brussel I-forordningen art. 27 nr. 1.<sup>30</sup> Dette under forutsetning om at ikke kravet allerede er meldt i fondet og medtatt i denne prosessen.<sup>31</sup> Luganokonvensjonens anerkjennelsesregler innebærer imidlertid at norske domstoler må nøye seg med å avsi en fastsettelsesdom for erstatningsansvaret, eller eventuelt utforme domsslutningen slik at tvangsfullbyrdelse kun kan søkes ved å melde kravet i det opprettede utenlandske begrensingsfondet, og da etter dette landets ansvarsregler.<sup>32</sup> Som nevnt ovenfor, skal begrensingsfondet tillegges samme rettskraftvirkninger som det har i landet hvor begrensingsfondet er opprettet.

---

<sup>30</sup> Se EF-domstolens avgjørelse 14. oktober 2004 (C-39/02) ("Mærsk I") avsnittene 35, 37 og 42. Det uttales at opprettelsen av et begrensingsfond og et erstatningssøksmål "do not create a situation of lis pendens within the terms of Article 21" i Brusselkonvensjonen, selv om både begrensingsfondet og søksmålet (kan) gjelde(r) samme skade og tap (art. 21 tilsvarer Luganokonvensjonen og Brussel I-forordningen art. 27 nr. 1).

<sup>31</sup> Se Selvig, *op.cit.* kapittel 5.1 s. 30.

<sup>32</sup> Se Selvig, *op.cit.* kapittel 5.2 s. 33 og kapittel 6.3 s. 47.



## **5 Oppsummering – mulighetene for inndrivelse av vrakfjerningskrav m.v. etter norske ansvarsbegrensningsregler**

Til tross for et omfattende internasjonalt samarbeid er det store forskjeller med hensyn til begrensningsbeløpene i hver enkelt jurisdiksjon. Ansvarsbeløpet i henhold til de øvrige nordiske landenes lovgivning utgjør i en "Full City"-situasjon – et havari av et skip med bruttotonnasje på 15 873 – kun 13,1 % av den norske grensen etter sjøloven § 175a, og etter nederlandsk og belgisk rett kun 6,7 %. I tillegg foreligger også forskjeller med hensyn til hvilke krav som faller inn under de ulike begrensningsbeløpene. Etter Begrensningskonvensjonen gjelder begrensningsbeløpet i tillegg til opprydningskrav, eventuelle tingsskadekrav, jf. LLMC art. 6 (1) (b), samt en eventuell udekket rest av personskadekrav jf. LLMC art. 6 (2).

Selv om kreditorene, i praksis først og fremst kyststatene, er tillagt retten til å velge forum, innebærer Begrensningskonvensjonens regler om begrensningsfond at rederen ofte kan "tvinge" frem anvendelsen av hans hjemstedsjurisdiksjons ansvarsbegrensningsregler. Det er således ikke gitt at kyststatene får inndrevet kostnadene forbundet med opprydningstiltak mv., i alle fall ikke i samme grad som etter skadestedets regler. Luganokonvensjonens og Brussel I-forordningens litispensens-, anerkjennelses- og tvangsfullbyrdelsesregler begrenser likevel omfanget av denne følgen ved at søksmål og begrensningsfond opprettet i en Lugano-stat må anerkjennes av andre konvensjonsstater. Også Bunkerskonvensjonens anerkjennelses- og tvangsfullbyrdelsesregler vil etter mitt skjønn i tilnærmet samme grad hindre et slikt resultat medlemsstatene imellom.

Dersom rederen og assurandøren har forretningssted i et land utenfor Lugano-området og som ikke har tiltrådt Bunkerskonvensjonen, er det derfor lite hensiktsmessig for en norsk kreditor å ta

ut søksmål andre steder enn i rederens eller eventuelt assurandørens hjemland. Selv om verneting foreligger i Norge, og fullbyrdesdom i tråd med norsk rett foreligger, vil inndrivelsen av kravet måtte skje i landet hvor rederiet/assurandøren har sitt hjemsted og/eller sine formuesgoder. I og med at inndrivelsen av kravet berettiger de(n) ansvarlige til å opprette begrensingsfond i inndrivelseslandet – og etter inndrivelseslandets regler og ansvarsgrenser – vil den ansvarlige være tjent med å vente med å påberope seg begrensning av ansvaret til kravet begjæres inndrevet. Dette gjelder likevel under forutsetning av at ikke rederiet eier andre skip som er i fart utenlands. Eier derimot rederiet skip som er i utenlandsk fart, vil en (trussel om) arrest kunne fremtvinge en avtale om fordeling av opprydningskostnadene i henhold til høyere ansvarsgrenser.

Har derimot rederen sitt forretningssted innenfor Lugano-området eller i en medlemsstat av Bunkerskonvensjonen, vil et tidlig søksmål i Norge eller en annen konvensjonsstat med høye begrensingsbeløp være å foretrekke for kreditorene. Det samme gjelder dersom rederens P & I assurandør har sitt forretningssted i en medlemsstat av Lugano- eller Bunkerskonvensjonen eller Brussel I-forordningen, forutsatt at denne staten gir skadelidte en direktekravsadgang mot assurandøren. På denne måten unngår en risikoen for at andre kreditors søksmål eller begjæringer om arrest eller andre tvangsforretninger i mindre gunstige jurisdiksjoner, berettiger rederen/assurandøren til å opprette begrensingsfond der, med virkning overfor alle kreditorene. Også i slike tilfeller vil en tidlig arrest eller annen tvangsforretning kunne være hensiktsmessig, da en på denne måten kan fremtvinge en avtale om oppgjør i henhold til de høyere ansvarsbeløpene.



# Introduksjon til det nye regimet for undersøkelse av sjøulykker

Aktuelle problemstillinger og den røde tråden  
for de påfølgende presentasjonene

Nina M H Hanevold  
advokatfullmektig, Shipping Offshore  
Wikborg Rein & Co

# 1 Introduksjon

Endringene i det norske regimet for undersøkelser av sjøulykker trådte i kraft 1. juli 2008. Som Morten Lund Mathisens foredrag har vist har man allerede fått noe erfaring med de ulike sidene ved etterforskning og undersøkelse av sjøulykker. Jeg vil nå tre et skritt tilbake og redegjøre for bakgrunnen til hvorfor regelverket rundt etterforskning av sjøulykker ble endret, og deretter gi et kort overblikk over hvordan regelverket er strukturert per i dag.

Dette nye regelverket har forbedret sider av oppfølgingsarbeidet etter sjøulykker, men det har også oppstått nye utfordringer. Jeg vil derfor avslutte med å introdusere den røde tråden for de påfølgende foredragene, og fortelle hvilke temaer ved etterforskningsarbeidet vi ønsker å få belyst her i dag.

## 2 Bakgrunnen for endringene i regelverket

### 2.1 Sjøforklaringsinstituttet – Reguleringsstruktur

Frem til 1. juli 2008 var det sjøforklaringsinstituttet som var rådende ved etterforskning og undersøkelse av sjøulykker. Dette instituttet hadde røtter i norsk rett tilbake til Fredrik IIs Sjørett fra 1561.<sup>1</sup> Da det tidligere regimet for undersøkelse av sjøulykker ble opphevet fantes det tre undersøkelsesmekanismer under dette regimet. Den første, og viktigste, mekanismen var sjøforklaring. Sjøforklaring var en spesiell type obligatorisk rettslig bevisopptak som ble gjennomført ved tingrettene (tidligere byrett og herredsrett), eller ved konsulrett, ved sjøulykker av alvorlig karakter. Selve sjøforklaringsinstituttet ble regulert i lov 24. juni 1994 nr. 39 om

---

<sup>1</sup> Innstilling IV fra Sjølovkomitéen, okt. 1963 s. 13.

sjøfarten (sjøloven) slik den lød før endringene i 2008 (sjøloven (2008)) kapittel 18 del II, og det er disse reglene som har blitt erstattet med de nye reglene om undersøkelse av sjøulykker. Det fantes ingen krav om at dommeren ved en sjøforklaring skulle være sjøkyndig, men retten ble satt med to sakkyndige vitner.<sup>2</sup> Formålet med sjøforklaringen var å få mest mulig fullstendige opplysninger om de faktiske omstendighetene ved, og årsakene til, sjøulykken, jf sjøl. (2008) § 474 første ledd. Sjøforklaringen ble gjennomført ved avhør av skipsføreren, mannskapet og eventuelle vitner, i tillegg til besiktigelse av skipet eller annen undersøkelse av realbevis i den grad det ble vurdert som hensiktsmessig.<sup>3</sup> Avhørene i tingretten ble foretatt i henhold til reglene i tvisteloven/tvistemålsloven og ble ledet av en dommer eller en dommerfullmektig. Sjøfartsinspektøren, rederiet, lasteieerne, assurandørene og andre interesserte kunne også stille spørsmål til vitnene.<sup>4</sup> I praksis utviklet sjøforklaringstradisjonen seg til at sjøfartsinspektøren, som hadde påtalemyndighet, foretok utspørringen, hvorefter de interesserte partene stilte spørsmål.<sup>5</sup>

I tillegg til sjøforklaring var det mulighet for å opprette særskilte (ad hoc) undersøkelseskommissjoner ved store ulykker, jf sjøloven (2008) § 485 første ledd og forskrift 28. november 1980 nr. 7 om undersøkelseskommissjoner etter sjøfartsloven. Dette ble bl.a. gjort etter "Bourbon Dolphin" og "Sleipner" havariene.<sup>6</sup> I tillegg fantes det en fast undersøkelseskommissjon for visse ulykker innen fiskeflåten, jf sjøloven (2008) § 485 annet ledd og den tidligere nevnte forskriften.

---

<sup>2</sup> Sjøl. (2008) § 476, 1. ledd, jf domstolloven § 101.

<sup>3</sup> Sjøl. (2008) § 474, 2. ledd.

<sup>4</sup> Sjøl. (2008) § 481.

<sup>5</sup> NOU 1999: 30 s. 43.

<sup>6</sup> NOU 2008: 8. Bourbon Dolphins forlis den 12. april 2007 og NOU 2000: 31. Hurtigbåten MS Sleipners forlis 26. november 1999.

## **2.2 Sjølovkomiteens kritikk mot sjøforklaringsinstituttet**

Til tross for at sjøforklaringsinstituttet var et godt etablert institutt var det en del misnøye med instituttet. I 1998 ble det derfor opprettet en sjølovkomitee som skulle vurdere hvorvidt ordningen burde revideres. Dette var ikke første gang sjøforklaringsinstituttet ble gjenstand for nærmere vurdering. Sjøforklaringsinstituttet ble også gjennomgått i 1956 til 1963, men den gang konkluderte sjølovkomiteen med at sjøforklaring fortsatt var den mest egnede måten å etterforske sjøulykker på.<sup>7</sup>

I NOU 1999: 30 fremsatte sjølovkomiteen betydelig kritikk mot sjøforklaringsinstituttet, noe som også førte til at komiteen anbefalte at instituttet skulle oppheves. Jeg mener denne kritikken kan deles inn i tre grupper: innholdsmessig kritikk, effektivitetskritikk og prinsipiell kritikk.<sup>8</sup>

### **2.2.1 Innholdsmessig kritikk**

Den innholdsmessige kritikken rettet seg mot at sjøforklaringene ikke var tilstrekkelig til å komme til bunns i årsaksfaktorene ved en sjøulykke på grunn av den tekniske og organisatoriske utviklingen innen skipsfarten. Særlig ble dommernes manglende kompetanse vedrørende skipsfartsforhold fremhevet som problematisk da dette gav utslag i mangelfull protokollering og spørsmålene som ble stilt var ofte ikke tilstrekkelig relevante.<sup>9</sup> Tilsvarende kritikk var også tilstede i 1963, og det ble da åpnet for at utspørringen av vitnene i større grad skulle foretas av sjøfartsinspektørene og de

---

<sup>7</sup> Innstilling IV fra Sjølovkomiteén, okt. 1963 s. 5.

<sup>8</sup> Dette er i tråd med min fremstilling av kritikken mot sjøforklaringsinstituttet i masteroppgaven "Hvor vanntette er skottene? Begrensninger i adgangen til å benytte havarikommisjonens informasjonsmateriale ved sjøulykker", Masteroppgave ved det juridiske fakultetet, Universitetet i Oslo, 25. november 2009.

<sup>9</sup> NOU 1999: 30 s 49 og 44.

private partene.<sup>10</sup> Sjølovkomiteen mente allikevel i 1999 at dette ikke var tilfredsstillende av den grunn at protokolleringen ved sjøforklaringene fortsatt ikke ble ansett for å være tilstrekkelig.<sup>11</sup> Protokolleringen var en oppsummering av dommerens forståelse av hva som ble sagt, og manglende fagkunnskap kombinert med mulig manglende interesse kunne føre til dårlige resultater.<sup>12</sup> Det ville heller ikke være tilstrekkelig om sjøfartsinspektøren dikterte til protokolls da disse ikke hadde nødvendig utdannelse og trening til å foreta protokollasjon av rettslig bevisopptak.<sup>13</sup>

Videre ble det ansett som problematisk at det var meget sjelden at det ble foretatt åstedsbefaring. Dette ble antatt å bidra til at sjøforklaring sjelden kom til bunns i de fullstendige årsaksforholdene ved større ulykker, og det var særlig merkbart da det stod i sterk kontrast til at det i private sammenheng nesten uten unntak ble foretatt avhør om bord så fremt dette var mulig.<sup>14</sup>

### **2.2.2 Effektivitetskritikk**

Effektivitetskritikken mot sjøforklaring gikk ut på at sjøforklaringen ikke gav tilstrekkelig informasjon for noen av de involverte partene. Som nevnt ovenfor mente sjølovkomiteen at sjøforklaringen ikke klarte å komme til bunns i årsaksforholdene ved store, kompliserte ulykker.<sup>15</sup> Sjøforklaringen klarte derfor sjelden å belyse alle forholdene som var relevante for sjøsikkerhetsarbeidet.<sup>16</sup> Videre var det ikke tilrettelagt for tilstrekkelig god oppfølging i forhold til den informasjonen som måtte komme frem.

I forhold til de private partene ble det bemerket at sjøforklaringen nesten alltid ble lagt frem i sivile saker, men denne hadde be-

---

<sup>10</sup> Innstilling IV fra Sjølovkomiteen, okt. 1963 s. 45.

<sup>11</sup> NOU 1999: 30 s 44.

<sup>12</sup> NOU 1999: 30 s 43-44.

<sup>13</sup> NOU 1999: 30 s 44.

<sup>14</sup> NOU 1999: 30 s 46.

<sup>15</sup> NOU 1999: 30 s 47.

<sup>16</sup> NOU 1999: 30 s 47.



grenset verdi da sjøforklaringene ble avholdt før de sivilrettslige problemstillingene var klarlagt.<sup>17</sup>

Det ble også bemerket at det strafferettslige utfallet av en sjøforklaring sjelden var annet enn et forelegg for mindre strafferettslige overtredelser.<sup>18</sup>

Som en følge av den ovennevnte kritikken fremhevet sjølovkomiteen det faktum at det ofte ble nødvendig med etterfølgende arbeid for å fremskaffe nødvendig informasjon. Dette dobbeltarbeidet var lite effektivt og fremstod etter sjølovkomiteens syn som en betydelig svakhet ved sjøforklaringsinstituttet.<sup>19</sup> Det kan her bemerkes at sjølovkomiteen i 1963 fremhevet at å skille ad de strafferettslige og sivilrettslige undersøkelser, slik som nå har blitt gjort, ville føre til dobbeltarbeid.<sup>20</sup> Denne problemstillingen ble ikke bemerket av komiteen i 1999.

### **2.2.3 Prinsipiell kritikk**

Til sist ble det rettet prinsipiell kritikk mot sjøforklaringsinstituttet. Denne gikk ut på at det var et motsetningsforhold mellom behovet for å klarlegge årsaksforholdene ved sjøulykker og plassering av straffe- og privatrettslig ansvar, noe som gjorde sammenblanding av disse prinsipielt uheldig.

Det ble bemerket at vitnene ofte ikke hadde forståelse av når svarene på spørsmål inkriminerte dem selv, selv der dommeren hadde informert dem om adgangen til å nekte å forklare seg om noe som kunne føre til straff for dem selv.<sup>21</sup> Dette var spesielt uheldig da vitnene som oftest møtte uten advokat eller annen bistand.

Andre sjøfolk vegret seg for å samarbeide grunnet frykt for straffeforfølgning i det avhørssituasjonen lignet meget på en

---

<sup>17</sup> NOU 1999: 30 s 47-48.

<sup>18</sup> NOU 1999: 30 s 47.

<sup>19</sup> NOU 1999: 30 s 48.

<sup>20</sup> Innstilling IV fra Sjølovkomiteén, okt. 1963 s. 43.

<sup>21</sup> NOU 1999: 30 s 45.

hovedforhandling.<sup>22</sup> Det var derfor ikke uvanlig at sjøfolkene ikke frivillig kom med opplysninger eller vurderinger, men kun svarte på det de ble bedt om. Dette gjorde seg særlig gjeldende i møte med fremmedkulturelle sjøfolk. Sjølovkomiteen mente derfor at det var grunn til å tro at en samtale mellom besetningsmedlem og en person med faglig, språklig og kulturell innsikt, slik som havari-kommisjonens inspektører, ville kunne få frem de faktiske opplysningene vedrørende hendelsen bedre.<sup>23</sup>

Sammenblandingen var derfor prinsipielt vanskelig da det ikke var mulig å ta vare på de sjøsikkerhetsmessige opplysningsbehovene uten å støte mot straffeprosessuelle rettigheter og samarbeidsvegring.

Kritikken gjaldt også ad hoc undersøkelseskommisjonene siden de hadde tilsvarende mandat som sjøforklaringene, og lignende prosessuelle regler.

## **3 Introduksjon til det nye undersøkelsesregimet**

### **3.1 Formål med det nye systemet**

Det nye undersøkelsesregimet ble introdusert for å øke fokuset på de sjøsikkerhetsmessige aspektene ved en sjøulykke og dermed tilse at man kunne trekke lærdom fra den enkelte sjøulykke.<sup>24</sup> Videre skulle det nye undersøkelsesregimet imøtekomme kritikken mot sjøforklaringsinstituttet.

Det var særlig to hovedtiltak som ble innført. For det første ble det etablert et skille mellom de ulike undersøkelsene, dvs. mellom det strafferettslige, sivilrettslige og sjøsikkerhetsmessige arbeidet. Dette var en direkte respons til den prinsipielle kritikken mot

---

<sup>22</sup> NOU 1999: 30 s 45.

<sup>23</sup> NOU 1999: 30 s 45-46.

<sup>24</sup> Ot.prp. nr. 78 (2003-2004) s. 7.

sjøforklaringsinstituttet. Et slikt skille er også i samsvar med de internasjonale kravene til undersøkelse av sjøulykker. Tanken bak det nye skille var at det ville bidra til å skape et tillitsforhold mellom undersøkelsesmyndigheten og de som skulle undersøkes. Skillet er forutsatt gjennomført ved at det er innført begrensninger på bruk og videreformidling av informasjonen som kommisjonen mottar.

Det andre tiltaket var at havarikommisjonen ble gitt brede hjemler for å samle inn mest mulig informasjon til det sjøsikkerhetsmessige arbeidet. Bestemmelsene i sjøloven er utformet for å bidra til hurtig, effektiv og grundig gjennomføring av de sjøsikkerhetsmessige undersøkelsene, slik at havarikommisjonen får respekt og tillit hos allmennheten og blir oppfattet som et organ med integritet.<sup>25</sup> Videre er det klart at innsamling av riktig og god informasjon forutsetter at den gjennomføres av inspektører med faglig ekspertise innen sjøfart,<sup>26</sup> noe som finnes i havarikommisjonen.

### **3.2 Reguleringsstrukturen**

Ved innførselen av de nye reglene i juli 2008 ble sjøforklaringsinstituttet og systemet med sjøfartsinspektører, i tillegg til ad hoc kommisjoner ved større ulykker samt den faste undersøkelseskommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten, opphevet. Istedenfor ble de nye bestemmelsene om havarikommisjonens undersøkelse av sjøulykker inntatt i sjøloven kapittel 18 del II. Disse reglene er i samsvar med IMOs kode for undersøkelse av sjøulykker som nå er inntatt som et vedlegg til SOLAS konvensjonen.

Den strafferettslige etterforskningen er ikke spesialregulert. Det følger istedenfor at etterforskningen skal foretas i samsvar med de alminnelige reglene for etterforskning i lov 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven) og

---

<sup>25</sup> NOU 1999: 30 s. 51.

<sup>26</sup> Ot.prp. nr. 78 (2003-2004) s 7.

forskrift 28. juni 1985 nr. 1679 om ordningen av påtalemyndigheten (påtaleinstruksen).

I forhold til de private partenes sjøsikkerhetsmessige interesser, for eksempel for å få oversikt over aktuelle tiltak som kan innføres for å forbedre sjøsikkerheten umiddelbart, har de private partene fått visse rettigheter i sjøloven § 484. Det følger av denne bestemmelsen at hovedregelen er at de private partene bør få være tilstede ved havarikommisjonens undersøkelser.

Utover de private partenes sjøsikkerhetsmessige interesser er de overlatt til seg selv, og de vil dermed måtte følge de alminnelige reglene i for eksempel lov 17. juni 2005 nr. 90 om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven) og offentlighetsloven lov 19. mai 2006 nr. 16 om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentlighetsloven) for å få tilgang på informasjon.

### **3.2.1 Sjøloven kapittel 18 del II – Undersøkelse av sjøulykker**

De nye bestemmelsen i sjøloven kapittel 18 del II har store likheter med bestemmelsene i luftfartsloven, jernbaneundersøkelsesloven og veitrafikkloven. Bestemmelsene omhandler bl.a. hvem som skal undersøke sjøulykker,<sup>27</sup> hva som skal undersøkes,<sup>28</sup> plikter og rettigheter for skipsføreren, mannskapet, rederiet osv.,<sup>29</sup> hjemler for undersøkelsesmyndighetens innsamling av informasjon,<sup>30</sup> samarbeid med andre stater,<sup>31</sup> og om resultatet av undersøkelsesprosessen, nemlig undersøkelsesrapporten.<sup>32</sup>

Uten å gå detaljert inn på hver bestemmelse kan det knyttes noen få kommentarer til disse bestemmelsene. For det første er det verdt å merke seg at ikke alle sjøulykker skal undersøkes. Det

---

<sup>27</sup> Sjøl. § 473.

<sup>28</sup> Sjøl. §§ 472 og 476.

<sup>29</sup> Sjøl. §§ 475, 477, 478, 484 og 485.

<sup>30</sup> Sjøl. §§ 477, 479, 480, 481 og 483.

<sup>31</sup> Sjøl. §§ 474 og 482.

<sup>32</sup> Sjøl. § 485.

følger av sjøloven § 472 at havarikommisjonen (som i lovteksten refereres til som "undersøkelsesmyndigheten") kan undersøke sjøulykker som skjer på norske skip, eller på utenlandske skip når ulykken inntreffer i Norge. En sjøulykke er definert i paragrafens annet ledd som hendelser hvor det ved driften av skip er omkommet mennesker eller voldt betydelig skade på person, skip, last, eiendom utenfor skipet eller miljø. Det samme gjelder hvor det er voldt umiddelbar fare for slike hendelser eller for sjøsikkerheten ellers. Det er allikevel kun i de tilfeller hvor mennesker har omkommet eller kommet til betydelig skade, eller hvis ulykken har skjedd med et norsk passasjerskip, at havarikommisjonen har plikt til å undersøke, jf § 476 annet ledd. I andre tilfeller tar havarikommisjonen selv avgjørelsen om de vil undersøke sjøulykken<sup>33</sup>.

Videre kan det bemerkes at de involverte partene, dvs. skipsføreren, mannskapet, rederiet osv. er pålagt forholdsvis strenge plikter. De skal melde fra om sjøulykken,<sup>34</sup> de får ikke fjerne vrakrester eller annet fra skipet uten tillatelse<sup>35</sup>, og i tillegg har de opplysningsplikt hvoretter de er forpliktet til å forklare seg om alle forhold som kan være av betydning for undersøkelse av sjøulykken uten hensyn til taushetsplikten.<sup>36</sup> På den andre siden har disse partene også fått noen spesielle rettigheter, nemlig en rett til å bli informert om undersøkelsen, en rett til å delta ved undersøkelsen i den grad det ikke er til hinder for undersøkelsen, en rett til å gjøre seg kjent med dokumentene i saken, og en rett til å få utkast til rapport forelagt seg og til å uttale seg om denne.<sup>37</sup>

---

<sup>33</sup> Våren 2011 har Nærings- og handelsdepartementet sendt forslag til endringer i sjøloven kap. 18 om undersøkelse av sjøulykker på høring. Endringene tar sikte på å implementere direktiv 2009/18/EF og vil bl.a. føre til endringer i hvilke ulykker som skal undersøkes.

<sup>34</sup> Sjøl. § 475.

<sup>35</sup> Sjøl. § 478.

<sup>36</sup> Sjøl. § 477.

<sup>37</sup> Sjøl. §§ 484 og 485.

### **3.2.2 Internasjonal regulering**

Det finnes også to internasjonale instrumenter som tar sikte på å forbedre undersøkelsen av de sjøsikkerhetsmessige aspektene ved sjøulykker. Den første er IMO koden om undersøkelse av sjøulykker som ble vedtatt av IMO i 2008, og som er inntatt som et vedlegg til SOLAS konvensjonen. Fra og med 1. januar 2010 ble del I og II bindende for alle stater som har ratifisert SOLAS konvensjonen. Den andre er EF direktiv 2009/18/EF om "de grunnleggende prinsipper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren" (EF-direktivet). Dette direktivet vil bli bindende i EU og EØS fra 17. juni 2011.

Begge disse internasjonale reguleringene stiller krav til undersøkelsen av de sjøsikkerhetsmessige forholdene ved en sjøulykke. Til en stor grad er de norske reglene i samsvar med dette regelverket, men i forhold til EF-direktivet vil det være nødvendig med noen justeringer. Dette vil Terje Hernes Pettersen snakke mer om senere.

### **3.2.3 Strafferettslig etterforskning**

I det nye regimet skal den strafferettslige etterforskningen av en sjøulykke i utgangspunktet være en alminnelig strafferettslig etterforskning. I november 2008, dvs. ca 5 måneder etter at sjøforklaringsregimet ble opphevet, oppnevnte Riksadvokaten en arbeidsgruppe til å se på strafferettslige overtredelser i sjøfartsforhold. Rapporten fra denne arbeidsgruppen lå ferdig i juni 2009.<sup>38</sup> Det følger av denne rapporten at selv om hovedansvaret for å etterforske sjøulykker vil ligge hos det enkelte politidistrikt hvor sjøulykken har skjedd, så kan disse politidistriktene få bistand fra Sjøfartsdirektoratet og Rogaland politidistrikt.

Sjøfartsdirektoratet, som fagorgan på området, kan bistå politiet med å gi råd om det skal iverksettes etterforskning etter en sjøulykke, gi maritim og teknisk bistand, uttale seg før påtale-

---

<sup>38</sup> Overtredelser i sjøfartsforhold m.v., Riksadvokatens arbeidsgruppe, juni 2009.

spørsmålet avgjøres, og bistå som sakkyndig og/eller rettslig medhjelper under hovedforhandling.<sup>39</sup> Uttalelsen som blir gitt vedrørende påtalespørsmålet skal inneholde kommentarer om hendelsesforløpet, årsaksfaktorer, det aktuelle regelverket, og om direktoratet objektivt sett mener det er skjedd en overtredelse av regelverket, samt om de mener de subjektive vilkårene er oppfylt. Uttalelsen skal avsluttes med en konkret tilrådning om direktoratet mener enkeltpersoner og/eller rederiet bør holdes strafferettslig ansvarlig.<sup>40</sup>

Rapporten fra arbeidsgruppen nevner også bistand fra Rogaland politidistrikt. Denne spesialrollen ble først klargjort i brev fra Politidirektoratet av 5. november 2007 og brev fra Riksadvokaten 16. juni 2008.<sup>41</sup> Det følger av disse brevene at Rogaland politidistrikt, som tidligere har erfaring fra norsk sokkel (offshore), skal ha en bistandsfunksjon ved etterforskning av saker som hører hjemme i andre politidistrikt. Ved denne funksjonen er det tenkt at Rogaland politidistrikt skal bidra til generell kompetanseheving i politiet bl.a. gjennom å utvikle eksempelsamlinger ("best practice"), etterforskningsmaler eller lignende.<sup>42</sup>

## **4 Nye erfaringer, nye fordeler og nye utfordringer**

### **4.1 Aktuelle problemstillinger**

Vi har allerede fått en introduksjon til noen av problemstillingene de private partene har møtt gjennom Morten Lund Mathisens introduksjon. Det finnes allikevel flere aktuelle problemstillinger.

---

<sup>39</sup> Overtredelser i sjøfartsforhold m.v. s 45-53.

<sup>40</sup> Overtredelser i sjøfartsforhold m.v. s 48-49.

<sup>41</sup> Overtredelser i sjøfartsforhold m.v. vedlegg 3 og 4.

<sup>42</sup> Overtredelser i sjøfartsforhold m.v. vedlegg 4.

Jeg mener disse kan deles inn i tre hovedgrupper: problemstillinger grunnet det faktum at det skal foretas tre separate undersøkelser: en strafferettslig, en sivilrettslig, og en sjøsikkerhetsmessig; problemstillinger knyttet til partsrepresentasjon; og problemstillinger knyttet til tilpassningen til det internasjonale regelverket.

Den første gruppen, nemlig problemstillinger grunnet at det skal foretas tre separate undersøkelser inkluderer spørsmålet om hvem som går foran når flere ønsker å undersøke samme gjenstand eller foreta avhør av samme person. I mange tilfeller kan dette nok løses med samarbeid, men det er uklart hva som vil skje hvis spørsmålet blir satt på spissen. I NOU 1999: 30 ble det fremsatt et forslag om at havarikommisjonens undersøkelser skulle gå foran politiets etterforskning.<sup>43</sup> Dette forslaget ble senere fjernet fra det endelige lovforslaget.<sup>44</sup> Problemstillingen er allikevel fortsatt aktuell, og Norsk Losforbund skrev et brev til justisminister Storberget datert 7. august 2009 hvor de bad om at havarikommisjonens undersøkelser skulle gå foran.<sup>45</sup>

Et annet aktuelt spørsmål tilknyttet at flere undersøkelser skal foregå parallelt er spørsmålet om ressursbruk. Ikke bare kreves det betydelig pengebeløp for å foreta den type grundige undersøkelser som er nødvendig for å komme til bunns i årsaksforholdene, men betydelig ressursbruk i form av tid vil også påvirke de private interessene. I denne forbindelse er det aktuelt å fremheve noe som ble trukket frem i Innstilling IV fra Sjølovkomiteen i 1963 som et argument til å beholde sjøforklaringsinstituttet. Der ble følgende notert: "Hensikten med sjøforklaring er å få oppklart den ulykke eller lignende begivenhet som har skjedd, og å sikre bevis, og dette må gjøres snarest mulig etterpå, da skipet skal videre og det kan bli vanskelig å få avhørt mannskap og andre vitner senere."<sup>46</sup> Det kan

---

<sup>43</sup> NOU 1999: 30 s. 102.

<sup>44</sup> Ot.prp. nr. 78 (2003-2004) s. 76-77.

<sup>45</sup> Se [http://www.norsklos.org/kunder/stafolos/cms.nsf/\(SAll\)/7C2A1D9444077147C1257615002B284B?OpenDocument](http://www.norsklos.org/kunder/stafolos/cms.nsf/(SAll)/7C2A1D9444077147C1257615002B284B?OpenDocument) (februar 2010).

<sup>46</sup> Innstilling IV fra Sjølovkomiteen, okt. 1963 s 38.



spørres om behovet for rask oppklaring er tilstrekkelig ivaretatt ved det nye undersøkelsesregimet.

Videre må det spørres hvordan kompetansefordelingen har blitt etter endringene. Den tidligere ordningen hvor sjøfartsinspektører hadde ansvar for etterforskningen via sjøforklaringene har blitt opphevet. Havarikommisjonen har allikevel gjort en nødvendig prioritering av rekruttering av inspektører med maritim spesialkompetanse. De private partene og deres representanter er også spesialisert innen denne næringen. Spørsmålet er derimot om politiet får tilstrekkelig bistand på maritim kompetanse når hovedansvaret for politiets etterforskning er lagt til politidistriktet hvor sjøulykken skjer. Selv om Rogaland politidistrikt skal bygge opp sin kompetanse på dette område og bistå andre politidistrikt er det enda uklart i hvilken grad dette vil gi de nødvendige resultatene.

Til sist er det aktuelle spørsmål knyttet til hvor sterkt skillet mellom de ulike undersøkelsene faktisk er. Enhver som havarikommisjonen ønsker å avhøre har plikt til å forklare seg uten hensyn til taushetsplikten, jf sjøloven § 477 første ledd. Dette er en meget streng opplysningsplikt. Hvorvidt denne opplysningsplikten er forsvarlig må vurderes opp mot hvor sterke begrensningene på bruken av havarikommisjonens informasjonsmateriale er i realiteten.

Den andre hovedgruppen problemstillinger er tilknyttet partsrepresentasjon. Spørsmålet er her i hvilken grad en advokat kan representere flere parter ved en sjøulykke grunnet muligheten for interessekonflikt. I den grad muligheten til å representere flere parter er begrenset vil det være aktuelt å spørre hvem som da skal betale for flere advokater. Disse spørsmålene vil Merete Smith snakke mer om i dag.

Til sist er det flere spørsmål tilknyttet hovedgruppen som jeg har kalt internasjonale krav. Norge har kommet langt i utviklingen av regelverket sammenholdt med de internasjonale kravene. Noen steder går vi også lengre enn de internasjonale kravene, som ved den tidligere nevnte opplysningsplikten. I hvilken grad må vi fort-

satt tilpasse oss, og hvilke krav til økte ressurser stiller det internasjonale regelverket? Hvis havarikommisjonen for eksempel skal øke antall sjøulykker som skal undersøkes vil dette stille store krav til kommisjonen.

Noen av de problemstillingene jeg nå har nevnt vil bli tatt opp i foredragene i dag, men det vil av naturlige grunner ikke være mulig å nevne alle.

## **4.2 Den røde tråden for de påfølgende presentasjonene**

De andre foredragene i dag vil belyse ulike sider av arbeidet som foretas etter en sjøulykke. Disse foredragsholderne har blitt bedt om å ta tak i temaer som vi mener er viktige for å belyse arbeidet etter sjøulykker slik som det fremstår i dag. Den røde tråden vil ikke være like aktuelle for alle foredragene, og noen vil nok komme inn på flere av disse punktene enn andre. Vi har allikevel satt opp følgende prioriteringsområder:

- i) Hva er de viktigste forskjellene mellom det nåværende og det gamle regimet for granskning av sjøulykker? Det er her særlig tenkt på de strukturelle endringene som har blitt innført.
- ii) Hva er målet med etterforskningen/undersøkelsen/arbeidet? Hva er det man ønsker å oppnå? For eksempel en rask og effektiv prosess?
- iii) Hvilke krav stiller det nye regimet til ressursbruk slik som arbeidskraft, tidsbruk, utgifter til tekniske undersøkelser osv.?
- iv) Hva er de praktiske og prinsipielle følgene av endringene? For eksempel, hvilken betydning har skillet mellom undersøkelsene for arbeidet og dets resultater? Hvordan påvirker det nye systemet det praktiske arbeidet? Hvordan påvirker

det de som blir undersøkt/etterforsket?

- v) Hvilke krav stilles til samarbeid med andre myndigheter eller med andre parter som en følge av at prosessene er mer delt opp? I hvilken grad må det samarbeides, og hvordan gjennomføres dette?
- vi) Hvordan påvirkes arbeidet av internasjonale forhold? Jeg har så vidt nevnt at regelverket er påvirket av internasjonale regler vedrørende de sikkerhetsmessige undersøkelsene av sjøulykker, men internasjonal forhold kan også være samarbeid over landegrensene, for eksempel ved internasjonale undersøkelser eller internasjonale fora. Videre kan det være annen påvirkning for eksempel pga internasjonale trender innen området.
- vii) Til slutt ønsker vi kommentarer vedrørende de positive og negative aspekter ved det nåværende systemet. Hva har blitt bedre? Hvor er det forbedringspotensial? De nye regimet erstatter et system som varte i mange hundre år, så det må kunne forventes at det vil være behov for justeringer i systemet.

Med dette gir jeg ordet videre til de neste foredragsholderne. Takk.

## **Kilder**

### **Norske lover**

- 1981 Lov om rettergangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven, strpl.) av 22. mai 1981 nr. 25.
- 1994 Lov om sjøfarten (sjøloven, sjøl.) av 24. juni 1994 nr 39.
- 2005 Lov om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven) av 17. juni 2005 nr. 90.
- 2006 Lov om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd

(offentlighetsloven) av 19. mai 2006 nr. 16.

## **Forskrifter**

1980 Forskrift om undersøkelseskomisjoner etter sjøfartsloven (Forskr. om undersøkelseskomm. i fiskeflåten) av 28. november 1980 nr. 7 [opphevet].

1985 Forskrift om ordningen av påtalemyndigheten (Påtaleinstruksen) av 28. juni 1985 nr. 1679.

## **Forarbeider**

- Odelstingsproposisjoner (Ot.prp.)

Ot.prp. nr. 78 (2004-2005) Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og enkelte andre lover (undersøkelse av sjøulykker)

- Norges offentlige utredninger (NOU)

NOU 1999: 30 Undersøkelse av sjøulykker

NOU 2008: 8 Bourbon Dolphins forlis den 12. april 2007

NOU 2000: 31 Hurtigbåten MS Sleipners forlis 26. november 1999.

- Andre forarbeider

Innstilling IV fra Sjølovkomitéen. Oslo 1963.

## **Internasjonale traktater og regler**

EP/Rdir 2009/18/EF: Europa-Parlamentets og rådets direktiv 2009/18/EF af 23.april 2009 om de grundlæggende principper for undersøgelser af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af Rådets direktiv 1999/35/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF.

IMO-koden: Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation Into a

Marine Casualty or Marine Incident, 16. mai 2008.

SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1. november 1974, i kraft fra 25. mai 1980.

## **Annet**

Nina M. H. Hanevold "Hvor vanntette er skottene?"

Begrensninger i adgangen til å benytte havarikomisjonens informasjonsmateriale ved sjøulykker", Masteroppgave ved det juridiske fakultet, Universitetet i Oslo, 25. november 2009 (ikke publisert).

Brev fra Norsk Losforbund til justisminister Storberget datert 7 August 2009, [http://www.norsklos.org/kunder/stafolos/cms.nsf/\(\\$All\)/7C2A1D9444077147C1257615002B284B?OpenDocument](http://www.norsklos.org/kunder/stafolos/cms.nsf/($All)/7C2A1D9444077147C1257615002B284B?OpenDocument) (februar 2010)

Overtredelser i sjøfartsforhold m.v., Riksadvokatens arbeidsgruppe, juni 2009.

---



Nærings- og  
handelsdepartementets arbeid  
med utvikling av regelverket for  
sjøulykker

Terje Hernes Pettersen  
seniorrådgiver i Nærings- og  
handelsdepartementet



## **Rollefordeling under den tidligere ordningen med sjøforklaring m.v.**

Før sjøloven kapittel 18 avsnitt II ble endret av Stortinget i 2005, var det en ordning med sjøforklaring ved ulykker til sjøs. Etter de mest alvorlige sjøulykkene ble det nedsatt særskilte undersøkelseskommisjoner, for eksempel etter ulykkene med Scandinavian Star, Sleipner og senest Bourbon Dolphin. For fiskefartøy ble det i 1980 etablert en fast undersøkelseskommisjon som undersøkte en rekke ulykker med denne fartøysgruppen. Det var sjøfartsinspektørene, som utledet sine fullmakter fra sjødyktighetsloven, som undersøkte sjøulykker og som ga innstilling til påtalemyndigheten om straffeforfølgning. Internt mellom departementene var det Justisdepartementet som hadde ansvaret for sjølovens regler om sjøulykker. Oppfølgingen av tilrådninger som ble gitt av både ad-hoc kommisjonene etter de store ulykkene og den faste kommisjonen for fiskefartøy, ble tildelt det relevante fagdepartement. I første rekke var dette Nærings- og handelsdepartementet, men til en viss grad også Fiskeri- og kystdepartementet med sine underliggende etater.

## **Nærings- og handelsdepartementets ansvar vedrørende sjøulykker i dag**

Fra og med 1. januar 2008 fikk Nærings- og handelsdepartementet ansvar for sjøloven kapittel 18 avsnitt II om undersøkelse av sjøulykker. Disse reglene trådte for øvrig i kraft 1. juli samme år. Dette innebærer bl.a. at dette departementet er ansvarlig for å videreutvikle de gjeldende bestemmelsene i sjøloven, men også deltakelse i internasjonale fora, i første rekke IMO og EU.

Når reglene i sjøloven kapittel 18 avsnitt II trådte i kraft 1. juli 2008 fikk samtidig Statens havarikommisjon for transport.(SHT)

ansvaret for å undersøke alvorlige sjøulykker. Fra før hadde etaten ansvaret for oppfølging av ulykker innen luftfart, jernbane og vei. Samferdselsdepartementet har det administrative ansvaret for Statens havarikommisjon for transport, og også fagansvaret for de øvrige tre transportsektorene. Nærings- og handelsdepartementet har faglig ansvar for å følge opp Statens havarikommisjons arbeid knyttet til sjøulykker.

En viktig del av oppfølgingsarbeidet for departementet i den forbindelse er å påse at sikkerhetstilrådninger som kommisjonen utarbeider blir fulgt opp. Ordningen i dag er at når kommisjonen utarbeider en rapport med sikkerhetstilrådninger, oversendes den til Nærings- og handelsdepartementet for oppfølging. Dersom den aktuelle tilrådingen faller inn under ansvarsområdet til et annet departement, ber Nærings- og handelsdepartementet det aktuelle departementet om å sørge for at tilrådingen blir fulgt opp. Når det er gjort rapporterer dette departementet tilbake til Nærings- og handelsdepartementet, som igjen meddeler Statens havarikommisjon for transport om hvordan tilrådingen er fulgt opp. Faller tilrådingen inn under Nærings- og handelsdepartementets eget ansvarsområde, oversendes oppfølgingen til Sjøfartsdirektoratet som igjen rapporterer tilbake til departementet om tiltak som er iverksatt for å redusere sannsynligheten for å unngå at lignende hendelser skal skje igjen.

Når det skjer en ulykke vil det som regel være mange berørte departementer og underliggende etater. Som et ledd i å forbedre koordinering mellom berørte departementer og underliggende etater, har Nærings- og handelsdepartementet etablert en arbeidsgruppe som vurderer om koordineringen mellom etatene fungerer tilfredsstillende, og som iverksetter tiltak om så ikke er tilfelle.

Nærings- og handelsdepartementet har derimot intet operasjonelt ansvar ved sjøulykker. Det er imidlertid etablert en ordning som innebærer at departementet blir varslet straks det skjer en sjøulykke.

## Internasjonalt arbeid

Det har over tid pågått et arbeid i FNs Sjøfartsorganisasjon (IMO) om utvikling av regler for undersøkelse av sjøulykker. Det ble opprinnelig (1997) vedtatt retningslinjer på området, jf. vedtaket av the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, vedtatt ved IMO Res. A.849(20) of 27 November 1997. Fra 1. januar 2010 ble koden gjort bindende av IMO. Det foregår en del arbeid i IMO knyttet til oppfølging av dette arbeidet. I den forbindelse har IMO også opprettet en database over sjøulykker. Basen forutsetter at flaggstaten sender inn informasjon om ulykker med dens skip. Til nå har imidlertid ikke rapporteringen til IMO vært god nok. Tankegangen med basen er at den skal gi IMO et bedre grunnlag for å treffe tiltak for å redusere sannsynligheten for at sjøulykker skal skje i fremtiden.

Etter at European Maritime Safety Agency (EMSA) ble opprettet i 2002, har byrået også fått en rolle innen EU knyttet til sjøulykker. Dette må ses i sammenheng med EUs regelverksutvikling på området. Av særlig betydning er fastsettelsen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av sjøulykker (establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council). Direktivet gjør gjeldende IMOs kode som nevnt ovenfor. Det er samtidig foretatt visse tilføyninger i direktivet, som for øvrig trer i kraft 17. juni 2011. Nærings- og handelsdepartementet har varslet at direktivet medfører at sjøloven kapittel 18 avsnitt II må endres. Bl.a. skyldes dette at flere ulykker enn det som følger av sjølovens regler må undersøkes. Dessuten må Statens havarikommisjon for transport foreta forundersøkelser for å avgjøre om en hendelse skal underkastes full undersøkelse eller ikke. Direktivet innebærer dessuten et tettere samarbeid mellom EUs medlemsstater.

---



# Havarikommisjonens arbeid ved undersøkelse av sjøulykker

William J. Bertheussen  
Avdelingsdirektør, Statens havarikommisjon  
for transport (SHT)

Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) har undersøkt sjøulykker siden 1. juli 2008. De første erfaringene med dette arbeidet er nå høstet. For å se nærmere på enkelte sider av havarikommisjonens arbeid, tar dette innlegget kort for seg de viktigste forskjellene mellom det gamle og det nye regimet, målene med undersøkelsen, ressursbruk, betydningen av endringene ved undersøkelsesregimet, samarbeidet med andre, påvirkning fra internasjonale regler, styrken ved det aktuelle regimet og forbedringspotensial. Mer om erfaringer fra året som har gått er å finne i SHT sine årsrapporter: <http://www.sht.no>.

## **Noen hovedtrekk i det nye undersøkelsesregimet til sjøs**

Stortinget har bestemt at et grunnleggende prinsipp for undersøkelse av sjøulykker skal være et tydelig skille mellom uavhengige sikkerhetsundersøkelser på den ene siden og politi- og påtaleetterforskning på den andre siden. Det er gjort store endringer i blant annet sjøloven med et nytt kapittel 18. Det har ført til:

- At ordningen med ad hoc kommisjoner er opphørt, og at den faste kommisjonen for fiskeflåten er lagt ned. Det er opprettet en fast og uavhengig kommisjon for undersøkelse av sjøulykker
- At ordningen med sjøforklaringer er opphørt, og at den påtalemessige etterforskningen er omorganisert

Dette er et viktig skille! Det synes å være en utstrakt kobling mellom nedleggelsen av ordningen med sjøforklaringer og opprettelsen av en fast undersøkelseskommisjon. Det har ikke vært meningen at havarikommisjonen skulle erstatte sjøforklaringene eller ta over politiets og påtalemyndighetens arbeid. Når ordningen med sjøforklaringer ble lagt ned var det den påtalemessige etterforskningen som måtte omorganiseres for fylle dette "tomrommet"!

Denne omorganiseringen har hatt direkte innvirkning på sjøfartsdirektoratets organisering og gjennomføring av tilsynet (sanksjonspyramiden). Hvordan Sjøfartsdirektoratet, politiet og påtalemyndigheten har organisert seg er en sak som er uavhengig av kommisjonens formål. Havarikommisjonen har på sin side etablert en sjøfartsavdeling. Avdelingen undersøker sjøulykker og har erstattet ordningene med ad hoc kommisjoner og den faste kommisjonen for visse ulykker i fiskeflåten.

## **Opphør av ordningen med ad hoc kommisjoner og nedleggelse av den faste kommisjonen for fiskeflåten**

Ordningen med ad hoc kommisjoner opphørte og den faste kommisjonen for fiskeflåten ble lagt ned fra 1. juli 2008. Ad hoc kommisjoner ble først nedsatt etter at store sjøulykker hadde skjedd. Det tok tid, og det kunne gå flere uker før en kom i gang med undersøkelsene. Alle vet hvor viktig den første tiden etter ulykken er for resultatet av undersøkelsen. Undersøkelsene til ad hoc kommisjoner har i tillegg vært underlagt et mandat som i hovedtrekk er utformet slik at de både skal finne frem til årsaksfaktorer, og se inn i forhold som kan medføre sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Ordningen skilte således ikke klart mellom sikkerhetsundersøkelse på den ene siden og fordeling av skyld og ansvar på den andre siden. Sammenblanding av disse ulike rollene og funksjonene skaper fort problemer - spesielt for sikkerhetsundersøkelsen hvor en ofte ikke kommer til bunns i saken og hvor oppfølgingen av sikkerheten i etterkant kunne bli noe tilfeldig. Det er sammenblanding av prosessene som er uheldig. Det ikke et spørsmål om man kun skal ha det ene eller den andre prosessen, men i noen alvorlige tilfeller trenger samfunnet begge deler; Altså en sikkerhetsundersøkelse som søker å komme til bunns i årsaksforholdene



på den ene siden og en undersøkelse av eventuelle straffbare forhold på den andre siden. Å undersøke brudd på lover og forskrifter er viktig, men det er en annen prosess med et annet formål enn den rene sikkerhetsundersøkelsen. Poenget er at disse prosessene må foregå parallelt og ikke blandes sammen.

Den faste kommisjonen for visse ulykker innen fiskeflåten var ledet av en dommer og hadde i tillegg en teknisk og nautisk fagkyndig person knyttet til seg. Hovedfokuset var å undersøke totalforlis av fiskefartøy over 35 fot. Her ble det laget havarirapporter, men undersøkelsesprosessen og oppfølging av tilrådinger var ikke like regelstyrt og metodisk forskjellig enn det regelverket og den prosess for metodiske undersøkelser som i dag styrer havarikommisjonens arbeid.

## **Opprettelsen av SHT som fast undersøkelseskommisjon for sjøulykker**

Fra 1. juli 2008 tok Statens Havarikommisjon for Transport over som fast undersøkelseskommisjon for sjøulykker. Havarikommisjonen har røtter tilbake til 1923, og er i dag en selvstendig etat som gjennom uavhengige undersøkelser arbeider for å bedre sikkerheten innen hele transportsektoren. Den undersøker ulykker innen luftfart, jernbane, vei og sjøfart. Multimodaliteten gir rasjonaliseringseffekter og viktige synergier. Havarikommisjonen har den fordel at den allerede er etablert, og en del av et større etablert system når ulykken først inntreffer. Dette inkluderer også å være en del av et større etablert internasjonalt system. Undersøkelsesprosessen er regelstyrt. Både IMO koden, kommende EU direktiv, sjøloven, instruksjer og interne prosedyrer er sentrale styringsverktøyer. Regelstyrte prosesser for utarbeidelse, utforming og oppfølging av sikkerhetstilrådinger er særs viktig og en bærebjelke i det nye systemet for bedring av sjøsikkerheten. En fast kommi-

sjon gir også mulighet til kompetanseoppbygging og kontinuitet i sikkerhetsarbeidet. Den vil over tid representere en systematisk og metodisk prosess for undersøkelse av sjøulykker.

Siden 1. juli 2008 har havarikommisjonen vært på plass som fast undersøkelsesmyndighet for sjøfarten. Stortinget har gitt havarikommisjonen et omfattende mandat. Kort fortalt skal havarikommisjonen gjennom undersøkelse av sjøulykker og arbeidsulykker om bord i skip bidra til å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten. Havarikommisjonen skal ikke vurdere sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Dette er et viktig hovedpoeng!

## **Hvilke ulykker undersøker kommisjonen?**

Havarikommisjonen skal undersøke ulykker med betydelig personskaade og ulykker med passasjerskip. Stortinget har bestemt at det skal være fokus på å hindre tap av menneskeliv enten det dreier seg om sjarkflåten eller lasteskip. Passasjerskip er nevnt spesielt fordi det er der en erfaringsmessig finner det største potensialet for tap av menneskeliv. Utover det kan Havarikommisjonen selv velge å undersøke de ulykkene med størst sikkerhetspotensial i seg. Eksempler på avgitte rapporter om undersøkelse av sjøulykker er å finne på SHT sine hjemmesider: <http://www.sht.no>.

Fra januar 2010 ble IMOs Casualty Investigation Code bindende for medlemslandene. Koden krever at flaggstaten (Norge) skal iverksette undersøkelse av alle "very serious marine casualties". "A very serious marine casualty" er definert som en marine casualty involving the total loss of the ship or death or severe damage to the environment. Kodens virkeområde omfatter alle lasteskip over 500 BT i internasjonal fart og passasjerskip med flere enn 12 passasjerer. Videre krever koden økt samarbeid om sjøulykker mellom flaggstat og kyststat. Dette har ført til at også ulykker i med betydelig miljøskade er blitt undersøkelsespliktige.

Fra juni 2011 vil også EU direktiv 2009/18/EC bli implementert i norsk rett. EU direktivet pålegger flaggstaten (Norge) å iverksette undersøkelse av alle "very serious marine casualties". Direktivets virkeområde omfatter alle passasjer- og lasteskip og inkluderer også fiskefartøyer ned til 15 meter. Den pålegger både flaggstaten og kyststaten undersøkelsesplikt. Direktivet medfører også et strengere regionalt rapporteringsregime for sjøulykker.

SHT har gjennomgått IMO koden og EU direktivet om undersøkelse av sjøulykke. I forhold til dagens norske regler vil de nye kravene føre til at SHT sitt mandat blir utvidet. Dette gjelder følgende områder:

- Undersøkelsesplikt ved sjøulykker med betydelig miljøforurensing
- Undersøkelsesplikt ved sjøulykker med totalhavari av fiskerfartøy over 15 meter
- Undersøkelsesplikt ved sjøulykker med totalhavari av lasteskip
- Innrapportering av alle serious marine casualties til EU. Dette medfører en forundersøkelse og dokumentert begrunnelse om hvorfor SHT eventuelt ikke undersøker saken
- Et generelt større medvirkningsansvar blir lagt på kyststaten og substantially interested states  
Dette kommer i tillegg til dagens norske regler som gir undersøkelsesplikt ved død og betydelig personskade om bord i norske skip i tillegg til sjøulykker med norske passasjerskip.

IMO koden og EU direktivet vil derfor direkte og indirekte føre til at SHT må iverksette flere egne, og samarbeide i flere andre staters undersøkelse av sjøulykke enn det som er tilfelle i dag. I tillegg vil de nye kravene føre til flere forundersøkelser med rapporteringsplikt.

## Hva er betydelig personskade?

Havarikommisjonen skal undersøke sjøulykker med betydelig personskade. Hva mener vi så med betydelig skade? Med et stort antall ulykker ligger listen høyt for hva en definerer som betydelig skade. En streng fortolkning er nødvendig ut fra kapasitetshensyn, men det gir også rom for å velge de "mindre" alvorlige ulykkene som kan ha et stort sikkerhetspotensial i seg. SHT sin strategi vil derfor være å følge et av IMO sine forslag til definisjoner av "serious injury" hvor dette er definert som "an injury implying threat to life, resulting in permanent incapacitation."

Med det nye EU direktivet er det foreslått at undersøkelsesplikten skal bortfalle ved arbeidsulykker med betydelig skade på person. Dette gjenspeiler dagens praksis hvor SHT av ressurs-hensyn har definert begrepet betydelig skade svært strengt. For SHT er de foreslåtte endringene tydeligere og lettere å forholde seg til. Det gir færre og enklere forundersøkelser. Det er også med på å frigjøre undersøkelseskapasitet til de ulykkene med størst sikkerhetspotensial. Det er en av styrkene ved lovendringsforslaget slik SHT ser det. SHT vil peke på at det også med de foreslåtte endringene kan iverksettes undersøkelse av arbeidsulykker med betydelig personskade etter kommisjonens skjønn.

## Opphør av ordningen med sjøforklaringer

Et annet viktig hovedtrekk i dagens undersøkelsesregime er opphøret av ordningen med sjøforklaringer og sjøfartsinspektører. Denne meget lange tradisjonen (flere hundre år) har opphørt og den påtalemessige etterforskningen er under omorganisering. Rettslige vitneopptak for åpne dører har ofte gitt informasjon som er lite egnet til å avdekke faktiske omstendigheter ved, og årsaker til, store og kompliserte ulykker. Den tekniske og organisatoriske

utviklingen innen sjøfarten har ført til at domstolene ofte ikke har lyktes i å komme til bunns i årsaksforholdene. Ordningen med sjøforklaringer var derfor en prosess som har hatt begrenset verdi i sikkerhetsundersøkelsene, men den har vært et effektivt redskap i tilsynets og politiets arbeid i å finne brudd på regelverket. I tillegg har den gitt offentligheten og media rask tilgang på informasjon.

## **Hva skjer med alle de ulykkene som kommisjonen ikke undersøker?**

Kritiske røster hevder derfor at fordi ikke det samme antall sjøulykker vil bli gransket av kommisjonen, vil tilsynet og påtalemyndigheten ha et problem! Sjøfartsinspektørene behandlet mellom 500 -700 saker i året. Det er åpenbart at Havarikommisjonen ikke kan granske det samme antall saker. Til nå har kommisjonen undersøkt ca. 10 – 12 sjøulykker i året. Hva skjer med de sakene som ikke blir gransket av kommisjonen?

Før jeg svarer på det er det viktig å klart for oss hva vi mener med undersøkelser av sjøulykker:

- Er det sikkerhetsundersøkelser gjennomført av Havarikommisjonen?
- Er det strategiske undersøkelser og analyser gjort av Sjøfartsdirektoratet?
- Er det tilsynets kontroll med rederienes risikopotensial?
- Er det etterforskning gjennomført av politi og påtalemyndighet?
- Er det undersøkelser gjennomført av assuranse?
- Eller er det interngranskingen til rederiene?

Det har aldri vært Stortingets mening at havarikommisjonen skulle undersøke absolutt alle sjøulykker. Det vil derfor være slik at de ulykkene som Havarikommisjonen ikke gransker, kan Sjø-

fartsdirektoratet undersøke som tilsyn. Dette vil bli en annen type tilsynsundersøkelse gjort med et annet mandat (skipssikkerhetsloven) enn havarikommisjonen (sjøloven). Direktoratet kan på ethvert tidspunkt som tilsynsmyndighet kontrollere forhold om bord eller hos rederiet, enten det dreier seg om en ulykke eller ikke. I tillegg vil politiet og påtalemyndigheten til enhver tid ha muligheten og en plikt til å drive etterforskning i de mest alvorlige sakene hvor det er mistanke om kriminalitet (straffeprosessloven). Dette vil måtte skje parallelt og uavhengig av kommisjonens arbeide. Til slutt vil rederier ofte selv være pålagt å gjennomføre egne interngranskinger gjennom ISM koden. Det nye undersøkelsesregimet, som noen er bekymret over, vil således bruke betydelig ressurser totalt sett på å undersøke ulykker.

## **Er kommisjonens undersøkelse en lukket prosess?**

Med det nye undersøkelsesregimet følger nye arbeidsmåter. Erfaringer fra andre transportgrener, spesielt innen luftfart, har vist at kommisjonsarbeid med fortrolige samtaler har tilført sikkerhetsundersøkelsene verdifull informasjon, og gitt gode sikkerhetsmessige gevinster. Det er de som hevder at ordningen med kommisjoner er en mer lukket prosess enn sjøforklaringer, men beskyttelse av vitner og vitneutsagn er viktig for resultatene av kommisjonens arbeid. Kommisjonen er avhengig av tillit og opplysninger som fremkommer under forklaringene og dette kan derfor ikke brukes som bevis mot den som har avgitt forklaringen i en senere straffesak mot vedkommende. Resultatene av samtalene og undersøkelsen er offentlige, og undersøkelsesrapportene er tilgjengelig på internett. Kan så rapportene misbrukes til strafferettslige og sivilrettslige formål (overskuddsbruk)? Den strafferettslige prosessen er styrt av strafferettslige regelsett.

Havarikommisjonens undersøkelser skal ikke være en del av de strafferettslige eller sivilrettslige prosessene. Bevismaterialet må være basert på politiets egen etterforskning og ikke havarikommisjonens undersøkelser. Mange år med erfaringer fra de andre transportgrenene viser at det har vært svært få havariinspektører innkalt som vitner eller rapporter fra havarikommisjonen som er brukt i straffesaker. Så langt har det vært forståelse for dette. Det er viktig å huske på at havarikommisjonen ikke skal vurdere sivilrettslig og strafferettslig skyld og ansvar! Dette er i samsvar med prinsippene i det nye regelverket, og en tilnærming til internasjonal praksis.

## **Læring og kunnskapsøking - en av veiene til bedre sikkerhet til sjøs**

Havarikommisjonens undersøkelser er bare en del av et større sikkerhetsreguleringsregime til sjøs. Regimet krever deltakelse av flere aktører. Rederiene, direktoratene, klassen, politi og påtale, assuransen, skoler og sikkerhetssentre osv, er alle eksempler på sentrale aktører. Læring og endringer som kan forebygge ulykker skjer ikke bare gjennom selve undersøkelsesprosessen, men også gjennom utforming av sikkerhetstilrådinge og formidling av kunnskap. Berørte parter vil i undersøkelsesprosessen sammen med havarikommisjonen kunne finne fram et eller flere sikkerhetsproblemer. Dette gjøres formelt ved hjelp av offentlige undersøkelsesrapporter med eventuelle sikkerhetstilrådinge. Havarikommisjonen har ikke noen myndighet til å tvinge tilrådingene igjennom. For gode løsninger er havarikommisjonen avhengig av at berørte parter identifiserer seg med eventuelle sikkerhetsproblemer. Det er opp til Nærings- og handelsdepartementet å følge opp tilrådingene gjennom Sjøfartsdirektoratet. Direktoratet må

sammen med involverte aktører finne gode løsninger på sikkerhetsproblemet. Først når tiltak er iverksatt vil tilsynet kunne lukke sikkerhetsrådingene og rapportere tilbake til departementet. Den offentlige undersøkelsesrapporten vil klarlegge hendelsesforløpet og årsaksfaktorene, den vil også inneholde en utredning av forhold av betydning for å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten. Dette er viktig i forhold til videreformidling av kunnskap og læring.

## **En lang prosess med mange involverte fram til dagens undersøkelsesregime**

Proessen frem til Stortingets vedtak om en fast og uavhengig havarikommisjon for undersøkelse av sjøulykker var lang. Siden sjølovkomiteen fikk sitt mandat i 1998 har arbeidet med å vurdere og omorganisere den tidligere ordning pågått. Departementer, Rederiforbundet, Sjøfartsdirektoratet, politiet og ulike organisasjoner har vært representert i prosessen og har sammen med mange andre i næringen vært med på å utforme det nye regimet for undersøkelse av ulykker til sjøs.

Sjøfarten har aldri før brukt så mye tid og ressurser på undersøkelser av sjøulykker som vi gjør i dag. Blir resultatene dårlige vil det ikke være ressursbruken totalt sett men heller samarbeidet det skorter på! Her er det rom for forbedringer. Tett samarbeid og god dialog er viktig for å kunne forebygge sjøulykker. Jeg tror imidlertid at det nye undersøkelsesregimet er på en god kurs. Jeg er overbevist om at havarikommisjonen sammen med resten av næringen kommer til å bidra til bedre sikkerhet til sjøs.

.....





# Politi- og påtalemyndighetens arbeid ved etterforskning av sjøulykker

Aud Ingvild Slettemoen  
politiadvokat, Økokrims miljøteam

# 1 Innledning

Denne artikkelen tar utgangspunkt i et 20 minutters foredrag jeg holdt på granskingsseminaret 3. mars 2010. Med et så kort foredrag blir det bare tid til å peke på noen poenger litt overflattisk, og slik blir derfor også denne artikkelen.

På seminaret var det en del av de som hadde innlegg før meg, som tok opp "Full City"-saken. Jeg fant det på det tidspunkt ikke riktig å kommentere den saken. Nå som det er falt dom i saken, jf. Nedre Telemark tingretts dom 3. mai 2010, stiller dette seg imidlertid annerledes. I artikkelen her vil jeg derfor knytte enkelte kommentarer til Full City. (Tingrettens dom er anket. I skrivende stund er det ikke avgjort om saken slipper inn til ankebehandling.)

I foredraget innledet jeg med det hovedpoenget som jeg ønsket å få frem, som følger:

Politi- og påtalemyndigheten arbeider innenfor de rammene for etterforskning og påtale som følger av straffeprosessloven, påtaleinstruksen og Riksadvokatens retningslinjer. Det er innenfor denne rammen neppe noe rom for å ta spesielle næringspolitiske hensyn. Det kan være en viktig og legitim diskusjon hva det betyr for norsk skipsfart og norske sjøfolk at norsk politi- og påtalemyndighet straffeforfølger utenlandske sjøfolk etter sjøulykker i Norge, men denne type hensyn ligger utenfor det som politi- og påtalemyndighet kan legge vekt på i sitt arbeid. Politi- og påtalemyndighet må etterforske saker og benytte de straffeprosessuelle virkemidlene som de anser er hensiktsmessige, innenfor de rammene som følger av straffeprosessloven og påtaleinstruksen. Dersom man fra næringsens side anser at det er nødvendig med tiltak for å demme opp mot en internasjonal trend med "kriminalisering" av sjøfolk, bør man eventuelt arbeide for endringer i den internasjonale reguleringen på området. Jeg vil på denne bakgrunn til slutt i artikkelen si litt om det internasjonale regelverket.

## 2 Når skal etterforskning iverksettes

Etter strpl. § 224 første ledd er utgangspunktet at det skal iverksettes etterforskning når det er rimelig grunn til å undersøke om det foreligger straffbart forhold som forfølges av det offentlige. Ved brann eller andre ulykker kan det iverksettes etterforskning selv om det ikke er mistanke om straffbart forhold, jf. § 224 fjerde ledd. Etter påtaleinstruksen § 7-4 femte ledd skal det iverksettes etterforskning ved ulykke dersom det er oppstått alvorlig personskade eller betydelig ødeleggelse av eiendom, selv om det ikke er mistanke om straffbart forhold. Det gjelder imidlertid unntak fra denne etterforskningsplikten dersom ulykken undersøkes av en fast eller særskilt oppnevnt kommisjon. I slike tilfelle kan etterforskning iverksettes i den grad påtalemyndigheten finner grunn til det. Der en sjøulykke undersøkes av en havarikommisjon, fører dette en tilbake til hovedregelen i strpl. § 224 om at det skal iverksettes etterforskning der det er rimelig grunn til å undersøke om det foreligger straffbart forhold.

Det er en kjent sak at politiet må foreta prioriteringer. Etter Riksadvokatens retningslinjer er "alvorlig miljøkriminalitet som rammer det indre miljø (arbeidsmiljøet) og det ytre miljø (natur og kulturminner)", blant de sakstyper som skal være prioritert, jf. Riksadvokatens årlige rundskriv om mål og prioriteringer for straffesaksbehandlingen i politiet. At sakstypen er prioritert, betyr blant annet at saker på dette området skal gis forrang når det er knapphet på ressurser, og at sakene skal oppklares så langt råd er. Overtredelser av forurensningsloven og/eller skipssikkerhetsloven som fører til sjøulykker med betydelig oljeforurensning langs kysten, er å anse som alvorlig miljøkriminalitet. Dette er derfor saker som skal prioriteres i henhold til Riksadvokatens retningslinjer.

"Full City" gikk som kjent på grunn utenfor Langesund i Telemark fredag 31. juli 2009, og medførte utslipp av ca. 300 tonn bunkersolje som forurenset kysten i Telemark, Vestfold og Aust-

Agder, herunder flere verneområder. Politiet i Telemark tok ut tiltale mot kapteinen og vakthavende styrmann, som begge var kinesiske. I Nedre Telemark tingretts dom 3. mai 2010 ble begge de tiltalte dømt for overtredelser av forurensningsloven § 78 første ledd bokstav b for å unnlate å treffe tiltak for å hindre forurensning, jf. forurensningsloven § 7. Kapteinen ble i tillegg dømt for overtredelser av skipssikkerhetslovens § 19 for manglende vakt- hold og skipssikkerhetsloven § 37 jf. § 34 for manglende varsling ved forurensning. I saken var det fra første stund sterk mistanke om at kapteinen ikke hadde overholdt meldeplikten etter skipssikkerhetsloven, i en situasjon der det var en betydelig fare for omfattende oljeforurensning. Det ville på denne bakgrunn ikke vært i tråd med Riksadvokatens retningslinjer dersom politiet hadde unnlatt å iverksette etterforskning av ulykken med Full City.

### **3 Organiseringen av politiets etterforskning av sjøulykker**

Formålet med politiets etterforskning, jf. strpl. § 226 første ledd, er å avgjøre spørsmålet om tiltale og å tjene som forberedelse for rettens behandling av spørsmålet om straffeskyld. Etterforskningen av sjøfartsforhold krever ekspertise i de tekniske og maritime spørsmål som saken reiser, for å kunne fastlå de faktiske forhold. I tillegg krever etterforskningen ekspertise i etterforskningsmetodikk og rettslig subsumsjon, herunder innsikt i hvilke objektive og subjektive forhold som er relevante for spørsmålet om skyld, og hvilke straffebud og handlingsnormer etterforskningen av saken bør innrettes mot. Utfordringen er å ha et system som ivaretar både behovet for teknisk/maritim kompetanse, og etterforskningsmessig/juridisk kompetanse.

Som mange foredragsholdere under seminaret var inne på, var systemet tidligere at sjøfartsinspektørene sto for etterforskningen

av sjøulykker. Sjøfartsinspektøren hadde begrenset politi- og påtalemyndighet etter sjødyktighetsloven § 7 og påtaleinstruksen kapittel 32. De ga uttalelse om tiltale spørsmålet og om aktuell straffereaksjon til påtalemyndigheten. Sjøfartsinspektørene hadde en dobbeltrolle der de både skulle granske årsaksforholdene med det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet for øye, samtidig som de foresto den strafferettslige etterforskningen. Dette var et system som ikke kunne fortsette når man la årsaksundersøkelsene etter sjøulykker til en uavhengig havarikommisjon (Statens havarikommisjon for transport.)

Sjøfartsinspektørene hadde teknisk/maritim kompetanse. De manglet imidlertid den nødvendige etterforskningsmessige/juridiske kompetansen. I en artikkel i Miljøkrim nr. 4/03 drøfter daværende førstestatsadvokat Rune B. Hansen (i dag lagdommer i Agder) hvordan systemet med sjøfartsinspektørenes etterforskning fungerte i forbindelse med havariet av "Green Ålesund" i 2000. (Miljøkrim er et fagblad om miljøkriminalitet. Utgiver er ØKO-KRIMs miljøteam). I lederen i samme nr. av Miljøkrim skriver Hansen:

"Hittil er utslippssakene ofte blitt etterforsket av sjøfartsinspektørene, uten noen form for samarbeid med politiet. En slik saksbehandling er ikke tilfredsstillende og har da også resultert i at altfor mange saker er blitt henlagt på svært tynt grunnlag.

De fleste sjøfartsinspektørene er erfarne skipsførere med stor maritim kunnskap, men de mangler politifaglig eller juridisk kompetanse. Allerede i rundskriv nr. 2/1981 "Forurensning fra skip – etterforskning og reaksjoner" forutsatte Riksadvokaten et nært samarbeid mellom politiet og sjøfartsinspektørene. Det er nå på tide å få satt i gang et slikt samarbeid. En arbeidsgruppe har nylig foreslått at sjøfartsinspektørene skal overføres til politiet og få status som spesialetterforskere. Et slikt system ville være en meget stor forbedring."

Av ulike grunner som jeg ikke skal komme inn på her, ble det

ikke til at de tidligere sjøfartsinspektørene ble overflyttet til politiet og fikk status som spesialletterforskere. Rogaland politidistrikt er imidlertid gitt et særskilt ansvar for å etablere spesialkompetanse i etterforskning av sjøulykker, og skal ha et særlig ansvar for å yte bistand til andre politidistrikt ved etterforskning av sjøulykker. (Et par tidligere sjøfartsinspektører ble i forbindelse med reformen tilknyttet Rogaland politidistrikt gjennom særskilt opprettede stillinger.) Rogaland politidistrikt har ansvar for alvorlige arbeidsulykker på norsk sokkel opp til 62. breddegrad, og tanken er at Rogaland politidistrikt skal utvide sin kompetanse og bygge på dagens organisering ved Nordsjø- og miljøseksjonen.

Behovet for teknisk/maritim innsikt er en utfordring for politiet når det gjelder etterforskning av straffbare forhold til sjøs. Behovet for særlig teknisk ekspertise er imidlertid ikke spesielt for sjøfartsområdet. Det er flere sakstyper som krever særlig ekspertise. Dette løses på ulike måter ved at sakkyndige på det aktuelle området bistår i etterforskningen, og senere ved bruk av sakkyndige meddommere og sakkyndige vitner. På områder hvor det er etablert en statlig tilsynsmyndighet med særlig ekspertise, er det vanlig at tilsynsmyndigheten bistår med sin ekspertise. På sjøfartsområdet er det lagt opp til at Sjøfartsdirektoratet skal bistå politi- og påtalemyndighet med den nødvendige teknisk/maritime ekspertisen. I Full City saken var bistand fra Sjøfartsdirektoratet av stor betydning. 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 av sjøulykker. Arbeidsgruppen la frem en rapport 5. juni 2009. Riksadvokaten er i ferd med å utarbeide retningslinjer på bakgrunn av denne rapporten og de kommentarene som er innkommet til den.

ØKOKRIM har etter påtaleinstruksen § 35-4 saklig kompetanse til å behandle saker som dreier seg om alvorlig miljøkriminalitet, herunder sjøulykker som faller inn under dette. ØKOKRIM har ikke etterforsket saker om sjøulykker etter at ordningen med

sjøfartsinspektører ble opphevet, men har bistått Telemark politidistrikt noe i Full City-saken.

## **4 Noen utfordringer ved etterforskning av sjøulykker**

Etterforskning og strafferettslig forfølgning i forbindelse med sjøulykker reiser noen spesielle utfordringer. En utfordring er bevisikring om bord på skipet etter havariet, når det er mange personer som har adgang (mannskap, representanter for forsikringselskap og rederi osv). Videre reiser det spesielle utfordringer å håndtere avhør av besetningen, som er i en vanskelig situasjon langt hjemmefra og som må ha tolk under avhør mv. Når rederiet er utenlandsk vil det ofte være utenfor rekkevidden til norsk politi- og påtalemyndighet og norske domstoler, og det kan gjøre det vanskelig å etterforske og straffeforfølge forhold knyttet til rederiet. Disse temaene skal jeg ikke komme nærmere inn på her.

Etterforskning av straffbare forhold knyttet til sjøulykker kan videre reise særlige spørsmål knyttet til den strafferettslige jurisdiksjon. Strpr. § 4 viser til at lovens regler gjelder med de begrensninger som er anerkjent i folkeretten eller følger av overenskomst med fremmed stat. Her er særlig havrettstraktaten av 1982 (De forente nasjoners havrettskonvensjon av 10. desember 1982) sentral. Havrettstraktaten regulerer blant annet statenes strafferettslige jurisdiksjon når det gjelder sjøulykker, og regulerer også hvilken beskyttelse skip og sjøfolk skal ha i forbindelse med den strafferettslige forfølgningen av slike saker. Havrettstraktaten del XII om vern og bevaring av det marine miljø inneholder i avsnitt 6 særlige regler om håndhevelse, som er sentrale når det gjelder etterforskning og påtale av sjøulykker i forbindelse med forurensning. Disse reglene, som jeg ikke vil drøfte nærmere her, er det nødvendig at politi- og påtalemyndighet er kjent med i forbindelse



med etterforskning og påtale som gjelder sjøfartsforhold.

Etterforskning rettet mot kaptein og mannskap reiser noen særlige problemstillinger. En viktig problemstilling er behovet for bruk av vareteksturrogater som innlevering av pass eller kausjon, der medlemmer av besetningen blir mistenkt og etter hvert siktet og eventuelt tiltalt for straffbare forhold i forbindelse med ulykken. De to tiltalte i Full City-saken (kapteinen og vakthavende styrmann) ble holdt tilbake i Norge etter ulykken. Passene deres ble holdt av politiet med hjemmel i strpl. § 181, også etter at etterforskningen i hovedsak var ferdig, dette på grunnlag av unndragelsesfaren når det gjelder oppmøte til hovedforhandlingen. Etter Høyesteretts kjennelse 9. november 2008, jf. Rt. 2009 s. 1383, som opphevet Agder lagmannsretts kjennelse av 8. oktober, og etter en ny kjennelse fra lagmannsretten 25. november 2009, friga politiet passene, og det ble i stedet oppstilt en kausjon fra rederiet (jf. strpl. § 188) som sikkerhet for at de tiltalte møtte til rettsforhandlingene. Kjennelsen fra Høyesterett fastslår at betydningen av beslaget må vurderes ut i fra det totale tidsperspektiv for saken, som skal holdes opp mot det som må antas å være en forventet straff for de siktede i tilfelle domfellelse. Høyesterett opphevet lagmannsrettens kjennelse på grunnlag av at premissene ble ansett utilstrekkelige når det gjelder denne forholdsmessighetsvurderingen.

Det har vært reist spørsmål om det å utsette utenlandske sjøfolk for bruk av slike straffeprosessuelle tvangsmidler i Norge, kan medføre at norske sjøfolk utsettes for det samme i utlandet. Dette drøftes gjerne i forbindelse med at næringen mener å se en utvikling med "kriminalisering" av sjøfolk, som man anser som uheldig. Enkelte av foredragsholderne under seminaret var inne på dette. I den forbindelse vil jeg påpeke at det neppe er norsk politi- og påtalemyndighet som er rette adressat når det gjelder en debatt om disse problemstillingene. Politi- og påtalemyndighet må bruke de straffeprosessuelle virkemidlene som anses hensiktsmessige innenfor straffeprosesslovens rammer, og kan ikke ta spesielle næringspolitiske hensyn. Dersom "kriminalisering" av sjøfolk

anses å være et problem internasjonalt, kan man jo vurdere å ta opp spørsmålet om det internasjonale regelverket på området er tilstrekkelig, i de fora der reglene for internasjonal skipsfart utvikles.

## **5 Litt om det internasjonale regelverket om beskyttelse av sjøfolk mot strafferettslig forfølgning**

IMOs Guidelines on fair treatment of Seafarers in the event of a maritime accident, ("Guidelines" i det følgende) av 2006, inneholder noen relativt vage prinsipper i del III punktene 14 følgende vedrørende det å holde besetningen tilbake i kyststaten etter en sjøulykke. Guidelines, som er av uforbindende karakter, ble vedtatt i IMOS juridiske komité den 27. april 2006 (Resolution Leg.3(91). De ble utarbeidet av en liten arbeidsgruppe nedsatt av IMO og ILO, der bare et fåtall av IMOs medlemsstater deltok. På møtet i Leg 91, hadde svært mange stater flere innvendinger og godtok bare motvillig å vedta retningslinjene. Retningslinjene kan med dette utgangspunktet fra IMO etter mitt syn ikke forventes å få den betydningen arbeidsgruppen kanskje hadde håpet. Dersom man skal finne nye løsninger på disse spørsmålene internasjonalt, kan det derfor hende at man må være innstilt på mer grundige og mellomstatlige forhandlinger i IMO-systemet for å komme frem til mer gjennomarbeidede regler, eventuelt også regler som er av mer bindende karakter, basert på en bred internasjonal enighet om prinsippene.

De forente nasjoners havrettskonvensjon av 10. desember 1982 (Havrettstraktaten) inneholder i del XII Avsnitt 7 bl.a. regler som er gitt til beskyttelse av skip og sjøfolk i forbindelse med strafferettslig forfølgning. En vurdering av om det er behov for nye internasjonale regler som styrker beskyttelsen av sjøfolkene i forbin-

delse med strafferettslig etterforskning av sjøulykker, bør ta utgangspunkt i Havrettstraktaten. Å revidere havrettstraktaten vil nok ikke være realistisk. Innenfor visse rammer vil imidlertid folkeretten ikke være til hinder for at en gruppe stater inngår en internasjonal avtale der man går noe lenger på visse punkter. Jeg vil her kort nevne noen av reglene om dette i Havrettstraktaten.

Havrettstraktaten artikkel 226 har regler om frigivelse av skipet mot økonomisk sikkerhet (jf. skipssikkerhetsloven § 70). Det gjelder ikke tilsvarende regler om frigivelse av sjøfolkene mot kausjon. Dersom man ønsker at sjøfolkene skal ha en bedre beskyttelse mot å bli holdt tilbake i kyststaten etter en sjøulykke når dette ikke lenger er nødvendig av hensyn til etterforskningen, kunne man eventuelt vurdere internasjonale regler av bindende karakter om repatriering av sjøfolkene mot kausjon. (Slike regler kunne eventuelt kombineres med regler om gjensidig utlevering i slike saker. Dette ville gitt ytterligere sikkerhet for at de tiltalte møter til rettsforhandlingene, og ville derved være egnet til å senke listen for når repatriering finner sted.)

Etter artikkel 228 skal kyststatens straffeforfølgning suspenderes dersom flaggstaten innleder straffeforfølgning på grunnlag av tilsvarende anklage innen seks måneder. Dette gjelder imidlertid bare i tilfelle av forurensning begått utenfor sjøterritoriet til den stat som innleder forfølgningen. Det gjelder ikke tilsvarende regler om suspensjon av straffeforfølgningen der forurensningen er begått i sjøterritoriet (eller indre farvann). En slik ordning vil innebære at besetningen reiser hjem. Spørsmålet er imidlertid om det er særlig realistisk at kyststater – som Norge - vil gå med på å utvide anvendelsesområdet for denne spesielle regelen.

Den sentrale bestemmelsen i havrettstraktaten når det gjelder beskyttelse av sjøfolkene er artikkel 230. Artikkel 230 er til hinder for bruk av fengselsstraff i forbindelse med miljøovertredelser begått av fremmede skip utenfor sjøterritoriet, jf. artikkel 230 nr. 1. Her skal kun bøter ilegges som straff. Ved slike overtredelser i sjøterritoriet, skal kun bøter ilegges med mindre det dreier seg om

en forsettlig og alvorlig forurensningshandling, jf. artikkel 230 nr. 2. Der miljøovertredelsen er begått i indre farvann har kyststaten full anledning til å ilegge fengselsstraff, slik som også ble gjort i Nedre Telemark tingretts dom i Full City-saken. Fra påtalemyndighetens ståsted tilsier viktige allmennpreventive hensyn at det i slike tilfelle av alvorlig miljøkriminalitet bør kunne ilegges fengselsstraff. Det samme gjelder antakelig i mange andre land. Det er derfor etter mitt syn neppe realistisk at man gjennom internasjonale forhandlinger vil kunne oppnå noe forbud mot bruk av fengselsstraff der overtredelsen er skjedd i indre farvann. (Men helt utenkelig er det jo ikke at man kunne oppnå en slik ordning.)

Et spørsmål er imidlertid om det kunne være aktuelt med internasjonale regler som beskytter sjøfolkene mot å bli holdt tilbake i kyststaten i påvente av hovedforhandling etter at etterforskningen er ferdig, i saker der det etter artikkel 230 ikke vil være anledning til å anvende fengselsstraff.

Etter artikkel 230 nr. 3 skal anklagedes anerkjente rettigheter respekteres når det foretas rettsforfølging i forbindelse med overtredelser som gjelder det marine miljø begått av et fremmed skip, og som kan føre til ileggelse av straff. Dette gjelder uansett hvor overtredelsen finner sted. "Anerkjente rettigheter" vil for det første være menneskerettighetene. Ikke-bindende retningslinjer vil neppe være å anse som "anerkjente rettigheter", med mindre de har fått bred anerkjennelse og anvendelse internasjonalt.

For at man skal finne løsninger på det næringen anser som et problem med "kriminalisering av sjøfolk" internasjonalt, tror jeg det vil være nødvendig å utvikle det internasjonale regelverket på området. IMOs "guidelines" fra 2006 er ikke nødvendigvis det beste utgangspunktet for dette arbeidet. Å få i stand nye internasjonale normer og/eller regler på området kan være en langvarig og krevende prosess. For å lykkes tror jeg også at man samtidig må anerkjenne kyststatenes behov for effektiv etterforskning og påtale av alvorlige lovbrudd til sjøs, spesielt i saker om forurensning.

Utgangspunktet for forhandlinger om nye internasjonale regler

på området bør derfor etter mitt syn være både å finne ordninger som legger forholdene bedre til rette for at kyststatene effektivt kan etterforske og påtale straffbare forhold til sjøs, herunder mot rederiene, samtidig som man får et regime som beskytter besetningen mot uforholdsmessige inngrep. Jeg håper dette er et siktemål den internasjonale skipsfartsnæringen ville se seg tjent med å støtte opp om.





# Advokatetikk og sjøulykker

- hvem skal representere mannskapet?

Merete Smith  
generalsekretær i Advokatforeningen



# 1 Sakens bakgrunn

Ved endring av lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven), med ikrafttredelse 1. juli 2008, falt det gamle sjøforklaringsinstituttet bort. Endringen innebar, blant annet, at undersøkelsen av sjøulykker med henblikk på å kartlegge årsaksforholdene skal skje atskilt fra og uavhengig av annen etterforskning hvor formålet er å klarlegge ansvarsforholdene eller fordele skyld.

Etter sjøloven § 473 er det sjøfartsavdelingen ved Statens havarikommisjon for transport (SHT) som skal foreta de nødvendige undersøkelser for å kartlegge hendelsesforløp og årsaksforhold ved sjøulykker.

Sjøloven § 477 første ledd annet punktum gir den som skal forklare seg for undersøkelsesmyndigheten "rett til å la seg bistå av advokat eller annen fullmektig", som kan møte sammen med vedkommende. Videre følger det av sjøloven § 484 annet ledd annet punktum at de som saken angår, slik som skipets eier, rederi, skipsføreren, brukere og assurandører og andre berørte parter, bør gis adgang til å være til stede ved undersøkelsene så fremt slik tilstedeværelse "kan skje uten hinder for undersøkelsen".

Ved undersøkelser av sjøulykker etter sjøloven § 473 er det i praksis ikke uvanlig at rederi og assurandør – særlig i den innledende fasen – benytter seg av samme advokat. I tillegg er det vanlig at rederiets og/eller assurandørens advokat i noen grad bistår mannskapet under undersøkelsene, jf. sjøloven § 477. I forbindelse med at samme advokat har representert rederi og/eller assurandør og mannskapet, har det vært reist spørsmål om hvordan reglene om interessekonflikter skal anvendes i denne type saker.

## **2 Generelt om Regler for god advokatskikk**

### **2.1 Regler for god advokatskikk**

Det følger av lov 15. august 1915 nr. 5 om domstolene (domstolloven) § 224 at all advokatvirksomhet skal utøves i samsvar med god advokatskikk. De advokatetiske regler – Regler for god advokatskikk – er yrkesetiske regler som utformes av Advokatforeningen, jf. domstolloven § 224 annet ledd. Reglene er inntatt i forskrift 20. desember 1996 nr. 1161 (advokatforskriften) kap. 12, og gjelder for alle advokater.

Norske advokater er i tillegg omfattet av Den europeiske advokatorganisasjonens (CCBEs) etiske regler (Code of Conduct), ved virksomhet over landegrensene innenfor EØS-området, jf. Regler for god advokatskikk punkt 6.1. Det er tilstrekkelig at advokatoppdraget forgreiner seg til EØS-området for at advokatens handlinger omfattets av CCBEs Code of Conduct. Videre er Regler for god advokatskikk harmonisert med CCBEs Code of Conduct. Regler for god advokatskikk avviker imidlertid fra CCBEs regelverk på ett punkt, i det CCBEs Code of conduct ikke har noen samtykkeregulering i forbindelse med interessekonfliktspørsmål, slik som Regler for god advokatskikk har i reglenes punkt 3.2.5.

### **2.2 Håndhevelse av Regler for god advokatskikk**

Regler for god advokatskikk håndheves av Advokatforeningens regionale disiplinærutvalg og Disiplinærnemnden, jf. domstolloven § 227. Dette er også stadfestet av Høyesterett jf. Rt. 2000 s. 1948 (s.1951-1952).

Ved spørsmål om eventuelle brudd på Regler for god advokatskikk er det advokaten selv som i første omgang må vurdere hvorvidt hans opptreden er i samsvar med de advokatetiske regler.

Andre parter, klienten eller andre med rettslig klageinteresse, kan klage til disiplinærorganene dersom de mener at en advokat har opptrådt i strid med Regler for god advokatskikk, jf. domstoloven § 227, jf. advokatforskriften kap. 5, og Behandlingsregler for Advokatforeningens disiplinærutvalg § 2.

### **3 Eventuelle interessekonflikter ved advokatrepresentasjon etter sjøulykker**

#### **3.1 Når kan det foreligge interessekonflikt?**

Når det skjer et havari eller annen sjøulykke vil det være viktig å få oversikt over hva som har skjedd så raskt som mulig for SHT, men også for reder og assurandør. Av praktiske hensyn er det ikke uvanlig at reder og assurandør i felleskap sender en advokat om bord på skipet som representerer dem begge. Samtidig vil det kunne være aktuelt at SHT ønsker å oppta forklaring av mannskapet, og mannskapet ber gjerne om at rederiets eller assurandørens advokat bistår dem under forklaringen.

Ved advokatrepresentasjon etter sjøulykker vil det derfor kunne oppstå interessekonflikter i flere relasjoner; dersom den samme advokaten representerer både rederi og assurandør eller dersom den samme advokaten representerer både mannskapet og rederi / assurandør

Jeg vil i det følgende konsentrere meg om spørsmålet om i hvilken grad samme advokat kan representere både mannskapet og rederi/assurandør. Dette er en svært praktisk problemstilling, og det har i flere av sjøulykkene etter at den nye sjøloven trådte i kraft oppstått både spørsmål om hvem som skal representere mannskapet og i hvilken grad advokatene kan være til stede når mannskapet forklarer seg for undersøkelsesmyndigheten.

### **3.2 Mannskapets rett til advokatbistand og berørtes parters adgang til å følge undersøkelsene**

Sjøloven § 477 første ledd annet punktum gir den som skal forklare seg for undersøkelsesmyndigheten en ubetinget rett "til å la seg bistå av advokat eller annen fullmektig". Skipets mannskap vil ofte ha et særlig behov for å bli bistått av en advokat.

Mannskapets rett til å la seg bistå av advokat etter sjøloven § 477 blir imidlertid til en viss grad illusorisk, fordi mannskapet som skal forklare seg sjelden har økonomi til å betale for sin egen advokat. Advokatutgiftene dekkes heller ikke av norske myndigheter, med mindre mannskapet får status som siktet og vilkårene i lov 1981 22. mai nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven) §§ 96-100 er oppfylt. Mannskapet – med en annen kulturell og språklig bakgrunn, og uten mulighet til selv å bekoste juridisk bistand i Norge – er derfor avhengig av den bistand som tilbys og bekostes gjennom rederi og/eller assurandør, for å kunne få oppfylt sin rett etter sjøloven § 477.

Videre fastslår prinsippet om det frie advokatvalg at det er den enkelte klient som selv skal velge sin advokat. Det frie advokatvalg innebærer således at undersøkelsesmyndigheten ikke kan velge advokat for mannskapet eller gi nærmere regler for hvilken advokat de kan velge.

Men også i en annen sammenheng har advokater anledning til å være til stede mens mannskapet forklarer seg. Sjøloven § 484 annet ledd annet punktum gir de berørte parter adgang til å følge undersøkelsene av sjøulykken. Rederi og assurandør er begge berørte parter, og forklaringene fra mannskapet er en del av undersøkelsene. Rederiet og/eller assurandør vil som regel ha et ønske om å være til stede under undersøkelsene etter sjøloven § 484, og i praksis vil denne tilstedeværelsen skje ved rederiets/assurandørens advokat.

Bestemmelsen gir imidlertid ingen ubetinget rett for de berørte

partene til å følge undersøkelsen. De berørte parter kan nektes å følge undersøkelsene dersom det vil være til hinder for undersøkelsen. Bestemmelsen er å regne for et direktiv til kommisjonen i motsetning til en rettighet, se Ot.prp. nr. 78 (2003-2004) s. 51. Videre er det opp til "undersøkelsesmyndighetens eget skjønn å avgjøre om dette [de berørte parters tilstedeværelse] vil være til hinder for undersøkelsen", se Ot.prp. nr. 78 (2003-2004) s. 89. Sjølovskomiteén har i NOU 1999:30 Kap 11 om "Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovutkastet", punkt 11.1 "Til endringer i sjøloven" (Til § 478 Varslingsplikt) uttalt at:

Berørte parters rett til å følge undersøkelsen vil kunne være både i deres og kommisjonens interesse. Havarikommisjonen vil kunne unngå den mistenkeliggjøring hemmeligholdelse kan føre til. Videre kan den informasjon partene derved får, føre til at det fremkommer flere opplysninger om saken. Finner kommisjonen derimot at innsyn eller deltakelse fra berørte parter vil gå på bekostning av undersøkelsesarbeidet, f.eks fordi administrering blir ressurskrevende, kan den nekte. Etter komiteens syn bør det normalt gjøres dersom undersøkelsesarbeidet hindres i ikke ubetydelig grad.

Så lenge mannskapet ikke har økonomi til å bære kostnadene til egen advokatbistand, og bistanden heller ikke dekkes av ordningen om fri retthjelp, vil rederiet eller assurandøren dekke advokatutgifter for mannskapet. Det vil i praksis skje ved at den advokaten som rederiet/assurandøren allerede har om bord, også vil bistå mannskapet. Det kan således være samme advokat som representerer rederi og/eller assurandør etter sjølovens § 484 og mannskapet med hjemmel i sjøloven §§ 477.

Partenes rett til advokatbistand, og de berørte parters adgang til å følge undersøkelsene vil derfor kunne føre til at interessekonflikter kan oppstå.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Interessekonfliktproblematikken i forhold til mannskapets advokatrepresentasjon, ville i stor grad ha vært løst dersom norske myndigheter hadde dekket utgiftene til advokatbistand for mannskapet

### **3.3 Kan samme advokat både representere rederi og/eller assurandør og den som forklarer seg**

Ved spørsmål om det foreligger eventuelle interessekonflikter er det Regler for god advokatskikk punkt 3.2 som kommer til anvendelse. Bestemmelsene om interessekonflikter innskrenker advokatens rett til å påta seg saker. Interessekonfliktreglene må sees som et supplement til de grunnleggende prinsipper om taushetsplikt, uavhengighet, tillit og personlig integritet, og innebærer en interesseavveining mellom klientens krav til advokaten på den ene siden og advokatens næringsinteresser på den andre siden.

Etter Regler for god advokatskikk punkt 3.2.1 er hovedregelen at:

”En advokat skal ikke påta seg oppdrag hvis det som følge av oppdraget oppstår risiko for brudd på advokatens lojalitet og fortrolighet overfor klientene eller brudd på advokatens plikt til uavhengighet.”

Advokaten skal etter bestemmelsen, på forhånd, i forbindelse med et nytt oppdrag vurdere om det foreligger eller kan oppstå risiko for brudd på advokatens plikter til lojalitet, fortrolighet eller uavhengighet. Det er tilstrekkelig at det foreligger risiko for en slik konflikt.

I de tilfeller der en advokat, etter sjøulykker, representerer rederi og assurandør, eller rederi og/eller assurandør og mannskap kan det oppstå interessekonflikt etter Regler for god advokatskikk punkt 3.2.2 om dobbeltrepresentasjon. Fra bestemmelsen hitsettes:

”I samme sak må ikke en advokat rådggi, representere eller handle på vegne av to eller flere klienter hvis det foreligger eller oppstår motstridende interesser mellom dem i saken eller det er en klar risiko for dette.”

Selv om det skulle foreligge en interessekonflikt eller være klar risiko for det, har advokaten likevel anledning til å representere

flere parter i samme sak forutsatt at partene samtykker til det. Det følger av Regler for god advokatskikk punkt 3.2.5 at:

”Dersom en advokat ellers er avskåret fra å foreta handlinger eller aktiviteter for en eller flere klienter i henhold til dette punkt 3.2, skal dette bare gjelde i den utstrekning klienten eller klientene ikke har samtykket i at handlingen eller aktiviteten kan foretas.

Selv om klientene gir samtykke, er advokaten likevel avskåret fra å handle dersom hans plikt til lojalitet eller fortrolighet overfor en klient eller advokatens plikt til uavhengighet derved blir brutt.

Et samtykke fra klienten er bare gyldig dersom det er gitt på grunnlag av en henvendelse fra advokaten som gir klienten fullstendig og oppriktig opplysning om hva interessekonfliktproblemet består i.

En advokat som med klientenes uttrykkelige samtykke opptrer som megler eller voldgiftsdommer mellom to eller flere klienter med motstridende interesser, skal ikke anses for å overtre reglene i dette punkt 3.2. Dersom meglingen ikke fører til en løsning av tvisten, kan advokaten ved tvistens videre behandling ikke representere noen av partene.”

Bestemmelsens andre ledd avskjærer imidlertid advokatens mulighet til en opptreden som ellers ville vært i strid med interessekonfliktreglene derom hans plikt til lojalitet eller fortrolighet overfor klienten/klientene eller hans plikt til uavhengighet blir brutt.

Videre kreves det at samtykket er informert, og at samtykket har kommet klart til uttrykk.

Advokaten må vurdere risikoen for mulige interessekonflikter både på forhånd og underveis i arbeidet med sjøulykken. Det må foretas en konkret vurdering i det enkelte tilfellet. Det følger av disiplinærmyndighetenes praksis at bestemmelsene om interessekonflikter må tolkes og praktiseres strengt av hensyn til at tillits-

forholdet mellom klient og advokat ikke svekkes. En streng praktisering er også nødvendig av hensyn til publikums alminnelige tillitt til advokater. Kollisjonsfaren bør vurderes nøye før advokaten påtar seg å bistå flere klienter i samme sak. Dersom vurderingen er vanskelig og konklusjonen beheftet med noen grad av usikkerhet, bør advokaten avstå fra dobbeltrepresentasjon<sup>2</sup>. Et relevant vurderingsmoment er hvorvidt sakens karakter tilsier at det er klar risiko for at partene vil ha motstridende interesser. Videre må advokaten presisere overfor de ulike partene at advokaten representerer dem alle.

Det er advokaten selv som skal foreta en vurdering av interessekonfliktspørsmålet. Dersom myndighetene mener at advokaten har opptrådt i strid med Regler for god advokatskikk punkt 3.2.2, er myndighetene henvist til å benytte seg av den klagemulighet som disiplinærorganene representerer, jf. dl. § 227 og advokatforskriften kap.5.

## **4 Forslag til praktiske retningslinjer**

Advokatforeningen har tatt initiativ til et samarbeid med Nærings- og handelsdepartementet og SHT for å utarbeide praktiske retningslinjer som kan avhjelpe eventuelle interessekonfliktspørsmål i forbindelse med advokatrepresentasjon etter sjøulykker.

På grunn av det knappe tidsaspektet ved undersøkelser av sjøulykker er det behov for retningslinjer som på en mest mulig effektiv måte praktisk kan håndtere eventuelle interessekonflikter i samsvar med Regler for god advokatskikk, enten det gjelder de tilfeller der samme advokat representerer rederi og assurandør, eller det gjelder de tilfeller der samme advokat representerer rederi og/eller assurandør og mannskap. Advokatforeningen, Nærings-

---

<sup>2</sup> Haakon I. Haraldsen mfl, Regler for god advokatskikk med kommentarer, 2005 s. 106



og handelsdepartementet og SHT har utarbeidet slike retningslinjer. Disse retningslinjene ivaretar de etiske regler og den praktiske håndtering av undersøkelser, dersom det skulle oppstå spørsmål om mulige interessekonflikter.

## Praktiske retningslinjer for advokatrepresentasjon ved sjøulykker

- i) Et intervju med Havarikommisjonen har utelukkende et sjøsikkerhetsmessig formål. Havarikommisjonen skal ikke vurdere sivil- eller strafferettslig skyld eller ansvar, jf. sjøl. § 473 annet ledd, annet punktum, og informasjon som fremkommer under intervjuet skal ikke formidles videre til påtalemyndigheten, jf. sjøl. § 477, 3. ledd.
- ii) Som et generelt utgangspunkt kan advokat som representerer rederi og/eller assurandør (Advokaten) være tilstede under Havarikommisjonens undersøkelser. Dersom Havarikommisjonen etter en konkret vurdering finner at Advokatens tilstedeværelse er til hinder for undersøkelsen, jf. sjøl. § 484, annet ledd, skal Advokaten fratre etter å ha fått en redegjørelse/begrunnelse fra Havarikommisjonen.
- iii) Dersom vitnene etter informasjon om advokatrepresentasjon samtykker skal Advokaten også ha anledning til å representere vitnene under intervjuene. Advokaten må fortløpende vurdere om det foreligger interessekonflikt eller klar risiko for interessekonflikt ved representasjon av flere parter ved en sjøulykke. Advokaten må være særlig oppmerksom på interessekonflikter som kan oppstå ved å representere både rederiet og mannskapet. Der det foreligger interessekonflikt skal Advokaten ikke representere vitnene under intervjuet. Dette gjelder selv der vitnene etter informasjon om advokatrepresentasjon samtykker.

- iv) Uavhengig av Havarikommisjonens rett til å be Advokaten om å fratre etter sjøl. § 484 annet ledd kan Havarikommisjonen anmode om at Advokaten skal fratre ved avslutningen av intervjuet slik at Havarikommisjonen kan spørre om vitnet ønsker å gi ytterligere opplysninger som det ikke ønsker å gi når Advokaten er tilstede.
- v) Dersom Advokaten fratrer som advokat for et vitne har vedkommende rett til å la seg bistå av en annen advokat eller fullmektig, jf. sjøl. § 477 første ledd.
- vi) Uavhengig av eventuelt tidligere samtykke, må Advokaten vurdere interessekonflikt på ny dersom et vitne endrer status under en parallell politietterforskning. ”

I kraft fra 1. februar 2011.

## 5 Oppsummering

I henhold til prinsippet om det frie advokatvalg har den som skal forklare seg for undersøkelsesmyndigheten eller andre berørte parter rett til selv å velge sin advokat.

Det er Regler for god advokatskikkets bestemmelser om interessekonflikter som avgjør om en advokat kan representere flere parter etter en sjøulykke. Dersom myndighetene mener at advokaten har handlet i strid med de advokatetiske regler om interessekonflikt, må en eventuell klage på advokaten rettes til og avgjøres av disiplinærorganene.

Det er både viktig og hensiktsmessig at man søker å finne praktiske retningslinjer slik at man unngår konflikt om advokatrepresentasjon etter at en sjøulykke har funnet sted.



## Sjørettsfondets utgivelser

Sjørettsfondet fremmer forskning innen sjørett, transportrett, petroleumsrett, energirett og beslektede juridiske emner. I tidsskriftet *Marlus*, inkludert *Scandinavian Institute Maritime and Petroleum Law Yearbook (SIMPLY)*, publiserer studenter og forskere sine arbeider. Fondet utgir også pensumlitteratur for studenter.

### Tidsskriftet *Marlus* - siste utgaver

- |     |                                       |   |
|-----|---------------------------------------|---|
| 388 | STEIGBERG, Ragnhild                   | Rettslig regulering av beredskapen ved sjøulykker i Nordområdene. 2010. 164 s.  |
| 389 | KAASEN, Karin                         | Flyten i framdriftsplanen - en juridisk analyse av petroleumskontrakter. 2010. 81 s.  |
| 390 | MIKALSEN, Ina                         | Leverandørens beføyelser ved betalingsmislighold etter NF07 og NTK07. 2010. 76 s.   |
| 391 | ALME, Richard                         | Leverandørens mulighet til å optimalisere bruken av sine ressurser under Norwegian Subsea Contract 05. 2010. 150 s.   |
| 392 | EILERTSEN, Tonje                      | Tredjepartsadgang til transportnett og lagringsområder for CO <sub>2</sub> - implementering av Europaparlaments- og rådsdirektiv om geologisk lagring av CO <sub>2</sub> i norsk rett. 2010. 170 s. |
| 393 | The Norwegian Maritime Code.          | 24 June 1994 no. 39 with later amendments up to and including Act 26 March 2010 no. 10. Unofficial student edition. 2010. 244 s.  |
| 394 | SIMPLY 2009                           | Med bidrag av Trine-Lise Wilhelmsen, Donato Di Bona, Vidar Strømme, Svein H Bjørnstad, Knut Kaasen, Thor Falkanger, Erik Røsæg, Iris Østreng, Joar Holme Støylen. 2010. 342 s.                      |
| 395 | GJERTSEN, Jonathan Alexander Østebrød | Kreditorsidens struktur i obligasjonslån. 2010. 166 s.  |

**Bøker utgitt av Sjørettsfondet**

- Syversen, Jan: Skatt på petroleumsutvinning. ISBN 82-90260-33-4  
762 s. 1991.
- Askheim, Bale, Gombrii, Herrem, Kolstad, ISBN 82-90260-34-2  
Lund, Sanfelt, Scheel og Thoresen: Skipsfart  
og samarbeid. Maritime joint ventures i  
rettslig belysning. 1119 s. 1991.
- Brækhus, Sjur og Alex Rein: Håndbok i ISBN 82-90260-37-7  
kaskoforsikring På grunnlag av Norsk  
Sjøforsikringsplan av 1964. 663 s. 1993.
- Hans Peter Michelet: Last og ansvar. ISBN 82-90260-36-9  
Funksjons- og risiko- fordeling ved transport  
av gods under tidscerteparti. (Hefte) 180 s.  
1993.
- Røsæg, Erik: Organisational Maritime Law. (Utsolgt)  
121 s. 1993.
- Nygaard, Dagfinn: Andres bruk av ISBN 82-90260-40-7  
utvinningsinnretninger. 365 s. 1997
- Bull, Hans Jacob: Hefte i sjøforsikringsrett. (Utsolgt)  
60 s. 2. utg. 1997.
- Michelet, Hans Peter: Håndbok i ISBN 82-90260-31-8  
tidsbefraktning. 600 s. 1997.
- Arnesen, Finn, Hans Jacob Bull, Henrik Bull, ISBN 82-90260-42-3  
Tore Bråthen, Thor Falkanger, Hans Petter  
Graver: Næringsreguleringsrett 187 s. 1998.
- Brautaset, Are, Eirik Høiby, Rune O. ISBN 82-90260-43-1  
Pedersen og Christian Fredrik Michelet:  
Norsk Gassavsetning - Rettslige  
hovedelementer 611 s. 1998.
- Karset, Martin, Torkjel Kleppo Grøndalen, ISBN 89-90260-47-4  
Amund Lunne: Den nye reguleringen av  
oppstrøms gassrørledningsnett. 344 s. 2005.
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: Sjørett. ISBN  
7. utg. 602 s. 2010. 978-82-90260-48-9

## **Ny distribusjonsordning**

Bøker, pensum og tidsskriftet MarIus distribueres nå via nettbokhandelen Audiatur og andre bokhandler. Nordisk institutt for sjørett håndterer ikke lenger bestillinger.

Informasjon om priser på enkeltnummer av MarIus er oppdatert på [audiatur.no](http://audiatur.no) <Bokhandel. For bestilling på nett, søk på den aktuelle tittelen eller klikk på lenken Sjørettsfondet nederst på siden. Her er en side med lenker til alle utgivelser fra Sjørettsfondet. Du kan også bestille på epost: [kontakt@audiatur.no](mailto:kontakt@audiatur.no)

Fullstendig oversikt over Sjørettsfondets utgivelser finnes på nettsidene til Nordisk institutt for sjørett: [jus.uio.no/nifs](http://jus.uio.no/nifs) . Se banneret MarIus nede til høyre på siden.

## **Tidsskriftet MarIus – ny abonnementsordning**

Til nå har det vært mulig å abonnere på enkeltnummer og innbundet årgang. Fra årgang 2010 tilbyr Sjørettsfondet abonnement med flere valgmuligheter:

A: Alle utgaver

B: Innbundet årgang

C: Sjørett (på norsk og engelsk)

D: Petroleums- og energirett (på norsk og engelsk)

E: Utgaver på engelsk, inkludert SIMPLY  
(både sjørett, petroleums- og energirett)

F: SIMPLY

For å tegne abonnement, send epost til: [kontakt@audiatur.no](mailto:kontakt@audiatur.no)  
Prisen vil variere med sidetall per publikasjon og antall utgivelser i året. Faktura basert på kostnader sendes i etterkant et par ganger i året. For de ni utgavene som ble utgitt i 2010 ble prisen under 2 300 kroner.

Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, Lasse Brautaset

# Scandinavian maritime law

The Norwegian perspective

**The book reflects the maritime law as found in the Nordic countries.**

**The presentation gives a broad introduction to a modern and updated maritime law system.**

All relevant court decisions in Scandinavia are reported. There are also references to legal articles, theses etc. with a bearing on maritime law published in Scandinavia.

Scandinavian maritime law, 3rd edition, is based on the Norwegian book "Sjørett" (7th ed., Oslo 2010).

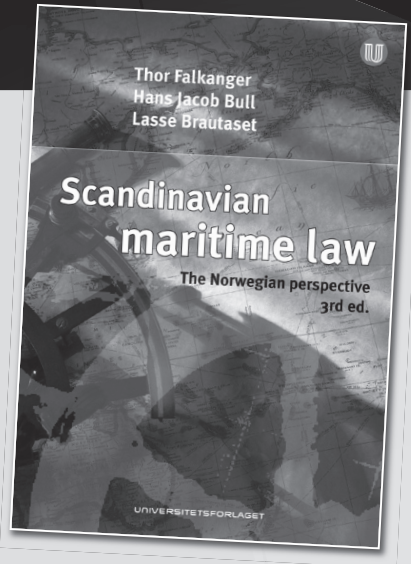
Thor Falkanger and Hans Jacob Bull are professors at the Scandinavian Institute of Maritime Law, University of Oslo, which is the leading institution for maritime law in the Nordic countries. Lasse Brautaset is an attorney with Northern Shipowners' Defence Club in Norway.

Order the book in the bookstore or at:

[www.universitetsforlaget.no](http://www.universitetsforlaget.no)

[bestilling@universitetsforlaget.no](mailto:bestilling@universitetsforlaget.no)

+47 24 14 76 56



UNIVERSITETSFORLAGET

THE SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW is a part of the University of Oslo, with close links to the faculty's Centre for European Law. The Institute is also connected to the Nordic Council of Ministers and cooperates with researchers from Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden – recently also from Northwest Russia and the Baltic states.

The core research areas of the Institute are maritime and transport law, petroleum law and energy law. Members of the Institute also engage in teaching and research in general commercial law and EU law. The Institute offers two master programmes and several graduate courses.

In MARIUS, issued at irregular intervals, articles are published in the Nordic languages or English.

ISSN: 0332-7868

