

Udskriftsdato: 5. april 2026 (Gældende)

## Forslag til Lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs

Ministerium: Økonomi- og Erhvervsministeriet

Journalnummer: Økonomi- og Erhvervsmin., Søfartsstyrelsen, j.nr. 201000708

## Forslag

til

### Lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs<sup>1)</sup>

§ 1. Økonomi- og erhvervsministeren opretter Den Maritime Havarikommission, der har til opgave at foretage undersøgelse af ulykker og hændelser til søs med henblik på at mindske risikoen for fremtidige ulykker til søs.

§ 2. Havarikommissionen undersøger meget alvorlige ulykker til søs, som involverer danske skibe, eller som har fundet sted på dansk søterritorium, eller hvortil der i øvrigt er knyttet væsentlige danske interesser, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Havarikommissionen kan beslutte ikke at foretage undersøgelser af meget alvorlige ulykker på fiskeskibe med en længde på under 15 meter.

§ 3. Havarikommissionen kan beslutte at undersøge hændelser, hvor der har været risiko for søulykke, og andre ulykker til søs, end de i § 2, stk. 1, nævnte, som involverer danske skibe, eller som har fundet sted på dansk søterritorium, eller hvortil der i øvrigt er knyttet væsentlige danske interesser.

*Stk. 2.* Hvis Havarikommissionen beslutter ikke at foretage en undersøgelse af en alvorlig ulykke til søs, skal beslutningen herom begrundes.

*Stk. 3.* Havarikommissionen undersøger ikke ulykker og hændelser til søs, som alene involverer

- 1) krigsskibe eller andre skibe, der tilhører eller opereres af en stat, og som udelukkende anvendes til statslige, ikke-erhvervsmæssige formål,
- 2) skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, træskibe af primitiv konstruktion og fritidsfartøjer, medmindre de er eller bliver bemandede og befordrer mere end 12 passagerer i erhvervsmæssigt øjemed,
- 3) flod- og kanalfartøjer, som kun sejler ad indre vandveje, eller
- 4) faste offshore-enheder.

*Stk. 4.* Økonomi- og erhvervsministeren kan under hensyntagen til relevante internationale vedtagelser fastsætte nærmere regler om, hvad der skal anses som ulykker til søs og hændelser, hvor der har været risiko for en søulykke, samt hvornår sådanne skal anses som alvorlige og meget alvorlige.

§ 4. Havarikommissionen skal virke uafhængigt af personer, virksomheder og institutioner, hvis interesser kan være i konflikt med undersøgelsesarbejdet.

*Stk. 2.* Havarikommissionens medarbejdere skal have praktisk kendskab til de emneområder, som indgår i havarikommissionens almindelige undersøgelsesopgaver.

§ 5. Havarikommissionen skal ikke tage stilling til de strafferetlige eller erstatningsretlige aspekter ved ulykkerne eller hændelserne, og dens undersøgelser skal holdes adskilt fra strafferetlige eller andre sideløbende undersøgelser, der har til formål at placere ansvar eller skyld.

*Stk. 2.* Havarikommissionen og dens medarbejdere samt personer og virksomheder, som bistår havarikommissionen, må ikke stille følgende oplysninger til rådighed for andre formål end undersøgelsesarbejdet

- 1) alle vidneforklaringer og andre erklæringer, redegørelser, som er modtaget som led i undersøgelserne, samt noter, der er taget i forbindelse med modtagelsen af de nævnte forklaringer mv.,
- 2) oplysninger, der afslører identiteten af personer, der har afgivet forklaringer som led i undersøgelserne, samt

3) oplysninger vedrørende personer, som har været involveret i ulykken eller hændelsen til søs, som er af særlig følsom eller privat art, herunder helbredsoplysninger.

*Stk. 3.* Havarikommissionen, de tilkaldte sagkyndige og andre, der medvirker i en undersøgelse, som foretages af Havarikommissionen, er under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde, hvad de bliver vidende om i forbindelse med undersøgelsen.

*Stk. 4.* Bestemmelserne om aktindsigt i lov om offentlighed i forvaltningen finder ikke anvendelse på oplysninger, der af Havarikommissionen er videregivet til andre myndigheder indenfor rammerne af stk. 3, når disse oplysninger indgår i en verserende undersøgelse af en ulykke eller hændelse til søs.

*Stk. 5.* Bestemmelsen i stk. 4 finder kun anvendelse, indtil en endelig søulykkesrapport foreligger, eller der er truffet beslutning om, at en sådan rapport ikke skal udfærdiges.

*Stk. 6.* Havarikommissionen kan beslutte, at oplysningerne nævnt i stk. 2 kan videregives og anvendes til andet formål end sikkerhedsundersøgelsen, hvis der er en væsentlig samfundsmæssig interesse forbundet hermed. Havarikommissionens beslutninger herom kan påklages til formanden for Ankenævnet for Søfartsforhold.

**§ 6.** Havarikommissionens undersøgelser foretages i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om de grundlæggende principper for undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren.

*Stk. 2.* Økonomi- og erhvervsministeren kan efter forhandling med vedkommende minister fastsætte regler om Havarikommissionens samarbejde med andre myndigheder og om dens deltagelse i udenlandske undersøgelser.

*Stk. 3.* Ministeren kan fastsætte nærmere regler om havarikommissionens undersøgelsesarbejde og om offentliggørelse af rapporter og om sikkerhedsanbefalinger, herunder om offentliggørelse af oplysninger om personers helbreds-mæssige forhold, hvor dette er nødvendigt for at forebygge fremtidige ulykker eller begrænse disses konsekvenser. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om behandling af klager.

*Stk. 4.* I tilfælde, hvor andre stater har en væsentlig interesse i en ulykke eller hændelse omfattet af § 2 stk. 1 eller § 3 stk. 1, indgår Den Maritime Havarikommission aftale med undersøgelsesenhederne i pågældende stater om undersøgelsen, herunder om hvilken af undersøgelsesenhederne der skal lede undersøgelsen og om de øvrige enheders deltagelse i undersøgelsen.

*Stk. 5.* Havarikommissionen kan i særlige tilfælde ved aftale overlade undersøgelser til undersøgelsesinstanser i andre lande, selvom disse ikke har en væsentlig interesse i ulykken eller hændelsen. Havarikommissionen kan endvidere efter aftale med en undersøgelsesinstans i et andet land foretage undersøgelser, der påhviler denne.

**§ 7.** Når det af Havarikommissionen skønnes nødvendigt i forbindelse med undersøgelsesarbejdet, har kommissionens medarbejdere og eventuelle medhjælpere samt medarbejdere i de § 6 nævnte udenlandske undersøgelsesinstanser, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse ret til

- 1) at få uhindret adgang til skibe og lokaler, hvorfra der udøves erhvervsvirksomhed i tilknytning til drift af skibe, samt adgang til ethvert relevant område eller ulykkessted, vrag eller struktur, herunder last, udstyr eller vragrester,
- 2) at foretage øjeblikkelig indsamling af bevismateriale og kontrolleret eftersøgning efter og fjernelse af vragdele, vragrester samt andre bestanddele eller stoffer med henblik på undersøgelse eller analyse,
- 3) at iværksætte undersøgelser eller analyser af de under nr. 2 omhandlede genstande og få uhindret adgang til resultaterne af sådanne undersøgelser eller analyser,
- 4) uhindret adgang til samt ret til at kopiere og anvende alle relevante oplysninger og registrerede data, herunder data fra VDR-udstyr, i forbindelse med et skib, en rejse, en last, en besætning eller andre personer, genstande, betingelser eller omstændigheder,
- 5) uhindret adgang til resultaterne af undersøgelser af eller analyser af prøver fra ofrenes lig, som har været involveret i de i § 2 nævnte ulykker,

- 6) uhindret adgang til resultaterne af undersøgelser af eller analyser af udtagning af prøver fra relevante personer,
- 7) at udspørge de involverede personer uden tilstedeværelse af andre, hvis interesser vil kunne anses for at vanskeliggøre undersøgelsen, samt
- 8) at indhente synsrapporter og andre relevante oplysninger fra tilsynsmyndighederne, klassifikations-selskaber, rederen, og selskaber eller personer, som er godkendt som sikkerhedsansvarlig i henhold til koden om sikker skibsdrift, besætningsmedlemmer og søfartserhvervets organisationer, samt fra relevante parter, hvis disse er etableret i Danmark.

*Stk. 2.* Havarikommissionen kan endvidere indhente oplysninger og anmode om bistand hos relevante myndigheder i involverede stater, herunder flag- og havnestaters inspektører, kystvagter, skibstrafiktjenester, eftersøgnings- og redningstjenester, samt fra lodser, rederier og andet havne- og søfartspersonale.

*Stk. 3.* Stk. 1-2 finder tilsvarende anvendelse, når Havarikommissionen bistår andre undersøgelsesinstanser med at tilvejebringe oplysninger inden for rammerne af det europæiske samarbejde imellem sikkerhedsundersøgelsesinstanser.

**§ 8.** Skibets reder, fører og maskinchef samt enhver, der handler på disses vegne, skal sikre, at alle oplysninger, som kan anses som relevante for undersøgelsesarbejdet, stilles til rådighed for Havarikommissionen, herunder at oplysninger fra kort, logbøger, elektroniske og magnetiske indspilnings- og videobånd, VDR-sort bokse og andre elektroniske anordninger for perioden før, under og efter en ulykke sikres, og at sådanne oplysninger ikke overskrives, ændres eller forstyrres af andet udstyr. Andre, der er berørte af en ulykke eller hændelse til søs, og som er i besiddelse af oplysninger fra kort, logbøger, elektroniske og magnetiske indspilnings- og videobånd, VDR-sort bokse eller andre elektroniske anordninger, som er relevante for undersøgelsesarbejdet, skal ligeledes stille disse til rådighed for kommissionen og sikre at sådanne oplysninger ikke overskrives, ændres eller forstyrres af andet udstyr.

**§ 9.** Hvis et skibs videre sejlads indebærer en hindring af Havarikommissionens arbejde, kan den påbyde, at skibets videre sejlads skal udskydes. Havarikommissionen skal drage omsorg for, at skibe ikke unødigt tilbageholdes, og at arbejdet om bord ikke unødigt vanskeliggøres.

**§ 10.** Havarikommissionen kan endvidere bestemme, at vrage og vragele ikke må fjernes eller røres, indtil havarikommissionen har haft lejlighed til at foretage de fornødne undersøgelser. Hvis et skib er sunket, grundstødt eller er drivende og kan give anledning til fare for sejladssikkerheden eller for miljøet, aftales det imellem kommissionen og henholdsvis Farvandsvæsenet eller Søværnets Operative Kommando, hvorledes denne fare skal afværges.

**§ 11.** Havarikommissionens afgørelser efter denne lov jf. dog § 5, stk. 6, 2. pkt. kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

*Stk. 2.* Havarikommissionens afgørelser efter § 9 kan dog af vedkommende rederi påklages til Ankenævnet for Søfartsforhold. § 5, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse for ankenævnet, når det behandler klager efter 1. pkt.

**§ 12.** Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at skriftlig kommunikation mellem havarikommissionen og virksomheder om forhold, som er omfattet af denne lov, skal foregå digitalt. Ministeren kan herunder fastsætte regler om anvendelse af bestemte IT-systemer, særlige digitale formater og digital signatur.

**§ 13.** Med bøde eller fængsel i indtil 1 år straffes den, der overtræder § 8 eller ikke efterkommer påbud, der er meddelt i henhold til loven eller i henhold til forskrifter udstedt i medfør af loven.

*Stk. 2.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

*Stk. 3.* Ved pålæggelse af strafansvar efter stk. 2 anses personer, som er ansat til at udføre arbejde om bord på skibet af andre end rederen, tillige for at være knyttet til rederen. Er der udstedt overensstem-

melsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold til en anden organisation eller person, anses skibsføreren og de søfarende tillige for at være knyttet til den, som dokumentet er udstedt til.

*Stk. 4.* I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel i indtil 1 år. I sådanne forskrifter kan der fastsættes tilsvarende straf for overtrædelse af regler fastsat i Det Europæiske Fællesskabs forordninger om forhold omfattet af loven.

**§ 14.** Loven træder i kraft den 15. juni 2011.

**§ 15.** Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

*Stk. 2.* Loven kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger.

*Stk. 3.* § 17 kan helt eller delvis sættes i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger.

**§ 16.** I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010, foretages følgende ændring:

**1.** § 4, *stk. 3*, affattes således:

»*Stk. 3.* Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om anmeldelsespligt til Søfartsstyrelsen vedrørende ulykker og andre hændelser til søs samt om myndighedernes indberetning heraf til den europæiske informationsplatform for ulykker til søs.«

**§ 17.** I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 856 af 1. juli 2010, foretages følgende ændringer:

**1.** I § 474, *stk. 2, nr. 3*, § 477, *stk. 3*, og i § 479, *stk. 2*, ændres »Søfartsstyrelsen« til: »Søfartsstyrelsen, Den Maritime Havarikommission«.

**2.** I § 480, *stk. 3*, ændres »Søfartsstyrelsen« til: »Søfartsstyrelsen eller Den Maritime Havarikommission«.

- <sup>1)</sup> Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF 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 2000/59/EF (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 114-127).

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets baggrund og formål
2. Lovforslagets indhold
  - 2.1. Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed og Den Maritime Havarikommission
    - 2.1.1. Gældende ret
    - 2.1.2. Lovforslaget
  - 2.2. Indberetning af søulykker
  - 2.3. Søulykker, som involverer flere lande
  - 2.4. Søfartsstyrelsens tilsynsvirksomhed
    - 2.4.1. Gældende ret
    - 2.4.2. Lovforslaget
  - 2.5. Strafferetlig forfølgning
    - 2.5.1. Gældende ret
    - 2.5.2. Lovforslaget
  - 2.6. Søforklaring
    - 2.6.1. Gældende ret
    - 2.6.2. Lovforslaget
  - 2.7. Ekstraordinære undersøgelseskommissioner
  - 2.8. Definitioner
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder, organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

### 1. Lovforslagets baggrund og formål

Lovforslaget gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF 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 (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 114-127) i dansk ret. Direktivet, som er optrykt som bilag til lovforslaget, skal være gennemført i dansk ret senest d. 17. juni 2011.

Direktivet forpligter medlemsstaterne til at sikre, at visse meget alvorlige ulykker til søs undersøges af en instans, som er uafhængig af andre, hvis interesser kan komme i konflikt med undersøgelsesarbejdet. Undersøgelserne skal foregå adskilt fra strafferetlige og andre sideløbende undersøgelser, der har til formål at placere ansvar og skyld. Direktivet indeholder en række bestemmelser om undersøgelsesinstansernes arbejde mv., ligesom medlemsstaterne skal sikre, at der tages behørigt hensyn til undersøgelsesinstansernes sikkerhedsanbefalinger, hvor det skønnes relevant.

Som led i styrkelsen af forebyggelsen af ulykker til søs oprettes endvidere en europæisk database med oplysninger om søulykker og andre hændelser til søs samt resultaterne af de enkelte landes undersøgelsesarbejde.

Direktivet har til formål at medvirke til at skabe et generelt højt sikkerhedsniveau for søfarende og dermed nedbringe antallet af ulykker til søs. Direktivet skaber en fælles ramme for uafhængige og specialiserede undersøgelsesinstanser, der gør det muligt at samarbejde på tværs af landegrænserne. Direktivet indeholder regler om, at undersøgelsesinstanser ikke må stille vidneforklaringer og modtagne redegørelser til rådighed for andre formål end sikkerhedsundersøgelsen. Disse regler har til formål at sikre, at undersøgelsesinstansen får adgang til alle relevante oplysninger, idet de involverede parter ikke behøver frygte, at deres forklaringer til undersøgelsesinstansen anvendes i forbindelse med f.eks. strafforfølgning af de personer, som har været involveret i ulykken. Efter direktivet skal undersøgelsesinstansen i sin organisation, retlige struktur og beslutningstagen være uafhængig af andre parter, hvis interesser kunne komme i konflikt med denne opgave.

Direktivet indeholder også bestemmelser, hvorefter der på EU-plan efter særlige procedurer kan vedtages supplerende bestemmelser om bl.a. fælles metodologi for undersøgelsesarbejdet og en forretningsorden for det permanente samarbejde.

## *2. Lovforslagets indhold*

### *2.1. Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed og Den Maritime Havarikommission*

#### *2.1.1. Gældende ret*

Den hidtidige regulering af undersøgelser af ulykker til søs findes navnlig i § 4, stk. 3, og kapitel 6 i lov om sikkerhed til søs og bekendtgørelse nr. 790 af 10. juli 2006 om undersøgelse af ulykker til søs. Disse regler er imidlertid ikke tilstrækkelige til at sikre direktivets gennemførelse i dansk ret.

I Danmark har Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed, som blev oprettet i 1990, hidtil forestået de sikkerhedsmæssige undersøgelser af ulykker til søs. Enheden opererer efter bestemmelserne i bekendtgørelse nr. 790 af 10. juni 2006 og i overensstemmelse med principperne i FN's søfartsorganisations IMO's (International Maritime Organisation) kode for undersøgelser af ulykker og hændelser til søs, jf. resolution A.849(20) af 27. november 1997. Den ajourførte version af koden, på tidspunktet for dette lovforslags fremsættelse, fremgår af resolution MSC.255(84) af 16. maj 2008.

Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed er en særlig enhed i Søfartsstyrelsen, hvis undersøgelsesarbejde foregår adskilt fra styrelsens øvrige funktioner og virksomhed. Enheden blev oprettet for at forbedre forebyggelsen af ulykker til søs, og dens opgave er at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder ved de enkelte ulykker og at klarlægge de årsager og begivenhedsforløb, som har ført til ulykken med henblik på, at der kan træffes foranstaltninger for at forebygge fremtidige ulykker. Undersøgelserne sigter ikke imod at tage stilling til eventuelle strafferetlige aspekter, men de udarbejdede rapporter er offentligt tilgængelige, og i praksis indgår resultaterne af enhedens undersøgelser, når Søfartsstyrelsen tager stilling til, om der skal foretages politianmeldelse efter en ulykke. Søfartserhvervets organisationer har indstillet en række kontaktpersoner, som er knyttet til opklaringsenheden, og som bistår denne når der er særligt behov herfor.

#### *2.1.2. Lovforslaget*

For at leve op til direktivets krav om uafhængighed er det lovforslagets intention at udbygge og yderligere præcisere opklaringsenhedens uafhængige status ved at udskille Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed fra styrelsen og etablere den som en uafhængig og selvstændig instans, Den Maritime Havarikommission, som skal virke uafhængigt af søfartserhvervet og tilsynsmyndighederne. For at sikre uafhængigheden vil den hidtidige ordning, hvorefter søfartserhvervets organisationer indstiller en række kontaktpersoner til

opklaringsenheden, ikke blive videreført. Den påvirkning af kommissionens arbejde, som ordningen forudsætter, skønnes ikke at være i overensstemmelse med direktivets krav til undersøgelsesinstanser. Det er imidlertid vigtigt for Havarikommissionen at kunne følge med i udviklingen inden for søfartserhvervet og de udfordringer, som rederierne og de søfarende møder, ligesom det vil være nyttigt for kommissionen generelt at drøfte arbejdsmetoder mv. med erhvervets parter og andre berørte. Denne dialog med erhvervets parter om sådanne generelle spørgsmål forudsættes havarikommissionen at tage initiativ til, således at der mindst en gang årligt afholdes et fælles møde med repræsentanter for de i Skibstilsynsrådet repræsenterede organisationer.

Lovforslaget indebærer alene en reorganisering af enhedens organisatoriske forhold og procedurer. Arbejdsopgaverne forbliver således i hovedsagen de samme som hidtil, idet nogle opgaver af generel karakter, som hidtil har været udført i opklaringsenheden, dog fremover vil blive varetaget af Søfartsstyrelsen. Den nye havarikommission vil bestå af en af økonomi- og erhvervsministeren udpeget chef samt et antal medarbejdere.

Medlemsstaterne skal efter direktivet sikre, at der gennemføres sikkerhedsundersøgelser efter meget alvorlige ulykker til søs, som involverer et skib, som fører medlemsstatens flag, eller som finder sted på dens søterritorium. Hvis en meget alvorlig ulykke har betydning for væsentlige interesser for medlemsstaten, skal medlemsstaten ligeledes sikre, at der foretages en sikkerhedsundersøgelse, uanset hvor ulykken har fundet sted, og uanset hvilket flag det eller de involverede skibe sejlede under. Eksempler på en meget alvorlig ulykke kan være forlis, der involverer et udenlandsk passagerskib, der sejler i rutefart på dansk havn, eller en ulykke, hvorved et betydeligt antal danske statsborgere, der er passagerer på et udenlandsk skib, omkommer, uanset at dette ikke sker på dansk søterritorium. Hvis havarikommissionen vælger ikke at foretage en sikkerhedsundersøgelse af en alvorlig søulykke, skal den begrunde dette.

## *2.2. Indberetning af søulykker*

Søulykker og hændelser til søs vil blive indrapporteret til en fælles EU-database. Hændelser til søs omfatter tilfælde, hvor der ikke er sket en ulykke, men hvor der i direkte forbindelse med et skibs drift har været fare for skibets eller personers sikkerhed eller fare for forurening. Indberetningsordningen vil blive tilrettelagt således, at der sker indberetning til Søfartsstyrelsen, som sikrer, at Den Maritime Havarikommission modtager underretning herom. Derved sikres, at de enkelte hændelser ikke skal indberettes både til Søfartsstyrelsen og til Den Maritime Havarikommission. Data vedrørende ulykkesrapporterne samt undersøgelsesinstansernes begrundelse for ikke at foretage undersøgelse af en alvorlig ulykke vil ligeledes blive lagt ind i den europæiske informationsplatform. For så vidt angår den nærmere definition af begreberne "hændelse til søs", "ulykke til søs", "alvorlig ulykke" og "meget alvorlig ulykke" henvises der til afsnit 2.8. nedenfor.

Den nærmere arbejdsfordeling mellem Søfartsstyrelsen og Havarikommissionen i forbindelse med indrapportering af oplysninger i den europæiske informationsplatform vil blive fastsat i en bekendtgørelse udstedt i medfør af lov om sikkerhed til søs. Søulykker forventes at blive indrapporteret af havarikommissionen, hvorimod data om arbejdsulykker som hovedregel forventes rapporteret af Søfartsstyrelsen.

## *2.3. Søulykker som involverer flere lande*

Det fremgår endvidere af direktivet, at medlemsstaternes undersøgelsesenheder skal samarbejde i forbindelse med konkrete sikkerhedsundersøgelser, der involverer flere stater, samt indgå i et mere permanent samarbejde med henblik på deling af ressourcer, erfaring osv. Det er direktivets udgangspunkt, at der kun skal udføres én undersøgelse pr. ulykke, uanset at flere lande kan være forpligtet til at foretage undersøgelsen, eksempelvis som hhv. flagstat og territorialstat. Medlemsstaterne aftaler i sådanne situationer, hvilken stat der skal være hovedansvarlig og lede undersøgelsen. Det fremgår dog af direktivets artikel 7 stk. 4, at undersøgelsesproceduren altid indledes af kyststaten, hvis ulykken vedrører en ro-ro (roll-on/roll-off) færge eller højhastighedspassagerfartøj. Det vil således altid være havarikommissionen,

der indleder undersøgelse ulykker, der involverer sådanne skibstyper. Andre medlemsstater med væsentlig interesse i ulykken kan deltage i undersøgelsen efter nærmere aftale. Indtil det er aftalt, hvem der skal lede undersøgelsen som hovedansvarlig, er undersøgelsesenhederne ligestillede.

#### *2.4. Søfartsstyrelsens tilsynsvirksomhed*

##### *2.4.1. Gældende ret*

Søfartsstyrelsen fører tilsyn med, at lov om sikkerhed til søs og de i medfør heraf fastsatte regler, påbud og forbud overholdes. Søfartsstyrelsens medarbejdere har, når de udfører dette tilsyn, ret til at gå om bord på ethvert skib, og skibets reder og besætning har pligt til at yde den nødvendige bistand i forbindelse med Søfartsstyrelsens – herunder også opklaringsenhedens – undersøgelser.

Når der sker ulykker til søs, er der ofte behov for, at der foretages undersøgelser med et andet og mere konkret formål end den generelle forebyggelse, som sikkerhedsundersøgelserne skal varetage. Ofte undersøger Søfartsstyrelsens tilsynsenheder selvstændigt, hvad der er passeret med henblik på at tage stilling til, om der skal foretages tilsynsmæssige skridt. Sådanne skridt kan f.eks. være påbud om udbedring af mangler ved skibet før dets videre sejlads, påbud eller henstillinger om forbedringer på det operative område eller kontrol af, om rederiets sikkerhedsledelsessystem kunne have forebygget ulykken. Sådanne tilsynsbesøg på skibe, som har været involveret i ulykker, sker i stigende grad som led i, at styrelsens tilsynsindsats i stadig højere grad prioriteres ud fra risikovurderinger.

##### *2.4.2. Lovforslaget*

Forslaget berører ikke den adgang, som Søfartsstyrelsen i henhold til § 19 i lov om sikkerhed til søs har til at gå om bord på skibe og foretage de undersøgelser mv., som er nødvendige for styrelsens tilsynsarbejde. Søværnets Operative Kommando og politiet har efter havmiljølovens § 42 ret til at foretage de undersøgelser af et skib, der er nødvendige for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet. Denne ret berøres heller ikke af forslaget. Arbejdstilsynets adgang efter arbejdsmiljølovens § 76, jf. § 3, stk. 2, til at foretage undersøgelser af ulykker i forbindelse med værftsarbejde eller lastning eller losning af skibe berøres ligeledes ikke af lovforslaget.

#### *2.5. Strafferetlig forfølgning*

##### *2.5.1. Gældende ret*

Når der er indtruffet en ulykke til søs, foretager politiet endvidere ofte efterforskning med henblik på at tage stilling til, om der skal indledes straffesag imod nogen af de involverede personer eller rederier. Opklaringsenhedens søulykkesrapporter er offentligt tilgængelige, og i praksis indgår resultaterne af enhedens undersøgelser i politiets sagsbehandling, hvis der efterfølgende rejses straffesag.

##### *2.5.2. Lovforslaget*

Den nye havarikommissions rapporter vil også være offentligt tilgængelige og vil stadig kunne danne baggrund for politiets efterforskning. Direktivets krav om, at vidneforklaringer og modtagne redegørelser skal behandles fortroligt og ikke må stilles til rådighed for andre formål end sikkerhedsundersøgelsen, indebærer imidlertid, at den nye undersøgelsesinstans ikke vil kunne bistå politiet i samme omfang, som Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed hidtil har gjort. Medarbejdere i den nye havarikommission vil således som udgangspunkt være afskåret fra under straffesager at afgive vidneforklaringer om, hvad de personer, som var involveret i ulykken, har forklaret til dem. De notater, som enhedens medarbejdere har noteret om sådanne udsagn, vil som udgangspunkt heller ikke kunne fremlægges som bevis under en straffesag. Det er efter direktivet dog muligt at anvende vidneforklaringer og redegørelser mv., som undersøgelsesinstansen har modtaget, til andre formål end sikkerhedsundersøgelserne, herunder til brug for politiets efterforskning, hvis en myndighed vurderer, at der er en væsentlig samfundsinteresse

forbundet med dets videregivelse. I Danmark vil det være Havarikommissionen og domstolene, som skal foretage disse vurderinger. Disse forhold, herunder domstolenes adgang efter retsplejeloven til at pålægge vidnepligt efter er omtalt i bemærkningerne til § 5.

Havarikommissionens undersøgelser skal ikke tage stilling til de strafferetlige eller erstatningsretlige aspekter ved ulykkerne. Det følger af direktivet, at det forhold, at der vil kunne udledes skyld eller ansvar af ulykkesrapporterne (f.eks. hvis en kollision skyldes, at et af de involverede skibe ikke overholdt vigepligten), ikke må føre til, at der ikke kan foretages rapportering.

Hvis politiet i særlige tilfælde har behov for sagkyndig bistand i forbindelse med undersøgelser af ulykker til søs, forudsættes denne bistand ydet af Søfartsstyrelsen, når der er tale om forhold, som falder inden for anvendelsesområdet af lov om sikkerhed til søs. Det bemærkes, at sådanne undersøgelser ikke i urimelig grad må hindre, suspendere eller forsinke Havarikommissionens arbejde. Søfartsstyrelsens assistance vil skulle ske inden for de rammer, som lov om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter sætter. Det bemærkes i denne forbindelse, at retssikkerhedsloven ikke er til hinder for, at en forvaltningsmyndighed med henblik på varetagelsen af sine tilsynsopgaver gennemfører kontrolbesøg mv. også i tilfælde, hvor der foreligger rimelig grund til mistanke om en strafbar overtrædelse af lovgivningen. Dette gælder, selv om man er opmærksom på, at undersøgelsesresultaterne vil skulle indgå i efterfølgende straffesager. Søfartsstyrelsen kan derfor i alle tilfælde gennemføre kontrolbesøg og andre undersøgelser på skibe, som er naturlige og saglige led i styrelsens varetagelse af kontrol og tilsynsopgaver, der ikke vedrører fastsættelse af straf. Der henvises i denne forbindelse til lov nr. 1465 af 22. december 2004 om ændring af lov om sikkerhed til søs - Folketingstidende 2004-05 (1. Samling) s. 2131, 2901, 3105, A2717 (lovforslag nr. L 93).

## *2.6. Søforklaring*

### *2.6.1. Gældende ret*

Når der har fundet ulykker til søs sted, eller når et besætningsmedlem uden for dansk havn er afgået ved døden eller har lidt betydelig personskade om bord, kan der afholdes søforklaring. Søforklaring er en bevisoptagelse, som foretages hurtigt efter en ulykke eller et besætningsmedlems tilskadekomst med henblik på at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder i forbindelse med ulykken mv. Enhver, der har retlig interesse deri, herunder offentlige myndigheder, kan begære, at søforklaring afholdes for en dansk domstol, og sådanne forklaringer er som hovedregel åbne for offentligheden. Søforklaring kan afholdes, når det er af betydning for bedømmelsen af offentlige forhold eller civile ansvarsforhold, af skibets sødygtighed eller for sikkerheden til søs. I praksis anvendes søforklaringer i dag stort set alene med henblik på bevissikring i forbindelse med civile retlige ansvarsforhold. Søforklaringsinstituttet vil normalt ikke være en velegnet metode for undersøgelsesenheden til at fremskaffe oplysninger, da søforklaringen kun under særlige omstændigheder foregår for lukkede døre.

### *2.6.2. Lovforslaget*

Der skønnes i fremtiden heller ikke i almindelighed at opstå noget større behov for søforklaringsinstituttet i forbindelse med kommissionens undersøgelser, idet enheden i almindelighed vil kunne skaffe sig adgang til de pågældende oplysninger ved direkte udspørgen, uden at det er nødvendigt at inddrage domstolene. Lovforslaget berører derfor ikke reglerne om søforklaring, idet der dog åbnes adgang for enheden til at begære søforklaring efter samme betingelser, som allerede gælder for Søfartsstyrelsens begæringer.

## *2.7. Ekstraordinære undersøgelseskommissioner*

Der er endvidere efter sølovens § 482, stk. 1, adgang for økonomi- og erhvervsministeren til at nedsætte særlige undersøgelseskommissioner, hvis det ikke gennem de ordinære undersøgelser har været muligt

at tilvejebringe fyldestgørende oplysninger om meget alvorlige ulykker, eller hensynet til betryggelse af sikkerheden til søs begrunder det. Direktivet er ikke til hinder for, at der nedsættes en sådan kommission til supplerende af de undersøgelser, som er omfattet af direktivet. Adgangen til at nedsætte disse særlige undersøgelseskommissioner, som alene forudsættes anvendt ved meget alvorlige skibskatastrofer, berøres således ikke af lovforslaget.

## 2.8. Definitioner

Direktivet henviser på en række punkter til FN's internationale søfartsorganisation, IMO's, vedtagelser, herunder navnlig koden om undersøgelser af ulykker og hændelser til søs i dens ajourførte form. Baggrunden herfor er, at definitionerne løbende er undergået mindre justeringer. Af samme årsag er der i lovforslaget indsat en bestemmelse, hvorefter økonomi- og erhvervsministeren nærmere kan fastlægge definitionerne. Når de tilsvarende udtryk anvendes i loven, skal de forstås på samme måde. Disse vil blive fastsat i overensstemmelse med de til enhver tid gældende internationale vedtagelser.

Det fremgår af disse henvisninger, at

### a) "ulykke til søs"

betyder en hændelse eller række af hændelser, der har haft en af følgende konsekvenser, som er opstået i direkte forbindelse med et skibs drift, som har indebåret:

- 1) en persons død eller alvorlig skade på vedkommende,
- 2) en persons fald over bord,
- 3) et skibs forlis, formodede forlis eller at et skib forlades,
- 4) materiel skade på et skib,
- 5) at et skib strander eller gøres umanøvreedygtigt, eller at et skib involveres i en kollision,
- 6) materiel skade på havneinfrastruktur uden for skibet, som kunne bringe skibets, et andet skibs eller en enkeltpersons sikkerhed i alvorlig fare, eller
- 7) alvorlig skade på miljøet eller risiko for alvorlig skade på miljøet, som er forårsaget af skade på et eller flere skibe.

En ulykke til søs omfatter dog ikke en bevidst handling eller forsømmelse begået med den hensigt at skade et skibs, en enkeltpersons eller miljøets sikkerhed.

### b) "meget alvorlig ulykke"

betyder en ulykke til søs, der involverer skibets totalforlis eller et dødsfald eller alvorlig skade på miljøet.

### c) "alvorlig ulykke"

betyder en ulykke på et skib, som ikke opfylder betingelserne for at være en meget alvorlig ulykke, og som involverer en brand, eksplosion, kollision, grundstødning, berøring, hårdtvejrsskade, isskade, skrogevne eller mistanke om skrogskade osv., der resulterer i:

- immobilisering af hovedmaskineri, omfattende skade på opholdsrum, alvorlig strukturel skade såsom gennemtrængning af skroget under havoverfladen osv., der gør skibet uegnet til at fortsætte sin rejse, eller
- forurening (uden hensyn til mængden), eller
- et nedbrud, der nødvendiggør slæbning eller assistance fra land.

### d) "hændelse til søs"

betyder en hændelse eller række af hændelser, der ikke er en ulykke til søs, som er opstået i direkte forbindelse med et skibs drift, og som har bragt eller i mangel på udbedring ville bringe skibets, de ombordværendes eller andre personers eller miljøets sikkerhed i fare.

### e) "En stat med en væsentlig interesse i sagen"

betyder en stat

- 1) som er flagstat for et skib, der er involveret i en ulykke eller hændelse til søs; eller
- 2) som er en kyststat, der er involveret i en ulykke eller hændelse til søs; eller
- 3) hvis miljø blev alvorligt eller betydeligt skadet af en ulykke til søs (herunder miljøet i statens farvande og på dennes territorium, som anerkendt i henhold til international ret); eller
- 4) hvor konsekvenserne af en ulykke eller hændelse til søs forårsagede eller truede med at forårsage alvorlig skade på den pågældende stat eller på kunstige øer, installationer eller strukturer, som staten er berettiget til at udøve jurisdiktion over; eller
- 5) hvor statsborgere i den pågældende stat som en konsekvens af en ulykke til søs har mistet livet eller blevet alvorligt skadet; eller
- 6) som har vigtige oplysninger til rådighed, som den eller de stater, der udfører sikkerhedsundersøgelsen, anser for nyttige for undersøgelsen; eller
- 7) som af en anden årsag godtgør en interesse, som anses for at være betydelig af den eller de stater, der udfører sikkerhedsundersøgelsen.

### *3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Forslaget indebærer, at Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed organisatorisk og juridisk udskilles fra Søfartsstyrelsen til en selvstændig instans under Økonomi- og Erhvervsministeriet. Derved sikres direktivets krav om, at undersøgelsesinstanser i deres organisation, retlige struktur og beslutningstagen skal være uafhængig af andre parter, hvis interesser kan komme i konflikt med undersøgelsesarbejdet.

Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed har – i Søfartsstyrelsens regi – hidtil varetaget nogle opgaver af generel karakter, som ikke vedrører undersøgelse af konkrete ulykker, bl.a. i forbindelse med udarbejdelse af statistik og generelle forebyggelsesmæssige tiltag. Disse opgaver vil fremover blive udført af Søfartsstyrelsen.

Den Maritime Havarikommission forventes at komme til at bestå af en undersøgelseschef og tre undersøgelsesmedarbejdere. Havarikommissionen vil forblive i de bygninger, hvor opklaringsenheden hidtil har haft til huse, og som fysisk udskilles fra Søfartsstyrelsens hidtidige lejemål. Søfartsstyrelsens centrale enhed har hidtil forestået regnskabsfunktioner samt ydet administrativ bistand vedrørende personale-, IT- og økonomiopgaver til opklaringsenheden som en integreret del af Søfartsstyrelsens opgavevaretagelse. Søfartsstyrelsens centrale enhed har ligeledes ydet rådgivning til opklaringsenheden vedrørende forvaltningsretlige og andre juridiske spørgsmål.

Den Maritime Havarikommissions samlede bevilling vil blive fastsat på finansloven inden for Økonomi- og Erhvervsministeriets samlede ramme, og det forventes, at kommissionen vil få behov for at tilkøbe administrativ bistand vedrørende personale- og økonomiopgaverne samt IT. Dette vil forsat kunne ske hos Søfartsstyrelsen. Af hensyn til sikringen af Havarikommissionens uafhængighed af organisationer, hvis interesser undersøgelsesarbejdet kan berøre, bør Søfartsstyrelsen derimod ikke fremover yde forvaltningsretlig og anden juridisk rådgivning til kommissionen i de spørgsmål, hvor sådan rådgivning kan medføre tvivl om dens uafhængighed. Hvis Havarikommissionen får behov for sådan bistand, må den indhentes fra andre dele af Økonomi- og Erhvervsministeriet eller eksternt.

Havarikommissionens årsrapport og årsregnskab vil indgå i Økonomi- og Erhvervsministeriets samlede rapportering.

Hvis flere medlemsstater er involveret i en sikkerhedsundersøgelse, ydes der ikke vederlag imellem staterne for de påløbne omkostninger. Hvis der anmodes om bistand fra en medlemsstat, som ikke deltager i sikkerhedsundersøgelsen, følger det af direktivet, at medlemsstaterne kan træffe aftale om godtgørelse af påløbne omkostninger. Havarikommissionen vil kunne opkræve sådan betaling, der skal dække de afholdte udgifter såsom rejseomkostninger, løn mv. Beløbet fastsættes efter de af Finansministeriet fastsatte regler om priskalkulation ved indtægtsdækket virksomhed.

Søfartsstyrelsen har igennem de senere år koncentreret den del af synsindsatsen, som ikke vedrører

lovpligtige syn, til områder, hvor der er særlige problemer. Som led heri er der i øget omfang foretaget kontrolbesøg på skibe og i rederier, som har været involveret i ulykker. Sådanne ekstraordinære kontrolbesøg (auditeringer), som foretages efter ulykker, fordi der er tegn på mangler i sikkerhedsstyringssystemerne, er gebyrbelagte. Lovforslagets bestemmelser om, at de forklaringer og erklæringer mv., som havarikommissionen modtager, ikke må stilles til rådighed for andre formål end undersøgelsesarbejdet, indebærer et øget behov for, at Søfartsstyrelsen gennemfører tilsynsbesøg på skibe og i rederier, som har været involveret i ulykker. Udgifterne hertil vil i vidt omfang i medfør af de eksisterende regler blive dækket af gebyrbetaling. Gebyrernes størrelse vil som hidtil blive fastsat i overensstemmelse med Finansministeriets regler om priskalkulation ved gebyrberegning. I det omfang, at tilsynsbesøg efter ulykker ikke kan gebyrbelægges, vil omkostningerne hertil blive afholdt inden for Søfartsstyrelsens rammer.

Lovforslagets bestemmelser om, at Havarikommissionens undersøgelser skal foregå adskilt fra undersøgelser, som vedrører fastlæggelse af skyld eller ansvar, indebærer endvidere, at havarikommissionen ikke vil kunne bistå i forbindelse med politiets strafferetlige efterforskning i samme omfang, som Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed hidtil har kunnet. Dette kan nødvendiggøre, at politiet i større omfang end hidtil selv må optage forklaringer mv. i tilknytning til de enkelte ulykker til søs.

Direktivets bestemmelser, hvorefter informationsdeling myndighederne imellem begrænses, vil således i et begrænset omfang medføre øgede arbejdsbyrder for de myndigheder, som hidtil har kunnet anvende oplysninger, som er tilvejebragt af Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed, til andre formål end generel ulykkesforebyggelse. Omkostningerne hertil vil blive afholdt inden for de eksisterende bevillingsrammer.

Direktivet pålægger dog medlemsstaterne at etablere et samarbejde mellem undersøgelsesinstansen og de myndigheder, som har ansvaret for de retlige undersøgelser. Derudover vil der ofte være brug for at sikre, at de forskellige myndigheder, der varetager opgaver i forbindelse med en søulykke, tager hensyn til, at de ikke kommer til at vanskeliggøre de andre myndigheders arbejde. Der vil derfor kunne udarbejdes samarbejdsaftaler mellem Havarikommissionen og de myndigheder, som varetager den strafferetlige efterforskning og andre opgaver, og som er relevante for kommissionens arbejde, eksempelvis politiet og Søfartsstyrelsen.

#### *4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsregulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser i et omfang, der berettiger, at lovforslaget bliver forelagt virksomhedspanelet. Forslaget er derfor ikke forelagt Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. Forslaget indebærer, at den eksisterende anmeldelsespligt for ulykker til søs udvides til også at omfatte hændelser til søs, hvor der ikke er indtruffet en ulykke, men hvor der har været fare herfor. Den udvidede anmeldelsespligt skønnes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser af væsentlig betydning for erhvervslivet. Dette skyldes, at det allerede i dag er et krav efter koden om sikker skibsdrift, som er gennemført ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 336/2006 (EU-Tidende nr. L 64 af 4. marts 2006, side 1-36), at sådanne situationer skal rapporteres til rederiet og analyseres med henblik på at forbedre sikkerheden.

#### *5. Administrative konsekvenser for borgerne*

Forslaget indebærer ikke administrative konsekvenser for borgerne.

#### *6. Miljømæssige konsekvenser*

Forslaget har ikke umiddelbart miljømæssige konsekvenser. En styrket ulykkesforebyggelse vil imidlertid på sigt også begrænse risikoen for forurening af havet.

## 7. Forholdet til EU-retten

Med forslaget gennemføres Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/18/EF af 23. april 2009 om de grundlæggende principper for undersøgelse af ulykker i søtransportsektoren og om ændring af Rådets direktiv 1999/35/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 114-127).

## 8. Hørte myndigheder, organisationer mv.

Advokatrådet, Beskæftigelsesministeriet, Bilfærgernes Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Statistik, Dansk Sø- og Restaurationsforening, Danske Regioner, Datatilsynet, Erhvervs- og Byggestyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Fag og Arbejde, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansministeriet, Finanstilsynet, Fiskeriets Arbejds miljøråd, Fiskernes Forbund, Foreningen af Småøernes Færgeselskaber, Forsvarsministeriet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Færøernes Selvstyre, Grønlands Selvstyre, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Miljøministeriet, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Offentligt Ansattes Organisationer, Patent- og Varemærkestyrelsen, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Rigsrevisionen, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Sikkerhedsstyrelsen, Statsministeriet, Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Søfartens Arbejds miljøråd, Søfartens ledere, Dansk Navigatorforening, Sølovsudvalgets medlemmer, Transportministeriet og Træskibs Sammenslutningen.

## 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ Mindredgifter	Negative konsekvenser/Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Udskillelsen af Havarikommis-sionen vil medføre etableringsomkostninger, bl.a. i forbindelse med erhvervelse af selvstændigt IT-system, fysisk adskillelse fra Søfartsstyrelsen osv. Disse vil blive afholdt indenfor Økonomi- og Erhvervsministeriets eksisterende rammebevilling.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	De relevante myndigheder, herunder politiet, vil ikke længe kunne benytte Havarikommis-sionens bistand i forbindelse med strafferetlig efterforskning af ulykker til søs, hvilket indebærer en øget arbejdsbyrde for disse myndigheder. Disse vil blive afholdt indenfor myndighedens eksisterende rammebevilling.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen af betydning.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen af betydning	Forslaget indebærer en udvidelse af den eksisterende indberetningspligt af ulykker til også at omfatte hændelser til søs. Dette vil have begrænsede administrative konsekvenser for erhvervet.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Forebyggelse af ulykker til søs har en positiv effekt for havmiljøet.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Med lovforslaget skabes hjemmel til at gennemføre 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 (EU-Tidende nr. L 131 af 28. maj 2009, side 128-131).	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Det overordnede formål med undersøgelsesarbejdet er at opretholde et højt sikkerhedsniveau inden for søtransport. Ved hurtigt at undersøge ulykker og de faktorer, der medførte ulykken, kan undersøgelsesenhederne forbedre sikkerheden til søs, da deres erfaringer bidrager til at forebygge sådanne ulykker og de deraf følgende tab for mennesker, miljø og skibe. Det forhold, at der vil kunne udledes skyld eller ansvar af ulykkesrapporterne (f.eks. hvis en kollision skyldes, at et af de involverede skibe ikke overholdt vigepligten), må ikke føre til, at der ikke kan foretages rapportering.

*Til § 2*

Forslaget til *stk. 1* gennemfører pligten efter direktivet til at foretage undersøgelse af meget alvorlige ulykker. Sådanne ulykker involverer skibets totalforlis eller et dødsfald eller alvorlig skade på miljøet, som opstår i direkte forbindelse med et skibs drift. Ulykker og dødsfald, som ikke er opstået som en direkte følge af skibets drift, herunder dødsfald af ”naturlige årsager”, vil ikke være omfattet af undersøgelsesforpligtelsen jf. definitionen, som er omtalt ovenfor i afsnit 2.8. i de almindelige bemærkninger.

Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed har ikke været forpligtet til at foretage disse undersøgelser, men har selv kunnet skønne, i hvilket omfang en undersøgelse af de enkelte ulykker kunne tjene til forebyggelsesformålet. Det har dog været fast praksis, at sager, der vurderedes som meget alvorlige, har været genstand for undersøgelse.

Forpligtelsen til at iværksætte en undersøgelse omfatter meget alvorlige ulykker, der involverer skibe, der fører dansk flag uanset hændelsessted, samt meget alvorlige ulykker, der finder sted i dansk søterritorium.

Herudover skal ulykker, som har betydning for medlemsstatens væsentlige interesser også undersøges. Eksempler på sådanne væsentlige interesser kan være forlis, der involverer et passagerskib, der sejler i rutefart på dansk havn, eller forlis, hvor et betydeligt antal danske passagerer omkommer eller lider alvorlig skade. Undersøgelserne forudsættes at ske i samarbejde med andre lande, der måtte have væsentlige interesser i en sådan ulykke.

Fiskeskibe med en længde på under 15 meter er ikke omfattet af direktivets undersøgelsesforpligtigelse. Stk. 2 viderefører den tidligere praksis, hvorefter opklaringsenheden selv traf afgørelse om, hvorvidt sådanne ulykker skal undersøges. Kommissionen er således ikke forpligtiget til at foretage sådanne undersøgelser, men kan af egen drift undersøge ulykken, hvis den vurderer, at den kan bidrage til forebyggelse af ulykker til søs.

### *Til § 3*

Forslaget til *stk. 1* giver Havarikommissionen ret til at undersøge søulykker, som ikke er meget alvorlige, samt hændelser til søs, hvor sikkerheden for skib, personer eller miljø har været i fare, uden at der er indtrådt en ulykke. Begrebet ”hændelser” skal i øvrigt forstås i overensstemmelse med direktivet. Havarikommissionen vil vurdere disse og beslutte, hvorvidt der skal foretages en undersøgelse. Hvis havarikommissionen vælger ikke at undersøge alvorlige ulykker, skal dette begrundes. Havarikommissionen vil i denne vurdering tage hensyn til, hvor alvorlig ulykken er, hvilken type fartøj og last, der er involveret, og om sikkerhedsundersøgelsen skønnes at kunne føre til, at lignende ulykker og hændelser kan forebygges i fremtiden.

Det fremgår af ulykkesdefinitionen i pkt. 2.8, at der kun gælder en undersøgelsesforpligtelse, hvis ulykken sker som led i skibets drift. For så vidt angår passagerer, kan definitionen i forslag til forordning om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje, som er under udarbejdelse (jf. KOM(2005) 592), være vejledende. I henhold til definitionsbestemmelsen i denne forordning er en søulykke: Skibbrud, kæntring, kollision eller strandning, eksplosion eller brand om bord eller skibsfejl.

Havarikommissionen undersøger kun forureningstilfælde, som er omfattet af direktivets ulykkesdefinition, dvs. tilfælde hvor der er sket eller har været risiko for alvorlig skade på miljøet, som er forårsaget af en skade på et eller flere skibe. Dette indebærer eksempelvis at tilfælde, hvor et skib er mistænkt for at have foretaget ulovlige udledninger eller tankrensninger til søs, ikke undersøges af Havarikommissionen. Forureningsuheld i forbindelse med bunkring kan derfor falde inden for Havarikommissionens område, hvis de sker som følge af skade på et skib. Hvis der derimod ikke er tale om skader på skibet men eksempelvis fejlbetjening af udstyr, falder forureningen uden for Havarikommissionens kompetence.

I de tilfælde, hvor Havarikommissionen ikke er underlagt en undersøgelsesforpligtigelse, vil tilsynsmyndighederne og politiet ligesom i dag kunne foretage undersøgelser med henblik på at forebygge lignende situationer samt bringe udslippet til ophør eller med henblik på fastsættelse af strafferetlige sanktioner. Dette er nu tydeliggjort i lovforslagets bemærkninger.

Forslaget til *stk. 2* foreskriver, at Havarikommissionen kan beslutte ikke at foretage undersøgelser af alvorlige ulykker. En sådan afgørelse skal bero på en foreløbig vurdering af ulykken.

Sikkerhedsundersøgelsen skal indledes hurtigst muligt og senest to måneder efter, at ulykken eller hændelsen til søs har fundet sted. Forslaget til *stk. 3* gennemfører direktivets artikel 2, stk. 2, som undtager en række skibstyper fra direktivets anvendelsesområde.

Efter direktivet er skibe, som ejes eller opereres af en anden medlemsstat, undtaget fra direktivet, hvis de pågældende skibe udelukkende anvendes til statslige, ikke-erhvervs-mæssige formål. Ordlyden i direktivets undtagelsesbestemmelse omfatter alene andre medlemsstaters statskibe, men det skønnes ikke at have været hensigten med direktivet at indføre en pligt for medlemsstaterne til at foretage undersøgelser af ulykker på tredjelands statskibe, når ulykken alene har involveret sådanne skibe, og disse udelukkende har været anvendt til statslige, ikke-erhvervs-mæssige forhold. Derfor er disse skibe også undtaget.

Direktivet undtager faste offshore borenheder fra dets anvendelsesområde. Bestemmelsen stk. 3, nr. 4, indeholder en tilsvarende undtagelse. Bestemmelsen forudsættes at skulle fortolkes i overensstemmelse med den sædvanlige afgrænsning af de forhold, der falder inden for søfartslovgivningen og de forhold, som reguleres af offshore lovgivningen. Såfremt der i konkrete tilfælde måtte opstå tvivl om, hvorvidt

en enhed er omfattet af undtagelsen, bør undtagelsesbestemmelsen fortolkes i lyset af, at direktivet sigter imod ulykker inden for søtransportsektoren.

En række af de skibe, som er omfattet af undtagelsesbestemmelsen i stk. 3, er omfattet af andre undersøgelsesinstansers undersøgelsesforpligtigelse. Ulykker på forsvarets skibe, jf. stk. 3, nr. 1, undersøges således af forsvaret, ligesom ulykker på faste offshore-boreenheder er omfattet af Havarikommissionen for større hændelser på offshore-anlæg's kompetence, jf. bekendtgørelse nr. 692 af 22. juni 2009 om Havarikommissionen for større hændelser på offshoreanlæg.

Forslaget i nr. 3, som vedrører visse fartøjer, som sejler på indre vandveje, svarer til direktivets art. 2 stk. 2, litra c, og skal forstås i overensstemmelse hermed. Bestemmelsen har ikke praktisk betydning i Danmark, idet den fællesskabsretlige definition af indre vandveje indebærer, at åer, fjorde og søer mv. i Danmark ikke anses som indre vandveje.

Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed har hidtil kun helt undtagelsesvis undersøgt ulykker på fritidsfartøjer, hvor der har været et særligt behov for dette. Hvis der måtte opstå et særligt behov for undersøgelse af enkelte ulykker på fritidsfartøjer, som er undtaget fra lovens anvendelse i medfør af bestemmelsen i stk. 3, nr. 2, vil sådanne undersøgelser blive udført af Søfartsstyrelsen inden for rammerne af styrelsens almindelige tilsynsarbejde.

Bestemmelsen i *stk. 4*, hvorefter økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvad der skal anses som ulykker til søs og hændelser, hvor der har været risiko for en søulykke, samt hvornår sådanne skal anses som henholdsvis alvorlige og meget alvorlige er medtaget fordi de internationale definitioner, som direktivet henviser til, løbende undergår mindre justeringer. Den foreslåede bestemmelse forudsættes alene anvendt til gennemførelse af sådanne justeringer.

#### *Til § 4*

Forslaget gennemfører kravet i direktivets artikel 8 om, at Havarikommissionen i sin organisation, retlige struktur og beslutningstagen skal være uafhængig af Søfartsstyrelsen og andre institutioner, virksomheder og personer, hvis interesser kan være i konflikt med undersøgelsesarbejdet. Der er tale om en funktionel uafhængighed inspireret af lignende fællesskabsbestemmelser om sikkerhedsundersøgelser inden for jernbane og luftfart.

Kommissionen er en del af den offentlige forvaltning og dermed underlagt de almindelige principper for den offentlige forvaltnings virke. Undersøgelsesenhedens undersøgelser, rapporter og sikkerhedsanbefalinger mv. er imidlertid ikke afgørelser i offentlighedslovens forstand. Der vil i medfør af § 2 stk. 4 i forvaltningsloven blive foreskrevet, at forvaltningslovens regler om inhabilitet også finder anvendelse, når enhedens medarbejdere og de sagkyndige mv., som enheden samarbejder med, udfører undersøgelsesarbejde.

I *stk. 2* foreslås det, at enheden og dens medarbejdere generelt skal have praktisk kendskab til søulykkesopklaring. Der er ikke krav om, at enheden skal have detailkendskab til de enkelte skibstyper og arbejdsoperationer om bord på de skibe, som indgår i enhedens undersøgelser, men enheden skal have adgang til relevant ekspertise, hvis den finder, at dette er nødvendigt.

#### *Til § 5*

Forslaget til *stk. 1* fastslår direktivets grundlæggende princip om, at Havarikommissionens undersøgelser skal holdes adskilt fra den strafferetlige efterforskning, og at det ikke er formålet med kommissionens arbejde af fastslå, hvem der bærer ansvaret for ulykken og dens eventuelle økonomiske konsekvenser. Havarikommissionen må dog – i overensstemmelse med artikel 1 stk. 2 direktivet – ikke undlade at foretage en tilbunds gående rapportering af årsagerne til en ulykke eller hændelse, fordi der kan udledes skyld eller ansvar af undersøgelsesresultaterne. Dette svarer til hidtidig praksis, hvor der er offentliggjort oplysninger, der er relevante for vurderingen af ulykken, selv om det heraf vil kunne udledes, at de

involverede må have begået strafbare forhold, eksempelvis hvor det anføres, at en kollision skyldes, at et skib ikke har overholdt sin vigepligt.

Efter direktivet skal medlemsstaterne sikre, at vidneforklaringer og andre erklæringer, redegørelser eller noter, som undersøgelsesinstansen har optaget eller modtaget under sikkerhedsundersøgelserne, ikke stilles til rådighed for andre formål end sikkerhedsundersøgelsen. Tilsvarende gælder for identiteten af de afhørte personer samt særligt følsomme oplysninger om enkeltpersoner, herunder helbredsoplysninger. Direktivet forudsætter, at der er fortrolighed om disse oplysninger.

Forslaget til *stk. 2*, som gennemfører denne del af direktivet, har til formål at sikre, at Havarikommissionen får alle relevante oplysninger, herunder at ingen udsættes for diskrimination eller repressalier, fordi de har deltaget i sikkerhedsundersøgelserne. Hertil kommer et hensyn til undersøgelsesinstansernes indbyrdes samarbejde. Uden ens beskyttelsesregler vil oplysninger ikke kunne udveksles imellem landene.

Sikkerhedsundersøgelserne skal endvidere foregå adskilt fra den strafferetlige efterforskning.

Direktivet forudsætter således på den ene side, at de nævnte oplysninger om afgivne forklaringer og modtagne erklæringer og redegørelser mv. er undergivet et krav om fortrolighed og ikke anvendes til andre formål end sikkerhedsundersøgelserne. På den anden side skal undersøgelsesinstansens rapporter være offentligt tilgængelige og kan dermed anvendes af alle. Der er således ikke noget til hinder for, at f.eks. politiets efterforskning af en ulykke tager udgangspunkt i de oplysninger, som fremgår af Havarikommissionens offentlige rapporter. Rapporternes beskrivelse af hændelsesforløbet vil derimod som udgangspunkt ikke længere kunne verificeres ved, at medarbejderne i undersøgelsesenheden afgiver forklaring i retten om, hvad de involverede besætningsmedlemmer mv. har fortalt dem. Domstolene vil dog efter retsplejelovens bestemmelser om editions- og vidnepligt kunne træffe bestemmelse om, at undersøgelsesenhedens medarbejdere skal afgive vidneforklaring om, hvad de under undersøgelsen er blevet bekendt med.

Notater, som Havarikommissionens medarbejdere har taget, da de modtog forklaringerne, vil som udgangspunkt heller ikke kunne fremlægges som bevis under en eventuel straffesag.

Forslaget til *stk. 3* indebærer, at alle enkeltpersoner og virksomheder, der medvirker i Havarikommissionens undersøgelser, er underkastet tavshedspligt om alt, hvad de erfarer under deres arbejde, og de må derfor ikke videregive disse oplysninger til uvedkommende. Havarikommissionen for luftfart og jernbane er omfattet af en lignende tavshedspligt jf. § 144 a i lovebekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007 af lov om luftfart. Bestemmelsen i *stk. 3* er en speciel tavshedspligt, der indebærer, at der i henhold til bestemmelsen i offentlighedslovens § 14 ikke vil være adgang til aktindsigt efter offentlighedsloven. Dette indebærer bl.a. at der ikke er adgang til aktindsigt i materiale omfattet af lovforslagets *stk. 2*.

Baggrunden for den specielle tavshedspligt er, at materialet, herunder enhver form for data, som undersøgelsesenheden skal benytte i forbindelse med undersøgelsen, ofte er af kompliceret teknisk karakter, og derfor ikke er egnet til drøftelse i offentligheden uden for den sammenhæng, som undersøgelsesulykkesrapport repræsenterer. Det er endvidere af stor betydning for gennemførelsen af undersøgelserne, at Havarikommissionen får uhindret adgang til alle oplysninger, samt at de parter, som skal udlevere disse oplysninger, ikke behøver frygte for offentlig adgang til diverse følsomme oplysninger. Dette gælder især i forbindelse med samarbejdet med udenlandske undersøgelsesenheder, som ellers vil kunne være tilbageholdende med at udlevere oplysninger til den danske undersøgelsesinstans.

Der er efter direktivet ikke noget til hinder for, at andre oplysninger end de i *stk. 2* nævnte videregives af Havarikommissionen til anvendelse til andre formål end sikkerhedsundersøgelsen. Sådanne oplysninger vil være omfattet af den generelle tavshedsforpligtelse i *stk. 3*, og Havarikommissionen og dens medarbejdere mv. vil ikke kunne videregive disse til "uvedkommende". Begrebet uvedkommende skal forstås i overensstemmelse med dansk rets almindelige bestemmelser.

De oplysninger, som er omfattet af *stk. 2*, kan Havarikommissionen således ikke overlade til andre

formål end undersøgelsesarbejdet. Andre oplysninger, som Havarikommissionen kommer i besiddelse af i forbindelse med undersøgelsesarbejdet, f.eks. hvis kommissionen modtager AIS-oplysninger (oplysninger, som viser, hvor et skib har sejlet) fra Farvandsvæsenets overvågningssystemer eller foretager udskrift af et skibs VDR-oplysninger (Voyage Data Recorder - "sort boks"), kan dog videregives til personer eller myndigheder, som ikke må anses som "uvedkommende".

Forslaget til *stk. 4* og *5* indebærer, at den hidtidige ordning, som er fastlagt ved søsikkerhedslovens § 4 og bekendtgørelse nr. 790 om undersøgelse af ulykker til søs, hvorefter der først kan gives aktindsigt, når undersøgelsesarbejdet er afsluttet, videreføres, således at de myndigheder, der modtager oplysninger fra havarikommissionen, først kan give aktindsigt i disse, når endelig ulykkesrapport foreligger, eller der er truffet beslutning om, at der ikke skal udarbejdes en sådan.

Efter direktivet kan forbuddet imod at anvende vidneforklaringer og erklæringer mv., som undersøgelsesenheden har modtaget, til andre formål end sikkerhedsundersøgelsen, fraviges, hvis en myndighed vurderer, at der er en væsentlig samfundsinteresse forbundet med deres videregivelse til andre formål. Forslaget til *stk. 6* henlægger kompetencen til at foretage denne vurdering til Havarikommissionen. Havarikommissionens afgørelse kan påklages til formanden for Ankenævnet for Søfartsforhold. Domstolene vil herudover efter retsplejelovens bestemmelser om editions- og vidnepligt kunne træffe bestemmelse om, at de nævnte erklæringer mv. skal fremlægges, eller om at undersøgelsesenhedens medarbejdere skal afgive vidneforklaring om, hvad de under undersøgelsen er blevet bekendt med.

#### *Til § 6*

Bestemmelsen indeholder i *stk. 1* et generelt krav om, at Havarikommissionen skal arbejde i overensstemmelse med direktivets bestemmelser. Derved sikres en gennemførelse af en række af direktivets detailforskrifter, herunder eksempelvis havarikommissionens pligt til at indlede sikkerhedsundersøgelsen hurtigst muligt og senest to måneder efter hændelsen eller ulykken har fundet sted.

Bestemmelsen betyder herudover, at Havarikommissionen generelt skal arbejde ud fra de gennemgående principper i direktivteksten som eksempelvis medlemsstaternes samarbejdsforpligtigelse. Bestemmelsen regulerer således primært de forpligtelser havarikommissionen har overfor de øvrige EU-institutioner og tildeler ikke yderligere beføjelser over for borgere, men kun en pligt til at følge direktivet i det daglige undersøgelsesarbejde.

Efter direktivet skal der etableres et permanent samarbejde imellem undersøgelsesinstanser i medlemslandene. Det skal være muligt inden for samarbejdets rammer at dele anlæg, faciliteter osv., der er relevante for sikkerhedsundersøgelsen. De formelle retningslinjer for samarbejdet bliver fastlagt inden for rammerne af direktivet.

Den Maritime Havarikommission skal ikke kun samarbejde med undersøgelsesinstanser fra andre medlemsstater, men også med tredjelande, der har en væsentlig interesse i ulykker, som kommissionen undersøger. Direktivet og IMO-koden for undersøgelser af ulykker og hændelser til søs indeholder en række bestemmelser, som sigter imod at lette et sådant samarbejde.

Der vil inden for rammer af direktivet blive fastsat en forretningsorden for samarbejdet imellem medlemsstaternes undersøgelsesinstanser. *Stk. 2*, i den foreslåede bestemmelse giver økonomi- og erhvervsministeren adgang til at fastsætte nærmere regler for kommissionens samarbejde med andre, herunder eventuelle bestemmelser, som måtte vise sig at være nødvendige i tilknytning til forretningsordenen.

Når Havarikommissionen har afsluttet sin undersøgelse, udarbejder den udkast til rapport om undersøgelsesresultaterne. Dette kan ske i forenklet form, hvis undersøgelsen ikke vedrører en meget alvorlig ulykke til søs, og hvis resultatet ikke indebærer muligheden for at forebygge ulykker i fremtiden. Forslaget til *stk. 3* er en uændret videreførelse af den hidtidige ordning i § 4 *stk. 3*, nr. 4 i lov om sikkerhed til søs, der blev indsat ved lov nr. 1465 af 22. december 2004. For så vidt angår forholdet til

persondataloven og databeskyttelsesdirektivet henvises til de særlige bemærkninger til bestemmelsen i L nr. 93 (Folketingstidende 2004-05 (1. samling)).

Søulykkesrapporterne kan indeholde sikkerhedsanbefalinger. Sådanne sikkerhedsanbefalinger må ikke vedrøre placeringen af skyld eller ansvar i forbindelse med en ulykke. EU-Kommissionen, som modtager alle medlemsstaternes undersøgelsesrapporter, kan også på grundlag af disse og analyser af data i den europæiske database for søulykker ("den europæiske informationsplatform for ulykker til søs") udarbejde sikkerhedsanbefalinger.

Det er forudsat, at Den Maritime Havarikommission vil være tilbageholdende med at anvise konkrete løsninger på, hvorledes de forebyggelsesmæssige tiltag bør gennemføres, således at anbefalingerne relaterer sig til de farlige forhold, som bør undgås, og så vidt muligt overlader til de berørte at vælge den mest hensigtsmæssige metode til at nå dette.

Sikkerhedsanbefalingerne er ikke bindende, men har karakter af anbefalinger. Det følger af direktivet, at adressaterne skal tage behørigt hensyn til anbefalingerne, hvor det er relevant. Der vil i medfør af den foreslåede bestemmelse kunne fastsættes nærmere regler herom.

Den hidtidige praksis, hvorefter de involverede parter eksempelvis det pågældende rederi, som er omfattet af sikkerhedsanbefalingen, høres om rapporternes indhold efter rapporten er færdiggjort, men inden den offentliggøres, vil blive videreført med de begrænsninger, der fremgår ovenfor.

Hvis Havarikommissionen bliver opmærksom på forhold, som indebærer en fare, f.eks. at et skib er blevet beskadiget, således at videre sejlads vil være forbundet med fare for de ombordværende eller fare for forurening, underretter kommissionen tilsynsmyndighederne herom. Dette vil skulle ske med behørig respekt af bestemmelsen i § 4, stk. 2, hvilket bl.a. indebærer, at identiteten på de personer, som har afgivet forklaring til kommissionens medarbejdere ikke må oplyses. Vurderer Havarikommissionen, at et forhold mere generelt udgør en akut og ekstraordinær fare, har den endvidere mulighed for at udstede en interim sikkerhedsanbefaling, inden rapporten er udarbejdet. Vurderer Havarikommissionen endvidere, at sådanne hasteforanstaltninger skal foregå på fællesskabsplan, underretter Havarikommissionen også EU-Kommissionen.

Rapporten skal så vidt muligt være færdig og tilgængelig for offentligheden senest 12 måneder efter, at ulykken eller hændelsen fandt sted. Er det ikke muligt, offentliggøres en midlertidig rapport på dette tidspunkt.

Det vil fortsat være muligt for Havarikommissionen at give almindelig orientering om en igangværende undersøgelse, ligesom man som hidtil vil kunne drøfte særlige spørgsmål med repræsentanter fra erhvervet eller tilsynsmyndighederne, hvor Havarikommissionen måtte finde anledning hertil. Sådanne drøftelser vil skulle ske under iagttagelse af bestemmelserne om tavshedspligt, dvs. uden angivelse af oplysninger om enkeltpersoner, som ikke ville kunne indgå i en ulykkesrapport.

Direktivet forudsætter, at der udarbejdes en fælles metodologi. Dette vil sandsynligvis ske ved en forordning, som ikke behøver yderligere implementering, men lovforslaget bemyndiger økonomi- og erhvervsministeren til at gennemføre disse regler i en bekendtgørelse.

Endvidere indeholder bestemmelsen også hjemmel til at fastsætte regler om behandling af klager. Der vil blive foretaget en mindre justering af forretningsordenen for Ankenævnet for Søfartsforhold, således at denne også omfatter klager efter lovens § 5 stk. 6 og § 11.

Forslaget til *stk. 4* vedrører den situationen hvor flere medlemsstater berøres af en ulykke eller hændelse, som nævnt i §§ 2 og 3, typisk skibets flagstat og den pågældende kyststat. For at koordinere undersøgelsesarbejdet ligger direktivet op til, at det i sådanne tilfælde aftales, hvilken af de involverede undersøgelsesinstanser der skal lede undersøgelsen. Den pågældende undersøgelsesinstans har herefter hovedansvaret for undersøgelsen.

Det forudsættes at Den Maritime Havarikommission vil gå ind i hovedparten af undersøgelserne af de

meget alvorlige ulykker, der finder sted på dansk område. Hvor udenlandske skibe involveres i sådanne ulykker på dansk territorialfarvand, uden at ulykken medfører forurening eller på anden måde berører væsentlige danske interesser, vil det dog kunne være hensigtsmæssigt, at overlade det til flagstaten på egen hånd at gennemføre undersøgelsesarbejdet. Dette kan også være tilfældet, såfremt en andens stat ønsker her i landet at foretage en undersøgelse af andre hændelse eller ulykke end de meget alvorlige, som et udenlandsk skib har været involveret i på dansk territorialfarvand, selvom den danske havarikommission ikke skønner at en undersøgelse vil medføre potentiel læring.

De øvrige involverede stater har ret til at få deres synspunkter taget med i betragtning og har samme rettigheder og adgang til vidner og dokumentationsmateriale, som den stat, der leder undersøgelsen. Indtil der foreligger en aftale om, hvem der skal have hovedansvaret for undersøgelsen, påhviler det alle de involverede stater at sikre, at en sikkerhedsundersøgelse gennemføres i overensstemmelse med direktivet, og at der sker samordning med andre medlemsstater, der har en væsentlig interesse i sagen.

I praksis kan undersøgelseerne gennemføres på flere måder. Enten således at det land, som er udset som leder af undersøgelseerne, selvstændigt forestår undersøgelseerne eller således at disse gennemføres med assistance fra de andre involverede lande. Direktivet lægger op til, at der kun i ganske særlige tilfælde iværksættes sideløbende, forskellige sikkerhedsundersøgelser af en hændelse. Direktivet er på dette område en kodificering af den praksis, der allerede i dag følges. Eksempelvis har Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed også gennemført undersøgelser af danske skibe i udlandet, ligesom udenlandske opklaringsenheders medarbejdere har undersøgt udenlandske skibe i Danmark.

Forslaget til *stk. 5* giver Havarikommissionen mulighed for i konkrete tilfælde at overdrage en anden medlemsstat hovedansvaret for en sikkerhedsundersøgelse eller specifikke opgaver i forbindelse med en sådan undersøgelse, selvom der ikke påhviler den pågældende stat nogen undersøgelsesforpligtelse eller interesse i sagen. Bestemmelsen gennemfører direktivets artikel 7, stk. 3, som foreskriver, at undersøgelsesinstanser skal have en sådan ret. Bestemmelsen forventes ikke umiddelbart at blive anvendt i praksis. Skulle der mod forventning opstå behov for at anvende bestemmelsen, forudsættes Havarikommissionen at sikre, at det af overdragelsesaftalen fremgår, at de udenlandske undersøgelsesenheder skal ledsages af en medarbejder fra Havarikommissionen, når der foretages undersøgelser på skibe i dansk søterritorium samt på rederikontorer mv. i Danmark. Hvis der sker en sådan overdragelse i medfør af *stk. 5* til en ikke involveret medlemsstat, påhviler ansvaret for undersøgelsen fortsat Danmark, og undersøgelsesarbejdet sker således på Danmarks vegne.

Udenlandske undersøgelsesenheder, som arbejder her i landet og har fået overdraget sikkerhedsundersøgelsen efter denne bestemmelse, har ikke adgang til at gennemtvinge deres beføjelser efter § 7 ved magt. Dette gælder uanset om den udenlandske undersøgelsesenhed arbejder her i landet i henhold til *stk. 4* eller *stk. 5*. Aftaler om at udenlandske myndigheder skal undersøge ulykker, som har fundet sted på dansk område, forudsættes alene indgået i tilknytning til de konkrete ulykker.

#### *Til § 7*

Forslaget indeholder i *stk. 1, nr. 1-4*, en opregning af en række beføjelser for Havarikommissionen til at foretage undersøgelser og modtage de oplysninger mv., som er relevante for sikkerhedsundersøgelserne. Det har i den hidtidige lovgivning, navnlig i lov om sikkerhed til søs § 4, stk. 3, og § 19, stk. 1, samt § 7 i bekendtgørelse nr. 790 af 10. juni 2006, været adgang til at foretage lignende undersøgelser på skibe og ulykkessteder samt til at foretage indsamling af bevismateriale mv. Direktivets og lovforslagets bestemmelser herom er imidlertid væsentligt mere detaljerede end den hidtidige lovgivning, om end hovedpunkterne er de samme.

Direktivet og lovforslaget indeholder en udtrykkelig adgang for Havarikommissionen til at få resultaterne af andre myndigheders undersøgelser mv., hvilket i vidt omfang er en videreførelse af hidtidig praksis,

da Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed i overensstemmelse med de almindelige forvaltningsretlige regler har fået udleveret sådant materiale mv. i det omfang, det har været relevant for dens arbejde.

De oplysninger, som rederier og andre involverede, herunder myndigheder, skal stille til rådighed for undersøgelsesenheden, omfatter oplysninger om faktiske omstændigheder, som kan være af betydning for ulykkens indtræden.

De pågældendes egen vurdering heraf er ikke omfattet af pligten til at stille oplysninger mv. til rådighed. Hvis et rederi eksempelvis vurderer, at et af dets besætningsmedlemmer burde have handlet anderledes, er rederiet således ikke forpligtet til meddele Havarikommissionen denne vurdering. Dette håndteres på tilsvarende måde i dag.

I overensstemmelse med hvad der gælder for Søfartsstyrelsens medarbejdere, har Havarikommissionens medarbejdere også adgang til skibenes tilknyttede landbaserede funktioner, hvor dette er relevant for undersøgelsesarbejdet. Dette kan f.eks. være rederikontorer, forhyringskontorer eller klassifikationselskabers kontorer. Det fremgår af direktivet, at havarikommissionen skal have adgang til "ethvert relevant område eller ulykkessted". Det har ikke været hensigten at skabe en hjemmel til en bredere adgang til private områder mv. end der er behov for, for at kommissionen kan varetage sine opgaver.

Lovforslaget indeholder ikke nogen bestemmelser om, at Havarikommissionen skal indhente retskendelser, før de påbegynder undersøgelser på skibe eller rederikontorer mv. Dette svarer til den hidtidige ordning, hvor opklaringsenheden heller ikke skal have retskendelse. Denne praksis er i overensstemmelse med såvel Justitsministeriets som Retssikkerhedskommissionens anbefalinger.

Uden for strafferetsplejen gælder der – i modsætning til, hvad der efter retsplejeloven gælder ved strafprocessuelle indgreb – i almindelighed ikke et krav om forudgående retskendelse ved forvaltningens foretagelse af tvangsindgreb. Retssikkerhedskommissionen og Justitsministeriet begrundet dette med, at der på den ene side ikke ville være nogen reel retssikkerhedsmæssig gevinst, og at det på den anden side ville kunne have betydelige ressourcemæssige konsekvenser og konsekvenser for myndighedernes muligheder for at gennemføre en effektiv kontrol. I overensstemmelse hermed fastsættes der ikke i lovforslaget krav om en forudgående domstolsprøvelse af havarikommissionens grundlag (retskendelse) for at foretage undersøgelser om bord på skibet, i rederiets lokaler mv.

Forslaget i nr. 7, hvorefter Havarikommissionen kan udspørge de involverede uden tilstedeværelse af andre, hvis interesser vil kunne anses at vanskeliggøre undersøgelsen, indebærer bl.a., at kommissionen vil kunne afvise, at personer, der samtidig er repræsentant for andre af de involverede parter, som kan have modstridende interesser, overværer samtalerne imellem undersøgelsesmedarbejderne og de involverede besætningsmedlemmer, hvis dette skønnes at kunne vanskeliggøre sikkerhedsundersøgelsen. De almindelige forvaltningsretlige principper om ret til repræsentation finder i øvrigt anvendelse for kommissionens arbejde.

Forslaget giver Havarikommissionens medarbejdere ret til at få relevante oplysninger fra tilsynsmyndigheder, klassifikationselskaber samt fra rederen og de selskaber, som forestår sikkerhedsledelsen af de skibe, som har været involveret. Andre relevante parter kan eksempelvis være det værft, som har forestået bygningen af det ulykkesramte skib.

Undersøgelsesinstanser fra andre lande, der har en væsentlig interesse i ulykken skal efter direktivet have samme rettigheder og adgang til at udspørge de involverede samt adgang til dokumentationsmateriale, som Den Maritime Havarikommission. Dette gennemføres i dansk ret ved forslaget § 7, stk. 1.

Udenlandske søfartsmyndigheder tillades i dag at foretage kontrol og undersøgelser på skibe, der fører deres flag, også når skibene anløber dansk havn. Dette gælder også, når skibene har været involveret i ulykker. Undersøgelserne foregår som hovedregel om bord på de udenlandske skibe. Efter der i 1992 blev indført internationale regler om obligatorisk certificering af rederiernes sikkerhedsledelsessystemer, finder der også sådan kontrol sted på kontorerne i de rederier i Danmark, som opererer udenlandske

skibe. Når lovforslaget giver undersøgelsesenheder fra andre lande, som har væsentlig interesse i en ulykke, samme ret til at udøve de i forslaget til § 7 nævnte beføjelser, er der således tale om en videreførelse af hidtidig praksis, idet det har været accepteret, at de udenlandske undersøgelsesinstanser også her i landet foretager sådanne undersøgelser – herunder foretager udspørgen af de involverede, besøg på de beskadigede skibe og i relevante rederikontorer – ligesom der har været praksis for at udlevere dokumentationsmateriale fra myndigheder og andre til dem, når deres skibe har været involveret i en ulykke. Udenlandske Undersøgelsesenheder har dog formentlig næppe foretaget undersøgelser om bord på danske skibe, mens de befandt sig på dansk territorialfarvand. I lyset heraf vil Den Maritime Havarikommission, når den indgår de i § 6, stk. 4 nævnte aftaler om deling af opgaverne med undersøgelsesinstanser fra andre lande, som har væsentlige interesser i ulykker, som danske skibe er involverede i, stille krav om at de udenlandske undersøgelsesmedarbejdere skal ledsages af en medarbejder fra Havarikommissionen i forbindelse med undersøgelsesskridt, som de foretager om bord på danske skibe når de befinder sig på dansk søterritorium.

Efter § 6, stk. 5 kan havarikommissionen ved aftale i særlige tilfælde endvidere overlade undersøgelser og undersøgelsesopgaver til undersøgelsesinstanser i andre lande, selvom de pågældende lande ikke har nogen væsentlig interesse i den pågældende ulykke. Det følger af direktivet, at de udenlandske undersøgelsesmedarbejdere også i disse tilfælde, efter den afgivende medlemsstats lovgivning skal have samme adgang til at foretage undersøgelser, som medlemsstatens egen havarikommission. I disse tilfælde vil det af overdragelsesaftalen fremgå, at de udenlandske undersøgelsesmedarbejdere skal ledsages af en medarbejder fra Havarikommissionen, når der foretages undersøgelser på skibe i dansk søterritorium samt på rederikontorer m.v. i Danmark.

Der er ikke i lovforslaget tillagt medarbejderne fra de udenlandske undersøgelsesinstanser – hverken de i § 6 stk. 4 eller § 6 stk. 5 nævnte - adgang til på egen hånd at gennemtvinge disse beføjelser ved magt. Såfremt der måtte opstå behov for sådanne tvangsindgreb, vil de danske myndigheder skulle foretage gennemtvingelsen. De udenlandske undersøgelsesenheder vil i øvrigt være underlagt grundlæggende danske regler, når de udfører deres undersøgelsesarbejde i Danmark.

Havarikommissionen kan i henhold til forslaget til stk. 2 tillige indhente oplysninger og bistand fra andre myndigheder mv. i andre involverede stater.

Forslaget til *stk. 3* indebærer, at Havarikommissionen tillige får ret til at indhente oplysninger fra rederier mv., når kommissionen bistår andre undersøgelsesinstanser med at tilvejebringe oplysninger inden for rammerne af det i § 6 omhandlede samarbejde imellem sikkerhedsundersøgelsesinstanser.

#### *Til § 8*

Forslaget til *stk. 1* retter sig primært imod rederiet og skibets fører og maskinchef samt enhver, som handler på disses vegne, dvs. den samme personkreds, som efter § 19, stk. 2, i lov om sikkerhed til søs er forpligtet til at yde bistand og meddele oplysninger til Søfartsstyrelsen og dens opklaringsenhed. Bestemmelsen omfatter imidlertid også andre personer og private virksomheder, som er blevet berørt af ulykker eller hændelser til søs, f.eks. passagerer, som måtte have oplysninger, som er af betydning for undersøgelserne. Dette kan være tilfældet, hvis en passager eksempelvis har videooptaget et sammenstød med et andet skib. For så vidt angår offentlige myndigheders bistand henvises til bestemmelserne i forvaltningsloven.

Pligten til at sikre bevismateriale indtræder efter stk. 1 indtræder, når der sker en ulykke eller en hændelse, som er omfattet af anmeldelsespligten. De pågældende skal efter direktivet gøre deres yderste for at gemme alle de oplysninger, der kan være med til at tegne et billede af omstændighederne omkring ulykken. Stk. 1 skal forstås i overensstemmelse hermed. Den pågældende skal sikre, at de oplysninger, som han har rådighed over, opbevares og afleveres på en hensigtsmæssig måde, så de er brugbare for Havarikommissionen, herunder at de er dekrypterede, udskrevet på papir osv. Pligten til at sikre bevis-

materiale bortfalder, hvis kommissionen beslutter sig for ikke at foranstalte en undersøgelse. Afgørelse herom forudsættes truffet hurtigst muligt.

#### *Til §§ 9 og 10*

Bestemmelserne viderefører den hidtidige ordning, som har været gældende for Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed, jf. § 4, stk. 3 og § 19, stk. 4, i lov om sikkerhed til søs og § 10 i bekendtgørelse nr. 790 af 10. juli 2006 om undersøgelse af ulykker til søs. Efter bestemmelserne kan Havarikommissionen påbyde, at et skibs videre sejlads skal udskydes, hvis sejladsen ville indebære en hindring for kommissionens undersøgelser. Havarikommissionen skal drage omsorg for, at skibe ikke unødigt opholdes, samt at arbejdet om bord ikke unødigt vanskeliggøres.

#### *Til § 11*

Bestemmelsen fastsætter, at Ankenævnet for Søfartsforhold er klageinstans for Havarikommissionens afgørelse om skibe skal udskyde deres videre sejlads, når dette er nødvendigt for dens arbejde. Klagenævnets behandling er en del af sikkerhedsundersøgelsen, og Havarikommissionen kan derfor udlevere oplysninger omfattet af § 5 stk. 2 til Ankenævnet for Søfartsforhold. Nævnets medlemmer er dog, jf. *stk. 2*, underlagt den samme tavshedspligt som kommissionens medarbejdere. Klage til Ankenævnet for Søfartsforhold har ikke opsættende virkning.

#### *Til § 12*

Med forslaget får havarikommissionen hjemmel til at fastsætte regler om obligatorisk digital kommunikation. Havarikommissionens it-system er imidlertid ikke udviklet til fuldt ud at indføre obligatorisk digital kommunikation på nuværende tidspunkt. Obligatorisk digital kommunikation vil først blive indført når kommissionens it-system er færdigudviklet til dette.

#### *Til § 13*

Forslaget til *stk. 1* indebærer, at personer og virksomheder, som overtræder pligten til at stille oplysninger til rådighed for Havarikommissionen, kan straffes med bøde eller fængsel i indtil et år.

Forslaget til *stk. 2 og 3*, om ansvar for juridiske personer svarer til § 32, stk. 9 og 10, i lov om sikkerhed til søs.

Forslaget til *stk. 4* om strafansvar i forskrifter udstedt i medfør af loven svarer til § 32 stk. 8 i lov om sikkerhed til søs.

#### *Til § 14*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 15. juni 2011. Medlemsstaterne skal efter direktivet senest den 17. juni 2011 have sat de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft.

#### *Til § 15*

Sagsområdet sikkerhed til søs, som omfatter undersøgelse af ulykker til søs, er færøsk særanliggende. Reglerne om søforklaring, som er indeholdt i søloven, er fortsat rigsansliggende. Som følge heraf åbner forslaget alene adgang til at sætte ændringerne af søloven i kraft for Færøerne.

Ingen af de forhold, som lovforslaget omhandler, er overtaget af Grønland.

#### *Til § 16*

Efter direktivet skal data om ulykker og hændelser til søs indberettes til en fælleseuropæisk database (Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs), som drives af Det Europæiske Søsikkerheds-

agentur (EMSA). Medlemsstaterne skal også sikre, at undersøgelsesinstanserne modtager underretning om alle ulykker og hændelser, som er omfattet af direktivet.

Pligten omfatter alle ulykker og hændelser, som er omfattet af direktivet. Det vil blive fastsat, at skibets fører skal sikre at der sker anmeldelse. Direktivets anmeldelsespligt er mere omfattende end den anmeldelsespligt, som følger af de nugældende bestemmelser i lov om sikkerhed til søs. De gældende bestemmelser i lov om sikkerhed til søs indeholder ikke en anmeldelsespligt i tilfælde, hvor der har været fare for et skib, personer eller miljøet, men hvor denne ikke er realiseret, således at der ikke er indtruffet nogen ulykke. For at sikre korrekt gennemførelse af direktivet udvides anmeldelsespligten, således at der også bliver pligt til at indberette sådanne hændelser til søs.

De oplysninger, som medlemsstaterne skal indberette til den europæiske ulykkesdatabase i henhold til direktivets bilag omfatter ikke oplysninger om personnumre på tilskadekomne. Ulykkesdatabase åbner imidlertid mulighed for medlemsstaterne til at indberette yderligere oplysninger. Efter persondatalovens § 11 stk. 1 kan offentlige myndigheder behandle oplysninger om personnumre med henblik på entydig identifikation eller som journalnummer. Anvendelse af personnumre i forbindelse med håndtering og indberetning af arbejdsskadesager vil kunne medføre en væsentlig forbedring af mulighederne for at anvende de indberettede oplysninger i det præventive arbejde på især arbejdsmiljøområdet. Søfartsstyrelsen vil derfor i forbindelse med databasens udbygning overveje i fremtiden også at indberette personnumre til den europæiske ulykkesdatabase.

For at undgå dobbelt anmeldelsespligt vil ordningen blive tilrettelagt således, at indberetningen skal ske til Søfartsstyrelsen, der straks stiller oplysningerne til rådighed for Havarikommissionen.

For at fremme rederiernes og de søfarende anmeldelser af hændelser til søs, hvor der har været fare, men ikke sket nogen ulykke, forudsættes Søfartsstyrelsen som udgangspunkt ikke at anvende indberetningerne af disse hændelser til at foretage anmeldelser til politiet. Hvis myndighederne ad andre kanaler får underretning om lovovertrædelser ved eksempelvis at modtage en anmeldelse fra et skib, som har været tæt på at blive sejlet ned, vil der fortsat kunne rejses sag.

#### *Til § 17*

Forslagene indebærer, at Havarikommissionen får samme adgang som Søfartsstyrelsen til at begære søforklaring afholdt.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

§ 4. ...

*Stk. 3.* Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter regler om undersøgelse af ulykker til søs, der vedrører danske skibe, samt ulykker til søs med anden tilknytning til Danmark, herunder om

- 1) meldepligt og fjernelse af vragdele i forbindelse med søulykker med henblik på at sikre undersøgelsesmulighederne,
- 2) samarbejde med udenlandske myndigheder,
- 3) begrænsning i adgangen til aktindsigt, indtil undersøgelsen er afsluttet og
- 4) offentliggørelse af rapporter om undersøgelserne, herunder om offentliggørelse af oplysninger om personers helbredsmæssige forhold, hvor dette sker for at forebygge fremtidige ulykker eller begrænse disses konsekvenser.

§ 474. ...

*Stk. 2.* ...

3) der uden for de i nr. 2 nævnte områder er sket en ulykke til søs med væsentlig tilknytning til Danmark og betydelig personskade til følge, såfremt begæring herom fremsættes af Søfartsstyrelsen og skibet på tidspunktet for begæringen befinder sig i dansk havn.

§ 477. ...

*Stk. 3.* Retten giver Søfartsstyrelsen og politidirektøren meddelelse om begæringen om afholdelse af søforklaringen.

§ 479. ...

*Stk. 2.* I tilfælde af sammenstød mellem et dansk og et udenlandsk skib kan der dog kun afholdes søforklaring vedrørende det danske skib, hvis Sø-

§ 14. I lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juli 2010, foretages følgende ændringer:

1. § 4, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Økonomi- og erhvervsministeren kan fastsætte regler om anmeldelsespligt til Søfartsstyrelsen vedrørende ulykker og andre hændelser til søs samt om indberetning til den europæiske informationsplatform for ulykker til søs.«

§ 15. I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 856 af 1. juli 2010, foretages følgende ændringer:

1. I § 474 stk. 2, nr. 3, § 477, stk. 3, og i § 479, stk. 2, ændres »Søfartsstyrelsen« til: »Søfartsstyrelsen, Den Maritime Havarikommission«.

fartsstyrelsen eller rederen begærer det, eller hvis der ifølge § 474 , stk. 2, eller lovgivningen i det udenlandske skibs hjemland skal afholdes søforklaring vedrørende det udenlandske skib.

**§ 480. ...**

*Stk. 3.* Ved søforklaringer i udlandet efter § 475, stk. 4, afholder de personer, der deltager, jf. § 477, stk. 2, hver sine omkostninger. Gebyrbetaling i henhold til reglerne om betaling for tjenestehandlinger i udenrigstjenesten samt rejse- og opholdsudgifter for den danske udenrigsrepræsentation afholdes af den, der begærer søforklaring. Hvis søforklaring begæres af Søfartsstyrelsen, afholdes disse udgifter dog af rederen.

**2.** I § 480, *stk. 3*, ændres »Søfartsstyrelsen« til:  
»Søfartsstyrelsen eller Den Maritime Havarikommission«.

### **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 (EØS-relevant tekst)**

EU-Tidende nr. L 131 af 28/05/2009 s. 0114 – 0127

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 (EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg [1],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget [2],

efter proceduren i traktatens artikel 251, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 3. februar 2009 [3],

og ud fra følgende betragtninger:

(1) Der bør opretholdes et højt generelt sikkerhedsniveau inden for søtransporten i Europa og træffes enhver foranstaltning for at nedbringe antallet af ulykker eller hændelser til søs.

(2) En hurtig gennemførelse af tekniske undersøgelser af ulykker til søs forbedrer sikkerheden til søs, da det bidrager til at forebygge sådanne ulykker med deraf følgende tab af menneskeliv, tab af skibe og forurening af havmiljøet.

(3) Europa-Parlamentet opfordrede i sin beslutning af 21. april 2004 om øget sikkerhed til søs [4] Kommissionen til hurtigt at forelægge et forslag til direktiv om undersøgelser af skibsumlykker.

(4) I artikel 2 i De Forenede Nationers havretskonvention af 10. december 1982 (i det følgende benævnt "UNCLOS") bestemmes det, at kyststater har ret til at undersøge årsagen til enhver form for ulykke til søs, der opstår i deres territorialfarvande, og som kan indebære en risiko for liv eller miljø, involvere kyststatens eftersøgnings- og redningsmyndigheder eller på anden måde berøre kyststaten.

(5) I artikel 94 i UNCLOS fastsættes det, at flagstater skal foranledige, at der af eller under ledelse af en eller flere behørigt kvalificerede personer foretages en undersøgelse af visse ulykker eller hændelser på det åbne hav.

(6) I regel I/21 i den internationale konvention af 1. november 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (i det følgende benævnt "Solas 74"), den internationale konvention af 5. april 1966 om lastelinjer og den internationale konvention af 2. november 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe fastsættes det, at det påhviler flagstaterne at foretage undersøgelser af ulykker og indberette de relevante undersøgelsesresultater til Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

(7) I koden for gennemførelse af obligatoriske IMO-instrumenter, som er vedlagt som bilag til IMO-forsamlingens resolution A.996(25) af 29. november 2007, understreges det, at flagstaterne er forpligtede til at sikre, at maritime sikkerhedsundersøgelser foretages af behørigt kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere med kompetence inden for ulykker og hændelser til søs. I denne kode fastsættes det endvidere, at flagstaterne skal være forberedte til at stille kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere til rådighed til dette formål, uanset hvor ulykken eller hændelsen finder sted.

(8) Der bør tages hensyn til koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der er knyttet som bilag til IMO-forsamlingens resolution A.849(20) af 27. november 1997 (i det følgende benævnt "IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs"), og som indeholder bestemmelser om en fælles tilgang for sikkerhedsundersøgelser af ulykker og hændelser til søs og samarbejde mellem staterne om at fastslå, hvilke faktorer der har medvirket til ulykker og hændelser til søs. Der bør

ligeledes tages hensyn til IMO-forsamlingens resolution A.861(20) af 27. november 1997 og resolution MSC.163(78) fra IMO's Komité for Sikkerhed på Søen af 17. maj 2004, hvori der gives en definition af "voyage data recorders" (udstyr til registrering af rejsedata).

(9) Søfarende anerkendes som en særlig kategori af arbejdstagere og kan som følge af søfartserhvervets internationale karakter og de forskellige retsområder, som de kommer i kontakt med, have behov for særlig beskyttelse, især ved kontakt med offentlige myndigheder. For at forbedre søfartssikkerheden bør søfarende kunne regne med fair behandling i forbindelse med en skibssulykke. De søfarendes menneskerettigheder og værdighed bør til enhver tid sikres, og alle sikkerhedsundersøgelser bør gennemføres hurtigt og på en fair måde. Medlemsstaterne bør på denne baggrund og i overensstemmelse med deres nationale lovgivning anvende de relevante bestemmelser i IMO-retningslinjerne for fair behandling af søfarende i forbindelse med skibssulykker.

(10) Inden for rammerne af deres retssystemer bør medlemsstaterne beskytte vidneudsagn om søulykker og forhindre, at sådanne vidneudsagn benyttes til andre formål end sikkerhedsundersøgelser med henblik på at forhindre diskrimination af eller repressalier mod vidner på grund af deres deltagelse i sikkerhedsundersøgelsen.

(11) I Rådets direktiv 1999/35/EF af 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af ro-ro-færger og højhastighedspassagerfartøjer [5] bestemmes det, at medlemsstaterne inden for rammerne af deres respektive nationale retssystemer fastlægger retsregler, som giver dem selv og alle andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen mulighed for at deltage i eller samarbejde om eller, hvor IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs åbner mulighed herfor, at foretage enhver undersøgelse af ulykker eller uheld til søs, som involverer ro-ro-færger eller højhastighedspassagerfartøjer.

(12) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet [6] bestemmes det, at medlemsstaterne skal overholde bestemmelserne i IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs og sikre, at resultaterne af ulykkesundersøgelser offentliggøres hurtigst muligt efter deres færdiggørelse.

(13) Det er overordentlig vigtigt for en effektiv konstatering af omstændigheder og årsager ved ulykker eller hændelser, der involverer søgående fartøjer eller andre fartøjer i havn eller andre begrænsede havområder, at der foretages en upartisk sikkerhedsundersøgelse af de pågældende ulykker og hændelser. En sådan undersøgelse bør derfor foretages af kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere under kontrol af en uafhængig instans eller enhed, som skal have de nødvendige beføjelser for at undgå interessekonflikter.

(14) Medlemsstaterne bør i overensstemmelse med deres lovgivning vedrørende beføjelserne for de myndigheder, der har ansvaret for den retslige undersøgelse, og i givet fald i samarbejde med disse myndigheder, sikre de ansvarlige for den tekniske undersøgelse de bedst mulige betingelser for at udføre deres arbejde.

(15) Dette direktiv bør ikke berøre anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger [7].

(16) Medlemsstaterne bør sikre, at deres retssystemer gør det muligt for dem selv og for andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen at deltage i, samarbejde om eller foretage undersøgelser af ulykker på grundlag af bestemmelserne i IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs.

(17) I princippet bør hver ulykke eller hændelse til søs kun gøres til genstand for én enkelt undersøgelse udført af én medlemsstat eller en hovedansvarlig medlemsstat med deltagelse af andre stater med en væsentlig interesse i sagen. I særlige og velbegrundede tilfælde, der berører to eller flere medlemsstater i forbindelse med skibets flagstat, stedet for ulykken eller hændelsen til søs eller ofrenes nationalitet, kan der gennemføres sideløbende undersøgelser.

- (18) En medlemsstat kan efter fælles aftale overdrage opgaven med at lede en sikkerhedsundersøgelse af en ulykke eller hændelse til søs (i det følgende benævnt "sikkerhedsundersøgelse") eller specifikke dele af en sådan undersøgelse til en anden medlemsstat.
- (19) Medlemsstaterne bør bestræbe sig mest muligt på ikke at beregne sig dækning af omkostninger ved bistand, der ydes efter anmodning inden for rammerne af sikkerhedsundersøgelser, der involverer to eller flere medlemsstater. Hvis der anmodes om bistand fra en medlemsstat, der ikke er involveret i sikkerhedsundersøgelsen, bør medlemsstaterne træffe aftale om godtgørelse af de påløbne omkostninger.
- (20) I henhold til regel V/20 under Solas 74 skal passagerskibe og andre skibe med en bruttotonnage på 3000 og derover, der er bygget fra og med den 1. juli 2002, være forsynet med udstyr til registrering af rejsedata ("voyage data recorder" (VDR) — sort boks) med henblik på at lette undersøgelser af ulykker. Da sådant udstyr har stor betydning for udformningen af en politik for forebyggelse af skibulykker, bør det systematisk være påkrævet på skibe, der er i national eller international fart og anløber havne i Fællesskabet.
- (21) De oplysninger, der stilles til rådighed via et system til registrering af rejsedata eller andre elektroniske anordninger, kan dels benyttes efter en ulykke eller hændelse til søs med henblik på at undersøge årsagerne, dels bruges forebyggende i kraft af oplysninger om de omstændigheder, der kan føre til sådanne situationer. Medlemsstaterne bør sikre, at sådanne oplysninger, når de er til rådighed, anvendes hensigtsmæssigt til begge formål.
- (22) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 [8] pålægges det Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (i det følgende benævnt "agenturet") at samarbejde med medlemsstaterne for at udvikle tekniske løsninger og yde teknisk støtte i forbindelse med gennemførelsen af fællesskabsretten. Hvad angår undersøgelse af ulykker, har agenturet specifikt til opgave at lette samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen i forbindelse med udviklingen af en fælles metode for undersøgelse af ulykker til søs, under behørig hensyntagen til de forskellige retssystemer i medlemsstaterne og i overensstemmelse med vedtagne internationale principper.
- (23) I henhold til forordning (EF) nr. 1406/2002 skal agenturet lette samarbejdet i forbindelse med støtten til medlemsstaterne i deres opklaring og analysen af eksisterende rapporter om ulykker til søs.
- (24) Alle relevante erfaringer fra sikkerhedsundersøgelser bør tages i betragtning ved udformning eller ændring af en fælles metodologi for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs.
- (25) Medlemsstaterne og Fællesskabet bør tage behørigt hensyn til de sikkerhedsanbefalinger, der udarbejdes på baggrund af en sikkerhedsundersøgelse.
- (26) Da formålet med en teknisk sikkerhedsundersøgelse er at forebygge ulykker og hændelser til søs, bør resultaterne og sikkerhedsanbefalingerne under ingen omstændigheder placere skyld eller ansvar.
- (27) Målet for dette direktiv, nemlig at forbedre sikkerheden til søs i Fællesskabet og dermed mindske risikoen for fremtidige ulykker til søs, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang og virkninger bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (28) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af nærværende direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen [9].
- (29) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at ændre dette direktiv med henblik på at anvende efterfølgende ændringer på internationale konventioner, protokoller, koder og resolutioner knyttet hertil samt til at vedtage eller ændre den fælles tilgang vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

(30) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning [10] tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

## Artikel 1

### Formål

1. Formålet med dette direktiv er at forbedre sikkerheden til søs og forebyggelsen af forurening fra skibe og mindske risikoen for fremtidige ulykker til søs ved at:

- a) fremme en hurtig gennemførelse af sikkerhedsundersøgelser og en grundig analyse af ulykker og hændelser til søs for at fastslå årsagerne til dem, og
- b) sikre en rettidig og nøjagtig indberetning af sikkerhedsundersøgelser og af forslag til afhjælpende foranstaltninger.

2. Undersøgelser i henhold til dette direktiv omfatter ikke placeringen af ansvar eller skyld. Medlemsstaterne skal dog sikre, at undersøgelsesinstansen eller -enheden (i det følgende benævnt "undersøgelsesinstans") ikke undlader at foretage en tilbundsående rapportering af årsagerne til ulykken eller hændelsen til søs, fordi der kan udledes skyld eller ansvar af undersøgelsesresultaterne.

## Artikel 2

### Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på ulykker og hændelser til søs, som

- a) involverer skibe, der sejler under en medlemsstats flag
- b) finder sted i medlemsstaternes ydre og indre territorialfarvand som defineret i UNCLOS, eller
- c) har betydning for andre af medlemsstaternes væsentlige interesser.

2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på ulykker og hændelser til søs, som kun involverer:

- a) krigsskibe eller troppetransportskibe eller andre skibe, der tilhører eller anvendes af en medlemsstat udelukkende til statslige, ikke-erhvervmæssige formål
- b) skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, træskibe af primitiv konstruktion og fritidsfartøjer, der ikke benyttes erhvervmæssigt, medmindre de er eller bliver bemandede og befordrer mere end 12 passagerer i erhvervmæssigt øjemed
- c) flod- og kanalfartøjer, som sejler ad indre vandveje
- d) fiskerfartøjer med en længde på under 15 meter
- e) faste offshore-boreenheder.

## Artikel 3

### Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1) "IMO-kode vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs": koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der blev vedtaget af IMO-forsamlingen ved resolution A.849(20) af 27. november 1997 i dens ajourførte udgave.

2) Følgende udtryk skal forstås i overensstemmelse med definitionerne i IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs:

- a) "ulykke til søs"
- b) "meget alvorlig ulykke"
- c) "hændelse til søs"
- d) "sikkerhedsundersøgelse af ulykke eller hændelse til søs"
- e) "stat med hovedansvaret for undersøgelsen"
- f) "stat med en væsentlig interesse i sagen".

3) Udtrykket "alvorlig ulykke" skal forstås i overensstemmelse med de ajourførte definitioner i cirkulære MSC-MEPC.3/Circ.3 fra IMO's Komité for Sikkerhed på Søen og Komité til Beskyttelse af Havmiljøet af 18. december 2008.

4) "IMO's retningslinjer for fair behandling af søfarende i forbindelse med en skibulykke": retningslinjerne i bilaget til IMO-resolution LEG.3(91) som vedtaget af IMO's juridiske komité den 27. april 2006 og som godkendt af ILO's styrelsesråds 296. møde den 12.- 16. juni 2006.

5) Udtrykkene "ro-ro-færge" og "højhastighedspassagerfartøj" skal forstås i overensstemmelse med definitionerne i artikel 2 i direktiv 1999/35/EF.

6) "Udstyr til registrering af rejsedata" (Voyage data recorder (i det følgende benævnt "VDR-sort boks")) skal forstås i overensstemmelse med definitionen i IMO-forsamlingens resolution A.861 (20) og resolution MSC.163 (78) fra IMO's Komité for Sikkerhed på Søen.

7) Ved "sikkerhedsanbefaling" forstås et forslag, herunder til registrerings- og kontrolformål, der er fremsat af:

a) undersøgelsesinstansen i den stat, der gennemfører eller leder sikkerhedsundersøgelsen, som er udarbejdet på grundlag af oplysninger, der er fremkommet i forbindelse med undersøgelsen, eller hvor det er relevant

b) Kommissionen, der handler på grundlag af en abstrakt dataanalyse og resultaterne af opklaringsarbejdet.

#### Artikel 4

##### Sikkerhedsundersøgelsernes status

1. Medlemsstaterne definerer i overensstemmelse med deres retssystemer sikkerhedsundersøgelsens retlige status således, at sådanne undersøgelser kan foretages så effektivt og hurtigt som muligt.

Medlemsstaterne sikrer i overensstemmelse med deres lovgivning og i givet fald i samarbejde med de myndigheder, der er ansvarlige for den retslige undersøgelse, at sikkerhedsundersøgelser:

a) holdes adskilt fra strafferetlige eller sideløbende undersøgelser, der har til formål at placere ansvar eller skyld, og

b) ikke i urimelig grad hindres, suspenderes eller forsinkes på grund af sådanne undersøgelser.

2. De regler, som medlemsstaterne skal fastsætte, skal bl.a., i overensstemmelse med det permanente samarbejde, der er omhandlet i artikel 10, indeholde bestemmelser, som giver mulighed for:

a) samarbejde og gensidig bistand i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser, som ledes af andre medlemsstater, eller overdragelse til en anden medlemsstat af opgaven med at lede en sådan undersøgelse i henhold til artikel 7, og

b) koordination af de aktiviteter, deres respektive undersøgelsesinstanser udfører, i det omfang det er nødvendigt for at opfylde dette direktivs mål.

#### Artikel 5

##### Undersøgelingsforpligtelse

1. Hver enkelt medlemsstat sikrer, at den i artikel 8 omhandlede undersøgelsesinstans gennemfører en sikkerhedsundersøgelse efter meget alvorlige ulykker til søs,

a) som involverer et skib, der sejler under dens flag, uanset hvor ulykken har fundet sted

b) som finder sted i medlemsstatens ydre eller indre territorialfarvand som defineret i UNCLOS, uanset hvilket flag det skib eller de skibe, der er involveret i ulykken, sejler under, eller

c) som har betydning for medlemsstatens væsentlige interesser, uanset hvor ulykken har fundet sted, og hvilket flag det eller de involverede skibe sejler under.

2. I tilfælde af alvorlige søulykker gennemfører undersøgelsesinstansen endvidere en foreløbig vurdering med henblik på at afgøre, hvorvidt den skal foretage en sikkerhedsundersøgelse eller ej. Træffer undersøgelsesinstansen afgørelse om ikke at foretage en sikkerhedsundersøgelse, skal begrundelsen for denne afgørelse registreres og meddeles i overensstemmelse med artikel 17, stk. 3.

I tilfælde af enhver anden ulykke eller hændelse til søs træffer undersøgelsesinstansen afgørelse om, hvorvidt der skal foretages en sikkerhedsundersøgelse eller ej.

I de afgørelser, der er omhandlet i første og andet afsnit, tager undersøgelsesinstansen hensyn til, hvor alvorlig ulykken eller hændelsen til søs er, hvilken type fartøj og/eller last der er involveret, og om sikkerhedsundersøgelsen kan føre til, at ulykker og hændelser kan forebygges i fremtiden.

3. Omfanget af og de praktiske foranstaltninger i forbindelse med gennemførelsen af sikkerhedsundersøgelser fastlægges af undersøgelsesinstansen i den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, i samarbejde med de tilsvarende instanser i de andre stater med en væsentlig interesse i sagen, på den måde, der er bedst egnet til at opfylde direktivets mål og med henblik på at forebygge fremtidige ulykker og hændelser.

4. Sikkerhedsundersøgelserne skal følge den fælles metodologi for undersøgelse af ulykker og hændelser til søs, der udarbejdes i henhold til artikel 2, litra e), i forordning (EF) nr. 1406/2002. De ansvarlige for sikkerhedsundersøgelser kan i særlige tilfælde fravige den fælles metodologi, når det er begrundet ud fra et professionelt skøn, og det er nødvendigt for at nå undersøgelsens mål. Kommissionen vedtager eller ændrer den fælles metodologi i forbindelse med dette direktiv under hensyntagen til alle relevante erfaringer med sikkerhedsundersøgelser.

Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 19, stk. 3.

5. En sikkerhedsundersøgelse skal indledes hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest to måneder efter, at ulykken eller hændelsen til søs har fundet sted.

Artikel 6

### **Underretningsforpligtelse**

Medlemsstaterne fastsætter i deres retssystemer, at deres undersøgelsesinstans straks skal underrettes af de ansvarlige myndigheder og/eller af de involverede parter om alle ulykker og hændelser, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 7

Hovedansvar for og deltagelse i sikkerhedsundersøgelser

1. I princippet bør en ulykke eller hændelse til søs kun gøres til genstand for en enkelt undersøgelse, der gennemføres af en medlemsstat eller en hovedansvarlig medlemsstat med deltagelse af andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen.

Ved sikkerhedsundersøgelser, der involverer to eller flere medlemsstater, samarbejder de berørte medlemsstater derfor med henblik på hurtigt at nå til enighed om, hvem af dem der skal lede undersøgelsen. De bestræber sig mest muligt på at blive enige om, hvordan undersøgelsen skal foretages. Inden for rammerne heraf har andre stater med en væsentlig interesse i sagen samme rettigheder og adgang til vidner og dokumentation som den medlemsstat, der foretager sikkerhedsundersøgelsen. De har også ret til at få deres synspunkt taget med i betragtning af den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen.

Gennemførelse af sideløbende sikkerhedsundersøgelser af samme ulykke eller hændelse til søs iværksættes kun i særlige situationer. I sådanne situationer underretter medlemsstaterne Kommissionen om grunde til gennemførelse af sådanne sideløbende undersøgelser. Medlemsstater, der gennemfører sideløbende undersøgelser samarbejder med hinanden. De berørte undersøgelsesinstanser skal navnlig udveksle relevante oplysninger, som fremkommer ved deres undersøgelser med henblik på så vidt muligt at nå frem til konklusioner, som de er enige om.

Medlemsstaterne afholder sig fra at træffe foranstaltninger, der uretmæssigt vil kunne hindre, udsætte eller forsinke gennemførelsen af en sikkerhedsundersøgelse i henhold til dette direktiv.

2. Uanset stk. 1 er hver medlemsstat ansvarlig for sikkerhedsundersøgelsen og samordningen med andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen, indtil der foreligger en fælles aftale om, hvem af dem der skal have hovedansvaret for undersøgelsen.

3. En medlemsstat kan i konkrete tilfælde, uden at dette berører dens forpligtelser i henhold til dette direktiv og til folkeretten, efter fælles aftale overdrage en anden medlemsstat hovedansvaret for en sikkerhedsundersøgelse eller specifikke opgaver i forbindelse med en sådan undersøgelse.

4. Er en ro-ro-færge eller et højhastighedspassagerfartøj involveret i en ulykke eller hændelse til søs, indledes undersøgelsesproceduren af den medlemsstat, i hvis territorialfarvand eller indre farvand, som defineret i UNCLOS, ulykken eller hændelsen finder sted, eller, hvis ulykken eller hændelsen finder sted i andre farvande, af den medlemsstat i hvis territorialfarvand ro-ro-færgen eller højhastighedspassagerfartøjet sidst har befundet sig. Den pågældende medlemsstat vil fortsat have ansvaret for sikkerhedsundersøgelsen og for koordinationen mellem andre medlemsstater med en væsentlig interesse i sagen, indtil der er opnået enighed om, hvem af dem der skal have hovedansvaret for undersøgelsen.

## Artikel 8

### Undersøgelsesinstanser

1. Medlemsstaterne sikrer, at sikkerhedsundersøgelser gennemføres under ansvar af en permanent, upartisk undersøgelsesinstans, som skal have de nødvendige beføjelser, og af behørigt kvalificerede undersøgelsesmedarbejdere med kompetence inden for ulykker og hændelser til søs.

For at kunne foretage en upartisk sikkerhedsundersøgelse skal undersøgelsesinstansen i sin organisation, retlige struktur og beslutningstagning være uafhængig af andre parter, hvis interesser kunne komme i konflikt med denne opgave.

Indlandsstater, som hverken har skibe eller fartøjer, der sejler under deres flag, fastlægger et uafhængigt kontaktpunkt for samarbejde om undersøgelsen i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c).

2. Undersøgelsesinstansen sikrer, at de enkelte undersøgelsesmedarbejdere har et praktisk kendskab til og erfaringer med de emneområder, der indgår i deres almindelige undersøgelsesopgaver. Undersøgelsesinstansen sikrer desuden, at der om nødvendigt er let adgang til relevant ekspertise.

3. De opgaver, der er pålagt undersøgelsesinstansen, kan udvides til at omfatte indsamling og analyse af data vedrørende sikkerhed til søs, især til forebyggende formål, for så vidt som disse opgaver ikke påvirker instansens uafhængighed eller indebærer et ansvar for regulering, administration eller standardisering.

4. Medlemsstaterne, som handler inden for rammerne af deres respektive retssystemer, sørger for, at undersøgelsesmedarbejderne i deres egen undersøgelsesinstans eller i enhver anden undersøgelsesinstans, som de har overdraget sikkerhedsundersøgelsesopgaverne til, i givet fald i samarbejde med de myndigheder, der har ansvaret for den retslige undersøgelse, og som har modtaget alle relevante oplysninger for sikkerhedsundersøgelsen, har ret til:

a) uhindret adgang til ethvert relevant område eller ulykkessted, samt til ethvert skib, vrage eller enhver struktur, herunder last, udstyr eller vragrester

b) at foretage en øjeblikkelig indsamling af bevismateriale og kontrolleret eftersøgning efter og fjernelse af vragdele, vragrester samt andre bestanddele eller stoffer med henblik på undersøgelse eller analyse

c) at iværksætte undersøgelser eller analyser af de under litra b) omhandlede genstande og få uhindret adgang til resultaterne af sådanne undersøgelser eller analyser

d) uhindret adgang til, samt ret til at kopiere og anvende alle relevante oplysninger og registrerede data, herunder data fra VDR-udstyr, i forbindelse med et skib, en rejse, en last, en besætning eller andre personer, genstande, betingelser eller omstændigheder

e) uhindret adgang til resultaterne af undersøgelser af eller analyser af udtagninger af prøver fra ofrenes lig

f) at anmode om og opnå uhindret adgang til resultaterne af undersøgelser af eller analyser af udtagning af prøver på personer, der har været involveret i skibsdriften, eller andre relevante personer

g) at afhøre vidner uden tilstedeværelse af personer, hvis interesser vil kunne anses for at vanskeliggøre sikkerhedsundersøgelsen

h) at indhente synsrapporter og relevante oplysninger fra flagstaten, rederne, klassifikationselskaber eller andre relevante parter, når sådanne parter eller deres repræsentanter er etableret i medlemsstaten

i) at indhente bistand fra de respektive staters relevante myndigheder, herunder flag- og havnestaternes inspektører, kystvagter, skibstrafiktjenester, eftersøgnings- og redningshold, lodser eller andet havne- eller søfartspersonale.

5. Undersøgelsesinstansen skal kunne reagere omgående, når den underrettes om en ulykke, og bevilges tilstrækkelige midler til at varetage sine funktioner på uafhængig vis. Dens undersøgelsesmedarbejdere skal have en status, der sikrer dem den nødvendige uafhængighed.

6. Undersøgelsesinstansen kan kombinere sine opgaver i henhold til dette direktiv med undersøgelser af andre hændelser end ulykker til søs, såfremt en sådan undersøgelse ikke bringer dens uafhængighed i fare.

## Artikel 9

### Fortrolighed

Med forbehold af direktiv 95/46/EF sikrer medlemsstaterne inden for rammerne af deres retssystemer, at følgende oplysninger ikke er til rådighed til andre formål end sikkerhedsundersøgelsen, medmindre den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat bestemmer, at der er en væsentlig samfundsinteresse forbundet med deres videregivelse:

a) alle vidneforklaringer og andre erklæringer, redegørelser og noter, som undersøgelsesinstansen har optaget eller modtaget under sikkerhedsundersøgelsen

b) oplysninger, der afslører identiteten af personer, der har afgivet forklaringer som led i sikkerhedsundersøgelsen

c) oplysninger vedrørende personer, der har været involveret i ulykken eller hændelsen til søs, som er af særlig følsom eller privat art, herunder helbredsoplysninger.

## Artikel 10

### Permanent samarbejde

1. Medlemsstaterne etablerer i tæt samarbejde med Kommissionen et permanent samarbejde, der gør det muligt for deres respektive undersøgelsesinstanser at samarbejde indbyrdes i det omfang, det er nødvendigt for at opfylde dette direktivs mål.

2. Forretningsordenen for det permanente samarbejde og den organisatoriske tilrettelæggelse heraf fastsættes efter forskriftsproceduren i artikel 19, stk. 2.

3. Inden for rammerne af det permanente samarbejde aftaler undersøgelsesinstanserne i medlemsstaterne bl.a., hvordan samarbejdet bedst kan tilrettelægges med henblik på at:

a) sætte undersøgelsesinstanser i stand til at dele anlæg, faciliteter og udstyr til den tekniske undersøgelse af vragele og skibsudstyr og andre genstande, der er relevante for sikkerhedsundersøgelsen, herunder udtræk og evaluering af oplysninger fra VDR-sort boks og andre elektroniske anordninger

b) yde hinanden den nødvendige tekniske bistand eller ekspertise til specifikke opgaver

c) indhente og udveksle oplysninger, der er relevante for analysen af ulykkesdata og for udarbejdelsen af hensigtsmæssige sikkerhedsanbefalinger på fællesskabsplan

d) udarbejde fælles principper for opfølgningen af sikkerhedsanbefalinger og for tilpasningen af undersøgelsesmetoder til den tekniske og videnskabelige udvikling

e) forvalte tidlige varslingsystemer hensigtsmæssigt som omhandlet i artikel 16

f) udarbejde regler for fortrolig udveksling under overholdelse af nationale regler af vidneforklaringer og databehandling samt andre oplysninger som omhandlet i artikel 9, også i forhold til tredjelande

g) tilrettelægge relevante uddannelsesaktiviteter for enkelte undersøgelsesmedarbejdere, hvor dette er hensigtsmæssigt

- h) fremme samarbejdet med tredjelandes undersøgelsesinstanser og samarbejdet med internationale organisationer for undersøgelse af ulykker til søs på de områder, der er omfattet af dette direktiv
- i) tilvejebringe relevante oplysninger til de undersøgelsesinstanser, der foretager sikkerhedsundersøgelsen.

#### Artikel 11

##### Omkostninger

1. Hvis en sikkerhedsundersøgelse involverer to eller flere medlemsstater, ydes der ikke vederlag for arbejdet.
2. Hvis der anmodes om bistand fra en medlemsstat, der ikke er involveret i sikkerhedsundersøgelsen, træffer medlemsstaterne aftale om godtgørelse af de påløbne omkostninger.

#### Artikel 12

##### Samarbejde med tredjelande med en væsentlig interesse i sagen

1. Medlemsstaterne samarbejder i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser i videst muligt omfang med tredjelande, der har en væsentlig interesse i sagen.
2. Tredjelande med en væsentlig interesse i sagen gives efter fælles aftale tilladelse til at deltage i en sikkerhedsundersøgelse, som ledes af en medlemsstat i henhold til dette direktiv, på et hvilket som helst trin i undersøgelsen.
3. En medlemsstats samarbejde om en sikkerhedsundersøgelse, der gennemføres af et tredjeland med en væsentlig interesse i sagen, berører ikke kravene om gennemførelse og indberetning af sikkerhedsundersøgelser i henhold til dette direktiv. Hvis et tredjeland, der har en væsentlig interesse i sagen, har hovedansvaret for en sikkerhedsundersøgelse, der involverer en eller flere medlemsstater, kan medlemsstaterne beslutte ikke at foretage en sideløbende sikkerhedsundersøgelse, forudsat at den sikkerhedsundersøgelse, som tredjelandet er hovedansvarlig for, foretages i overensstemmelse med IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs.

#### Artikel 13

##### Sikring af bevismateriale

Medlemsstaterne træffer foranstaltninger for at sikre, at parter, der er berørt af ulykker og hændelser inden for rammerne af dette direktiv, gør deres yderste for at:

- a) gemme alle oplysninger fra kort, logbøger, elektroniske og magnetiske indspilnings- og videobånd, herunder oplysninger fra VDR-sort boks og andre elektroniske anordninger, for perioden før, under og efter en ulykke
- b) sikre, at sådanne oplysninger ikke overskrives eller på anden måde ændres
- c) forhindre forstyrrelse fra andet udstyr, som med rimelighed kan anses for at være relevant for sikkerhedsundersøgelsen af ulykken
- d) indsamle og sikre alt bevismateriale hurtigst muligt i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser.

#### Artikel 14

##### Ulykkesrapporter

1. Når der i henhold til dette direktiv er gennemført sikkerhedsundersøgelser, offentliggøres en rapport, der udarbejdes i et format, der fastsættes af den kompetente undersøgelsesinstans, og i overensstemmelse med de relevante afsnit i bilag I.

En undersøgelsesinstans kan beslutte, at en sikkerhedsundersøgelse, der ikke vedrører en meget alvorlig eller eventuelt en alvorlig ulykke til søs, og hvis resultat ikke indebærer muligheden for at forebygge ulykker og hændelser i fremtiden, afsluttes med en forenklet rapport, der offentliggøres.

2. Undersøgelsesinstanserne gør så vidt muligt den i stk. 1 omhandlede rapport, herunder dens konklusioner og eventuelle anbefalinger, tilgængelig for offentligheden og navnlig søfartssektoren inden 12 måneder fra det tidspunkt, hvor ulykken eller hændelsen fandt sted. Såfremt det ikke er muligt at

fremlægge den endelige rapport inden for dette tidsrum, offentliggøres en midlertidig rapport inden 12 måneder fra det tidspunkt, hvor ulykken eller hændelsen fandt sted.

3. Undersøgelsesinstansen i den medlemsstat, der har hovedansvaret for undersøgelsen, fremsender en kopi af den endelige, forenklede eller midlertidige rapport til Kommissionen. Den tager hensyn til Kommissionens eventuelle tekniske bemærkninger til den endelige rapport, som ikke berører de faktiske resultater af undersøgelsen, med henblik på at forbedre rapportens kvalitet på den måde, der er bedst egnet med henblik på at nå dette direktivs mål.

#### Artikel 15

##### Sikkerhedsanbefalinger

1. Medlemsstaterne sikrer, at adressaterne tager behørigt hensyn til undersøgelsesinstansernes sikkerhedsanbefalinger, og, hvor det er relevant, at de får en passende opfølgning i overensstemmelse med fællesskabsretten og folkeretten.
2. Om fornødent udarbejder undersøgelsesinstansen eller Kommissionen sikkerhedsanbefalinger på grundlag af en abstrakt dataanalyse og de samlede resultater af opklaringsarbejdet.
3. En sikkerhedsanbefaling må under ingen omstændigheder vedrøre placeringen af skyld eller ansvar i forbindelse med en ulykke.

#### Artikel 16

##### Tidligt varslingsystem

Såfremt undersøgelsesinstansen i en medlemsstat på et hvilket som helst trin i sikkerhedsundersøgelsen finder, at der skal træffes hasteforanstaltninger på fællesskabsplan for at forebygge risikoen for nye ulykker, underretter den straks Kommissionen om behovet for en tidlig varslingsmeddelelse, jf. dog undersøgelsesinstansens ret til at foretage tidlig varslingsmeddelelse.

Om nødvendigt udsender Kommissionen en varslingsmeddelelse til de ansvarlige myndigheder i alle de øvrige medlemsstater, søtransportsektoren og andre relevante parter.

#### Artikel 17

##### Europæisk database for ulykker til søs

1. Data om ulykker og hændelser til søs opbevares og analyseres ved hjælp af en europæisk elektronisk database, der oprettes af Kommissionen, og benævnes Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs (European Marine Casualty Information Platform (EMCIP)).
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvilke myndigheder der er berettigede til at opnå adgang til databasen.
3. Undersøgelsesinstanserne i medlemsstaterne anmelder ulykker og hændelser til søs til Kommissionen i henhold til modellen i bilag II. De forsyner også Kommissionen med data fra sikkerhedsundersøgelser i overensstemmelse med ordningen for EMCIP-databasen.
4. Kommissionen og medlemsstaterne udvikler databaseordningen og en metode for anmeldelse af data inden for passende tidsfrister.

#### Artikel 18

##### Fair behandling af søfarende

I overensstemmelse med national lovgivning skal medlemsstaterne tage hensyn til de relevante bestemmelser i IMO-retningslinjerne for fair behandling af søfarende i forbindelse med en skibsumlykke i farvande under deres jurisdiktion.

#### Artikel 19

##### Udvalg

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 [11].

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8. Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til to måneder.
3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

## Artikel 20

### Ændringsbeføjelser

Kommissionen kan ajourføre definitionerne i dette direktiv og henvisningerne til EF-retsakter og IMO-instrumenter for at bringe dem i overensstemmelse med EF- eller IMO-foranstaltninger, der er trådt i kraft, forudsat at direktivets bestemmelser overholdes.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 19, stk. 3.

Kommissionen kan også ændre bilagene efter samme procedure.

Ændringer i IMO-koden vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser til søs kan udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde i medfør af artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

## Artikel 21

### Yderligere foranstaltninger

Dette direktiv er ikke til hinder for, at en medlemsstat kan træffe yderligere foranstaltninger om søfarts-sikkerhed, som ikke er omfattet af dette direktiv, forudsat at sådanne foranstaltninger ikke er i strid med dette direktiv eller på nogen måde påvirker opfyldelsen af dets mål eller bringer virkeliggørelsen af dets mål i fare.

## Artikel 22

### Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter regler for, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

## Artikel 23

### Rapport om gennemførelsen

Kommissionen forelægger hvert femte år Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen og overholdelsen af dette direktiv og foreslår om nødvendigt, hvilke yderligere skridt der anses for nødvendige i lyset af anbefalingerne i rapporten.

## Artikel 24

### Ændringer af eksisterende retsakter

1. Artikel 12 i direktiv 1999/35/EF udgår.
2. Artikel 11 i direktiv 2002/59/EF udgår.

## Artikel 25

### Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 17. juni 2011.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

## Artikel 26

### Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

## Artikel 27

### Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. april 2009.

På Europa-Parlamentets vegne

H.-G. Pöttering

Formand

På Rådets vegne

P. Nečas

Formand

[1] EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.

[2] EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.

[3] Europa-Parlamentets udtalelse af 25.4.2007 (EUT C 74 E af 30.3.2008, s. 546), Rådets fælles holdning af 6.6.2008 (EUT C 184 E af 22.7.2008, s. 23.), Europa-Parlamentets holdning af 24.9.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets afgørelse af 26.2.2009 og Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 11.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

[4] EUT C 104 E af 30.4.2004, s. 730.

[5] EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1.

[6] EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

[7] EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

[8] EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

[9] EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

[10] EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

[11] EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

## BILAG I

### **Undersøgelsesrapportens indhold**

#### Indledning

Her oplyses det, hvad der er sikkerhedsundersøgelsens eneste formål, og det angives, at en sikkerhedsanbefaling i intet tilfælde kan skabe en formodning om ansvar eller skyld, og at rapporten med hensyn til indhold og stil ikke er udarbejdet med henblik på at blive brugt i retssager.

(Rapporten bør ikke indeholde henvisninger til vidneforklaringer eller kæde personer, som der henvises til i rapporten, sammen med en person, som har afgivet vidneforklaring under sikkerhedsundersøgelsen.)

#### 1. RESUMÉ

Her resumeres de grundlæggende oplysninger om ulykken eller hændelsen til søs: hvad der er sket, hvornår, hvor og hvordan; det oplyses endvidere, om ulykken eller hændelsen har forårsaget dødsfald, tilskadekomne, skader på skibet og dets last, skader hos tredjeparter eller miljøskader.

#### 2. FAKTUELLE OPLYSNINGER

Denne del skal indeholde en række specifikke afsnit, hvorunder der fremlægges tilstrækkelige oplysninger, som undersøgelsesinstansen anser for at være faktuelle, til at begrunde analysen og lette forståelsen.

Disse afsnit skal navnlig indeholde følgende oplysninger:

##### 2.1. Skibsdata

Flagstat/registreringssted

Identifikation

Væsentligste kendetegn

Rederi og operatør

Konstruktionsdata

Minimumsbemanding

Autoriseret last.

2.2. Sejladsdata

Anløbshavne

Sejladstype

Oplysninger om lasten

Bemanding.

2.3. Oplysninger om ulykken eller hændelsen til søs

Ulykkens eller hændelsens type

Dato og tidspunkt

Position og sted for ulykken eller hændelsen

Ydre og indre omstændigheder

Skibsdrift og rejseafsnit

Plads om bord

Oplysninger om menneskelige faktorer

Konsekvenser (for mennesker, skib, last, miljø, andet).

2.4. Assistance fra myndighederne på land og alarmberedskab

Hvem var involveret

Anvendte midler

Reaktionstid

Trufne foranstaltninger

Resultater.

### 3. REDEGØRELSE

I denne del gøres der udførligt rede for ulykken eller hændelsen til søs gennem en kronologisk beskrivelse af hændelsesforløbet op til, under og efter ulykken eller hændelsen med angivelse af de enkelte medvirkende faktorer (dvs. personer, materiel, miljø, udstyr eller eksterne forhold). Den periode, som redegørelsen skal dække, afhænger af tidsaspekterne i forbindelse med de specifikke hændelige begivenheder, der har været direkte medvirkende til ulykken eller hændelsen. Denne del omfatter også eventuelle relevante enkeltheder i den foretagne sikkerhedsundersøgelse, herunder resultaterne af undersøgelser eller afprøvninger.

### 4. ANALYSE

Denne del omfatter en række specifikke afsnit, hvorunder de enkelte hændelser af betydning analyseres, med bemærkninger i relation til resultaterne af eventuelle relevante undersøgelser eller afprøvninger, der er gennemført under sikkerhedsundersøgelsen, og til eventuelle sikkerhedstiltag, som man allerede har gennemført for at forebygge ulykker til søs.

Disse afsnit bør omfatte spørgsmål som f.eks.:

- de hændelige begivenheders kontekst og omstændigheder
- menneskelige fejl og undladelser, hændelsesforløb, hvori der er indgået farlige materialer, miljøvirkninger, fejl eller svigt i udstyr og eksterne faktorer
- medvirkende faktorer, der har relation til personers funktioner, operationer om bord, forvaltning i land eller forskrifter.

På baggrund af analysen og bemærkningerne skal der i rapporten drages en række logiske konklusioner med fastlæggelse af alle medvirkende faktorer, herunder risikofaktorer, for hvilke det skønnes, at de eksisterende foranstaltninger med henblik på at forebygge en hændelig begivenhed og/eller mindske konsekvenserne heraf mangler eller er utilstrækkelige.

## 5. KONKLUSIONER

I denne del opsummeres de konstaterede medvirkende faktorer og de manglende eller utilstrækkelige foranstaltninger (materielle, funktionelle, symbolske eller proceduremæssige), i forbindelse med hvilke der bør udvikles sikkerhedstiltag med henblik på at forebygge ulykker til søs.

## 6. SIKKERHEDSANBEFALINGER

Denne del skal i de tilfælde, hvor det er relevant, indeholde sikkerhedsanbefalinger, der er udarbejdet på baggrund af analysen og konklusionerne vedrørende specifikke områder som f.eks. lovgivning, udformning, procedurer, inspektion, forvaltning, sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen, uddannelse, reparation, vedligeholdelse, assistance fra land og alarmberedskab.

Sikkerhedsanbefalingerne er stilet til dem, der bedst kan gennemføre dem, f.eks. skibsredere, operatører, anerkendte organisationer, søfartsmyndigheder, skibstrafiktjenester, redningstjenester, internationale søfartsorganisationer og europæiske institutioner, med henblik på at forebygge ulykker til søs.

Denne del omfatter også eventuelle midlertidige sikkerhedsanbefalinger, som måtte være blevet udarbejdet, eller sikkerhedsforanstaltninger, der måtte være blevet truffet under sikkerhedsundersøgelsen.

## 7. TILLÆG

Rapporten kan eventuelt suppleres med de oplysninger, der er anført på følgende ikke-udtømmende liste, i papirform eller elektronisk format:

- fotografier, videoer, lydoptagelser, kort, tegninger
- gældende standarder
- anvendte tekniske termer og forkortelser
- særlige sikkerhedsundersøgelser
- andre oplysninger.

## BILAG II

### **ANMELDESESDATA FOR ULYKKER ELLER HÆNDELSER TIL SØS**

#### **(Del af Den Europæiske Informationsplatform for Ulykker til Søs)**

Bemærk: De understregede tal angiver, at der skal anføres data for hvert enkelt skib, hvis der er mere end et skib involveret i en ulykke eller hændelse til søs.

01. Ansvarlig medlemsstat/kontaktperson
02. Medlemsstatens undersøgelsesinstans
03. Medlemsstatens rolle
04. Berørt kyststat
05. Antal stater med en væsentlig interesse i sagen
06. Stater med en væsentlig interesse i sagen
07. Anmeldende instans
08. Anmeldelsestidspunkt
09. Anmeldelsesdato
10. Skibets navn
11. IMO-nummer/kendingsbogstaver
12. Skibets flag
13. Ulykkens eller hændelsens type
14. Skibstype
15. Dato for ulykken eller hændelsen
16. Tidspunkt for ulykken eller hændelsen
17. Position — breddegrad
18. Position — længdegrad
19. Stedet for ulykken eller hændelsen

- 20. Afgangshavn
- 21. Bestemmelseshavn
- 22. Trafiksepareringssystem
- 23. Rejseafsnit
- 24. Skibsdrift
- 25. Plads om bord
- 26. Omkomne:
  - Besætning
  - Passagerer
  - Andre
- 27. Alvorligt tilskadekomne:
  - Besætning
  - Passagerer
  - Andre
- 28. Forurening
- 29. Skader på skib
- 30. Skader på last
- 31. Andre skader
- 32. Kort beskrivelse af ulykken eller hændelsen
- 33. Kortfattet beskrivelse af grundene til ikke at gennemføre en sikkerhedsundersøgelse.