



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

# Ot.prp. nr. 87

(2005–2006)

---

Om lov om skipssikkerhet  
(skipssikkerhetsloven)



## Innhold

<b>1</b>	<b>Proposisjonens hovedinnhold</b> .....	7			
1.1	En helhetlig lovgivning som ivaretar liv, helse, miljø og eiendom .....	7	3.5	Klassifikasjonsselskaper som tilsynsorgan .....	24
1.2	Sammendrag .....	8	3.6	Godkjente private foretak som tilsynsorgan .....	25
<b>2</b>	<b>Bakgrunnen og behovet for ny lovgivning</b> .....	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>Internasjonalt regelverk om skipssikkerhet</b> .....	<b>26</b>
2.1	Behovet for ny skipssikkerhetslovgivning .....	11	4.1	Innledning .....	26
2.1.1	Skipssikkerhetslovutvalgets sammensetning, mandat og arbeid ..	11	4.2	IMO – International Maritime Organization .....	26
2.1.2	Hovedpunkter i Skipssikkerhetslovutvalgets innstilling NOU 2005:14 På rett kjøp: Ny skipssikkerhetslovgivning .....	13	4.2.1	Historikk og organisasjon .....	26
2.2	Behovet for endringer i sjøassurandørers taushetsplikt .....	15	4.2.2	IMOs regelverk .....	27
2.3	Bakgrunn for endringer i sjølovens regler om registrering av skip .....	15	4.2.3	ISM-koden .....	28
2.4	Høring .....	16	4.3	ILO – International Labour Organisation .....	29
2.4.1	Høring av NOU 2005:14 På rett kjøp: Ny skipssikkerhetslovgivning .....	16	4.3.1	Historikk og organisasjon .....	29
2.4.2	Høringsinstansenes generelle syn ...	17	4.3.2	ILOs regelverk .....	29
2.4.3	Høring av endringer i sjøassurandørers taushetsplikt .....	18	4.4	EU – Den europeiske Union .....	30
2.4.4	Høring av endringer i sjøloven kapittel 2 om registrering av skip .....	19	4.4.1	Paris MOU .....	31
<b>3</b>	<b>Sjøulykker og tilsyn</b> .....	<b>20</b>	<b>5</b>	<b>Nordisk rett</b> .....	<b>33</b>
3.1	Den norske flåten og sysselsatte på norske skip .....	20	5.1	Danmark .....	33
3.1.1	De norske skipsregistrene .....	20	5.1.1	Innledning .....	33
3.1.2	Sammensetning av den norske flåten	20	5.1.2	Lovens anvendelsesområde .....	33
3.1.3	Offshore .....	20	5.1.3	Nærmere om tilsyn .....	33
3.1.4	Sysselsatte på norske skip og flyttbare innretninger .....	21	5.1.4	Nærmere om forvaltningsmessige reaksjoner .....	33
3.2	Sjøulykker med norske skip .....	21	5.1.5	Nærmere om straff .....	34
3.2.1	Innledning .....	21	5.1.6	Nærmere om arbeidsmiljø .....	34
3.2.2	Sjøulykker med lasteskip .....	21	5.1.7	«Lov om beskyttelse af havmiljø» .....	34
3.2.3	Sjøulykker med passasjerskip .....	21	5.2	Sverige .....	34
3.2.4	Sjøulykker med fiskefartøy .....	22	5.2.1	Innledning .....	34
3.2.5	Sjøulykker på flyttbare innretninger i 2004 .....	22	5.2.2	Lovens anvendelsesområde .....	34
3.2.6	Nærmere om årsakene til sjøulykkene .....	22	5.2.3	Nærmere om tilsyn .....	35
3.2.7	Personulykker på norske fartøy .....	22	5.2.4	Nærmere om forvaltningsmessige reaksjoner .....	35
3.2.8	Fritidsbåtulykker .....	22	5.2.5	Nærmere om straff .....	35
3.2.9	Forurensning som følge av sjøulykker	22	5.2.6	Nærmere om arbeidsmiljø .....	35
3.3	Generell ulykkesstatistikk .....	22	5.2.7	«Lag om åtgärder mot förorening från fartyg» .....	35
3.4	Sjøfartsdirektoratet som tilsynsorgan	23	5.3	Finland .....	36
<b>6</b>	<b>Lovens formål</b> .....	<b>37</b>	<b>6</b>	<b>Lovens formål</b> .....	<b>37</b>
6.1	Gjeldende rett .....	37	6.1	Gjeldende rett .....	37
6.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag .	37	6.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag .	37
6.3	Høringsinstansenes syn .....	37	6.3	Høringsinstansenes syn .....	37
6.4	Departementets vurdering .....	37	6.4	Departementets vurdering .....	37
<b>7</b>	<b>Lovens virkeområde</b> .....	<b>38</b>	<b>7</b>	<b>Lovens virkeområde</b> .....	<b>38</b>
7.1	Lovens saklige virkeområde .....	38	7.1	Lovens saklige virkeområde .....	38
7.1.1	Gjeldende rett .....	38	7.1.1	Gjeldende rett .....	38

7.1.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	38	10.3.1	Gjeldende rett	56
7.1.3	Høringsinstansenes syn	39	10.3.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	56
7.1.4	Departementets vurdering	40	10.3.3	Høringsinstansenes syn	56
7.2	Lovens geografiske virkeområde	41	10.3.4	Departementets vurdering	57
7.2.1	Gjeldende rett	41	10.4	Navigering m.v.	57
7.2.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	42	10.4.1	Gjeldende rett	57
7.2.3	Høringsinstansenes syn	42	10.4.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	57
7.2.4	Departementets vurdering	42	10.4.3	Høringsinstansenes syn	57
7.3	Lovens anvendelse på Svalbard og Jan Mayen	42	10.4.4	Departementets vurdering	57
7.3.1	Gjeldende rett	42	10.5	Kvalifikasjonskrav	58
7.3.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	43	10.5.1	Gjeldende rett	58
7.3.3	Høringsinstansenes syn	43	10.5.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	58
7.3.4	Departementets vurdering	43	10.5.3	Høringsinstansenes syn	58
7.4	Hvilke personer loven gjelder for	44	10.5.4	Departementets vurdering	59
7.4.1	Gjeldende rett	44	<b>11</b>	<b>Personlig sikkerhet</b>	61
7.4.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	44	11.1	Generelle bestemmelser om personlig sikkerhet	61
7.4.3	Høringsinstansenes syn	44	11.1.1	Gjeldende rett	61
7.4.4	Departementets vurdering	44	11.1.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	61
<b>8</b>	<b>Plikter etter loven</b>	45	11.1.3	Høringsinstansenes syn	61
8.1	Definisjonen av rederi	45	11.1.4	Departementets vurdering	61
8.1.1	Gjeldende rett	45	11.2	Arbeids- og hviletid	62
8.1.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	45	11.2.1	Gjeldende rett	62
8.1.3	Høringsinstansenes syn	45	11.2.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	62
8.1.4	Departementets vurdering	45	11.2.3	Høringsinstansenes syn	62
8.2	Rederiets plikter	46	11.2.4	Departementets vurdering	63
8.2.1	Gjeldende rett	46	11.3	Forpleining	64
8.2.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	46	11.3.1	Gjeldende rett	64
8.2.3	Høringsinstansenes syn	47	11.3.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	64
8.2.4	Departementets vurdering	47	11.3.3	Høringsinstansenes syn	64
8.3	Skipførers og andres plikter	48	11.3.4	Departementets vurdering	64
8.3.1	Gjeldende rett	48	11.4	Legemidler og behandling av syke	64
8.3.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	49	11.4.1	Gjeldende rett	64
8.3.3	Høringsinstansenes syn	49	11.4.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	64
8.3.4	Departementets vurdering	50	11.4.3	Høringsinstansenes syn	65
<b>9</b>	<b>Sikkerhetsstyringssystem</b>	52	11.4.4	Departementets vurdering	65
9.1	Gjeldende rett	52	<b>12</b>	<b>Miljømessig sikkerhet</b>	66
9.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	52	12.1	Gjeldende rett	66
9.3	Høringsinstansenes syn	52	12.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	66
9.4	Departementets vurdering	53	12.3	Høringsinstansenes syn	66
<b>10</b>	<b>Teknisk og operativ sikkerhet</b>	54	12.4	Departementets vurdering	67
10.1	Sjødyktighetsbegrepet	54	<b>13</b>	<b>Sikkerhets- og terrorberedskap</b>	69
10.1.1	Gjeldende rett	54	13.1	Gjeldende rett	69
10.1.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	54	13.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	69
10.1.3	Høringsinstansenes syn	55	13.3	Høringsinstansenes syn	69
10.1.4	Departementets vurdering	55	13.4	Departementets vurdering	69
10.2	Teknisk sikkerhet	55	<b>14</b>	<b>Tilsyn og forvaltningstiltak</b>	71
10.2.1	Gjeldende rett	55	14.1	Tilsynsmyndighet	71
10.2.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	55	14.1.1	Gjeldende rett	71
10.2.3	Høringsinstansenes syn	55	14.1.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag	71
10.2.4	Departementets vurdering	56	14.1.3	Høringsinstansenes syn	71
10.3	Operasjonelle forhold	56			

14.1.4	Departementets vurdering .....	72	15.6.1	Gjeldende rett .....	86
14.2	Tilsyn med skip .....	73	15.6.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag .	86
14.2.1	Gjeldende rett .....	73	15.6.3	Høringsinstansenes syn .....	87
14.2.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag .	73	15.6.4	Departementets vurdering .....	88
14.2.3	Høringsinstansenes syn .....	73			
14.2.4	Departementets vurdering .....	74	<b>16</b>	<b>Sjøassurandørers taushetsplikt ...</b>	<b>90</b>
14.3	Tilsyn med sikkerhetsstyrings-		16.1	Gjeldende rett .....	90
	systemer .....	74	16.2	Utkast i høringsbrev av	
14.3.1	Gjeldende rett .....	74		28. oktober 2005 .....	90
14.3.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag .	74	16.2.1	Formålet med lovutkastet .....	90
14.3.3	Høringsinstansenes syn .....	74	16.2.2	Nærmere om lovutkastet .....	90
14.3.4	Departementets vurdering .....	74	16.2.3	Utkast til lovtekst .....	91
14.4	Tilsyn med sjøfolk .....	75	16.3	Høringsinstansenes syn .....	91
14.4.1	Gjeldende rett .....	75	16.4	Departementets vurdering .....	93
14.4.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag .	75	16.4.1	Forholdet til forsl. § 1-6 – Plikt eller	
14.4.3	Høringsinstansenes syn .....	75		adgang til å utgi opplysninger .....	93
14.4.4	Departementets vurdering .....	75	16.4.2	Hvilke opplysninger som kan frigis ..	93
14.5	Gebyrer .....	75	16.4.3	Sjøassurandørens ansvar og immu-	
14.5.1	Gjeldende rett .....	75		nitet ved frigivelse av opplysninger ..	93
14.5.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag .	76	16.4.4	Definisjon av «norske	
14.5.3	Høringsinstansenes syn .....	76		sjøfartsmyndigheter» .....	93
14.5.4	Departementets vurdering .....	76	16.4.5	Definisjon av «internasjonale	
14.6	Forvaltningstiltak .....	76		organisasjoner» .....	93
14.6.1	Gjeldende rett .....	76	16.4.6	Gjenpart av opplysninger .....	94
14.6.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag .	77	16.4.7	Preseptorisk første ledd .....	94
14.6.3	Høringsinstansenes syn .....	77	16.4.8	Bestemmelsens annet ledd –	
14.6.4	Departementets vurdering .....	77		særskilt opplysningsplikt overfor	
				norske myndigheter .....	94
<b>15</b>	<b>Straff og administrative sanksjoner</b>	<b>79</b>	<b>17</b>	<b>Endringer i sjølovens regler om</b>	
15.1	Generelt om straffansvar .....	79		<b>registrering av skip</b> .....	<b>95</b>
15.1.1	Gjeldende rett .....	79	17.1	Gjeldende rett .....	95
15.1.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag .	79	17.1.1	Registrering av fritidsbåter i NOR,	
15.1.3	Høringsinstansenes syn .....	79		sjøl. § 11 tredje ledd .....	95
15.1.4	Departementets vurdering .....	80	17.1.2	Meldeplikt ved endringer i	
15.2	Rederiets straffansvar .....	80		eierforhold, sjøl. § 13 annet ledd .....	95
15.2.1	Gjeldende rett .....	80	17.2	Utkast i høringsbrev av	
15.2.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag .	80		9. november 2005 .....	95
15.2.3	Høringsinstansenes syn .....	81	17.2.1	Senking av grensen for frivillig	
15.2.4	Departementets vurdering .....	81		registrering til 7 meter .....	95
15.3	Skipsførers straffansvar .....	82	17.2.2	Utvidelse av meldeplikten ved	
15.3.1	Gjeldende rett .....	82		endringer i eierforholdet .....	95
15.3.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag .	82	17.3	Høringsinstansenes syn .....	96
15.3.3	Høringsinstansenes syn .....	82	17.3.1	Senking av minstelengden for	
15.3.4	Departementets vurdering .....	83		frivillig registrering til 7 meter .....	96
15.4	Straffansvar for andre .....	83	17.3.2	Utvidelse av meldeplikten ved	
15.4.1	Gjeldende rett .....	83		endringer i eierforholdet .....	97
15.4.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag .	83	17.4	Departementets vurdering .....	97
15.4.3	Høringsinstansenes syn .....	84	17.4.1	Senking av minstelengden for	
15.4.4	Departementets vurdering .....	84		frivillig registrering til 7 meter .....	97
15.5	Strafferamme .....	85	17.4.2	Utvidelse av meldeplikten ved	
15.5.1	Gjeldende rett .....	85		endringer i eierforholdet .....	98
15.5.2	Skipssikkerhetslovutvalgets forslag .	85	17.4.3	Redaksjonelle endringer om	
15.5.3	Høringsinstansenes syn .....	85		registreringsmyndighet .....	98
15.5.4	Departementets vurdering .....	86			
15.6	Administrativ sanksjon (over-				
	treddelsesgebyr) .....	86			

<b>18</b>	<b>Økonomiske og administrative konsekvenser</b> .....	99	18.3.2	Utvidelse av meldeplikten ved endringer i eierforholdet .....	104
18.1	Lov om skipssikkerhet .....	99	<b>19</b>	<b>Merknader til de enkelte paragrafer</b> .....	105
18.1.1	Innledning .....	99	19.1	Merknader til lov om skipssikkerhet	105
18.1.2	Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige .....	99	19.2	Merknader til forslag om opphevelse og endringer i andre lover .....	141
18.1.3	Økonomiske og administrative konsekvenser for næringen .....	102	19.3	Merknader til forslag om endring av sjølovens regler om registrering av skip .....	146
18.2	Endringer i sjøassurandørers taushetsplikt .....	103	<b>Forslag til lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)</b> .....	147	
18.3	Endringer i sjølovens regler om registrering av skip .....	104			
18.3.1	Senking av grensen for frivillig registrering av fritidsfartøy i NOR til 7 meter .....	104			



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

# Ot.prp. nr. 87

(2005–2006)

## Om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

*Tilråding fra Nærings- og handelsdepartementet av 9. juni 2006,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Stoltenberg II)*

### 1 Proposisjonens hovedinnhold

#### 1.1 En helhetlig lovgivning som ivaretar liv, helse, miljø og eiendom

*Nærings- og handelsdepartementet fremmer i denne proposisjonen forslag til lov om skipssikkerhet. Proposisjonen fremmes i samråd med Miljøverndepartementet. Departementet vil gjennom skipssikkerhetsloven bidra til at hensyn til liv, helse, miljø og materielle verdier ivaretas på en bedre måte enn gjennom dagens lovgivning. Hensynet til liv, helse, miljø og materielle verdier bør ivaretas allerede fra skipet prosjekteres og til det hugges opp. Lovutkastet legger således opp til en helhetlig regulering av skipet fra vugge til grav. Det er et viktig siktemål med loven at det legges til rette for at den som har sitt arbeid på skip har et sikkert og godt arbeidsmiljø. Et godt arbeidsmiljø tilrettelagt for den enkelte om bord, vil bidra til at skipet som sådan blir sikrere, noe som igjen gir større trygghet for passasjerer og allmennheten. Det marine miljø er sårbart for utslipp fra skip til land, sjø og luft. Gjennom loven søkes det å oppnå et bedre vern om det ytre miljø. Skipssikkerhet er gjenstand for en omfattende internasjonal regulering, som gjenspeiles i et komplekst nasjonalt lov- og forskriftsverk. For Nærings- og handelsdepartementet er et viktig siktemål med loven å gi et helhetlig og oversiktlig rammeverk.*

*Hvorfor er det behov for ny sikkerhetslovgivning for skip?*

Sjøtransport er viktig for handel og næringsvirksomhet, men har til alle tider vært forbundet med en viss risiko. Bakgrunnen for vedtakelsen av sjødyktighetsloven av 1903 var et uakseptabelt høyt antall skipsforlis med store tap av menneskeliv. Siden vedtakelsen av loven har et målrettet arbeid internasjonalt og nasjonalt blant både myndigheter og aktørene i næringen ført til at det i dag er langt sikrere å ferdes til sjøs enn det var for 100 år siden. I de 100 årene loven har vært i kraft har det skjedd en stor utvikling internasjonalt og nasjonalt hvor fokus har blitt rettet mot flere forhold enn de rene tekniske kravene til skip. Den menneskelige faktoren i skipsfart har fått stor oppmerksomhet både som en bakenforliggende årsak til at ulykker skjer, og i forhold til å forbedre arbeidsforholdene og sikkerheten til de ansatte om bord. Skadevirkningene for miljøet har blitt synliggjort ved en rekke alvorlige skipsforlis de siste tiårene, og stadig større oppmerksomhet og nye tiltak har hatt som formål å bidra å gjøre skipsfart til en miljøvennlig transportform. Etter hendelsene den 11. september 2001 har skipsfartens sårbarheten overfor angrep mot skip blitt aktualisert og satt på dagsorden internasjonalt og nasjonalt. Måten skipsfart utøves på både teknisk og kommersielt, har dessuten vært gjenstand for omfattende endringer.

Selv om sjødyktighetsloven har vært endret flere ganger siden 1903, reflekterer den ikke fullt ut de store forandringene skipsfarten har vært gjennom de siste 100 år. Loven er derfor ikke lenger egnet til å møte de utfordringer skipsfarten står overfor i fremtiden på en tilstrekkelig måte. For samfunnet er det avgjørende at skipsfarten er i stand til å møte allmennhetens transportbehov på en sikker og miljøvennlig måte. På denne bakgrunn nedsatte Kongen i statsråd i 2003 et utvalg som skulle foreta en fullstendig revisjon av sjødyktighetsloven og tilstøtende lovgivning om skipssikkerhet.

#### *En lovgivning som bidrar til økt sikkerhet og vern om miljøet*

Det overordnede formål med en ny skipssikkerhetslov er å ivareta hensynet til liv, helse, miljø og materielle verdier. Lovgivningen må legge til rette for at risikoen ved å ferdes og arbeide til sjøs reduseres til et minimum, og at skip fremstår som en sikker arbeidsplass. Økningen i skipstrafikken utgjør også en potensiell fare for det ytre miljø, og departementet vil synliggjøre og forsterke viktigheten av det forebyggende miljøarbeidet gjennom loven.

#### *Helhetlig og forenklet lovgivning med fokus på det menneskelige element*

Lovgivningen som regulerer skipssikkerhet er i dag spredt på ulike lover, samtidig som den bærende loven på området – sjødyktighetsloven – er umoderne i form, språk, struktur og innhold. En viktig målsetting for departementet med den nye skipssikkerhetsloven er å regulere alle forhold som berører skipssikkerhet i én lov. For brukerne av regelverket vil dette bidra til en bedre og mer helhetlig oversikt, samt at de forhold som berører sikkerhet og miljø lettere kan ses og leses i sammenheng. Det er også viktig at den nye lovgivningen på en bedre måte fremhever og forsterker betydningen av den menneskelige faktoren i sjø-sikkerhetsarbeidet, og at den gir et godt arbeidsmiljømessig vern for den som har sin arbeidsplass på skip. En helhetlig og forenklet lovregulering vil bidra til bedre oversikt og kunnskap blant brukerne om lovverket, noe som igjen vil bidra til å styrke sikkerheten til sjøs.

#### *Et velfungerende og kompetent offentlig tilsyn*

Et av hovedformålene med sjødyktighetsloven av 1903 var å etablere et offentlig tilsyn med skip. Selv om det offentlige tilsynet har endret seg betydelig både med hensyn til omfang, arbeidsoppgaver og

organisering, er det i 2006 fortsatt viktig å ha et velfungerende og faglig kompetent tilsyn som kan føre kontroll med skip, rederier, sjøfolk og sikkerhetsstyringssystemer. Det er viktig at tilsynet er i stand til å arbeide aktivt nasjonalt og internasjonalt slik at ulykker til sjøs best mulig kan forebygges. Videre må Norges internasjonale forpliktelser gjennomføres på riktig måte til rett tid og saksbehandlingen i tilsynet holde en høy faglig standard.

Det overordnede formål i forhold til det offentlige tilsynet med skip er å ha et tilsyn som til enhver tid på en best mulig og effektiv måte ivaretar lovens hovedhensyn, nemlig liv, helse, miljø og eiendom. For å oppnå dette må tilsynet, i likhet med den øvrige statsforvaltningen, stadig være i bevegelse og tilpasse seg de forventninger som stilles av allmennheten, og de krav som stilles internasjonalt og nasjonalt. Det er derfor viktig at de bestemmelser i skipssikkerhetsloven som omhandler utøvelsen av tilsynet er fleksible slik at tilsynet kan omstille og fornye seg for å innfri de forventninger og krav som samfunnet stiller til det.

Tilsynet mangler i dag hensiktsmessige sanksjonsmuligheter når det avdekkes feil eller mangler. Departementet ønsker gjennom loven å gi tilsynet bedre sanksjonsmidler, som vil bidra til en mer effektiv håndhevelse av regelverket og bedre ivaretagelse av sikkerhet og miljø.

#### *Større forpliktelser på rederier*

Sjødyktighetsloven legger det primære ansvar for skipets sikkerhet på skipsføreren. Departementet legger til grunn at sikkerheten til sjøs vil styrkes dersom rederiet gjøres til det sentrale pliktsubjekt etter loven. Det er rederiet som har den økonomiske interesse i skipet og som står nærmest til å sørge for tilføring av nødvendige økonomiske midler for å bygge og drive skipet på en forsvarlig måte. Rederiet er også nærmest til å ha oversikt over hvilke krav til sikkerhet som til enhver tid stilles og som dermed må oppfylles.

## **1.2 Sammendrag**

### *Kapittel 2 Bakgrunnen og behovet for ny lovgivning*

Kapitlet inneholder en redegjørelse for behovet for ny lovgivning om skipssikkerhet. Det gis en kort redegjørelse for svakhetene ved den sentrale loven på området, sjødyktighetsloven av 1903. Kapitlet inneholder og en oppsummering av Skipssikkerhetslovutvalgets sammensetning, mandat, arbeid, innstilling og høring. Bakgrunnen og behovet for å inn ta en bestemmelse om sjøassurandørers taus-



hetsplikt knyttet til informasjon om skipssikkerhet og om senking av grensen for registrering av skip i sjølovens kapittel 2, samt høring av disse lovforslagene, fremgår også av kapitlet.

### *Kapittel 3 Sjøulykker og tilsyn*

Her gis først en oversikt over den norske flåten og dernest en omtale av sjøulykker med norske skip. Det gis også en redegjørelse for hvordan tilsyn av skip er lagt opp i dag, med særlig vekt på Sjøfartsdirektoratets tilsynsarbeid.

### *Kapittel 4 Internasjonalt regelverk om skipssikkerhet*

Det internasjonale regelverket om skipssikkerhet er meget omfattende og kompleks. I kapittel 4 gis en kort oversikt over arbeidet til de internasjonale organisasjoner som arbeider med skipssikkerhet. De viktigste regelverkene fastsatt av FN's Sjøfartsorganisasjon (IMO), den Internasjonale Arbeidsorganisasjonen (ILO) og den Europeiske Union (EU), gis en kort omtale.

### *Kapittel 5 Nordisk rett*

I kapittel 5 gis en kort oversikt over lovreguleringen om skipssikkerhet i våre naboland, Danmark, Sverige og Finland. Lovutkastet har hentet inspirasjon fra lovgivningen i disse landene, spesielt Danmark og Sverige.

### *Kapittel 6 Lovens formål*

Sjødyktighetsloven inneholder ingen generell formålsbestemmelse. For å tydeliggjøre lovens siktemål foreslår departementet en formålsbestemmelse som nærmere omtales i kapittel 6.

### *Kapittel 7 Lovens virkeområde*

Departementet foreslår klarere regler om lovens anvendelsesområde enn etter gjeldende rett. Lovens innfallsport bør favne vidt og være bredere enn gjeldende rett. For å markere klarere skillelinjer i lovgivningen foreslås det at lov om fritids- og småbåter skal regulere fartøy utenfor næringsvirksomhet når de er under 24 meter, og ikke reguleres sammen med skip i næringsvirksomhet slik som i dag. Det foreslås også en endring i virkeområdet for utenlandske skip ved å bestemme at loven som hovedregel kommer til anvendelse for disse innenfor lovens geografiske virkeområde. Begrunnelsen for dette er et ønske om i større grad å markere Norges rolle som kyststat.

### *Kapittel 8 Plikter etter loven*

Sjødyktighetsloven legger det primære ansvar for skipssikkerhet på skipsføreren. Departementet

foreslår at rederiet blir det sentrale pliktsubjekt etter loven. Med den oppsplitting som i praksis er av rederfunksjoner i dag ønsker departementet å definere hvem som er rederiet etter loven, og foreslår inntatt en egen definisjonsbestemmelse. Selv om rederiet fremstår som det naturlige hovedpliktsubjekt etter loven, foreslår departementet at også skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord tillegges plikter etter loven for på den måte å bedre fremme lovens formål.

### *Kapittel 9 Sikkerhetsstyringssystem*

Departementet legger til grunn at dersom sikkerhets- og miljøarbeidet organiseres og struktureres i rederier gjennom etablering av kvalitetsstyringssystemer (sikkerhetsstyringssystemer), vil dette fremme lovens interesser. På denne bakgrunn foreslås inntatt en hovedregel om at alle rederier skal etablere, gjennomføre og videreutvikle et sikkerhetsstyringssystem.

### *Kapittel 10 Teknisk og operativ sikkerhet*

Kapittel 10 omhandler de tekniske og operasjonelle kravene som stilles til skip etter loven. Departementet foreslår at tekniske krav til skip må stilles allerede i prosjekteringsfasen for å beskytte lovens interesser på et tidlig stadium. Kapitlet inneholder også bestemmelser om hvordan skip skal behandles og drives på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Det er av stor betydning for sikkerheten til sjøs at skipsfører og mannskap har gode kvalifikasjoner og forutsetninger til å utføre arbeidet sitt. Kapitlet inneholder derfor også grunnleggende krav til kvalifikasjoner til den som har sitt arbeid om bord.

### *Kapittel 11 Personlig sikkerhet*

Departementet legger til grunn at loven skal gi et godt sikkerhetsmessig og helsemessig vern for den som har sitt arbeid på skip, og at arbeidet tilrettelegges ut fra den enkeltes forutsetninger. Et godt arbeidsmiljø vil være bra for den enkelte, samtidig som et godt arbeidsmiljø også fremmer sikkerheten totalt sett for allmennheten.

### *Kapittel 12 Miljømessig sikkerhet*

En rekke alvorlige ulykker de siste tiår har vist hvor eksponert og sårbart det marine miljø er for forurensning fra skip. I kapittel 12 foreslås rettslige standarder til beskyttelse av det marine miljø hvor det blant annet nedfelles et uttrykkelig forbud mot forurensning fra skip.

### *Kapittel 13 Sikkerhets- og terrorberedskap*

Etter hendelsene den 11. september 2001 har terrortrusselen mot skip blitt satt i fokus internasjonalt, blant annet ved ny regulering gjennom FN's Sjøfartsorganisasjon, IMO. For å synliggjøre viktigheten av at rederier og skip arbeider aktivt for å forebygge terrortrusselen og andre trusler som piratvirksomhet, foreslås inntatt et eget kapittel i loven om sikkerhets- og terrorberedskap.

### *Kapittel 14 Tilsyn og forvaltningstiltak*

Loven skal legge til rette for at tilsynet med skip målrettes mot de forhold som gir størst mulig sikkerhets- og miljømessige gevinster. Dagens lovgivning legger føringer om at det sentrale tilsynsarbeidet skal være periodiske kontroller av skip. Selv om også departementet tror at denne tilsynsformen vil være viktig i lang tid fremover, bør ikke loven binde opp tilsynet til å arbeide etter en bestemt tilsynsmetodikk. En annen viktig målsettingen ved loven er å forsterke de virkemidler tilsynet skal ha for å utføre tilsynet på en effektiv måte. Departementet foreslår derfor at flere reaksjonsmidler innføres ved loven for på den måte å legge et større press på rederier som ikke oppfyller krav etter lov og forskrift. Kapittel 14 inneholder nærmere omtale av tilsyn og reaksjonsmidler.

### *Kapittel 15 Straff og administrative sanksjoner*

Sanksjonsutvalget og Straffelovkommisjonen har i sine utredninger lagt klare føringer på hvordan tilnærmingen i lovgivningen for straff og administrative sanksjoner bør være i fremtiden. Utredningene er delvis fulgt opp ved den nye straffeloven fra 2005. I tråd med anbefalingene fra disse utredningene fremmer departementet forslag om at terskelen for straffbarhet heves vesentlig i forhold til gjeldende rett, hvor de fleste uaktsomme overtredelse av lov- og forskriftsverket er straffbare. Den strafferettslige forfølgningen bør primært rettes mot alvorlige overtredelser, mens tilsynsmyndigheten gjennom å ilegge administrative sanksjoner på en mer effektiv måte kan reagere på mindre alvorlige overtredelser.

### *Kapittel 16 Sjøassurandørers taushetsplikt*

Etter gjeldende rett kan ikke sjøassurandører utlevere opplysninger de har om sikkerheten til skip. Departementet mener det vil fremme sjøsikkerheten om slike opplysninger kan gis til andre aktører som har behov for sikkerhetsmessige opplysninger, og fremmer forslag om at en slik adgang lovfestes i skipssikkerhetsloven. Forslaget har vært separat behandlet ettersom Skipssikkerhetslovutvalget ikke har drøftet dette i sin innstilling.

### *Kapittel 17 Endringer i sjølovens regler om registrering av skip*

Det foreslås å senke grensen for registrering av skip i Skipsregistrene fra 10 til 7 meter. Endringen medfører bedret rettsvern ved panteheftelser og vil øke finansieringsmulighetene og bedre kredittsikringen ved kjøp av fritidsbåter av denne størrelsen. Samtidig foreslås enkelte redaksjonelle endringer i sjølovens kapittel 1.

### *Kapittel 18 Økonomiske og administrative konsekvenser*

I kapittel 18 redegjøres for de økonomiske og administrative konsekvensene som lovforslaget innebærer. Lovens siktemål har ikke vært å regulere nærmere hvordan tilsynet skal utøves, utover en større dreining mot tilsyn med sikkerhetsstyringssystemer. Departementet har ikke gjennom denne proposisjonen tatt stilling til hvordan tilsynet bør utøves i fremtiden. Konsekvensene for det offentlige er dermed først og fremst relatert til sikkerhetsstyringssystemer, og en viss grad ved innføringen av nye sanksjoner og forvaltningsvedtak. For næringen vil skipssikkerhetsloven innebære at de skip som ikke har hatt krav til sikkerhetsstyringssystemer, må etablere slike. Departementet presiserer i kapittel 18 at det for mindre skip er tale om forenklete systemer og en trinnvis innføring av slike krav på sikt.

Rent regelteknisk er lovutkastet til Skipssikkerhetslovutvalget omnummerert fra kapittelvis nummerering (§ 1-1 osv.) til fortløpende nummerering (§ 1 osv.).

## 2 Bakgrunnen og behovet for ny lovgivning

### 2.1 Behovet for ny skipssikkerhetslovgivning

Sjødyktighetsloven av 1903 er ikke lenger egnet til å møte de utfordringer skipsfarten står overfor i 2006 og i fremtiden på en god måte. Nedenfor gis en kort beskrivelse av svakhetene ved loven.

*Lovens alder* er et moment som for seg taler for ny lovgivning. Loven trådte i kraft 1. mai 1906 og mange av reglene bærer preg av å være gitt i begynnelsen av forrige århundre.

*Lovens språk* er gammelt og er relativt tungt og lite brukervennlig sammenlignet med moderne lovgivning. Språket i sjødyktighetsloven er på gammelt norsk-dansk, og vanskelig å forstå.

*Lovens struktur* fremstår i dag som uoversiktlig. En rekke av bestemmelsene er opphevet, slik at mange paragrafer står tomme. Dette medfører at loven blir unødvendig lang. Samtidig har det blitt tilføyd nye bestemmelser underveis, slik at loven fremstår som en blanding av nytt og gammelt.

*Lovens detaljeringsgrad* er gjennomgående svært høyt, med kasuistisk utformede bestemmelser, noe som var vanlig på den tid loven ble til. Detaljeringsgraden fører også lettere til at internasjonale regler kommer i konflikt med bestemmelsene i loven samt at tilsynet blir bundet opp unødige i sin håndheving av loven.

*Lovens balanse* er ikke god. Mens loven er for detaljert på de fleste punkter, er den på enkelte områder for generell. Det blir dermed en ubalanse i loven mellom detaljerte, i praksis lite brukte, og generelle, gjerne viktige regler. På et område som har fått stor oppmerksomhet de senere årene, nemlig sikkerhets- og terrorberedskap, er loven nærmest taus, ettersom slike bestemmelser er gjennomført i forskrift i medhold av de generelle sikkerhetsbestemmelsene i loven.

*Lovens ansvarsfordeling* er basert på de forhold som var i skipsfarten for 100 år siden og ikke heller i tråd med utviklingen internasjonalt. Loven har ikke greid å fange opp den endring som har skjedd internasjonalt ved at rederiet er blitt det sentrale pliktsubjekt etter ISM-koden.

*Lovens fleksibilitet* i forhold til tilsynsordninger er ikke tilfredsstillende. Lovens grenser for kon-

trollplikt er detaljerte og fremstår som noe vilkårlige. For tilsynet er loven lite fleksibel ved at virkeområdet er knyttet opp til grensene for kontrollplikt med besiktelse og dertil utstedelse av sertifikater i regi av tilsynet (herunder klassifikasjonsselskapene). Andre måter å utføre tilsynet på begrenses dermed i unødvendig grad i loven.

*Lovens reaksjonsmuligheter* er utilstrekkelige og rigide. Med unntak av reaksjoner i forureningskapitlet, er tilbakehold av skipet den eneste substansielle forvaltningsmessige reaksjonsmuligheten i loven.

I tillegg til svakhetene med sjødyktighetsloven, fremstår lovverket som stiller krav til sikkerheten på skip og til krav og rettigheter for de som arbeider om bord på skip, som komplisert og sammensatt. Det er en rekke lover på området og utallige forskrifter gitt med hjemmel i disse lovene. Sjødyktighetsloven på sin side gir i første rekke løsninger på de utfordringer som var knyttet til skipsfarten på slutten av 1800 tallet, og regulerer tekniske forhold til skipet og den offentlige kontrollen med disse. Bestemmelser knyttet til arbeidsmiljø er for eksempel primært regulert av sjømannsloven, mens sertifiseringsloven behandler kvalifikasjoner til sjøfolk. Arbeids- og hviletidsloven regulerer nærmere arbeids- og hviletiden på skip, og mønstringsloven gir regler om deler av den offentlige kontrollen med sjøfolk. Straffesanksjoner er gitt gjennom to egne kapitler i straffeloven (kapittel 30 og 42), mens lov om måling av fartøyer inneholder tekniske bestemmelser om måling av skip. I tillegg er enkelte bestemmelser knyttet til skipssikkerhet regulert i sjøloven. I sum er lovverket om skipssikkerhet komplisert og lite helhetlig, noe som også gjør det vanskelig tilgjengelig for næringen så vel som myndighetene.

#### 2.1.1 Skipssikkerhetslovutvalgets sammensetning, mandat og arbeid

##### *Utvalgets sammensetning*

Ved kongelig resolusjon 24. oktober 2003 ble utvalg til revisjon av sjødyktighetsloven oppnevnt. Utvalget fikk følgende sammensetning:

- Professor dr juris Hans Jacob Bull, leder
- Direktør Roald A. Mørkesdal, Norsk Sjøoffisersforbund/Det norske maskinistforbund
- Advokat Birger Mordt, Norsk Sjømannsforbund
- Linjesjef Kirsti Been Tofte, Rederienes Landsforening/Fraktefartøyenes Rederiforening
- Advokat Karoline Bøhler, Norges Rederiforbund
- Fisker Kurt Karlsen, Norges Fiskarlag
- Fagkonsulent Marit Helleberg, Sjøassurandørernes Centralforening
- Juridisk direktør Amund W. Skou, Det Norske Veritas
- Seniorrådgiver Terje Hernes Pettersen, Sjøfartsdirektoratet
- Rådgiver Kristin Elise Frogg, Miljøverndepartementet
- Avdelingsdirektør Marianne Stein, Arbeids- og sosialdepartementet
- Rådgiver Tonje Sund, Nærings- og handelsdepartementet
- Direktør Sverre Quale

Advokat Karoline Bøhler i Norges Rederiforbund gikk ut i permisjon, og advokat Viggo Bondi vært Norges Rederiforbunds møtende representant i utvalget.

Direktør Roald A. Mørkesdal gikk dessverre bort i april 2005. Hans vararepresentant, generalsekretær Bjørn Degerud, har vært møtende representant for Norsk Sjøoffisersforbund/Det norske maskinistforbund i det avsluttende arbeidet med ny skipssikkerhetslov. Ingeborg Fogt Bergby har vært utvalgets sekretær.

#### *Utvalgets mandat*

Utvalget fikk følgende mandat i forbindelse med oppnevningen:

«Utvalget skal foreta en fullstendig revisjon av sjødyktighetsloven og utarbeide utkast til en ny tidsriktig lov, tilpasset dagens forhold, herunder internasjonale forhold som utviklinger i andre land, EU m.v., og med fleksibilitet til å kunne ivareta endringer som følge av utviklingen innenfor skipsfart.

Utvalget bør legge til grunn at det for Norge er ønskelig å ha et regelverk som bygger på internkontrollmetodikken. Det skal gis muligheter for utvikling og endringer innenfor tilsynsordningene, herunder slik at rederi og skipsfører står for full kontroll av tilsynsobjektene mens tilsynet skal påse at det finnes systemer for dette. God internkontroll gir bedre

måloppnåelse for virksomhetene og reduserer sannsynligheten for uventede hendelser. Den reviderte sjødyktighetslov bør ikke være til hinder for endringer i det internasjonale regelverk som i større grad bygger på internkontrollmetodikken.

Videre skal utvalget vurdere å gi mulighet for å modernisere deler av tilsynet. Utvalget skal også vurdere hvorvidt det er hensiktsmessig å opprettholde dagens grenser for tilsynsplik og omfanget av denne. Gjeldende myndighetsfordeling etter loven skal imidlertid legges til grunn for utredningen. Videre skal det tas stilling til om fritidsfartøy bør være omfattet av sjødyktighetsloven slik tilfellet er i dag.

Utvalget skal også vurdere forslag til innføring av andre sanksjonsmidler som for eksempel tvangsmulkt i tillegg til dagens ordning med tilbakehold. I lys av Straffelovkommisjonens delutredning NOU 2002:4 Ny straffelov, og Sanksjonsutvalgets utredning NOU 2003:15 Fra bot til bedring, skal det også vurderes inkorporert særskilte straffebestemmelser i det nye lovutkastet.

Utvalget skal vurdere mulighetene for å klargjøre at de ansvarlige for skipsdriften, rederi og skipsfører, og ikke Sjøfartsdirektoratet, er ansvarssubjekt dersom fastsatt regelverk ikke følges.

Utvalget skal også vurdere om det er andre aktuelle lover som helt eller delvis bør vurderes innarbeidet i en ny sjødyktighetslov, og om enkelte bestemmelser i gjeldende sjødyktighetslov passer bedre inn i annen lovgivning. Det vises til Lovstrukturutvalgets utredning NOU 1992:32. Det forutsettes at utvalgets arbeid ikke berører det pågående arbeid med nye regler om undersøkelse av sjøulykker, jf. NOU 1999:30.

Det skal legges vekt på at detaljeringsgraden i den nye lov reduseres, men det bør på den annen side ikke legges opp til en rent fullmaktspreget rammelov. Bestemmelsene bør bli enklere å forholde seg til for brukerne og enklere å forvalte for samfunnets behov. Utvalget bør vie omtanke til fordelingen av regelverket på lov og forskrift. Innføring av internkontroll i tråd med mandatets andre avsnitt bør fortrinnsvis skje ved lov.

Utvalget skal vurdere problemstillinger vedrørende sjødyktighetslovens anvendelse på Svalbard, sett i sammenheng med oppfølgingsarbeidet etter rapport fra september 2002 om sjøsikkerhet i farvannene rundt Svalbard, som koordineres av Justisdepartementet.

Dersom utvalget ser det hensiktsmessig kan det innenfor særskilt avgrensede områder etablere undergrupper eller innhente spesielle utredninger.

Det skal redegjøres for de administrative og økonomiske konsekvenser av utvalgets forslag til ny lov.

Utvalgets utforming av nytt lovforslag skal skje med utgangspunkt i Justisdepartementets veiledning Lovteknikk og lovforberedelse (2000), jf. utredningsinstruksen pkt. 7.1.

Utvalget skal avgi sin innstilling senest 30.6.2005.»

Utvalget fikk følgende bakgrunn for mandatet:

«Sjødyktighetsloven passerte i juni 2003 hundre år, og er umoderne som tilsynslov. Loven, slik den er i dag, er bl.a. til hinder for effektiv bruk av overordnet tilsyn kombinert med internkontroll av tilsynsobjektene, sanksjonsmulighetene ved overtredelser av regelverket er for dårlige, og det synes uhensiktsmessig med kvalifikasjonskrav direkte i loven. Loven er lite fleksibel i forhold til tilsynsordninger- og omfang. Loven gir heller ikke mulighet for å modernisere deler av tilsynet, noe som begrenser det offentliges handlefrihet på en unødvendig måte.

Dagens tilsynsplikt inntre på 50 tonn, noe som ikke fremstår som riktig med tanke på fremtidig ressurstilgang og risikovurderinger. Denne tilsynsplikten gjelder for øvrig også for fritidsfartøy, til tross for at det nå er utarbeidet en egen lov for denne fartøygruppe.

Sjødyktighetsloven er meget detaljert på en rekke områder hvor det med fordel kunne vært generelle bestemmelser, bl.a. med hensyn til det offentliges plikter. Også på andre områder er detaljeringsgraden i enkelte bestemmelser til hinder for fastsettelse av ønskelige forskriftskrav, for eksempel fastsettelse av generelle krav til lasting og stuing.

Bortsett fra ved overtredelse av bestemmelsene om forurensning er tilbakehold av skip det eneste forvaltningsmessige sanksjonsmidlet som finnes i loven. Tilbakehold kan kun foretas ved manglende sjødyktighet eller ugyldige sertifikater. For mindre alvorlige overtredelser har Sjøfartsdirektoratet ingen sanksjonsmuligheter utover å anmelde forholdet.

Straffebudene for overtredelse av sjøfartslovgivningen, herunder sjødyktighetsloven, er inntatt i straffelovens kapitler 30 og 42. Straffebestemmelsene fremstår i dag som lite oppdatert i forhold til de endringer som har vært i skipsfarten siden straffeloven ble vedtatt. I tilknytning til revisjon av sjødyktighetsloven bør også relevante straffebestemmelser vurderes. Dette bør ses i sammenheng med straffelovkommisjonens delutredning VII NOU 2002:4 Ny straffelov, der det foreslås nedsatt et eget utvalg som skal ta for seg straffelovgivningen for sjøfartsforhold.

Etter hurtigbåten Sleipners forlis ble det påpekt at Sjøfartsdirektoratet ikke var ansvarssubjekt i det aktuelle regelverk, og at det således ikke kunne sanksjoneres overfor direktoratet. I utarbeidelsen av en moderne tilsynslov med Sjøfartsdirektoratet som overordnet tilsynsorgan, bør det klargjøres at de ansvarlige for skipsdriften, rederi og skipsfører, og ikke direktoratet, er ansvarssubjekt dersom fastsatt regelverk ikke følges.

Internasjonale regelverk og de kontrollmetoder disse impliserer anses ikke i tilstrekkelig grad tilpasset internkontrollmetodikken. Fra norsk side søker man å påvirke endringer i internasjonale regelverk som er tilpasset denne metodikk. Det er viktig at den reviderte lov er tilpasset fremtidige endringer i internasjonale regler som bygger på internkontrollmetodik.»

#### *Utvalgets arbeid*

Utvalget avholdt sitt første møte 1. desember 2003. Utvalget hadde siden 18 hovedmøter hvor hele utvalget var samlet, og ett todagers seminar. Utvalget avholdt videre seks undermøter, dvs. møter hvor de møtende representantene varierte avhengig av hvilket tema som ble behandlet.

I tillegg hadde utvalgets leder og sekretær samt representanten Tonje Sund et møte med ORAKEL-gruppen i Nærings- og handelsdepartementet. ORAKEL står for Offentlige Reforme, Administrative Konsekvenser, Enklere Lover. Utvalgets leder og sekretær hadde også et møte med representanten Terje Hernes Pettersen og assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude om konsekvenser ved omleggingen av tilsynet.

Flere av utvalgets representanter holdt innlegg for utvalget. Av personer utenfor utvalget holdt assisterende sjøfartsdirektør Sigurd Gude et innlegg om styringssystemer til bruk i skipsfarten, og da særlig om ISM-koden. Direktør Terje Staalstrøm i Det Norske Veritas holdt et innlegg om konseptet med klassifikasjonsselskaper. Sjøfartsspektøren i Oslo, Finn Paulsrud, holdt et innlegg om straffelovens bestemmelser om overtredelse i sjøfartsforhold.

#### **2.1.2 Hovedpunkter i Skipssikkerhetslov - utvalgets innstilling NOU 2005:14 På rett kjø: Ny skipssikkerhetslovgivning**

Kapittel 1 gjelder utvalgets oppnevning, mandat og arbeid.

Kapittel 2 inneholder et kort sammendrag av utvalgets utredning.

I kapittel 3 gis en beskrivelse av den norske flåten, og en omtale av sjøulykker med norske skip. Videre inneholder kapitlet en oversikt over dagens rettstilstand på skipssikkerhetens område. Det gis en beskrivelse av lovverket som regulerer skipsikkerhet, med hovedvekt på sjødyktighetsloven av 1903. Det fremgår her at behovet for lovendring etter utvalgets oppfatning er stort. Kapitlet avsluttes med en redegjørelse for hvordan tilsynet med skip foretas, herunder klassifikasjonsselskapenes rolle.

I kapittel 4 redegjøres for det meget omfattende internasjonale regelverket innenfor skipssikkerhet, som danner mye av grunnlaget for det norske regelverket på området. Det er først og fremst regelverket utarbeidet av FN's Sjøfartsorganisasjon (IMO) som omtales, men også andre organisasjoner, som ILO og EU, har vært viktige regelverksprodusenter. De viktigste internasjonale bestemmelsene beskrives i kapitlet.

Kapittel 5 gir en beskrivelse av dansk, svensk og finsk rett. Omtalen er konsentrert rundt om regelverket i Danmark, Sverige og Finland fordi lovverket her generelt har store fellestrekk med det norske lovverket, og fordi alle landene i løpet av de siste ti årene har revidert lovene om skipssikkerhet.

I kapittel 6 drøftes de generelle overveielser som har vært foretatt av utvalget, bl.a. sentrale spørsmål knyttet til revisjonen av sjødyktighetsloven. Det ses bl.a. på hvilke spørsmål en ny lov bør dekke, om avgrensningen i sjødyktighetsloven er hensiktsmessig, eller om det er grunn til å innskrenke og/eller utvide det saklige virkeområdet for loven. Det foretas en gjennomgang av andre lover med tilknytning til sjødyktighetsloven, og utvalget konkluderer her med at lovverket i større grad bør samles og forenkles. Seks gjeldende lover foreslås opphevet av utvalget.

Utvalget foreslår at fritidsbåter under 24 meter unntas fra reguleringen i en ny skipssikkerhetslov, og isteden reguleres av lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter. For utenlandske skip foreslår utvalget i utgangspunktet at den nye skipssikkerhetsloven gis fullt ut anvendelse på utenlandske skip, så lenge det er i samsvar med folkeretten. I kapittel seks redegjøres også for begrepet «sjødyktighet», og utvalget foreslår at skipssikkerhetsloven ikke bygges rundt sjødyktighetsbegrepet.

Kapitlet drøfter også sikkerhetsstyring og sikkerhetsstyringssystemer i skipsfarten. Sikkerhetsstyring er en sentral del av både lovutkastet og utredningen, og utvalget mener at ordningen med sikkerhetsstyringssystem bør utvides til å gjelde flere typer skip enn i dag. Utvalget drøfter også

hvem som bør ha plikter etter loven, og foreslår rederiet som det sentrale pliktsubjektet i forhold til de aller fleste av lovens bestemmelser, og ikke skipsføreren slik løsningen er i dagens lovgivning. Avslutningsvis i kapittel seks drøftes tilsyn og reaksjonsformer. Når det gjelder reaksjonsformer ved brudd på regelverket, foreslår utvalget to sett av virkemidler i tillegg til straff, nemlig forvaltnings tiltak og administrative sanksjoner.

Kapittel 7 gir nærmere kommentarer til den enkelte lovbestemmelse. I punkt 7.1 (Innledende bestemmelser) omtales formålsparagrafen og virkeområdet for loven. Utvalget har foreslått en formålsparagraf for å klargjøre hva som er lovens intensjoner. Utvalget foreslår et bredt virkeområde for loven, men foreslår samtidig å åpne opp for at Kongen delvis kan unnta loven for visse typer skip slik regelverket bedre kan tilpasses særskilte kategorier skip, som for eksempel utenlandske og verdede skip.

I punkt 7.2 (Rederiets plikter. Sikkerhetsstyring) gis det først en definisjon av begrepet «rederi». Utvalget gir en beskrivelse av rederiets alminnelige plikter, hvor det foreslås en inndeling i en overordnet plikt til å påse at loven overholdes, og dernest en plikt for rederiet til å sørge for oppfyllelse av loven. Enkelte av lovutkastets bestemmer pålegger imidlertid at skipsføreren skal sørge for oppfyllelse av loven der det er naturlig, for eksempel sikker navigering av skipet. Den enkelte arbeidstaker om bord får en viss plikt til å medvirke til oppfyllelse av loven så langt det følger av den enkeltes stilling. Krav til sikkerhetsstyringssystem foreslås også inntatt i kapitlet.

Punkt 7.3 omhandler teknisk og operativ sikkerhet. Her stilles krav til selve skipet i forbindelse med prosjektering, bygging og utrustning og krav til de ombordværende for at driften av skipet skal være sikker. Det fastsettes bl.a. krav til navigering, sertifisering, bemanning og kvalifikasjoner.

Punkt 7.4 regulerer personlig sikkerhet og inneholder regler som direkte knytter seg til helse, miljø og sikkerhet for de som arbeider om bord. Det foreslås regler om sikkerhetsinnretninger og utstyr, tilrettelegging og utføring av arbeid om bord, arbeids- og hviletid og verneombud, som i dag er regulert av ulike lover. Det foreslåtte lovutkastet vil dermed gi en helhetlig regulering av disse spørsmålene.

Punkt 7.5 inneholder foreslag til bestemmelser om ivaretagelse av den miljømessige sikkerheten. Bestemmelsene er i hovedsak en videreføring av sjødyktighetslovens kapittel 11 og inneholder innledningsvis et alminnelig forbudet mot forurensning av det ytre miljø fra skip. De påfølgende para-

grafene fastsetter hvordan dette skal kunne oppnås ved bygging, utrustning, beredskap og drift av skipet. Det foreslås regler om levering av skadelige stoffer til mottaksanlegg på land, og regler om at skip som skal tas endelig ut av drift skal håndteres forsvarlig slik at det ikke oppstår fare for forurensning.

Punkt 7.6 omhandler sikkerhets- og terrorberedskap. Etter 11. september 2001 har det vært fokus internasjonalt på tiltak for å forhindre terroranslag mot skip. Sikkerhetstiltak omfatter også tiltak for å forhindre piratvirksomhet og blindpassasjer og andre ulovlige handlinger mot skipet.

Punkt 7.7 gir nærmere bestemmelser om tilsyn av skip. Det åpnes det for at både tilsynsmyndighet og tilsyn kan overlates til andre enn Sjøfartsdirektoratet. Det har vært lang tradisjon både i Norge og andre land på å overlate deler av tilsynet til klassifikasjonsselskapene. Den senere tid har tilsyn i begrenset omfang også blitt overlatt til andre private aktører. Lovutkastet gir mulighet for at departementet kan videreføre de nevnte ordninger.

Punkt 7.8 inneholder utkast til bestemmelser om forvaltningstiltak som tilsynet kan fastsette ved manglende gjennomføring av lov og forskriftsverket. Utvalget foreslår to nye reaksjonsmidler, nemlig vedtak om tvangsmulkt og tilbaketrekking av sertifikater.

I Punkt 7.9 foreslår utvalget en ny ordning ved å innføre et overtredelsesgebyr som er av sanksjonsmessig karakter. Det foreslås at overtredelsesgebyr kan gis for overtredelser som ikke er av vesentlig karakter.

Punkt 7.10 omhandler straff. Utvalget foreslår at skipssikkerhetsloven, og ikke straffeloven, skal inneholde straffebestemmelser for overtredelse av loven. Samtidig foreslår Skipssikkerhetslovutvalget en ny tilnærming i forhold til straff. Totalt sett mener utvalget at sanksjonssystemet som det legges opp til i lovutkastet vil bli mer effektivt og i tråd med målsettinger i det pågående arbeidet med ny straffelov og endring av andre lover, bl.a. forvaltningsloven.

Punkt 7.11 gjelder ikrafttredelse og opphevelse av og endringer i eksisterende lovgivning. Utvalgets forslag til ny skipssikkerhetslov griper inn i en rekke lover. Lovutkastet innebærer opphevelse av en rekke lover, mens enkeltbestemmelser i andre lover foreslås opphevet eller endret og nye bestemmelser foreslås tilføyd.

Kapittel 8 redegjør for administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige og næringsen. For det offentlige vil utøvelsen av tilsynet endres noe som følge av at det foreslås innført krav om sikkerhetsstyringssystem for skip som er

omfattet av loven. Det vil også bli visse administrative konsekvenser for det offentlige i forbindelse med de nye reaksjonsmidlene som foreslås innført. Konsekvensene for næringsen vil særlig være knyttet til at rederier i større grad enn det som følger av dagens regelverk kan bli pålagt å etablere et sikkerhetsstyringssystem.

Kapittel 9 inneholder utvalgets forslag til lov om skipssikkerhet. Som vedlegg følger innholdsoversikt til lovutkastet og et lovspeil fra sjødyktighetslovens bestemmelser til skipssikkerhetslovens bestemmelser.

## 2.2 Behovet for endringer i sjøassurandørers taushetsplikt

Rederne og assurandørene ønsker at sjøassurandørene skal kunne utveksle informasjon om skip for å hindre at lavstandard skipsfart («sub standard shipping») får adgang til forsikringsdekning. Nærings- og handelsdepartementet støtter dette initiativet da det vil være et viktig bidrag i arbeidet med å bedre skipssikkerheten. En slik informasjonsutveksling vil gjøre det vanskeligere for et skip som er «kastet ut» av ett selskap å få forsikringsdekning i et annet selskap. Dette vil igjen skape et konkurransefortrinn for kvalitetsskipsfarten, med de fordeler for ivaretagelse av sikkerhet og miljø det innebærer. Forsikringsvirksomhetsloven § 1-3 pålegger i dag sjøassurandørene en taushetsplikt som hindrer assurandørene i å utveksle informasjon om skip. Den åpner likevel for unntak i særlov. Departementet foreslår derfor at skipssikkerhetsloven lovfester unntak fra taushetsplikten for sjøassurandører for opplysninger om skipssikkerheten.

## 2.3 Bakgrunn for endringer i sjølovens regler om registrering av skip

Departementet foreslår to materielle endringer i sjølovens kapittel 2. Det ene forslaget er en endring av sjølovens § 11 tredje ledd slik at grensen for frivillig registrering av fritidsfartøy i NOR senkes til 7 meter. Det andre forslaget er en endring av sjølovens § 13 annet ledd siste punktum slik at meldepplikten ved eierskifter utvides til også å pålegges selger.

Lovutkastet om endring i sjøl. § 11 vil ha en direkte positiv effekt for båteierne, finansieringsinstitusjonene og Skipsregistrene. Båteierne får rettsvern for eierskap til båten samt rimeligere finansiering på grunn av muligheten for realsikker-

het. Finansieringsinstitusjonene får bedre sikkerhet for sin kreditt, og Skipsregistrene får mer komplett skipsinformasjon og økte inntekter. Producenter og forhandlere av båter mellom syv og ti meter antas å få større omsetning gjennom disse endringene. For Skipsregistrene anslås merinntekter som følge av forslaget på 1,7 mill og anslåtte merutgifter på 0,5 mill. Dette må hensyntas i budsjettprosesser. For Redningsselskapets småbåtre-gister antas de økonomiske konsekvensene å bli mindreinntekter på mellom kr 50 000 og 200 000 pr. år.

Lovutkastet om endring i sjøl. § 13 vil bidra til at informasjonen i norsk ordinært skipsregister (NOR) i enda større grad samsvarer med de faktiske forhold. Dette øker troverdigheten til NOR, ivaretar rett eiers rettsvern og bidrar til å redusere tilfellene av hull i hjemmelskjeden som manglende meldeplikt kan medføre. Slike hull kan føre til at eier må gå veien om kunngjøring og dom i samsvar med sjølovens §§ 35 og 36 for å få registerhjemmel for sitt skip. Utkastet medfører ikke økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning.

Det foreslås også noen mindre redaksjonelle endringer i sjølovens kapittel 1 som følge av omfordeling av arbeidsoppgaver mellom Skipsregistrene og Sjøfartsdirektoratet.

## 2.4 Høring

### 2.4.1 Høring av NOU 2005:14 På rett kjø: Ny skipssikkerhetslovgivning

Skipssikkerhetslovutvalgets innstilling ble sendt på høring den 15. august 2005 med frist for kommentarer til 21. november til følgende instanser:

Departementene

Aetat Arbeidsdirektoratet  
 Agder Statsadvokatembeter  
 Aker Yards ASA  
 American Bureau of Shipping  
 Assuranseforeningen Skuld (Gjensidig)  
 Bergen og omland Havn  
 Bergesen d.y. ASA  
 Bodø havn KF Havneadm.  
 Bureau Veritas  
 Color Line ASA  
 Datatilsynet  
 Den norske advokatforening  
 Den norske dommerforening  
 Det norske maskinistforbund  
 Det norske Veritas AS

Direktoratet for Arbeidstilsynet  
 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap  
 Domstoladministrasjonen  
 Finansnæringens hovedorganisasjon  
 Fiskebåtrederens Forbund  
 Fiskeridirektoratet  
 Forbrukerombudet  
 Forbrukerrådet  
 Forbundet Kysten  
 Forsvarsstaben  
 Fraktefartøyenes Rederiforening  
 Furuno Norge A.S  
 Gard Services AS  
 Germanischer Lloyd  
 Greenpeace  
 Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane  
 Havforskningsinstituttet  
 Hedmark og Oppland Statsadvokatembeter  
 Hovedredningssentralen Nord-Norge  
 Hovedredningssentralen Sør-Norge  
 HSD ASA  
 Hurtigbåtenes Rederiforbund  
 Høgskolen i Stord/Haugesund  
 Høgskolen i Tromsø  
 Høgskolen i Vestfold  
 Høgskolen i Ålesund  
 Intertanko  
 Kommunenes Sentralforbund  
 Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF)  
 Kystdirektoratet  
 Kystvaktstaben  
 Landsorganisasjonen i Norge (LO)  
 Leif Höegh & Co AS  
 Lloyd's Register of Shipping  
 Logistikk- og Transportindustriens Landsforening  
 Luftfartstilsynet  
 Marintek  
 Mattilsynet  
 Miljøstiftelsen Bellona  
 Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane statsadvokat-embeter  
 Nasjonalt folkehelseinstitutt  
 Natur og ungdom  
 Nordisk institutt for sjørett  
 Nordisk Skipsrederforening  
 Nordland Statsadvokatembeter  
 Norges Fiskarlag  
 Norges forskningsråd  
 Norges Naturvernforbund  
 Norges Miljøvernforbund  
 Norges Rederiforbund  
 Norsk Forening for Sjøfartsmedisin  
 Norsk Havneforbund  
 Norsk Losforbund  
 Norsk Petroleumsinstitutt



Norsk Sjømannsforbund  
 Norsk Sjøoffisersforbund  
 Norske Maritime Leverandører  
 Næringslivets Hovedorganisasjon NHO  
 Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskap (OVDS)  
 OLF Oljeindustriens Landsforening  
 Oljearbeidernes Fellessammenslutning  
 Oljedirektoratet  
 Oslo Havn KF  
 Oslo Statsadvokatembeter  
 Petroleumstilsynet  
 Politidirektoratet  
 Post- og teletilsynet  
 Rederienes Landsforening  
 Redningsselskapet  
 Regjeringsadvokaten  
 Riksadvokaten  
 Riksantikvaren  
 Rogaland Statsadvokatembeter  
 Sjøassurandørenes Centralforening (CEFOR)  
 Sjøfartsdirektoratet  
 Sjøfartsinspektøren i Bergen  
 Sjøfartsinspektøren i Bodø  
 Sjøfartsinspektøren i Kristiansand  
 Sjøfartsinspektøren i Oslo  
 Sjøfartsinspektøren i Tromsø  
 Sjøfartsinspektøren i Trondheim  
 Sjømannsforeningenes Landsforbund  
 Sjøtrykkggruppen Gjensidig Skadeforsikrings-  
 selskap  
 Skipsregistrene  
 Sosial- og helsedirektoratet  
 Statens forurensningstilsyn  
 Statens kartverk  
 Statens vegvesen Vegdirektoratet  
 Statoil ASA  
 Stavanger Interkommunale Havn IKS  
 Støttegruppen etter Scandinavian Star-ulykken  
 (Stiftelsen Skagerrak)  
 Støttegruppen for overlevende og etterlatte etter  
 Sleipner-ulykken v/ Tove Følid  
 Sysselmannen på Svalbard  
 Teknologibedriftenes Landsforening  
 Telenor Networks  
 Toll- og avgiftsdirektoratet  
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon  
 Troms Fylkes Dampskibsselskap (TFDS) ASA  
 Troms og Finnmark Statsadvokatembeter  
 Tromsø Havn  
 Trondheim Havn  
 Trøndelag Statsadvokatembeter  
 Ulstein Verft AS  
 Uнитар ASA  
 Universitetet i Bergen

Universitetet i Tromsø  
 Wilh. Wilhelmsen ASA

Følgende høringsinstanser har avgitt realitetsuttalelse:

Arbeids- og sosialdepartementet  
 Finansdepartementet  
 Forsvarsdepartementet  
 Fiskeri- og kystdepartementet  
 Justis- og politidepartementet  
 Samferdselsdepartementet  
 Utenriksdepartementet  
 Mattilsynet  
 Nasjonalt Folkehelseinstitutt  
 Oljedirektoratet  
 Sjøfartsdirektoratet  
 Statens innkrevingsentral  
 Statens Vegvesen – Vegdirektoratet  
 Sysselmannen på Svalbard  
 Hurtigbåtredernes Rederiforening  
 Høyskolen i Vestfold  
 Landsorganisasjonen i Norge  
 Nordisk Skibsrederforening  
 Norges Fiskarlag  
 Norges Rederiforbund  
 Norsk forening for sjøfartsmedisin  
 Sjøassurandørernes Centralforening  
 Sleipnerstøttegruppen  
 STAFO  
 Stiftelsen Skagerrak  
 Rederienes Landsforening

Forsvarsdepartementets høringsuttalelse omfatter høringsuttalelse fra Forsvaret og Generaladvokaten. Stiftelsen Skagerrak har avgitt uttalelse på vegne av Støttegruppen etter Scandinavian Starulykken.

#### 2.4.2 Høringsinstansenes generelle syn

Det blir redegjort utførlig for høringsinstansenes syn til innstillingen fra Skipssikkerhetslovutvalget i de enkelte kapitler i denne proposisjonen. Her gis derfor bare en kort oversikt over det generelle inntrykket til utvalgets innstilling.

Forslaget til skipssikkerhetslov er hovedsakelig godt mottatt av den store majoriteten av de høringsinstanser som har avgitt realitetsuttalelser.

*Arbeids- og sosialdepartementet* uttaler at lovutkastet er et stort skritt i retning av en mer fremtidsrettet regulering av sikkerhet til sjøs. Arbeids- og sosialdepartementet mener det bør vurderes om sjømannsloven bør revideres, og på sikt bør revidere-

res slik at sikkerhets- og arbeidsmiljølovgivning i sjøfarten samles, hvor også unntaket fra arbeidsmiljøloven vurderes.

*Forsvarsdepartementet* slutter seg til utredningen i det alt vesentligste og fremhever viktigheten av at Forsvarsdepartementet og Forsvaret deltar i utformingen av de forskrifter som skal gjelde forsvarets skip.

*Samferdselsdepartementet* har merket seg at det er lagt opp til større fleksibilitet mht. hvilke tilsynsobjekter som skal kontrolleres, hvordan kontrollen skal foregå og hvem som skal forestå den. Departementet har også merket seg at loven ikke medfører økte kostnader for rederier (som har sikkerhetsstyringssystem i dag).

*Oljedirektoratet* påpeker at dagens lov er umoderne og finner at utvalget har gjort et meget solid og grundig arbeid med forslag til ny skipssikkerhetslov.

*Sjøfartsdirektoratet* støtter i all hovedsak utredningen, som har vært etterlenget da den nåværende lovgivning er umoderne og bærer preg av å være lite fleksibel, utdatert, uhensiktsmessig og lite helhetlig. Utvalgets utkast til en ny og tidsriktig rammelov gir en ny og helhetlig regulering av sikkerhet, helse og miljø i skipsfarten, noe som vil innebære en forenkling både for brukerne og myndighetene. Direktoratet gir også sin tilslutning til de foreslåtte endringene i måten tilsynet skal utføres på i fremtiden.

*Hurtigbåtenes Rederiforbund* mener utredningen er grundig og i det alt vesentlige i tråd med forbundets syn.

*Høgskolen i Vestfold* fremhever som positivt at loven søker å gi en helhetlig regulering av teknisk og operativ sikkerhet, samt helse og miljø i skipsfarten. Høgskolen peker særlig på behovet for å vurdere rederiets organisering og drift av skip i tråd med internasjonale forpliktelser, og mener det er forbilledlig at lovforslaget fremhever konvensjonskravene og dermed gir dem en statusheving.

*LO* er skeptiske til at departementet kan overlate tilsyn til private når dette finnes hensiktsmessig, og peker på at slike ordninger fort kan bli permanente. *LO* ønsker derfor ikke at loven skal gi ytterligere adgang for tilsyn i regi av private og at utførelse av offentlig tilsyn ikke er forenlig med ytterligere delegering. Dessuten mener *LO* at lovutkastet peker mot en reduksjon av Sjøfartsdirektoratets ansvar og myndighetsområde og ser med uro på en svekkelse av direktoratets institusjonelle posisjon som pådriver for sjøsikkerhetsarbeidet og som forvalter av offentlig tilsynsansvar.

*Nordisk Skipsrederforening* stiller seg generelt positiv til utastet til ny lov. Foreningen påpeker at det er vanskelig å evaluere virkningen av loven idet det er forskriftene som egentlig vil gi loven det reelle innholdet.

*Norges Fiskarlag* er generelt positive til at det utformes en helhetlig lovgivning som i større grad ivaretar det menneskelige element. Fiskarlaget peker på problemstillinger knyttet til innføring av sikkerhetsstyringssystem for mindre fiskefartøy, og kommer også med vesentlige innvendinger mot dagens gebyrlegging overfor fiskefartøy.

*Norges Rederiforbund* viser til at de både var pådrivere til revisjon av sjødyktighetsloven og representert i utvalget. Med et unntak (endring i NIS lovens § 7), gis det tilslutning til samtlige av utvalgets vurderinger og forslag til endring i eksisterende skipssikkerhetslovgivning. Forbundet mener videre at lovutkastet representerer et brukervennlig og moderne regelsett som danner et godt basisregelverk for implementering av internasjonale forpliktelser.

*Rederienes Landsforening* er positive til de foreslåtte endringer og mener at lovutkastet innfrir de forventninger næringen har til en tidsriktig skipssikkerhetslovgivning. Videre mener foreningen at den foreslåtte helhetlige reguleringen av sikkerhet, helse og miljø i skipsfarten vil bidra til at sikkerheten totalt sett blir bedre.

*Sjøassurandørernes Centralforening* fremholder at lovutkastet er tidsriktig og at det legger til rette for effektiv bruk av overordnet tilsyn, kombinert med krav til rederiers internkontroll.

*STAFO* ser med uro på at departementet skal gis utvidede muligheter for delegering av tilsyn til private.

*Stiftelsen Skagerrak* hevder at mandatet har satt begrensninger til utvalgets frihet ved å legge sterke føringer på internkontrollmetodikk, og påpeker at dette kun er et av mange viktige elementer i en overordnet sikkerhetskultur.

*Støttegruppen for overlevende og etterlatte etter Sleipner-ulykken* mener at rederiene i større grad må stilles til ansvar for feil eller mangler og at ikke bare bøter, men også fengselsstraff bør benyttes som reaksjonsmiddel. De etterlatte tar også til orde for at ansatte i kontrollorganer bør kunne stilles til ansvar ved grov uaktsomhet.

#### 2.4.3 Høring av endringer i sjøassurandørers taushetsplikt

Lovutkast om endring i sjøassurandørenes taushetsplikt gikk på høring 28. oktober 2005 i separat høringsnotat til følgende adressater:

## Departementene

American Bureau of Shipping  
 Assuranceforeningen Skuld  
 Bureau Veritas  
 Den norske advokatforening  
 Det Norske Veritas  
 Finansnæringens hovedorganisasjon  
 Fraktestartøyenes Rederiforening  
 Gard Services AS  
 Germanischer Lloyd  
 Hurtigbåtenes Rederiforbund  
 Intertanko  
 Lloyd's Register of Shipping  
 Nordisk institutt for sjørett  
 Nordisk Skibsrederforening  
 Norges Rederiforbund  
 Rederienes Landsforening  
 Sjøassurandørenes Centralforening (CEFOR)  
 Sjøfartsdirektoratet  
 Sjøtrygdgruppen Gjensidig  
 Universitetet i Bergen  
 Universitetet i Tromsø

Høringsfristen for lovutkastet var 9. desember 2005. Det kom inn 18 høringsuttalelser; ni av disse hadde ingen kommentarer eller merknader til lovutkastet.

**2.4.4 Høring av endringer i sjøloven kapittel 2 om registrering av skip**

Lovutkast om endring av sjøl. §§ 11 tredje ledd og 13 annet ledd gikk på høring 9. november 2005 i separat høringsbrev til følgende adressater:

## Departementene

Finansieringsselskapenes forening  
 Fiskebåtrederens forbund  
 Forbrukerrådet  
 Fraktestartøyenes Rederiforening  
 Hurtigbåtrederens Rederiforening  
 Kongelig Norsk Båtforbund  
 Nordisk institutt for sjørett  
 Nordisk Skibsrederforening  
 Norges Båtbransjeforbund NORBOAT  
 Norges Rederiforbund  
 Rederienes Landsforening  
 Redningsselskapet  
 Sjøfartsdirektoratet  
 Skipsregistrene  
 Statens kartverk  
 Toll- og avgiftsdirektoratet  
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Høringsfristen for lovutkastet var 20. desember 2005. Det kom inn 25 høringsuttalelser, men av disse hadde kun åtte kommentarer eller merknader til forslaget.

## 3 Sjøulykker og tilsyn

### 3.1 Den norske flåten og sysselsatte på norske skip

#### 3.1.1 De norske skipsregistrene

Det er to skipsregistre i Norge, NOR og NIS. NOR står for norsk ordinært skipsregister, og er det opprinnelige norske registeret. Ofte benevnes registeret bare som skipsregisteret, navnet NOR kom først i 1988. NOR registeret ble frem til 1992 administrert av domstolene, men ble fra 1992 administrert av et felles offentlig organ, Skipsregistrene. Sjølovens kapittel 2 gir nærmere regler om NOR-registeret. Sjøloven § 11 annet ledd første punktum fastslår at ethvert norsk skip med største lengde 15 meter eller mer, skal innføres i skipsregisteret eller i norsk internasjonalt skipsregister, NIS. Sistnevnte ble etablert ved lov 12. juni 1987 nr. 48. Registeret tar sikte på skip i utenriks fart, og ble opprettet med det formål å etablere et internasjonalt norsk kvalitetsregister, som dermed kunne demme opp for den stadig økende utflaggingen av norske skip. Dette oppnås særlig gjennom adgang til å benytte utenlandske sjøfolk på nasjonale vilkår. Ved å beholde norske skip under norsk flagg, ville samtidig hele det norske maritime miljø bli styrket.

#### 3.1.2 Sammensetning av den norske flåten

Størstedelen av den norske flåten målt i tonnasje består av større skip som seiler i internasjonal fart, og som dermed er underlagt internasjonale regler og bestemmelser.

Ved utgangen av 2004 var det 1436 kontrollpliktige norskregistrerte lasteskip (dvs. underlagt kontroll etter sjødyktighetsloven), hvorav 675 var registrert i NIS. Videre var det 773 norskregistrerte passasjerskip, hvorav 8 registrert i NIS, og 8 flyttbare innretninger. Norskregistrerte kontrollpliktige fiskefartøy utgjorde 1589.

Pr. 1. januar 2005 var det registrert 692 skip i NIS og 697 norskeide skip under utenlandsk flagg. Av de 692 registrerte skipene i NIS, var 56 helt utenlandsk eid. Flesteparten av de norske skipene var såkalte andre tørrlastskip (200), deretter kjemikalietankskip (137), så bulkskip (89), offshore ser-

viceskip (85), gasstankskip (77), andre oljetankskip (61), kombinasjonsskip (22), passasjerferger (11) og bøyelastere/lagerskip (10).

I NOR var det pr. 31. desember 2004 registrert 12542 skip. En stor andel av disse fartøyene er fiskefartøy under 50 bruttotonn og fritidsbåter under 15 meter. 11743 fartøy er i gruppen 0-499,9 bruttotonn. 225 av skipene i NOR seiler i utenriksfart. Av disse er det flest offshore serviceskip (142), deretter andre tørrlastskip (45), så bøyelastere/lagerskip (20), passasjerferger (14) og noen kjemikalietankskip og andre oljetankskip (4). Antall kontrollpliktige (sertifiserte) skip i norsk register er 3806, inkludert fiske- og fangstfartøy mellom 10,67 og 15 meter.

Antallet skip i norsk utenriksflåte, dvs. skip i NIS og skip i NOR som seiler utenriks, har de siste ti årene holdt seg relativt stabilt. Riktignok har det vært en liten nedgang i antall skip i NOR (225 registrert pr. 1. januar 2005, mens 283 var registrert i «toppåret» 2000) og skip med norsk flagg i NIS (692 var registrert pr. 1. januar 2005, mens 775 var registrert i 2002), men den er ikke veldig stor, antallet har ligget jevnt på ca. 700 skip de siste fem årene. Tallene for de første månedene i 2005 viser imidlertid at ca. 40 skip er flagget ut fra NIS (ca. 5 % av NIS flåten).

Når det gjelder antall fiskefartøy, var det i 2004 registrert 8114 fiskefartøy. Av disse var totalt 6225 ikke underlagt kontrollplikt. 7230 fiskefartøyer var under 15 meter. Den norske havfiskeflåten består av ca 330 fartøy.

#### 3.1.3 Offshore

Per 31. desember 2004 var det registrert 8 norske flyttbare innretninger, samt 15 innretninger og fartøy under «Letter of Compliance» (LOC). «Letter of Compliance» er en erklæring som utstedes av Sjøfartsdirektoratet til utenlandske flyttbare innretninger som skal operere på norsk sokkel. LOC er ikke et offentlig sertifikat, men en form for samsvarserklæring på at slike innretninger oppfyller krav gitt i eller i medhold av Sjødyktighetsloven.

### 3.1.4 Sysselsatte på norske skip og flyttbare innretninger

I 2004 var det registrert totalt 11880 nordmenn på norske skip og flyttbare innretninger. Av disse arbeidet 10770 på skip, mens 1110 arbeidet på innretningene. Sysselsatte utlendinger på norske skip var i 2004 registrert til 21370. På NIS-skipene alene var det registrert totalt 24520 sysselsatte, hvorav nordmenn utgjorde 3595 eller bare 14,7 %. Av de 20925 utenlandske arbeidstakerne var ca. 42 % fra Filipinene, 11 % fra Polen, 10 % fra India og ca. 4 % fra henholdsvis Russland og Storbritannia, mens 3 % kom fra henholdsvis Latvia og Kina. På norske rigger var det registrert 2590 utenlandske arbeidere.

I 2004 hadde 12677 personer fiske som hovedyrke og 29009 fiske som bijyrke.

Tallet på sysselsatte på norske skip og flyttbare innretninger har gått jevnt nedover. I 2000 arbeidet det totalt 14700 nordmenn om bord, mens det altså i 2004 var nede i 11880. For utenlandske arbeidere er kurven den samme; 26660 utlendinger var registrert på norske skip og innretninger i 2000, mens tilsvarende tall i 2004 var 21370.

## 3.2 Sjøulykker med norske skip

### 3.2.1 Innledning

Sjødyktighetsloven § 15 annet ledd fastsetter at Sjøfartsdirektoratet skal besørge utarbeidet en statistisk oversikt over de i det forløpne år inntrufne forlis og havarier som norske skip har vært utsatt for. Statistikken utarbeides på bakgrunn av innrapporterte ulykkeshendelser fra sjøfartsinspektørene, jf. forskrift 2. april 1987 nr. 231 om rapportering av hendelser til sjøs.

Sjøfartsdirektoratet registrerer sjøulykker i en databank kalt DAMA (DATAbank for sikring av MARitime operasjoner). Melding om personskader i forbindelse med sjøulykker samt alle øvrige arbeidsulykker som har voldt døden eller betydelig skade, skal også sendes til Sjøfartsdirektoratet, jf. forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip § 2-8. Disse registreres i en egen database, PUS, (PersonUlykke Systemet). Omkomne i fritidsbåtulykker registreres hos Sjøfartsdirektoratet på bakgrunn av rapport fra politidistriktene.

Etter lovendring 7. januar 2005 nr. 2 pålegger Sjøloven § 475 første ledd første punktum pålegger skipsføreren eller rederiet å gi undersøkelsesmyndigheten, nærmeste politimyndighet eller Hoved-

redningssentralen melding om sjøulykke. Slik melding skal også gis når skipet har grunnstøtt eller har støtt sammen med et annet skip, jf. § 475 første ledd tredje punktum. Melding skal for øvrig gis ved havari på annen måte eller ved fare for forurensning. Bestemmelsen er ennå ikke trådt i kraft.

### 3.2.2 Sjøulykker med lasteskip

For 2004 var det pr. 15. juni 2005 registrert 81 sjøulykker med lasteskip i Sjøfartsdirektoratets sjøulykkesdatabase DAMA (79 ble registrert i 2003). Geografisk fordelt skjedde 47 av sjøulykkene ved norskekysten. 13 av disse ulykkene var med utenlandskregistrerte skip. De øvrige 34 registrerte sjøulykkene gjaldt norskregistrerte skip i utlandet. Av sjøulykkene var det seks forlis, hvorav forliset med det utenlandske skipet «Rocknes», var det mest alvorlige. De fem andre skipene som forliste var mindre norskregistrerte fartøy, hvorav bare to var sertifiseringspliktige, dvs. på minst 50 bruttotonn. De utløsende årsakene for sjøulykkene med lasteskip var i hovedsak navigasjonsrelaterte. 24 % skyldtes grunnstøting og 15 % skyldtes kollisjon. Deretter kom såkalte «operative hendelser» som personskade med 19 %, forurensning med 9 % og maskinhavari med 7 %.

Antall sjøulykker med lasteskip viser en positiv utvikling, med nedgang både i antall forlis og i alvorlige ulykker. Dette gjelder både for skip registrert i NIS og i NOR. Ulykker med mindre konsekvenser rapporteres imidlertid i varierende grad.

### 3.2.3 Sjøulykker med passasjerskip

Pr. 15. juni 2005 hadde Sjøfartsdirektoratet mottatt 56 rapporter om sjøulykke med passasjerskip for 2004 fra sjøfartsinspektørene. 36 av skipene var registrert i NOR, én norsk eid RoPax ferge var registrert i Bermuda. Grunnstøting var den vanligste årsaken for ulykkene; 15 av rapportene gjaldt grunnstøting. For riksvegfergene var støt i kaianlegg den vanligste årsaken. Med store passasjerskip, dvs. over 7000 bruttotonn, var det i 2004 bare to ulykkeshendelser; brann på passasjerlugar og en grunnstøting.

Ingen passasjerskip forliste i 2004. Dette er fjerde året på rad uten tap av fartøy, hvilket kunne indikere en lovende utvikling. Antall ulykker som førte til at passasjerskipet ikke lenger var sjødyktig, var imidlertid bare noe under gjennomsnittet for lasteskipene i NOR og betraktelig høyere enn for de store lasteskipene i NIS-flåten.

### 3.2.4 Sjøulykker med fiskefartøy

Pr. 15. juni 2005 hadde Sjøfartsdirektoratet mottatt 56 rapporter om sjøulykker med fiskefartøy for 2004. 14 av disse var med fartøy under 10,67 meter. De fleste ulykkene med fiskefartøy skyldtes grunnstøtinger. De andre hovedårsakene til ulykkene var kollisjon og brann i maskin.

Utviklingen innen ulykker med fiskefartøy er positiv for de større fartøyene. Når det gjelder mindre fartøy, er utviklingen ikke like positiv. Av rapporterte forlis i 2004 (totalt tolv) var seks med fartøy under 10,67 meter. Risikoen forbundet med utøvelsen av fiske er fortsatt høy.

Det bemerkes at det er stort sprik i ulike statistikker angående sjøulykker med fiskefartøy, og det har vært hevdet fra både forsikringssiden og forskningssiden at de ovennevnte tallene ikke er representative. Som eksempel nevnes at sjøforsikrings-selskapene registrerte 1582 dekningsmessige skader på 6341 forsikrede fiskefartøy i 2004.

### 3.2.5 Sjøulykker på flyttbare innretninger i 2004

I 2004 ble det ikke rapportert om alvorlige sjøulykker på flyttbare innretninger. En innretning ble pårent av et forsyningsfartøy slik at det fikk hull i skroget over vannlinjen, men ingen kritisk situasjon eller personskade oppstod. En annen innretning fikk en bulk i skutesiden etter at et forsynings-skip mistet styringen under en laste-/losseoperasjon.

### 3.2.6 Nærmere om årsakene til sjøulykkene

Årsakene som er nevnt i avsnittene over, er bare de utløsende årsakene til sjøulykkene. En ulykke har som oftest flere årsaker. En hyppig årsak til navigasjonsulykker, som utgjør majoriteten av alle sjøulykker, er utmattelse og tretthet («fatigue») blant dem som arbeider om bord. Spesielt utsatt er fartøy som bare er bemannet med to navigatører. Her kan problemer knyttet til utmattelse og tretthet være akutte. Undersøkelser foretatt i fellesskap mellom de nordiske landene og av MAIB, Maritime Accident Investigation Branch, i England, har avdekket at tretthet gir en sterkt forhøyet risiko for ulykker.

En annen årsak til ulykker er såkalt individuell menneskelig svikt, bl.a. svikt i kompetanse knyttet til STCW-konvensjonen (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping). Den menneskelige svikten er ofte en følge av manglende etterlevelse av regler og prosedyrer. Sviktende organisasjon i forhold til rederiers og skipets

sikkerhetsstyringssystem (ISM-koden), er også en årsak til ulykker. Korrekt planlegging og godt vakt-hold om bord skal også forebygge ulykker.

### 3.2.7 Personulykker på norske fartøy

I 2004 var det pr. 15. juni 2005 registrert 868 arbeidsrelaterede personskader på norske fartøy i innenriks- og utenriksfart. Totalt elleve personer omkom. I tillegg forliste ett utenlandsk registrert skip på norskekysten, hvor 18 personer omkom (Rocknes). I 2003 ble det innrapportert 796 arbeidsrelaterede personskader, hvorav ti personer omkom. Av totalt 868 arbeidsrelaterede personskader, var 237 innrapportert for fiskeflåten. Fire av de totalt elleve omkomne i 2004 var i fiskeflåten. For 2003 var tilsvarende tall for fiskeflåten 279 personskader. Totalt sett synes det å være en viss nedgang i antall personulykker på norske fartøy. Det bemerkes at det kan knyttes tvil til hvor representative tallene for fiskeflåten er, underrapportering er her et vanlig problem.

### 3.2.8 Fritidsbåtulykker

Det finnes ingen helhetlig oversikt over personskader i forbindelse med bruk av fritidsbåt, bare over antall omkomne i slike ulykker. I 2004 omkom 51 personer i ulykker med fritidsbåt. Dette er det høyeste antall omkomne på over ti år. Av de som omkom var 47 menn over 17 år, én kvinne og tre barn. 18 av de omkomne hadde alkohol i blodet. Ni av de omkomne brukte flyteplagg. Fall over bord var den årsaksfaktoren som medførte flest omkomne (24). 19 av de omkomne var om bord i en åpen motorbåt. Gjennomsnittet for perioden 1994-2003 er 36 omkomne pr. år.

### 3.2.9 Forurensning som følge av sjøulykker

I 2004 ble totalt ti miljørelaterede hendelser etterforsket av sjøfartsinspektørene. Av disse var bare tre direkte som følge av en sjøulykke. De resterende ble etterforsket på bakgrunn av meldinger om utslipp etc. Mørketallene på dette området er trolig store. Når det gjelder utslipp for øvrig, ble det i perioden 1994-2003 registrert 896 utslipp fra skip, hvorav de fleste var utslipp av olje.

## 3.3 Generell ulykkesstatistikk

Skipssikkerhetslovutvalget har i sin utredning forsøkt å få til en sammenstilling av ulykkesstatistikk innen sjøfart og øvrig transportvirksomhet, for

dermed å danne seg et inntrykk av hvordan sjøfartens trafikksikkerhetsrisiko kommer ut i et slikt totalbilde. Det har imidlertid vist seg vanskelig å sammenligne trafikksikkerhetsrisiko på tvers av transportgrener. Fordi man ofte må basere seg på historiske ulykkestall, kan resultatene gi et skjevt bilde av dagens virkelighet. I tillegg kommer transportgrenenes ulike natur og tradisjoner samt ulikheter og usikkerhet knyttet til definisjoner og trafikkarbeid/-volum. Utvalget peker også på risikoen for at man ved en slik sammenligning vil kunne komme frem til et ønsket resultat, avhengig av hvilke kriterier som legges til grunn for sammenligningen, for eksempel antall transporterte km, volum, vekt, eksponeringsgrad (trafikk tetthet), antall personer eksponert osv.

For Norges del foreligger ingen offisiell sammenlignbar statistikk for transportulykker. Tall fra EU gir imidlertid en viss indikasjon på trafikksikkerhetsrisiko innen ulike transportområder. Her er antall dødsfall pr. millioner personkilometer lagt til grunn for en historisk sammenligning av trafikksikkerhetsrisiko. Veitransport kommer desidert dårligst ut, men også sjøfart har en betydelig høyere ulykkesrisiko enn lufttransport og jernbane. Undersøkelser fra Storbritannia viser på den annen side at sjøfart kommer godt ut sammenlignet med veitransport, lufttransport og jernbane.

Når det spesielt gjelder antall omkomne i Norge innen ulike transportgrener, ligger gjennomsnittlig antall omkomne innen norsk ervervs-messig sjøfart historisk atskillig høyere enn tilsvarende tall for jernbane- og lufttransport. I perioden 1970-2003 omkom i alt 3033 mennesker innen sjøfartsområdet, hvorav 2174 personer døde i ulykker med fritidsbåt. Det var følgelig 859 dødsfall innen ervervs-messig sjøfart i denne perioden. Det er da tatt med at 158 omkom som følge av brannen om bord i Scandinavian Star, som ikke var norsk registrert. (I tillegg kommer Alexander Kielland ulykken i 1980 med 123 omkomne som ikke var en ulykke i transportvirksomhet.) Både antall ulykker og antall omkomne viser imidlertid en synkende tendens de siste tiårene, på tross av at trafikkarbeidet/-volumet har økt i samme periode.

### 3.4 Sjøfartsdirektoratet som tilsynsorgan

Det daværende Handelsdepartementet opprettet i 1903 et eget sjøfartskontor ledet av en sjøfartsdirektør for å administrere arbeidet med sjødyktighetsloven. Sjøfartskontoret er senere blitt til Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratets overord-

nede mål er å oppnå høy sikkerhet for liv, helse, fartøy og miljø.

Sjøfartsdirektoratet er forvaltnings- og myndighetsorgan for arbeidet med sikkerhet til sjøs og er delegert myndighet fra Nærings- og handelsdepartementet. I saker som gjelder forurensning og vern av det marine miljø, er direktoratet delegert myndighet fra Miljøverndepartementet. Tilsynsansvaret for fritidsfartøyer er lagt til Sjøfartsdirektoratet som er underlagt Nærings- og handelsdepartementet og Miljøverndepartementet som forvaltningsmyndighet i disse spørsmålene.

Sjøfartsdirektoratet er med hjemmel i sjødyktighetsloven tildelt tilsynsansvar, jf. bl.a. §§ 3, 4 og 10. Direktoratet ledes av sjøfartsdirektøren med en stab som har det overordnede ansvaret for juridisk forvaltning, kvalitetssikring, arbeidet knyttet til EU og IMO og for informasjonsarbeidet. Assisterende sjøfartsdirektør har ansvar for det operative og strategiske arbeidet som utføres i sjømannsavdelingen og de fire fartøysavdelingene; fiskefartøy, lasteskip, offshore og passasjerskip. For øvrig består direktoratet av en inspeksjonsavdeling, med tilhørende stasjoner langs kysten, og en administrasjonsavdeling. Sjøfartsinspektørene er per i dag underlagt Sjøfartsdirektoratet rent administrativt, men skal i henhold til Ot.prp. nr 78 (2003-2004) underlegges påtalemyndigheten.

Sjøfartsdirektoratets kontroll består både av direkte og overordnet kontroll. De senere årene har Sjøfartsdirektoratet hatt en strategisk målsetting om å vri tilsynet mot en mer overordnet kontroll, noe som er nedfelt i Sjøfartsdirektoratets strategiplan og kommet til uttrykk i departementets tildelingsbrev de senere år. Direkte kontroll vil si at Sjøfartsdirektoratet selv godkjenner konstruksjon, herunder kontrollerer tegninger, foretar besiktelser og inspeksjoner, utsteder og fornyer sertifikater, etc.

I uttrykket overordnet kontroll ligger helhetsvurderinger av tiltakenes samlede effekt på om ønsket nivå blir oppnådd, om tiltakene er hensiktsmessige og om sikkerhetsmessige forhold blir bedret totalt sett. Revisjonsarbeid og kontroll av den som har fått overlatt tilsyn til seg faller også inn under begrepet overordnet kontroll. Denne type overordnet kontroll tar sikte på å forvise seg om at de systemer og arbeidsformer som nyttes fungerer som forutsatt og fører til tilsiktede resultater. Den overordnede kontrollen av klassifikasjonsselskapene er i tråd med internasjonalt anerkjente metoder består hovedsakelig av systemrevisjon, vertikalrevisjon og uanmeldte tilsyn.

Sjøfartsdirektoratets tilsynsvirksomhet med norske skip og flyttbare innretninger består av

ulike elementer, som godkjenning av konstruksjonen, kontroll av tegninger og beregninger, inspeksjoner i byggeperioden (byggetilsyn), periodiske inspeksjoner av seilende skip, uanmeldte inspeksjoner, samt revisjoner av sikkerhetsstyringssystem på skip, flyttbare innretninger og rederienes driftsorganisasjon på land. Kontrollen av dokumentasjon utføres i hovedsak av personell på hovedkontoret, og inspeksjonene i det alt vesentlige av Sjøfartsdirektoratets 19 stasjoner, mens revisjonene utføres med personell fra både stasjonene, fartøysavdelingene og sjømannsavdelingen. En stor del av arbeidet med tilsyn av skip for øvrig er delegert til klassifikasjonsselskapene. På et avgrenset område er kontrollen også overlatt til godkjente kontrollforetak, se nærmere punkt 3.6

Stasjonene foretar også inspeksjoner på fremmede skip som anløper norske havner i form av havnestatskontroll og vertstatskontroll. Tilsyn med utenlandske flyttbare innretninger på norsk sokkel for utstedelse av «Letter of Compliance» utføres i samarbeid mellom offshoreavdelingen og inspektører fra stasjonene.

Sjøfartsdirektoratet foretar også revisjoner og stikkprøvebaserte kontroller rettet mot de anerkjente klassifikasjonsselskapene, godkjente kontrollforetak, godkjente radioforetak og andre som utøver tilsynsoppgaver på vegne av Sjøfartsdirektoratet eller ved særskilt godkjenning.

Sertifisering av norsk maritimt personell etter forutgående kontroll av dokumentasjon og kontroll med kvalifikasjonene til de utlendinger som skal tjenestegjøre i sertifikatpliktige stillinger på norske skip, foretas av Sjøfartsdirektoratet. Det er satt internasjonale krav til sjøfolks kvalifikasjoner og til kvalitetssikring av maritime utdannelseinstitusjoner gjennom STCW-konvensjonen. Sjøfolks helsemessige skikkethet til tjeneste på norske fartøy kontrolleres av godkjente sjømannsleger i inn- og utland. Direktoratet har også det overordnede ansvar for kontroll av maritim tjeneste. Sjøfartsdirektoratet fører også tilsyn med at regelverket tilknyttet sjøfolks arbeids- og levevilkår følges i henhold til ILO konvensjon nr. 178.

### 3.5 Klassifikasjonsselskaper som tilsynsorgan

Nærings- og handelsdepartementet har inngått avtaler om delegering av tilsynsmyndighet med fem klassifikasjonsselskaper: Det Norske Veritas (DNV), Lloyd's Register (LR), Bureau Veritas (BV), Germanischer Lloyd (GL) og American Bureau of Shipping (ABS). For kontroll av flyttbare

innretninger, har departementet inngått avtaler om delegering av tilsynsmyndighet med DNV og LR.

Delegasjon til klassifikasjonsselskapene må ses i lys av den historiske utviklingen, hvor det var disse selskapene som var først ute med kontroll av skip. Lloyds Register (LR) var det første klassifikasjonsselskap og ble grunnlagt i 1760. Selskapet ble dannet av ulike kundegrupper i den maritime næringen som på en tid med mange skipsforlis så behov for en eksternt kontroll av skipssikkerhet, noe som også dannet grunnlag for vurderinger om forsikringsrisiko. Det Norske Veritas (DNV) ble etablert 1864, ca. 40 år før etableringen av Sjøfartsdirektoratet.

Delegasjonen må ses på bakgrunn av at de formål som klassifikasjonsselskapet og statlige sjøfartsmyndigheter skal fylle, i stor utstrekning er sammenfallende. De regler som begge håndhever, henholdsvis klassereglene og offentlige lover og forskrifter, bygger på og utfyller hverandre. Den ekspertise som er nødvendig er også godt representert i klassifikasjonsselskapene. Endelig er deres verdensomspennende besiktelsesnett av kontorer og stedlige representanter allerede på plass, hvilket gjør delegasjon kostnadsbesparende og rasjonell. Når klassifikasjonsselskapene er delegert myndighet, baserer kontrollen seg på det offentlige regelverket til flaggstaten og internasjonale forpliktelser vedkommende flaggstat har ratifisert. Basert på egne klasseregler utfører klassifikasjonsselskapene egne besiktelselser om bord på de samme skip, og, med delvis det samme formål. Delegasjonen kan således forhindre dobbeltarbeid.

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



I forhold til delegasjon av kontroll med sikkerhets- og antiterroriltak, jf. ISPS-koden, kan kontrollen med skip delegeres til såkalte Recognized Security Organizations (RSO). ISPS koden og forordning 725/2004/EF gir her anledning til at delegasjon kan gis til organisasjoner som tilfredsstillende nærmeres spesifikke krav i ISPS-koden. Norge har for sin del valgt å delegere dette til de fem klassifikasjonsselskapene for både NIS og NOR skip.

Delegasjonen som beskrevet kalles «general authorisation» – generell delegasjon. I tillegg inneholder avtalene mulighet for å tildele «special authorisation». Det kan særlig være aktuelt hvor saken haster og det er vanskelig for Direktoratet å sende ut en inspektør på kort varsel. Oppnevnelser i spesielle tilfeller benyttes stort sett for mindre oppdrag i utlandet.

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

Det foreligger en utstrakt rapporteringsplikt for klassifikasjonsselskapet i det løpende arbeid.

Som følge av ovennevnte delegasjon utfører de fem klassifikasjonsselskapene det alt vesentlige av det offentlige norske sertifiserings- og tilsynsarbeidet, og særlig for den internasjonalt seilende flåten, i henhold til SOLAS, (herunder ISM-koden og koden for sikkerhets- og terrorberedskap - ISPS), MARPOL, lastelinjekonvensjonen, skipsmålingskonvensjonen, konvensjonen for forebygging av sammenstøt på sjøen (COLREG/sjøveisreglene), ILO-konvensjoner, konvensjonen for dykkersystemer, etc.

Tilsynet med ca. 700 norske skip er tilnærmet fullstendig delegert til klassifikasjonsselskapene i dag (ca. 650 i NIS og 50 i NOR). Den overveiende delen av flåten, regnet i antall skip, er imidlertid ikke delegert. Av ca. 3800 kontrollpliktige skip er ca. 2600 skip ikke omfattet av noen form for delegering, eller svært begrenset delegering (lastelinje og internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning). Hovedtyngden av tilsynsarbeidet for disse skipene er her lagt til Sjøfartsdirektoratet.

For verdensflåten i internasjonal sjøtransport sett under ett er det meste av tilsynsarbeidet delegert til klassifikasjonsselskaper. En stadig økende del av verdensflåten er registrert i flaggstater hvor ikke sjøfartsmyndigheter selv utfører tilsyn.

### **3.6 Godkjente private foretak som tilsynsorgan**

---

På et avgrenset område føres tilsyn av godkjente kontrollforetak. Det er periodisk kontroll av fiske- og fangstfartøy mellom 10,67 og 15 meter største lengde som siden 2001 har vært lagt til de godkjente kontrollforetakene. Våren 2005 var ca. ti foretak godkjent av Sjøfartsdirektoratet til å utføre kontrollfunksjoner. Foretakene er i hovedsak mekaniske verksteder som utfører tilsynsoppgaver i tillegg. For å få status som godkjent kontrollforetak, må foretakene ha innført et tilfredsstillende kvalitetssystem. Dette systemet blir kontrollert av Sjøfartsdirektoratet via revisjoner.

Forskrift 3. oktober 2000 nr. 985 om kontroll av fiske- og fangstfartøy fra 10,67 til 15 meter største lengde fastsetter i § 7 at alle nye fiske- og fangstfartøy og slike fartøy som ikke har vært fremstilt for fullstendig eller periodisk forenklet kontroll i løpet av de siste 30 månedene, skal underkastes fullstendig kontroll ved godkjent kontrollforetak. Kontrollen med fiske- og fangstfartøyer har blitt langt mer effektiv etter at fartøyeierne ble pålagt å fremstille fartøyene for kontroll ved godkjente foretak. Totalt ble 80 % av fiske- og fangstfartøyene kontrollert av godkjente kontrollforetak i 2004 mot 73 % i 2003 og 31 % i 2002. Dekningsgraden langs kysten har dermed blitt bedre, men det er fremdeles deler av kysten som ikke dekkes av kontrollforetak. I dag er det ca. 660 fartøy med gyldig fartøysinstruks, dvs. instruks utstedt av godkjent kontrollforetak. Selv om kontrollen er lagt til godkjente kontrollforetak, kan Sjøfartsdirektoratet når som helst foreta selvstendig kontroll av fartøyene. Dette skyldes at foretakene ikke har fått delegert offentlig myndighet, og dermed ikke utfører en myndighetskontroll.

For laste- og losseutstyr, eksempelvis kraner om bord på skip, er tilsynet også lagt til private. Her er det særskilt oppnevnte sakkyndige personer som står for kontrollen.

## 4 Internasjonalt regelverk om skipssikkerhet

### 4.1 Innledning

---

Det internasjonale regelverket om skipssikkerhet er svært omfattende og er regulert av ulike internasjonale organisasjoner, først og fremst FN's Sjøfartsorganisasjon (IMO). En rekke internasjonale konvensjoner stiller krav til bl.a. skipets konstruksjon og utrustning, til de som arbeider om bord på skip, til beskyttelse av miljøet og til sjøfolks levevilkår. Det pågår en kontinuerlig utvikling på de tekniske, operative, miljømessige, økonomiske og sosiale områdene som påvirker skipsfarten, og de senere år har EU fått en økende rolle i denne regelverksutviklingen. Nedenfor følger en kort oversikt over de sentrale internasjonale organisasjoner og det internasjonale regelverket. For mer detaljert beskrivelse vises til Skipssikkerhetslovutvalgets innstilling, jf. NOU 2005:14 På rett kjøll, kapittel 4 s.45.

### 4.2 IMO – International Maritime Organization

---

#### 4.2.1 Historikk og organisasjon

I mars 1948 vedtok FNs maritime konferanse en konvensjon som formelt opprettet «the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization» (IMCO). Konvensjonen trådte i kraft i 1958, og organisasjonen begynte sitt virke i 1959. Formålet med etableringen av IMO var først og fremst økt sikkerhet til sjøs. På grunn av skipsfartens internasjonale karakter ble det ansett som mer effektivt om man kunne tilby et forum hvor land fra hele verden kunne møtes og diskutere sjøsikkerhet, enn at land opererte på egen hånd uten felles koordinering. Siden opprettelsen av IMO har det dessuten blitt rettet fokus mot miljøforurensning fra skip. Etter 11. september 2001 er anti-terroriltak også satt på IMOs agenda. IMOs viktigste formål i dag er økt sikkerhet til sjøs, hindring av forurensning av det marine miljø, samt anti-terroriltak i maritim virksomhet.

I dag er 164 stater medlemmer av IMO. Det øverste organ i IMO er Generalforsamlingen (Assembly), som består av representanter fra alle

medlemsland. Generalforsamlingen møtes annet hvert år. Rådet (Council) er IMOs utøvende organ og består av 40 medlemsstater som velges av Generalforsamlingen. Norge har alltid vært medlem av Rådet. Rådet har en funksjonstid på to år og møtes normalt to ganger i året. Generalsekretæren utnevnes av Rådet. IMO har fire hovedkomiteer:

*Maritime Safety Committee (MSC) – Sjøsikkerhetskomiteen.* Denne komiteen utgjør kjernen i IMOs arbeid. MSC behandler alle saker vedrørende tekniske og operasjonelle forhold som berører sikkerhet og anti-terror tiltak i maritim virksomhet: navigasjon, radiokommunikasjon, livredningsutstyr, søk og redning, opplæring og trening av sjøfolk, frakt av farlig gods, skipsdesign, brannsikkerhet, stabilitet og lastelinje. Komiteen møtes én til to ganger pr. år.

*Marine Environment Protection Committee (MEPC) – Miljøvernkomiteen.* Denne komiteen behandler alle saker vedrørende forebygging av forurensning av det marine miljø og tilsyn med forurensende utslipp fra fartøy. Komiteen møtes én til to ganger i året.

*Legal Committee (LEG) – Juridisk komité.* Denne komiteen er bemyndiget til å håndtere enhver juridisk sak innen IMO. LEG møtes to ganger i året.

*Technical Co-operation Committee (TC) - Teknisk Samarbeidskomité.* Denne komiteen behandler alle saker som gjelder prosjekter om teknisk samarbeid der IMO opptrer som utøvende organ eller som samarbeidsorgan, og i alle andre saker som relaterer seg til IMOs arbeid innen teknisk bistandssamarbeid. Komiteen møtes en gang i året.

I tillegg behandler *Facilitation Committee (FAL)* saker som har til formål å redusere forsinkelser innen sjøtransport og derved forbedre effektiviteten i havnene. Herunder arbeider FAL med utarbeidelse av internasjonalt standardiserte prosedyrer for dokumentasjon innen sjøtransport. Komiteen møtes én gang i året.

IMO har i tillegg 9 underkomiteer som MSC og MEPC kan benytte seg av ved behov. Disse møtes én gang i året. Underkomiteene har ingen beslut-

tende myndighet, men kan kun anses som en saksforberedende instans.

Nærings- og handelsdepartementet har det overordnede ansvaret for det nasjonale arbeidet i IMO og oppnevner også den norske delegasjonen til de ulike møtene i IMO. Departementet har delegasjonsansvaret i Generalforsamlingen, Rådet, Den juridiske komiteen og Den tekniske samarbeidskomiteen. Sjøfartsdirektoratet er delegert ansvaret for arbeidet i Sjøsikkerhetskomiteen, Miljøvernkomiteen og alle underkomiteene. Delegasjonens sammensetning er avhengig av hvilken komité som skal avholde møte. En delegasjon består av fagfolk fra Sjøfartsdirektoratet og fra forskjellige departementer og også ofte av representanter fra næringen og sjømannsorganisasjonene.

Norge har alltid vært en aktiv deltaker i IMOs organer. Som en av verdens største skipsfartsnasjoner, og med stor utenriksflåte, er det i Norges interesse å arbeide for høy sikkerhet, godt renommé og globale løsninger. Ved å delta der beslutningene tas, kan Norge være med på å legge premisser for nytt og bedre internasjonalt regelverk. Nasjonale særkrav søkes i all hovedsak unngått.

FN's sjøfartsorganisasjon ligger i London og er IMOs faste sekretariat og operasjonelle hovedkvarter.

#### 4.2.2 IMOs regelverk

IMOs hovedmålsetning er å arbeide for økt sikkerhet og hindring av forurensning til sjøs samt anti-terroriltak i maritim virksomhet. For å nå disse målene utarbeides internasjonale konvensjoner som det søkes bredest mulig tilslutning til. Videre utarbeider IMO såkalte koder, retningslinjer og resolusjoner.

I mange tilfeller har utviklingen av IMOs regelverk vært styrt av ulykker, og de fleste alvorlige ulykker er blitt fulgt opp med større eller mindre endringer i IMOs konvensjoner. Regelendringene har i hovedsak fokusert direkte på de faktorer som hadde avgjørende betydning i den foregående ulykken. Det har i liten grad vært fokusert på om regelendringene reduserer risikonivået i skipsfart eller om tiltakene er kostnadseffektive. Dette bildet er i ferd med å endre seg. IMO vil i fremtiden legge mer vekt på risikoanalyser i regelverksutvikling. Dette vil kunne bidra til økt sikkerhet ved at tiltak med størst mulig risikoreducerende effekt blir prioritert.

Bindende regelverk utviklet av IMO er normalt fastsatt i konvensjonene. Konvensjonene er bare bindende for de stater som har ratifisert. Det forbe-

redende arbeidet med en ny konvensjon eller endring av en eksisterende konvensjon foretas normalt av en komité eller en underkomité. Komiteen produserer et utkast (draft-instrument) som blir forelagt en konferanse (diplomatkonferanse) eller et komitémøte hvor delegasjoner fra alle FNs medlemsstater – også de som ikke er medlem av IMO – blir invitert. Konferansen godkjenner en sluttekst, som blir oversendt de enkelte lands myndigheter for ratifisering.

En IMO-konvensjon vil selv angi betingelsene for ikrafttredelse. Det vanlige er at et visst antall stater og/eller stater med en viss prosent av verdens bruttotonnasje, må ha ratifisert konvensjonen. Denne ikrafttredelsesprosedyren gjør at det ofte kan gå lang tid fra IMO har vedtatt en konvensjon til den treer i kraft. Det hender også at enkelte land ikke ønsker å ratifisere konvensjoner.

Konvensjonsendringer kan tre i kraft ved hjelp av to ulike fremgangsmåter: Konvensjonspartene kan gi sitt samtykke enten ved uttrykkelig vedtak («explicit acceptance procedure») eller ved stilltiende samtykke («tacit acceptance procedure»). Uttrykkelig vedtak kreves vanligvis av 2/3 av partene, en prosedyre som i praksis har vist seg svært tidkrevende for å få iverksatt endringer. For å få en mer effektiv prosess i forbindelse med vedtakelse av konvensjonsendringer, er det i et flertall av IMOs tekniske konvensjoner fastsatt regler om stilltiende samtykke. Prosedyren innebærer at endringene treer i kraft på en dato fastsatt av den konferanse eller komité som har vedtatt endringene, med mindre et visst antall parter (vanligvis 1/3 av partene) uttrykkelig går i mot endringene innen en på forhånd fastsatt dato (vanligvis 6 måneder før forutsatt ikrafttredelsesdato). Ved passivitet anses endringsprotokollen for å være godtatt av vedkommende stat.

I tillegg til konvensjoner og andre formelle konvensjonsinstrumenter har IMO vedtatt flere hundre anbefalinger (recommendations eller guidelines). Disse er koder, retningslinjer eller anbefalt praksis på viktige områder som ikke egner seg for regulering ved formelle konvensjonsinstrumenter, eller som ennå ikke er modne for slik regulering. De fleste bindende konvensjoner inneholder elementer som opprinnelig besto av anbefalinger fra IMO.

IMOs koder er regelsamlinger som i utgangspunktet ikke er bindende. En kode gjøres imidlertid ofte bindende i en konvensjon ved direkte henvisning i selve konvensjonsteksten. For eksempel inneholder SOLAS-konvensjonen en rekke koder; av særlig viktighet er den såkalte ISM-koden, jf. nedenfor. Retningslinjene har bare

status som anbefalinger og er således ikke folkerettslig bindende. Likevel kan reglene være gjennomført i konvensjonene og i de nasjonale retts-systemene.

Vedtak av konvensjoner/konvensjonsendringer eller anbefalinger til medlemslandene bekjtgjøres gjennom resolusjoner. Resolusjoner kan vedtas av IMO gjennom Generalforsamlingen (Assembly) eller en av komiteene. En resolusjon er i seg selv ikke bindende, men den kan på samme måte som en kode gjøres bindende ved at det i konvensjoner inntas et klart formulert krav om dette. Resolusjoner kan også inneholde en henstilling til medlemslandene om å gjennomføre innholdet på nasjonalt plan før kravene eventuelt gjøres internasjonalt bindende.

I tilknytning til ny skipssikkerhetslov er følgende konvensjoner fra IMO mest sentrale:

- SOLAS – The Safety of Life at Sea Convention – Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974
- MARPOL 73/78 – The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – Den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip, 1973/78
- STCW – The Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers – Den internasjonale konvensjonen om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, 1995
- The Load Lines Convention – Den internasjonale lastelinjekonvensjonen, 1966
- COLREG – The Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea – konvensjonen om internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, 1972
- Tonnage – The International Convention on Tonnage Measurement of Ships – Den internasjonale målekonvensjonen, 1969

#### 4.2.3 ISM-koden

Siden ISM-koden har en sentral betydning for loven både gjennom kravene til sikkerhetsstyringssystemer og baserer definisjonen av rederi, gis koden en særlig omtale nedenfor.

«The International Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention», dvs. den internasjonale normen for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (ISM-koden), ble vedtatt av IMO 4. november 1993 ved resolusjon A.741(18). Som beskrevet ovenfor, er koden forankret i SOLAS kapittel IX. ISM-koden stiller bl.a. krav til sikkerhetsstyringssystem på skip og for rederier.

Bakgrunnen for koden var et ønske om å bygge opp en bedre sikkerhetskultur innenfor skipsfarten. Man ønsket å øke sikkerheten til sjøs ved å sette fokus på sikkerhet for de involverte om bord og på land, blant annet gjennom rutiner for kvalitetssikring. Undersøkelser etter store skipsfartsulykker på 1980-tallet og begynnelsen av 1990-tallet viste store mangler i administrasjonen både om bord på skip og i rederienes landorganisasjoner. ISM-koden har blitt betegnet som en nyskaping i sikkerhetsarbeidet til sjøs, ettersom man for første gang la til rette for en helhetstenkning hvor man så hen til både skipet og dets eiere og samspillet mellom mennesker, teknikk og organisasjon. Kodens forord betoner bl.a. at koden bygger på generelle prinsipper og mål, ettersom ingen shippingsselskaper eller rederier er like og skip opererer under forskjellige forhold, og at den er uttrykt i generelle vendinger slik at den kan få utstrakt anvendelse. Det påpekes også at hjørnesteinen i god sikkerhetsstyring er engasjement fra toppen, men personene på alle nivåer i systemet avgjør hvordan det endelige resultatet blir.

ISM-kodens formål er å ivareta sikkerhet til sjøs, hindre personskader eller tap av menneskeliv, unngå skade på miljøet, særlig det marine miljø, og på eiendom, jf. kodens punkt 1.2.1.

Kjernen i ISM-koden er regel 1.4 om funksjonskrav til sikkerhetsstyringssystemer. Det fastsettes at alle selskaper skal utvikle, gjennomføre og vedlikeholde et sikkerhetsstyringssystem.

De etterfølgende bestemmelsene i koden utdyper og spesifiserer hva som ligger i de enkelte funksjonskravene. Av disse kan nevnes regel 2 om at selskapet skal utarbeide en «safety and environmental policy» som skal iverksettes og vedlikeholdes på alle nivåer i organisasjonen, både om bord og i land. Regel 4 om «designated person» kan også nevnes. For å sikre sikker drift av skip og for å sørge for kontakt mellom selskapet og de ombordværende, skal hvert selskap utpeke én eller flere personer i land som skal ha direkte kontakt med det høyeste nivået i ledelsen. Et annet viktig punkt i koden, er at sikkerhetsstyringssystemene skal kunne dokumenteres, jf. regel 11, og verifiseres og gjennomgås, jf. regel 12. Skipene skal videre drives av et selskap som er sertifisert med «Document of Compliance», dvs. med et godkjenningssbevis, jf. regel 13.1. Skipene skal være utstyrt med et «Safety Management Certificate», dvs. et sikkerhetsstyringssertifikat, jf. regel 13.7.

Hovedansvaret for sikkerheten ligger hos selskapet («the company»), jf. regel 3. Regel 1.1.2 definerer selskapet som skipets eier eller enhver annen organisasjon eller person, for eksempel

reder eller totalbefrakter, som har overtatt ansvaret for driften av skipet fra eieren og som ved overtakelsen av ansvaret samtykker i å overta alle plikter og alt ansvar koden pålegger denne. Denne definisjonen har dannet grunnlaget for definisjonen av rederi i forslaget § 4.

ISM-koden var opprinnelig en frivillig ordning, men gjelder i dag for passasjerskip i internasjonal fart som fører mer enn 12 passasjerer, lasteskip i internasjonal fart med en bruttotonnasje på minst 500, samt flyttbare innretninger, jf. SOLAS-konvensjonen kapittel IX regel 2. Kravene i koden kan i prinsippet komme til anvendelse på alle skip, jf. regel 1.3.

EU har gjennom forordning 336/2006/EF stilt krav til sikkerhetsstyringssystemer for visse skip i nasjonal fart, bl.a. lasteskip med bruttotonnasje over 500 og passasjerskip utenfor et visst fartsområde.

Norge har dessuten lenge hatt særnorske krav til sikkerhetsstyringssystemer for passasjerskip som fører mer enn 100 passasjerer.

### 4.3 ILO – International Labour Organisation

#### 4.3.1 Historikk og organisasjon

Den internasjonale arbeidsorganisasjonen, ILO, ble grunnlagt i 1919 som et resultat av fredsforhandlingene i Versailles etter første verdenskrig. ILO ble i 1946 tatt inn som FNs første særorganisasjon. Pr. 7. mars 2005 hadde ILO 178 medlemsstater. ILOs målsetninger er blant annet å gi støtte til utvikling av demokrati og grunnleggende arbeidstakerrettigheter, bidra til økt sysselsetting og fattigdomsbekjempelse samt beskyttelse av arbeidstakere. Dette gjøres i form av konvensjoner og rekommandasjoner (anbefalinger).

ILO har en trepartsstruktur hvor arbeidsgivere og arbeidstakere deltar på lik linje med myndighetene når konvensjoner og rekommandasjoner skal utformes og vedtas. Når det gjelder ILOs strukturelle oppbygning, kan også denne deles inn i tre kategorier: Den internasjonale arbeidskonferansen, ILOs styre og Det internasjonale arbeidsbyrået.

Den høyeste beslutningsmyndigheten i ILO ligger Den internasjonale arbeidskonferansen, «the International Labour Conference», som består av representanter fra samtlige medlemsstater, samt arbeidsgiver- og arbeidstakerrepresentanter. Dens viktigste oppgave er å forberede, diskutere og fatte beslutninger vedrørende ILOs konvensjoner og anbefalinger (recommendations).

Arbeidskonferansen samles i Geneve i juni hvert år.

Som høyeste utøvende organ i tiden mellom de internasjonale arbeidskonferansene fungerer ILOs styre, «the Governing Body». Styret består av 28 regjeringsmedlemmer, 14 medlemmer fra arbeidsgiverorganisasjoner og 14 medlemmer fra arbeidstakerorganisasjoner. ILOs styre bestemmer i all hovedsak ILOs politikk og program.

Det internasjonale arbeidsbyrået ligger i Genève og er ILOs faste sekretariat og operasjonelle hovedkvarter.

#### 4.3.2 ILOs regelverk

ILOs konvensjoner regulerer de fleste felt innen arbeidslivet. Gjennom å ratifisere en konvensjon forplikter statene seg til å oppfylle konvensjonen og samtidig akseptere internasjonal overvåking gjennom ILOs kontrollsystem. Pr. august 2004 hadde ILO vedtatt 185 konvensjoner og 194 rekommandasjoner (anbefalinger). Norge hadde pr. samme dato ratifisert 107 av konvensjonene.

Av særlig betydning her er ILOs konvensjoner om arbeidsforhold for sjøfolk. Helt siden grunnleggelsen av ILO har det kontinuerlig blitt jobbet for å bedre forholdene til sjøfolk, og det har blitt avholdt særskilte arbeidskonferanser forbeholdt sjøfartsspørsmål. Det omfattende regelverket benevnes tradisjonelt som «International Seafarers' Code». Det eksisterer 30 ILO konvensjoner på sjøfartsområdet. Disse gjelder bl.a. sertifisering, arbeidstid, minstealder og helseundersøkelse, sjøfolks sikkerhet, helse og velferd, inspeksjoner og trygderettigheter. I tillegg er det 23 rekommandasjoner. Konvensjoner for fiske er ikke medregnet her; det er fem konvensjoner og to rekommandasjoner for fiske.

Følgende ILO konvensjoner av relevans til sikkerhet er ratifisert av Norge:

- Mercant Shipping (Minimum Standards) (no 147)
- Minimum Age (no 58)
- Medical Examination (no 73) og Medical Examination (Fishermen) (no 113)
- Officers Competency Certificates (no 53)
- Seafarers Hours of Work and the Manning of Ships (no 180)
- Food and Catering (no 68)
- Accommodation of Crews (no 92 og 133) og Accommodation of Crews (Fishermen) (no 126)
- Prevention of Accidents (no 134)
- Labour Inspection (Seafarers) Convention (no. 178)

På sjøfartsområdet samarbeider ILO med IMO. For eksempel var det utstrakt samarbeid ved utarbeidelsen av STCW-konvensjonen og ILO konvensjon nr. 147 om minstestandard om bord på handelsfartøy. Dette samarbeidet er formalisert gjennom en avtale mellom de to organisasjonene, og dekker skipsfart så vel som fiske.

En del av de maritime ILO konvensjonene har fått liten tilslutning og flere har av den grunn ikke trådt i kraft. Reglene er også vanskelig tilgjengelige for brukerne pga. antallet konvensjoner.

På denne bakgrunn ble det satt i gang et arbeid med å samle alle de maritime konvensjonene i en felles konvensjon. *The Maritime Labour Convention (no 186)* ble fremforhandlet i februar 2006 og samler nesten alle tidligere ILO-konvensjoner om skipsfart. ILO konvensjon nr. 185 om sjøfolks ID bevis omfattes ikke av konvensjonen. Hensikten har vært å lage en mer oversiktlig og brukervennlig konvensjon som skal sikre sjøfolkenes arbeids- og levevilkår, og som det håpes å få stor tilslutning til. Konvensjonen skal være den «fjerde pilar» i regelverket for internasjonal skipsfart sammen med SOLAS, STCW og MARPOL. Ikrafttredelsen vil gi en verdensomspennende reform av sjøfolks arbeidsmiljø og rettigheter.

De materielle kravene går ikke vesentlig utover tidligere konvensjoner. Den inneholder regler om minstealder, helsekrav, arbeidsformidling, arbeidsavtale, lønnsutbetaling, arbeids- og hviletid, ferie, hjemreise, lugarer og fritidsområde ombord, forpleining, medisinsk hjelp, rederiets ansvar ved sykdom og personskade, krav til arbeidsmiljø og avverging av arbeidsulykker, velferdsanlegg i havner, trygdeordninger for medisinsk pleie og for ytelser ved sykdom og yrkesskade.

Konvensjonen er hierarkisk oppbygget med «Articles, Regulations, Standard Codes and Guidelines». En nyskaping ved konvensjonen er at den etablerer et inspeksjonsregime på arbeidsmiljø for alle flaggstater. Den skal etter inspeksjon av skipet utstede sertifikater for bl.a. arbeids- og levevilkår om bord; «Maritime Labour Certificate» og «Declaration of Labour Compliance». Dokumentene skal bekrefte at skipet oppfyller konvensjonens krav slik den er implementert i flaggstatens lovgivning. Arbeidsmiljøet skal være gjenstand for «Port state inspection» slik som tekniske krav til skipet og dets sertifikater er gjennom havnestatskontrollen. Dersom en havnestatskontroll avdekker alvorlige brudd på konvensjonens krav til arbeidsmiljø, skal skipet kunne holdes tilbake inntil manglene blir rettet.

Konvensjonen vil tre i kraft etter ratifikasjon av 30 stater med totalt minst 33 prosent av verdens-

tonnasjen. En rekke av de materielle krav i konvensjonen vil tematisk falle inn under skipssikkerhetsloven. I stor utstrekning vil lovutkastet dekke de materielle kravene i konvensjonen.

#### 4.4 EU – Den europeiske Union

Innen EU er det i stadig større grad blitt etablert fellesskaps kompetanse for sjøsikkerhet. En handlingsplan ble vedtatt i 1993; A Common Policy on Safe Seas. Denne hadde som mål å sørge for en enhetlig gjennomføring av det eksisterende internasjonale regelverket innad i EU, sikre en mer effektiv havnestatskontroll, fremme en harmonisert utvikling av utstyr innenfor navigasjon og styrke infrastrukturen for trafikkovervåkning. Gjennomføringen av det internasjonale regelverket ble fokusert mot flaggstatenes unnfalleshet i å gjennomføre internasjonale krav og mot kvaliteten på mannskap og skip. En rekke ulykker kunne vært unngått dersom det ikke hadde blitt gjort menneskelige feil, og det ble derfor ansett viktig å forbedre kvalifikasjonene og den praktiske utdannelsen for sjøfolk. Dette ble bl.a. forsøkt gjort gjennom krav om en enhetlig implementering av STCW-konvensjonen. Som en del av arbeidet med å sikre kvaliteten på skip, ble det bl.a. vedtatt en arbeidsplan om godkjenning av klassifikasjonsselskap. Statene skulle bare benytte de selskapene som oppfylte høye krav til effektivitet og kvalitet i tilsyns- og sertifiseringsarbeidet (dette ble senere fastsatt i direktiv 94/57). Samlet sett ble det etablert en felles politisk plattform for sjøsikkerhet som har vist seg å være svært viktig for den videre utviklingen.

Som et ledd i arbeidet med en enhetlig gjennomføring av de internasjonale reglene, ble det vedtatt en rekke direktiver, for eksempel direktiv 96/98 om skipsutstyr. Gjennom disse direktivene ble minimumskravene i SOLAS og andre IMO-konvensjoner med tilhørende koder i stor grad gjort til preseptoriske krav i EF-retten. Som følge av dette kan medlemsstatene i utgangspunktet ikke stille strengere eller mer liberale krav enn det som følger av konvensjonene. Det kreves særlige holdpunkter før man nasjonalt kan stille strengere krav, fordi direktivene skal sikre et ensartet og ikke-diskriminerende nivå for sikkerheten på skip innen EU og EØS.

EU spiller en stadig viktigere rolle som premisleverandør ved utforming av regelverk, herunder miljøregelverk, for å forbedre sikkerheten til sjøs. EUs felles standpunkter eller koordinerte standpunkter har i de senere årene gitt en stadig ster-

kere innflytelse i IMO. Mens vedtakelse av nye konvensjoner i IMO krever tilslutning fra medlemsstatene og først trer i kraft i den enkelte medlemsstat når denne har ratifisert konvensjonen, kan EU gi regelverk med direkte virkning i EUs medlemsstater. Denne forskjellen gjør at EU sammenlignet med IMO raskere vil kunne vedta bindende regelverk for å styrke sjøsikkerheten og forebygge forurensning til sjøs.

Som et ledd i EUs store satsing på skipsfartsområdet og for å styrke sikkerheten til sjøs og vernet av det marine miljøet ytterligere, ble Det europeiske sjøsikkerhetsbyrået, EMSA, opprettet i 2002.

Formålet med opprettelsen av EMSA er å sikre at EU-kommisjonen og medlemslandene har tilgjengelig nødvendig ekspertise og teknisk og vitenskapelig støtte for å gjennomføre et høyt maritimt sikkerhets- og miljønivå gjennom et harmonisert EU-regelverk.

EMSA er et rådgivende organ for EU-kommisjonen og har dermed ikke myndighet til selv å fastsette regelverk. Det er EU-kommisjonen som har rett til å fremme forslag om ny EU-lovgivning.

EMSAs virksomhet finansieres over EUs budsjett. Byrået drives foreløpig i Brussel, men lokaliseres permanent i Lisboa i 2006. EMSA vil i løpet av 2006 ha ca. 130 ansatte.

EMSAs hovedoppgaver er å bistå Kommisjonen med oppdatering, utvikling og harmonisert gjennomføring av regelverk for maritim sikkerhet og miljø, og å evaluere effektiviteten av eksisterende tiltak. EMSA skal også bistå Kommisjonen med teknisk kompetanse i arbeidet med havnestatskontroll og forholdet til klassifikasjonsselskap. Videre skal byrået bidra med utviklingen av kystbaserte overvåknings-, kontroll- og informasjonssystemer. For å utføre disse oppgavene kan EMSA foreta anmeldte besøk hos deltakende stater. Gjennom forordning 724/2004 ble EMSAs kompetanse utvidet til også å omfatte bekjempelse av oljesøl, antiterroriltak og godkjenning av utdanningsinstitusjoner i tredjeland i henhold til STCW-konvensjonen.

EMSAs øverste organ er styret, som består av en representant for hvert medlemsland, fire representanter for Kommisjonen samt fire representanter fra næringen. EUs forordning om etablering av EMSA åpnet også for deltagelse fra tredjeland som har gjennomført EUs regelverk på området. Norge er representert i EMSAs styre ved Sjøfartsdirektøren, og har såkalt «observatørstatus». Dette vil si at Norge ikke har stemmerett i EMSA-styret; stemmerett er forbeholdt medlemsstatenes representanter. Styrets hovedopp-

gaver er blant annet å vedta det årlige budsjettet og arbeidsprogrammet, utnevne EMSAs direktør og fastsette interne prosedyreregler for EMSA. EMSA ledes til daglig av en direktør, som har 4 seksjoner under seg.

#### 4.4.1 Paris MOU

The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Paris MOU, ble undertegnet av representanter for 14 europeiske skipsfartsadministrasjoner i 1982. Senere har representanter for ytterligere seks skipsfartsadministrasjoner undertegnet memorandumet, slik at totalt 20 land er med i samarbeidet. Folkerettslig sett har memorandumet lavere rang enn en traktat, ettersom det er representanter for de nasjonale sjøfartsmyndighetene, og ikke for regjeringene i de respektive land, som har undertegnet det. Memorandumet skaper likevel folkerettslig bindende rettigheter eller forpliktelser, og fungerer i praksis som en traktat. Memorandumet fastsetter uttrykkelig at det ikke er meningen å endre noe i de rettigheter eller plikter som følger av internasjonale konvensjoner på skipsfartens område. Paris MOU danner bakgrunn for EUs direktiv 95/21 om havnestatskontroll, jf. punkt 4.4.2.6 foran.

Paris MOU har som mål å minske antallet «sub-standard» skip ved å etablere et harmonisert og effektivt system for kontroll. Målsettingen er at hver havnestat årlig skal inspisere 25 prosent av det totale anløpet av fremmede fartøyer. Kontrollen retter seg mot alle fartøyer som anløper partenes havner, uavhengig av hvilken flaggstat det tilhører. Det sjekkes at skipene tilfredsstillende de internasjonale kravene til sikkerhet, miljø og terrorberedskap (security), og at forholdene for de som arbeider om bord er tilfredsstillende. Dette gjøres først og fremst ved en sertifikatkontroll, med mindre det finnes åpenbare grunner (clear grounds) for å foreta en utvidet inspeksjon. Slik inspeksjon skal også foretas hvis relevante sertifikater eller dokumenter mangler. Viser inspeksjonen at det er klare brudd som medfører fare for sikkerheten, skal skipet tilbakeholdes – normalt inntil manglene er rettet på. En liste over skip som er blitt tilbakeholdt offentliggjøres månedlig. Skip som har vært inspisert av en parts myndigheter i løpet av de seks foregående månedene, skal om mulig ikke inspiseres igjen, med mindre åpenbare grunner tilsier noe annet. Reglene om inspeksjon og tilbakehold er fastsatt i memorandumets del 3.

Memorandumet utdypes i syv vedlegg. I tillegg til å gi detaljerte regler om selve havnestats-

kontrollen, fastsetter vedleggene bl.a. regler om tiltak for å nekte visse skip adgang til havn og om publisering av informasjon om foretatte inspeksjoner.

Årlig inspiseres over 18 000 skip i de forskjellige Paris MOU-havnene. Norge kontrollerte 653 utenlandske skip i 2004. Av disse ble 15 tilbakeholdt pga. alvorlige mangler.



## 5 Nordisk rett

Både Danmark, Sverige og Finland har fått ny lovgivning på skipssikkerhetsområdet i løpet av de siste ti årene. Dansk og svensk rett har mange likhetstrekk med norsk lovgivning på området, mens finsk rett har en litt annerledes løsning med kobling til sjøloven. Departementet har derfor sett hen til dansk og svensk rett i forbindelse med utarbeidelsen av proposisjonen. Nedenfor redegjøres det for sentrale områder av dansk og svensk rett om sikkerhet for skip og havmiljø. Redegjørelsen vil vise at departementets lovutkast til ny skipssikkerhetslov i hovedtrekk bygger på de samme prinsipper som dansk og svensk lov på området. For mer fylldig omtale av den nordiske rettstilstanden vises til Skipssikkerhetslovutvalgets innstilling, s. 63.

### 5.1 Danmark

#### 5.1.1 Innledning

Den danske loven heter «Lov om sikkerhed til søs» og omfatter noe mer enn bare sikkerhet på skip. Det har blitt gjort enkelte endringer i lov om sikkerhet til søs, slik at den nå gjeldende versjonen er fra 26. juli 2002, jf. LBK nr 627 av 26/07/2002.

Loven er en typisk fullmaktslov. Den er kort og oversiktlig og regulerer de viktigste spørsmålene i selve loven, mens det overlates til økonomi- og ervervsministeren å gi nærmere regler. Den slår sammen flere områder til en bestemmelse, for eksempel gjelder § 2 både bygning, utstyr og drift av skip, forebygging av terrorhandlinger, arbeidsmiljø og forurensning. Hovedreglene om forurensning fra skip er gitt i «Lov om beskyttelse af havmiljøet», LOV nr 476 av 30/06/1993, jf. punkt 5.1.7 nedenfor.

I det følgende gjennomgås enkelte viktige deler i loven.

#### 5.1.2 Lovens anvendelsesområde

Loven får anvendelse på danske skip, jf. § 1 første ledd. For krigsskip og troppetransportskip gjelder likevel bare enkelte av lovens bestemmelser. I § 1 tredje ledd fastsettes at økonomi- og erhvervsmini-

nisteren kan gi regler om at loven og forskrifter gitt i medhold av den helt eller delvis skal få anvendelse på utenlandske skip i dansk havn, i dansk sjøterritorium, i de eksklusive økonomiske soner samt på dansk kontinentalsokkelområde og fiskeriterritorium.

#### 5.1.3 Nærmere om tilsyn

I «lov om sikkerhed til søs» reguleres tilsyn m.v. i kapittel 6.

Paragraf 17 første ledd fastslår at økonomi- og ervervsministeren er øverste administrative myndighet. I annet ledd delegeres administrasjonen til Søfartsstyrelsen. Den har bl.a. til oppgave å påse at loven følges, godkjenne skip og utstede sertifikater og annen dokumentasjon og holde seg orientert om utviklingen innenfor lovens område.

Paragraf 22 gir økonomi- og ervervsministeren hjemmel til å autorisere klassifikasjonsselskaper, andre virksomheder eller privatpersoner til å foreta besiktelser, godkjenning og undersøkelser av skip eller utstyr på Søfartsstyrelsens vegne, eller med ansvar overfor Søfartsstyrelsen.

#### 5.1.4 Nærmere om forvaltningsmessige reaksjoner

Regler om tilbakeholdelse og anløpsforbud er gitt i kapittel 5.

Paragraf 14 er hovedregelen om tilbakehold. Etter første ledd kan Søfartsstyrelsen tilbakeholde skipet når det er forbundet med fare for ombordværendes sikkerhet eller helse, eller fare for forurensning.

Etter § 14 annet ledd kan Søfartsstyrelsen tilbakeholde skip dersom det mangler de foreskrevne sertifikater, dokumenter eller utstyr, og hvis redere, skipsføreren eller den som handler på disses vegne, hindrer Søfartsstyrelsen i å utøve sine plikter.

Paragraf 15 første punktum gir rett for Søfartsstyrelsen til å utstede anløpsforbud der dette er hjemlet i EU-regler eller i internasjonale bestemmelser.

Paragraf 16 første ledd fastsetter at det bare er ansatte i Søfartsstyrelsen som har myndighet til å tilbakeholde skip. Havnefogder kan likevel få midlertidig tillatelse til dette.

### 5.1.5 Nærmere om straff

Paragraf 28 nr. 1 rammer den som overtrer §§ 9-13 eller § 19 annet ledd. Paragrafene 9-13 er kapitlet om alminnelige plikter for de enkelte aktørene i loven, § 19 annet ledd pålegger reder, fører og maskinsjef å yte Søfartsstyrelsen nødvendig bistand ved tilsynet. Paragraf 28 nr. 2 rammer den som tilsidesetter vilkår knyttet til tillatelse, dispensasjon eller godkjenning etter loven. Paragraf 29 nr. 3 setter straff for den som ikke etterkommer forbud eller påbud meddelt i loven, eller i forskrifter utstedt i medhold av loven.

Paragraf 29 første ledd rammer den som foranlediger grunnstøting, forlis eller annen sjøulykke ved grov feil eller grov forsømmelse i tjenesten. Annet ledd rammer bl.a. skipsfører som på grov måte eller gjentatte ganger navigerer eller behandler skipet i strid med godt sjømannskap. Tredje ledd gjelder beruselse i tjenesten. Fjerde ledd gir hjemmel til å fradømme retten til å gjøre tjeneste som skipsfører, styrmann eller maskinmester enten for et begrenset tidsrom eller for alltid.

Paragraf 32 gjelder straffutmålingen. Tredje ledd gir anvisning på momenter som skal ivaretas ved utmåling av bot, dersom det ikke har skjedd konfiskering av utbytte. Fjerde ledd er hjemmelen for å gi regler om straff i forskriftene.

### 5.1.6 Nærmere om arbeidsmiljø

I Danmark reguleres arbeidsmiljø til sjøs først og fremst av «lov om sikkerhed til søs» og av «sømandsloven» (lov 19. september 1995 nr. 766). Den danske arbeidsmiljøloven (lov 29. juni 1998 nr. 497) gjelder bare sjøfart og fiske for så vidt angår lasting og lossing av skip, samt verftsarbeid om bord på skipet, jf. arbeidsmiljøloven § 3 annet ledd nr. 1 og 2.

Den danske sjømannsloven ligner i stor grad på den norske. Her er det regler om ansettelsesavtalen, herunder regler om beregning av lønn og om sykdom, om skipstjenesten og om tvister. Dessuten er det et eget kapittel om mønstring (kapittel 4 a). Sømandsloven § 54 har regler som pålegger den som leder arbeidet om bord å sørge for at sjømannen er tilstrekkelig beskyttet mot ulykker og helseskadelig påvirkning.

Danmark har en egen lov om hviletid for sjømenn, lov 21. juni 2002 nr. 515 (for fiskere nr. 516).

### 5.1.7 «Lov om beskyttelse af havmiljø»

I dansk rett er forurensning til sjøs regulert i en egen lov, lov 30. juni 1996 nr. 476 «om beskyttelse af havmiljø». Loven omfatter forurensning fra skip, luftfartøyer og plattformer. Loven implementerer MARPOL-konvensjonen i dansk rett og gir regler om bl.a. olje (kap. 2), flytende stoffer som transporteres i bulk (kap. 3), stoffer og materiale i emballert form, containere m.v. (kap. 4), faste stoffer som transporteres i bulk (kap. 5), kloakk (kap. 6), avfall (kap. 7), mottaksanlegg (kap. 8) og dumping (kap. 9).

## 5.2 Sverige

### 5.2.1 Innledning

I Sverige trådte ny «Fartygssäkerhetslag» i kraft 5. juni 2003 (2003:364). Bakgrunnen for lovrevisjonen var et ønske om å modernisere hele loven, forenkle den og bringe den i overensstemmelse med det internasjonale regelverket Sverige er bundet av.

Den svenske loven er grundig og stedvis ganske detaljert. Selv om den er grundig, omtales den likevel som en rammelov i forarbeidene. Et eget delegasjonskapittel angir hva det kan gis nærmere forskrifter om.

Kravene til skip er delt opp i to kapitler. Allmenne regler for bruk av skip står i kapittel 2, mens de særskilte kravene som gjelder for visse fartøy står i kapittel 3. De allmenne kravene omhandler bl.a. at skipet skal være sjødyktig og bemannet på en betryggende måte, samt at lasting og lossing skal foregå i betryggende former. Videre skal rederivirksomhet bedrives på en slik måte at sjøsikkerheten opprettholdes, samt at mennesker, miljø og eiendom blir beskyttet. De særskilte kravene fastsetter at skip av en viss størrelse eller skip som brukes til en viss type befraktning, må ha sertifikat. Videre er det krav om lastelinjer og sikkerhetsbesetning.

Forurensning til sjøs reguleres i «Lag om åtgärda mot förorening från fartyg», jf. punkt 5.2.7 nedenfor.

I det følgende gjennomgås enkelte viktige deler av «fartygssäkerhetslagen».

### 5.2.2 Lovens anvendelsesområde

Lovens § 1 gjelder anvendelsesområdet. Loven får anvendelse på alle fartøy som anvendes til sjøfart innen Sveriges sjøterritorium samt på svenske fartøy som anvendes til sjøfart utenfor sjøterritoriet.

Loven får også anvendelse på svenske rederier og på utenlandske rederier som driver sjøfart med svensk fartøy eller anvender annet fartøy til sjøfart innen Sveriges sjøterritorium. For krigsskip får loven bare anvendelse når regjeringen bestemmer det.

### 5.2.3 Nærmere om tilsyn

«Fartygssäkerhetslagen» regulerer tilsynet i kapittel 5. Kapitlet har 31 paragrafer. Tilsynet er delt inn i fire forskjellige typer «tillsynsförrättningar», nemlig «besiktning», «inspektion», «värdstatskontroll» og «rederikontroll».

Paragraf 1 fastsetter at «Sjöfartsverket» utøver tilsyn med loven.

Paragraf 3 regulerer tilsyn fra klassen. Er dette gjort av godkjent organisasjon, har det samme gyldighet som om det var gjort av Sjöfartsverket.

Paragraf 5 gir regler om når besiktelser skal holdes. Besiktelser skal holdes bl.a. for å undersøke skipets sjødyktighet (nr. 1), om det er egnet til passasjerskip (nr. 2) og om skipets sikkerhetsorganisasjon stemmer overens med rederiets sikkerhetsorganisasjon.

Paragraf 6 første ledd fastsetter at skip som bygges på svensk bestilling og som skal ha sertifikat, skal besiktes innen det tas i bruk.

Paragrafene 11-15 gjelder kontroll av ro-ro passasjerskip og hurtigbåter som frakter passasjerer i vanlig trafikk.

Paragraf 16 regulerer rederikontrollen. Tilsynet skal undersøke om sikkerhetsorganisasjonen tilfredsstillende kravene i kapittel 2 § 9 om at rederivirksomhet drives slik at sjøsikkerheten opprettholdes og mennesker, miljø og eiendom beskyttes.

I §§ 17-19 gis regler om selve «tillsynsforretningene».

I §§ 20-25 gis pliktene for rederen m.fl. Rederen og skipets eiere er ansvarlig for at skipet gjennomgår tilsyn, jf. § 20 første ledd.

I §§ 26-28 reguleres når tegninger av skipet skal gis til Sjöfartsverket.

### 5.2.4 Nærmere om forvaltningsmessige reaksjoner

De forvaltningsmessige reaksjonsmidlene er regulert i kapittel 6; innskrenkninger i retten til å anvende skip.

Paragraf 1 første ledd fastsetter når skipet kan tilbakeholdes. Dette gjelder bl.a. dersom det er grunn til å tro at skipet ikke er sjødyktig. Annet og tredje ledd gir hjemmel til å forby bruk av visse redskaper, lokaler, arbeidsprosesser og -metoder

og stoffer, istedenfor tilbakeholdelse av skipet. Dette er andre former for forvaltningsmessige reaksjonsmidler som verken er regulert i sjødyktighetsloven, utkast til ny skipssikkerhetslov eller i dansk lov.

Paragraf 2 fastsetter at skipet også kan holdes tilbake dersom tilsynet hindres i å gå om bord, eller hvis skipet mangler sertifikat.

Paragraf 3 angir grunner som gjør at skipet skal tilbakeholdes i motsetning til § 1 hvor det kan få slikt forbud. Skipet skal få reiseforbud dersom det mangler dokument om godkjent sikkerhetsorganisasjon for rederi og skip, om et brudd som angitt i § 1 fører til umiddelbar fare for liv eller eiendom.

Paragraf 5 fastsetter at svenske havner kan forbys å ta imot et skip dersom skipet har fått anløpsforbud til svensk havn.

Paragraf 6 fastsetter at ro-ro passasjerskip og hurtigferger i vanlig trafikk, skal forbys å gå i slik vanlig trafikk dersom visse krav ikke er oppfylt.

Paragraf 7 legger myndigheten til å treffe beslutninger etter kapitlet til Sjöfartsverket eller annen myndighet som regjeringen bestemmer.

Paragraf 8 fastsetter en måneds frist på å gi reiseforbud etter innledende besiktelse av fartøy i kapittel 5 § 11.

### 5.2.5 Nærmere om straff

Straffekapitlet i svensk lov er relativt detaljert. Nedenfor følger en kort gjennomgang av bestemmelsene. Straffebestemmelsene er inndelt etter strafferammene. Strafferammene er stedvis mye lavere enn i norsk og dansk rett på området. Skyldkravet er forsett eller uaktsomhet.

### 5.2.6 Nærmere om arbeidsmiljø

Skip var tidligere ikke omfattet av den svenske arbeidsmiljøloven (med unntak av krigsskip), men i forbindelse med ny fartygssäkerhetslag ble også arbeidsmiljøloven (1977:1160) gjort gjeldende for skipsfarten.

Den svenske sjømannsloven (1973:282) inneholder regler om tjenesteavtalen, mønstring, sjømannens krav på hjemreise og lønn og pleie ved sykdom, samt om arbeidet om bord på skipet.

I tillegg til dette har Sverige «Lag om vilotid for sjömän» (1998:958).

### 5.2.7 «Lag om åtgärder mot förorening från fartyg»

Når det gjelder det ytre miljø og forurensning fra skip, er regler om dette gitt i en egen lov; «Lag om

åtgärder mot förorening från fartyg» (1980: 424). Loven gir regler om bl.a. forbud mot forurensning fra skip (kap. 2), om mottaksanlegg for avfall fra skip (kap. 3), om fartøys konstruksjon m.m. (kap. 4), om dagbøker (kap. 5), om tilsyn (kap. 6), om forvaltningsmessige reaksjonsmidler i form av vannforurensningsavgift (kap. 8) og om straff (kap. 10).

### 5.3 Finland

---

Finland fikk ny «Lag om tillsyn över fartygssäkerheten» (fartygssäkerhetslagen) i 1995 (17.3.1995/370). Loven gjelder i hovedsak tilsyn med skip. I forhold til skips sjøsikkerhet, sikker drift og styringssystem (ISM), gjelder det som står i sjøloven eller som bestemmes i medhold av den, jf. «fartygssäkerhetslagen» § 3. Også reglene om skipsførens og rederens ansvar for fartøyet står i sjøloven. Dette er et noe annet system enn i Norge, Danmark og Sverige.

«Fartygssäkerhetslagen» får anvendelse på fartøyer som brukes til handelssjøfart i finsk sjøterri-

torium samt på finske fartøyer utenfor finsk sjøteritorium, jf. § 4 nr. 1. Loven får også anvendelse på de nevnte fartøyers finske redere samt utenlandske redere som driver handelssjøfart på finsk sjøteritorium, jf. § 4 nr. 2. Loven gjelder ikke for forsvarets fartøy.

«Fartygssäkerhetslagen» inneholder ingen bestemmelser om skipsførers eller rederiets ansvar for fartøyets sjødyktighet. Slike bestemmelser finnes i sjøloven.

Tilsynet med loven administreres i Finland av Sjöfartsverket. De nærmere reglene om når Sjöfartsverket kan utføre tilsyn og i hvilket omfang fremgår av lovens §§ 6 og 7. Kort sagt kan inspeksjon gjennomføres dersom fartøyet mangler nødvendige sertifikater og dokumenter, ved antagelse om at fartøyet ikke er sjødyktig eller dersom det for øvrig ikke oppfyller krav i loven eller i bestemmelser gitt i medhold av den eller bestemmelser som er bindende for Finland gjennom internasjonale avtaler. Sjöfartsverkets reaksjonsmidler er pålegg, innskrenkning i fartøyets drift eller av utrustning samt tilbakehold, jf. §§ 12 og 14.

## 6 Lovens formål

### 6.1 Gjeldende rett

---

Sjødyktighetsloven inneholder ikke en generell formålsbestemmelse, men i § 111 er det gitt en formålsbestemmelse knyttet til forurensning fra skip.

### 6.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

---

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår å innta en formålsbestemmelse i skipssikkerhetsloven.

Etter utvalgets oppfatning bør de verdier loven skal sikre inndeles i tre kategorier angitt i prioritert rekkefølge: liv og helse, miljø og materielle verdier. For det første skal loven beskytte liv og helse. For det annet skal skipssikkerhetsloven sikre «miljø». Først og fremst dekker dette begrepet det ytre miljøet, men også arbeidsmiljøet vil dekkes av uttrykket «miljø». For det tredje skal loven sikre «materielle verdier».

De relevante forholdsreglene er omtalt under fem bokstaver, som langt på vei har sitt motstykke i enkeltkapitler i lovforslaget. Utvalget foreslår der nest at formålsbestemmelsen angir på hvilken måte og med hvilke virkemidler lovens interesser bør beskyttes.

### 6.3 Høringsinstansenes syn

---

LO ønsker å knytte begrepet «hensiktsmessig tilsyn» i lovutkastets § 1 bokstav e til bestemmelsene i bokstav a til c, og at dette gjøres gjennomgående i lovtekst og proposisjon. Ellers er det ikke innkommet synspunkter knyttet til lovens formålsbestemmelse.

### 6.4 Departementets vurdering

---

Departementet er enig med Skipssikkerhetslovutvalget i at det er prinsipielt riktig å innta en formålsbestemmelse innledningsvis i loven, jf. utvalgets utkast til § 1-1. En slik bestemmelse vil synliggjøre hvilke interesser loven skal beskytte og tydeliggjøre hvordan lovens interesser kan fremmes. Departementet foreslår at formålsbestemmelsen forenkles da utvalgets utkast kan virke noe omstendelig, og på enkelte punkter ikke helt god språklig.

Et viktig fundament for å ivareta de interesser loven skal beskytte, er et velfungerende og kompetent tilsyn som kan føre kontroll med skip, rederier og dets sikkerhetsstyringssystemer, og ikke minst arbeide aktivt nasjonalt og internasjonalt slik at ulykker til sjøs best mulig kan forebygges. Departementet mener at uttrykket et «godt og tidsmessig tilsyn» er en kortfattet betegnelse som gir en dekkende beskrivelse av det overordnede formålet med tilsynet. Samtidig er departementet også enig med LO i at formålet med tilsynet bør være knyttet opp mot alle elementene i formålsbestemmelsen. I uttrykket et «godt og tidsmessig tilsyn» ligger altså en forutsetning om at tilsynet skal bidra til å fremme et høyt sikkerhetsnivå på skip, forebygge forurensning til det ytre miljø og bidra til et godt arbeidsmiljø og sikre arbeidsforhold om bord. Ved den endringen det foreslås i hele strukturen i formålsbestemmelsen finner departementet det imidlertid ikke nødvendig å foreta noen ytterligere presisering i forslaget til § 1 for å synliggjøre sammenhengen mellom formålet med tilsynet og lovens øvrige formål.

Etter departementets oppfatning er det viktig at loven også har til formål å forebygge mot at terrorhandlinger og andre ulovlige handlinger utføres mot skip. Departementet vil derfor understreke at lovutkastet § 1 også omfatter denne type sikkerhet.

## 7 Lovens virkeområde

### 7.1 Lovens saklige virkeområde

#### 7.1.1 Gjeldende rett

Lovens § 1 gjelder det saklige virkeområdet. I utgangspunktet skal norske skip på 50 tonn og over underkastes kontroll med alle forhold som er av betydning for skipets sjødyktighet, jf. § 1 første ledd. Lovens anvendelse er således knyttet til lovens kontrollplikt.

Imidlertid blir bestemmelsen både presisert og begrenset i annet ledd. For det første fastsettes at skip på mellom 15 meter og 50 tonn skal bygges etter Skipskontrollens regler, dvs. regler gitt av Sjøfartsdirektoratet, jf. annet ledd første punktum. (Skip på 15 meter eller større vil også ha oppgitt tonnasje i skipsmålingsdokumenter. Etter konverteringsreglene i forskriftsverket tilsvarer 15 meter en bruttotonnasje på 25.)

For det andre fastsetter annet ledd annet punktum at lovens § 35 nr. 2 får anvendelse på skip mellom 15 meter og 50 tonn som kjøpes inn fra utlandet. For det tredje vil lovens § 12 nr. 2 og 3 og kapittel 4 komme til anvendelse på skip uansett størrelse når skipet brukes i næring eller det plikter å ha fartstillatelse eller annet sertifikat etter bestemmelser gitt i eller i medhold av sjødyktighetsloven, jf. annet ledd tredje punktum. Annet ledd tredje punktum ble tilføyd ved lov 25. mai 1984 nr. 31 for å gi klar hjemmel til å foreta uanmeldte tilsynsbesøk på skip som er under den generelle grensen for periodisk kontroll (50 bruttotonn).

Tredje ledd nr. 1 fastsetter at Kongen, i den utstrekning det anses påkrevd, kan gi forskrifter om at loven også skal gis anvendelse på skip av mindre tonnasje enn nevnt i første ledd, dvs. under 50 tonn. Dette er gjort ved flere forskrifter.

Etter tredje ledd nr. 2 kan Kongen, i den utstrekning det anses påkrevd, gi loven anvendelse på «boreplattformer og andre flyttbare innretninger for undersøkelse etter, utnyttelse, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster, samt flyttbare innretninger til hjelp for slik virksomhet». For miljøspørsmål er bestemmelsen ytterligere presisert i § 111. Siden 1998 har det fra myndighetssiden vært lagt til grunn at de maritime funk-

sjonene til disse innretningene, dvs. krav som er nødvendig for å ivareta sikkerheten, skal reguleres av det maritime regelverket, mens de petroleumsrettede funksjonene skal reguleres av petroleumsregelverket. Det er gitt en rekke forskrifter som gir sjødyktighetsloven anvendelse på flyttbare innretninger, og i disse er Sjøfartsdirektoratet bemyndiget til å utføre kontroll med innretningenes sjødyktighet. Forskriftene gjelder alle norskregistrerte flyttbare innretninger uansett hvor de befinner seg.

Etter tredje ledd nr. 3 kan Kongen gi loven anvendelse på «flytekran, flytedokk, mudderapparat og andre flytende innretninger». Dette har Sjøfartsdirektoratet gjort i en viss utstrekning. Flytekran og mudderapparat er stort sett under forflytning på samme måte som skip, og har da sertifikater for lasteskip. Flytedokker er imidlertid bare sertifisert dersom de forflyttes, noe som skjer sjelden.

I tillegg fastsetter sjødyktighetsloven § 94 at alle passasjerskip som fører mer enn 12 passasjerer omfattes av loven og er kontrollpliktige. Dette gjelder også for passasjerskip som fører 1 voksen eller flere for hver 25 tonnasjeenheter, jf. § 94 annet ledd.

Forsvarets skip er ikke omfattet av loven, jf. sjødyktighetslovens § 108.

#### 7.1.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår en del prinsipielle endringer i forhold til sjødyktighetslovens virkeområde, bl.a. en tydeligere sonndring mellom saklig og geografisk virkeområde. Utvalget foreslår at loven i utgangspunktet bør ha en bred innfallsvinkel, men at det gis adgang til å gi unntak for spesielle kategorier av skip slik at særlige regler kan utvikles gjennom forskriftsverket, tilpasset de behov ulike typer skip har.

I forhold til norske skip, uansett hvor de befinner seg, foreslår utvalget at alle skip bør omfattes av loven. Forsvarets skip vil dermed omfattes av loven i utgangspunktet, noe utvalget begrunner med at de bærende hensyn i lovutkastet også vil gjelde Forsvarets skip. For mindre skip til

bruk i næringsvirksomhet finner utvalget det naturlig at en ny skipssikkerhetslov i utgangspunktet fullt ut må komme til anvendelse på dem. Utvalget mener det er nødvendig å åpne for at skipssikkerhetsloven må kunne fravikes når det gjelder mindre skip i næringsvirksomhet, eventuelt at det kan gis særregler for slike skip. Forslag til skipssikkerhetslov er først og fremst skrevet med sikte på større skip, og det er ikke gitt at reglene vil passe like godt på alle punkter for de mindre skipene. Utvalget peker også på at det internasjonale regelverket som lovutkastet og de tilhørende forskriftene bygger på, normalt ikke vil få anvendelse på slike mindre skip.

Utvalget er kommet til at skip under 24 meter som brukes utenfor næringsvirksomhet, bør unntas fra reguleringen i en ny skipssikkerhetslov. Det foreslås i stede å foreta endringer i lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter. De foreslåtte endringene i fritids- og småbåtloven er først og fremst gitt for å dekke opp de områder i loven som tidligere var regulert av sjødyktighetsloven og som kom til anvendelse for fartøysgruppen.

I Skipssikkerhetslovutvalgets utredning er virkeområdet for flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet drøftet utførlig. Utvalget foreslår ingen endringer i virkeområdet for flyttbare innretninger. Begrunnelsen til utvalget er først og fremst å finne en god og hensiktsmessig avgrensning av begrepet «flyttbare innretninger til bruk i petroleumsvirksomheten». Her mener utvalget at utgangspunktet må være at begrepet bare vil omfatte innretninger der flytting fra ett område til et annet inngår som et normalt driftskonsept for vedkommende innretning. Skipssikkerhetsloven vil derfor ikke kunne gis anvendelse på innretninger som er prosjektert og bygget med sikte på å anvendes for petroleumsvirksomhet på et bestemt felt, hva enten vedkommende innretning i prinsippet er flyttbar eller ikke. Utvalget har dermed konkludert med at flyttbare innretninger bør omfattes av loven på samme måte som etter sjødyktighetsloven, dvs. kun dersom det eksplisitt er kommet til uttrykk i forskrift.

For flytekran, flytedokk, mudderapparat og lignende flytende innretning foreslår utvalget i all hovedsak en videreføring av gjeldende rett.

### 7.1.3 Høringsinstansenes syn

Flere høringsinstanser har kommentert lovens saklige virkeområde.

*Arbeids- og sosialdepartementet* slutter seg til utvalgets konklusjon om virkeområde for flyttbare innretninger. Videre pekes det på at det kan være

fritidsbåter under 24 meter som har ansatte om bord, og som ikke vil få et fullgodt vern i forhold til bestemmelser om personlig sikkerhet. På denne bakgrunn foreslås å åpne for at kapittel 4 kan gjelde helt eller delvis for fritidsbåter under 24 meter. Arbeids- og sosialdepartementet foreslår dessuten å presisere at § 2 tredje ledd bokstav a gjelder skip i næringsvirksomhet.

*Fiskeri- og kystdepartementet* bemerker at Kystverket Rederi har som hovedoppgave å administrere og drive skip som Kystverket benytter til oppsetting og vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner. Fiskeri- og kystdepartementet antar at skip under 24 meter som benyttes til slike oppgaver ikke omfattes av loven, og ber også om en presisering av hva som ligger i begrepet næringsvirksomhet. Fiskeri- og kystdepartementet ber også om at det tas høyde for at loven delvis kan fravikes for fartøy som inngår i den nasjonale oljevernberedskapen.

Fiskeri- og kystdepartementet uttaler videre at dersom Kystverkets personell omfattes av lovutkastet, bes det om at de regler som skal gjelde for mindre skip i næringsvirksomhet utformes på en slik måte at det gjøres en klar avgrensning mot arbeidsmiljøloven. Personell i Kystverket Rederi jobber dels på land og dels til sjøs, og omfattes av arbeidsmiljøloven når de arbeider på land.

*Forsvarsdepartementet* uttaler følgende om anvendelsen av loven overfor Forsvarets skip:

«Sjøforsvarets virksomhet skiller seg ut fra sivil virksomhet først og fremst med henblikk på hensiktene til fartøyene. Fartøyene er "redskaper" tiltenkt brukt i forhold til militære operasjoner. Operasjoner og oppgaver avstedkommer derfor dimensjonerende krav til materiell og personell som i stor grad er annerledes enn sivil virksomhet.

...

Imidlertid når man ser bort ifra selve fartøyenes hensikt (militær kontra sivil) så er militære og sivile fartøyer like fordi de begge er tiltenkt oppgaver i det samme sjøvannselementet. Forsvaret erkjenner derfor at det prinsipielle i lovgivningen i utgangspunktet kan følges fordi det vil gi best skipsikkerhet også for Forsvarets fartøyer (den sivile ekvivalenten).»

*Sjøfartsdirektoratet* viser til det foreslåtte unntaket for skip under 24 meter i tredje ledd og peker på at det kan være behov for å foreta delvis fritak fra loven med tilhørende forskrifter for fartøy over 24 meter som fører tolv passasjerer eller færre. Videre savner direktoratet en klargjøring av om

ekstremспорт, når det er næringsvirksomhet, bør falle inn under loven.

*Norsk Forening for Sjøfartsmedisin* savner for sin del en klarere begrunnelse for hvorfor Forsvarets skip skal omfattes av loven. Foreningen stiller også spørsmålsteget ved behovet for unntaket for skip på elver og innsjøer.

*Hurtigbåtenes Rederiforbund* påpeker at det er et generelt problem at nytt regelverk, særlig regler initiert fra IMO og EU, ikke er tilpasset mindre fartøyer. Forbundet uttaler følgende om Skipssikkerhetslovutvalgets vurderinger knyttet til å fravike loven for mindre skip:

«Nettopp muligheten for fravik og tilpasninger ser HRF som meget viktig og at det som står videre under 6.4.1.2 Mindre skip i næringsvirksomhet blir fulgt opp slik at skipssikkerhetsloven kan tilpasses der dette er nødvendig og formålstjenlig. Flere av disse fartøyene er mer lik fritidsbåter enn større skip.»

#### 7.1.4 Departementets vurdering

##### Generelt

Departementet er enig i Skipssikkerhetslovutvalgets vurdering om at lovens innfallsport bør være bred og favne vidt. Selv om skipstyper, deres konstruksjon, formål, anvendelse og drift kan variere i betydelig utstrekning, vil de hensyn som bærer loven, nemlig hensyn til liv, helse, miljø og materielle verdier, stå like sterkt for alle typer skip. De fleste av lovens bestemmelser er dessuten utformet så generelt at de bør kunne komme til anvendelse for de aller fleste skip uten større praktiske problemer. Departementet er også enig i utvalgets beskrivelse av hva som skal anses som skip, og at loven som sådan ikke har noen nedre grense for å komme til anvendelse. Det er etter departementets syn også klargjørende at lovutkastet ikke benytter ulike måleenheter slik som i sjødyktighetslovens § 1.

Selv om lovens utgangspunkt er at den gjelder alle skip, er det likevel nødvendig å avgrense lovens saklige virkeområde på enkelte punkter. Det er også praktisk viktig å ha tilstrekkelig adgang i loven til å kunne tilpasse forskriftverket de særskilte behov som finnes for visse kategorier skip. Departementet viser til vurderingene som er gjort av Skipssikkerhetslovutvalget m.h.t. muligheten for å fravike loven for visse typer skip i forslaget § 2 tredje ledd, men finner grunn til å presisere enkelte av unntakshjemlene nedenfor.

Reguleringen av flyttbare innretninger og flytende innretninger er drøftet utførlig av Skipssikkerhetslovutvalget, og departementet gir sin tilslutning til de vurderinger som her er gjort.

##### *Lovens anvendelse på fritids- og småbåter*

Overfor skip som anvendes utenfor næringsvirksomhet, dvs. fritidsbåter, er departementet enig med utvalget i at fritids- og småbåtloven bør komme til anvendelse for slike når de er under 24 meter. For andre skip under 24 meter kommer skipssikkerhetsloven til anvendelse.

Arbeids- og sosialdepartementet peker på at det kan være fritidsbåter under 24 meter som har ansatte om bord, og som da ikke vil få et fullgodt vern i forhold til bestemmelser om personlig sikkerhet. Nærings- og handelsdepartementet er enig i at fritids- og småbåtloven ikke gir et tilstrekkelig vern for den som har sitt arbeid om bord. Selv om det i praksis vil være et fåtall arbeidstakere dette dreier seg om, bør det være hjemmel i skipssikkerhetsloven til å la deler av den – og da siktes det i første rekke til bestemmelsene om personlig sikkerhet – komme til anvendelse for slike fritidsbåter. Forskriftsfullmakt til dette foreslås inntatt i § 2 annet ledd bokstav c.

Departementet er også enig med Sjøfartsdirektoratet og Hurtigbåtenes Rederiforbund i at det bør være adgang til å unnta eller fravike loven for mindre skip som omfattes av den og skip som fører et begrenset antall passasjerer (inntil 12). For denne type skip vil dessuten det internasjonale regelverket bare i unntakstilfeller komme til anvendelse. Paragraf 2 tredje ledd foreslås endret for å ivareta disse hensynene. Utvalgets utkast til tredje ledd foreslås dessuten oppsplittet i to ledd (tredje og fjerde ledd). Dette for å tydeliggjøre at tredje ledd gjelder unntak fra loven, mens det i fjerde ledd kan foretas fravik fra loven.

##### *Begrepet «næringsvirksomhet»*

Departementet gir sin tilslutning til utvalgets vurderinger om hva som skal anses som næringsvirksomhet og viser til utvalgets drøftelse på dette punkt (jf. NOU 2005:14 På rett kjø, side 103 høyre spalte). På bakgrunn av høringskommentarene vil departementet gi enkelte presiseringer av begrepet.

Skipssikkerhetslovutvalget har drøftet begrepet næringsvirksomhet, uten å ta uttrykkelig stilling til om skip som drives av staten skal anses som næringsvirksomhet. Et naturlig språklig utgangspunkt vil være at statlige skip som drives på ikke-kommersiell basis, ikke omfattes av begrepet næringsvirksomhet. Departementet vil likevel understreke at skipssikkerhetsloven som hovedregel får anvendelse også for slike statlige skip, og at loven ikke stiller som kriterium at et skip skal drives i næringsvirksomhet for å komme til anven-



delse. Arbeids- og sosialdepartementets forslag om å presisere at forslaget § 2 tredje ledd bokstav a gjelder skip i næringsvirksomhet, kan på denne bakgrunn ikke tas til følge.

Sjøfartsdirektoratet tar opp spørsmålet om ekstremспорт faller inn under lovens virkeområde dersom det utøves som ledd i næringsvirksomhet, og sikter særlig til havrafting. Til dette vil departementet bemerke: Havrafting er en type virksomhet som i mange tilfeller oppfyller kriteriene for å karakteriseres som næringsvirksomhet. At virksomheten har et sportslig preg over seg tilsier ikke i seg selv at slike aktiviteter faller utenfor loven. Departementet slutter seg til Skipssikkerhetslovutvalgets vurdering om at havrafting omfattes av loven dersom den som forestår virksomheten deltar med fører eller mannskap. På den annen side mener departementet at elverafting og lignende aktiviteter på elver og innsjøer ikke bør reguleres av skipssikkerhetsloven.

Etter departementets oppfatning er det et behov for en lovhjemmel for å regulere havrafting og lignende sportspregede aktiviteter som innebærer befordring av personer til sjøs. Selv om de som deltar i slike aktiviteter gjør det med viten og vilje om de risikoer som er forbundet med havrafting, bør det være på plass et regelverk som beskytter liv og helse til de ombordværende. Her ligger etter departementets syn den største utfordringen i å utvikle et overordnet forskriftsverk som er skreddersydd for de særlige behov som ligger i havrafting og lignende aktiviteter.

#### *Lovens anvendelse overfor Forsvarets skip og andre statlige skip*

Departementet slutter seg til utvalgets utgangspunkt om at lovens bestemmelser er så fundamentale og prinsipielle for sikker operasjon av ethvert skip, også Forsvarets skip, at loven også bør omfatte slike i prinsippet. Etter departementets oppfatning vil det være mest hensiktsmessig om den nærmere anvendelsen av loven overfor Forsvarets fartøy gis i form av en rammeforskrift. Det vil også være naturlig at Forsvarsdepartementet får fullmakt til å gi nærmere forskrifter, og at disse utformes i samarbeid med Forsvaret selv.

Dessuten ser departementet behov for å kunne foreta nødvendige tilpasninger til loven i forskriftsverket for *andre statlige skip* enn Forsvarets når de drives utenfor næringsvirksomhet. Internasjonale konvensjoner gjør ofte unntak for denne type skip. I § 2 tredje ledd foreslås derfor inntatt et eget underpunkt om at det i forskrift kan bestemmes at loven helt eller delvis ikke skal gjelde for andre

statlige skip enn Forsvarets skip som drives utenfor næringsvirksomhet. Med en slik hjemmel vil det også være adgang til å foreta nødvendige tilpasninger i forhold til arbeidsmiljøloven for bl.a. skip som drives av Kystverket Rederi. For skip som inngår i den nasjonale oljevernberedskapen vil loven dermed etter en konkret vurdering også kunne fravikes på samme grunnlag. Departementet vil likevel understreke at fravik i forskriftsverket for statlige skip bør benyttes med varsomhet slik at sikkerhets- og miljøstandarden for statlige skip ikke reduseres. For fylkeskommunale og kommunale skip kan ikke departementet se at det er hensiktsmessig med en generell unntaksadgang slik som for statlige skip. Enkelte fylkeskommunale skip drives for eksempel i dag i opplæringsøyemed for skoleungdom, og sikkerheten er her ekstra viktig å legge vekt på.

## **7.2 Lovens geografiske virkeområde**

### **7.2.1 Gjeldende rett**

Sjødyktighetsloven § 1 fjerde ledd gir Kongen fullmakt til å bestemme at loven skal gjelde for utenlandske skip og utenlandske innretninger som nevnt i tredje ledd nr. 2 og 3, når disse befinner seg i indre norsk farvann. Det samme gjelder når disse befinner seg på norsk sjøterritorium eller på norsk del av kontinentalsokkelen, i Svalbards indre farvann og territorialfarvann, eller i Norges økonomiske sone, med mindre annet følger av regler som er anerkjent i folkeretten eller av overenskomst med fremmed stat. Fullmakten er delegert til Nærings- og handelsdepartementet og Miljøverndepartementet som har delegert fullmakt videre til Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet har gjort deler av forskriftsverket gjeldende for utenlandske skip og flyttbare innretninger. Det er først og fremst regler knyttet til kontroll av fremmede skip som anløper norsk havn, som er regulert av forskriftsverket. I tillegg er en del miljøbestemmelser gjort gjeldende for utenlandske skip og flyttbare innretninger. Henvisningen til Svalbard ble tatt inn i loven i forbindelse med vedtaket av lov 15. juni 2001 nr. 79 (svalbardmiljøloven). Beslutningen om å gjøre loven gjeldende i Svalbards indre farvann og territorialfarvann etter § 1 fjerde ledd anses ikke å omfattes av den tidligere delegasjonen, og skal derfor fattes av Kongen. Utenlandske skip omfattes således av forskrifter gitt i medhold av sjødyktighetsloven bare dersom dette står uttrykkelig i virkeområdet.

### 7.2.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Utvalget foreslår å presisere at loven gis anvendelse for norske skip uansett hvor de befinner seg. Overfor utenlandske skip foreslår utvalget at loven som hovedregel bør omfatte disse når de befinner seg innenfor lovens geografiske virkeområde, dvs. innenfor Norges territorialfarvann, i Norges økonomiske sone og på norsk kontinentalsokkel. Dette først og fremst for å markere Norges rolle som kyststat. Med dette foreslår utvalget å «speilvende» dagens virkeområde i sjødyktighetsloven slik at forskriftsverket uttrykkelig må unnta utenlandske skip for at loven ikke skal få anvendelse for dem. Forslaget innebærer også at loven vil få anvendelse på utenlandske skip innenfor Norges territorialfarvann ved Svalbard og Jan Mayen, jf. punkt 7.3 nedenfor.

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår også at det inntas en hjemmel for å gi loven anvendelse for utenlandske skip på det åpne hav eller i andre lands sjøterritorier.

### 7.2.3 Høringsinstansenes syn

En rekke høringsinstanser har kommentert lovens geografiske virkeområde.

Fiskeri- og kystdepartementet, Forsvarsdepartementet og Utenriksdepartementet, Høgskolen i Vestfold, Rederienes Landsforening, Sjøassurandørernes Centralforening (CEFOR), gir sin tilslutning til at loven som utgangspunkt gis anvendelse for utenlandske skip.

*Fiskeri- og kystdepartementet* uttaler følgende om forslaget om å gi loven anvendelse for utenlandske skip:

«Dette gir i forhold til dagens sjødyktighetslov en klarere markering av Norges interesse som kyststat i forhold til utenlandske skip som trafikkerer våre kystnære farvann.»

*Forsvarsdepartementet* uttaler:

«Vi er også enig i utvalgets vurdering av behovet for å markere Norges interesser som kyststat ved at utenlandske skip som trafikkerer våre kystnære områder, holder en sikkerhetsmessig standard i tråd med hva som kreves av norske skip i henhold til aksepterte internasjonale standarder.»

*Utenriksdepartementet* uttaler:

«Utenriksdepartementet støtter utvalgets forslag om å speilvende det prinsippet som gjelder i dagens sjødyktighetslov slik at den nye skipssikkerhetsloven gis direkte anvendelse på utenlandske skip. Denne direkte anvendelsen

må imidlertid, som utvalget legger opp til, bero på hvor det utenlandske skipet geografisk befinner seg og gjelde med de begrensninger som ellers følger av folkeretten.»

*Høgskolen i Vestfold* fremhever behovet for å la loven gjelde for utenlandske skip i norsk territorialfarvann, norsk økonomisk sone og på norsk kontinentalsokkel og uttaler videre:

«Dersom forventningen om raskt økende aktivitet på russisk og norsk sokkel i Barentshavet slår til, vil det også føre til en markant økning i skipstrafikken. I et sikkerhetsperspektiv er det vesentlig at norske myndigheter gis anledning til å iverksette nødvendige kontrolltiltak overfor norske så vel som utenlandske fartøy.»

*Nordisk Skipsrederforening* inntar en noe mer skeptisk holdning og uttaler at mange av lovens bestemmelser ikke vil være rimelige å gi anvendelse for utenlandske skip. Foreningen uttaler bl.a.:

«For internasjonal skipsfart er det viktig at den frie ferdselen ikke hindres ved at enkelte land eller regioner kommer med særkrav som medfører at man individuelt må tilpasse seg i forhold til hvilket land man skal til eller hvilken økonomisk sone man seiler gjennom.»

### 7.2.4 Departementets vurdering

Departementet slutter seg til Skipssikkerhetslovutvalget og flertallet blant høringsinstansene i at loven som hovedregel bør gis anvendelse for utenlandske skip.

I forhold til hjemmelen til å anvende loven for overtredelse av utenlandske skip på det åpne hav eller i andre lands sjøterritorier, må denne adgangen benyttes med varsomhet og i unntakstilfeller. Det forutsettes at det i første rekke er miljøovertredelser på det åpne hav som vil være aktuelt å sanksjonere gjennom skipssikkerhetsloven.

## 7.3 Lovens anvendelse på Svalbard og Jan Mayen

### 7.3.1 Gjeldende rett

Lov 17. juli 1925 nr. 11 om Svalbard § 2 fastsetter utgangspunktet for norsk lovgivnings anvendelse på Svalbard. Norsk privatrett og strafferett og den norske lovgivning om rettspleien gjelder for Svalbard, når ikke annet er fastsatt, jf. § 2 første ledd. Etter § 2 annet ledd gjelder andre lovbestemmelser ikke uten at det er særskilt fastsatt. For norske skip

kommer sjødyktighetsloven til anvendelse på Svalbard.

Kongen er i sjødyktighetsloven § 1 fjerde ledd gitt hjemmel til å gi loven helt eller delvis anvendelse for utenlandske skip og utenlandske innretninger i indre norsk farvann, på norsk sjøterritorium eller norsk del av kontinentalsokkelen, i Svalbards indre farvann og territorialfarvann, eller i Norges økonomiske sone. For Svalbards vedkommende er det ikke gitt slike forskrifter, og sjødyktighetsloven gjelder dermed ikke for utenlandske skip og innretninger i farvannene rundt Svalbard. Det utøves derfor heller ingen ordinær havnestatskontroll for utenlandske skip som anløper Svalbard, slik det gjøres for utenlandske skip som ankommer norske havner på fastlandet.

I medhold av svalbardloven § 4 er det gitt forskrift som fastsetter at ethvert passasjerskip uansett størrelse som fører passasjerer i farvannene innenfor sjøterritoriets grense ved Svalbard, skal være utstyrt med passasjersertifikat som dokumenterer at skipet kan føre passasjerer i de nevnte farvann. Denne forskriften gjelder både for norske og utenlandske skip. Kontrollen med at sertifikatplikten overholdes er lagt til Sysselmannen, jf. § 4 nr. 1.

Når det gjelder gjennomføring av det internasjonale regelverket om sikkerhet og terrorberedskap for skip og havner, er det for Svalbards del med hjemmel i svalbardloven § 4 fastsatt en egen forskrift om dette.

### 7.3.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget bygger sin innstilling på Polarutvalgets anbefalinger fra 2002 om å gi lovverket større anvendelse overfor utenlandske skip på Svalbard enn gjeldende rett. Utvalget foreslår at loven gis anvendelse for utenlandske skip i Norges territorialfarvann rundt Svalbard og Jan Mayen, så langt dette er forenlig med folkeretten. Kontrollen med utenlandske skip foreslås lagt til Sjøfartsdirektoratet.

### 7.3.3 Høringsinstansenes syn

*Fiskeri- og kystdepartementet* uttaler følgende om lovens anvendelse på Svalbard:

«Fiskeri- og kystdepartementet er tilfreds med at utvalgets forslag innebærer at skipssikkerhetsloven får anvendelse på Svalbard. Dette er i tråd med anbefalingen fra den interdepartementale arbeidsgruppen under Polarutvalget.»

*Justis- og politidepartementet* fremhever innledningsvis at nivået på sjøsikkerheten i farvannene ved Svalbard ligger betydelig under nivået for farvannene rundt fastlands-Norge. Videre uttales det at:

«Justis- og politidepartementet merker seg at Polarutvalgets anbefalinger er fulgt opp i lovutkastet ved å gi den anvendelse i Svalbards territorialfarvann. I tillegg til at man på denne måten vil ha de samme krav til norske og utenlandske skip, innebærer det mulighet til å gjennomføre havnestatskontroll i Svalbards territorialfarvann.»

Justis- og politidepartementet gjør også oppmerksom på at krav til bunkersoljekvalitet ved ferdsel innenfor visse områder ikke vil bli gitt i medhold av skipssikkerhetsloven, men som en restriksjon på ferdsel i ulike verneområder fastsatt med hjemmel i miljølovgivningen for Svalbard.

*Utenriksdepartementet* understreker at lovutkastet medfører at loven ikke får direkte anvendelse for utenlandske skip i fiskerivernsonen ved Svalbard og Jan Mayen, og legger til grunn at dette var et bevisst valg fra utvalget. Samtidig foreslår Utenriksdepartementet en presisering i utvalgets utkast til § 1-3 annet ledd bokstav a, ved å stryke ordet «territorialfarvann» på slutten av setningen.

*Sysselmannen på Svalbard* uttaler at det er positivt at lovutkastet i større grad klargjør hvilket regelverk som gjelder for norske og utenlandske skip på Svalbard. Samtidig peker Sysselmannen på at det er en rekke særegenheter ved Svalbard både i forhold til administrasjon og lovgivning (svalbardtraktaten) som tilsier at deler av lovutkastet ikke vil være hensiktsmessig å innføre for farvannene rundt Svalbard. Det er derfor behov for en særskilt forskriftshjemmel for å ta høyde for de stedlige forhold rundt Svalbard. Det bes dessuten om en avklaring i proposisjonen på forholdet mellom svalbardmiljøloven og skipssikkerhetsloven. Sysselmannen viser også til at utredningen nevner at regler om bunkerskvalitet kan innføres gjennom skipssikkerhetsloven, men at prosessen så langt har lagt opp til regulering i medhold av svalbardmiljøloven.

### 7.3.4 Departementets vurdering

Lovens anvendelse i Norges territorialfarvann ved Svalbard og Jan Mayen er et særskilt spørsmål i tilknytning til lovens geografiske virkeområde. Departementet slutter seg til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag om å gi loven anvendelse innenfor norsk territorialfarvann ved Svalbard og Jan

Mayen. For øvrig er departementet enig i at lovteksten i § 3 annet ledd bokstav a bør presiseres i tråd med forslaget fra Utenriksdepartementet.

Når det gjelder forslaget fra Sysselmannen på Svalbard om å innta en særskilt forskriftshjemmel for å kunne fravike loven ved Svalbard, er dette etter departementets oppfatning ikke nødvendig. For norske skip kommer loven til anvendelse uansett hvor de befinner seg, herunder ved Svalbard og Jan Mayen. Adgangen til å fravike loven for norske skip er forholdsvis vid, jf. § 2 tredje og fjerde ledd og departementet ser ikke ytterligere behov for å unnta loven for norske skip. For utenlandske skip vil det være mulig å unnta og fravike loven gjennom forslaget § 2 tredje ledd bokstav h og fjerde ledd. Denne hjemmelsfullmakten må ses i lys av det geografiske virkeområde i § 3, slik at det også vil være mulig å tilpasse forskriftverket for utenlandske skip i Norges territorialfarvann rundt Svalbard og Jan Mayen.

For øvrig er departementet enig med Justis- og politidepartementet og Sysselmannen i at reguleringen av bunkerskvalitet vil være mest naturlig å gi som en restriksjon på ferdsel i ulike verneområder fastsatt med hjemmel i miljølovgivningen for Svalbard, og ikke skipssikkerhetsloven.

## 7.4 Hvilke personer loven gjelder for

### 7.4.1 Gjeldende rett

Sjødyktighetslovens krav er først og fremst rettet mot skipet som sådant. I tillegg til pliktbestemmelsen i § 106 bruker loven enkelte steder uttrykket «mannskap». Sjømannsloven på sin side slår fast at den gjelder for «den som har sitt arbeid om bord» på skip.

### 7.4.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår å bruke sjømannslovens terminologi slik at loven får anvendelse for «den som har sitt arbeid om bord» på skip. Normalt vil dette være i form av et ansettelsesforhold, men utvalget legger til grunn en vid tolking av begrepet slik at det også omfatter personer med en mindre fast tilknytning, som for eksempel reisereparatører og los, som bare er om bord i kortere perioder. På den annen side legger utvalget til grunn at skipssikkerhetsloven ikke omfatter personer som arbeider om bord på skipet mens det ligger til kai, på samme måte som sjømannsloven.

Lovutkastet omfatter også de som arbeider i rederiets landorganisasjon, og i forslaget kapittel

9 og 10 er uttrykket «den som handler på vegne av rederiet» benyttet.

### 7.4.3 Høringsinstansenes syn

Fiskeri- og kystdepartementet ber om avklaring på om statslos er omfattet av begrepet «den som har sitt arbeid om bord». Andre kommentarer er ikke gitt til dette punktet i utredningen.

### 7.4.4 Departementets vurdering

Departementet slutter seg i all hovedsak til utvalgets overveielser i forhold til hvem som omfattes av loven. Imidlertid finner departementet det nødvendig å foreta enkelte presiseringer av begrepet «den som har sitt arbeid om bord».

For skoleelever på videregående nivå hvor deler av undervisningen foregår på skip vil det ikke være naturlig å karakterisere dette som «arbeid om bord». Her mottas ingen ytelser i form av lønn eller annen godtgjørelse og elevene utøver normalt ikke arbeid. Det er imidlertid all grunn til å gi deler av loven tilsvarende anvendelse for skoleelever. Av særlig relevans er her reglene om personlig sikkerhet. Skoleelever bør gis den samme beskyttelse for liv og helse som andre som har sitt arbeid om bord, og de utdanningsinstitusjoner som driver denne form for opplæring bør særlig sørge for at sikkerheten ivaretas for skoleungdommene. Etter at den teoretiske delen av opplæringen er slutført starter en periode som lærling som normalt også innebærer godtgjørelse. I lærlingperioden vil elevene da omfattes av uttrykket «den som har sitt arbeid om bord».

Begrepet «den som har sitt arbeid om bord» vil på den annen side som utgangspunkt ikke omfatte statsloser. Imidlertid vil også loser i en viss utstrekning ha behov for den samme beskyttelse i forhold til personlig sikkerhet som ordinære mannskap. Det siktes her primært til at rederiets plikter til å treffe nødvendige sikkerhetstiltak og tilrettelegge arbeidet, også må gjelde overfor loser. Som eksempel kan nevnes forsvarlige sikkerhetsinnretninger som adkomstmidler for los, losleder etc. For de korte perioder som los er om bord, vil altså losen være et *rettighetssubjekt* i forhold til bestemmelser knyttet til personlig sikkerhet. Det er ikke intensjonen at loser skal være pliktsubjekter eller omfattes av straffebestemmelsene i loven. Loslovens bestemmelser vil fortsatt komme til anvendelse i forhold til arbeids- og hviletid og intensjonen er ikke å endre på forholdet til arbeidsmiljøloven. Det vil også være losloven som fortsatt vil regulere losens ansvar for losingen.

## 8 Plikter etter loven

### 8.1 Definisjonen av rederiet

#### 8.1.1 Gjeldende rett

Sjødyktighetsloven gir ingen definisjon av rederiet. Forskriftsverket som gjennomfører den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (ISM-koden), definerer imidlertid rederiet (selskapet).

#### 8.1.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Med den sentrale rollen rederiet har etter lovutkastet, mener Skipssikkerhetslovutvalget at rederibegrepet er viktig å definere, og foreslår en definisjon som ligger nært opp til ordlyden i ISM-koden, jf. utvalgets utkast til § 2-1. Definisjonen slår fast at eieren er å anse som rederiet, men at eieren kan velge å delegere ansvaret til en juridisk eller fysisk person som har samtykket i å overta ansvaret for skipets drift. Et slikt samtykke må omfatte alle plikter etter loven og komme skriftlig til uttrykk overfor tilsynsmyndigheten.

#### 8.1.3 Høringsinstansenes syn

*Arbeids- og sosialdepartementet* synes ordlyden i annet ledd er unødvendig tungt formulert og foreslår en omformulering uten å endre på det materielle innhold i bestemmelsen.

*Fiskeri- og kystdepartementet* uttaler:

«Det er behov for å utpeke ett bestemt rettssubjekt som klart er ansvarlig for de sikkerhetsstyringssystemer som innføres ved lovgivningen. Det bør fremgå helt klart hvem som har det overordnede ansvar, og det forutsettes at reder og registrert eier/reder ikke via avtale kan delegere ansvaret for skipssikkerheten til en tredjemann.»

*Justis- og politidepartementet* ber om en klargjøring av rederiet som pliktsubjekt sett i forhold til ISM-koden og uttaler:

«Etter vårt syn virker det hensiktsmessig at reglene om pliktsubjektet i den nye skipssikkerhetsloven på den samme måten knyttes direkte til den som er utpekt under ISM-koden

som ansvarlig for sikkerhetssystemene («selskapet»). (Etter ISM-koden artikkel 3.1 skal eieren, der denne har overlatt driften av skipet til andre, innrapportere hvem som er «selskapet», som er ansvarlig for skipets drift til sjøfartsmyndighetene, og dennes navn og adresse skal fremgå av ISM sertifikatene.) Det fremgår i utredningen punkt 4.2.3.2 på side 51 at det er reglene i ISM-koden som har dannet grunnlaget for forslaget § 2-1. Det er imidlertid noe uklart for oss hva utvalget konkret har tenkt med hensyn til forholdet til ISM-koden i denne forbindelse. Har det vært hensikten at pliktsubjektet skal være den samme personen som den som er «selskapet» etter ISM-koden (slik vi vil anse hensiktsmessig)? Vi ville gjerne sett dette klargjort.»

*Nordisk Skipsrederforening* mener det vil fremme lovens formål om den som reelt driver selskapet også har ansvaret. Foreningen stiller imidlertid spørsmålstegn ved om samtykke til å overta ansvaret for skipets drift vil bli gitt i praksis, og om vilkåret bør opprettholdes.

#### 8.1.4 Departementets vurdering

Departementet er enig i den prinsipielle innfallsvinkelen til Skipssikkerhetslovutvalget: Rederiet må tydelig defineres etter mønster fra ISM-koden og det må være en adgang for eieren til å overdra forpliktelsene etter loven til den som er ansvarlig for skipets drift. Med den oppsplitting av funksjoner og interesser som det ofte er på redersiden i dag, er det viktig at det ikke hersker tvil om hvem som er lovens sentrale pliktsubjekt. For omtale av ISM-koden, se punkt 4.2.3.

Det bør samtidig klargjøres at det må være sammenfall mellom den som er pliktsubjekt etter loven og den som er pliktsubjekt etter ISM-koden. En annen løsning ville være upraktisk og dessuten utydeliggjøre hvem som er hovedpliktsubjekt etter loven. Departementet fremmer derfor forslag om at det inntas en bestemmelse i § 4 første ledd om at den person eller organisasjon som står oppført som driftsansvarlig selskap på skipets sikkerhetsstyringssertifikat, er å anse som rederiet. Etter departementets oppfatning er det nødvendig at

samtykke til overtakelse av ansvar av lovens forpliktelser sendes til myndighetene. Dette både for å harmonisere med systematikken i ISM-koden, og for å skape notoritet om hvem som faktisk er rederiet etter loven. Justis- og politidepartementet peker på denne plikten i ISM-koden, og Nærings- og handelsdepartementet anser det som klargjørende om det inntas en egen bestemmelse i § 5 om at eieren må oppgi opplysninger om vedkommende person eller organisasjon til myndigheten. I dag sendes slike opplysninger til Skipsregistre. For at loven ikke skal legge hinder i veien for at opplysningene i fremtiden kan sendes til andre offentlige myndigheter, for eksempel tilsynsmyndigheten, foreslås det at opplysningene skal sendes til den myndighet som departementet bestemmer.

For de rederier som har krav til sikkerhetsstyringssystem i dag og hvor det foreligger en skriftlig erklæring om hvem som har ansvaret for sikkerhetsstyringssystemet, vil et slikt driftsansvarlig selskap automatisk være definert som rederi i forhold til § 4, uten at ytterligere samtykke er nødvendig å sende inn til myndighetene når loven trer i kraft.

Det kan det reises spørsmål om eieren også bør kunne overlate ansvaret for driften av skipet til andre også når det ikke er stilt krav til sikkerhetsstyringssystem. Departementet mener at det også i disse tilfellene vil være naturlig at eieren kan overlate driftsansvaret og forpliktelser etter loven til et driftsansvarlig selskap. For enkelte fartøysgrupper, særlig mindre fiskefartøy, vil det for øvrig i mange tilfeller være slik at eieren er sammenfallende med den som i praksis forestår driften.

Departementet har også vurdert om den som reelt sett står for driften av skipet, eller deler av driften, også bør ha plikter etter loven. Her kan tenkes enten den situasjonen at noen har overtatt driften uten at myndighetene har fått lovpålagte opplysninger om dette, eller at driftsfunksjonen er splittet opp slik at flere står for driften. Departementet er kommet til at det ikke er et behov for å gjøre andre enn den som formelt sett er å anse som rederi som pliktsubjekt. Etter dagens praksis sender tilsynsmyndigheten i all hovedsak forvaltningsvedtak til det selskap som står oppført i sikkerhetsstyringssertifikatet, og denne ordningen har fungert tilfredsstillende. Det er etter departementets syn tilstrekkelig for gjennomføring av forvaltningsvedtak at det er et formelt definert rederi som vedtakene kan adresseres til. I forhold til straff vil situasjonen være en annen og andre hensyn gjøre seg gjeldende. Her mener departementet det er grunn til å kunne ilegge straff for enkeltper-

soner i driftselskaper som ved å overtre sikkerhets- og miljøkrav bidrar til skade på liv, helse eller miljø eller at disse interessene settes i fare, selv om selskapet formelt sett ikke er å anse som «rederiet». Departementet foreslår derfor inntatt en bestemmelsen om dette i § 69 annet ledd. Se punkt 15.4.4.

## 8.2 Rederiets plikter

### 8.2.1 Gjeldende rett

Sjødyktighetsloven § 106 annet ledd fastsetter plikter for rederen eller den som handler for rederen, og gjør rederen til pliktsubjekt i forhold til disse pliktene. Bestemmelsen kom inn ved lovendring 2. august 1991 nr. 70 som en oppfølging av Scandinavian Star-ulykken. Den pålegger rederen å etablere rutiner som sikrer at et skip er i forsvarlig og forskriftsmessig stand, og at det blir besiktet i henhold til reglene.

Også § 106 tredje ledd gjør rederen til pliktsubjekt. Bestemmelsen ble tilføyd ved lovendring 10. juni 1977 nr. 67 for å gi en klarere utforming av ansvarsforholdet mellom reder og skipsfører om sikkerhetsmessige forhold. Den fastsetter at rederen ikke rettsstridig må bevirke eller medvirke til at et sjødyktig skip går til sjøs eller til at skipet brukes i strid med offentlige tillatelser. Forarbeidene fremholder at bestemmelsen ikke var ment å endre gjeldende rettstilstand, hvoretter skipsføreren har hovedansvar om bord for skipets drift. Heller ikke var det meningen å utvide rederiets ansvar. Tidligere fremgikk dette imidlertid bare indirekte gjennom bestemmelser i straffeloven, og det ble ansett hensiktsmessig med en egen bestemmelse i sjødyktighetsloven som ga informasjon om dette.

Sjødyktighetsloven har også enkelte spesialbestemmelser som pålegger andre enn skipsføreren og rederiet plikter, se for eksempel § 11 annet ledd, som ved bygging av skip her i landet pålegger verkstedet meldeplikt til tilsynet.

### 8.2.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget finner det klart at rederiet, og ikke skipsføreren, bør være det sentrale pliktsubjektet etter skipssikkerhetsloven. Utvalget begrunner dette med at rederiet i praksis vil være nærmest til å oppfylle lovens ulike krav. Rederiet har den økonomiske interesse i skipet og står nærmest til å sørge for tilføring av nødvendige økonomiske midler for å bygge og drive skipet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Rederiet er også nærmest til å ha oversikt over hvilke krav til sikker-

het som til enhver tid stilles og som dermed må oppfylles. Gjennom sikkerhetsstyringssystemet vil rederiet dessuten uansett måtte ta stilling til de risikofaktorer som det å drive skipsfart innebærer. Det er også rederiet, med sin tilgang til fagfolk på ulike felter, som vil kunne fastslå om skipet oppfyller de tekniske krav som lov og forskrifter oppstiller, om nytt mannskap til skipet tilfredsstiller lovens krav med hensyn til sertifikater, kvalifikasjoner, osv. For øvrig er det mye mindre avstand mellom rederi og skipsfører nå enn da sjødyktighetsloven ble til.

Utvalget deler inn rederiets plikter i en «påse» plikt og en «sørge for» plikt. «Påse» plikten er den mest omfattende plikten og er en overordnet plikt til å følge opp at loven og forskrifter gitt i medhold av den etterfølges i rederiet og på rederiets skip. Videre foreslår utvalget at rederiet har en plikt til å «sørge for» at alle forhold rundt liv, helse, miljø og materielle verdier beskyttes. I noen tilfeller foreslår utvalget at denne «sørge for» plikten legges på skipsføreren.

Lovteknisk foreslår utvalget å plassere rederiets plikter foran i loven, jf. lovutkastets kapittel 2.

### 8.2.3 Høringsinstansenes syn

*Justis- og politidepartementet* er enig i at det prinsipielt bør være rederiet som er det sentrale pliktsubjektet.

*Sjøfartsdirektoratet* ser positivt på at ansvaret i større grad plasseres hos rederiet. Direktoratet understreker også at loven først og fremst stiller minimumskrav og at det bør reflekteres i forslagsets § 2-2 at rederiet har en selvstendig plikt til å vurdere om minimumskravene er tilstrekkelig for å ivareta lovens formål.

*Høgskolen i Vestfold* slutter seg til inndelingen i plikter som er basert på prinsipper i oljesektoren, som gir et signal om at næringen benytter seg av de beste og mest oppdaterte standarder innen sikkerhet.

*Rederienes Landsforening* uttaler:

«Sjødyktighetslovens ansvarsbestemmelser har ikke fulgt utviklingen, hverken i skipsfarten, eller i samfunnet for øvrig. Vi deler derfor utvalgets vurdering av at det er rederiet som i all hovedsak er det naturlige ansvarssubjekt.»

*Sjøassurandørernes Centralforening (CEFØR)* mener det er en styrke at lovutkastet gjør rederiet til det sentrale ansvarssubjekt.

*Stiftelsen Skagerrak* mener lovutkastet i enda større grad burde sette rederiets plikter i fokus. Stiftelsen mener dessuten at det er uttalelser i

Skipssikkerhetslovutvalgets utredning som skaper usikkerhet i forhold til rederiets, skipsførers og det øvrige mannskapets plikter. Videre mener stiftelsen at lovutkastet bryter med bærebjelken i ethvert kvalitetssystem, nemlig å gi en klar definisjon av den enkeltes myndighet og ansvar. Stiftelsen viser i denne forbindelse til at ISM-koden bestemmer at rederiet skal fastslegge og definere ansvarsforhold og myndighet i rederiet.

### 8.2.4 Departementets vurdering

#### *Generelt om rederiets plikter*

Departementet slutter seg i det vesentligste til Skipssikkerhetslovutvalget forslag til og begrunnelse for at rederiet bør være hovedpliktsubjekt etter loven. De aller fleste høringsinstanser som har uttalt seg er også svært positive til at rederiet i større grad enn i dag gjøres til det sentrale plikt- og ansvarssubjekt etter loven.

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår en inndeling i «påse» plikt og «sørge for» plikt. I forhold til det konkrete innholdet i disse pliktene viser departementet til utvalgets innstilling og avsnittet nedenfor om overlatelse av «sørge for» plikten. Departementet vil bemerke at internasjonale pliktbestemmelser må tolkes i lys av den særlige betydningen pliktinndelingen har etter loven og innholdet i pliktene.

Departementet deler ikke Stiftelsen Skageraks oppfatning om at lovutkastet er uklart med hensyn til pliktinndelingen og at ansvar og myndighet er uklart definert i loven. Etter departementets oppfatning fremgår det tydelig av lovutkastet hvilke plikter det enkelte pliktssubjekt har etter loven, samtidig som de enkelte pliktbegrepene er gitt et klart innhold. Innenfor den ytre rammen som lovutkastet oppstiller, må rederiet nærmere definere og konkretisere ansvarsforholdene og myndighet internt i organisasjonen i samsvar med ISM-koden.

Selv om det er riktig som Sjøfartsdirektoratet påpeker, at loven og forskriftsverket er minimumsstandarder, vil ikke departementet fremme forslag om en uttrykt plikt i loven for rederiet til å vurdere om minimumskravet er godt nok for det enkelte skip. For det første bør i utgangspunktet de normer som uttrykkes i lov- og forskriftsverket være på et slikt nivå at hensynet til liv, helse, miljø og eiendom ivaretas i tilstrekkelig grad ved oppfyllelse av standardene. For det annet vil det av hensyn til forutberegnelighet og håndhevelse av regelverket være vanskelig å oppstille et så vidt generelt prinsipp. På den annen side vil det være slik at

rederiet ofte har gode forutsetninger for å vurdere om en fastsatt standard gir tilstrekkelig beskyttelse til de interesser loven skal verne for sine egne skip. En konkret vurdering, gjerne i forbindelse med kartlegging av risiko gjennom sikkerhetsstyringssystemet, kan dermed tilsi at tiltak utover den fastlagte normen bør iverksettes fra rederiets side for å ivareta lovens formål.

Departementet foreslår å endre bestemmelsen i § 6 om rederiets alminnelige plikter noe i forhold til utvalgets innstilling. Endringene er primært av redaksjonell karakter, men foreslås også til en viss grad for å tydeliggjøre at rederiet har oppfylt sine forpliktelser når krav i lov og forskrift er oppfylt.

#### *Overlatelse av «sørge for» plikt til andre*

Skipssikkerhetslovutvalget har i sin utredning, jf. NOU 2005:14 På rett kjøp punkt 6.7.4.2 side 90, foretatt en drøftelse av i hvilken utstrekning og på hvilke vilkår «sørge for» plikter etter loven kan delegeres eller overlates til andre. Departementet ser behov for å modifisere disse spørsmålene noe, særlig i forhold til det utvalget omtaler som ekstern delegasjon.

I motsetning til rederiets plikt til å «påse» bestemte forhold, er det i prinsippet ikke noe i veien for at rederiets plikt til å «sørge for» bestemte forhold, vil kunne overlates til andre. Mest praktisk er at rederiet overlater sin plikt på et bestemt område til en person om bord (for eksempel skipsføreren). Det er viktig å understreke at en eventuell overlatelse fra rederiet må være kommet klart til uttrykk i sikkerhetsstyringssystemet eller være dokumenterbar på annen måte (arbeidsreglement, instruks o.l.), og at den som har fått vedkommende plikt overlatt til seg er gjort kjent med dette på tilberlig vis. Dette for å unngå tvil om hvem som til enhver tid sitter med den relevante «sørge for» plikten. Det ligger også i dette at dersom en klar og uttrykkelig delegering ikke kan sies å foreligge i et konkret tilfelle, vil «sørge for» plikten fortsatt påhvile den som i henhold til lovgivningen er pålagt vedkommende plikt, enten dette er rederiet eller skipsføreren. Det ligger også andre viktige begrensninger i retten til å delegere. Den det delegeres til, må ha den kompetansen og kunnskapen som er nødvendig for å kunne gjennomføre de krav som stilles. Vedkommende må også være satt i stand til å kunne utføre de plikter som han nå får overført til seg, for eksempel ved tilgang til nødvendige økonomiske og menneskelige ressurser. Endelig må det forutsettes at den som delegerer en eller flere av sine plikter til andre, foretar et rimelig tilsyn med at vedkommende faktisk følger opp og

utfører sine plikter som forventet. Er slike vilkår ikke oppfylt, vil den som har søkt å delegere sin «sørge for»-plikt til andre, fortsatt bli sittende med plikten og ansvaret, med de følger det vil kunne ha etter loven.

Det er ikke noe i veien for at rederiet benytter eksterne underleverandører til oppfyllelse av sine «sørge for» plikter. For eksempel at bemanningen settes til et bemanningsselskap, at vedlikeholdsoppgaver settes til et verksted, at installering av utstyr settes til en utstyrsleverandør etc. Slik delegering gjør ikke at det eksterne selskapet får en «sørge for» plikt etter skipssikkerhetsloven, men innholdet i plikten vil måtte ses i lys av at den utførende handlingen vil ligge hos et eksternt selskap. Rederiet må bl.a. foreta et forsvarlig valg av underleverandør, legge til rette for utførelsen av handlingen, gi klare instruksjoner om hva som skal utføres og dessuten påse at loven og forskrifter er oppfylt. Om de strafferettslige forhold vises til kapittel 15.

Skipsførers plikt til å sørge for bestemte forhold kan delegeres til andre, mest praktisk til andre om bord. Delegeringen av skipsførers plikter kan gjøres av rederiet eller av skipsføreren selv. Delegering direkte fra skipsføreren vil ofte skje gjennom uformelle muntlige beskjeder. I visse tilfeller vil også sedvanemessige rutiner kunne oppfattes som delegering. Ellers gjelder de samme kriterier ved delegering av rederiets «sørge for» plikter når skipsføreren delegerer til andre.

## **8.3 Skipsførers og andres plikter**

### **8.3.1 Gjeldende rett**

Hovedpliktsubjektet etter sjødyktighetsloven er skipsføreren, jf. § 106 første ledd. Bestemmelsen fastslår at ansvaret for å overholde bestemmelser gitt til sikring av skipets sjødyktighet eller til varetagelse av de ombordværendes sikkerhet eller tarv, påhviler skipsføreren, om ikke annet følger av vedkommende lov eller bestemmelse. Paragrafen knytter seg ikke bare til bestemmelser gitt i sjødyktighetsloven, men helt generelt til bestemmelser gitt «i eller i medhold av norsk lov til sikring av skipets sjødyktighet». Dette innebærer at skipsføreren også er ansvarlig for å overholde pliktregler fastsatt for eksempel i eller i medhold av sjømannsloven og sjøloven, med mindre disse lovene inneholder spesialregler som går foran den generelle regelen i § 106. Paragraf 106 første ledd utelukker imidlertid ikke at man på annet grunnlag supplerer med andre pliktsubjekter, jf. passusen om at ansva-



ret påhviler skipsføreren «for så vidt ikke annet følger av vedkommende lov eller bestemmelse».

Også andre bestemmelser i sjødyktighetsloven opererer uttrykkelig med skipsføreren som pliktsubjekt, jf. § 82, som pålegger skipsføreren å påse at det til enhver tid er forsvarlig vakthold, at navigeringen forestås av kompetent person og at mannskapet er uthvilt. Tilsvarende gjelder for bestemmelser i andre lover, se for eksempel arbeids- og hviletidsloven § 4, som gir skipsføreren ansvar for overholdelse av arbeids- og hviletidsbestemmelsene, og sjøloven §§ 131 til 133.

Det er ikke gitt særskilte bestemmelser i sjødyktighetsloven om plikter for den som har sitt arbeid om bord. Sjømannsloven § 40 nr. 1 inneholder imidlertid en medvirkningsplikt for sjøfolk i forhold til helse, miljø og sikkerhet.

### 8.3.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår at skipsføreren på enkelte områder får sentrale plikter. Utvalget begrunner dette med at skipsføreren er til stede om bord, og direkte kan påvirke egne og andres handlinger på en slik måte at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier.

De sentrale plikter som utvalget foreslår lagt på skipsføreren er bl.a. å *sørge for* sikker navigering, lasting, vakthold, grunnleggende innføring om skipet til nytilsatte, at han selv er behørig kvalifisert, tilretteleggelse av arbeidet, at hviletiden overholdes og rapportering om forurensning. Utvalget foreslår også at skipsføreren skal sørge for at sikkerhetsstyringssystemet blir fulgt om bord og fungerer etter hensikten.

Utvalget foreslår også at skipsføreren skal *medvirke* til en rekke forhold så som vedlikehold, bemanning, gyldige sertifikater, at andre ombordværende er behørig kvalifisert, at det treffes sikkerhetstiltak, at skipet er utstyrt med nødvendige legemidler og at verne- og miljøarbeidet skjer på en forsvarlig måte.

For andre som har sitt arbeid om bord foreslår utvalget å pålegge disse medvirkningsplikter på enkelte områder. I disse medvirkningspliktene ligger at vedkommende ikke selv har plikt til å gjennomføre lovens handlingsnormer, men skal *bidra* til at disse handlingsnormene oppfylles. Ved fastleggelsen av det nærmere innholdet og omfanget av medvirkningspliktene for skipsføreren og for andre som har sitt arbeid om bord, vil det måtte tas utgangspunkt i vedkommendes stilling og innholdet av denne. Medvirkningsplikten vil altså være relativ, både med hensyn til stilling og hvilke for-

hold det er tale om å knytte en medvirkningsplikt til.

Lovteknisk foreslår utvalget å plassere skipsføreren plikter og pliktene til andre som har sitt arbeid om bord i enkeltbestemmelser i de sentrale pliktkapitlene (kapittel 3 til 5).

### 8.3.3 Høringsinstansenes syn

*Justis- og politidepartementet* er enig med Skipssikkerhetslovutvalget i at skipsføreren bør ha plikter og ansvar som naturlig hører inn under hans stilling. Av hensyn til den felles nordiske rettsenhet, mener Justis- og politidepartementet at sjølovens §§ 131-133 om skipsføreren plikter bør bli stående i sin nåværende form. En løsning er at skipssikkerhetsloven henviser til disse bestemmelsene i sjøloven.

*Sjøfartsdirektoratet* foreslår at det presiseres at skipsføreren også har ansvar for en forsvarlig forvaltning av legemidler om bord.

Sjøfartsdirektoratet uttaler til forslaget om at skipsføreren skal sørge for at han selv er kvalifisert:

«Det fremgår av § 3-11 første ledd bokstav d at det er skipsføreren ansvar å sørge for at han selv er kvalifisert. Dette burde i stede være rederiets primæransvar, jf. også ISM-kodens 6.1.1. som sier uttrykkelig at selskapet skal sørge for at skipsføreren er behørig kvalifisert. Skipsføreren bør heller ha et medvirkningsansvar for at andre ombordværende er tilstrekkelig kvalifisert. I forhold til straff bør det være riktig at også skipsføreren kan straffes for manglende egne kvalifikasjonskrav, og i og for seg også hos undre ombordværende. § 3-11 første ledd bokstav d bør således flyttes til, og inkorporeres i annet ledd bokstav d, og vedkommende straffebed tilsvarende endres.»

Sjøfartsdirektoratet foreslår også at skipsføreren får en plikt til å føre miljødagbøker, og uttaler:

«Videre savner direktoratet også en ansvarliggjøring av skipføreren om dagbokføring av oljedagboken. Slik dagbok omfattes ikke av § 3-6 annet ledd bokstav c, men er nevnt i § 5-3 annet ledd bokstav d. Dog slik at en tydeliggjøring av at dette er skipsføreren ansvar ikke er statuert, på samme måte som for dekkdagboken, jf. § 3-11 første ledd bokstav b. Uriktig eller mangelfull dagbokføring er heller ikke gjort straffbart, i motsetning til dekkdagbøker, jf. § 10-3 første ledd.»

Sjøfartsdirektoratet foreslår også å legge en plikt på skipsføreren til å umiddelbart iverksette nødvendige tiltak ved forurensning eller fare for forurensning.

Stiftelsen Skagerrak kommenterer bl.a. bestemmelsen i § 2-4 første ledd hvor Skipssikkerhetslovutvalget foreslår at skipsføreren skal sørge for at sikkerhetsstyringssystemet gjennomføres på det enkelte skip og uttaler:

«Formuleringene bryter viktige forutsetninger for kvalitetsstyring, ved at person i underordnet posisjon i ansvarslinjen kontrollerer nivået oppover i linjen. Kommentaren formidler den misforståelse at ISM-koden fungerer selvstendig på hvert skip. ISM-koden omfatter tvert i mot helheten rederi - skip. Skipet kan ikke løsrives fra rederitilknytningen og gjøres til gjenstand for separat kontroll. Den operative sikkerheten, som utvalget vil pålegge skipsfører alene ansvaret for, omfatter imidlertid en rekke forutsetninger som rederiet absolutt er ansvarlig for»

### 8.3.4 Departementets vurdering

Departementet gir sin tilslutning til de prinsipper som Skipssikkerhetslovutvalget foreslår om plikter for skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord. Selv om rederiet etter loven vil være det sentrale pliktsubjekt, er det enkelte områder hvor det er naturlig og nærliggende å gi skipsføreren særskilte plikter. For å sikre liv, helse, miljø og materielle verdier, er det også nødvendig at andre som har sitt arbeid om bord bidrar til å oppnå lovens formål.

Departementet vil bemerke at internasjonale bestemmelser vil kunne inneholde «sørge for» plikter eller «medvirke» plikter for skipsfører eller andre som har sitt arbeid om bord som ikke fremgår uttrykkelig av loven. I mange tilfeller vil imidlertid de internasjonale pliktbestemmelsene måtte anses som presiserende eller utfyllende til plikter som følger av loven. For eksempel inneholder STCW konvensjonen og STCW koden detaljerte pliktregler om hvordan vakthold skal utføres.

Når det gjelder ordlyden i utvalgets lovutkast § 2-4 første ledd, er departementet enig med Stiftelsen Skagerrak i at bestemmelsen ikke i tilstrekkelig grad reflekterer systematikken i ISM-koden. Det vil være mer i tråd med kodens intensjon om skipsføreren gis en *medvirkningsplikt* for oppfølging av sikkerhetsstyringssystemet om bord, og ikke en «sørge for» plikt. Det stemmer dessuten bedre med titteloverskriften på paragrafen. Departementet fremmer derfor forslag om å endre ordlyden på dette punkt, jf. § 8 første ledd, men understreker at med øverste myndighet om bord, vil det likevel være en omfattende medvirkningsplikt som her legges på skipsføreren.

Departementet er derimot ikke enig med stiftelsens påstand om at skipsføreren alene pålegges ansvaret for den operative sikkerheten og at en underordnet person i linjen kontrollerer nivået oppover. Det er viktig å understreke at selv om skipsføreren på enkelte områder får sentrale plikter og han og andre som har sitt arbeid om bord får en medvirkningsplikt på en rekke områder, vil rederiet alltid ha en overordnet og kontinuerlig plikt til å påse at lovens krav oppfylles, jf. lovutkastets § 6 første ledd. Rederiet må dessuten legge til rette for at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord settes i stand til å oppfylle sine plikter etter loven. Disse pliktene til rederiet er også de tyngste og mest omfattende plikter etter loven. Når lovutkastet legger en «sørge for» plikt på skipsføreren, er det altså aldri tale om en plikt som skipsføreren har ansvaret for *alene*. Det er heller ikke hensikten, slik Stiftelsen Skagerrak antyder, at skipsføreren skal kontrollere rederiet, men snarere omvendt.

Sjøfartsdirektoratets innvending om at det ikke virker riktig at skipsføreren har primæransvaret for at han selv er kvalifisert for jobben sin, deles av departementet. Det bør være arbeidsgivers (rederiets) primære ansvar å sørge for at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord på skipet besitter den nødvendige kompetanse. En slik løsning vil også stemme bedre med systematikken i ISM-koden, jf. artikkel 6.1.1. Departementet fremmer derfor forslag om å gjøre dette til en medvirkningsplikt. Det kreves altså at skipsføreren selv medvirker til at hans egne kvalifikasjonskrav er i samsvar med gjeldende krav, eksempelvis ved fornyelse av sertifikater. Det vil også være rimelig at skipsføreren tar initiativ overfor rederiet til å oppdatere og fornye sin kompetanse på områder hvor det er nødvendig. Til den strafferettslige siden ved direktoratets forslag vises til punkt 15.3.4.

Plikten til å føre nødvendige miljødagbøker, som for eksempel oljedagbok, er naturlig å legge på skipsføreren som en «sørge for» plikt, slik Sjøfartsdirektoratet foreslår. På samme måte som øvrige skipsdagbøker kan skipsføreren delegere plikten til andre. Departementet foreslår at dette tas inn i lovutkastets § 37. Til den strafferettslige siden ved direktoratets forslag vises til punkt 15.3.4.

Sjøfartsdirektoratets forslag om å synliggjøre skipsførerens handlingsplikter ved forurensning eller fare for forurensning er behandlet i en videre sammenheng i kapitlet om miljø, jf. punkt 12.4.4.

Departementet finner ikke grunn til å endre på lovutkastets § 29 annet ledd bokstav c om skipsførerens plikt til å utstyre skipet med nødvendige

legemidler. Bestemmelsen viser til at skipsføreren skal medvirke til at forskrifter gitt i medhold av § 27 skal være oppfylt, og etter gjeldende forskrift, jf. forskrift 9. mars 2001 nr. 439 om skipsmedisin, er det også plikter knyttet til oppbevaring av legemidler. Det er også gitt bestemmelser i forskriften om rekvirering og utlevering av legemidler, håndbøker m.v. Medvirkningsplikten for skipsføreren vil altså omfatte alle disse forholdene.

Plikten til drift og vedlikehold er av Skipssikkerhetslovutvalget primært foreslått lagt på rederiet, men skipsføreren har også en medvirkningsplikt, jf. § 19 annet ledd bokstav a. Departementet er enig i at de sentrale pliktene knyttet til drift og vedlikehold bør ligge hos rederiet, og som en medvirkningsplikt for skipsføreren. Det fremstår likevel ikke som naturlig at ikke også andre som har sitt arbeid om bord skal ha plikter knyttet til drift og vedlikehold, slik det er gjort i miljøkapitlet, jf.

lovutkastets § 38. Som eksempel nevnes at maskinsjefen skal bidra til at maskineriet fungerer som det skal. På denne bakgrunn fremmes forslag om at andre som har sitt arbeid om bord har en plikt til å *medvirke* til skipets drift og vedlikehold, jf. lovutkastets § 20.

Departementet vil også fremme forslag om å innta henvisning i lovutkastets § 19 til sjølovens §§ 131-133. Ideelt sett burde disse bestemmelsene i sjøloven, og da særlig § 131, vært endret for å reflektere de endringer som har skjedd i skipsfarten de senere år, særlig etter innføringen av ISM-koden. Nærings- og handelsdepartementet vil derfor ta initiativ til et felles nordisk samarbeid med sikte på å vurdere sjølovens §§ 131-133, men inntil videre beholde dem i sin nåværende form. For mer fylldig omtale av forholdet til sjølovens bestemmelser vises til merknadene til § 19.

## 9 Sikkerhetsstyringssystem

### 9.1 Gjeldende rett

Sjødyktighetsloven § 9a gir Kongen hjemmel til ved forskrift å pålegge rederiet å etablere «et system for ledelse med hensyn til sikker operasjon av skip og til hindring av forurensning» (jf. første ledd). I annet ledd følger hjemmel for Kongen til å «pålegge rederen å etablere et system for internkontroll» overfor boreplattformer og andre flyttbare innretninger.

I medhold av bestemmelsen er det gjennom ulike forskrifter stilt krav til en rekke rederier og skipstyper om sikkerhetsstyringssystem. Dette gjelder for det første skip som omfattes av ISM-koden, dvs. lasteskip med bruttotonnasje over 500 i utenriks fart og passasjerskip som fører flere enn 12 passasjerer i utenriks fart. Gjennom en EU forordning er det stilt krav om at alle ro-ro passasjerskip skal ha sikkerhetsstyringssystem. Som en oppfølging av *Scandinavian Star* ulykken, innførte Norge egne krav om sikkerhetsstyringssystem for alle passasjerskip som fører 100 passasjerer eller flere. EU har nylig vedtatt en forordning (forordning 336/2006/EF) som innebærer at lasteskip med bruttotonnasje over 500 i nasjonal fart, samt flere typer passasjerskip i nasjonal fart vil få krav til sikkerhetsstyringssystem. I forordningen til EU legges det opp til at forenklete krav til sikkerhetsstyring kan innføres av myndighetene på visse vilkår.

### 9.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Med utgangspunkt i mandatet og den sentrale betydning sikkerhetsstyring tillegges både i Norge og internasjonalt, foreslår Skipssikkerhetslovutvalget at sikkerhetsstyring bør få en sentral plass i skipssikkerhetsloven. Utvalget går inn for at det i utgangspunktet skal stilles krav til sikkerhetsstyringssystem i forhold til alle rederier og skip, og at hovedtrekkene i de krav som stilles skal fremgå av loven selv. Samtidig har utvalget lagt til grunn at sikkerhetsstyringssystemets innhold, omfang og dokumentasjon vil kunne variere

mellom de ulike rederier, idet det skal være tilpasset det enkelte rederis behov og den aktivitet det driver.

De nærmere detaljer om sikkerhetsstyringssystemet har utvalget foreslått skal nedfelles i forskrifter. Herunder har utvalget lagt til grunn at departementet kan fravike kravet til sikkerhetsstyringssystem for visse skip. Samlet gir dette etter utvalgets syn en betydelig fleksibilitet mht. å sikre en hensiktsmessig sikkerhetsstyring for rederiene.

Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til lovtekst innebærer også at krav til sikkerhetsstyringssystem kan stilles i prosjekterings- og byggefasen, og ikke bare i driftsfasen slik som i dag. Tilsvarende kan ordningen gjøres gjeldende for sikkerhets- og terrorberedskapsarbeidet på skip, som ikke inngår i sikkerhetsstyringssystemet som sådan i dag.

Selv om utvalget foreslår at sikkerhetsstyringssystem vil være bærebjelken i det fremtidige sikkerhetsarbeidet og tilsynet med rederier, ser utvalget for seg at tradisjonell myndighetskontroll med skip i tillegg vil være nødvendig i relativt lang tid fremover.

En rekke nye typer skip og rederier vil få krav til sikkerhetsstyringssystem som følge av forslag fra utvalget. For mindre skip, som ikke har noen egentlig rederiorganisasjon, mener utvalget det vil være nødvendig med tilpasninger i kravene, men likevel slik at prinsippet om sikkerhetsstyring gjelder.

### 9.3 Høringsinstansenes syn

*Fiskeri- og kystdepartementet* påpeker at innføring av krav til sikkerhetsstyringssystem kan skape utfordringer for en del rederier i fiskeflåten, og ønsker samarbeid med Nærings- og handelsdepartementet ved utformingen av regelverket for mindre fiskefartøy.

*Justis- og politidepartementet* støtter forslaget om at alle skip som omfattes av loven blir underlagt krav til sikkerhetsstyringssystem.

*Sjøfartsdirektoratet* er positive til at det legges opp til at krav til sikkerhetsstyringssystem tydelig-

gjøres i lovs form og at prinsippet om et slikt system innføres for alle typer skip.

*Nasjonalt folkehelseinstitutt* er positive til at lovutkastet baseres på sikkerhetsstyringssystemer.

*Høgskolen i Vestfold* poengterer viktigheten av å fremme rederienes sikkerhetsstyringssystem i tråd med SOLAS og ISM-koden og slutter seg til lovforslaget.

*Norges Fiskarlag* understreker at store deler av kystflåten mangler en rederiorganisasjon, og ber om at loven og forskrifter tar hensyn til dette ved utforming av konkrete krav. Fiskarlaget er særlig bekymret for innføring av slike krav for fiskefartøy under 24 meter, men påpeker at tilsvarende problemstillinger kan reise seg for fiskefartøy over 24 meter.

*Rederienes Landsforening* er positive til den sentrale vektleggingen som lovutkastet har på sikkerhetsstyringssystem.

*Sjøassurandørernes Centralforening (CEFOR)* peker på viktigheten av å lovfeste krav til sikkerhetsstyringssystem.

*STAFO* mener ISM-koden dekker opp lovutkastets § 2-3 annet ledd om medvirkning fra skipsfører og andre om bord i forhold til sikkerhetsstyringssystemet.

*Stiftelsen Skagerrak* er enig i at loven bør baseres på ISM-koden i forhold til operativ sjøsikkerhet. Stiftelsen mener internkontroll alene kan svekke sikkerheten til sjøs og at dette må støttes opp og balanseres mot en effektiv eksterntkontroll. Det pekes på at skipsfart ikke har de samme forutsetninger som oljesektoren for å basere seg på internkontrollsystemer.

## 9.4 Departementets vurdering

Departementet gir sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag om at sikkerhetsstyringssystem bør være en av bærebjelkene i den nye skipssikkerhetsloven.

Norge var en av pådriverne internasjonalt for innføring av sikkerhetsstyringssystem i skipsfarten. For ytterligere å styrke sikkerheten på passasjerskip var Norge tidlig ute og stilte særkrav om sikkerhetsstyring på passasjerskip i nasjonal fart. Det er derfor positivt at EU følger etter og nå stiller krav til en rekke og passasjer- og lasteskip i innenriks fart.

Betydningen av at sikkerhets- og miljøarbeidet i rederier etableres på en strukturert, systematisk og dokumenterbar måte, kan ikke understrekes sterkt nok. Det er helt avgjørende at det enkelte

rederi utformer klare målsettinger for sikkerhets- og miljøarbeidet og en politikk for hvordan målsettingene skal nås av selskapet. Departementet understreker også viktigheten av at den øverste ledelsen i rederiet prioriterer, påser og sørger for at sikkerhetsstyringssystemet for rederiet, så vel som det enkelte skip i rederiet, fungerer etter hensikten og kontinuerlig forbedres. Uten en klar prioritering og oppfølging fra rederiledelsens side, vil det være vanskelig å oppnå den fulle effekten av å ha et sikkerhetsstyringssystem. Selv om ISM-koden forutsetter og krever at ansvar og myndighet i sikkerhets- og miljøarbeidet skal defineres og fordeles internt i rederiet og på det enkelte skip, har rederiledelsen det primære ansvar for at systemet fungerer totalt sett i alle ledd.

Lovutkastet som fremmes med denne proposisjonen, jf. § 7, slår fast at det skal etableres, gjennomføres og videreutvikles et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetssystem for alle rederier og skip. Det fremgår også at innhold, omfang og dokumentasjon skal være tilpasset rederiets behov. Enkelte høringsinstanser uttrykker skepsis til å innføre sikkerhetsstyringssystem for mindre skip. Departementet presiserer at lovutkastet ikke legger opp til at ISM-koden *som sådan* skal innføres for alle skip, men at de bærende *prinsipper* som ISM-koden er tuftet på, bør gjelde generelt. Etter departementets oppfatning vil lovens interesser gis en enda bedre beskyttelse dersom sikkerhets- og miljøarbeidet settes i system og struktur. Hensikten er at rederier utvikler en sikkerhetskultur i alle ledd på land og på skip hvor hensynet til liv, helse, miljø og eiendom ikke bare settes i høysetet, men også dokumenteres. For mindre skip er det neppe behov for å utvikle voluminøse manualer og dokumenter, men snarere tale om kortfattede beskrivelser med enkle sjekklister og lignende. For skip som i dag ikke har krav til sikkerhetsstyringssystem, vil det være naturlig med en trinnvis innfasing over tid, og utvikling av krav til systemets omfang i samarbeid mellom myndigheter og næringen. Departementet ser heller ikke bort fra at det for de aller minste skipene ikke vil være formålstjenlig å gi bestemmelsen anvendelse.

Det vil i overskuelig fremtid neppe være forsvarlig å basere den offentlige kontrollen på verifisering av sikkerhetsstyringssystemene alene, men heller se på kontroll av systemene som en ytterligere styrking av sjøsikkerheten i et tosporet system med direkte kontroll av skip. Se nærmere punkt 14.2.4.

For nærmere omtale av ISM-koden, se punkt 4.2.3.

## 10 Teknisk og operativ sikkerhet

### 10.1 Sjødyktighetsbegrepet

#### 10.1.1 Gjeldende rett

«Sjødyktighet» er et innarbeidet og sentralt begrep i dagens skipssikkerhetslovgivning. Begrepet brukes i navnet på den viktigste loven på området, Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. (Sjødyktighedsloven) av 9. juni 1903 nr. 7, og lovens faneparagraf, § 2, som har stått uendret fra 1903, inneholder følgende definisjon av begrepet:

«Et Skib betragtes som usjødygtigt, naar det paa Grund af Mangler ved Skrogudrustning, Maskineri eller Bemandning eller paa Grund af Overlastning eller mangelfuld Lastning eller af andre Grunde befinder sig i saadan Forfatning, at det under Hensyntagen til den Fart, hvorfor Skibet er bestemt, maa anses forbundet med større Fare for Menneskeliv at gaa til sjøs med samme, end Bedriften som saadan sædvanmæssig medfører.»

Begrepet er relativt og om skipet er å anse som sjødyktig eller ikke, avhenger bl.a. av hvilken fart skipet er bestemt for. Det er faren for menneskeliv som er det avgjørende for om skipet er sjødyktig eller ikke. Det stilles heller ingen absolutte krav, og skipet er sjødyktig hvis faren for menneskeliv er større enn det som er sedvanlig. Det er altså ikke noe krav om at enhver risiko skal være eliminert. Bestemmelsen angir en rekke forhold som skal tas i betraktning ved avgjørelsen av om skipet har den nødvendige sikkerhet. Dels er det forhold knyttet til skipet selv, som skrog, maskineri og utrustning, dels forhold knyttet til bemanningen, og dels forhold knyttet til behandlingen av skipet i forbindelse med tillasting, som overlastning eller mangelfull lastning. Denne oppregningen avsluttes med en sekkebestemmelse: «eller af andre Grunde».

Størst betydning på sjødyktighetslovens område har sjødyktighetsbegrepet hatt i tilknytning til § 24. Etter denne bestemmelsen skal skip «som tilsynet anser sjødyktig», holdes tilbake.

Sjødyktighetsbegrepet er også kjent fra en rekke andre områder. Her er det tilstrekkelig å nevne at begrepet har en sentral plass i annen sjøfartslovgivning, som sjøloven (se § 276 annet ledd

om lasteskadeansvar ved stykkgodsbefordring og § 405 om passasjerbefordring) og sjømannsloven (se § 12 nr. 1 a), i straffeloven (se § 304) og i viktige standardkontrakter (se Norsk Sjøforsikringsplan av 1996 § 3-22). Selv om begrepet sjødyktighet ikke er helt likt i alle disse forbindelsene, er kjernen i begrepet den samme.

Sjøloven § 131 inneholder også en bestemmelse om skipsførerens plikt til å sørge for at skipet er i sjødyktig stand.

#### 10.1.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår å ikke bygge opp lovutkastets regulering av skipssikkerhet rundt begrepet sjødyktighet. Det viktigste argumentet for utvalgets løsning er ønsket om å beskrive mest mulig detaljert og spesifisert i lovutkastet de funksjonskrav skipet – i vid forstand – må oppfylle for å nå det sikkerhetsnivået som i dag må kunne kreves. En slik detaljert angivelse av de enkelte elementer som vil måtte gå inn i den samlede vurderingen av om skipet holder det nødvendige sikkerhetsnivået, vil gi både de direkte brukerne av loven og allmennheten et godt og riktige inntrykk av hvilke krav til sikkerhet utvalget er opptatt av skal oppnås.

Utvalget peker videre på at begrepet i seg selv ikke gir noen klar anvisning på og retningslinje for de krav som stilles. En ting er at begrepet ikke har noen klar avgrensning i norsk og internasjonal rett – det anvendes med forskjellig innhold i ulike relasjoner. Utvalget viser til at begrepet har et vesentlig videre innhold i reglene om stykkgodsbefordring og i befraktningsretten generelt enn hva det har i sikkerhetslovgivningen for skip. Og selv i tilknytning til sitt kjerneområde – skipssikkerhet – er det i dag slik at det sjødyktighetsbegrepet som fremgår av sjødyktighetslovens fanebestemmelse, § 2, ikke dekker alle de ulike forhold som denne loven omfatter, for eksempel vern om det ytre miljø.

Utvalget viser også til at med de mange nye forhold som må trekkes inn i skipssikkerhetsloven, ville det i fremtiden bli et ytterligere innholdsløst overbegrep eller stikkord, der det nærmere inn-

hold måtte søkes i de spesifiserte enkeltkrav på bestemte områder som loven nødvendigvis måtte oppstille.

Det tradisjonelle sjødyktighetsbegrepet er dessuten knyttet opp mot «Fare for Menneskeliv». Utvalget mener at kravene til et sikkert skip må ha et videre siktemål enn dette, se formålsbestemmelsen i utkast til § 1-1 og en rekke andre bestemmelser, som knytter an til «liv og helse, miljø og materielle verdier». Å videreføre begrepet sjødyktighet i skipssikkerhetsloven vil dermed også på dette punkt måtte bety at man gir begrepet et nytt innhold, med den uklarhet som dette vil kunne medføre.

Utvalget foreslår samtidig opphevet sjøloven § 131 om skipets sjødyktighet.

### 10.1.3 Høringsinstansenes syn

*Fiskeri- og kystdepartementet* fremholder at sjødyktighetsbegrepet er en rettslig standard som er godt innarbeidet og med en bestemt betydning i daglig bruk. Det vil derfor ikke være uproblematisk å ta begrepet ut av lovgivningen.

*Justis- og politidepartementet* går inn for å beholde sjøloven § 131 inntil videre av hensyn til den felles nordiske rettsenheten på området.

*Høgskolen i Vestfold* er skeptisk til å fjerne sjødyktighetsbegrepet. Høgskolen ser ikke at det er en klar motsetning mellom dagens begrep og ønsket om en moderne lovgivning og tror det vil være enklere å fremme de nye begrepene og pliktene som foreslås i loven dersom man beholder sjødyktighetsbegrepet. Høgskolen peker også på at begrepet benyttes i andre land og i certepartiretten og forsikringsretten og foreslår å beholde begrepet som en overordnet norm og ber departementet vurdere en samordning av begrepsbruk innen Norden.

*Rederienes Landsforening* er positiv til å ikke benytte sjødyktighetsbegrepet i den nye loven.

### 10.1.4 Departementets vurdering

Departementet gir sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag om ikke å basere skipssikkerhetsloven på sjødyktighetsbegrepet. Utvalget har gitt en omfattende og velfundert begrunnelse for hvorfor det ikke er hensiktsmessig å videreføre sjødyktighetsbegrepet, og departementet viser til denne. Bortsett fra Fiskeri- og kystdepartementet og Høgskolen i Vestfold er det heller ingen høringsinstanser som er skeptiske til å forlate begrepet i skipssikkerhetsloven. Som en rettslig norm innenfor sikkerhetslovgivningen til sjøs,

hadde sjødyktighetsbegrepet først og fremst sin betydning ved at sjødyktige skip skulle tilbakeholdes i havn av tilsynet, jf. sjødyktighetslovens § 24. Det rettslige innholdet er her videreført i lovutkastets § 52 hvor skip som utgjør en alvorlig fare kan holdes tilbake i havn av tilsynet. Sjødyktighetsbegrepet er uansett relevant i sjøloven fortsatt i forbindelse med reglene om transportørens og bortfrakterens plikter i lasteforhold, jf. §§ 276, 327, 384 og 405 i sjøloven. Dessuten vil sjølovens § 131, hvor begrepet også har en sikkerhetsmessig side, beholdes uendret inntil videre. Nærings- og handelsdepartementet vil imidlertid ta initiativ overfor de øvrige nordiske land for å vurdere bruken og innholdet av begrepet i sikkerhetslovgivningen til skip.

## 10.2 Teknisk sikkerhet

### 10.2.1 Gjeldende rett

Sjødyktighetsloven inneholder en rekke bestemmelser om skipets tekniske sikkerhet, se for eksempel §§ 36, 42, 47, 50. Bestemmelsene i sjødyktighetsloven er generelle og den nærmere reguleringen av teknisk sikkerhet er først og fremst fastsatt i forskriftsverket.

### 10.2.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår i sitt lovutkast inntatt en bestemmelse om teknisk sikkerhet, jf. § 3-1. Etter bestemmelsen skal skipet være prosjektert, bygget og utrustet på en slik måte at det gir betryggende sikkerhet i forhold til sitt formål og fartsområde. Bestemmelsen er generell og funksjonsrettet, og vil på samme måte som i dag måtte understøttes med et omfattende forskriftsverk. Utvalget foreslår også en bestemmelse om måling av skip, jf. utvalgets lovutkastet til § 3-2. Lov 19. juni 1964 nr. 20 om måling av fartøyer foreslås samtidig opphevet.

### 10.2.3 Høringsinstansenes syn

*Sjøfartsdirektoratet* viser til at de fagområdene som dekkes av bestemmelsen er svært omfattende, og mener enkelte viktige tekniske fagområder bør komme direkte til uttrykk i lovteksten i annet ledd. Særlig savner direktoratet en synliggjøring av vannrett integritet, flyteeve og elektriske installasjoner.

*Norsk Forening for Sjøfartsmedisin* mener skipets konstruksjon må ha som et sentralt mål å iva-

reta arbeidstagernes sikkerhet og helse samt bidra til optimal funksjon for arbeidstakere. Foreningen gir forslag til momenter som bør tas med ved konstruksjonen for å ivareta arbeidstakernes sikkerhet og helse, bl.a. tekniske innretninger, stråling, støy, kjemiske stoffer.

STAFØ viser til at tekniske installasjoner på skip er av slik art at det er avhengig av elektrisk energi og ber om at elektriske installasjoner inntas i annet ledd.

#### 10.2.4 Departementets vurdering

Departementet gir sin tilslutning til hovedtrekkene i Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til bestemmelsene om teknisk sikkerhet, jf. lovutkastet §§ 9 og 10.

Bestemmelsen i § 9 omhandler prosjektering, bygging og utrustning av skip, og dekker i realiteten meget omfattende fagområder som også utgjør kjerneområdene i Sjø sikkerhetskonvensjonen (SOLAS). Enkelte høringsinstanser savner en presisering av elektriske installasjoner i bestemmelsen, og Sjøfartsdirektoratet savner også viktige sikkerhetsmessige forhold som vannrett integritet og flyteevne i bestemmelsen. Departementet er enig i at alle disse fagområdene er fundamentale for den tekniske sikkerheten til skip, og fremmer forslag om å tilføye disse som underpunkter i forskriftsfullmakten i annet ledd.

Departementet er også enig med Norsk Forening for Sjøfartsmedisin i at skipets konstruksjon må ivareta arbeidstakernes sikkerhet og helse. Systematikken i lovutkastet er imidlertid lagt opp slik at de behovene som foreningen nevner omfattes av andre bestemmelser i loven, se særlig lovutkastet §§ 21, 22 og 25.

### 10.3 Operasjonelle forhold

#### 10.3.1 Gjeldende rett

Sjødyktighetsloven inneholder ingen generelle driftsbestemmelser for skip. Operasjonelle forhold reguleres av ulike bestemmelser. Sjødyktighetsloven er sterkt preget av alle ulykkene som var knyttet til skipets last i perioden før loven ble vedtatt, og detaljerte bestemmelser om last er gitt i §§ 55 til 79. Paragraf 55 om lastelinje var for øvrig så kontroversiell under drøftelsene i forbindelse med vedtaket av loven at den ikke ble inntatt før reformen i 1909. Loven er også preget av at den innførte offentlig kontroll med skip og utstedelse av sertifika-

kater. Den inneholder en rekke bestemmelser med detaljerte krav til skipets sertifikater, jf. bl.a. §§ 36, 37, 41 a og §§ 100 til 102. Bemanning og vakthold er bare gitt som hjemmelfullmakter i henholdsvis sjødyktighetsloven § 93 annet ledd, og sjølovens § 506 nr. 1.

#### 10.3.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget forslår inntatt fem bestemmelser om operativ sikkerhet, jf. utvalgets lovutkastet §§ 3-3 til 3-7. Bestemmelsene i §§ 3-4 til 3-7 i utvalgets utkast gjelder spesielle operative forhold så som lasting, ballast og bemanning, mens lovutkastet § 3-3 om drift og vedlikehold er en generell operativ bestemmelse. Sjødyktighetslovens detaljerte bestemmelser om last foreslås generalisert og forenklet i lovutkastet § 3-4. Tilsvarende løsning er valgt i forhold til skipets sertifikater, jf. lovutkastets § 3-5. Bemanning og vakthold foreslås inntatt som en egen bestemmelse i § 3-7 og innebærer en tydeliggjøring av disse forholdene sammenlignet med gjeldende rett. Utvalget foreslår også en egen bestemmelse om navigering, og her vises til punkt 10.4 nedenfor.

#### 10.3.3 Høringsinstansenes syn

Fiskeri- og kystdepartementet påpeker at det er klare grenseflater mellom Fiskeri- og kystdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet i forhold til laste- og losseoperasjoner, og at det er viktig med samarbeid mellom departementer og underliggende etater i disse spørsmålene.

Sjøfartsdirektoratet påpeker at ordet «flyteevne» er en mer teknisk riktig betegnelse enn «bæreevne» og foreslår at ordet endres i første ledd.

Høgskolen i Vestfold savner en konkretisering av hva som ligger i «sikkerhetsmessig og forsvarlig måte». Høgskolen foreslår å stille strengere krav til bemanning i innaskjærs fart og kystfarvann enn til havs og anbefaler at broen i slike farvann bemannes med en vaktgående navigatør pluss to mann (utkikk og rormann).

Stiftelsen Skagerrak påpeker at moderne kvalitetskontroll forutsetter at en effektiv oppfølging av de operasjonelle forhold ikke avdekkes av internkontroll alene. Det kreves i like stor grad rapportering og undersøkelse av ulykker og hendelser, samt avvik fra normal operasjon. Slike plikter til rapportering og undersøkelser foreslås inntatt i kapittel 3



### 10.3.4 Departementets vurdering

Departementet gir sin tilslutning til forslaget til Skipssikkerhetslovutvalget om operasjonell sikkerhet og vil bare fremme en mindre justering i de operasjonelle bestemmelsene ved å ta til følge Sjøfartsdirektoratets forslag om å erstatte uttrykket «bæreevne» med «flyteevne» i lovutkastets § 12. Departementet foreslår i tillegg enkelte redaksjonelle og lovtekniske endringer. For øvrig er Nærings- og handelsdepartementet enig i vurderingen til Fiskeri- og kystdepartementet om viktigheten av et samarbeid mellom myndighetene i spørsmål relatert til lasting og lossing. Et felles regelverk om lasting og lossing ble utarbeidet i 2003 mellom Kystverket og Sjøfartsdirektoratet, og det er viktig for totaliteten i sjøsikkerhetsarbeidet at etatene samarbeider om disse spørsmålene og i andre saker med grenseflater i fremtiden.

Høgskolen i Vestfold tar opp spørsmålet om det konkrete innholdet i begrepet «sikkerhetsmessig forsvarlig bemanning», jf. lovutkastet § 15. Til dette vil departementet bemerke at den sikkerhetsbemanning som fastsettes av Sjøfartsdirektoratet indikerer en minimumsbemanning for å opprettholde en sikker drift av skipet. I dette ligger at skipet må bemannes med tilstrekkelig antall personer til å ivareta sikker drift både under normale og unormale omstendigheter. Rederiet må etter gjeldende forskrift dessuten vurdere om ytterligere bemanning er nødvendig for det enkelte skip. Lovutkastet tar ikke stilling til den konkrete fastsettelsen av bemanningskrav og en eventuell endring av detaljkravene i forskriften må tas opp med tilsynsmyndigheten.

Stiftelsen Skagerrak foreslår å innta bestemmelser om rapporteringsplikt i kapittel 3. Forskriftsverket stiller en rekke krav til rapportering som bl.a. er knyttet til ulykker. Rapporteringskravene er hjemlet i flere kapitler i lovutkastet, bl.a. i kapittel 3 (jf. § 17), kapittel 5 (§§ 34 og 37) og kapittel 7 (§ 47). Dessuten krever ISM-koden at sikkerhetsstyringssystemet fanger opp avvik, ulykker og farlige situasjoner, og at disse undersøkes og analyseres av rederiet. Departementet kan ikke se at ytterligere rapporteringskrav er nødvendig å stille i kapittel 3, og overlater den nærmere utformingen av rapporteringskrav til forskriftsverket.

## 10.4 Navigering m.v.

### 10.4.1 Gjeldende rett

Bestemmelsene knyttet til navigering av skip er i dag spredt på ulike bestemmelser i sjøloven og sjødyktighetsloven. Sjølovens § 132 stiller krav til

navigeringen av skipet, mens § 506 hjemler bestemmelser om sjøveisregler (trafikkregler til sjøs). Sjødyktighetslovens § 50 gir hjemmel til å stille krav til bruk av navigasjonshjelpemidler, mens bestemmelser om føring av skipsbøker finnes i sjølovens §§ 133 og 471.

### 10.4.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår i lovutkastet § 3-6 en bestemmelse om sikker navigering av skip som innholdsmessig tilsvare sjølovens § 132. Utvalget peker på at navigering er et av de viktigste forholdene for å ivareta sikkerheten på skipet, og derfor hører naturlig hjemme i skipssikkerhetsloven. Navigeringsrelaterte forhold utgjør dessuten ca. 2/3 av alle sjøulykker. Utvalget foreslår også en forskriftshjemmel om føring av skipsbøker, bruk av navigasjonshjelpemidler og sjøveisregler. Utvalget foreslår samtidig opphevet sjølovens §§ 132, 133, 471 og 506.

### 10.4.3 Høringsinstansenes syn

*Fiskeri- og kystdepartementet* bemerker at hjemmelen til å gi nærmere regler etter sjølovens § 506 var gitt til Kongen, mens lovutkastet foreslår myndigheten lagt til departementet.

*Fiskeri- og kystdepartementet* påpeker videre at sjøveisreglene må ses i sammenheng med lokale trafikkreguleringer som hjemles i havne- og farvannsloven. Sjøveisreglene er ferdselsregler for all trafikk og burde derfor i fremtiden forankres i den nye havne- og farvannsloven slik at forbindelseslinjen til det øvrige sjøsikkerhetsarbeidet fremtrer klart.

*Justis- og politidepartementet* går inn for å beholde sjølovens §§ 132 og 133 inntil videre av hensyn til den felles nordiske rettsenheten på området. De øvrige endringene i sjøloven gis det tilslutning til.

*Høgskolen i Vestfold* mener loven bør presisere at forskriftene gjelder bruk av og forståelse for navigasjonshjelpemidlene og at dagens ordlyd i sjøloven § 132 om «godt sjømannskap» bør videreføres i § 3-6 første ledd.

### 10.4.4 Departementets vurdering

Departementet gir sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag om å innta en bestemmelse om sikker navigering i skipssikkerhetsloven. Nærings- og handelsdepartementet er enig med Fiskeri- og Kystdepartementet i at det er en sammenheng mellom sjøveisreglene og havne- og

farvannsloven. Tilsvarende er det en sammenheng mellom sjøveisreglene og sjøloven, spesielt kapittel 8 om sammenstøt, som vel er den historiske årsaken til at de i sin tid ble plassert i sjøloven 1893. En av intensjonene med den nye skipssikkerhetsloven er å markere klarere skillelinjer i den maritime lovgivningen. Skipssikkerhetsloven bør oppstille de sikkerhetsmessige og miljømessige kravene som er rettet mot *skipet*, og det er i den forbindelse nødvendig å innta bestemmelser som i dag er spredt i eksisterende lovgivning. Krav til navigering av skip utgjør kjernen av de operasjonelle sikkerhetsmessige kravene som stilles til skip, og det fremstår derfor som mest naturlig å plassere disse kravene i skipssikkerhetsloven og ikke i sjøloven. Med sitt nåværende virkeområde vil dessuten havne- og farvannsloven være uegnet til å regulere sjøveisreglene som jo i utgangspunktet gjelder overalt, også på åpent hav.

Inntil en felles nordisk avklaring om det nærmere innhold i §§ 131-133 foreligger, vil også sjølovens § 132 (navigering m.m.) og § 133 (skipsbøkene) bestå med sitt nåværende innhold. Henvisning til sjølovens § 132 i lovutkastet § 19, innebærer også at skipet skal navigeres og behandles i samsvar med godt sjømannskap, i tråd med Høgskolen i Vestfolds forslag. Se også punkt 8.3.4 og merknaden til lovutkastet § 19.

Fullmakt etter § 506 (unntatt nr. 4) er i dag gitt til Sjøfartsdirektoratet, som også har fastsatt samtlige forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen. Det bør således være riktig å legge forskriftsmyndigheten i lovutkastet § 14 til departementet, i tråd med lovens øvrige systematikk.

## 10.5 Kvalifikasjonskrav

### 10.5.1 Gjeldende rett

Krav til kvalifikasjoner er stilt i ulike lover i dag. Lov 5. juni 1981 nr. 42 om sertifikatpliktige stillinger på norske skip, borefartøy og andre flyttbare innretninger i sjøen (sertifiseringsloven) omhandler krav og rettigheter relatert til kvalifikasjoner og sertifikater for den som har sitt arbeid om bord på skip. Sjømannslovens § 26 oppstiller helsemessige krav til den som har sitt arbeid om bord, og inneholder bl.a. bestemmelser om helseundersøkelse og sjømannsleger. Sjømannslovens § 4 inneholder regler om minstealder. Den generelle lavalder er 16 år, men det gis adgang til at personer under 16 år kan arbeide eller utplasseres i forbindelse med praktisk yrkesorientering på særskilte vilkår. Lov 18. juni 1971 nr. 90 om mønstring av arbeidstaker på skip m.v. (mønstringsloven) gir generelle regler om kontroll av sjøfolk.

### 10.5.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår at alle kvalifikasjonskrav samles i kapittel 3. Utvalgets lovutkast §§ 3-8 til 3-10 omhandler ulike sider knyttet til kvalifikasjoner. Lovutkastets § 3-8 gir nærmere regler om den enkeltes faglige kvalifikasjoner og utstedelse av personlige sertifikater. Sertifiseringslovens bestemmelser foreslås videreført i en forenklet form og omfattes av § 3-8. Sertifiseringsloven forelås dermed opphevet. De helsemessige kravene fremgår av lovutkastets § 3-9, som i hovedtrekk er en videreføring av sjømannslovens § 26. Krav til minstealder foreslås inntatt i utvalgets lovutkast § 3-10, men på en forenklet måte.

### 10.5.3 Høringsinstansenes syn

*Fiskeri- og kystdepartementet* uttaler at ved utforming av forskrift om mønstring, jf. § 3-8 annet ledd bokstav g, bør skipsføreren gis mønstringsmyndighet slik at nytt mannskap også kan påmønstres i helgene.

*Sjøfartsdirektoratet* kan ikke se at utredningen drøfter sertifiseringslovens bestemmelse i § 5 nr. 3 om et års klagefrist ved tilbakekall av sertifikater dersom sertifikatnehaveren ikke lenger oppfylder sertifikatvilkårene. Sjøfartsdirektoratet mener gode grunner kan tale for at denne klagefristen videreføres i den nye loven, og ber departementet vurdere dette i det videre arbeid med loven.

Sjøfartsdirektoratet mener det hersker en del usikkerhet knyttet til hjemmel for å tilbakekalle eller midlertidig suspendere sertifikater ved mistanke om promillekjøring eller føring av skip i påvirket tilstand. Dette burde komme klarere frem i forbindelse med den nye lovgivningen.

*Norges Fiskarlag* tar til orde for at fastlege kan benyttes i stede for sjømannslege. Fiskarlaget mener fastlegen kan gi en bedre vurdering av den faktiske helsetilstanden fordi han har løpende kontakt med sjømannen/fiskeren og at det dessuten vil være tids- og ressursbesparende. Fiskarlaget ber om at dette blir fastsatt i forskrift.

*Norsk Forening for Sjøfartsmedisin* tar opp en rekke spørsmål knyttet til kvalifikasjonskrav. Foreningen mener det bør fremgå av loven at man må ha sjøfartsmedisinsk kompetanse for å være godkjent som sjømannslege og at klagereglene bør stå i et eget underpunkt.

Norsk Forening for Sjøfartsmedisin savner en bestemmelse om los i kapittel 3, herunder losens helsekrav.

Norsk Forening for Sjøfartsmedisin savner dessuten en spesifikk hjemmel for å regulere per-

soner med særlige stillingsfunksjoner om bord, så som MOB-båt personell, røykdykkere etc.

Norsk Forening for Sjøfartsmedisin uttaler videre:

«I § 3-9 fremkommer nå et krav om at arbeidstaker «ikke (skal) utgjøre en fare for andre om bord». Denne formuleringen er i tråd med dagens praksis men skiller seg fra tidligere gjeldene regelverk. Arbeidstaker skulle den gang også selekteres med tanke på egen sikkerhet. Foreningen mener gjeldene regelendring medfører en liberalisering i godkjenning av sjøfolk som reduserer sikkerheten på skip.»

#### 10.5.4 Departementets vurdering

##### *Generelt om kvalifikasjonskrav*

Departementet gir i hovedtrekk sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag som relateres til kvalifikasjonskrav til den enkelte, herunder helsekrav. Håndtering av skip, last, utstyr og operasjonelle forhold om bord er blitt stadig mer komplisert, samtidig som erfaring og undersøkelser viser at den menneskelige faktoren spiller en avgjørende rolle som bakenforliggende årsak til at ulykker skjer. Utviklingen de senere år både internasjonalt og i forhold til den norske flåten, går dessuten mot stadig større bruk av sjøfolk som ikke er fra flaggstaten. Etter departementets oppfatning er det derfor svært viktig at det internasjonale, så vel som det nasjonale regelverket, stiller strenge kvalifikasjonskrav og fremmer en kvalitetsbasert utdanning som gir kompetente sjøfolk uansett nasjonalitet. Ved å innta tre bestemmelser som alle omhandler kvalifikasjonskrav (jf. §§ 16 til 18) i lovutkastets kapittel 3 om teknisk og operativ sikkerhet, fremheves samspillet mellom skipets tekniske standard, hvordan håndteringen av skipet skal foregå og hvilke krav som stilles til de personer som skal håndtere skipet. Dette gir etter departementets oppfatning en viktig symboleffekt, samtidig som regelverket fremstår som mer helhetlig.

Departementet vil også understreke den generelle opplæringsplikten som rederiet har, og som følger av lovutkastets § 16, jf. § 6. Det er av sentral betydning for sikkerheten til sjøs at rederier sørger for at skipsfører og mannskap opprettholder og videreutvikler den kompetansen som følger av grunnutdanningen. Med den kompleksiteten drift og håndtering av moderne skip utgjør i dag og de individuelle ulikhetene det er fra skip til skip, er det avgjørende at rederiet sørger for at de ombordværende får tilstrekkelig opplæring.

##### *Faglige kvalifikasjonskrav*

Noen av høringsinstansene tar opp spørsmål knyttet til faglige kvalifikasjonskrav. I forhold til loser, regulerer lov 16. juni 1989 nr. 59 om lostjenester (losloven) med tilhørende forskrifter, losens kvalifikasjoner og bruk av los. Det er således ikke et behov for en særskilt bestemmelse om los i skipssikkerhetsloven. Norsk Forening for Sjøfartsmedisin savner en spesifikk hjemmel for å regulere personer med særlige stillingsfunksjoner. Til dette vil departementet bemerke at alle stillinger om bord, herunder spesielle stillinger som nevnt i foreningens høringsbrev, er omfattet av § 16 og andre kvalifikasjonsbestemmelser i loven. Loven gir dermed tilstrekkelig hjemmel til å gi utfyllende bestemmelser om slike stillinger i forskriftsverket, noe som også er gitt i dagens forskriftsverk.

I forhold til spørsmålet om adgangen til å midlertidig suspendere sertifikater ved mistanke om promillekjøring eller føring av skip i påvirket tilstand, ser ikke departementet behov for ytterligere regulering enn det som følger av lovutkastets § 16 annet ledd bokstav d. En eventuell lovregulering for eksempel etter mønster av vegtrafikklovens §§ 34 og 35 bør utredes på sikt dersom det foreligger et reelt behov for ny lovgivning på dette området.

Basert på erfaringer som klageinstans i sertifikatsaker, har ikke departementet sett et reelt behov for å videreføre bestemmelsen i sertifiseringslovens § 5 nr. 3 om et års klagefrist ved tilbakecall av sertifikater. Dersom det unntaksvis skulle være grunn til å realitetsbehandle en sak etter den ordinære klagefristens utløp, har departementet en slik adgang etter forvaltningslovens § 31.

Etter departementets syn er første ledd første punktum i lovutkastets § 16 noe snevert formulert av Skipssikkerhetslovutvalget. Departementet fremmer derfor forslag om å presisere at kvalifikasjonskrav ikke bare rettes mot selve stillingen, men også det *arbeid* som noen settes til å utføre.

##### *Helsemessige kvalifikasjonskrav*

De helsemessige kvalifikasjonskravene for den som har sitt arbeid om bord er kommentert av enkelte høringsinstanser. Norsk Forening for Sjøfartsmedisin mener det bør stilles krav om at sjøfolk ikke må utgjøre en fare for seg selv. Lovutkastets § 17 er en videreføring av sjømannslovens § 26 første ledd. Etter konsultasjoner med næringen er det gjennom gjeldende forskriftsverk og praksis bestemt at fokus først og fremst bør rettes mot *andres* sikkerhet i forbindelse med utforming av helsekrav til sjøfolk. Departementet kan ikke se at

det foreligger tungtveiende grunner til å endre på gjeldende rett og praksis på dette området. Det vil for øvrig ofte være slik at dersom sjømannen har en helsemessig svakhet som kan sette ham selv i en sikkerhetsmessig fare, så vil det i mange tilfeller også sette andres liv og helse i fare. Det er således en klar sammenheng mellom disse forholdene.

Hvilke kompetansekrav som bør stilles til sjømannsleger og eventuell adgang til bruk av fastlege, vil ikke departementet ta stilling til i denne proposisjonen. Lovens detaljeringsnivå for øvrig tilsier at slike krav bør fremgå av forskriftsverket, og lovutkastets ordlyd er nøytral og fleksibel i forhold til kompetansekravene. Departementet er imidlertid enig med Norsk Forening for Sjøfartsmedisin i at hjemmelen i annet ledd til å gi forskrifter om godkjenning av leger og klagenemd bør deles inn i to underpunkter jf. § 17 annet ledd bokstav c og d.

#### *Mønstring og lavalder*

Spørsmålet om det bør være adgang for at skipsføreren får mønstringsmyndighet vil ikke departementet ta stilling til i denne proposisjonen. Lovutkastet stiller imidlertid ingen hinder i veien for at skipsføreren får mønstringsmyndighet i fremtiden, og den nærmere reguleringen om dette vil skje gjennom forskriftsverket.

Den generelle aldersgrensen for å tjenestegjøre på skip er 16 år, jf. sjømannsloven § 4 første ledd. Denne begrensningen er nedfelt i ILO konvensjon nr. 180, direktiv 1999/63/EF og er videreført i den nye Maritim Labour Convention 2006 (nr. 186), som ikke er trådt i kraft.

I Skipssikkerhetslovutvalgets lovutkast, jf. § 3-10, ligger bl.a. hjemmel til å videreføre sjømannslovens § 4 tredje ledd hvor personer som har fylt 15 år kan arbeide i innenriks fart. Med henvisning til direktiv 1999/63/EF har Efta Surveillance Authority (ESA) gitt uttrykk overfor norske myndigheter at nevnte bestemmelse i sjømannsloven ikke er i samsvar med direktivet. Sjømannslovens § 4 tredje ledd kan således ikke videreføres i skipssikkerhetsloven. For personer som ikke omfattes av de nevnte internasjonale bestemmelser, i første rekke ungdom på fiskefartøy, vil 16 års grensen kunne fravikes jf. § 18 annet ledd bokstav c. Personer som er utplassert som ledd i skolegang eller praktisk opplæring og som ikke mottar godtgjørelse, har i utgangspunktet ikke sitt «arbeid om bord», og 16-års regelen gjelder således ikke. Se nærmere punkt 7.4.4. Etter gjeldende forskrift, jf. forskrift 25. april 2002 nr. 423 om arbeid og utplassering av ungdom på norske skip, er det stilt strenge krav til beskyttelse av ungdom når disse har sitt arbeid om bord eller er utplassert som ledd i skolegang eller praktisk opplæring.

## 11 Personlig sikkerhet

### 11.1 Generelle bestemmelser om personlig sikkerhet

#### 11.1.1 Gjeldende rett

Generelle krav til personlig sikkerhet er i dag i hovedsak regulert i sjømannsloven, jf. § 40. I en viss utstrekning stiller også sjødyktighetsloven krav til personlig sikkerhet, jf. § 42. Gjennom sjømannsloven § 40 stilles bl.a. krav til at det tas hensyn til den enkeltes forutsetninger når noen settes i arbeid, at det opplyses om farer ved arbeidet og at det gis veiledning og øvelse for å unngå farer. Bestemmelsen gir også regler om verneombud og verne- og miljøutvalg. Sjødyktighetslovens § 42 gir en detaljert oppramsing av hvilke sikkerhets- og miljøtiltak som skal settes i verk om bord for å beskytte de ombordværendes sikkerhet og helse. Sjødyktighetsloven § 42 nr. 2 bestemmer at forholdene om bord på det enkelte skip skal legges til rette for at personer av begge kjønn skal kunne arbeide på skipet. Sjødyktighetslovens §§ 43, 45 og 46 stiller krav til ulike oppholdsrom og lugarer om bord.

#### 11.1.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår å samle alle bestemmelser som omhandler personlig sikkerhet i et kapittel i skipssikkerhetsloven (kapittel 4). I lovutkastet er de nevnte bestemmelsene i sjømannsloven og sjødyktighetsloven foreslått utformet som fire bestemmelser. I utvalgets utkastets § 4-1 gis bestemmelser om sikkerhetsinnretninger og utstyr, i § 4-2 gis regler om tilrettelegging og utføring av arbeid om bord, i § 4-5 gis regler om bo- og fritidsmiljø og i § 4-8 gis bestemmelser om verneombud og samarbeidsorgan for helse, miljø- og sikkerhetsspørsmål. Materielt sett avviker ikke lovutkastet fra gjeldende rett i vesentlig grad, men innebærer snarere en forenkling, tydeliggjøring og omformulering. Sjødyktighetsloven § 42 nr. 2 om at forholdene om bord på det enkelte skip skal legges til rette for at personer av begge kjønn skal kunne arbeide på skipet, foreslås ikke videreført av utvalget fordi likestillingsloven også gjelder for skip.

#### 11.1.3 Høringsinstansenes syn

*Arbeids- og sosialdepartementet* har flere kommentarer til de generelle bestemmelsene i lovutkastets kapittel 4 om personlige sikkerhet. Om harmonisering med arbeidsmiljøloven uttaler Arbeids- og sosialdepartementet:

«De tilfellene der det er meningen å ha samsvar med arbeidsmiljøloven, må bestemmelsene samsvare med begrepsbruken i den nye arbeidsmiljøloven slik den ble vedtatt 17. juni 2005 nr. 62 med eventuelle senere endringer.»

Arbeids- og sosialdepartementet mener at lovutkastets § 4-1 om sikkerhetsinnretninger og utstyr ikke i tilstrekkelig grad fokuserer på forebyggende tiltak, som må være et bærende prinsipp til vern om personlig sikkerhet. For å fremheve dette foreslås å innta i første ledd første punktum at innretninger og utstyr skal *unngå eller redusere* fare for liv og helse.

Arbeids- og sosialdepartementet foreslår også å endre lovutkastets § 4-2 om tilrettelegging og utføring av arbeid om bord i annet ledd bokstav b for å gi en bedre forskriftshjemmel og harmonisering i forhold til tilsvarende bestemmelse i ny arbeidsmiljølov (jf. § 3-2 nr. 1 a).

Arbeids- og sosialdepartementet viser dessuten til at ny arbeidsmiljølov bruker ordet «drøfte» i stede for «konsultere», og at det bør fremgå av proposisjonen at disse benevnelsene er synonyme. I forskriftshjemmelen i annet ledd foreslås å tilføye et nytt underpunkt d om «plikt til å informere og konsultere de som har sitt arbeid om bord».

Arbeids- og sosialdepartementet foreslår å harmonisere uttrykket «samarbeidsorgan for helse, miljø- og sikkerhetsspørsmål» i lovutkastets § 4-8 med tilsvarende bestemmelse i ny arbeidsmiljølov (jf. § 7-1).

*Sjøfartsdirektoratet* foreslår en redaksjonell endring i lovutkastets § 4-1 bokstav f for å synliggjøre at *sikkerhetsinnretninger* også omfattes av bestemmelsen.

#### 11.1.4 Departementets vurdering

Departementet slutter seg i hovedsak til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til generelle bestem-

meler om personlig sikkerhet. Etter departementets oppfatning er det viktig at loven gir et godt sikkerhetsmessig vern og tilrettelegger for et godt arbeidsmiljø for den som har sitt arbeid om bord på skip. Departementet vil også minne om at det menneskelige element er den faktoren som har størst innvirkning på sikkerheten til sjøs. Det er derfor et primært siktemål at loven bidrar til at skip blir en trygg og god arbeidsplass for den enkelte, samtidig som den bidrar til å øke sikkerheten generelt for skipet som sådan og styrke vernet om det ytre miljø.

Ettersom den nye arbeidsmiljøloven endrer både begrepsbruk og innhold i forhold til den gamle, er departementet er enig i at skipssikkerhetsloven i en viss grad bør harmoniseres med arbeidsmiljøloven, slik Arbeids- og sosialdepartementet foreslår.

Departementet er enig i at lovutkastets § 21 i sterkere grad bør reflektere viktigheten av å fokusere på de forebyggende tiltak og at forpliktelsene etter bestemmelsen bør forsterkes og tydeliggjøres. Departementet fremmer på denne bakgrunn forslag om å endre ordlyden i første ledd første punktum slik at det fremgår at det skal søkes å *unngå* eller *redusere fare* for liv og helse, samt at ordlyden i annet ledd bokstav f utvides og endres til verne- og *sikkerhetsinnretninger*.

Lovutkastets § 22 bør harmoniseres med arbeidsmiljølovens § 3-2 nr. 1 a, noe som vil synliggjøre viktigheten av at nødvendig opplæring og instruksjon skal gis ved tilretteleggelsen av arbeidet om bord. Dette bør fremgå klart av forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen. Nærings- og handelsdepartementet er også enig med Arbeids- og sosialdepartementet i at sjøfolk bør gis det samme arbeidsrettslige vern i forhold til informering og drøfting som på land. Informering og drøfting i denne sammenheng gjelder i forhold til helse, miljø og sikkerhetsarbeidet. Ettersom det parallelt med denne proposisjonen fremmes en egen proposisjon om endringer i sjømannsloven, foreslås uttrykket «drøfte» benyttet i stedet for «konsultere». Begrepsbruken blir da den sammen i arbeidsmiljøloven, sjømannsloven og skipssikkerhetsloven. Departementet fremmer forslag om å endre lovutkastets § 22 annet ledd bokstav b og tilføye en ny bokstav d for å ivareta disse hensynene, og forutsetter at forskriftsverket gir nærmere bestemmelser.

For å harmonisere begrepsbruken med arbeidsmiljøloven fremmer departementet også forslag om at ordlyden i lovutkastet § 28 endres slik at uttrykket *arbeidsmiljøutvalg* benyttes om det som i dag kalles verne- og miljøutvalg.

## 11.2 Arbeids- og hviletid

### 11.2.1 Gjeldende rett

Arbeids- og hviletid er i dag regulert gjennom lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden og hviletiden på skip. Loven stiller detaljerte krav til både arbeids- og hviletid, men har etter en lovendring i 2002 i større grad enn tidligere rettet fokus mot regulering av hviletid enn arbeidstid. Loven gjennomfører vesentlige deler av ILO konvensjon nr. 180 og direktiv 1999/63/EF, samt elementer fra STCW koden som er vedtatt av IMO. NIS lovens § 7 inneholder bl.a. en henvisning til arbeids- og hviletidsloven.

### 11.2.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår ingen reelle materielle endringer av arbeids- og hviletidsloven, men ved å foreslå regulert arbeids- og hviletid i to bestemmelser, jf. utvalgets lovutkast §§ 4-3 og 4-4, forenkles lovt teksten betydelig. Sammenlignet med strukturen og detaljeringsgraden i loven for øvrig, fremstår likevel de to bestemmelsene som relativt detaljerte. Utvalget begrunner imidlertid dette med at bestemmelsene fremstår som svært viktige, særlig for sjømannsorganisasjonene. Arbeids- og hviletidsloven foreslås samtidig opphevet, mens NIS lovens § 7 foreslås endret redaksjonelt, bl.a. ved en henvisning i første ledd til §§ 22 og 23 i skipssikkerhetsloven.

### 11.2.3 Høringsinstansenes syn

*Fiskeri- og kystdepartementet* ber om en tydeliggjøring av at unntaket i lovutkastets § 4-4 annet ledd også gjelder eksterne nødssituasjoner og øvelser.

Fiskeri- og kystdepartementet legger også til grunn at arbeids- og hviletid for loser fortsatt vil være regulert av losloven.

*Sjøfartsdirektoratet* viser til lovutkastets § 4-4 tredje ledd, og foreslår at henvisningen til annet ledd strykes. Direktoratet mener dette må være en feil henvisning, og viser til at nåværende lov § 12 nr. 1 og 2 er slått sammen til et ledd.

*Høgskolen i Vestfold* slutter seg til at dagens standard for arbeidstid videreføres, men påpeker at hviletiden kan fravikes ved tariff, hvilket gir en sammenhengende arbeidstid på 42 timer. Dette gir en uforsvarlig norm som er risikofremmende og ikke er å anbefale. Høgskolen mener et funksjonsrettet hviletidskrav hvor rulleringssystemet ble vurdert opp mot sikkerhetsstyringssystemet, ville vært en bedre løsning og i tråd med intensjonene til ISM-koden.

*Norges Fiskarlag* viser til at det er hviletidsreglene som setter grense for hvor mye det kan arbeides, og ber om at dette sies uttrykkelig i § 4-3.

*Norges Rederiforbund* uttaler om NIS lovens § 7:

«Når det gjelder utvalgets forslag til endringer i andre lover (kap. 11) er det foreslått endringer i NIS-loven § 7 som følge av opphevelse av Arbeidstidsloven for skip. I forslaget til ny § 7 tredje ledd foreslås videreføring av någjeldende bestemmelse om at den alminnelige arbeidstiden er 8 timer i døgnet og 40 timer i uken.

Henvisningen til 40 timer i uken er i strid den alminnelige reguleringen av arbeidstid i § 4-3 og 4-4 i forslaget til skipssikkerhetslov som gjelder for alle norskregistrerte skip. Etter det nye regelsettet er det hviletidsreglen som setter skranken for arbeidstiden. For at det ikke skal gjelde ulike regler for skip registret i NOR og NIS - og som åpenbart ikke er intensjonen, foreslås det derfor med dette at forslaget til ny § 7 tredje ledd utgår som unødvendig i tillegg til henvisningen til skipssikkerhetsloven § 4-3 og 4-4.»

*Norsk Forening for Sjøfartsmedisin* mener arbeids- og hviletidsbestemmelsene er alt for detaljerte.

#### 11.2.4 Departementets vurdering

Departementet er enig i hovedtrekkene til regulering av arbeids- og hviletid som foreslås av Skipssikkerhetslovutvalget. Bestemmelsene i lovutkastets §§ 23 og 24 er mer detaljerte enn lovens systematikk ellers. De omhandler imidlertid så sentrale spørsmål for den enkelte som hvor lang arbeidstiden skal være og hvor mye hviletid det er krav på, at hovedreglene, så vel som rammene for fravikene fra hovedreglene, må presiseres tydelig. Å basere reglene på funksjonsrettede generelle krav vil ikke gi et sterkt nok vern for den som har sitt arbeid om bord, og dessuten lett komme i strid med internasjonale forpliktelser.

Departementet finner ikke å kunne ta til følge Norges Fiskarlags forslag om å uttrykkelig slå fast i loven at det er *hviletidsreglene* som setter grense for hvor mye det kan arbeides. Det er riktignok slik at det i praksis først og fremst er hviletidsreglene som setter grense for hvor lenge det kan arbeides på daglig og ukentlig basis. Norge er imidlertid relativt strengt bundet opp til internasjonale bestemmelser om arbeids- og hviletid, og forslaget fra Fiskarlaget er ikke kommet til uttrykk i gjeldende internasjonalt regelverk. Direktiv 2003/88/EF oppstiller dessuten en maksimal grense for

hvor mye fiskere kan jobbe på årlig basis, og bestemmelsen er formulert som en *arbeidstidsregel* og ikke som en hviletidsregel. Disse hensynene er etter departementets syn tungtveiende for å ikke lovfeste forslaget til Norges Fiskarlag.

Unntaksbestemmelsen i lovutkastets § 24 annet ledd gir adgang til å fravike hviletidsbestemmelsene i nødssituasjoner og ved øvelser. Unntaksregelen forutsettes å komme til anvendelse både ved nødssituasjoner på eget skip og nødssituasjoner som gjelder andre havarister og hvor mannskapet deltar i hjelpearbeidet. Tilsvarende anvendelse gjelder for øvelser.

Hviletiden må ses i sammenheng med at den normale arbeidstiden er 8 timer per døgn. Dernest er intensjonen med tredje ledd å videreføre arbeids- og hviletidslovens § 12 nr. 2. Bestemmelsen må forstås slik at hviletiden kan reduseres fra 10 til 6 timer i en 24 timers periode, og at disse timene skal være sammenhengende. Reduksjonen fra 10 til 6 timer kan ikke strekke seg over lengre tid enn 48 timer. Det er derfor ikke tillatt å arbeide 42 timer i strekk. Departementet er enig i at ordlyden i utvalgets utkast til tredje ledd kan være egnet til å misforstå, og fremmer derfor forslag om en ordlyd i tredje ledd som er tilnærmet identisk med nåværende § 12 nr. 2. For å presisere at fravik i tariffavtale ikke henspeiler til hvilken som helst tariffavtale, men en som er bindende for vedkommende arbeidstaker, fremmer departementet forslag om at ordet «bindende» tas inn før «tariffavtale». Departementet er dessuten enig med Sjøfartsdirektoratet i at det ikke gir noen mening i å vise til annet ledd i tredje og fjerde ledd.

For loser vil det være loslovens bestemmelser som kommer til anvendelse i forhold til arbeids- og hviletid. Se punkt 7.4.4.

Efta Surveillance Authority (ESA) har overfor norske myndigheter gitt uttrykk for at en del av unntakene i nåværende arbeids- og hviletidslov ikke er i samsvar med direktiv 1999/63/EF. ESA kommenterer bl.a. unntaket fra hovedregelen om 8 timers arbeidsdag i arbeids- og hviletidslovens § 3 nr. 2, som er foreslått videreført i lovutkastet til Skipssikkerhetslovutvalget, jf. § 4-3 annet ledd. Norske myndigheter er fortsatt i dialog med ESA om implementeringen av direktiv 1999/63/EF. På bakgrunn av denne rettslige usikkerheten fremmer departementet forslag om å ikke innta unntaket uttrykkelig i loven, men heller utvide delegasjonsfullmakten i § 23 siste ledd. På denne måte vil unntaket kunne videreføres i forskrift dersom drøftelsene med ESA viser at det ikke strider mot nevnte direktiv.

Departementet er enig med Norges Rederiforbund i at det er unødvendig å opprettholde bestemmelsen i NIS loven § 7 annet ledd om at den ukentlige arbeidstiden er 40 timer når det foretas en henvisning i første ledd til § 23 i skipssikkerhetsloven. Begrensningen i i NIS loven om 40 timers uke foreslås dermed opphevet. Departementet understreker likevel at ved henvisningen til § 23 i skipssikkerhetsloven, gjelder en 8 timers arbeidsdag med et døgn hvile og fri på offentlig fridag, hvilket gir et prinsipp om en arbeidsuke på 40 timer.

### 11.3 Forpleining

#### 11.3.1 Gjeldende rett

Sjømannslovens § 41 bestemmer at skipsføreren skal sørge for at mannskapet får god og tilstrekkelig kost, og at han skal føre tilsyn med helseforholdene om bord. Sjødyktighetslovens § 52 første ledd gir Kongen fullmakt til å fastsette nærmere regler om skips forsyning med vann og proviant, herunder mengde, kvalitet og oppbevaring.

#### 11.3.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår i sitt lovutkast § 4-6 en bestemmelse om kosthold og drikkevann som viderefører bestemmelsene i sjømannsloven og sjødyktighetsloven. Utvalget drøfter forholdet til matloven, og konkluderer med at det er hensiktsmessig at også skipssikkerhetsloven gir regler om kvalitet på næringsmidler. Pliktene knyttet til kost som sjømannsloven la på skipsfører, foreslås av utvalget lagt på rederiet.

#### 11.3.3 Høringsinstansenes syn

*Mattilsynet* viser til at kosthold og drikkevann er omfattet av matloven, og at det vil innebære unødvendig dobbeltregulering å innta bestemmelse om dette i skipssikkerhetsloven. *Mattilsynet* foreslår derfor at utvalgets lovutkast § 4-6 omformuleres.

*Norsk Forening for Sjøfartsmedisin* mener lovutkastets § 4-6 bør utgå og primært reguleres gjennom matloven. Innholdet er også delvis regulert gjennom smittevernloven. Foreningen peker også på et overlappende tilsyn mellom Sjøfartsdirektoratet, *Mattilsynet* og Smittevernkontorene.

#### 11.3.4 Departementets vurdering

Departementet mener det er behov for en annen tilnærming til reguleringen av forpleining enn den som er gjort av Skipssikkerhetslovutvalget.

Departementet er enig i kommentarene fra Mattilsynet og Norsk forening for Sjøfartsmedisin om at det primært bør være matloven og ikke skipssikkerhetsloven som stiller krav til *kvaliteten* på kost og drikkevann. Departementet foreslår at lovutkastet i første ledd viser til matloven og forskrifter gitt i medhold av den. Hensikten med henvisningen er å unngå dobbeltregulering, slik at det vil være matloven som regulerer kvaliteten til kost og drikkevann. I hjemmelsbestemmelsen foreslås nevnt at departementet kan gi nærmere regler om proviant-, kjøle- og fryserom slik at det ikke er tvil om at dagens forskrifter fastsatt av Sjøfartsdirektoratet om disse forholdene, kan opprettholdes.

Sjømannslovens § 41 gir en lovfestet rett til fri forpleining, hva enten maten serveres om bord eller om det gis kostpenger. Bestemmelsen foreslås opphevet slik at denne retten vil følge av lovutkastets § 26.

For å bedre gjenspeile de innholdsmessige endringene fremmer departementet også forslag om å endre overskriften til «forpleining» i stedet for «kosthold og drikkevann».

### 11.4 Legemidler og behandling av syke

#### 11.4.1 Gjeldende rett

Sjødyktighetslovens § 52 annet ledd gir Kongen fullmakt til å fastsette nærmere regler om hva skip skal være forsynt med av legemidler. Det følger forutsetningsvis av sjødyktighetslovens § 106 at skipsføreren har rett til å behandle syke og skadede. Plikt til å sørge for behandling av syke eller skadede sjømenn følger av sjømannslovens § 27. Plikten til å behandle syke og skadede passasjerer følger forutsetningsvis av sjølovens § 405 som regulerer bortførerens ansvar for passasjerenes tarv.

#### 11.4.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår i sitt lovutkast § 4-7 en bestemmelse om legemidler og behandling av syke. I utkastet foreslås at skipet skal ha nødvendig utstyr med legemidler, og at syke og skadede i nødvendig utstrekning kan tas under behandling. På bakgrunn av pliktene i sjømannslovens § 27 og sjølovens § 405 mener utvalget det ikke er behov for en pliktregel, men en kompetanseregel i skipssikkerhetsloven. Dessuten foreslår utvalget at det i forskrift kan fastsettes at andre enn skipsføreren har slik kompetanse. Plikten til å sørge for behandling av syke eller skadede sjømenn jf. sjømannslovens § 27, foreslås opprettholdt uendret av utvalget.



### 11.4.3 Høringsinstansenes syn

*Sjøfartsdirektoratet* mener det i lovutkastet § 4-7 bør inntas en plikt om at det legges til rette for at syke og skadede får nødvendig behandling enten om bord eller i land, etter mønster fra sjømannslovens § 27 første ledd.

*Norges Fiskarlag* fremhever at dagens forskriftsverk overlater for mye til apotekenes skjønn, for godtbefinnende og inntektsbehov når det gjelder å vurdere mengder av ulike typer skipsmedisin. Fiskarlaget mener videre at kravene til skipsmedisinutrustning står i et urealistisk forhold til de faktiske og erfarte behov. Fiskarlaget har tatt initiativ til et prosjekt for å finne en løsning til disse utfordringene og ønsker å komme tilbake til dette når resultatet fra prosjektet foreligger.

### 11.4.4 Departementets vurdering

Departementet gir sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til regulering av legemidler og behandling av syke og skadede.

Departementet er enig i utvalgets tilnærming til behandling av syke og skadede og er ikke enig med Sjøfartsdirektoratet i at bestemmelsen bør utformes som en pliktregel. Sjømannslovens § 27 fastsetter er plikt for skipsføreren til å sørge for forsvarlig behandling av sjømenn ved sykdom eller skade. For passasjerer følger en tilsvarende plikt indirekte av sjølovens § 405, dog uten at det er sagt uttrykkelig. Det er således *kompetansen* til å gi behandling – først og fremst overfor passasjerene – som bør slås uttrykkelig fast i lovs form.

Departementet tar til etterretning kritikken som Norges Fiskarlag retter mot kravene og praksisen knyttet til skipsmedisin, og håper prosjektet som er igangsatt kan gi bidra til bedre tilpassede løsninger.

## 12 Miljømessig sikkerhet

### 12.1 Gjeldende rett

---

Bestemmelser om hindring av forurensning til sjøs reguleres av sjødyktighetslovens kapittel 11 som er delegert til Miljøverndepartementet med Sjøfartsdirektoratet som tilsynsmyndighet. Kapitlet ble tilføyd i 1979 for å gjennomføre MARPOL-konvensjonen i norsk rett. Senere er det tilføyd bestemmelser for å gjennomføre andre internasjonale forpliktelser om forurensning fra skip eller til vern av havmiljøet, bl.a. bestemmelser i Havrettskonvensjonen og OSPAR-konvensjonen.

En rekke av bestemmelsene i kapitlet er utført etter mønster fra MARPOL-konvensjonen. Formålet med bestemmelsene i kapitlet er å forebygge forurensning av sjø, vassdrag og luft ved utslipp av skadelige stoffer fra skip og ved dumping, jf. § 111 første ledd. Kapitlet avgrenses mot petroleumsvirksomheten, jf. § 111 annet ledd som fastsetter at bestemmelsene gitt i eller i medhold av kapitlet ikke kommer til anvendelse på utslipp av skadelige stoffer som utelukkende følger av utforskning, utnyttelse og tilknyttet viderebehandling til sjøs av undersjøiske mineralforekomster.

Skadelige stoffer, utslipp, dumping og forbrenning defineres i § 112, mens § 113 fastsetter en generell aktsomhetsplikt. Videre fastsettes bl.a. at Kongen kan gi forskrifter om etablering og drift av mottakeranlegg i land for stoffer det er forbudt å slippe ut, jf. § 116.

Når det gjelder tilsyn med bestemmelsene i forurensningskapitlet, kan forvaltningsorgan som er tillagt myndighet etter § 3 gi forskrifter om gjennomføringen av tilsynet; for øvrig får bestemmelsene i kapittel 2 om tilsynet tilsvarende anvendelse, jf. § 117.

Regler om tilbakehold og andre tiltak som bortvisning og flytting pga. brudd på bestemmelser gitt i eller i medhold av forurensningskapitlet, gis i § 118. Paragraf 121 gir detaljerte regler om undersøkelse av skip både i norsk havn, indre farvann, norsk territorialfarvann, Norges økonomiske sone og ved installasjoner på norsk kontinentalsokkel. Kapitlet angir også reaksjonsmidler ved brudd på bestemmelser i forurensningskapitlet; midlertidig inngrep til sikring av formuesstraff, jf. § 122, hefte,

jf. § 123, og tvangsmulkt, jf. § 124. Tvangsmulkt er mest praktisk og kan ilegges for den som ikke etterkommer pålegg gitt i medhold av bestemmelsene i kapitlet.

### 12.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

---

Skipssikkerhetslovutvalget har drøftet om det er naturlig å videreføre reglene i sjødyktighetslovens kapittel 11 i skipssikkerhetsloven, eller om de i stedet bør tas inn i forurensningsloven. Utvalget konkluderer med at reglene passer best i en lov som knytter seg til skipssikkerhet, og ikke i en generell forurensningslov. Utvalget foreslår å videreføre hovedprinsippene i sjødyktighetsloven kapittel 11 i en ny skipssikkerhetslov og at dette regelverket er tilstrekkelig fleksibelt til å kunne ta opp den internasjonale utviklingen på området, først og fremst gjennom MARPOL 73/78, men også av andre av IMOs miljøvernkonvensjoner.

Utvalget foreslår en forenkling, omstrukturering og presisering av miljøbestemmelsene uten at det materielt sett innebærer større endringer i forhold til gjeldende rett. Sjødyktighetsloven inneholder ikke nærmere bestemmelser om opphugging av skip, men utvalget foreslår inntatt en bestemmelse om dette. Dagens sjødyktighetslov inneholder ikke hjemmel til å pålegge tiltak for å hindre introduksjon og spredning av fremmede arter fra skips ballastvann og sedimenter. Utvalget foreslår å ta inn en bestemmelse som gir en slik hjemmel.

### 12.3 Høringsinstansenes syn

---

*Arbeids- og sosialdepartementet* kommenterer utvalgets utkast til § 5-6 om skip som skal tas endelig ut av drift og uttaler:

«Det er imidlertid også betydelige utfordringer knyttet til personlig sikkerhet når skip tas endelig ut av drift, uten at dette er reflektert i kapittel 4. Vi kan i denne sammenhengen peke

på eksponeringen av helseskadelige kjemikalier, bruk av potensielt farlige redskaper, fallende gjenstander, nødvendigheten av å bruke av verneutstyr osv. Vi ber NHD vurdere også denne problemstillingen når skip skal tas endelig ut av drift og hvordan den best mulig kan følges opp, både på internasjonalt og nasjonalt nivå.»

*Fiskeri- og kystdepartementet* viser til at begrepet *forurensning* ikke er nærmere definert i loven, og peker på ulikheter i forurensningslovens § 6 og utvalgets utkast § 5-1. Isolert sett kan det se ut som at forurensningsbegrepet i utvalgets utkast § 5-1 gis et annet innhold enn etter forurensningslovens § 6, og det bes om presisering om at begrepene skal forstås på samme måte. Fiskeri- og kystdepartementet peker også på at utvalgets utkast § 1-2 bokstav a benytter uttrykket «undersjøiske naturforekomster», mens § 5-1 bruker uttrykket «undersjøiske mineralforekomster». Fiskeri- og kystdepartementet foreslår å bruke begrepet «undersjøiske naturforekomster» i § 5-1, som er et mer vidtfavnende uttrykk.

Fiskeri- og kystdepartementet stiller også spørsmål om det er hensiktsmessig å ikke videreføre § 115 i sjødyktighetsloven om at utslipp og dumping ikke kommer til anvendelse i nødssituasjoner. Selv om dette følger av nødrettsbestemmelsen i straffeloven 1902 § 47, taler gode grunner for å synliggjøre dette i skipssikkerhetsloven også.

Videre uttaler Fiskeri- og kystdepartementet om teknisk og miljømessig sikkerhet:

«Departementet stiller seg positiv til at det foreslås lovfesting av krav om teknisk miljø sikkerhet og krav om at drift av skipet skal være lagt opp og gjennomført slikt at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø, jf lovutkastets §§ 5-2 og 5-3. Med dette tydeliggjøres disse viktige kravene i forhold til nåværende sjødyktighetslov, som gir hjemmel til å fastsette forskrift om slike krav.»

Fiskeri- og kystdepartementet er enig i utvalgets utkast § 5-4, som er en ny bestemmelse i forhold til nåværende sjødyktighetslov, og hvor det er foreslått lovfesting av krav om skips beredskap mot forurensning av det ytre miljø.

*Sjøfartsdirektoratet* tar til orde for å stramme inn skipsførerens plikter i forurensningstilfeller og uttaler:

«Sjøfartsdirektoratet savner en klar bestemmelse - og plikt på skipsføreren - om at han ved fare for forurensning umiddelbart skal sette i verk alle nødvendige tiltak for å forhindre forurensning.»

## 12.4 Departementets vurdering

Departementet slutter seg i all hovedsak til vurderingene og forslagene fra Skipssikkerhetslovutvalget. Lovutkastet innebærer både en forenkling og tydeliggjøring av de sentrale rettslige standarder som bør legges til grunn for å gi en best mulig beskyttelse av det marine miljø.

Etter departementets oppfatning bør hovedprinsippene etter gjeldende rett videreføres i skipssikkerhetsloven. Imidlertid er flere av bestemmelsene i sjødyktighetslovens kapittel 11 så detaljerte at det vil være uhensiktsmessig å videreføre dem med dagens ordlyd. Enkelte av bestemmelsene i kapittel 11 omhandler dessuten tilsyn og reaksjonsformer, og disse er mer naturlig å innta i lovutkastets kapittel 7, 8 og 9.

Fiskeri- og kystdepartementet har tatt opp spørsmål som relateres til uttrykk som benyttes i lovutkastet, og forholdet til forurensningsloven. Begrepet «forurensning» er ikke nærmere definert i lovutkastet. Definisjonen i forurensningsloven § 6 gir imidlertid en god ramme for begrepet også i skipssikkerhetsloven. Ved at begrepet «skadelige stoffer» i § 31 fjerde ledd er presisert til også å omfatte organismer, tydeliggjøres det at begrepet forurensning i lovens forstand også omfatter tilførsler av fremmede organismer som kan utgjøre problemarter i vårt marine miljø, såkalt biologisk forurensning.

Departementet mener ordlyden i utkastet § 31 annet ledd bør harmoniseres med ordlyden i utkastets § 2 slik at begrepet «undersjøiske naturforekomster» benyttes begge steder.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at skipsføreren ved akutt eller ved fare for akutt forurensning, bør pålegges plikt til å umiddelbart varsle og iverksette tiltak for å forhindre eller begrense omfanget av forurensning. Dette må ses i sammenheng med bestemmelsen som er i sjødyktighetsloven § 115 om unntak fra forurensningsreglene ved utslipp i nødssituasjoner. Et vilkår for at unntaksbestemmelsen skulle komme til anvendelse, var at rimelige forholdsregler var tatt både før og etter uhellet for å hindre eller minske omfanget av utslippet. Sjødyktighetsloven § 115 ble ikke foreslått videreført av Skipssikkerhetslovutvalget, som begrunnet dette med at bestemmelsen har tilsvarende virkning som straffeloven 1902 § 47 om nødrett. Nødrettsbestemmelsen i straffeloven av 1902 (jf straffeloven 2005 § 17) er en straffritaksbestemmelse som etter omstendighetene gjør en ellers straffbar handling lovlig.

Departementet mener gode grunner taler for å innta innholdet i sjødyktighetsloven § 115 i den nye

skipssikkerhetsloven. Selv om straffelovens nødrettsbestemmelser vil ha en tilsvarende virkning, mener departementet at hensynet til klarhet, forutberegnelighet og harmonisering med tilsvarende bestemmelser i MARPOL, tilsier at unntaket fra forbudet mot forurensning uttrykkelig fremgår av loven. På denne bakgrunn fremmer departementet forslag om å innta et nytt annet ledd i lovutkastet § 31 med samme innhold som § 115. Ved å presisere at begrepet skadelige stoffer omfatter organismer i § 31 fjerde ledd bokstav a, gir loven et nytt grunnlag for at det i forskrift etter bestemmelsene i §§ 34-36, kan stilles krav til skip om tiltak for å redusere risikoen for introduksjon og spredning av fremmede organismer fra skips ballastvann og sedimenter.

Utvalget har vurdert å innta definisjoner i loven på samme måte som sjødyktighetslovens § 112, men funnet at dette ikke er hensiktsmessig. Departementet er enig i at det ikke er heldig å innta de til dels omfangsrike definisjonene som følger av § 112 i skipssikkerhetsloven.

Departementet har vurdert om det i tillegg til den foreslåtte unntaksbestemmelsen i § 31 annet ledd også bør inntas en plikt om at skipsføreren skal sørge for at tiltak iverksettes ved forurensning eller fare for forurensning, slik Sjøfartsdirektoratet foreslår. Ved at det foreslås et generelt forbud mot forurensning i § 31 første ledd kan det fremholdes at en slik plikt ikke er strengt tatt nødvendig å lovfeste. Både rederiet, skipsføreren og den som har sitt arbeid om bord har dessuten plikter knyttet til den miljømessige driften av skipet. På den annen side kan i en del tilfeller riktig opptre-

den i en nødssituasjon forhindre eller begrense omfanget av forurensning. Departementet mener derfor at en lovbestemmelse med en slik plikt vil synliggjøre viktigheten av å reagere i tide og på riktig måte og foreslår regelen inntatt i § 37 første ledd bokstav a. Ved at skipsføreren med sin tilstedeværelse i en nødssituasjon vil være nærmest til å håndtere den, foreslåsplikten lagt til skipsføreren som en «sørge for plikt». Departementet vil likevel understreke betydningen av at rederiet gjennom sine generelle plikter i § 6, aktivt må bidra med all mulig støtte til skipsføreren og mannskapet slik at forurensningen unngås eller at virkningene begrenses. Samtidig foreslås inntatt et straffebud i § 65 som straffesanksjonerer brudd påplikten i § 37, jf. punkt 15.3.4.

Bestemmelsen i utkastet § 36 om at skip som skal tas ut av drift skal håndteres på en forsvarlig måte er både et viktig signal om betydningen av å ivareta lovens formål også i skipets avsluttende fase, samtidig som det gir hjemmel til å sette i verk internasjonale regler som forventes å bli utviklet. Skipssikkerhetslovutvalgets forslag går ut på at skip som skal tas endelig ut av drift skal håndteres på en forsvarlig måte slik at ikke forurensning oppstår. En betydelig utfordring ved opphugging av skip ligger i å forebygge mot de helseskader som kan oppstå når skip inneholder skadelige stoffer som asbest og tungmetaller. Departementet mener formålet med bestemmelsen om opphugging av skip bør utvides slik at hensynet til liv og helse fremheves sammen med miljø, og foreslår dette inntatt i lovteksten.

## 13 Sikkerhets- og terrorberedskap

### 13.1 Gjeldende rett

---

Gjeldende lovverk har ingen bestemmelser som uttrykkelig regulerer sikkerhets- og terrorberedskap. I medhold av bl.a. sjødyktighetslovens § 41 er imidlertid ISPS koden til IMO gjennomført i norsk rett for skip. Det samme er forordning 725/2004/EF som tilpasser koden til EØS området.

Forskriften regulerer et område som ikke tidligere har vært underlagt særlig regulering. I tråd med ISPS-koden oppstiller forskriften både obligatoriske krav og veiledende retningslinjer, som samtidig fastslår at enkelte av de veiledende retningslinjene i ISPS-koden er gjort obligatoriske i samsvarende med EU-forordningen.

Forskriften inneholder bl.a. krav om forebyggende tiltak som skal beskytte mot ulovlige handlinger, slik som terrorvirksomhet og piratvirksomhet om bord på skip. Skipet skal ha en godkjent sikkerhets- og antiterrorplan (SSP), utarbeidet på grunnlag av en påbudt sårbarhetsanalyse, og ha ansvarlig sikkerhetspersonell med særlig opplæring både om bord og i rederiet. Skipet skal også være utstyrt med et terroralarmsystem og ha et særskilt sikkerhets- og terrorberedskapssertifikat.

ISPS-koden gir flaggstatene anledning til å engasjere såkalte Recognized Security Organizations (RSO) til å godkjenne sikkerhets- og antiterrorplanen og utstede sikkerhetssertifikat for skipene. I Norge er de fem anerkjente klassifikasjonselskapene, Det norske Veritas, Lloyd's Registry, American Bureau of Shipping, Germanischer Lloyd og Bureau Veritas, godkjent som RSO.

### 13.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

---

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår et eget kapittel om forebyggende tiltak mot angrep og lignende på skip. Kapitlet inneholder bestemmelser som skal sikre skipet mot terrorhandlinger og lignende gjennom kontroll av personer, last osv. og som gir skipsføreren rett til å iverksette tiltak og anvende maktmidler i slike situasjoner og når det ellers er nødvendig for å opprettholde ro og orden om bord.

Lovutkastet baserer seg på IMOs regelverk for terrorberedskap, ISPS-koden fra 2002 og EUs forordning 725/2004 om tiltak for økt terrorberedskap på skip og i havneterminaler. Formålet med koden og forordningen er å styrke sikkerheten og terrorberedskapen på skip og i havneanlegg. Lovutkastet regulerer imidlertid bare forholdet til skip. Samtidig har utvalgets lovutkastet et noe videre siktemål enn koden og forordningen, ved at det også gir regler om opprettholdelse av ro og orden om bord generelt. Dessuten foreslår Skipssikkerhetslovutvalget at piratvirksomhet og blindpassasjerer dekkes uttrykkelig i lovteksten.

### 13.3 Høringsinstansenes syn

---

Det er innkommet få uttalelser til bestemmelsene om sikkerhets- og terrorberedskap.

*Justis- og politidepartementet* uttaler at utvalgets utkast § 6-2 går videre enn nødvergebestemmelsene i straffeloven 1902 § 48 (straffeloven 2005 § 18), og gir skipsføreren positiv rett til å bruke makt på et begrenset område.

*Sjøfartsdirektoratet* foreslår at det inntas et nytt underpunkt som hjemler forskrifter om sikkerhets- og terrorberedskapssertifikater. Disse ble innført ved gjennomføringen av ISPS koden.

### 13.4 Departementets vurdering

---

Departementet slutter seg til Skipssikkerhetslovutvalgets forslaget til og begrunnelsen for et eget kapittel om forebyggende tiltak mot angrep og lignende på skip.

Terrortrusselen i den form man ser i dag, er ny og bekymringsfull. Terrorhandlinger mot skip har potensiale til å føre til betydelige tap av menneskeliv og skader på miljø. Det er derfor viktig å synliggjøre og lovfeste det forebyggende arbeid som skal iverksettes på skip i skipssikkerhetsloven.

Skip har i mange år vært utsatt for piratvirksomhet, og det synes i de senere år å ha vært et økende problem. Piratvirksomhet har ikke bare ført til betydelige økonomiske tap for skipsindus-

trien, men også tap av menneskeliv. Departementet er derfor enig med Skipssikkerhetslovutvalget i at piratvirksomhet uttrykkelig bør fremheves i lovteksten.

For å kunne hindre og beskytte mot terrorhandlinger og andre ulovlige handlinger mot skipet, er det også viktig at skipsføreren gis anledning til å bruke effektive maktmidler. Skipsføreren må kunne ta i bruk alle nødvendige maktmidler for å håndtere en farlig situasjon, men disse må samtidig være forholdsmessige og ikke gå lenger enn situasjonen tilsier.

Lovforslaget legger opp til at den som har sitt arbeid om bord skal ha et identifikasjonsbevis. Lovforslaget vil gi hjemmel for å gjennomføre ILO-konvensjon nr. 185: Seafarers' Identity Documents Convention. I henhold til konvensjonen skal det bl.a. være offentlig kontroll med sjøfolks identitet,

og rapportering til offentlig myndighet om hvem som er om bord på skip. Konvensjonen legger også til rette for en mest mulig effektiv adgangskontroll til skip og havner, samtidig som sjøfolk får en sikrere ordening under sine reiser til og fra skipet og ved landlov. Den sikrer også en internasjonal standard for sjøfolks ID bevis i form, innhold og kontrollmekanismer. Konvensjonen berører komplekse problemstillinger så som immigrasjon og personvern, og introduserer krav om fingeravtrykksbiometri. Norsk ratifikasjon er for tiden til vurdering.

Selv om det strengt tatt er unødvendig rent hjemmelsmessig med et eget underpunkt i lovutkastets § 39 tredje ledd om sikkerhets- og terrorberedskapssertifikater, fremmer departementet likevel forslag om dette for å synliggjøre viktigheten av slike sertifikater.

## 14 Tilsyn og forvaltningstiltak

### 14.1 Tilsynsmyndighet

#### 14.1.1 Gjeldende rett

Sjødyktighetsloven § 3 første ledd fastsetter at gjennomføring av loven hører under de departementer Kongen bestemmer. Myndigheten er delegert til Nærings- og handelsdepartementet og Miljøverndepartementet. Etter sjødyktighetsloven § 3 annet ledd er den alminnelige kontroll med skip på 50 tonn og derover lagt til Sjøfartsdirektoratet.

Sjødyktighetsloven § 4 fastsetter at Sjøfartsdirektoratet og andre forvaltningsorganer kan utøve myndighet tillagt etter § 3 bl.a. ved hjelp av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og andre offentlige institusjoner, konsuler, besiktelsesinstitusjoner godkjent av departementet (jf. § 9), andre private institusjoner eller personer, samt ved hjelp av fremmede lands myndigheter.

Hjemmel til å delegere tilsyn til klassifikasjonsselskapene følger av sjødyktighetsloven § 9. Departementet kan inngå avtale med disse og fastsette i hvilken utstrekning Sjøfartsdirektoratet og andre forvaltningsorganer som er tillagt myndighet etter § 3, kan benytte seg av vedkommende institusjon under utøvelsen av kontrollen. Slike avtaler er inngått og klassifikasjonsselskapene utfører i dag en stor del av kontrollen med skip.

#### 14.1.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår å videreføre ordningen etter gjeldende rett om at Kongen bestemmer hvem som skal ha tilsynsmyndighet etter loven.

Utvalget foreslår også å videreføre adgangen til å delegere myndighet etter loven gjennom nærmere avtale til klassifikasjonsselskaper (besiktelsesinstitusjoner). Utvalget viser til at erfaringene med delegering til klassifikasjonsselskaper har vært positive, men finner det ikke riktig å ta stilling til om denne delegasjonen kan utvides til også å omfatte andre skipstyper enn de som i dag er delegert. For utvalget er det sentrale at det i en ny skipssikkerhetslov bør åpnes for en adgang til å overlate tilsyn og tilsynsmyndighet til andre orga-

ner enn Sjøfartsdirektoratet og klassifikasjonsselskapene, dersom departementet finner dette hensiktsmessig. Utvalget finner det også nærliggende at det i en ny skipssikkerhetslov åpnes for å overlate tilsyn og tilsynsmyndighet til andre lands myndigheter eller til internasjonale myndigheter. Videre foreslår utvalget at loven gir anledning til å overføre tilsynsmyndighet til private i fremtiden på avgrensede områder.

#### 14.1.3 Høringsinstansenes syn

*Forsvarsdepartementet* poengterer at Forsvarets selv bør ha tilsyn med militære fartøy, noe som er etablert gjennom opprettelsen av Forsvarets materielltilsyn (FMT). En tilsvarende ordning gjelder for militær luftfart etter luftfartsloven. Dersom det trekkes paralleller med ordninger som gjelder for militær luftfart kan dette gi en tilfredsstillende løsning for tilsyn med militære fartøy.

*Justis- og politidepartementet* påpeker at Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) foretar tilsyn av elektriske anlegg på skip. Tilsynet skjer i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet etter dets føringer som er gitt i forskrifter om hvilke fartøysgrupper som skal ha tilsyn og hyppigheten av tilsynet. Det forutsettes at ordningen videreføres og at DSB får delegert myndighet til å føre tilsyn etter skipssikkerhetsloven.

Justis- og politidepartementet uttaler videre at dersom DSB i fremtiden skal utføre tilsynsmyndighet på egen hånd og ikke på vegne av Sjøfartsdirektoratet, bes det om avklaring i hva som ligger i myndighetsoverføringen, og om det innebærer mer enn å føre tilsyn etter lov 24. mai 1929 nr. 4 om tilsyn med elektriske anlegg og elektrisk utstyr (tilsynsloven). Dersom myndighet blir overlatt til andre besiktelsesinstitusjoner, må det avklares hva som ligger i denne myndighetsutøvelsen og hvordan dette skal følges opp.

*Sjøfartsdirektoratet* støtter utvalgets forslag om å legge til rette for større fleksibilitet i forhold til hvem som kan forestå kontroll av skip og mener det er fornuftig at loven åpner for et skille mellom tilsyn og tilsynsmyndighet. Sjøfartsdirektoratet uttaler videre at myndigheten til å utstede person-

lige sertifikater er en oppgave som ikke bør delegeres, slik utredningen antyder kan bli aktuelt i fremtiden.

LO og STAFO ser med uro på at departementet skal gis utvidede muligheter for delegering av tilsyn til private og tror dette på sikt vil bygge ned kompetansen i Sjøfartsdirektoratet og svekke dets institusjonelle posisjon som premissleverandør og pådriver for maritim sikkerhetsarbeid.

LO og STAFO viser også til formålsbestemmelsen i utvalgets lovutkast § 1-1 bokstav e (om opprettelse av et hensiktsmessig tilsyn). LO og STAFO sammenholder formålsbestemmelsen og utvalgets utkast til § 7-1 og mener at en overlattelse av tilsynet til private når det måtte være «hensiktsmessig» fort kan bli en permanent ordning som vil svekke det offentlige tilsynet. De foreslår derfor en bestemmelse om at overlattelse bare kan skje etter en konkret og grundig vurdering av skipssikkerheten (liv, helse, miljø og eiendom) når det eventuelt utredes om tilsyn skal overlates til private aktører.

LO er skeptiske til at departementet kan overlata tilsyn til private og foreslår at private ikke kan få delegert tilsynsmyndighet ved å endre utkastets § 7-1 tredje ledd.

STAFO mener at erfaring med besiktelser og revisjoner er avgjørende for å opprettholde kompetansenivået i Sjøfartsdirektoratet og tror dessuten ikke at flere tilsynsinstitusjoner vil styrke skipssikkerheten.

STAFO fremholder at erfaringen med delegering til klassifikasjonsselskapene ikke er så positive som utredningen legger til grunn, og viser bl.a. til at Sjøfartsdirektoratet har sendt ut brev til klassifikasjonsselskapene hvor det bes om skjerpelse på en del områder. Det pekes dessuten på at delegering er mer kostbart enn om Sjøfartsdirektoratet selv forestår kontrollen og at ytterligere delegering vil gi økte kostnader for rederier. STAFO savner også en drøftelse av klassifikasjonsselskapenes habilitet, og peker på det uheldige ved at selskapene kontrollerer seg selv.

Stiftelsen Skagerrak har vanskelig for å se – innenfor et rimelig tidsperspektiv – at tilsynsmyndighet kan overlates til andre enn Sjøfartsdirektoratet og classeselskapene. Stiftelsen mener større grad av delegering til klassen krever at klassen bygger opp kompetanse på nye områder. Stiftelsen viser til at det ikke er dokumentert at klassifikasjonsselskapene har bygget opp sin kompetanse på operasjonelle områder som bemanning, arbeidsmiljø, forpleining, velferd og helse. Videre uttales at dersom det med begrepet overordnet kontroll er tale om en bred nedbemanning av Sjøfartsdirekto-

ratet, ser Stiftelsen Skagerrak problemer med hvordan man da fortsatt kan ivareta det nødvendige høye kompetansenivå som kreves for å utøve den offentlige kontroll av andre organer enn Sjøfartsdirektoratet.

#### 14.1.4 Departementets vurdering

Departementet gir sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag om hvem som skal ha tilsynsmyndighet etter loven og adgangen til overlattelse av tilsynet.

Når det gjelder tilsyn med Forsvarets skip, mener Nærings- og handelsdepartementet at det vil være mest hensiktsmessig om Forsvarsdepartementet får delegert denne delen av tilsynet slik at tilpassede ordninger kan utvikles av Forsvaret selv.

Det kan synes noe uklart om Skipssikkerhetslovutvalget foreslår å endre gjeldende ordning om tilsyn med elektriske anlegg på skip. Den nærmere arbeidsfordeling mellom Sjøfartsdirektoratet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) er regulert i en samarbeidsavtale mellom etatene. Denne ordningen fungerer etter departements syn tilfredsstillende, og bør derfor videreføres slik den er i dag.

Etter departementets oppfatning er det av sentral betydning at lovens bestemmelser om tilsynet utformes på en så *fleksibel* måte at lovverket ikke er til hinder for at tilsynet kan tilpasse seg til fremtidige utfordringer og behov. Departementet mener derfor at loven bør videreføre delegasjonsadgangen. Sjødyktighetsloven har hatt en høy grad av fleksibilitet i forhold til *hvem* som kan utøve tilsyn, og de endringer som Skipssikkerhetslovutvalget foreslår er mindre tillem্পninger. I forhold til hvem som kan utøve tilsynsmyndighet, åpner sjødyktighetslovens § 4 for at private selskaper eller personer kan få slik myndighet. Dette er til en viss grad også gjort. Kontroll av radioinstallasjoner på skip er delegert til to radioinspeksjonsforetak (Telenor Nordic og Emil Langva). Laste- og losseinnretninger på skip kontrolleres således av særskilt sakkyndige privatpersoner. Et annet eksempel er de nye anti-terror bestemmelsene som ble fastsatt av IMO i 2002. Her åpnes det opp for delegering av offentlige oppgaver gjennom ISPS koden til andre enn klassifikasjonsselskapene. Departementet presiserer imidlertid at overlattelse av tilsyn eller tilsynsmyndighet til andre enn klassifikasjonsselskapene, kun er aktuelt i begrenset omfang, jf. uttrykket «på avgrensede områder» i lovutkastet § 41 tredje ledd.

Lovforslaget presiserer at tilsyn kan utføres av ikke offentlige organer, uten at nødvendigvis myn-



dighet delegeres. En slik ordning har vært praktisert siden 2001 ved at godkjente kontrollforetak har utøvet kontroll av tekniske forhold på mindre fiskefartøy, og adgangen til å opprettholde ordningen bør videreføres.

I forhold til delegering av myndighet til klassifikasjonsselskaper foreslår ikke Skipssikkerhetslovutvalget materielle endringer fra gjeldende rett. Delegering av enkelte oppgaver til klassifikasjonsselskaper er en ordning som har eksistert i lang tid og som er vanlig i de fleste stater. Departementet er generelt tilfreds med måten delegeringen har fungert på, og både det nasjonale og internasjonale regelverket har stilt stadig strengere krav til klassifikasjonsselskaper som utøver offentlig myndighet.

Utvalget har ikke tatt stilling til om delegering eller overlattelse av tilsyn til private bør foretas for flere typer skip enn i dag. Som påpekt av LO og STAFO, bør en eventuell slik beslutning foretas på grunnlag av en grundig evaluering av konsekvensene, og da særlig ut fra lovens bærende formål, nemlig hensynet til liv, helse, miljø og eiendom. Å innta en bestemmelse i lovteksten om at det før overlattelse av tilsyn eller tilsynsmyndighet må foretas en konsekvensutredning, er ikke nødvendig da plikten til konsekvensutredning allerede foreligger etter Utredningsinstruksen.

Departementet mener uttrykket «besiktelsesinstitusjoner» er et gammeldags uttrykk som bør strykes, og at bare uttrykket «klassifikasjonsselskaper» benyttes i utkastets § 41 annet ledd. I tredje ledd foreslår departementet at det presiseres at tilsyn eller tilsynsmyndighet også kan overlates til andre ved inngåelse av avtale.

Når private opptrer på vegne av det offentlige vil spørsmålet om erstatning for økonomisk tap som påføres rederiet som følge av feil eller forsømmelse av kontrollinstansen kunne oppstå. Departementet ser ingen grunn til å regulere erstatningsspørsmål særskilt i skipssikkerhetsloven. Imidlertid bør intensjonen være at skadelidte ikke stilles dårligere erstatningsrettslig om kontrollen utføres av andre enn når den utføres av Sjøfartsdirektoratet selv.

## 14.2 Tilsyn med skip

### 14.2.1 Gjeldende rett

Kontroll av skip reguleres primært av sjødyktighetslovens § 1. Norske skip på 50 tonn eller større skal underkastes kontroll med alle forhold som er av betydning for skipets sjødyktighet, jf. § 1 første ledd, mens norske skip mellom 15 meter og 50 tonn skal bygges etter regler gitt av Sjøfartsdirek-

toratet, jf. annet ledd første punktum. Tredje ledd nr. 1 fastsetter at Kongen, i den utstrekning det anses påkrevd, kan gi forskrifter om at loven også skal gis anvendelse på skip under 50 tonn. Dette er gjort i flere forskrifter.

Sjødyktighetsloven kapittel 8 fastsetter regler om kontroll av passasjerskip, og bestemmer at passasjerskip som fører mer enn 12 passasjerer er kontrollpliktige, jf. § 94 tredje ledd. Kontrollplikten gjelder også for passasjerskip som fører 1 voksen eller flere for hver 25 tonnasjeenheter, jf. annet ledd.

I medhold av § 1 fjerde ledd kan nærmere regler om kontroll med utenlandske skip fastsettes.

### 14.2.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår å forenkle og utforme mer fleksible regler om tilsyn med skip. Det foreslås en bestemmelse i utvalgets utkast § 7-3 om besiktelse av skip, men begrepet besiktelse omfatter alle former for kontroll som foretas for å bringe på det rene om krav fastsatt i eller i medhold av loven er oppfylt. Som utgangspunkt skal skip besiktes, men utvalget foreslår at departementet kan bestemme at besiktelse ikke skal finne sted med mindre det følger av folkerettslige forpliktelser Norge er bundet av. Den absolutte plikten etter sjødyktighetsloven til å besikte og sertifisere skip over 50 tonn, samt de detaljerte bestemmelsene for passasjerskip som følger av § 94, foreslås dermed ikke videreført. Forslaget må også ses i sammenheng med at utvalget foreslår å innføre sikkerhetsstyringssystem som et generelt krav til skip.

Det fremgår ikke uttrykkelig om utkastets § 7-3 bare gjelder norske skip, men følger forutsetningsvis ved at utvalget foreslår en særskilt bestemmelse om tilsyn med utenlandske skip, jf. utkastets § 7-4. Også denne bestemmelsen er en forenkling av gjeldende rett, men samtidig en tydeliggjøring av at tilsyn med utenlandske skip foregår etter andre prinsipper enn flaggstatskontrollen.

Utvalget foreslår også egne bestemmelser om medvirknings- og bistandsplikt overfor tilsynet i forbindelse med tilsyn, samt en egen bestemmelse om melde- og rapporteringsplikt. Disse bestemmelsene er i all hovedsak en videreføring av gjeldende rett, men utvalget foreslår en utvidet fullmakt for tilsynet ved at det også gis uttrykkelig adgang til rederikontorer, noe som ikke følger av gjeldende rett.

### 14.2.3 Høringsinstansenes syn

*Justis- og politidepartementet* mener det er viktig at tilsynsmyndigheten foretar besiktelser av skip, og at

erfaringer som Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har på området, viser behov for periodiske besiktelser. Justis- og politidepartementet frykter at sikkerhetsnivået svekkes dersom omfanget av periodiske besiktelser reduseres og fremholder at internkontrollprinsippet forutsetter at virksomheten følges opp med periodiske tilsyn.

*Sjøfartsdirektoratet* støtter forslaget om å legge til rette for større fleksibilitet både i forhold til hvilke tilsynsobjekter som skal kontrolleres og hvordan kontrollen skal foregå. Etter direktoratets syn er det fornuftig at det åpnes opp for andre typer tilsyn med skip enn regelmessig kontroll. Om konsekvensene av ytterligere dreining mot overordnet kontroll uttaler *Sjøfartsdirektoratet*:

«I forhold til konsekvensene for tilsynet, vil direktoratet særlig fremheve at et system med mer overordnet kontroll basert på egenkontrollprinsippet, vil være en mer krevende tilsynsform med større ressursbehov for tilsynet. Det vises særlig til innfasing av sikkerhetsstyringssystem for flere typer skip.»

*Rederienes Landsforening* er tilfreds med de foreslåtte endringer i tilsynsreglene, og mener at et regelverk basert på internkontrollmetodikk forutsetter et fleksibelt tilsynssystem.

*Stiftelsen Skagerrak* mener at ISM-kodens effekter bør evalueres grundigere før det tilrettelegges for mer overordnet kontroll. Etter stiftelsens oppfatning er det forhold som tyder på at ISM-koden ikke har hatt den forventede positive effekt, særlig blant de mer useriøse rederier. Stiftelsen Skagerrak mener derfor man ikke kan gå bort fra direkte kontroll og over til mer overordnet kontroll på nåværende tidspunkt.

#### 14.2.4 Departementets vurdering

Departementet slutter seg i det alt vesentligste til vurderingene som er foretatt av Skipssikkerhetslovutvalget. Som *Sjøfartsdirektoratet* påpeker, er det avgjørende at loven ikke legger rigide føringer på måten tilsynet skal utøves på i fremtiden. Sjødyktighetsloven var basert på at periodiske besiktelser var den viktigste kontrollform i tilsynet med skip. Departementet tror også at denne kontrollformen vil stå sentralt i det fremtidige tilsynsarbeidet i lang tid fremover. Samtidig er det viktig å fremheve den dreiningen av tilsynet mot overordnet kontroll som *Sjøfartsdirektoratet* har arbeidet med de senere år. Større vektlegging av sikkerhetsstyringssystemer og uanmeldte tilsyn, samt større fokus på effektive tilsynsmetoder som gir høyest mulig gevinster for sikkerhet og miljø, bør i fremtiden være prioriterte områder for tilsynet.

Departementet mener det vil fremstå som mer oversiktlig om overskriften i utkastets § 43 heter tilsynet med norske skip og ikke besiktelse av skip, slik utvalget foreslår. Det er for det første norske skip som er ment å omfattes av § 43, og dette bør gjenspeiles i overskriften. Dessuten er ordet «besiktelse» noe snevert sammenlignet med de forhold bestemmelsen omfatter. Både godkjenning av tegninger, byggetilsyn, tilsyn i forbindelse med ombygning, sertifisering, periodiske besiktelser og uanmeldte tilsyn faller inn under bestemmelsen. Teksten i bestemmelsen for øvrig foreslås også omskrevet for å tydeliggjøre ovennevnte.

### 14.3 Tilsyn med sikkerhetsstyringssystemer

---

#### 14.3.1 Gjeldende rett

Sjødyktighetsloven inneholder ingen egen bestemmelse om tilsyn med sikkerhetsstyringssystemer. Slike bestemmelser er gitt i forskrifter som gjennomfører ISM-koden for ulike fartøyskategorier.

#### 14.3.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår å innta en egen bestemmelse i sitt utkast til § 7-2 om tilsyn med rederiets sikkerhetsstyringssystemer. Det foreslås en ikke uttømmende oppregning av hva revisjonen kan omfatte. Systemrevisjon og verifikasjon av om de systematiske tiltakene er til stede og fungerer, er to av elementene som kan inngå i tilsyn med sikkerhetsstyringssystemer.

#### 14.3.3 Høringsinstansenes syn

*Justis- og politidepartementet* støtter forslaget om at tilsyn med sikkerhetsstyringssystem bør være den primære tilsynsformen, og påpeker viktigheten av å verifisere at sikkerhetsstyringssystemene fungerer i praksis.

*Sjøfartsdirektoratet* mener det bør presiseres i overskrift og teksten til utvalgets utkast § 7-2 at bestemmelsen også er ment å omfatte *skipets* sikkerhetssystem, og ikke bare rederiets. Direktoratet påpeker også at det ikke medfører riktighet, slik det står i utredningen, at IMO Res. A 913 (22) ikke er bindende.

#### 14.3.4 Departementets vurdering

Tilsyn med sikkerhetsstyringssystemer er i dag en sentral oppgave for tilsynet, og vil i fremtiden være en enda viktigere tilsynsform. Viktigheten av dette tilsynsarbeidet tilsier derfor at det bør synliggjøres

med en egen bestemmelse i loven. Departementet er enig med Sjøfartsdirektoratet i at bestemmelsen i lovutkastets § 42 gjelder sikkerhetsstyringssystemet for rederiet som en helhet hvor sikkerhetsstyringssystemet på det enkelte skip inngår i helhetsbildet. Lovutkastets § 7 omtaler sikkerhetsstyringssystemet i generelle vendinger, og av hensyn til harmonisering med § 7 foreslås at bare uttrykket «sikkerhetsstyringssystem» benyttes i § 42. Det foreslås også å vise til § 7 for å synliggjøre forbindelsen mellom bestemmelsene. For øvrig vises til de vurderinger som er gjort av Skipssikkerhetslovutvalget. For omtale av ISM-koden, se punkt 4.2.3.

## 14.4 Tilsyn med sjøfolk

---

### 14.4.1 Gjeldende rett

Tilsyn med sjøfolk skjer i dag i medhold av ulike lover.

I medhold av sertifiseringslovens § 5 forestår Sjøfartsdirektoratet sertifisering av norsk maritimt personell etter forutgående kontroll av dokumentasjon. Sjøfartsdirektoratet fører også kontroll med kvalifikasjonene til utlendinger som skal tjenestegjøre i sertifikatpliktige stillinger på norske skip. Flaggstaten er i følge STCW-konvensjonen pålagt å sørge for at det blir implementert kvalitetssystemer for nasjonale maritime opplærings- og utdanningsinstitusjoner. Sjøfartsdirektoratet foretar i den forbindelse årlige revisjoner av utdanningsinstitusjoner i tredjeland som Norge har inngått bilateral avtale med. De senere år har EU gitt Kommisjonen og EMSA kompetanse til å foreta slike revisjoner, som medlemsstatene kan legge til grunn ved påtegning av sertifikater fra tredjeland.

Sjøfolks helsemessige skikkethet til tjeneste på norske fartøy kontrolleres av godkjente sjømannsleger i inn- og utland i medhold av sjømannslovens § 26.

Tilsyn med sjøfolk skjer også gjennom mønstringsloven. Sjøfartsdirektoratet har det overordnede ansvar for kontroll av maritim tjeneste (mønstring), der spesielt bemyndigede arbeidskontorer (A-etat) i Norge og norske utenriksstasjoner forestår tilsyn med at sjøfolk er kvalifisert til den tjeneste de skal tiltre.

Videre fører Sjøfartsdirektoratet tilsyn med at regelverket tilknyttet sjøfolks arbeids- og levevilkår følges i henhold til ILO konvensjon nr. 178, bl.a. ved at dette er lagt inn som en del av de inspeksjoner og revisjoner som direktoratet utfører.

### 14.4.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår en forenkling og samordning av de krav som etter gjeldende rett omhandler tilsyn med sjøfolk. Utvalget foreslår ingen egen bestemmelse om tilsyn med sjøfolk, men at hjemmel til å føre slikt tilsyn legges til utvalgets utkast § 3-8 (kvalifikasjonskrav og personlige sertifikater) annet ledd. Mønstringsloven foreslås opphevet i sin nåværende form, men utkastets § 3-8 annet ledd bokstav g gir hjemmel til å videreføre de elementer av mønstringsinstituttet som fortsatt vil være hensiktsmessig. Kontroll med arbeids- og levevilkår, jf. ILO konvensjon nr. 178, foreslås hjemlet gjennom den samme bestemmelsen. Utvalget foreslår at kontroll med sjøfolks kvalifikasjoner, herunder helsekrav, reguleres i medhold av utkastets § 3-8 annet ledd bokstav d. Den fremtidige forhåndskontroll av sjøfolks identitet, jf. ILO konvensjon nr. 185, foreslås regulert i medhold av utvalgets utkastet til § 6-1 annet ledd bokstav g.

### 14.4.3 Høringsinstansenes syn

Ingen høringsinstanser har uttalt seg direkte om tilsynet med sjøfolk.

### 14.4.4 Departementets vurdering

Departementet slutter seg til Skipssikkerhetslovutvalgets vurderinger og forslag om tilsyn med sjøfolk. Internasjonalt har det vært en dreining av større vektlegging av sjøfolks arbeids- og levevilkår og forhåndskontroll av sjøfolks identitet som ledd i anti-terroriltak mot skip, og mindre fokus på tradisjonell mønstringskontroll. Samtidig vil kontrollen med sjøfolks kvalifikasjoner, helsekrav og forebyggende kontrolltiltak mot falske kvalifikasjonsdokumenter, også i fremtiden være en viktig tilsynsoppgave.

## 14.5 Gebyrer

---

### 14.5.1 Gjeldende rett

Sjødyktighetslovens § 14 regulerer gebyrer for tjenester som utføres av tilsynet i medhold av loven. Bestemmelsen gir regler om at gebyr skal betales av rederen eller av andre som begjærer besiktelse av skip m.m., og at disse kan fastsettes som årsgebyrer. Paragraf 14 annet ledd gir nærmere bestemmelser om innkreving gjennom Statens innkrevingsentral, mens tredje ledd gir bestemmelse om oppkreving og godtgjørelse for arbeid som er delegert til klassifikasjonsselskapene.

Sertifiseringsloven § 2 og måleloven § 7 inneholder hjemlertil gebyrer for det offentlige tjenester knyttet til henholdsvis personlige sertifikater og måling av skip.

#### 14.5.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Dagens gebyrbestemmelser foreslås i all hovedsak videreført av Skipssikkerhetslovutvalget. Det foreslås likevel en del forenklinger i lovteksten, samt en noe annen begrepsbruk, men likevel ikke slik at utvalget foreslår materielle endringer av gjeldende rett. Utvalget har heller ikke tatt stilling til gebyrsystemet som sådan.

#### 14.5.3 Høringsinstansenes syn

*Sjøfartsdirektoratet* mener at begrepet «kostnader» er et mer dekkende og riktigere begrep å benytte i lovteksten enn «utgifter». Dette også sett i relasjon til det igangsatte arbeidet med et kostnadsbasert gebyrsystem for direktoratet. Direktoratet legger også til grunn at arbeidsoppgaver som revisjoner, tegningsgjennomgang, risikovurderinger, konsulentvirksomhet og andre tjenester som inngår i begrepet overordnet kontroll vil omfattes av utvalgets utkast til § 7-8. Videre er *Sjøfartsdirektoratet* usikre på om § 7-8 gir adgang til å hjemle gebyrer for personlige sertifikater og fravik fra regelverket.

*Statens innkrevingsentral* bemerker at lovforslaget ikke inneholder bestemmelser om namsmyndighet for Statens innkrevingsentral, slik dagens sjødyktighetslovens § 14 annet ledd gjør.

*Norges Fiskarlag* viser til sitt landstyrevedtak fra 2003 hvor de var kritisk til at det overføres kostnader og ansvar fra offentlige etater til det enkelte fartøy, mens det statlige ansvar blir redusert til tilsynsvirksomhet. Særlig pekes det på praksis med å opprettholde gebyrer for fiskefartøy mellom 10,67 og 15 meter, samtidig som brukere må kjøpe tjenester hos de godkjente kontrollforetakene. Fiskarlaget mener det offentlige bør bære utgiftene med å føre tilsyn med kontrollforetakene, og ikke reder som betaler foretaket for å sjekke at fartøyene tilfredsstiller regelverket. I vedtaket til landstyret bes det om en samlet gjennomgang av gebyr- og avgiftsbelastningen for fiskebåter.

#### 14.5.4 Departementets vurdering

Skipssikkerhetslovutvalgets forslag om å videreføre dagens regulering av gebyrer støttes av departementet.

*Sjøfartsdirektoratets* kommenterer om begrepsbruk og omfang av bestemmelsen anser departe-

mentet først og fremst som et terminologisk spørsmål. Intensjonen med utkastets § 48 er at også utgifter som er knyttet til tilsynets indirekte kostnader kan kreves inn på samme måte som det er etter gjeldende rett, jf. sjødyktighetslovens § 14. Begrepet kostnader må således tolkes i utvidende forstand. På den annen side er det ikke meningen at gebyrene i prinsippet totalt sett skal overstige de samlede utgiftene som går til drift av tilsynet, slik at tilsynsvirksomheten reelt sett utgjør et overskudd for det offentlige. Dette er heller ikke situasjonen i dag. Departementet vil også understreke at ordlyden i § 48 ikke har til hensikt å legge føringer på hvordan beregningen av gebyrer for det enkelte skip eller grupper av skip skal være i fremtiden. Begrepet tilsyn i første ledd vil også omfatte revisjoner, risikovurderinger og tegningsgjennomgang. Fravik fra regelverket vil også være en tjeneste som vil inngå i begrepet tilsyn, og som det vil kunne kreves gebyr for gjennom forskriftsverket. Gebyrer for personlige sertifikater som tidligere bl.a. var hjemlet i forvaltningsloven, vil være en tjeneste som nå vil omfattes av § 48, på samme måte som gebyrer knyttet til måling av skip.

Bestemmelsene i sjødyktighetslovens § 14 annet ledd om inndrivelse av gebyrer bør uttrykkelig innføres i loven, slik Statens innkrevingsentral påpeker. Departementet fremmer derfor forslag om et nytt annet ledd i lovutkastet § 48 som materielt sett har samme innhold som sjødyktighetslovens § 14 annet ledd. Bestemmelsen om utleggstrekk som utvalget foreslo plassert i annet ledd, flyttes som nytt annet punktum i første ledd.

Departementet tar til etterretning uttalelsene til Norges Fiskarlag om gebyrene. Uttalelsene til Norges Fiskarlag er ikke først og fremst et spørsmål om innholdet i lovteksten, men snarere et spørsmål om gebyrsystemet som sådan. Departementet vurderer for tiden en omlegging av gebyrsystemet hvor også de innvendinger Norges Fiskarlag fremholder vil bli tatt med.

## 14.6 Forvaltningstiltak

### 14.6.1 Gjeldende rett

Sjødyktighetsloven inneholder bestemmelser om hvilke forvaltningstiltak tilsynet kan iverksette overfor skip, og disse sonderer til en viss grad mellom norske og utenlandske skip.

Den viktigste bestemmelsen finnes i sjødyktighetslovens § 24 (jf. § 118) som gir tilsynet adgang til å holde tilbake skip i norsk havn. Samtidig med vedtak om tilbakehold skal tilsynet fastsette de tiltak som må til for at skipet skal være sjødyktig.

Beslutningen om tilbakehold kan ikke påklages, men bringes inn for tingretten, jf. §§ 27-33. Paragraf 24 gir dessuten regler om pålegg om å gå til havn eller forflytning til en annen havn. Gjennom § 34 kan tilsynet nekte norske skip som befinner seg i utenlandsk havn å forlate havnen dersom skipet ikke er sjødyktig.

Tilsynet kan beordre norske skip undersøkt, stanset og bordet i fart ved mistanke om sjødyktighet, jf. § 12 nr. 3, mens tilsvarende adgang for utenlandske skip i miljø saker er regulert av § 121. Det vil i praksis være Kystvakten som utøver en slik tvangsmyndighet.

Tvangsmulkt kan bare ilegges for den som ikke etterkommer pålegg etter kapittel 11, dvs. for miljøovertrедelser.

Sjødyktighetsloven § 3a inneholder en særbestemmelse om å nekte utenlandske skip anløp til havn når det ankommer norsk sjøterritorium dersom relevante sikkerhets- og miljøregler ikke er oppfylt.

#### 14.6.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår en del materielle endringer i reguleringen av forvaltningstiltak i forhold til gjeldende rett, samtidig som det foreslås en forenkling av regelverket.

For det første foreslår utvalget at tilsynet skal kunne ilegge tvangsmulkt ved manglende oppfyllelse av pålegg gitt i eller i medhold av loven, og ikke bare i miljø saker slik det er etter gjeldende rett.

Dernest foreslår utvalget å innta en bestemmelse som gir tilsynet uttrykkelig hjemmel til å trekke tilbake sertifikater dersom rederiet ikke har etterkommet pålegg fra tilsynet. Utvalget foreslår også en ny bestemmelse om at sertifikater kan trekkes tilbake ved manglende betaling av gebyrer.

I forhold til tvangstiltak overfor skip foreslår utvalget først og fremst en forenkling sammenlignet med gjeldende rett. I likhet med sjødyktighetsloven foreslår utvalget at skip kan holdes tilbake i havn. Ettersom begrepet «sjødyktig» ikke foreslås videreført, knytter utvalget tilbakeholdt opp mot at manglene klart utgjør en fare for de interesser vedkommende krav skal beskytte. Forskjellen er først og fremst i begrepsbruken, og i mindre grad en endring av substans. Imidlertid foreslår utvalget at de prosessuelle reglene i § 27-33 ikke videreføres slik at vedtak om tilbakeholdt blir gjenstand for ordinær klagebehandling, og ikke et spørsmål som må bringes inn for domstolene i første instans.

Adgangen til å stanse og borde skip i fart foreslås ikke uttrykkelig regulert i loven, men vil

omfattes av ordlyden i utvalgets utkastet §§ 7-3 til 7-5.

Utvalget foreslår en egen bestemmelse om å nekte utenlandske skip adgang til sjøterritoriet, og også denne bestemmelsen foreslår utvalget betydelig forenklet sammenlignet med gjeldende rett, likevel slik at endringen ikke innebærer substansielle endringer.

#### 14.6.3 Høringsinstansenes syn

Sjøfartsdirektoratet gir sin tilslutning til forslaget om mer fleksible reaksjonsformer for tilsynet. Dette vil gi tilsynet mulighet for mer effektive og hensiktsmessige reaksjonsformer enn de man har i dag og legge et større press på etterlevelse av pålegg gitt av tilsynet.

Sjøfartsdirektoratet viser til at sjødyktighetslovens § 12 nr. 3 hadde hjemmel til å stanse og borde norske skip under fart ved mistanke om sjødyktighet, og foreslår dette inntatt i lovutkastet. Videre savner direktoratet en bestemmelse tilsvarende sjødyktighetslovens § 121 om kyststatens håndhevelse av ulovlige utslippsovertrедelser overfor utenlandske skip. Sjødyktighetsloven gir § 121 gir anledning til å stanse og borde utenlandske skip ved skjellig grunn til mistanke om slike overtrедelser, også ved uskyldig gjennomfart.

I forhold til å nekte utenlandske skip adgang til sjøterritoriet savner direktoratet en klar hjemmel til å nekte adgang dersom skipet har vært tilbakeholdt et visst antall ganger i løpet av en bestemt periode, samt når forhold ved flaggstaten tilsier det.

#### 14.6.4 Departementets vurdering

##### Generelt om tvangstiltak

Sjødyktighetslovens regler om tvangstiltak overfor skip er på den ene siden ikke tilstrekkelige og på den andre siden for rigide. Departementet er enig med Skipssikkerhetslovutvalget og Sjøfartsdirektoratet i at det er behov for mer effektive reaksjonsformer slik at tilsynet kan legge større press på rederier ved manglende oppfyllelse av regelverket. Innføring av flere typer reaksjonsmidler vil også gi større fleksibilitet i valg av virkemidler slik at tilsynets reaksjoner bedre kan tilpasses arten av den overtrедelse som har skjedd.

Sjødyktighetslovens bestemmelser i §§ 12 nr. 3 og 121 om undersøkelse, stansing og bording av norske så vel som utenlandske skip, er av Skipssikkerhetslovutvalget foreslått omfattet av de generelle bestemmelsene i lovutkastets §§ 43 og 44 om tilsyn med norske og utenlandske skip. Etter

departementets oppfatning er en beslutning om å stanse og borde et skip i fart et så vidt alvorlig inngrep at det bør synliggjøres i lovteksten og departementet fremmer forslaget om å innta en egen bestemmelse om dette i utkastet § 53. Bestemmelsen foreslås inntatt generelt og vil således omfatte alle skip. For utenlandske skip vil det imidlertid være klare folkerettslige begrensninger på hvordan myndighetene kan gå frem, slik det fremgår av den detaljerte bestemmelsen i sjødyktighetslovens § 121. Disse begrensningene bør presiseres av forskriftsverket.

Skipssikkerhetslovutvalget har også foreslått en generell bestemmelse om å nekte utenlandske skip adgang til sjøterritoriet, jf. utkastet § 54. Departementet er enig med Sjøfartsdirektoratet i at det kan være grunn til å synliggjøre i lovteksten på hvilke grunnlag et skip kan nektes adgang, og foreslår at dette tas inn som en del av fullmakts-hjemmelen i annet ledd.

Utvalget synes ikke å ha omfattet kapittel 6 i utkastet § 52 om tvangstiltak overfor skip. Departementet presiserer at kapittel 6 om sikkerhets- og antiterroriltak også vil omfattes av utkastet § 52. Etter departementets syn kan det også i slike tilfeller være behov for å iverksette tvangstiltak, for eksempel tilbakehold ved alvorlig svikt i sikkerhetstiltak som skal beskytte mot angrep eller lignende mot skipet.

#### *Klage over vedtak om tilbakehold*

Bestemmelsene i sjødyktighetsloven §§ 27-33 om at vedtak om tilbakehold kan bringes inn for skjønnsretten til avgjørelse og ikke undergis ordi-

nær klagebehandling, foreslås ikke videreført av Skipssikkerhetslovutvalget. Til tross for at tilsynsmyndigheten har truffet en rekke vedtak om tilbakehold av skip, har anvendelsen av nevnte regler i sjødyktighetsloven knapt vært benyttet. Departementet er derfor enig med Skipssikkerhetslovutvalget i at det ikke er et reelt behov for å videreføre reglene. Det var særlig to hensyn som ble ivaretatt i §§ 27-33 i sjødyktighetsloven, nemlig hensynet til en rask behandling og hensynet til en uavhengig behandling. En rask saksbehandling er viktig fordi tilbakehold av skip kan medføre betydelige utgifter for rederiet, selv om skipet tilbakeholdes bare over noen dager.

Etter departementets oppfatning kan disse hensynene dels ivaretas ved en klagebehandling etter forvaltningslovens regler. Da forutsettes for det første at tilsynsmyndigheten foretar en ny vurdering av saken umiddelbart etter at en klage er fremsatt, jf. forvaltningsloven § 33, og straks oversender klagen til departementet. For det annet har tilsynsmyndigheten mulighet til å knytte til seg uavhengig teknisk og sjøkyndig ekspertise som kan foreta ny vurdering, i praksis besikte de forhold som gjelder tilbakeholdelsen. En slik adgang følger av sjødyktighetslovens § 4 første ledd bokstav f, og foreslås videreført i § 41 tredje ledd. For det tredje må det forutsettes at behandlingen i departementet også gis høy prioritet slik at saken raskt kan avsluttes. Siden vedtak om tilbakehold betyr at det er alvorlige sikkerhetsmessige eller miljømessige mangler ved skipet, vil som hovedregel ikke oppsettende virkning av vedtaket være aktuelt.

## 15 Straff og administrative sanksjoner

### 15.1 Generelt om straffansvar

#### 15.1.1 Gjeldende rett

I dag reguleres straffebudene om sjøfartsforhold i Almindelig borgerlig Straffelov (Straffeloven) fra 22. mai 1902 nr. 10. Kapittel 30 gjelder forbrytelser i sjøfartsforhold (§§ 301-316), mens kapittel 42 regulerer forseelser i sjøfartsforhold (§§ 414-427). Straffebudene dekker de fleste forhold i forbindelse med sjøfart, fra brudd på mer arbeidsrettlige forhold til brudd på hjelpeplikt og bestemmelser til sikring av skipets sjødyktighet.

Ved overtredelser av forskriftsverket kan nærmest samtlige overtredelser i dag straffesanksjoneres gjennom ulike bestemmelser i straffeloven, og særlig gjennom sekkebestemmelsen i straffelovens § 339 nr. 2. Et svært omfattende og detaljert forskriftsverk gjør at et stort antall handlinger eller unnlater i dag er straffbare.

Skyldkravet i mange av de sentrale straffebestemmelsene er forsett eller uaktsomhet. Samlet sett gir dette en svært lav terskel for straffeforfølgning i sjøfartsforhold.

Straffelovkommisjonen foreslår i sin delutredning VII, NOU 2002: 4 «Ny straffelov», at det i den nye straffeloven ikke bør videreføres noen kapitler om overtredelse i sjøfartsforhold, men at dette reguleres av spesiallovgivning.

#### 15.1.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Utvalget foreslår at skipssikkerhetsloven, og ikke straffeloven, skal inneholde straffebestemmelser for overtredelse av loven. Et eget kapittel om straff, jf. kapittel 10, foreslås dermed inntatt i loven. Samtidig, og i tråd med sanksjonsutvalgets og straffelovkommisjonens utredning (jf. NOU 2002: 4), foreslår skipssikkerhetslovutvalget en ny tilnærming i forhold til straff. Utvalget foreslår å redusere hva som skal være straffverdige forhold. Dette gjøres ved å unngå sekkebestemmelser i lovverket og legge inn et vesentlighetskrav for overtredelsen, samt ved å sette skyldkravet i de fleste straffebudene til forsett eller grov uaktsomhet. Straffekapitlet legger opp til et system hvor pliktene er klart delt mellom rederi og skips-

fører/mannskap. Bestemmelsene utvalget har valgt å straffesanksjonere, er bestemmelser hvor overtredelse representerer en fare for skade på andres interesser og hvor det dermed er nødvendig å reagere med straffesanksjon ved overtredelse. Utvalget har ved denne vurderingen sett hen til om nødvendig etterlevelse kan sikres ved bruk av andre sanksjoner enn straff, og har i forlengelsen av dette foreslått å innføre den administrative sanksjonen overtredelsesgebyr. Totalt sett mener utvalget at sanksjonssystemet som det legges opp til i lovutkastet vil bli mer effektivt, og i tråd med målsettinger i det pågående arbeidet med ny straffelov og endring av andre lover, bl.a. forvaltningsloven.

Som følge av at straffebestemmelser foreslås inntatt i skipssikkerhetsloven foreslår utvalget å oppheve følgende bestemmelser i straffeloven 1902: §§ 304, 305, 312, 315, 416, 420, 422 første ledd, 424, 427. Enkelte andre endringer i straffeloven i kapittel 30 og 42 foreslås samtidig for å harmonisere med skipssikkerhetsloven.

#### 15.1.3 Høringsinstansenes syn

*Justis- og politidepartementet* uttaler om den generelle tilnærmingen til straff som Skipssikkerhetslovutvalget foreslår:

«Justisdepartementet er meget tilfreds med at Skipssikkerhetsutvalget ved uformingen av straffekapitlet har fulgt de prinsipper for kriminalisering som er kommet til uttrykk i NOU 2002:4 Ny straffelov, NOU 2003:15 Fra bot til bedring, og i Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) Om lov om straff (straffeloven). Som utvalget selv peker på har dette banet veien for en ikke ubetydelig avkriminalisering også utover oppheving av straffebestemmelser som utviklingen har gjort uaktuelle.»

*Sjøfartsdirektoratet* mener alkoholbestemmelsene i sjøloven (jf. kap. 6A) bør overføres til den nye skipssikkerhetsloven ettersom rusmisbruk kan ha en stor negativ effekt på sikkerheten til sjøs. Direktoratet viser til at disse bestemmelsene ble plassert i sjøloven, først og fremst fordi sjødyktighetsloven var under revisjon.

#### 15.1.4 Departementets vurdering

Skipssikkerhetslovutvalget har foretatt en svært grundig gjennomgang av straff, herunder en inngående behandling av gjeldende rett. Utvalget har tatt høyde for de signaler som er gitt i utredningene til Sanksjonsutvalget og Straffelovkommisjonen og gitt forslag til en helt tilnærming til straff ved overtredelser av skipssikkerhetslovgivningen. Departementet gir sin tilslutning til prinsippene for kriminalisering som foreslås av utvalget, og viser for øvrig til utvalgets innstilling, jf. NOU 2005: 14 På rett kjøp, punkt 7.10, s. 157. Samtidig er det grunn til å understreke at vesentlige overtredelser av sikkerhets- og miljøbestemmelser bør reageres på av preventive grunner. Det er særlig grunn til å markere en klar holdning i tilfeller hvor det inntreffer skade på liv og helse eller tap av menneskeliv som følge av vesentlig tilsidesettelse av sikkerhetskravene. Tilsvarende må det reageres på vesentlige overtredelser som fører til at forurensning inntreffer. Dersom skade på liv, helse og miljø ikke har oppstått skal det mer til for å ilegge straff, og overtredelsesgebyr vil gjerne være en mer adekvat reaksjonsform.

Utvalget har tatt til etterretning at straffebestemmelsene knyttet til alkohol og rusmisbruk er plassert i sjøloven, selv om utvalget mener de kunne passet bedre i skipssikkerhetsloven. I lovutkastet til Skipssikkerhetslovutvalget er dermed ikke straff for alkohol og rusmisbruk foreslått inntatt. Departementet ser for sin del at det er grunner til å plassere disse bestemmelsene i skipssikkerhetsloven, slik Sjøfartsdirektoratet fremholder. Bestemmelsene har imidlertid en form og struktur som gjør at det ville være nødvendig med en del omskriving og omstrukturering som neppe er formålstjenlig nå som bestemmelsene nylig er trådt i kraft (1. juli 2005). Dette taler etter departementets syn for å la bestemmelsene stå i sjøloven.

Skipssikkerhetslovutvalget har lagt til grunn at forskriftsverket skal inneholde trussel om straff. Etter departementets syn er ikke det nødvendig. En annen sak er at overtredelser av forskrifter også vil kunne straffes gjennom det enkelte straffebedved at det er henvist til forskrifter.

I henhold til straffeloven 2005 § 4 annet ledd bokstav b vil ikke overtredelser av utenlandske skip i økonomisk sone automatisk være omfattet av straffeloven. Dette i motsetning til skipssikkerhetslovens § 3 som i utgangspunktet gir loven anvendelse for utenlandske skip i økonomisk sone. Etter departementets syn bør skipssikkerhets-

loven kapittel 10 som hovedregel kun komme til anvendelse dersom handlingen krenker interesser som den norske jurisdiksjonen skal ivareta, eller dersom overtredelsen ikke omfattes av flaggstatens lovgivning, for eksempel fordi deres lovgivning ikke omfatter en annen stats økonomisk sone.

## 15.2 Rederiets straffansvar

### 15.2.1 Gjeldende rett

Hovedpliktsubjektet etter gjeldende rett er skipsføreren, jf. sjødyktighetslovens § 106 første ledd. I kapittel 30 og 42 i straffeloven retter de fleste bestemmelsene seg mot skipsføreren, men enkelte bestemmelser er nøytrale og rettes mot «den som...». Straffelovens § 304 annet ledd rammer rederi som rettstridig bevirker eller medvirker til at sjødyktig skip går til sjøs eller unnlater å hindre at slike skip går til sjøs. I henhold til § 416 kan reder straffes ved overtredelser av bestemmelser i lov eller forskrift som er gitt for å ivareta skipets sjødyktighet eller de ombordværendes sikkerhet. Etter § 424 annet ledd straffes rederi som bruker noen uberettiget i en stilling om bord på grunn av manglende kvalifikasjonskrav. Overtredelser av sjødyktighetslovens kapittel 11 er regulert gjennom § 427, og denne vil også kunne ramme rederiet.

### 15.2.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

På bakgrunn av at Skipssikkerhetslovutvalget foreslår rederiet som det sentrale pliktsubjekt etter skipssikkerhetsloven, har utvalget funnet det naturlig at rederiet også fremstår som det sentrale ansvarssubjekt etter loven. Dette tilsier også i følge utvalget at bestemmelsene om foretaksstraff bør benyttes i noe større utstrekning enn i dag. Utvalget har foreslått egne straffebed for rederiet som knytter seg til det enkelte kapittel etter loven. Med unntak av de bestemmelser i lovutkastet som utvalget overhodet ikke foreslår straffesanksjonert, er de fleste straffebedene for rederiet knyttet til plikter hvor loven ikke har lagt en «sørge for» plikt på skipsføreren.

Lovutkastet fra Skipssikkerhetslovutvalget om straff benytter uttrykket «på vegne av rederiet». Utvalget sikter her til både personer i rederiorganisasjonen og på skipet eller eksterne selskaper som har fått delegert ansvar for deloperasjoner fra rederiet, eksempelvis personer i et bemanningsselskap.



### 15.2.3 Høringsinstansenes syn

*Støttegruppen for overlevende og etterlatte etter Sleipner-ulykken* uttaler:

«Rederiene må kunne settes mer til ansvar ved feil eller mangler. Det bør ikke bare være bøter, men og fengselsstraff for de ansvarlige.»

### 15.2.4 Departementets vurdering

Departementet gir i hovedsak sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til regulering av rederiets straffansvar. Lovutkastet markerer et skille fra gjeldende rett i forhold til hvem som har plikter etter loven. Når rederiet foreslås som hovedpliktsubjekt etter loven, bør rederiet tilsvarende gjøres til hovedansvarssubjekt i straffekapitlet. Denne tydeliggjøringen i loven bør også, slik utvalget påpeker, få konsekvenser for bruken av foretaksstraff på lovens område. Departementet vil særlig fremheve sammenhengen mellom rederiets plikt og ansvar knyttet til sikkerhetsstyringssystemet og bruken av foretaksstraff. Rettspraksis viser at rederier i liten utstrekning har blitt stilt til ansvar som foretak, noe som vel i hovedsak kan tilskrives det materielle innhold i gjeldende rett. Skipssikkerhetsloven legger til rette for et skille i så henseende.

Straffebudene som er rettet mot rederiet benytter uttrykket «den som på vegne av rederiet», slik Skipssikkerhetslovutvalget foreslo (jf. NOU 2005: 14 På rett kjøp punkt 7.10.2.13 på s. 167). Utvalget viste til at uttrykket ville omfatte personer i rederiadministrasjonen, typisk personer i ledende stillinger. I tillegg var det utvalgets hensikt at personer i eksterne selskaper som har fått delegert deloperasjoner fra rederiet, eksempelvis et bemanningsselskap, ville omfattes av uttrykket «den som på vegne av rederiet». Når det gjelder personer i eksterne selskaper som forestår aktuelle driftsfunksjoner knyttet til tradisjonell rederivirksomhet, foreslår departementet inntatt en egen bestemmelse om dette i § 69 annet ledd (se punkt 15.4.4 nedenfor). Uttrykket «på vegne av rederiet» i straffebudene som er rettet mot rederiet, tar primært sikte på å ramme personer som er ansatt i rederiet, i første rekke administrerende direktør, styreleder og andre personer i rederiet med ledende stilling. Uttrykket vil i prinsippet også kunne ramme personer som opptrer på vegne av rederiet uten å ha et ansettelsesforhold i rederiet, for eksempel innleide arbeidstakere og selvstendige oppdragstakere. Departementet understreker at uttrykket «på vegne av rederiet» i skipssikkerhetsloven

ikke må forstås slik at handlinger begått i strid med instruks og rederiets interesser faller utenfor. Alle forhold der det er vedkommendes posisjon i rederiet som har gitt foranledningen til å begå handlingen eller unnlatelsen, også tilfelle der handlingen og unnlatelsen skjer i strid med instruks og i strid med eller rederiets interesser, omfattes. (Uttrykket skal altså her forstås på en annen måte enn det liknende uttrykket, «på vegne av et foretak», i straffelovens bestemmelser om foretaksstraff). Videre ligger i uttrykket «på vegne av rederiet» at straffebudene gjelder brudd på rederiets overordnede forpliktelser til å påse at de aktuelle forholdene er i tråd med kravene i lov og forskrifter. Dette følger også av lovens system. Skipsførerens og andre som har sitt arbeid om bord sine brudd på de forpliktelsene som påhviler dem etter loven, omfattes ikke av straffebudene som er rettet mot rederiet. Lovens system er at pliktene til skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord er regulert i egne bestemmelser, med straffebud som knytter seg til disse pliktreglene.

Pliktreglene i kapittel 2 er knyttet opp til at rederiet enten er eieren eller en bestemt person eller organisasjon som har overtatt pliktene etter loven. Det dreier seg altså om en fullstendig plikt som påligger en bestemt juridisk eller fysisk person på redersiden, hva enten denne er eieren selv eller et driftsansvarlig selskap som har overtatt pliktene, jf. § 4. Selv om rederen kan benytte eksterne selskaper eller personer til oppfyllelse av lovens krav, påhviler ikke pliktene som er lagt på rederiet andre enn rederiet selv. Departementet har imidlertid foreslått en særbestemmelse i § 69 annet ledd som setter straffetrussel mot personer som forestår deler av driften av skipet uten å være definert som rederi etter § 4, jf. punkt 15.4.4 nedenfor. På den annen side vil eksterne selskaper eller andre kunne straffes for medvirkning til overtredelse av skipssikkerhetsloven når straffeloven 2005 settes i kraft, jf. § 15. Det vises for øvrig til drøftelsen i punkt 8.2.4.

Skipssikkerhetslovutvalget har ikke uttrykkelig tatt stilling til om eieren kan holdes straffeanvarlig dersom pliktene etter loven (jf. § 4) er overført til en annen juridisk eller fysisk person (driftsansvarlig selskap). Med forbehold om at delegasjon av pliktene etter loven skjer i tråd med loven, dens intensjoner og forskrifter gitt i medhold av loven, vil eieren ikke ha direkte plikter etter loven. Lovens klare utgangspunkt og hensikt er at eieren i slike tilfeller heller ikke er straffeansvarlig etter skipssikkerhetsloven. Departementet vil likevel ikke utelukke at det etter omstendighetene kan

være forhold på eiersiden som innebærer at medvirkningsansvaret i straffeloven 2005 § 15 er oppfylt.

Straffebudene i Skipssikkerhetslovutvalgets lovutkast som er rettet mot skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord inneholder en henvisning både til den aktuelle pliktregelen i kapitlene 3 til 5 og til den bestemmelsen i loven som straffebudet setter straff for overtredelse av. I rederiets straffebud er det derimot ikke foretatt en henvisning til rederiets pliktregel i § 6, selv om det fremgår av sammenhengen av utredningen for øvrig at hensikten har vært at rederiets straffansvar er knyttet opp mot pliktene i § 6. Departementet mener dette bør presiseres og fremmer forslag om å innta en henvisning til § 6 i straffebudene rettet mot rederiet.

For de bestemmelser hvor skipsføreren har en «sørge for» plikt som er sanksjonert ved straffebud, inneholder ikke lovutkastet til Skipssikkerhetslovutvalget et tilsvarende straffebud for rederiet knyttet til dets plikter, bl.a. «påse plikten». Overtredelse av § 6 *som sådan* er altså ikke straffesanksjonert. Brudd på bestemmelser om last, ballast, vakthold og navigering vil dermed ikke straffes etter skipssikkerhetsloven for enkeltpersoner i rederiadministrasjon, med mindre overtredelsen kan knyttes opp til svikt i sikkerhetsstyringssystemet, jf. § 58. Foretaksstraff for rederiet vil likevel kunne være aktuelt. Når straffeloven 2005 trer i kraft, vil imidlertid enkeltpersoner i rederiadministrasjonen kunne straffes for medvirkning, jf. straffelovens § 15. Medvirkningsbestemmelsen må da ses i lys av pliktene i skipssikkerhetslovens § 6 om å påse at lovens interesser beskyttes og at det legges til rette for at skipsfører og andre om bord kan oppfylle sine plikter etter loven.

For mindre alvorlige overtredelser er imidlertid overtredelse av § 6 i seg selv generelt sanksjonert ved overtredelsesgebyr gjennom § 55.

## 15.3 Skipsførerenes straffansvar

### 15.3.1 Gjeldende rett

En rekke av bestemmelsene i straffeloven 1902 er rettet mot skipsføreren, og skipsføreren fremstår etter straffeloven som det sentrale ansvarssubjekt. Straffelovens § 304 første ledd omhandler den som går til sjøs med sjødyktig skip, og § 315 gir straffansvar for uriktig føring av skipsbøker. I henhold til § 416 kan fører av skip straffes ved overtredelser av bestemmelser i lov eller forskrift som er gitt for

å ivareta skipets sjødyktighet eller de ombordværendes sikkerhet. Feil ved navigering, herunder brudd på sjøveisreglene, straffes etter § 418. Manglende kvalifikasjonskrav og brudd på miljøbestemmelser kan også gi straffansvar for skipsfører, jf. §§ 424 første ledd og 427.

### 15.3.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår en lemping på skipsførerenes straffansvar sammenlignet med gjeldende rett. Denne tilnærmingen må ses i sammenheng med at utvalget i større grad foreslår at rederiet blir det primære ansvarssubjekt. Lovutkastet legger imidlertid enkelte sentrale plikter på skipsføreren, så som navigering av skipet, lasting og ballasting og vakthold om bord. De fleste av disse «sørge for» pliktene som er lagt på skipsføreren, foreslås sanksjonert i straffekapitlet. Det forhold at skipsføreren får delegert til seg andre oppgaver enn der han etter lovens regler har en «sørge for» plikt eller en «medvirke» plikt, betyr ikke at han kan straffes etter de bestemmelsene som retter seg mot «den som på vegne av rederiet». Faller den delegerte plikten imidlertid inn under en allerede straffbar plikt for skipsfører til å sørge for eller medvirke til et bestemt forhold, kan han likevel straffes for brudd på denne plikten.

### 15.3.3 Høringsinstansenes syn

Sjøfartsdirektoratet er ikke enig i at skyldkravet for brudd på vakthold skal være forsett eller grov uaktsomhet og uttaler:

«Skyldgraden for overtredelse av vaktholdbestemmelsene er i utkastets § 10-3 og § 10-4 satt til forsett eller grov uaktsomhet. Sjøfartsdirektoratet mener skyldgraden her bør være uaktsomhet, på samme måte som for navigering. Vakthold, eksempelvis utkikk, er noe som krever en høy grad av aktsomhet og kontinuerlig årvåkenhet. Selv korte perioder med manglende vakthold kan få fatale følger. Skyldgraden for overtredelse av vaktholdbestemmelsene i utkastets § 10-3 og § 10-4 bør derfor være uaktsomhet.»

Sjøfartsdirektoratet mener også det bør vurderes om skipsførerenes unnlattelse til å gi forsvarlig legebehandling, jf. utvalgets utkast § 4-9, bør gjøres straffbart.

Sjøfartsdirektoratet har foreslått en plikt i utvalgets utkast § 5-7 om at skipsføreren bør iverksette alle nødvendige tiltak ved forurensning eller fare for forurensning, og en plikt til å føre miljødagbøker. Direktoratet mener det bør tilføyes en ny

bestemmelse om at forsettlig eller grov uaktsom overtredelse av nevnte plikter er straffbart.

### 15.3.4 Departementets vurdering

Departementet gir i hovedsak sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til regulering av skipsførerens straffansvar. En naturlig konsekvens av at rederiet gjøres til det sentrale plikt- og ansvarssubjekt, er at skipsførerens ansvar tilsvarende mykes opp.

Det er etter departementets oppfatning gode grunner til å endre skyldkravet for vesentlige brudd på bestemmelser om vakthold, slik Sjøfartsdirektoratet ønsker. Utkikk og andre vaktholdrutiner på broen krever, på samme måte som navigeringen selv, en kontinuerlig årvåkenhet og konsentrasjon som tilsier at skyldkravet bør være uaktsomhet. Navigering og vakthold har også en så nær sammenheng at skyldkravet bør være det samme, og departementet fremme derfor forslag om å gjøre uaktsomhet som skyldkravet også i vaktholdtilfellene, jf. lovutkastet § 60.

Departementet mener at plikten som skipsføreren har til å medvirke til at skipets drift og vedlikehold til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig, bør gjenspeiles i straffekapitlet ved å endre lovutkastets § 60. Sentrale sikkerhetsmessige tiltak som å avholde øvelser, ha redningsutstyr klar til bruk, stenge luker og lignende, faller inn under medvirkningsplikten, og vesentlige brudd på denne bør etter departementets oppfatning kunne reageres med i form av straff. På bakgrunn av at departementet har tatt til følge Sjøfartsdirektoratets anbefaling om at skipsføreren bør ha en medvirkningsplikt, og ikke en «sørge for» plikt til at han selv er behørig kvalifisert, foreslås straffebudet i § 60 tilsvarende endret, se forøvrig punkt 8.3.4.

Skipsførerens plikt til å føre miljødagbøker på korrekt måte, bør etter departementets syn straffesanksjonerer slik det er foreslått av Skipssikkerhetslovutvalget for øvrige dagbøker. Straffetrussele er særlig aktuell der miljødagbøker er ført feil med den hensikt å skjule at ulovlig forurensning har funnet sted. På bakgrunn av at departementet tar til følge forslaget fra Sjøfartsdirektoratet om å innta en pliktbestemmelse om handlingsplikt ved forurensning eller fare for forurensning i kapittel 5 (jf. punkt 12.4), er det tilsvarende grunnlag for en straffebestemmelse om dette. En slik bestemmelse foreslås inntatt i § 65.

Skipsførerens unnlattelse av å gi forsvarlig legebehandling, anser departementet på sin side ikke hensiktsmessig å innta et straffebud om. Bestem-

melsen i lovutkastet § 27, jf. § 29 er en kompetanseregulering og ikke en pliktregel, og det fremstår da ikke som riktig å gjøre overtredelse straffbart.

Departementet vil for øvrig presisere at det er en nyanseforskjell når gjeldende rett i flere straffebud har benyttet uttrykket «fører av skip», mens lovutkastet bruker uttrykket «skipsfører». Sistnevnte uttrykk er først og fremst en stillingsbetegnelse på den som har øverste myndighet om bord, og pliktene og straffansvar etter loven er derfor primært knyttet til stillingens innhold. På flyttbare innretninger vil plattformsjefen være å anse som skipsføreren, ettersom det er betegnelsen som benyttes i offshore.

## 15.4 Straffansvar for andre

### 15.4.1 Gjeldende rett

Noen av straffelovens bestemmelser er rettet mot spesielle stillinger til den som har sitt arbeid om bord. For eksempel nevner § 304 maskinsjef eller den øverste av styrmennene under straffeansvaret for å gå til sjøs med et sjøudyktig skip. Tilsvarende følger straffansvar for maskinist, styrmann m.fl. for grov uforstand i tjenesten. Ellers vil de øvrige straffebudene som er nøytrale og retter seg mot «den som» begår en straffbar handling, også gjelde for andre som har sitt arbeid om bord. Navigasjonsoffiserer vil også rammes av de straffebud som gjelder «fører av skip», jf. punkt 15.3 ovenfor.

Sjødyktighetslovens § 4 annet ledd bestemmer at personer som ikke er offentlige tjenestemenn, men som benyttes under kontroll av skip, vil ha det samme strafferettslige ansvar som offentlige tjenestemenn.

### 15.4.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår at det i straffekapitlet inntas enkelte straffebestemmelser som er knyttet opp til medvirkningspliktene til den som har sitt arbeid om bord. Utvalget foreslår for eksempel straffebud om medvirkningsansvar for den som vesentlig overtrer bestemmelsene om navigering, lasting og ballastering og vakthold og miljømessig drift av skipet. Det forhold at andre om bord får delegert til seg andre oppgaver enn der vedkommende etter lovens regler har en «medvirke»plikt, betyr ikke at de kan straffes etter de bestemmelsene som retter seg mot «den som på vegne av rederiet». Faller den delegerte plikten imidlertid inn under en allerede straffbar plikt for andre til å medvirke til et bestemt forhold, kan de likevel straffes for brudd på denne plikten.

### 15.4.3 Høringsinstansenes syn

*Forsvarsdepartementet (Generaladvokaten)* uttaler:

«Ved overtredelse av bestemmelser om skipsikkerhet, enten det skjer i forbindelse med et havari eller for eksempel utslipp av forurensende stoffer, vil det mest sakssvarende i de fleste tilfeller være å vurdere disiplinært ansvar i henhold til Lov om militær disiplinærmyndighet av 20. mai 1988 nr. 32. Loven retter seg i første rekke mot overtredelser av militære tjenesteplikter, men etter lovens § 1 tredje ledd kan refselse også ilegges den som gjør seg skyldig i borgerlig straffbare forhold

1. på militært område
2. overfor militært personell eller
3. mot eller ved bruk av militært materiell.

Forsvarets fartøy, herunder sivile innleide fartøy som i sin helhet disponeres av Forsvaret, er militært område.

Dette innebærer at handlinger på Forsvarets fartøy som er straffbare etter «sivil» (borgerlig) lovgivning, kan avgjøres ved disiplinær refselse, med mindre forholdet er for alvorlig. Hva som er «for alvorlig» er et skjønnsspørsmål. Disiplinær refselse opphever ikke straffbarheten, men skal etter lovens § 11 tas i betraktning når straff utmåles. Disiplinær refselse er også grunnlag for påtaleunntatelse etter Straffeprosessloven § 70 annet ledd.»

*Sjøfartsdirektoratet* mener at skyldkravet for brudd på vakthold også skal omfatte uaktsomhet, på samme måte som det er foreslått for skipsføreren, jf. punkt 15.3.3.

*Rederienes Landsforbund* deler utvalgets vurdering bak å legge skadefølgeprinsippet til grunn for hvilke overtredelser som skal straffefølges, og mener det fører til bedre samsvar med de strafferegler det øvrige norske næringsliv er underlagt.

*Støttegruppen for overlevende og etterlatte etter Sleipner-ulykken* uttaler:

«Etter dagens måte å drive virksomhet på sjø, om det er internasjonalt eller nasjonalt, må loven endres, spesielt der kontrollerende myndighet er involvert. Det blir ved nybygg eller oppgradering, av eldre båter der kontrollerende myndighet er involvert.

Ansatte i kontrollorganene må settes til ansvar der det er vist grov uaktsomhet. Rederiene må ikke kunne påvirke de ansatte i kontrollorganene med kosmetiske detaljer. Sikkerheten må bringes frem.»

### 15.4.4 Departementets vurdering

Departementet gir i hovedtrekk sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til straffansvar for andre som har sitt arbeid om bord.

Skyldkravet for vesentlige brudd på vaktholdbestemmelser bør omfatte uaktsomhet for de øvrige vaktgående personell, på samme måte som for skipsføreren. Det vises til begrunnelsen ovenfor i punkt 15.3.4.

Straffbart medvirkningsansvar for den som har sitt arbeid om bord for den miljømessige driften av skipet er av utvalget foreslått sanksjonert i lovutkastet § 66. Etter departementets syn bør tilsvarende medvirkningsansvar lovfestes for den ordinære driften av skip. Departementet fremmer på denne bakgrunn forslag om at det inntas en tilføyelse i § 61 tredje ledd bokstav a om straffbart medvirkningsansvar for den som har sitt arbeid om bord ved vesentlige brudd på bestemmelsen i § 20 om å medvirke til sikker drift og vedlikehold av skipet. Eksempelvis vil maskinsjefen kunne straffes ved vesentlige svikt i sin plikt til å medvirke til at maskineriet fungerer dersom svikten fører til at liv, helse eller eiendom settes i fare. Det vises for øvrig til drøftelsen i punkt 15.3.4 om tilsvarende bestemmelse for skipsføreren.

Departementet foreslår å innta en særbestemmelse i § 69 annet ledd som setter straffetruassel mot personer som forestår deler av driften av skipet uten å være definert som rederiet etter § 4, jf. punkt 8.1.4 ovenfor. Formålet med bestemmelsen er å unngå at personer som vesentlig overtrer sikkerhets- og miljøbestemmelser etter loven ikke skal kunne straffes på bakgrunn av formelle hensyn når disse ivaretar tradisjonelle rederifunksjoner og direkte påvirker sikkerhet og miljø. Bl.a. vil selskaper som står for deloperasjoner av skipet, for eksempel gjennom NIS lovens § 1 annet ledd når selskapet ikke er opplyst å være driftsansvarlig i sikkerhetsstyringssertifikatet, omfattes. Personer i bemanningsselskaper vil også omfattes. Har for eksempel eieren inngått en avtale med et driftsansvarlig selskap som så står for driften, men uten at myndighetene er opplyst om dette, vil personer i driftsselskapet kunne straffes.

Det ser ikke ut til at utvalget har behandlet eller grunngitt nærmere hvorfor sjødyktighetslovens § 4 annet ledd ikke videreføres. Etter denne bestemmelsen vil også den som har fått overlatt tilsynet til seg kunne straffes etter straffelovens alminnelige bestemmelser. Departementet ser ingen tungtveiende grunner til at tjenestemenn i for eksempel Sjøfartsdirektoratet skal kunne stilles strafferettslig ansvarlig for utførelsen av sine oppgaver, mens klassifikasjonsselskapene og andre som eventuelt har fått tilsyn overlatt til seg, ikke skal det når de utfører den samme jobben. På denne bakgrunn fremmer departementet forslag om en bestemmelse i § 68 som materielt sett viderefører sjødyk-

tighetslovens § 4 annet ledd. For personer som ikke har fått delegert offentlig myndighet, gjelder ikke bestemmelsen. Bestemmelsen forutsettes å være i kraft i en overgangsperiode til straffeloven 2005 trer i kraft, ettersom straffelovens § 15 inneholder en generell medvirkningsbestemmelse som også vil kunne anvendes overfor den som har fått overlatt tilsyn til seg.

## 15.5 Strafferamme

### 15.5.1 Gjeldende rett

I straffeloven kapittel 30 om forbrytelser i sjøfartsforhold varierer strafferammen fra bestemmelse til bestemmelse. I noen av straffebudene lyder strafferammen på bøter eller fengsel i inntil 6 måneder, men inntil 1 år når skjerpene omstendigheter foreligger. I andre straffebud er strafferammen bøter eller fengsel inntil 1 år. Noen av straffebudene har bare fengselsstraff som reaksjon. Angitt lengde varierer fra inntil 2 til inntil 6 års fengsel. I kapittel 42 om forseelser i sjøfartsforhold varierer strafferammen fra bare bøter, til bøter eller fengsel i inntil 3 måneder til inntil 1 år.

### 15.5.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår at den samme strafferammen settes for alle straffebudene og at strafferammen settes til 6 måneder. Unntaket er overtredelse av hviletidsbestemmelser, hvor det kun foreslås bøtestraff. Utvalget foreslår også at strafferammen kan forhøyes til 2 år under særdeles skjerpene omstendigheter og uttaler at alvorlige brudd på pliktene knyttet til sikkerhetsstyringssystemet ikke sjelden vil måtte anses som særdeles skjerpene.

### 15.5.3 Høringsinstansenes syn

*Justis- og politidepartementet* peker på at i forbindelse med arbeidet med ny straffelov, gikk både Justisdepartementet og Straffelovkommisjonen inn for å oppheve egne strafferammer for særdeles formildende eller skjerpene omstendigheter i sin alminnelighet. Stortinget ga sin tilslutning til dette. Departementet foreslår derfor å erstatte utvalgets lovutkast § 10-11 annet ledd med en bestemmelse som gir hjemmel til forhøyet straff ved grove overtredelser, samt en anvisning i lovteksten på hva som skal anses som grove overtredelser. Som grove overtredelser nevner departementet eksempelvis overtredelser som fører til tap eller fare for

tap av menneskeliv, skade på legeme eller helse, omfattende forurensning eller betydelig skade på eiendom. For øvrig peker departementet på at den forhøyede strafferammen også vil omfatte utvalgets utkast i § 10-5 annet ledd og § 10-6 annet ledd, som bare setter straff i form av bøter. Departementet foreslår at det fremgår klart av ordlyden hvilke bestemmelser som kan gi forhøyet straff, og at de nevnte bestemmelsene ikke tas med i denne oppregningen.

Justis- og politidepartementet uttaler videre:

«En heving av straffen på grunn av særdeles skjerpene omstendigheter er ansett som en generell heving av rammen med virkning både ved avgjørelse av om forsøk er straffbart (jf. ovenfor), når foreldelse inntreffer og ved prosessuelle bestemmelser knyttet til strafferammen. Dette endres hvis bestemmelsene redigeres som vanlig grov overtredelse. Med en strafferamme på bøter eller fengsel inntil 6 måneder, som er foreslått av utvalget, vil forsøk på vanlig overtredelse ikke være straffbart, jf. straffeloven 2005 § 16. Av større betydning er det kanskje at det heller ikke vil være adgang til å pågripe eller fengsle mistenkte for vanlige overtredelser av skipssikkerhetsloven, jf. straffeprosessloven § 171 første ledd. Tatt i betraktning at straffebestemmelsene i ikke liten utstrekning kan komme til å bli anvendt overfor personer hjemmehørende andre steder i verden enn der strafforfølgningen finner sted, skal en ikke se bort fra at det også for vanlige overtredelser kan være behov for bruk av varetektsfengsling. I alle fall kan det være behov for en hjemmel til å pågripe med sikte på å gjennomføre avhør. Det er riktignok slik at straffeprosessloven § 173 annet ledd gir adgang til å pågripe og fengsle personer som «ikke vites å ha fast bopel i riket, når det er grunn til å frykte for at han ved flukt til utlandet vil unndra seg forfølgningen ....», men denne bestemmelse antas bare å være anvendelig i et fåtall av tilfeller. I formuleringen «flukt til utlandet» ligger at siktede må reise til utlandet nettopp for å unndra seg forfølgningen (ond vilje). I sjøfartsforhold vil unndragelsen som regel være et resultat av at mistenkte er arbeidsrettslig forpliktet til å følge med skipet når det seiler.

Selv om strafferammer som hovedregel ikke skal fastsettes med det formål å åpne for bruk av straffeprosessuelle tvangs- og etterforskningsmidler, er det gjort unntak fra dette i valget mellom strafferammer i det lavere sjikt, jf. Ot. prp. nr. 90 (2003-2004) pkt. 11.3.4, side 131.

...  
Ved det videre lovgivningsarbeid bør det følgelig vurderes om, og eventuelt i hvilken utstrekning det for vanlig overtredelse av loven

er nødvendig å kriminalisere forsøk og/eller åpne mulighet for pågrepelse og fengsling. I så fall kan det være aktuelt å fastsette strafferammen for disse vanlige overtredelser til bøter eller fengsel inntil 1 år.»

Justis- og politidepartementet foreslår dessuten å bruke uttrykket «fellesbestemmelser» som paragrafoverskrift i utvalgets utkast til § 10-11.

#### 15.5.4 Departementets vurdering

Departementet mener det er grunnlag for å differensiere strafferammene i de ulike straffebudene. Dette vil markere tydeligere alvorhetsgraden i de ulike straffebudene.

Nærings- og handelsdepartementet er enig med Justisdepartementet i at det ikke vil være riktig å innta en bestemmelse om særdeles skjerpene omstendigheter uten å knytte disse opp mot konkrete kriterier. En utfordring i så måte, og i forhold til den skisserte løsningen til Justisdepartementet, er at lovforslagets § 69 første ledd allerede stiller kriterier til vesentlighet som i stor grad er tilsvarende de kriterier Justis- og politidepartementet nevner som eksempler på hva som kan inngå i vurderingen av grove overtredelser.

Nærings- og handelsdepartementet mener det er grunn til å se spørsmålet om grove overtredelser i sammenheng med et annet forhold som Justis- og politidepartementet har tatt opp, nemlig forsøk og adgangen til å foreta pågrepelse eller fengsling. Nærings- og handelsdepartementet er enig med Justisdepartementet i at det kan tenkes situasjoner hvor det vil kunne være nødvendig å foreta pågrepelse og fengsling ved forsøk på overtredelse av loven.

Departementet mener det er grunn til å heve enkelte av de ordinære strafferammene som er foreslått av Skipssikkerhetslovutvalget. For det første er terskelen for straffbare handlinger hevet betraktelig i utvalgets forslag til skipssikkerhetslov ved at det er inntatt et vesentlighetskriterium samtidig som skyldkravet i de fleste tilfeller er forsett eller grov uaktksomhet. For det annet inneholder ikke forslaget til skipssikkerhetslov sekkebestemmelser slik straffeloven av 1902 gjør, som i praksis gjør de fleste overtredelser straffbare. For det tredje er strafferammen i enkelte av straffebudene som erstatter straffelovens tidligere bestemmelser, foreslått redusert av Skipssikkerhetslovutvalget til et generelt nivå på 6 måneder.

På bakgrunn av dette fremmer departementet forslag om å heve strafferammene for samtlige straffebud. Samtidig går departementet inn for å differensiere strafferammene slik at de straffebudene hvor overtredelse med potensiale til å gi pre-

sumptivt størst negativ virkning på liv, helse og miljø, settes til 2 år. For de øvrige straffebudene foreslås strafferammen satt til 1 år. De straffebud som etter departementets syn bør settes til 2 år er for rederiets vedkommende brudd på bestemmelser om sikkerhetsstyringssystemet, brudd på bestemmelser om teknisk og operativ sikkerhet og miljøovertredelser. For skipsførerens vedkommende foreslås 2 år for brudd på bestemmelsene om navigering og enkelte miljøovertredelser. For andre som har sitt arbeid om bord foreslås 2 år kun for brudd på bestemmelsene om navigering. I de øvrige straffebudene foreslås rammen satt til 1 år. Brudd på hviletidsbestemmelsene foreslås straffesanksjonert med bøter, i tråd med Skipssikkerhetslovutvalgets forslag.

Ved å foreta denne justeringen av strafferammen i de enkelte straffebudene, vil det ikke være nødvendig å opprettholde bestemmelsen om forhøyet strafferamme på 2 år ved særdeles skjerpene omstendigheter. Forslaget vil også gi mulighet til å foreta pågrepelse og fengsling, slik Justis- og politidepartementet påpeker.

Departementet vil likevel understreke at det skal mye til før fengselsstraff på mer enn 6 måneder bør ilegges og at de aller fleste overtredelser bør ligge i sjiktet opptil 6 måneder.

Når det gjelder bøtenivået mener departementet at dersom foretaksstraff først benyttes, bør boten være såpass høy at den har en preventiv virkning. Dette kan innebære en økning i bøtenivået sammenlignet med i dag. Også bøtenivået til personer kan være grunn til å heve, men det bør sammenholdes med bøtenivået på sammenlignbare livsområder.

## 15.6 Administrativ sanksjon (overtredelsesgebyr)

### 15.6.1 Gjeldende rett

På lovens område finnes ikke administrative sanksjoner i form av overtredelsesgebyr etter gjeldende rett. Sanksjonen finnes imidlertid på andre rettsområder.

### 15.6.2 Skipssikkerhetslovutvalgets forslag

Prinsippene for kriminalisering som er lagt til grunn av Sanksjonsutvalget og Straffelovkommissjonen og som er fulgt opp i straffekapitlet i skipssikkerhetsloven, innebærer som nevnt i punkt 15.1 at bare vesentlige overtredelser skal straffes. Samtidig som terskelen for straff heves betraktelig, er

det nødvendig å ha et system for overtredelser som ikke er vesentlige og dermed ikke straffbare, men som det likevel bør reageres overfor. Sanksjonsutvalget har i sin utredning, jf. NOU 2003: 15 Fra bot til bedring lagt til grunn at *overtredelsesgebyr* i mange tilfeller bør kunne erstatte bøtestraff, hva enten boten ilegges ved forenklet forelegg eller ved ordinært forelegg. (Forenklet forelegg kan etter gjeldende rett ikke anvendes ved overtredelse av sjødyktighetsloven.)

Skipssikkerhetslovutvalget følger i sin utredning opp Sanksjonsutvalgets prinsipper og foreslår at det i skipssikkerhetsloven inntas et eget kapittel om administrative sanksjoner ilagt av tilsynsmyndigheten. Med «sanksjon» menes negative reaksjoner som retter seg mot begåtte overtredelser av lov, forskrift eller enkeltvedtak, og som har et hovedsakelig pønalt (straffende) formål. Sanksjonene er ment å virke tilbakeskuddende. Bakgrunnen for å innføre administrative sanksjoner er et ønske om effektivisering ved at tilsynsmyndigheten kan ilegge gebyr umiddelbart etter overtredelse istedenfor å gå veien om påtalemyndigheten og domstolene. Overtredelsesgebyr vil trolig også være en fordel i forhold til utenlandske skip, nettopp fordi det kan ilegges raskt. Samtidig kan overtredelsesgebyret i prinsippet bli like stort som en bot. Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til kapittel 9 om administrative sanksjoner er basert på at forvaltningsloven inneholder generelle bestemmelser om administrative bestemmelser slik Sanksjonsutvalget har foreslått. Bestemmelsene i skipssikkerhetsloven er således utfyllende bestemmelser til forvaltningslovens generelle bestemmelser.

Skipssikkerhetslovutvalget legger til grunn at det på enkelte områder bør benyttes standardiserte satser hvor sanksjonen kan ilegges på stedet, og viser til at eksempelvis mindre og lett konstaterbare utslipp, jf. utvalgets utkast til § 5-3 om miljømessig drift av skipet. Overtredelsesgebyr utmålt etter en konkret vurdering vil nok likevel være mest aktuelt, ettersom det ofte vil være store variasjoner i overtredelsens art innenfor skipssikkerhetsloven. Når overtredelsesgebyret utmåles etter en konkret vurdering, vil tilsynsmyndigheten kunne ta hensyn til overtredelsens grovhet og konsekvenser.

Sanksjonsutvalget anbefaler å anvende administrative sanksjoner overfor et foretak når en overtredelse som kan medføre sanksjon er begått på vegne av dette, jf. Sanksjonsutvalgets forslag til ny § 51 i forvaltningsloven om foretakssanksjon som er utarbeidet etter mønster av straffelovens regler om foretaksstraff, jf. straffeloven §§ 48a og 48b. Skipssikkerhetslovutvalget har i sitt forslag

lagt til grunn at forslaget til ny § 51 om foretakssanksjon i forvaltningsloven er vedtatt når skipssikkerhetsloven trer i kraft sammen med de øvrige lovforslagene til Sanksjonsutvalget. Etter utvalgets lovutkast kan når «den som på vegne av rederiet» overtrer de nevnte bestemmelsene, ilegges overtredelsesgebyr. Dermed vil både ansatte i rederiadministrasjonen og rederiet som sådan kunne ilegges overtredelsesgebyr. Skipssikkerhetslovutvalget peker på at det fremstår som rimelig at ansvaret plasseres hos foretaket som foretakssanksjon når overtredelsen er begått på foretakets vegne og som regel i foretakets interesse.

Ved ileggelse av administrative sanksjoner vil det ofte foreligge et klart behov for effektiv håndhevelse og det vil være lettere å bevise simpel uaktsomhet enn grov uaktsomhet. Samtidig vil de administrative sanksjonene ikke være svært inngrepene sanksjoner. Sanksjonsutvalget har derfor ment at skyldkravet ved administrative sanksjoner bør være forsett eller uaktsomhet. Skipssikkerhetslovutvalget har sluttet seg til disse synspunktene.

### 15.6.3 Høringsinstansenes syn

*Forsvarsdepartementet (Generaladvokaten)* uttaler:

«Nå ser det ut til at man vil innskrenke området for det straffbare, til fordel for bruk av den administrative sanksjonen overtredelsesgebyr. Man kan dermed komme i den situasjon at en handling ikke kan refsas, men at gjerningsmannen eller arbeidsgiver (Forsvaret) likevel kan ilegges overtredelsesgebyr. Dette vil være uheldig, men problemet kan løses enten ved en endring i Disiplinærloven, eller ved at Forsvaret i et passende reglement som for eksempel Sjøtjenestereglementet fastsetter at det er en militær tjenesteplikt å følge skipssikkerhetslovens bestemmelser. Antagelig vil man ut fra en naturlig forståelse av begrepet militære tjenesteplikter komme til at dette vil gjelde uansett, men jeg vil likevel anbefale at dette reglements festes.

Når det gjelder overtredelsesgebyr, vil jeg særlig peke på utredningens pkt. 7,9.3.1 (side 155 annen spalte midt på), hvor det heter: «Selv om det er på det rene hvem gjerningspersonen er og at det er utvist uaktsomhet, kan det likevel være hensiktsmessig for tilsynsmyndigheten å nøye seg med å treffe vedtak om overtredelsesgebyr overfor rederiet.» I militær sammenheng må dette åpenbart være den mest adekvate reaksjonsmåte. Forsvaret («rederiet») ved vedkommende sjef med refselsesmyndighet vil da kunne vurdere i hvilken grad ansvar skal gjøres gjeldende mot den enkelte person, uten at overtredelser knyttet til fartøy

skal stå i noen særstilling i forhold til tilsvarende forseelser i andre sammenhenger. Dette gir også mest sammenheng i systemet sett fra den enkelte offisers/mannskaps synsvinkel.

Det foranstående er skrevet med militært personell for øye. Når det gjelder sivilt ansatte, har man som kjent ikke adgang til å ilegge refse i fredstid. Dette innebærer at det kan bli forskjellsbehandling, men dette gjelder også under nåværende lovgivning, og man har det samme problemet i de andre forsvarsgrenene i blant annet trafikksaker. Hvis dette med forskjellsbehandling skulle vise seg som et alvorlig problem, er det etter loven mulig å unnlate å refse, men overlate alt personell som er involvert i saker etter skipssikkerhetsloven til de «sivile» ordninger. Jeg vil likevel anbefale at man i utgangspunktet holder seg til det militære disiplinærsystem i de vanlige sakene.»

*Sjøfartsdirektoratet* mener at slik bestemmelsen er utformet, må det etableres et system med direkte fakturering eller kontant betaling for å få noen effekt. Forslaget avviker fra dagens ordning ved fakturering og regnskapsføring via Statens innkrevingsentral.

*Nordisk Skipsrederforening* mener det reiser et rettsikkerhetsproblem at forvaltningen kan ilegge gebyrer som i realiteten er straff. Foreningen overlater den nærmere vurderingen av spørsmålet til departementet.

*Rederienes Landsforening* uttaler:

«Et sanksjonssystem basert på overtredelsesgebyr har den fordel at det er mindre omstendelig, og at det går kortere tid mellom overtredelse og sanksjon. Vi støtter således forslaget om innføring av sanksjonsformen også i skipsfarten. Samtidig ber vi departementet vektlegge nedenstående i det videre arbeidet med lovutkastet.

Systemet medfører i realiteten at administrative organer ilegger straff. Dette kan være problematisk i forhold til overordnede rettsikkerhetsprinsipper; ileggelse av straff krever kompetanse om straffeutmåling. Denne kompetanse innehas i dag i første rekke av domstoler og påtalemyndighet. Dagens system er derfor en bedre garantist for forholdsmessighet mellom den overtredelse som skjer, og den straffen som ilegges. Etter vår vurdering er det i denne sammenheng viktig at tilsynsmyndigheten tilføres nødvendig kompetanse om praktisering av sanksjonsregler.

I de senere år har det blitt påpekt fra sakkyndig hold at satsene for overtredelse av lovgivningen har blitt for høye i forhold til de lovbrudd som blir begått, eksempelvis veitrafikkloven. Gebyrnivået kan således synes mer

motivert av økonomiske enn av sikkerhetsmessige hensyn. Ved praktiseringen av de nye reglene i skipssikkerhetslovgivningen må det derfor tilstrebes å ivareta sanksjonselementet alene.»

#### 15.6.4 Departementets vurdering

Departementet gir sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til og begrunnelsen for å innføre den administrative sanksjonen overtredelsesgebyr i skipssikkerhetsloven for mindre alvorlige overtredelser. Situasjonen i dag er at sjøfartsinspektørene etterforsker et hundretalls overtredelser årlig, hvor det overveiende flertall av disse er mindre lovbrudd som ofte resulterer i et vedtatt forelegg. Tidsmessig tar disse sakene forholdsvis lang tid. Departementet mener at innføringen av administrativ sanksjon gjennom et overtredelsesgebyr både vil gi et mer effektivt sanksjonssystem, samtidig som en rask reaksjon vil virke preventivt og bidra til å styre adferd i rederier i en positiv sikkerhets- og miljømessig retning.

Enkelte høringsinstanser peker på at det ikke er uproblematisk at administrative organer som tilsynsmyndigheten kan ilegge sanksjoner som i realiteten er straff, og at dette reiser spørsmål om rettsikkerheten. Departementet er enig i at det ikke er uproblematisk i forhold til rettsikkerheten at en administrativ instans som Sjøfartsdirektoratet skal sanksjonere overtredelser etter loven. Selv om slike overtredelser ikke er straffbare, vil det måtte foretas vurderinger ved overtredelsen basert på prinsipper fra strafferetten, som for eksempel vurdering av skyldgrad og utmåling.

Rettsikkerhetshensynet må ivaretas både ved at tilsynsmyndigheten bygger opp kompetanse internt til å forvalte administrative sanksjoner på en måte som ivaretar borgernes rettsikkerhet, og ved at loven oppstiller bestemmelser til vern om rettsikkerheten. Samtidig er det viktig at tilsynsmyndigheten og Riksadvokaten i samarbeid utformer nærmere retningslinjer og forskrifter for den prosessulle håndteringen av overtredelser etter loven. Det vil også være naturlig at tilsynsmyndigheten og Riksadvokaten i samarbeid trekker linjer for hvilke overtredelser som er av en slik art at overtredelsesgebyr bør ilegges og ikke straff.

Skipssikkerhetslovutvalget har forutsatt at forvaltningsloven inneholder generelle regler om overtredelsesgebyr, slik det er foreslått av Sanksjonsutvalget. I lovutkastet til Skipssikkerhetslovutvalget er det også henvist til de nye bestemmelsene i forvaltningsloven som er foreslått av Sanksjonsutvalget. De generelle bestemmelsene om



administrative sanksjoner i forvaltningsloven er imidlertid ikke vedtatt, noe som får konsekvenser for utformingen av overtredelsesgebyr i skipssikkerhetsloven. Det er derfor nødvendig å innta noen av disse bestemmelsene i kapittel 9.

Det bør for det første presiseres at det i forskrifter settes rammer for tilsynsmyndighetens skjønn og bl.a. angi hva som kan være den maksimale størrelsen på overtredelsesgebyr. I motsetning til straff, vil søksmålsbyrden for overtredelsesgebyr påhvile borgerne og det vil styrke rettssikkerheten og forutberegneligheten for borgerne om rammer for tilsynsmyndighetenes skjønn fremgår av forskriftene. Dette i tråd med utkast til forvaltningslov § 45 første ledd. Domstolene vil for øvrig ha full prøvingsrett med hensyn til utmålingen av overtredelsesgebyret. Standardiserte satser bør utarbeides på områder hvor overtredelser forekommer hyppig. Overtredelser av sjøveisreglene kan være et slikt område, det samme gjelder formelle mangler knyttet til sertifikater. Det bør også fremgå en normalregel av skipssikkerhetsloven om at oppfyllelsesfristen for betaling skal være fire uker fra vedtaket ble truffet, i tråd med utkast til forvaltningslov § 45 annet ledd annet punktum. I enkeltvedtak kan det bestemmes at fristen kan forlenges eller at beløpet betales etter hvert. Departementet fremmer forslag om at disse forholdene reguleres i lovutkastets § 55.

I utkast til forvaltningslov § 51 har Sanksjonsutvalget foreslått en bestemmelse om foretakssanksjon som er utformet etter mønster av straffelovens regler om foretaksstraff, jf. straffeloven 1902 §§ 48a og 48b. Ved en slik bestemmelse vil foretaket

som sådan kunne stilles til ansvar for overtredelser begått av noen «på vegne av foretaket». Administrative sanksjoner er i mindre grad en personrettet reaksjon enn straff. Selv om det er på det rene hvem gjerningspersonen er, bør tilsynsmyndigheten derfor kunne velge å treffe vedtak om overtredelsesgebyr overfor rederiet i stedet for enkeltpersoner. Departementet mener derfor det er nødvendig å innta en tilsvarende bestemmelse i skipssikkerhetsloven, i hvert fall inntil forvaltningsloven får en slik regel, og fremmer forslag om å innta en slik i lovutkastet § 56. Enkelte redaksjonelle tilpasninger foreslås i forhold til utkast til forvaltningslov § 51. Dessuten fremmer departementet forslag om at overtredelsesgebyr overfor rederiet ikke skal være avhengig av at det er utvist subjektiv skyld hos noen i rederiet. Dette i tråd med straffelov 2005 § 27 (jf. Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) s. 242-243. Bestemmelsene som Sanksjonsutvalget har foreslått i forvaltningslovens §§ 52 til 57, foreslås ikke inntatt i Skipssikkerhetsloven.

Departementet er enig med Sjøfartsdirektoratet at en direkte fakturering av overtredelsesgebyr er en lite effektiv måte å inndrive gebyrene på. Departementet fremmer derfor forslag om at gebyrene kan inndrives av Statens innkrevingsentral, og foreslår regelteknisk at det i § 57 vises til at bestemmelsen som er foreslått om inndriving for ordinære gebyrer i § 48 annet ledd, gjelder tilsvarende for overtredelsesgebyrer. Omfanget av håndhevelsen av overtredelsesgebyrene eller gebyrenes størrelse bør ikke influeres av hensynet til tilsynsmyndighetens inntektsnivå. Gebyrene vil derfor tilfalle statskassen.

## 16 Sjøassurandørers taushetsplikt

### 16.1 Gjeldende rett

---

Lov 10. juni 2005 nr. 44 om forsikringsselskaper, pensjonsforetak og deres virksomhet mv. (forsikringsloven) § 1-6 pålegger ansatte og tillitsvalgte i et forsikringsselskap taushetsplikt med hensyn til opplysninger de får om andres forretningsmessige eller private forhold, med mindre de etter lov har plikt til å gi opplysninger. Bestemmelsen vil, når den trer i kraft, erstatte lov 10. juni 1988 nr. 39 om forsikringsvirksomhet (forsvl.) § 1-3. Finansdepartementet tar sikte på ikrafttredelse av forsikringsloven i løpet av 2006. Nærings- og handelsdepartementet anser det derfor som hensiktsmessig at lovteksten utformes som et unntak fra forsikringsloven, og ikke forsikringsvirksomhetsloven. Bestemmelsen hindrer etter Finansdepartementets oppfatning at sjøassurandørene kan utveksle opplysninger om skip og reder som er av betydning for skipssikkerheten. Dette kan være opplysninger som for eksempel gjelder et skips skadehistorikk eller resultater av offentlig kontroll med skip. Assurandørene har interesse av opplysninger om både eksisterende forsikringstakere og forsikrede skip, og om rederier og skip de vurderer å inngå nye forsikringsavtaler med. Sjøfartsmyndighetene og internasjonale sjøfartsorganisasjoner har interesse av slike opplysninger i sitt sjø sikkerhetsarbeide.

I det nasjonale og det internasjonale sjø sikkerhetsarbeidet har sjøassurandørenes rolle i å begrense lavstandardskipsfart («sub standard shipping») vært vurdert. Ved å frita opplysninger om skipssikkerheten fra taushetsplikt, kan assurandørene bedre sile vekk rederi eller fartøy som anses som lavstandardskipsfart. Norske sjøassurandører ønsker å bidra til økt sjø sikkerhet, og har som uttalt mål å forsikre kvalitetsrederier. Bestemmelsen om taushetsplikt i forsvl. § 1-3 (forsl. § 1-6) har imidlertid hindret norske assurandører i å delta i arbeidet med økt informasjonsutveksling. Et slikt hinder har ikke vært tilstede i andre land Norge kjenner til.

I 2004 tok Sjøassurandørenes Centralforening (CEFOR) og Norges Rederiforbund opp spørsmålet om rekkevidden av taushetsplikten i forsvl. §

1-3 (forsl. § 1-6) med Kredittilsynet. Saken ble oversendt til Finansdepartementet som i mai 2005 konkluderte med at forsvl. § 1-3 (forsl. § 1-6) første ledd er til hinder for at sjøforsikringsselskap utleverer opplysninger om den tekniske standarden på skip, og at eventuelt unntak fra denne taushetsplikten må særreguleres i lov.

### 16.2 Utkast i høringsbrev av 28. oktober 2005

---

#### 16.2.1 Formålet med lovutkastet

Departementet mener det er viktig at også sjøassurandørene bidrar i arbeidet med å fremme kvalitetsskipsfart, og at norsk regelverk ikke hindrer slikt arbeid. Vi foreslår derfor å frita utveksling av opplysninger av betydning for skipssikkerheten fra forsikringsselskapenes taushetsplikt. Lovutkastet er et lovbestemt unntak fra taushetsplikten etter forsvl. § 1-6 første ledd.

#### 16.2.2 Nærmere om lovutkastet

Lovutkastets første ledd innebærer at forsikringsselskapene kan gi opplysninger om skipssikkerheten til andre forsikringsselskaper, besiktigelsesinstitusjoner, internasjonale organisasjoner samt norske og utenlandske sjøfartsmyndigheter, uten at dette vil rammes av taushetsplikten i forsvl. § 1-6.

I utkastets annet ledd pålegges assurandørene videre en plikt til å gi opplysninger til norske sjøfartsmyndigheter om opplysninger om norske skip.

Lovutkastet gjelder sjøassurandørenes adgang til å gi opplysninger uten forsikringstagers samtykke. Utkastet begrenser ikke den adgangen sjøassurandørene i dag har til å gi opplysninger når forsikringstager samtykker i utlevering av slike opplysninger.

Lovutkastet gjelder opplysninger knyttet til skipssikkerhet. Med begrepet «opplysninger av betydning for sikkerheten til skip» menes opplysninger som forsikringsselskapet besitter om skipssikkerhet slik dette forstås i skipssikkerhetsloven. Opplysninger vil omfatte sikkerhetsmessige for-

hold knyttet til skipet, miljømessige forhold og antiterror- og sikkerhetstiltak. Opplysninger knyttet til enkeltpersoners helse omfattes ikke. Opplysningene er dermed knyttet opp til kapitlene 2 (hva angår sikkerhetsstyring), kapittel 3 (teknisk og operativ sikkerhet), kapittel 5 (miljømessig sikkerhet) og kapittel 6 (sikkerhets- og terrorberedskap). Eventuelle sensitive opplysninger forsikringsselskapet sitter på om sikkerhets- og terrorberedskap bør det være varsom med å utlevere.

Unntaket fra taushetsplikten gjelder opplysninger om skip som er forsikret i vedkommende selskap eller som har vært forsikret i vedkommende selskap i løpet av de tre foregående år. Det er ingen nedre begrensning på hvor lenge skipet må ha vært forsikret i vedkommende selskap (i løpet av denne treårsperioden) for at informasjon om skipet kan frigis.

Lovutkastet innebærer ingen endring i gjeldende rett om erstatnings- eller straffeansvar for forsikringsselskapene ved for eksempel å gi uriktige opplysninger. Utkastet innebærer heller ingen endring i forhold til taushetsplikt som følger av annen lov enn forsikringsvirksomhetsloven/ forsikringsloven. Mottageren av opplysningene, for eksempel et classeselskap som utøver delegert myndighet, er dermed fremdeles bundet av eventuell taushetsplikt etter forvaltningsloven § 13.

### 16.2.3 Utkast til lovtekst

I høringen ble følgende lovtekst foreslått:

«Uten hensyn til taushetsplikt som følger av forsikringsloven § 1-6 har forsikringsselskaper adgang til å utlevere opplysninger av betydning for sikkerheten til skip som er, eller i de tre siste år har vært, forsikret i vedkommende selskap til andre forsikringsselskaper samt besiktigelsesinstitusjoner, internasjonale organisasjoner eller norske og utenlandske sjøfartsmyndigheter.

Norske sjøfartsmyndigheter kan kreve å få utgitt opplysninger av betydning for sikkerhet til skip som nevnt i første ledd der skipet er norskregistrert»

## 16.3 Høringsinstansenes syn

Norges Rederiforbund, Miljøverndepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Rederienes Landsforening, Sjøassurandørenes Centralforening, Nordisk Skibsrederforening, Sjøfartsdirektoratet og Finansdepartementet er i hovedsak positive til lovutkastet, og ser det som mest naturlig at utkastet

inngår i ny skipssikkerhetslov. Ingen høringsinstanser er negative til lovutkastet, men enkelte har kommentarer til detaljene i utkastet eller kommentarer av mer teknisk art.

*Norges Rederiforbund* uttaler følgende:

«Vi er skeptisk til forslaget om opplysningsplikt overfor norske myndigheter [...] fordi norske regler ikke bør gå lenger enn hva hensikten med åpenheten tilsier [E]n slik plikt kan påføre forsikringsselskapene administrative byrder som ikke står i forhold til reglenes hensikt, fordi det kan bli «fritt frem» for norske myndigheter å be om betydelig mer opplysninger og oftere enn hva man på forespørsel velger å frigi ellers. [V]i er i tvil om norsk rederinæring er tjent med at norske skip skal forskjellsbehandles i lovs form i denne sammenhengen, all den stund slike opplysninger kan provoseres fremlagt i relasjon til ethvert skip (uansett flagg) i en eventuell rettsak.

[...]

Et forhold som ikke kan sees å være behandlet [...] er om forsikringsselskap som velger å frigi opplysninger kan komme i ansvar, f.eks. fordi man frigir «for mye» [D]et er ingen tvil om at dette forslaget gir immunitet etter norsk lov. Men det er tvilsomt om norsk lov kan gi immunitet i utlandet.

[...]

[N]år det gis opplysninger, bør vedkommende rederi automatisk få gjenpart av det som er frigitt. Dette bør fremgå av lovteksten. [D]et kan bli noe uklart hvilke opplysninger som er gjenstand for frigivelse og hvilke som fortsatt skal omfattes av konfidensialitet [...] Vi ser det derfor som ønskelig at man prøver å være mer presis på dette området – om mulig.»

[...]

[Vi er] av den oppfatning at polisemessig mislighold, herunder manglende premiebetaling, ikke bør inkluderes i bestemmelsen.»

Norges Rederiforbund foreslår i tillegg enkelte tekniske endringer i utkastet som ikke gjengis her.

*Miljøverndepartementet* uttaler følgende:

«[D]ersom forslaget plasseres i ny skipssikkerhetslov, bør det inneholde en direkte henvisning til hvilke opplysninger som kan oppgis i medhold av bestemmelsen.»

*Fiskeri- og kystdepartementet* uttaler følgende:

«Forslaget innebærer at forsikringsselskaper gis adgang til, og i forhold til norskregistrerte skip en plikt til, å gi opplysninger av betydning for sikkerheten til skip til blant annet «norske sjøfartsmyndigheter». Det kan synes noe uklart om Kystverket faller inn under begrepet «norske sjøfartsmyndigheter». [Kystverket vil]

i sitt arbeid kunne ha behov for å innehente slike opplysninger som omfattes av forslaget. Det legges til grunn at intensjonen bak forslaget er at også Kystverket skal ha rett til å motta og kreve utlevert opplysninger som omfattes av forslaget. For å unngå enhver tvil, bør det imidlertid fremgå uttrykkelig av lovteksten av Kystverket, i tillegg til «norske sjøfartsmyndigheter», har rett til å motta opplysninger etter forslagets første ledd, og kan kreve å få utgitt opplysninger etter forslagets annet ledd.

[...]

Med mindre folkerettslige regler er til hinder for det, bør opplysningsplikten også omfatte skip registrert i utlandet.

[...]

Færre mislighold av forsikringsavtaler kan igjen lede til at det blir færre skip som seiler uten forsikring. Etter vårt syn bør slike opplysninger omfattes av forslaget. [...] I forbindelse med refusjonskrav etter forurensningsulykker har Kystdirektoratet erfart at det kan være vanskelig å få opplysninger fra forsikringsselskap om vilkår i forsikringsavtalen, blant annet om beløpsgrenser for forsikringsforholdet. Kystdirektoratet kan ha behov for slike opplysninger, blant annet for å avgjøre om man kan nøye seg med å rette refusjonskrav mot én ansvarlig, eller om det for å sikre tilstrekkelig dekningsmulighet også bør rettes krav mot andre som kan anses for å være ansvarlig. På denne bakgrunn vil det være ønskelig at forsikringsselskap har en lovbestemt plikt til å opplyse [...] om sentrale vilkår i forsikringsavtalen.»

*Sjøassurandørenes Centralforening (CEFOR)* uttaler følgende:

«[O]pplysninger om premiemislighold [...] bør holdes utenfor lovbestemmelsen. Premiemislighold er et privatrettslig anliggende mellom assurandør og rederiet som kan skyldes forhold som har intet å gjøre med skipssikkerhet. Dersom assurandøren velger å si opp forsikringsavtalen på grunn av premiemislighold, vil som regel andre assurandører få kjennskap til forholdet.

[...]

Termen «internasjonale organisasjoner» synes å favne for vidt og vi foreslår derfor at kretsen av internasjonale organisasjoner innskrenkes til dem som har myndighet til å gi regler om sikkerhet til sjøs. På den andre side bør forsikringsselskapene gis anledning til å utlevere opplysningene til sine bransjeorganisasjoner som for eksempel International Group og CEFOR.

[...]

Det kan reises spørsmål om ikke lovforslaget bør inneholde en forpliktelse for forsi-

kringsselskapet [...] til å gi kopi av opplysningene til rederiet, slik at rederiet får anledning til å etterprøve opplysningene og korrigere eventuelle feil eller misforståelser.

[...]

Forslaget [til annet ledd] er etter vårt skjønn unødvendig, da både norske sjøfartsmyndigheter og klassifikasjonsselskaper kan kreve alle opplysninger av betydning for et skips sikkerhet direkte av rederiet eller kapteinen. [...] Dersom lovutkastets første ledd blir lov, holder vi det som ganske usannsynlig at en norsk sjøassurandør vil avslå en anmodning fra et klassifikasjonsselskap eller en sjøfartsmyndighet (norsk eller utenlandsk) om å få del i opplysninger av betydningen for sikkerheten til et skip [...] spesielt dersom bestemmelsen ledsages av en plikt for selskapet til å varsle rederiet om opplysningene som gis. [E]n tilsvarende regel som foreslås i annet ledd [finnes ikke] i dansk eller svensk rett. [Forslaget til annet ledd] vil kunne svekke det norske sjøforsikringsmarkedets konkurransekraft internasjonalt. Våre internasjonale konkurrenter vil kunne bruke en slik opplysningsplikt som et argument mot å bruke norske assurandører.»

*Rederienes Landsforening* støtter uttalelsen fra CEFOR.

*Nordisk Skipsrederforening* uttaler følgende:

«Når det gjelder enkelthetene i forslaget, synes vi ikke at det skal utvides slik at manglende premiebetaling omfattes. Det angis i høringsbrevet at de opplysninger som er relevante i forhold til kap 3 – 6 i forslaget om ny skipssikkerhetslov, og det er etter vår mening viktig å ha en klar ytre ramme for hvilke opplysninger som kan gis, og vi mener at klarheten lett vil kunne gå tapt dersom man inkluderer visse økonomiske forhold i hva som skal omfattes av bestemmelsen.

[...]

Når det gjelder første avsnitt i forslaget, kan det ellers spørres om dette bør strammes opp slik at det ikke kan fravikes ved avtale.

[...]

Etter foreningens mening bør ikke bestemmelsen behandle norske skip på annen måte enn utenlandske, og vi foreslår derfor at annet avsnitt sløyfes. Vi mener forøvrig at norske myndigheter selv uten en slik bestemmelse vil ha rimelig god adgang til opplysninger av betydning for norskregistrerte skip. [...] Det er ellers ikke grunn til å tro at norske forsikringsselskaper skulle motsette seg å gi informasjon, som de vil ha adgang til etter første ledd, til norske sjøfartsmyndigheter der hvor det kan være behov for dette.»

*Finansdepartementet* uttaler følgende:

«[F]orsikringsloven § 1-6 første ledd krever at de lovbestemte unntakene gir forsikringselskapene en plikt til å utlevere opplysninger. Bestemmelsen bør derfor søkes utformet i samsvar med det, med mindre sterke hensyn tilsier at man utelukkende gir forsikringselskaper en adgang til å utlevere som beskrevet i forslagetets første punktum.»

## 16.4 Departementets vurdering

### 16.4.1 Forholdet til forsl. § 1-6 – Plikt eller adgang til å utgi opplysninger

Finansdepartementet mener systemet i forsvl. § 1-3 (for sl. § 1-6) tilsier at de lovbestemte unntakene bestemmelsen åpner for må utformes som en *plikt* til å utlevere opplysninger. Konsekvensen av Finansdepartementets oppfatning er at forsl. § 1-6 hindrer at et lovbestemt unntak fra taushetsplikten utformes som en *adgang* til å utlevere opplysninger.

*Nærings- og handelsdepartementet* mener Finansdepartementet tolker forsvl. § 1-3 (for sl. § 1-6) for snevert dersom lovbestemte unntak fra taushetsplikten må utformes som opplysningsplikter og ikke opplysningsadgang. Hovedpoenget med begrensningen i § 1-3/ § 1-6 må være at unntakene skal *lovfestes*, og ikke at de må utformes som pliktbestemmelser. Forarbeidene til forsvl. § 1-3 (NOU 1983:52 Forsikring i Norge s. 83, Ot.prp. nr. 42 (1986-87) Om lov om forsikringsvirksomhet s. 98) og forsl. § 1-6 (Ot.prp. nr. 68 (2004-2005) s. 78) berører ikke denne problemstillingen.

### 16.4.2 Hvilke opplysninger som kan frigis

Flere av høringsinstansene ønsker et bedre presisjonsnivå på hvilke opplysninger som skal kunne frigis i samsvar med forslaget. Næringen stiller seg negativ til at opplysninger om mislighold av premie og opplysninger om andre forhold knyttet til selve forsikringsavtalen skal inkluderes, mens Fiskeri- og kystdepartementet ønsker at det opplysninger om forsikringsavtalen skal kunne frigis.

*Nærings- og handelsdepartementet* mener at informasjon knyttet til mislighold av premie og tilsvarende forhold knyttet til forsikringsavtalen ligger på siden av formålet, med mindre slike forhold er av direkte betydning for skipssikkerheten. Departementet mener derfor at Kystdirektoratets behov for opplysninger om forsikringsavtalen med hensyn til refusjonskrav i utgangspunktet ikke er å anse som opplysning av betydning for skipssikker-

heten i denne sammenheng. Departementet vil likevel ikke utelukke at opplysninger om forsikringsavtalen eller kundeforholdet i enkelte tilfeller *kan* ha betydning for skipssikkerheten. I slike tilfeller påligger det den instansen som etterspør informasjon fra assurandøren å grunngi hvorfor man anser opplysningen for å være av slik betydning. Departementet anser det derfor ikke nødvendig å foreta ytterligere presisering i lovutkastet.

### 16.4.3 Sjøassurandørens ansvar og immunitet ved frigivelse av opplysninger

Norges Rederiforbund tar opp spørsmålet om forsikringsselskapets ansvar og immunitet ved f.eks. å frigi «for mye» opplysninger.

*Nærings- og handelsdepartementet* mener at lovutkastet kun fritar sjøassurandørene fra den taushetsplikt de er pålagt i forsl. § 1-6. Utkastet innebærer ingen endring i gjeldende rett om erstatnings- eller straffeansvar for forsikringsselskapene ved for eksempel å gi uriktige opplysninger. Utkastet innebærer heller ingen endring i forhold til taushetsplikt som følger av annen lov enn forsikringsvirksomhetsloven/ forsikringsloven. Mottageren av opplysningene, for eksempel et klaseselskap som utøver delegert myndighet, er dermed fremdeles bundet av eventuell taushetsplikt etter forvaltningsloven § 13.

### 16.4.4 Definisjon av «norske sjøfartsmyndigheter»

Fiskeri- og kystdepartementet tar opp spørsmålet om Kystverket omfattes av «norske sjøfartsmyndigheter», og ber om at det fremgår uttrykkelig av lovutkastet at Kystverket er omfattet.

*Nærings- og handelsdepartementet* mener begrepet «norske sjøfartsmyndigheter» må forstås i samsvar med formålet med lovendringen, som er å hindre lavstandardskipsfart. Normalt vil norske sjøfartsmyndigheter være Sjøfartsdirektoratet og Kystdirektoratet. Departementet anser det uheldig om Kystdirektoratet nevnes eksplisitt, ettersom dette kan danne grunnlag for antitetiske tolkninger.

### 16.4.5 Definisjon av «internasjonale organisasjoner»

CEFOR tar opp spørsmålet om rekkevidden av begrepet «internasjonale organisasjoner».

*Nærings- og handelsdepartementet* mener begrepet kun bør omfatte internasjonale sjøfarts- eller

forsikringsorganisasjoner, og foreslår derfor å endre lovutkastet tilsvarende.

#### 16.4.6 Gjenpart av opplysninger

Norges Rederiforbund og CEFOR tar opp spørsmålet om assurandøren bør ha en plikt til å sende gjenpart til forsikringstaker av opplysninger som frigis. En slik plikt vil gi forsikringstakerne mulighet til å kontrollere at assurandørene handler i samsvar med grensene for unntaket fra taushetsplikten. Forsikringstakerne får også bedre mulighet til å korrigere eventuell feilinformasjon.

*Nærings- og handelsdepartementet* mener en plikt for assurandør til å sende gjenpart vil kunne øke presisjonen i informasjon om skipssikkerheten og virke korrigerende for feilkilder. Videre mener departementet at en slik plikt ikke må utformes slik at den blir administrativt tyngende for assurandørene. Når informasjon er sendt skriftlig med tradisjonell eller elektronisk post, er det en ubetydelig ekstrajobb å sende gjenpart til forsikringstaker. Ved muntlig informasjon kan derimot plikten bli tyngende dersom assurandør må informere forsikringstaker om alle detaljer i f.eks. en telefonsamtale. I slike tilfeller bør det i så fall være tilstrekkelig å sende en standardmelding om at assurandøren har frigitt informasjon om forsikringstaker til en navngitt bestiller.

#### 16.4.7 Preseptorisk første ledd

Nordisk Skibsrederforening tar opp spørsmålet om assurandørenes adgang til å frigi informasjon bør gjøres preseptorisk slik at ikke forsikringstakere kan forhandle seg frem til klausuler i forsikringsavtalen som begrenser denne adgangen.

*Nærings- og handelsdepartementet* mener at det i utgangspunktet bør være tungtveiende grunner for å gjøre avtalebestemmelser preseptoriske, særlig når det som her i overveiende grad vil være snakk om forsikringsavtaler mellom profesjonelle parter. Departementet understreker at det er i

hovedsak næringen selv som har tatt initiativet til å få deregulert taushetsplikten vedrørende opplysninger om skipssikkerheten, og det må etter departementets mening forventes at næringen ikke vil anbefale sine medlemmer å gå inn i slike avtaleklausuler. Et ønske fra forsikringstaker om en slik klausul vil i så fall kunne være en indikasjon på sikkerhetsstandarder i rederiet. Departementet antar at presiseringen i denne proposisjonen av hvilke opplysninger som kan frigis vil minske etterspørselen etter avtaleklausuler som innskrenker adgangen til å frigi informasjon.

#### 16.4.8 Bestemmelsens annet ledd – særskilt opplysningsplikt overfor norske myndigheter

Næringen er gjennomgående avvisende til en særskilt opplysningsplikt overfor norske sjøfartsmyndigheter. De viser blant annet til at en særlig plikt i lovteksten kan være konkurransevridende i forhold til utenlandske assurandører, og at det ikke er naturlig å skille mellom norskregistrerte og utenlandske fartøy slik pliktbestemmelsen i forslaget annet ledd la opp til. Fiskeri- og kystdepartementets uttalelse er derimot positiv til en plikt til å utlevere opplysninger til myndighetene.

*Nærings- og handelsdepartementet* er enig i næringens merknader om at det praktiske behovet for opplysningsplikt overfor sjøfartsmyndighetene antagelig er lite, ettersom myndighetene i dag har tilstrekkelig hjemmel i lovutkastets § 46 for å skaffe seg nødvendig informasjon om skipssikkerheten fra rederiene. Departementet antar heller ikke at assurandørene vil nekte sjøfartsmyndighetene opplysninger som er av betydning for skipsikkerheten. Departementet viser også til hovedintensjonen med lovforslaget som er å skape en mulighet for forsikringsbransjen til selv å begrense lavstandardskipsfart. Departementet foreslår derfor å stryke det opprinnelige lovutkastets annet ledd.

## 17 Endringer i sjølovens regler om registrering av skip

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøl.) kapittel 2 foreslås to endringer: I sjøl. § 11 tredje ledd foreslår departementet å senke minstelengden for frivillig registrering av fritidsbåter i NOR til 7 meter. I sjøl. § 13 annet ledd foreslår departementet å utvide meldeplikten ved endringer i eierforhold til også å gjelde for selger av fartøy. Det foreslås også noen redaksjonelle endringer i kapittel 1. Departementet mener det er hensiktsmessig at lovforslagene behandles samtidig med behandlingen av ny skipssikkerhetslov.

### 17.1 Gjeldende rett

#### 17.1.1 Registrering av fritidsbåter i NOR, sjøl. § 11 tredje ledd

Sjøl. § 11 tredje ledd første alternativ tillater i dag frivillig registrering i NOR av fritidsfartøy med lengde mellom 10 og 15 meter. Ca. 1550 slike fartøy er i dag registrert i NOR, i stor grad på grunn av rettsvernsfordelene registreringen innebærer. Ingen av de øvrige aktuelle registrene for fritidsfartøy (Løsøreregisteret og Småbåtregisteret) er realregistre slik NOR er: I Løsøreregisteret registreres pant på person, ikke gjenstand, og i Småbåtregisteret registreres ikke pant. Imidlertid øker antallet kostbare fritidsfartøy under 10 meter, og Skipsregistrene opplever stor etterspørsel etter pantsikret finansiering for slike fartøy. Med økt verdi øker også eierens behov for å beskytte sitt rettserverv.

For fiskefartøy og skip som hovedsakelig brukes i næringsvirksomhet er det ingen krav til minste lengde for registrering i NOR, jf. sjøl. § 11 tredje ledd annet og tredje alternativ.

#### 17.1.2 Meldeplikt ved endringer i eierforhold, sjøl. § 13 annet ledd

Sjøl. § 13 annet ledd stiller i dag krav om å melde endringer i eierforholdet. Ved salg gis meldingen av kjøperen, men av selgeren hvis salget medfører at skipet ikke lenger er å anse som norsk, sjøl. § 13 annet ledd siste punktum. Skipsregistrene opplever særlig i forbindelse med overdragelse av min-

dre fartøyer som ikke er pantsatt at det ikke meldes om eierskifte. Årsaken kan være at eier ikke er klar over regelverket eller ikke synes det er bryet eller kostnadene verdt å melde om eierskifte. Det er av stor offentlig interesse at det til enhver tid foreligger korrekt informasjon om hjemmelshaver for fartøy registrert i NOR. Samtidig skaper «hull» i hjemmelskjeden problemer når senere erverver av et skip ønsker å registrere seg som rett hjemmelshaver, jf. sjøl. §§ 35 og 36.

En utvidelse av meldeplikten til også å gjelde selger antas å bli enda viktigere når adgangen til registrering av fritidsfartøy i NOR utvides til å gjelde fartøy ned til 7 meter.

### 17.2 Utkast i høringsbrev av 9. november 2005

#### 17.2.1 Senking av grensen for frivillig registrering til 7 meter

Etter initiativ fra Skipsregistrene foreslo Nærings- og handelsdepartementet å endre sjøl. § 11 ved å senke minstelengden for frivillig registrering i NOR til 7 meter, som antas å dekke de mest aktuelle båttypene. I tillegg til behovet for finansiering av båter gjennom pant i båten, kan endringen også ha betydning når båtene er i utenlandsk havn og for å hindre tyveri.

I høringsbrevet ble sjøl. § 11 tredje ledd første punktum foreslått endret til:

«Norsk skip med største lengde under 15 meter kan på begjæring av eieren innføres i skipsregisteret, dersom største lengde er minst 7 meter eller skipet er merkepliktig etter lov 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) eller skal brukes utelukkende eller hovedsakelig i næringsvirksomhet.»

#### 17.2.2 Utvidelse av meldeplikten ved endringer i eierforholdet

Departementet foreslo i samme høringsbrev at plikt til å melde eierskifte også bør pålegges selger for å bote på manglende registrering. I praksis kan

dette løses ved at salgsdokumentet pålegges utferdiget i 2 eksemplarer og innsendes av både kjøper og selger.

I høringsbrevet ble sjøl. § 13 annet ledd siste punktum foreslått endret til:

«Ved salg gis melding av både kjøper og selger, men av selgeren hvis salget medfører at skipet ikke lenger er å anse som norsk.»

## 17.3 Høringsinstansenes syn

### 17.3.1 Senking av minstelengden for frivillig registrering til 7 meter

Nordisk Skipsrederforening, Transportbrukernes fellesorganisasjon, Fiskeri- og kystdepartementet, Norges Båtbransjeforbund, Sjøfartsdirektoratet og Finansieringsselskapenes Forening støttet forslaget om å senke minstelengden for frivillig registrering i NOR til 7 meter.

*Finansnæringens Hovedorganisasjon* uttalte følgende:

«For båteierne vil [forslaget] gi større valgfrihet og bedre finansieringsmuligheter. [Det er] naturlig nok også av betydning at våre medlemsbedrifter, i egenskap av finansinstitusjoner, får bedre sikkerhet for sine utlån.

[...]

Litt mer betenkt er vi over at endringen vil få negative konsekvenser for [Småbåtregisteret]. Registeret er fortsatt i en oppbyggingsfase, og vi legger stor vekt på at det blir etablert som et velfungerende register. [...] Hvis [kr 50 000] er et realistisk anslag, antar vi at [Småbåtregisteret] likevel vil kunne leve med «lek-kasjen» til NOR. Vi har imidlertid vært i kontakt med ledelsen i [Småbåtregisteret] som er overbevist om at endringene vil få langt større økonomiske konsekvenser. De går endog så langt som å til å antyde at mye av forutsetningene for å ta over Småbåtregisteret faller bort ved å innføre denne endringen i Sjøloven. [Vi finner] grunn til å be departementet foreta en mer utførlig konsekvensanalyse for å klarlegge de effektene denne omleggingen vil ha for [Småbåtregisteret].»

*Fiskeri- og kystdepartementet* uttalte følgende:

«Registrering i NOR, med adgang for kreditor til å registrere pant, kan trolig i enkelte tilfeller være positivt når det gjelder heving/fjerning av fartøyer. Selv om ikke eier har interesse av, eller vilje til å fjerne et sunket fartøy, kan det hende at panthavere vil se seg tjent med heving. Økt mulighet for kredittfinansiering av fartøyer i den aktuelle gruppen, vil også kunne

medføre at långivere/panthavere stiller krav om kaskoforsikring. Da vil man i tillegg ha en assurandør med interesse i at et sunket fartøy heves.»

*Redningsselskapets sikkerhets- og småbåtregister* uttalte følgende:

«Prisen for en nyregistrering er kr. 300,-. Fra og med 2006 innføres også et årsgebyr på kr. 100,- per båt. I den kalkylen som legges frem i Deres brev hvor det antas ca. 500 båter som vil velge å registrere seg i NOR i stedet for [Småbåtregisteret] vil den økonomiske konsekvensen være tapte inntekter på kr. 200.000,- det første året og ikke kr. 50.000,- (kr. 150.000,- i nyregistrering og kr. 50.000,- i årsgebyr). Kr. 50.000,- i tapte inntekter er et årlig tap hvert driftsår, fremdeles basert på bare 500 båter.

[...]

En ytterligere konsekvens er den tapte oversikten over småbåter i vårt eget register og det dette vil medføre, ikke bare økonomisk, men også sikkerhets- og oversiktsmessig.

[I] februar [2005] anbefalte [Finansnæringens Hovedorganisasjon] sine medlemmer å kreve at man skal stå i [Småbåtregisteret] før man får forsikret båt og motor. [...] Vi ser klart at FNH kanskje ikke vil anbefale et slikt krav til registrering dersom mange båter forsvinner til Skipsregisteret og igjen vil kvaliteten på vårt register bli forringet.

[...]

Blir det vedtatt å senke grensen for frivillig registrering til 7 meter og vi opplever et stort frafall i eget register, må vi be evt. om en kompensasjon for frafallet av inntekter eller sette opp prisene i registeret noe som vil undergrave vår egen virksomhet. Det vil virke meget useriøst om vi setter opp prisene etter så kort driftstid og det vil medføre en masse negativ oppmerksomhet rundt registeret og vi vil miste potensielle kunder.»

*NORBOAT Norges Båtbransjeforbund* uttalte følgende:

«NOR er ansett som et meget pålitelig register, og er i dag det eneste kvalitetsmessig fullverdige registeret for fritidsbåter i Norge. Dette er av betydning både for brukere, bransje, og myndigheter. NORBOAT ser det derfor som formålstjenlig at flest mulig fritidsbåter skal ha tilgang til registrering i NOR, og mener grensen bør vurderes senket ned til 5 meter.

[...]

NORBOAT tror ikke det er grunnlag for å konkludere med at en gjennomføring av forslaget vil medføre en reduksjon i kundemassen til Småbåtregisteret. Småbåtregisterets kundemasse representerer en målgruppe som er uav-



hengig av pantesikret finansiering av båter, og en senking av grensen vil derfor først og skape grunnlag for at flere enn i dag kan få tilgang til båt. På sikt vil dette faktisk kunne resultere i en større kundemasse for Småbåtregisteret enn de har i dag.

[...]

NORBOAT tror en gjennomføring av forslaget vil medføre behov for at det nedsettes en arbeidsgruppe med representanter fra myndigheter og bransje for å gjennomgå de krav som ligger til grunn for registrering i NOR.»

*Sjøfartsdirektoratet* uttalte følgende:

«Forslaget vil imidlertid også få ressurskonsekvenser for Sjøfartsdirektoratet. Det er sannsynlig at 500 nyregistreringer av fartøyer med største lengde mellom 7 og 10 meter er aktuelt i 2006 og at antall registrerte fartøyer i denne kategorier anslås til 3000 etter noen år.

Det er grunn til å anta at 60-70% av fartøyer i denne størrelsen vil bli identifisert og kjenningensmål innenlands. Det vil være Sjøfartsdirektoratet som vil merke økningen av denne typen oppdrag. [...] Dersom man legger til grunn 7 arbeidstimer pr identitetsbevis, vil økningen utgjøre om lag 1,5 årsverk.

[...]

Økning av identifisering/kjenningsignal i utlandet, vil medføre økt arbeidsbelastning [...] Erfaringsmessig er det tidkrevende å få nødvendig dokumentasjon på plass for disse fartøyene. Et antatt tidsforbruk på 5 arbeidstimer pr identitetsbevis er ikke urimelig, hvilket vil utgjøre om lag et halvt årsverk.

[...]

[U]tstedelse av identitetsbevis ved innenlands identifisering og kjenningensmåling kan bli tapsbringende for direktoratet. Timebasert gebyr for utstedelse av identitetsbevis synes nødvendig å legge til grunn som erstatning for dagens enhetsgebyr [...].

Sjøfartsdirektoratet er også positiv til at det foreslås en gjensidig plikt, både for selger og kjøper til å melde endringer i eierforhold av et skip. Det er vår vurdering at dette vil kunne gi færre gebyrklager og bedre innkrevingshemmel for Statens innkrevingsentral.»

*Finansieringsselskapenes Forening* uttaler følgende:

«Etter vår oppfatning vil [forslaget] kunne gi grunnlag for mer betryggende ordninger knyttet til omsetning og finansiering av fritidsbåter i dyrere prisklasser. Vi kan vanskelig se at Redningsselskapets behov for å verne sine inntekter skal være et moment som kan tillegges særlig betydning i denne henseende.»

[...]

Ved en endring av sjøloven som nevnt, må forholdet til Pantelovens § 3-15 iakttas. Etter denne bestemmelse kan det ikke tas salgspant i skip som kan registreres i et realregister. Det blir derfor et spørsmål om denne ordning skal opprettholdes uendret. Gjør man det, må det tas standpunkt til hva som skal skje med eksisterende salgspant i skip det ikke lenger vil være adgang til å ta salgspant i.»

På bakgrunn av innvendingene fra Småbåtregisteret og Finansnæringens Hovedorganisasjon ble saken oversendt Skipsregistrene for kommentar om konsekvensene for Småbåtregisteret. I sitt svarbrev opprettholder Skipsregistrene forslaget om å senke grensen for frivillig registrering av fritidsbåter, og fremholder at det antas å være en liten gruppe fritidsfartøy som velger registrering i NOR. Skipsregistrene opprettholder derfor de tall som fremgår av høringsbrevet.

### 17.3.2 Utvidelse av meldeplikten ved endringer i eierforholdet

Nordisk Skibsrederforening, Finansnæringens Hovedorganisasjon (FNH), NORBOAT Norges Båtbransjeforbund og Sjøfartsdirektoratet støttet forslaget om å utvide meldeplikten ved endringer i eierforholdet.

*Fiskeri- og kystdepartementet* uttalte følgende:

«I forhold til håndhevelse av enkeltbestemmelser i forurensningsloven og havne- og farvannsloven, er det en fordel med oversiktlige eierforhold. Dette gjelder særlig hvor det er aktuelt å gi pålegg til, eller kreve refusjon av eier av fartøy som utgjør fare enten for ferdsel eller for miljøet. Endringen som pålegger også selger å melde fra om eierskifte vil kunne lette Kystverkets arbeid i enkelttilfeller i den grad registrene oftere vil gi uttrykk for reelle eierforhold.»

*NORBOAT Norges Båtbransjeforbund* uttalte følgende:

«NORBOAT tror en gjennomføring av forslaget vil medføre behov for krav om melding ved eierskifte, både fra selger og kjøper. Videre tror vi det vil være viktig å stille krav om melding ved kondemnering og lignende.»

## 17.4 Departementets vurdering

### 17.4.1 Senking av minstelengden for frivillig registrering til 7 meter

Småbåtregisteret og Finansnæringens Hovedorganisasjon mener forslaget vil føre til større conse-

kvenser for Småbåtregistrene enn hva Nærings- og handelsdepartementet skisserer i høringsbrevet. Departementet la derfor på nytt frem spørsmålet for Skipsregistrene, som opprettholdt sin påstand vedrørende konsekvensene for Småbåtregisteret.

Departementet mener på denne bakgrunn at den økonomiske konsekvensen som skisseres i høringsbrevet er mer realistisk enn den konsekvensen som Småbåtregisteret og FNH trekker frem. Etter departementets mening er de samfunnsøkonomiske fordelene ved å utvide adgangen til frivillig registrering langt større en ulempene for Småbåtregisteret, selv om Småbåtregisterets/FNHs tall skulle legges til grunn. Departementet mener særlig det er grunn til å legge vekt på de økte finansieringsmulighetene og den bedrede kredittsikringen som lovutkastet fører med seg.

Finansieringsselskapenes Forening påpeker at utkastet vil innebære at båter mellom 7 og 10 meter nå vil være å anse som realregistrerbart løsøre, slik at de ikke lenger kan være gjenstand for salgspant, jf. panteloven § 3-15.

Departementet mener det er en nødvendig følge av lovutkastet at det ikke lenger kan avtales salgspant i båter mellom 7 og 10 meter. I praksis er dette neppe et problem: Svært mange båtforhandlere forbeholder seg retten til å videreselge båten før kjøpesummen er betalt, slik at det ikke er adgang til å ta salgspant, jf. pantel. § 3-15 annet ledd.

Departementet ser likevel et behov for at avtale- og utleggspant i båter mellom 7 og 10 meter som har fått rettsvern etter de alminnelige reglene for løsøre før lovens ikrafttredelse, vil både være gyldige og ha rettsvern etter eksisterende regler i en overgangsperiode. Departementet foreslår derfor at dette presiseres i lovutkastet, og antar at en ettårsperiode vil være tilstrekkelig for panthaver og pantsetter til å innrette seg det nye regelverket. Dersom rettsvern ikke er etablert før ikrafttredelsen, vil man kun få rettsvern for pant i båter mel-

lom 7 og 10 i samsvar med reglene for realregistrerbart løsøre i pantel. § 3-3.

Departementet foreslår derfor å opprettholde utkastet til endring av sjøloven § 11 tredje ledd, men med en presisering av forholdet til eksisterende panterettigheter i fartøy mellom 7 og 10 meter.

#### **17.4.2 Utvidelse av meldeplikten ved endringer i eierforholdet**

Ingen av høringsinstansene har sett negative konsekvenser ved en utvidelse av meldeplikten. De som har uttalt seg nærmere om forslaget er gjennomgående positive til utkastet.

Departementet foreslår derfor å opprettholde utkastet til endring av sjøloven § 13 annet ledd.

#### **17.4.3 Redaksjonelle endringer om registreringsmyndighet**

Departementet fremmer også forslag om endringer i sjølovens § 7 og NIS lovens § 2 av ren redaksjonell karakter. Endringene foreslås i forbindelse med overføring av ansvarsområde for tildeling av navn, kjenningssignal og hjemsted fra Sjøfartsdirektoratet til Skipsregistrene. Bakgrunnen for en overføring av forvaltningsoppgaver fra Sjøfartsdirektoratet til Skipsregistrene er at etatene vil få et sterkere fokus på sine kjerneoppgaver. En overføring vil videre innebære en mer brukervennlig løsning, da prosessene rundt registrering og endring vil bli enklere. Oppgavene som skal overføres er utstedelse av navneattester, tildeling av IMO nummer og tildeling av kjenningssignal. Ettersom de foreslåtte endringene ikke er av materiell betydning, har ikke disse endringsforslagene vært på høring. Skipsregistrene og Sjøfartsdirektoratet har imidlertid vært i tett dialog om overføringen av oppgavene.

## 18 Økonomiske og administrative konsekvenser

### 18.1 Lov om skipssikkerhet

#### 18.1.1 Innledning

Departementet fremmer i denne proposisjonen et lovforslag som i første rekke går ut på en forenkling og tydeliggjøring av lovverket om skipssikkerhet. Departementet foreslår å innarbeide flere lover på skipssikkerhetens område, og har tilstrebet et oversiktlig og mer brukervennlig regelverk. Tall viser at det fremdeles er mange ulykker med skip, og da særlig for mindre skip. Skadepotensialet moderne skipsfart medfører er dessuten fremdeles stort, både i forhold til liv og helse, men også for det ytre miljø. Departementets fokus har derfor vært rettet mot et oversiktlig regelverk som slår fast de overordnede prinsipper om skipssikkerhet, som igjen kan bidra til å bedre sikkerheten i skipsfarten generelt.

Forslag til skipssikkerhetslov legger til rette for at tilsynet kan fortsette strategien om å ytterligere dreie tilsynet mot overordnet kontroll. Således gir utkastet *mulighet* for utvikling og endringer innenfor dagens tilsynssystem, som i stor utstrekning bygger på at offentlig kontroll skal utføres på det enkelte skip etter «fra vugge til grav»-prinsippet. Departementet har for sin del ikke tatt stilling til *hvordan* tilsynet bør se ut i fremtiden med proposisjonen. Det er et omfattende og komplekst spørsmål som må grundig utredes og tas stilling til i samråd med tilsynsmyndigheten selv. Det som er sentralt for departementet med denne proposisjonen, har vært at lovteksten inneholder tilstrekkelig fleksibilitet til at tilsynet ikke blir bundet opp på en rigid måte gjennom loven.

Utkast til skipssikkerhetslov legger videre til rette for at det enkelte rederi ansvarliggjøres i forhold til at regelverket overholdes, slik at en god sikkerhetskultur utvikles. Rederiets totalansvar kommer særlig til uttrykk i kapittel 2 «Rederiets plikter. Sikkerhetsstyring».

Departementet har foreslått nye reaksjonsmidler i tillegg til dagens ordning med tilbakehold av skip, jf. kapittel 8 om forvaltningstiltak og kapittel 9 om overtredelsesgebyr.

#### 18.1.2 Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

##### *Konsekvenser for myndighetsfordelingen*

Proposisjonen tar sikte på en opprettholdelse av gjeldende myndighetsfordeling. Nærings- og handelsdepartementet, med Sjøfartsdirektoratet som underliggende etat, vil være overordnet myndighet i forhold til skipets tekniske og operative sikkerhet, personlig sikkerhet for de som arbeider om bord og sikkerhets- og terrorberedskap på skip. Miljøverndepartementet vil være overordnet myndighet i forhold til miljømessig sikkerhet. Når det særlig gjelder flyttbare innretninger, vil det på sikkerhetssiden fortsatt være en samordnet myndighetsfordeling slik som i dag, dvs. at Nærings- og handelsdepartementet med Sjøfartsdirektoratet som underliggende etat har ansvaret i henhold til skipssikkerhetsloven, og Arbeids- og sosialdepartementet med Petroleumsstilsynet som underliggende etat har ansvaret i henhold til petroleumsloven. Lovutkastet innebærer ingen konsekvenser for myndighetsfordelingen.

##### *Konsekvenser i forhold til gjennomgang av regelverket*

De *administrative* konsekvensene for det offentlige som følge av ny skipssikkerhetslov, ligger på flere plan. Forskrifter hjemlet i sjødyktighetsloven, forskrifter hjemlet i de lover departementet foreslår å innta i skipssikkerhetsloven og forskrifter gitt med hjemmel i bestemmelser i andre lover som berøres av revisjonen, må gjennomgås. Dessuten vil ny skipssikkerhetslov medføre behov for å innta i forskrifter de bestemmelser som ikke videreføres på lovplanet, men som må eller bør videreføres i forskriftsverket.

I dag administrerer Sjøfartsdirektoratet ca. 150 forskrifter. Disse forskriftene må gjennomgås for å se hvilke modifikasjoner og tilpasninger som må gjøres. En del av forskriftene vil kunne videreføres uten særlige endringer; det vil være tilstrekkelig å endre hjemmelshenvisningen og foreta visse tilpasninger i virkeområdet. For en rekke av forskriftene vil det være nødvendig å endre ansvarsbestemmelsene. I tillegg må regler om tvangsmulkt

og overtredelsesgebyr også innarbeides i forskriftene, jf. §§ 50, 55 og 56.

For Sjøfartsdirektoratet vil det bli en del merarbeid knyttet til gjennomgangen av forskriftsverket. I forhold til *økonomiske* konsekvenser er arbeidet likevel ikke mer omfattende enn at det kan tas innenfor eksisterende budsjettammer.

#### *Konsekvenser ved innføring av sikkerhetsstyringssystem*

Lovforslaget legger opp til at det i utgangspunktet innføres krav om sikkerhetsstyringssystem for alle skip som er omfattet av loven. I dag er det krav om sikkerhetsstyringssystem for norskregistrerte lasteskip med bruttotonnasje på 500 og over i utenriksfart. Det samme gjelder norskregistrerte passasjerskip som kan føre mer enn 12 passasjerer i rutefart fra eller til havner innenfor EØS-området når skipet er et roro passasjerskip, mer enn 12 passasjerer i utenriksfart og mer enn 100 passasjerer i innenriksfart. Dette innebærer at det allerede er krav om sikkerhetsstyringssystem for de fleste større skip. Sjøfartsdirektoratet har i dag delegert deler av revisjonsarbeidet til klassifikasjonsselskapene.

I tillegg har EU nylig vedtatt en ny forordning om ISM i innenriks fart som krever at lasteskip med bruttotonnasje på 500 og større i nasjonal fart og enkelte flere typer passasjerskip, skal ha krav til sikkerhetsstyringssystem. Forordningen innebærer at ca. 100 flere skip enn i dag skal ha sikkerhetsstyringssystem. Det er særlig for mindre lasteskip og fiskefartøyer at skipssikkerhetsloven innebærer en nyordning. Departementet vil imidlertid presisere at det ikke har til hensikt å innføre ISM-kodens system i sin fulle bredde for mindre typer skip. Koden er utformet med basis i større skip og at det finnes en rederiadministrasjon på land. Dette vil for de mindre skipene ofte ikke være tilfelle. Det vil derfor heller være tale om å innføre *prinsippene* om sikkerhetsstyring for mindre typer skip. For skip som i dag ikke har krav til sikkerhetsstyringssystem, vil det være naturlig med en trinnvis innføring over tid, og utvikling av krav til systemets omfang i samarbeid mellom myndigheter og næringen. Departementet ser heller ikke bort fra at det for de aller minste skipene ikke vil være formålstjenlig å innføre systemer overhode.

Innføringen av prinsippet om sikkerhetsstyringssystem for alle skip vil medføre at antallet revisjoner og verifikasjoner av sikkerhetsstyringssystemer vil øke. For Sjøfartsdirektoratet vil de *administrative* konsekvensene i første rekke være arbeid relatert til planlegging, gjennomføring og

oppfølging av revisjoner i forhold til det enkelte skip og rederi. Basert på erfaringene med innføring av ISM-koden vil det i løpet av det første året være nødvendig å foreta en fullstendig gjennomgang av hele sikkerhetsstyringssystemet til tidligere ikke reviderte rederi/skip, noe har vært meget arbeidskrevende. I de påfølgende årene etter førstegangssertifiseringen har arbeidet vært mindre arbeidskrevende. Da har rederienes landorganisasjoner vært revidert årlig, mens skipene har vært revidert en gang i sertifikatperioden.

De *økonomiske* konsekvensene som følge av innføring av prinsippet om sikkerhetsstyringssystem for alle skip, og dermed en ytterligere dreining mot overordnet tilsyn, vil føre til økte utgifter for det offentlige. Det revisjonsarbeidet man hittil har hatt erfaring med, dvs. i henhold til ISM-koden, har vært tre til fire dagers arbeid for et middels stort selskap/skip, medregnet forberedelser og etterarbeid. Fordi de fleste større skip allerede har innført ISM, er det begrenset hvor stor utgiftsøkning kravet om sikkerhetsstyringssystem for alle skip vil medføre. De budsjettmessige konsekvenser av den nye EU forordningen, som medfører at ytterligere 75 rederier/skip vil bli revidert av Sjøfartsdirektoratet i sin fulle bredde etter ISM-koden, utgjør årlig ca. 2. 500 000,- norske kroner.

Departementet kan ikke se at de forenklede krav til sikkerhetsstyring som bør innføres for skip som i dag ikke har krav til det, vil innebære et arbeidsomfang i nærheten av det man har erfart når kravene i sin tid ble innført for større skip med til dels store rederiadministrasjoner. For mindre skip, med dertil færre og mindre omfattende beskrevne driftsrutiner, færre ledd både i administrasjonen og om bord, vil tilsynsmyndighetens revisjonsarbeid rent administrativt være på et helt annet nivå sammenlignet med systemene til skip under ISM-koden. Det er vanskelig å tallfeste utgiftsøkningen knyttet til revisjonsarbeidet konkret annet enn å peke på at de for mindre skip med forenklede systemer vil være betydelig lavere enn revisjoner etter ISM-koden. For det første vil tilsynsmyndigheten og næringen i samarbeid måtte bruke tid på å vurdere hvilket omfang sikkerhetsstyringssystemene bør ha for mindre skip. For det annet bør det legges opp til både en trinnvis innføring og en rimelig lang innføringsperiode av systemer. For det tredje utelukker heller ikke departementet at det for de minste skipene ikke vil være aktuelt med selv mindre omfattende systemer.

Når rederiene i større grad blir pålagt å etablere og implementere et sikkerhetsstyringssystem, vil man i prinsippet kunne tenke seg at det offentlige samtidig eller etter hvert bygger ned sitt

direkte tilsyn med det enkelte rederi og dets fartøy og går over til en fullstendig overordnet tilsynskontroll. Lovforslaget legger ikke hindrer i veien for dette, men etter departements oppfatning er det flere forhold som peker i retning av at det i lang tid fremover også vil være en nokså omfattende direkte kontroll av skip. For det første stiller det internasjonale regelverket en rekke krav til direkte kontroll med skip, og tendensen internasjonalt, og særlig i EU, har vært en opptrapping av den direkte kontrollen snarere enn en nedtrapping. For det annet viser resultater av kontroller som tilsynet utfører i dag at det fortsatt er et ikke ubetydelig antall feil og mangler på skip, og at disse neppe blir færre om direkte kontroller nedtrappes. Dels skyldes nok feil og mangler at en del rederier fortsatt ikke vektlegger sikkerheten godt nok, og dels skyldes det nok at rederier og de som arbeider om bord ikke har den innsikten som trenede inspektører i tilsynet har til å avdekke feil og mangler.

Departementet ser imidlertid ikke bort fra at deler av den direkte kontrollen kan endres i karakter og at andre instanser enn Sjøfartsdirektoratet ville kunne utføre enkelte elementer av den direkte kontrollen som direktoratet i dag utfører. For eksempel vil lovforslaget innebære at den regelmessige kontrollen med skip over 50 bruttotonn ikke lenger vil være lovfestet, noe som igjen legger til rette for at tilsynsmyndigheten kan utvide ordningen med uanmeldte kontroller, som gjerne gir et mer reelt bilde av sikkerheten om bord enn planlagte kontroller. Departementet mener tilsynsmyndigheten i fremtiden ytterligere bør fokusere på effektive tilsynsmetoder og kontroller som gir høyest mulig gevinster for sikkerhet og miljø. Det kan da heller ikke utelukkes at kontroller som gir marginale sikkerhetsmessige og miljømessige gevinster, vil avvikles og at andre kritiske områder får et større fokus. Hvilke sider ved den direkte kontrollen som eventuelt kan bygges ned kan ikke slås fast uten en grundig konsekvens- og analysegjennomgang av tilsynsvirksomheten i dag. I mangel av en konsekvensanalyse er det heller ikke mulig å være mer presis m.h.t. hvilke eventuelle kostnadsreduksjoner dette vil kunne gi i fremtiden for tilsynet.

Dersom det skjer ytterligere delegasjon til klassifikasjonsselskaper, vil en naturlig konsekvens være at det offentlige gebyrinntekter går ned i tråd med at det offentlige utgifter reduseres. I 2005 er det beregnet en inntekt for det offentlige på til sammen 151,9 millioner kr., hvorav gebyrer for skip og offshoreinstallasjoner i NOR utgjør 100,5 millioner kr., maritime personellsertifikater 8 millioner kr. og gebyrer for skip i NIS utgjør 40 mil-

lioner kr. Departementet utreder for tiden konsekvensene av en eventuell videre delegasjon.

#### *Konsekvenser i forhold til revisjon av klassifikasjonsselskaper og godkjente foretak*

Skipssikkerhetsloven viderefører gjeldende rett om delegering av arbeidsoppgaver til klassifikasjonsselskapene. Departementet utreder som nevnt for tiden muligheten for eventuell videre delegering av arbeidsoppgaver til klassifikasjonsselskapene, men arbeidet er ikke ferdigstilt og pågår uavhengig av arbeidet med ny skipssikkerhetslov.

#### *Konsekvenser for tilsynet med den enkelte sjømanns kvalifikasjoner og revisjon av utdanningsinstitusjoner*

I § 16 er det gitt hjemmel for at departementet gir forskrifter om sertifikatpliktige stillinger og om kvalifikasjoner. Dette medfører i utgangspunktet ingen *administrativ* konsekvens for det offentlige. I dag utfører det offentlige kontroll av maritim tjeneste gjennom Aetat. Det kontrolleres at rederier og sjøfolk oppfyller krav satt til kompetanse, helse og ansettelsesforhold. Departementet er imidlertid i § 16 annet ledd gitt hjemmel til å regulere kontrollen med maritim tjeneste på en annen måte enn i dag, hvilket i så fall vil ha konsekvenser for både Sjøfartsdirektoratets og Aetats oppgaver. Den nye Maritim Labour Convention 2006 innebærer økt tilsyn på dette området. Det skal bl.a. utstedes et sertifikat for arbeids- og levevilkår. De *økonomiske* konsekvensene som følge av en eventuell utvidet kontroll med maritim tjeneste, vil bli vurdert når dette er aktuelt.

#### *Konsekvenser i forhold til kontroll med utenlandske skip*

Norge er internasjonalt forpliktet til å utføre havnestatskontroll gjennom EUs regelverk og Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU). Det stilles krav om at minst 25 % av antall anløp av fremmede skip skal kontrolleres. Bestemmelsen om havnestatskontroll er videreført i § 44 Tilsyn med utenlandske skip. Forslag til skipssikkerhetslov får ingen administrative eller økonomiske konsekvenser når det gjelder kontroll av utenlandske skip som anløper havner knyttet til fastlands-Norge, forutsatt at kontrollen fremdeles utøves av Sjøfartsdirektoratet.

Reglene om havnestatskontroll gjelder i dag ikke for utenlandske skip som anløper Svalbard. Gjennom § 3 annet ledd foreslås imidlertid at loven også gjøres gjeldende for utenlandske skip i Sval-

bards og Jan Mayens indre farvann og sjøterritorium. Dette vil ha *administrative* konsekvenser ved at det må etableres en havnestatskontroll på Svalbard. Departementet antar at det vil være nødvendig å etablere en stasjon som er bemannet i sommerhalvåret hvor trafikken er størst. Dette vil mest praktisk kunne organiseres ved at en av Sjøfartsdirektoratets stasjoner gis Svalbard som ansvarsområde. De *økonomiske* konsekvensene som følge av etableringen av havnestatskontroll på Svalbard, vil trolig beløpe seg til lønnskostnader tilsvarende én ekstra stilling i sommerhalvåret. I tillegg kommer kostnader forbundet med kontorleie og kontorfasiliteter og eventuell opplæring, samt reise- og transportkostnader.

#### *Konsekvenser i forhold til reaksjonsmidler*

I kapittel 8 om forvaltningstiltak gis tilsynsmyndigheten i § 50 bl.a. hjemmel for å ilegge rederiet tvangsmulkt. Denne muligheten eksisterer også i dagens sjødyktighetslov, men bare for brudd på kapittel 11 om forurensning fra skip. Det vil derfor få visse *administrative* konsekvenser at ordningen med tvangsmulkt utvides, rett og slett fordi flere tvangsmulker vil kunne komme til å bli ilagt.

I kapittel 9 om administrative sanksjoner gis tilsynsmyndigheten i § 55 hjemmel til i visse tilfeller å ilegge et overtredelsesgebyr til personer i rederiadministrasjonen, skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord. Etter § 56 gis adgang til å ilegge overtredelsesgebyr mot rederiet som sådan. Disse virkemidlene er nye i forhold til dagens lov og vil kunne medføre noe økt administrasjon for Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med utarbeidelse og inndrivning av overtredelsesgebyr. Departementet legger til grunn at det vil bli en del merarbeid å utvikle en hensiktsmessig ordning og forskrift om overtredelsesgebyr, og at tilsynsmyndigheten trolig også vil måtte knytte til seg en ny type juridisk kompetanse.

De *økonomiske* konsekvensene som følge av at det innføres nye reaksjonsmidler, har både en utgifts- og en inntektsside. Det vil føre til økte utgifter for Sjøfartsdirektoratet som følge av arbeidet med å utstede tvangsmulkt og overtredelsesgebyr. Departementet ser ikke bort fra at det vil være aktuelt med et til to ekstra årsverk i Sjøfartsdirektoratet som følge av innføringen av de nye reaksjonsmidlene. De nye reaksjonsmidlene vil på den annen side kunne føre til at staten mottar økte inntekter. Igjen er det vanskelig å anslå hvor mye dette vil dreie seg om, siden ordningen ennå ikke har trådt i kraft og man ikke vet hvor mange tvangsmulker eller overtredelsesgebyrer som vil bli utstedt.

Kapittel 10 om straffansvar legger opp til mindre bruk av straff enn etter straffelovens kapitler om overtredelser i sjøfartsforhold. Dette vil kunne medføre mindre arbeid for påtalemyndigheten og en lettelse i arbeidet for sjøfartsinspektørene. For øvrig vil sjøfartsinspektørenes politi- og påtalemessige oppgaver, jf. sjødyktighetsloven, legges under politiets administrasjon og organisering ved ikrafttreddelsen av de nye reglene i sjøloven om undersøkelse av sjøulykker, jf. Ot.prp. nr. 78 (2003-2004) og Innstilling nr. 26 (2004-2005).

#### *Andre konsekvenser*

Den første tiden etter skipssikkerhetslovens ikrafttreddelse vil det trolig være behov for informasjon og veiledning fra det offentlige om hvordan det nye regelverket er å forstå. Dette vil kunne skje relativt enkelt i form av informasjonshefter og tilpasning av myndighetenes hjemmesider samt ved å arrangere seminarer for næringen. Det vil også være behov for noe opplæring i den nye loven for ansatte i Sjøfartsdirektoratet. Departementet anslår at kostnadene for tiltakene som nevnt ovenfor er marginale. For Sjøfartsdirektoratet vil det i tillegg bli nødvendig å foreta endringer i maler for sertifikater, sjekklister og andre offentlige dokumenter som har henvisning til lovbestemmelser som berøres av lovforslaget. Departementet mener dette ikke vil medføre betydelig merarbeid for direktoratet.

### **18.1.3 Økonomiske og administrative konsekvenser for næringen**

#### *Generelle konsekvenser*

I forhold til generelle administrative og økonomiske konsekvenser for næringen vil departementet understreke følgende:

- Ny skipssikkerhetslov fører ikke til nye skattekostnader eller avgifter.
- Ny skipssikkerhetslov medfører ikke økte investeringskostnader for rederiene; de materielle kravene til skipene er ikke påvirket av loven.
- Ny skipssikkerhetslov medfører ikke økt behov for kjøp av revisor-, advokattjenester eller lignende.

#### *Konsekvenser som følge av krav om sikkerhetsstyringssystem*

For næringen vil det særlig være tale om *administrative* konsekvenser for de rederier som i større grad enn det som følger av dagens regelverk kan bli pålagt å etablere et sikkerhetsstyringssystem.

I utgangspunktet fastsetter loven at alle skip som brukes i næringsvirksomhet skal ha sikkerhetsstyringssystem. De administrative konsekvensene for rederiene som følge av dette, vil i hovedsak være knyttet til planlegging, utvikling og etablering av sikkerhetsstyringssystemer på land og om bord i skipene samt til sertifisering av rederiet og skipene. Imidlertid er det begrenset hvor stort utslag skipssikkerhetslovens krav om sikkerhetsstyringssystem vil få, ettersom mange passasjer- og lasteskip allerede i dag er omfattet av kravene til sikkerhetsstyringssystem.

For rederier med mindre skip, som hittil har vært unntatt fra regler om sikkerhetsstyringssystem, vil lovendringen kunne medføre ekstraarbeid fordi systemer må utarbeides og gjennomføres. Det er særlig mindre lasteskip og fiskefartøyer som nå får krav om sikkerhetsstyringssystem.

De *økonomiske* konsekvensene for næringen vil variere avhengig av om sikkerhetsstyringssystem allerede er etablert i selskapet, og om det for skip uten slikt sikkerhetsstyringssystem i dag vil kreves et fullt eller forenklet sikkerhetsstyringssystem.

I forbindelse med innføring av krav om ISM for lasteskip registrert i NOR gjorde Sjøfartsdirektoratet noen *forsiktige overslag* over rederienes kostnader knyttet til etablering av fullstendig sikkerhetsstyringssystem og sertifisering av rederi og skip. Overslagene knyttet seg til middels store rederier med lasteskip på over 500 bruttotonn, og var som følger:

Etablering av sikkerhetsstyringssystem NOK 300 000

Sertifisering av rederiet NOK 50 000

Sertifisering av skip NOK 30 000

For store rederier vil kostnadene kunne bli vesentlig større. I praksis har imidlertid alle store rederier i Norge allerede etablert sikkerhetsstyringssystem.

For de rederiene som allerede har et sikkerhetsstyringssystem, vil kostnadsøkningen være knyttet til en oppdatering, tilpassing og justering av de eksisterende systemene til den nye skipssikkerhetsloven. Det følger av ISM-koden at systemet skal ta hensyn til alle gjeldende normer, og det må derfor tas høyde for den regelverksutvikling som nå skjer. Utvalget antar imidlertid at det vil være marginale administrative kostnader forbundet ved å implementere den nye lovgivningen i eksisterende sikkerhetsstyringssystem.

Som departementet har pekt på i punkt 9.4 vil det for mindre skip neppe være behov for å utvikle voluminøse manualer og dokumenter, men snarere være tale om kortfattede beskrivelser med enkle sjekklister og lignende. Etter departemen-

tets vurdering vil slike forenklete systemer neppe representere administrative eller økonomiske konsekvenser for det enkelte rederi i særlig utstrekning slik at kostnadene ikke er sammenlignbare for de som sertifiseres etter ISM-koden, jf. estimatet ovenfor.

Etableringen av en forenklet variant av sikkerhetsstyringssystemet, som departementet mener vil være særlig aktuelt for mindre typer skip, vil kreve langt mindre økonomiske ressurser enn tallene angitt ovenfor. Å angi eksakte omkostninger ved en slik forenklet variant er imidlertid vanskelig, fordi omfanget av eller innholdet i et fremtidig forenklet sikkerhetsstyringssystem ikke er på det rene.

Foruten etableringskostnader knyttet til styringssystemet og sertifiseringen av disse, kommer også kostnader som følge av opplæring i startfasen for nøkkelpersoner i rederiorganisasjonen samt personell om bord i skipene. I tillegg vil det påløpe årlige kostnader for vedlikehold av systemene samt kostnader knyttet til jevnlig revisjoner som gjerne utføres av klassifikasjonsselskaper. Dette er beløp det er vanskelig å gi generelle verdier på da de vil variere fra rederi til rederi, men det er ikke ubetydelige beløp, særlig for store rederier. For mindre fartøyer med forenklete systemer vil utgiftene til vedlikehold av systemene neppe være særlig store.

Det vises for øvrig til behandlingen av konsekvensene for det offentlige ovenfor i punkt 18.1.2.

#### *Konsekvenser som følge av regelverksforenkling*

Den totale regelverksforenklingen som skipssikkerhetsloven innebærer, må fremheves. Brukerne får nå et nytt og gjennomarbeidet regelverk å forholde seg til, et regelverk det er vesentlig enklere å finne frem i og hvor kravene brukerne må tilfredsstille fremgår tydeligere enn tidligere. Dette vil kunne medføre mindre utgifter til administrasjon.

#### *Konsekvenser for sjøfolk i forhold til sertifikatutstedelse*

For den enkelte sjømann vil skipssikkerhetslov ikke ha administrative eller økonomiske konsekvenser.

## **18.2 Endringer i sjøassurandørers taushetsplikt**

Nærings- og handelsdepartementet mener lovutkastet ikke har økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning for det offentlige eller næringen.

## **18.3 Endringer i sjølovens regler om registrering av skip**

### **18.3.1 Senking av grensen for frivillig registrering av fritidsfartøy i NOR til 7 meter**

Lovutkastet vil ha budsjettmessige og administrative konsekvenser for Skipsregistrene. Det er anslått at antall fartøyer mellom 7 og 10 meter i NOR etter noen år vil komme opp i over 3000 fartøyer, og at man kan få ca. 500 nyregistreringer i 2006. Merinntektene til Skipsregistrene anslås å kunne utgjøre ca kr 1,7 mill. og merutgiftene anslås å kunne utgjøre ca kr 0,5 mill.

For Sjøfartsdirektoratet vil endringen kunne innebære merarbeid ved at flere identitetsbevis må utstedes.

Lovutkastet vil ha økonomisk betydning for Redningsselskapet, som har Småbåtregisteret, i form av inntektssvikt. Departementet mener økonomiske konsekvenser for Redningsselskapet er begrenset til mellom kr 50 000 og 200 000 per år. Beløpet på 50 000 fremkommer dersom en legger til grunn at ca. 500 nyregistreringer i NOR i 2006 er tilsvarende antallet «utmeldinger» av Småbåtregisteret, slik at disse taper årsgebyr for 500 båter (500 båter à årsgebyr på kr 100,-). Beløpet på 200 000 fremkommer dersom en legger til grunn at Små-

båtregisteret går glipp av nyregistreringsgebyr på kr 300 per båt (500 båter à registreringsgebyr på kr. 300,-) i tillegg til tapt årsgebyr.

For private aktører antas eventuelle endringer å ha positiv effekt, ved større valgfrihet og bedre finansieringsmuligheter for eierne, bedre sikkerhet for finansieringsinstitusjonene og antakeligvis positive effekter for produsenter og forhandlere gjennom større omsetning av slike båter.

Samlet mener departementet at de negative konsekvensene ved utkastet – inntektstapet for Redningsselskapet ved Småbåtregisteret – veies opp av fordelene med utkastet, i særdeleshet et mer helhetlig norsk skipsregister, bedre finansieringsmuligheter og dermed bedre kredittutnyttelse, økt sikkerhet for finansieringsinstitusjonene og økte inntekter for skipsregistrene.

### **18.3.2 Utvidelse av meldeplikten ved endringer i eierforholdet**

Lovutkastet antas ikke å ha budsjettmessige eller administrative konsekvenser for det offentlige av betydning, men vil høyne kvaliteten på informasjonen i NOR. Utkastet vil pålegge selgeren meldeplikt, men denne plikten er ikke tyngende.



## 19 Merknader til de enkelte paragrafer

### 19.1 Merknader til lov om skipssikkerhet

---

#### Kapittel 1 Innledende bestemmelser

##### *Til § 1 Lovens formål*

Bestemmelsen setter en overordnet ramme for hvilke formål loven skal ivareta. Det primære formål med loven er å trygge liv, helse, miljø og materielle verdier. Disse formålene må sikres allerede når skipet konstrueres og bygges, og opprettholdes i driftsfasen. Utkastets kapittel 3 Teknisk og operativ sikkerhet og kapittel 6 Sikkerhets- og terrorberedskap inneholder nærmere regler om hvordan denne delen av formålet kan sikres. Et viktig fundament for sikker drift av skip er at sikkerhets- og miljøarbeidet skjer på en systematisk måte, og krav til sikkerhetsstyringssystemer er en viktig bærebjelke i skipssikkerhetsloven. Det er derfor vist til sikkerhetsstyringssystem uttrykkelig i formålsbestemmelsen for å fremheve at prinsippet og arbeidet med sikkerhetsstyring står sentralt i sikkerhets- og miljøarbeidet til rederiene. Utkastets kapittel 2 Rederiets plikter. Sikkerhetsstyring inneholder nærmere regler på dette punkt.

Formålsbestemmelsen understreker videre at det skal legges til rette for et godt arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord for på den måte å trygge liv og helse for de ombordværende. Utkastets kapittel 4 Personlig sikkerhet gir nærmere regler i så måte. Samtidig skal det også sikres at det ikke oppstår ulykker mv. som rammer andres liv og helse, det ytre miljø og materielle verdier som skip og last. Disse elementene kommer i lovutkastet til uttrykk også i kapitlene 2 og 3.

Et særlig viktig formål med loven er at den skal hindre forurensning av det ytre miljø fra skip. Gjennom loven skal det unngås at det skjer forurensning til vann, luft og land fra skip. Utkastets kapittel 5 Miljømessig sikkerhet angir nærmere hvordan dette skal kunne skje. Reglene i forslaget kapittel 3 må også sees i sammenheng med kapittel 5.

Videre fremheves i formålsbestemmelsen at det skal være et godt og tidsmessig tilsyn for å sikre liv og helse, miljø og materielle verdier. Vik-

tige tilsynsfunksjoner vil være kontroll av skipets standard, verifisering av sikkerhetsstyringssystemer, kontroll av arbeidsmiljøet om bord og de ombordværendes kvalifikasjoner. En annen viktig funksjon for tilsynet er det strategiske sjøsikkerhetsarbeidet nasjonalt og internasjonalt og det forebyggende arbeid. I uttrykket «tidsmessig» siktes til at tilsynet må være omstillingsdyktig i forhold til de utfordringer tilsynet står ovenfor til enhver tid. Selv om tilsynet har en viktig funksjon i arbeidet med sikkerhet til sjøs, er det likevel viktig å understreke at ansvaret for å oppnå den tilstrekkelige og nødvendige sikkerheten som er omtalt ovenfor, i første rekke ligger på rederiet, og i annen rekke på de som har sitt arbeid om bord, og da særlig på skipsføreren. Se for øvrig punkt 6.4.

##### *Til § 2 Lovens saklige virkeområde*

Første ledd første punktum fastslår at loven kommer til anvendelse både på norske og utenlandske skip uansett størrelse. Også for skip under konstruksjon kommer loven til anvendelse. Når det gjelder utenlandske skip må bestemmelsen likevel sees i sammenheng med § 3 annet ledd. Selv om loven først og fremst er utformet med hensyn til skip i næringsvirksomhet, er det intet kriterium for å gi loven anvendelse at skipet brukes i næringsvirksomhet. Første ledd annet punktum gjør imidlertid unntak fra første punktum og fastslår at loven likevel ikke kommer til anvendelse på skip under 24 meter største lengde, når de brukes utenfor næringsvirksomhet. Det er den faktiske bruken som er avgjørende for om skipet faller inn under skipssikkerhetsloven eller fritids- og småbåtloven. For skip som har sertifikater, tillatelser o.l. eller er registrert til bruk i næringsvirksomhet, vil det foreligge en presumsjon om at skipet benyttes i næringsvirksomhet. Begrepene «skip» og «næringsvirksomhet» er nærmere drøftet av Skipsikkerhetslovutvalget og det vises til NOU 2005: 14 På rett kjøll punkt 7.1.3.2 på s. 102 og 103.

Annent ledd gir Kongen anledning til å utvide lovens virkeområde. Det gis her hjemmel til å gi forskrifter om at loven skal få anvendelse på annet enn skip og fritidsbåter under 24 meter med mann-

skap. Annet ledd bokstav a viderefører i all hovedsak sjødyktighetslovens § 1 tredje ledd nr. 2 om flyttbare innretninger. Annet ledd bokstav b gjør noen mindre justeringer fra gjeldende rett. Selve innretningsbegrepet innsnevres, ved at det må være tale om en «lignende innretning» som flytekran eller mudderapparat. En flytedokk vil kunne omfattes av dette begrepet under forflytning, mens for eksempel havbruksanlegg og flytebrygger er permanente installasjoner og faller utenfor. Er hjemmelen i annet ledd benyttet kommer regelen i § 3 tilsvarende til anvendelse.

Tredje ledd gir Kongen anledning til å innskrenke lovens virkeområde. Det gis her hjemmel til å fastsette forskrifter om at lovens bestemmelser helt eller ikke skal gjelde for visse typer skip hvor det antas kan være vanskelig å gi loven fullt ut anvendelse. Uttrykket «statlig skip» omfatter skip som eies av staten, samt skip som er innleid av staten eller stilles til statens disposisjon. Det siste vil typisk omfatte skip som bistår i statlige oljevernaksjoner, jf. private og kommuners bistandsplikt etter forurensningsloven. Det er den faktiske bruken som er avgjørende for om unntaket kan komme til anvendelse. Et statlig skip som for eksempel er utleid på et certeparti til et privat selskap for et kommersielt formål, omfattes således ikke av unntaket. Kommunale og fylkeskommunale skip omfattes heller ikke av bestemmelsen, med mindre det er innleid av staten eller stilt til statens disposisjon, jf. foran, og således er å anse som «statlig skip». Uttrykket «spesialskip» i tredje ledd bokstav c, bør tolkes innskrenkende. Det er særlig skip med helt spesielle formål eller egenskaper og som ikke omfattes av noen av de øvrige unntakene i tredje ledd, som kan omfattes.

Fjerde ledd gir Kongen anledning til å fravike loven for de skip som er nevnt i tredje ledd. Se for øvrig punkt 7.1.4.

### *Til § 3 Lovens geografiske virkeområde*

Første ledd fastslår at loven kommer til anvendelse for norske skip uansett hvor skipet befinner seg. Om skipet er norsk, avhenger først og fremst av om skipet er registrert i et norsk skipsregister. Er skipet verken registrert i et norsk eller i et utenlandsk skipsregister, er skipet å anse som norsk i bestemmelsens forstand hvis skipet eies av norsk statsborger, av et norsk selskap, jf. sjøloven § 1 første ledd nr. 2-4, eller av noen som etter sjøloven § 1 annet ledd skal regnes lik med norsk statsborger. Skipet skal også regnes som norsk når vilkårene i sjøloven § 1 tredje ledd er oppfylt eller når et skip er godkjent som norsk av departementet i henhold til sjøloven § 1 fjerde ledd.

Annet ledd angir i hvilke tilfelle loven får anvendelse på utenlandske skip. Skipet er utenlandsk hvis det ikke faller inn under første ledd. Det er to kriterier som må være oppfylt for å gi loven anvendelse: Skipet må befinne seg i et bestemt geografisk område, og folkeretten må ikke forhindre anvendelsen av norske regler. Selv om de to kriteriene er oppfylt, gir § 2 tredje ledd bokstav h Kongen mulighet for å innskrenke det saklige virkeområdet for skipssikkerhetsloven i forhold til utenlandske skip. For utenlandske innretninger, ligger Kongens fullmakt til å regulere lovens anvendelse på dem i § 2 annet ledd bokstav a. Er denne hjemmelen eller fullmakten i § 2 bokstav b benyttet, vil lovens geografiske virkeområde tilsvarende få anvendelse selv om uttrykket «innretning» ikke er brukt i lovteksten i § 3. De begrensninger som følger av folkeretten varierer betydelig avhengig av hvilket område det dreier seg om og i en viss grad om det er uskyldig gjennomfart eller fast rutetrafikk. I forhold til alle lovens bestemmelser og forskrifter gitt i medhold av loven som får anvendelse for utenlandske skip, må loven forstås slik at den gjelder med de begrensninger som følger av folkeretten.

Annet ledd bokstav a angir det geografiske virkeområde for utenlandske skip. Uttrykket «territorialfarvann» omfatter for det første de indre farvann, dvs. alt farvann som ligger innenfor grunnlinjene, se territorialfarvannsloven § 3. Havner og havneområder i Norge og på Svalbard og Jan Mayen er dermed en del av de indre farvann. Uttrykket dekker også sjøterritoriet, dvs. havområdet fra grunnlinjene ut til 12 nautiske mil fra disse, jf. territorialfarvannsloven § 2. Fiskerivernsonen rundt Svalbard er imidlertid ikke omfattet. Bokstav b og c fastslår at loven også gjelder for utenlandske skip i norsk økonomisk sone og på norsk kontinentalsokkel, og er en videreføring av gjeldende rett.

Tredje ledd gir Kongen adgang til å gi forskrifter om at loven skal få anvendelse på utenlandske skip i andre staters territorialfarvann eller på det åpne hav, så langt folkeretten tillater. Bestemmelsen utvider virkeområdet i forhold til gjeldende rett og tas i første rekke sikte på mulighet for en mer effektiv håndhevelse av internasjonale miljøvernregler. Den regel som åpner for håndhevelse i forhold til fremmede skip for hendelser utenfor norsk jurisdiksjonsområde (HRK art 218), må anses som en spesialregel. Det er her kun snakk om mulighet for håndhevelse i forhold til skip som frivillig er kommet til havn og for forhold som er i strid med internasjonale regler og standarder for utslipp på åpent hav. Det klare utgangspunktet er

ellers at Norge ikke har lovgivnings- eller håndhevingsmyndighet overfor utenlandske skip utenfor norsk jurisdiksjonsområde. Se punkt 7.2.4 og 7.3.4.

## Kapittel 2 Rederiets plikter. Sikkerhetsstyring

### *Til § 4 Rederiet*

Bestemmelsen angir hvordan begrepet «rederiet» skal forstås i skipssikkerhetsloven. Den må ses i sammenheng med definisjonen av uttrykket «company» (selskapet/rederiet) i ISM-koden punkt 1.1.2. ISM-koden definerer her selskapet til å være eieren eller den eieren har overlatt ansvaret for driften av skipet til. Dette kan skje for eksempel ved en bareboat-befraktningsavtale (leie av skipet), eller ved ulike former for management-avtaler. Ved utformingen av § 4 er det tatt hensyn til nevnte bestemmelse i ISM-koden slik at det ikke skal oppstå konflikt mellom loven og koden. Se punkt 8.1.4.

I første ledd slås det fast at den som står oppført som driftsansvarlig selskap på skipets sikkerhetsstyringssertifikat, er å anse som rederi etter loven. Krav til sikkerhetsstyringssertifikat for skip følger av ISM-koden for de skip som omfattes av den, jf. punkt 4.2.3. Departementet har vurdert å foreta en henvisning til ISM-koden i lovteksten, men funnet at en slik løsning kan være egnet til skape tvil om sikkerhetsstyringssertifikater utstedt på basis av rene nasjonale krav ville vært omfattet. I Norge er ISM-koden til dels også gjort gjeldende for skip som ikke omfattes av koden, og sikkerhetsstyringssertifikater som er gitt som rene nasjonale krav omfattes også av bestemmelsen i første ledd. Lovutkastet legger også opp til at en forenklet form for sikkerhetsstyring kan innføres for skip generelt. Når forskriftsverket i fremtiden utvides til å omfatte flere typer skip, er det viktig at forskriftsverket benytter den samme terminologien som lovteksten (bl.a. bruke uttrykket «driftsansvarlig selskap»). Uttrykket «driftsansvarlig selskap» må ikke forstås utelukkende å være en juridisk person. Også en fysisk person kan være driftsansvarlig, jf. ISM-koden punkt 1.1.2. Uttrykket er bl.a. valgt for å harmonisere med begrepet «company» i ISM-koden. Det er ikke nødvendig at sertifikatet benytter begrepet «driftsansvarlig selskap». Poenget er imidlertid at sertifikatet utpeker en som er driftsansvarlig selskap, uavhengig av terminologien på sertifikatet.

Annet ledd omhandler i første rekke tilfeller hvor det ikke er stilt krav til sikkerhetsstyringssertifikat for skipet. Det vises til punkt 4.2.3 om hvilke skip det er stilt krav til sikkerhetsstyringssystemer i dag. Videre behandler annet ledd tilfeller hvor sikkerhetsstyringssertifikatet blir ugyldig eller

trukket tilbake. Sikkerhetsstyringssertifikatet blir først og fremst ugyldig dersom det ikke har vært gjenstand for mellomliggende verifisering, jf. ISM-kodens punkt 13.8. Tilbaketrekking av sertifikatet er aktuelt dersom revisjonen har avdekket større avvik fra ISM-koden eller at det ikke er anmodet om mellomliggende verifisering, jf. ISM-koden punkt 13.9. Dessuten skal skipets sikkerhetsstyringssertifikat tilbakekalles dersom rederiets godkjenningsbevis tilbakekalles, jf. ISM-kodens punkt 13.5.1. Ugyldighet eller tilbaketrekking av sertifikatet vil i utgangspunktet for mange skip i realiteten innebære at det ikke lenger kan være i drift. Dette gjelder i første rekke skip i internasjonal fart som omfattes av ISM-koden. For passasjerskip hvor Norge har stilt nasjonale krav når skipet fører mer enn 100 passasjerer, vil ugyldighet og tilbaketrekking av sikkerhetsstyringssertifikatet ikke uten videre føre til at skipet må tas ut av drift. Dersom passasjerantallet i fartssertifikatet (sertifikat for passasjerskip) reduseres til 99, omfattes ikke lenger skipet av krav til sikkerhetsstyringssystem, og skipet kan befordre passasjerer med redusert kapasitet.

I tilfeller som nevnt i annet ledd regnes skipets eier som rederiet. Er skipet registrert, fremgår det av skipsregisteret. I Norge både i det ordinære skipsregisteret (NOR) og det internasjonale registeret (NIS), og i andre land det eller de registre som et skip kan eller skal innføres i, og som viser hvem som står som eier av skipet. Reglene om når et norsk skip skal eller kan innføres i ett av de norske skipsregistrene, og dermed fremstå med en registrert eier, fremgår av sjøloven § 11 annet og tredje ledd. Utgangspunktet er at skip med største lengde over 15 meter skal registreres, se annet ledd, mens mindre skip kan registreres hvis nærmere vilkår er oppfylt. En del skip vil etter dette ikke være registrert eller ikke kunne registreres fordi de ikke oppfyller vilkårene i denne paragrafen. Tilsvarende vil kunne gjelde i andre land. For slike skip vil eieren være den person eller det selskap som reelt sett fremstår som eieren av skipet.

Annet ledd tredje punktum bestemmer at et driftsansvarlig selskap skal anses som rederiet dersom eieren har innsendt dokumentasjon med samtykke fra den driftsansvarlige til myndighetene. Loven legger ikke opp til at det skal være en kvalitetskontroll av rederiet om skipet ikke har krav til sikkerhetsstyringssystem og dermed er underlag revisjoner fra tilsynsmyndigheten. Eieren står altså fritt til å velge hvem han vil skal være driftsansvarlig selskap. For det tilfelle at sikkerhetsstyringssertifikatet blir ugyldig eller blir trukket tilbake, men skipet likevel kan operere på reduserte sertifikatvilkår (i

fastsettelse av fartssertifikatet), kan det reises spørsmål om eieren på nytt kan overlate ansvaret til det selskapet som stod for driften av skipet når sertifikatet ble trukket tilbake eller ble ugyldig. Selv om tilsynsmyndigheten da har avdekket en alvorlig svikt hos driftsselskapet, mener departementet at det ikke bør være grunn til å nekte eieren å utpeke driftsselskapet på nytt i henhold til annet ledd tredje punktum. Det ville i så fall innebære en kvalitetskontroll og godkjenningsordning av rederiet som andre rederier som ikke har krav til sikkerhetsstyringssystem ikke er gjenstand for.

Sikkerhetsstyringssertifikater er sertifikater som i dag gjelder for drift av fartøy, og det stilles ikke krav til sikkerhetsstyringssystemer i byggefasen eller når skipet tas ut av drift for eksempel med sikte på opphugging. Også i disse fasene vil skipets eier i utgangspunktet anses som rederiet, men loven åpner opp for at en byggeansvarlig kan anses som rederiet i byggefasen på samme måte som i driftsfasen så fremt det er innsendt dokumentasjon i henhold til § 5. Under byggingen av skipet vil ofte verkstedet stå som registrert eier av skipet, ikke minst hvor byggingen skjer for verkstedets egen regning, uten at det er inngått noen byggekontrakt med et rederi.

Tredje ledd regulerer situasjonen hvor det driftsansvarlige selskapet som står oppført i skipets sikkerhetsstyringssertifikat ikke eksisterer. Sertifikatet kan likevel formelt sett være gyldig. Dersom det driftsansvarlige selskapet endrer navn, selskapet fusjoneres, fisjoneres eller lignende slik at det driftsansvarlige selskap som står oppført i sertifikatet formelt sett ikke lenger eksisterer, skal det foretas en ny førstegangsrevisjon og nye sertifikater skal utstedes med det nye navnet til det driftsansvarlige selskap. Utstedelsen av nye sertifikater skal normalt skje på samme tid som det nye selskapet etableres, med mindre selskapet ikke videreføres under en annen virksomhet overhodet, for eksempel i en konkurssituasjon. Vanligvis gis da et midlertidig sikkerhetsstyringssertifikat inntil førstegangsrevisjonen er avsluttet. Dersom nye sertifikater eller midlertidige sertifikater ikke utstedes samtidig som det nye selskapet etableres, for eksempel fordi selskapet ikke har tatt høyde for at nye sertifikater må utstedes ved endringen i selskapet, skal eieren anses som rederiet inntil nye sertifikater er utstedt.

Bestemmelsen i § 4 må også ses i sammenheng med straffebudet i § 69 annet ledd som setter straffetrussel mot den som står for den aktuelle driftsfunksjonen uten å være rederi i henhold til § 4. NIS lovens § 1 annet ledd bestemmer at registrering av skip i NIS-registeret av en utenlandsk eier, krever

at driften skal forestås av et norsk rederi med hovedkontor i Norge. Dette selskapet kan være – men må ikke være – det samme selskapet som er driftsansvarlig selskap i henhold til § 4 første ledd og ISM-koden. Personer i slike selskaper vil kunne rammes av straffebudet i § 69 annet ledd.

#### *Til § 5 Plikt til innsendelse av opplysninger*

Bestemmelsen har ingen tilsvarende regel i sjødyktighetsloven og gir regler om innsendelse av opplysninger om den drifts- eller byggeansvarlige til myndighetene.

Første ledd første punktum gjennomfører ISM-kodens punkt 3.1. Bestemmelsen er imidlertid ikke begrenset til skip som omfattes av ISM-koden. Også skip som ikke omfattes av kravene i koden, men hvor Norge likevel har stilt krav til sikkerhetsstyring, reguleres av bestemmelsen. Dessuten vil det også i tilfeller hvor det overhodet ikke er stilt krav til sikkerhetsstyring, være anledning til å overlate ansvaret for skipets drift til et driftsansvarlig selskap i henhold til bestemmelsen. De opplysninger som vil være nødvendige utover navnet på eieren og den driftsansvarlige, vil i første rekke være skipets navn og formelle opplysninger om det driftsansvarlige selskapet. Etter dagens praksis opplyses også om kjenningssignal og IMO nummer. Opplysningene skal sendes til den departementet bestemmer. I dag sendes opplysningene til Skipsregistrene. Andre organer kan være aktuelle i fremtiden, for eksempel tilsynsmyndigheten.

Opplysningene som sendes inn i henhold til bestemmelsen danner det formelle grunnlaget for å påføre navnet til det driftsansvarlige selskapet på skipets sikkerhetsstyringssertifikat og rederiets godkjenningsbevis. Opplysningene som sendes inn etter § 5 vil i tid gjerne komme før sikkerhetsstyringssertifikatet utstedes. Rettsvirkningene blir at det driftsansvarlige selskapet først anses som rederi når sertifikatet utstedes i medhold av § 7. Tilsvarende kan eier av skip hvor det ikke er stilt krav til sikkerhetsstyringssertifikat overlate ansvaret for skipets drift til en driftsansvarlig etter § 4 annet ledd. Når opplysninger innsendes etter § 5 blir rettsvirkningen at vedkommende blir rederi etter loven når driftsansvarlig selskap har fått bekreftelse på at opplysningene er mottatt og fullstendige.

Første ledd annet punktum har ingen parallell bestemmelse i ISM-koden. For at det ikke skal være knyttet usikkerhet til at opplysningene fra eieren og det driftsansvarlige selskap er mottatt av myndighetene og kontrollert, lovfestes derfor en

plikt til å sende bekreftelse til det driftsansvarlige selskap om dette.

Første ledd tredje punktum regulerer innsendelse av opplysninger om at en byggeansvarlig har overtatt rederifunksjonen i byggefasen. Det mest praktiske her vil være at et skipsverft påtar seg et slikt ansvar.

Det driftsansvarlige selskapet kan ikke ensidig tilbakekalle samtykket som er sendt til myndighetene eller gi beskjed om at det ikke lenger ønsker å være driftsansvarlig. Dersom eieren ønsker å endre på hvem som skal være driftsansvarlig selskap, må myndighetene informeres på nytt med samtykke fra den nye driftsansvarlige.

Se for øvrig punkt 8.1.4.

#### *Til § 6 Rederiets alminnelige plikter*

Bestemmelsen er ny. Sjødyktighetsloven § 106 annet og særlig tredje ledd gir imidlertid indirekte uttrykk for noe av det samme.

Første ledd legger en plikt på rederiet til å påse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med loven og forskrifter gitt i medhold av den. Rederiets alminnelige plikter må altså ses i sammenheng med de krav som regelverket stiller, og noen plikter utover fastsatte krav i regelverket følger i prinsippet ikke av § 6. Rederiet har med dette en overordnet plikt til å påse at lovens ulike krav blir fulgt. At rederiet har en «påse» plikt betyr ikke nødvendigvis at rederiet selv må sørge for den faktiske oppfyllelse av alle kravene. En «sørge for» plikt har rederiet imidlertid såfremt ikke andre er uttrykkelig pålagt en slik plikt, se nærmere annet ledd. Selv om skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord også er gitt plikter etter loven, innebærer «påse» plikten at rederiet skal overvåke og følge opp at vedkommende forhold faktisk blir ivaretatt. Rederiet kan ikke nøye seg med å legge forholdene til rette for at alle som har sitt arbeid om bord utfører sine plikter (jf. annet ledd annet punktum), men må aktivt kontrollere at dette faktisk blir gjort. I motsetning til «sørge for» plikten, kan rederiets «påse» plikt etter første ledd ikke overlates til andre.

Bestemmelsen i første ledd første punktum benytter uttrykket «byggingen og driften av skipet». Dette må tolkes i utvidet betydning og i utgangspunktet omfatte alle forhold som er regulert i loven, for eksempel prosjektering og utrustning av skipet, kontroll med kvalifikasjonskrav, arbeidsmiljø, vern om det ytre miljø og sikkerhets- og terrortiltak. Pliktregelen omfatter også fasen når skipet tas endelig ut av drift (jf. § 36). Formuleringen er ikke utformet med sikte på at noen av

lovens materielle krav *ikke* skulle være omfattet av rederiets «påse» plikt.

Annet ledd første punktum regulerer rederiets selvstendige plikt til å sørge for oppfyllelse av de pliktnormer som er nevnt i første ledd. Utgangspunktet er at rederiet har en slik selvstendig «sørge for» plikt, og ikke bare en overordnet «påse» plikt etter første ledd. Det gjelder likevel viktige unntak, nemlig hvor loven pålegger skipsføreren å sørge for bestemte forhold. De viktigste av disse lovbestemmelsene finnes i §§ 19, 29 og 37. «Sørge for» plikten kan dessuten delegeres internt i rederiet, jf. punkt 8.2.4.

Annet ledd annet punktum pålegger rederiet å sørge for at de som arbeider om bord, herunder skipsføreren, har mulighet for å oppfylle de plikter de er pålagt etter lov eller forskrift, enten disse pliktene er formulert som «sørge for» plikter eller «medvirke til» plikter. Rederiet må sørge for at forholdene rent praktisk er lagt til rette for at de pålagte pliktene kan oppfylles, og må ikke gjennom instruksjoner eller på annen måte legge opp til at pliktene neglisjeres eller ikke følges opp. Rederiet må også sørge for tilstrekkelige økonomiske midler til at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord settes i stand til å gjennomføre sine plikter. Endelig har rederiet en plikt til å iverksette nødvendige opplæringstiltak, og gjennom øvelser og videreutdanning gi den enkelte mulighet til å mestre de oppgaver vedkommende har etter lov eller forskrifter.

Det vil være naturlig at pliktbestemmelsene i loven innarbeides i sikkerhetsstyringssystemene (jf. § 7) slik at disse fanger opp de plikter som følger av loven.

Tredje ledd gir departementet hjemmel til å gi nærmere forskrifter om rederiets plikter etter bestemmelsen.

#### *Til § 7 Rederiets plikt til å etablere, gjennomføre og videreutvikle et sikkerhetsstyringssystem*

Bestemmelsen stiller krav til sikkerhetsstyringssystem. Sjødyktighetsloven § 9a inneholdt en fullmakt for Kongen til å stille krav til sikkerhetsstyringssystem. Gjennom ulike forskrifter er det stilt krav til en rekke rederier og skipstyper om sikkerhetsstyringssystem. For omtale av ISM-koden, se punkt 4.2.3. Se for øvrig punkt 9.4.

Første ledd første punktum fastslår hvilke plikter rederiet har i tilknytning til et sikkerhetsstyringssystem. Begrepet «sikkerhetsstyring» må ikke forstås i snever betydning, og vil kunne omfatte andre områder enn i dag, eksempelvis i en prosjekterings- eller byggefase, og i sikkerhets- og

terrorberedskapsarbeidet, jf. kapittel 6. Uttrykket «sikkerhetsstyringssystem» skal i utgangspunktet forstås på samme som i ISM-koden, men kan få et annet innhold for skip som ikke omfattes av koden hvor det er stilt mindre omfattende krav til systemene enn i koden. Det følger ellers av første punktum at rederiet skal sørge for å «etablere, gjennomføre og videreutvikle» et sikkerhetsstyringssystem. Det vil si at rederiets ledelse ikke bare kan nøye seg med å utarbeide et system «på papiret», men også må se til at det settes ut i livet både på rederikontoret og på det enkelte skip. Oppfølgingen av systemet må være forankret i rederiledelsen og være kontinuerlig med sikte på stadig forbedring i lys av erfaring og utviklingen ellers. Der som rederiets sikkerhetsstyringssystem utgjør en integrert del av et større helhetlig styringssystem, bør det klart fremgå hvilke deler som representerer sikkerhetsstyringen.

Sikkerhetssystemet skal være «dokumenterbart og verifiserbart». I dette ligger at systemet må være nedfelt i et skriftlig dokument eller fremgå på annen hensiktsmessig og betryggende måte, og at det må være mulig å kontrollere at systemet faktisk oppfyller de krav som lov eller forskrifter fastsetter.

Uttrykket «i rederiets organisasjon og på det enkelte skip» er gitt for å presisere at sikkerhetsstyringssystemer skal etableres både for rederiet som sådan, og for det enkelte skip.

Ved at rederiet skal kartlegge og kontrollere risiko, kan det også innebære at det identifiseres forhold som tilsier at det bør iverksettes tiltak utover de minimumskrav som lovgivningen oppstiller til sikkerhetstiltak mv. Er det situasjonen, må systemet ta høyde for slike risikoer. Det presiseres likevel at rederiets formelle plikter med tilhørende straffetrusler, er begrenset til de krav regelverket stiller, jf. merknadene til § 6.

Uttrykket «i medhold av lov» sikter til at systemet også skal fange opp obligatoriske bestemmelser om sikkerhet og miljø som er fastsatt i andre lover enn skipssikkerhetsloven, for eksempel sjøloven og forurensningsloven.

Første ledd annet punktum understreker at sikkerhetsstyringssystemet kan variere fra rederi til rederi, både når det gjelder innhold, omfang og dokumentasjon. Det er altså et relativt begrep, der det i det enkelte tilfelle må vurderes hva som vil utgjøre det riktige nivået for det aktuelle rederiet. Det sentrale er at sikkerhetsstyringssystemet i det enkelte tilfelle er tilpasset det behov vedkommende rederi har ut fra den aktivitet dette rederiet driver.

Annet ledd fastslår rederiets plikt til å sørge for at skipsfører og andre som har sitt arbeid om bord,

får anledning til å medvirke i tilknytning til rederiets sikkerhetsstyringssystem. Bestemmelsen må sees i sammenheng med § 8, som pålegger de samme personer plikter i tilknytning til rederiets sikkerhetsstyringssystem. Skal de kunne oppfylle sine plikter er det viktig at rederiet gir dem anledning til å medvirke under hele prosessen. En rett og plikt til medvirkning for skipsfører og andre som har sitt arbeid om bord, forutsetter at de har tilstrekkelig kunnskap om og forståelse av hva sikkerhetsstyring innebærer og hva man mener å kunne oppnå med denne måten å styre sikkerhet på. Bestemmelsen må her ses i sammenheng med § 6 annet ledd, som pålegger rederiet å sørge for at skipsfører og andre som har sitt arbeid om bord settes i stand til å utføre de plikter de har etter lov og forskrifter.

Tredje ledd inneholder hjemmel for departementet til å gi forskrifter om sikkerhetsstyringssystem. Forskriftshjemmelen i bokstav d gir departementet anledning til å enten stille andre krav til sikkerhetsstyringssystemet enn det som følger av første og annet ledd, eller fravike kravet fullstendig. Å fravike kravet fullstendig forutsettes anvendt kun for mindre typer skip. Bokstav d inneholder også en derogasjonsfullmakt som er nødvendig gjort av hensyn til EØS avtalen. EUs forordning 336/2006/EF stiller nemlig krav til sikkerhetsstyringssystemer, men ordlyden avviker noe fra lovutkastet, uten at det berører det materielle innholdet.

#### *Til § 8 Medvirkningsplikt for skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord*

Sjødyktighetsloven inneholder ingen generell medvirkningsplikt slik det fremgår av § 8. Elementer av bestemmelsen har likevel sin parallell i ISM-koden og i de forskrifter som gjennomfører denne i norsk rett.

Første ledd fastslår i første del av bestemmelsen at skipsfører skal medvirke ved etablering, gjennomføring og videreutvikling av rederiets sikkerhetsstyringssystem. Bestemmelsen må sees i sammenheng med § 7 annet ledd om rederiets plikt til å sørge for at skipsføreren får mulighet til å medvirke og får nødvendig kunnskap om sikkerhetsstyring, herunder trening. Selv om rederiet har hovedansvaret for etablering, gjennomføring og videreutvikling av sikkerhetsstyringssystemet om bord, har skipsføreren likevel en omfattende medvirkningsplikt til at de deler av rederiets sikkerhetsstyringssystem som knytter seg til vedkommende skip, faktisk gjennomføres om bord. Dette betyr at skipsføreren aktivt må ta del i oppføl-

gingen av sikkerhetsstyringssystemet om bord og se til at det fungerer etter hensikten, og – i samarbeid med rederiet – eventuelt treffe korrigerende tiltak hvis det skulle være nødvendig.

Annet ledd inneholder regler om medvirkningsplikt for andre som har sitt arbeid om bord. Medvirkningsplikten knytter seg til at sikkerhetsstyringssystemet blir gjennomført om bord, og er – som ellers i loven – relativ, jf. ordene «så langt dette følger av vedkommendes stilling». Det vil kreves mer av skipets offiserer, enn av personell i underordnet stilling eller som har sitt arbeid knyttet til forpleining eller lignende. For skipets offiserer vil medvirkningsplikten kunne være omfattende og, som for skipsføreren, forutsette en aktiv oppfølging og implementering innenfor sine stillingsområder. Samtidig vil innholdet av plikten kunne variere med skipets størrelse og bemanning.

Tredje ledd inneholder hjemmel for departementet til å gi forskrifter om medvirkningsplikten etter første og annet ledd. Forskriftsfullmakten inneholder også en derogasjonsfullmakt som er nødvendiggjort av hensyn til EØS avtalen, jf. merknaden til § 7.

### Kapittel 3 Teknisk og operativ sikkerhet

#### *Til § 9 Teknisk sikkerhet*

Bestemmelsen viderefører visse sider av sjødyktighetsloven § 2, samt deler av sjødyktighetsloven §§ 47 og 48 om redningsredskaper og § 50 om navigasjonshjelpemidler.

Kravene til skipets prosjektering, bygging og utrustning er relative. «Formål» henspeiler på hva skipet skal brukes til. Kravene vil være forskjellige avhengig av om skipet skal frakte passasjerer eller om det er et lasteskip eller et fiskefartøy. «Fartsområde» henspeiler på hvor skipet skal seile. Kravene som stilles kan derfor være forskjellige avhengig av om skipet bare skal anvendes til sommerseilas eller hele året. Sammenlignet med sjødyktighetsloven § 2, som setter normen til fare for menneskelig liv, er formålet noe utvidet. Hovedperspektivet vil fremdeles være sikkerhet for liv, men det forekommer situasjoner hvor liv ikke er truet, men hvor derimot miljøet og/eller materielle verdier er mer utsatt, for eksempel fordi det lekker olje fra skipet. At skipet skal gi betryggende sikkerhet innebærer at risikoen for uhell og ulykker skal minimaliseres. Skipets styrke, integritet, flyteevne, utrustning og øvrige tekniske stand skal være av en slik karakter at ulykker som direkte skyldes disse forhold, i prinsippet ikke skal kunne skje, selv om skipet kommer ut for ekstreme vær-situasjoner.

Faste navigasjonshjelpemidler som radaranlegg, kompassanlegg, farts- og distansemåleranlegg, samt radioanlegg og lignende, vil også være omfattet av kravet til skipets utrustning, se for så vidt forskriftshjemmelen i annet ledd bokstav e. Det samme gjelder navigasjonshjelpemidler som for eksempel sjøkart. Avgrensningen mot § 14 annet ledd bokstav b er at denne bestemmelsen gir departementet hjemmel til å gi regler om bruken av navigasjonshjelpemidler. Se punkt 10.2.4.

#### *Til § 10 Måling av skip*

Bestemmelsen om måling er en videreføring av reglene i lov 19. juni 1964 nr. 20 om måling av fartøyer (fartøymålingsloven). Etter første ledd skal skip måles og være utstyrt med målebrev. Plikten til måling fremgår i dag av fartøymålingsloven § 1, hvoretter Sjøfartsdirektoratet gir regler om norske fartøyers måleplikt, om målingen og om bestemmelse av tonnasje, jf. forskrift 26. juli 1994 nr. 749 om måling av fartøyer § 2. Plikten til å ha målebrev på skipet følger i dag av fartøymålingsloven § 6 annet ledd.

#### *Til § 11 Drift og vedlikehold*

Bestemmelsen er generell og stiller krav til skipets drift og vedlikehold. Sjødyktighetsloven har ingen tilsvarende bestemmelse.

Første ledd fastsetter at skipet skal drives og vedlikeholdes på en slik måte at det gir betryggende sikkerhet. Under sjødyktighetsloven er drift og vedlikehold av skipet indirekte momenter som hører med til vurderingen av om skipet er sjødyktig, jf. sjødyktighetsloven § 2. Paragraf 11 viderefører dermed deler av dagens sjødyktighetsbegrep. At skipet skal «drives» er ment som et overordnet begrep på forhold som må ivaretas i forbindelse med bruken av skipet, både under normale og unormale forhold. På en rekke punkter spesifiserer og detaljerer de etterfølgende bestemmelsene dette kravet, slik at bestemmelsen her først og fremst får betydning som en sekkebestemmelse. Kravet om at skipet skal «vedlikeholdes» innebærer at rederiet både må sørge for at skipet gjennomgår nødvendige og regelmessige ettersyn, at oppstilte vedlikeholdsprogrammer overholdes og at nødvendige endringer og utbedringer gjennomføres, slik at skipet til enhver tid holder den standarden som kreves for å tilfredsstille krav i lov og forskrift.

Kravene til driften og vedlikeholdet er relative. Det skal gis «betryggende sikkerhet» for liv og helse, miljø og materielle verdier. Ved vurderingen av om sikkerheten er betryggende, skal det ses

hen til skipets formål og til det fartsområde skipet er bestemt for. Dette er de samme momentene som finnes i § 9 første ledd, og vurderingsmomentene vil dermed i stor grad være like. Bestemmelsen omhandler reglene som skal følges både for å opprettholde den tekniske standarden i § 9 og for å sikre at skipet drives i overensstemmelse med de krav det er konstruert og bygget for.

Se for øvrig punkt 10.3.4.

#### *Til § 12 Last og ballast*

Bestemmelsen viderefører elementer av sjødyktighetsloven i en forenklet form. De deler som videreføres er kravene til lasting av skipet i forhold til reglene om sjødyktighet, jf. sjødyktighetsloven § 2, hvorefter skipet kan bli ansett som usjødyktig pga. overlasting eller mangelfull lasting, samt reglene i sjødyktighetsloven kapittel 6 om lastens mengde, beskaffenhet, stuing og forskyvning.

Første ledd omhandler bl.a. situasjonen når last og ballast er om bord. I første ledd første punktum stilles to krav til hvordan skipet skal være lastet eller ballastet. For det første skal skipets stabilitet og flyteevne ikke settes i fare. Uttrykket «settes i fare» omfatter også situasjonen hvor skipet faktisk mister sin stabilitet eller flyteevne. For det andre skal sikkerheten for liv og helse, miljø og materielle verdier heller ikke trues på annen måte. Begrepet «lastet» må forstås vidt; det omfatter ikke bare selve lasting, men også stuing, korrigerende og trimming av lasten, samt omlasting etc. Bestemmelsen må ses i sammenheng med § 9. I prosjekteringsfasen må skipets stabilitet beregnes og for en rekke skip skal stabilitetsberegninger godkjennes av tilsynet. Skipet vil da få en såkalt innebygd stabilitet, og skipet skal være lastet i henhold til det som dets innebygde stabilitet kan tåle. Enkelte skip har pga. sin konstruksjon ikke behov for ballast, og § 12 må ikke tas på ordet. Bestemmelsen krever ikke ballast, men dersom det er ballastert, må ballasten være sikkerhetsmessig forsvarlig.

Første ledd annet punktum gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om last og ballast. Henvisningene til farlig last, sikring av last, fribord og lastemerker er tatt med for å illustrere typiske områder der det vil være naturlig for departementet å gi forskrifter. «Farlig last» vil kunne være kjemikalier, flytende gasser, radioaktivt avfall og andre eksplosive og brannfarlige stoffer. Kravene til fribord er i dag hjemlet i sjødyktighetsloven § 55 nr. 2 og nr. 8.

Det er i annet ledd første punktum særskilt fastsatt at lasting og lossing for øvrig, dvs. ut over det som følger av første ledd, skal skje på en slik

måte at sikkerheten for liv og helse, miljø og materielle verdier ikke trues. Utslipp i forbindelse med lasting kan for eksempel føre til skade på miljøet. Departementet er i annet ledd annet punktum gitt hjemmel til å gi forskrifter om lasting og lossing, herunder om laste- og losseinnretninger. Laste- og losseinnretninger er særskilt nevnt for å få frem viktigheten av at de holder en forsvarlig standard og at de anvendes på riktig måte.

#### *Til § 13 Sertifikater*

Bestemmelsen viderefører sjødyktighetslovens §§ 36, 37, 41 og 100-102 i en forenklet form. Den må ses i sammenheng med at loven i andre bestemmelser også gir hjemmel til å gi forskrifter om sertifikater, f. eks § 7 tredje ledd bokstav b og c, § 33 annet ledd bokstav d, og § 39 tredje ledd bokstav h. Bestemmelsen i § 13 vil likevel gjelde også for de nevnte særbestemmelsene som en generell beskrivelse av hva et sertifikat er og rettsvirkningene av det.

Første ledd første punktum bestemmer at departementet i forskrift kan stille krav om at skipet skal ha sertifikater. Som sertifikat regnes enhver offentlig dokumentasjon på at skipet tilfredsstiller krav som er fastsatt i eller i medhold av loven. Det er ikke nødvendig at betegnelsen «sertifikat» er brukt. Også tillatelser, dokumenter, beviser og lignende vil falle inn under betegnelsen sertifikat. Når bare uttrykket sertifikat er brukt i lovteksten, skyldes det ønsket om forenkling. I dag vil sertifikater normalt foreligge i papirform. Dersom det i fremtiden kommer elektroniske sertifikater, vil disse også være omfattet av bestemmelsen. At sertifikatene skal være gyldige sies ikke uttrykkelig i lovteksten, men det er en forutsetning.

Første ledd slår fast at sertifikatene utstedes av «tilsynsmyndigheten eller den departementet bestemmer.» Det gis altså en adgang for departementet til å beslutte at for eksempel klassifikasjonselskapene skal utstede sertifikatene. Dette vil være regulert gjennom avtale. Der klassifikasjonselskapene har fått delegert myndighet, utsteder de normalt også sertifikatene ved avsluttet kontroll.

Første ledd sier videre hva sertifikatet skal vise, nemlig at skipet oppfylte krav som fastsatt i eller i medhold av loven på det tidspunktet sertifikatet ble utstedt. Sertifikatet er ikke å regne som dokumentasjon på at alt til enhver tid er i orden. Det kan ha skjedd endringer etter at sertifikatet ble utstedt som vil kunne gjøre oppdatering av sertifikatet nødvendig. Rederiet har i slike tilfeller en plikt til å sørge for at tilsynsmyndigheten får mel-



ding om dette, slik at nytt sertifikat eventuelt blir utstedt. Denne plikten fremgår av § 43 fjerde ledd om at rederiet har plikt til å be om besiktelse for å oppfylle krav etter lov eller forskrift, og § 47 første og tredje ledd som fastsetter at rederiet skal gi melding og rapport om forhold som er av betydning for tilsynsmyndigheten å kjenne til. Det kan være ombygginger, skader fra kollisjoner eller grunnstøting, endring av fartsområdet, endring av bemanningsforhold, etc.

Annet ledd fastsetter at sertifikatet kan inneholde særskilte vilkår. For eksempel kan det settes som vilkår at et bulkskip ikke skal laste mer enn til et visst nivå i det enkelte lasterom eller bare med en viss type last, eller at det settes et maksimalt antall passasjerer et skip kan føre. Det fremgår og av annet ledd at sertifikatet til enhver tid skal være tilgjengelig om bord. Det er ikke tilstrekkelig å ha sertifikatet i rederikontorene på land. Bakgrunnen for dette kravet er at det skal kunne fremvises for tilsynsmyndighet i inn- eller utland ved kontroller. Elektroniske sertifikater vil være å anse som tilgjengelige så lenge det er mulig å lese og verifisere dem om bord samt at de ikke kan manipuleres.

Tredje ledd gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om sertifikater. Bokstav a gir hjemmel til å fastsette hvilke sertifikater et skip skal være utstyrt med. Sentrale sertifikater er fartssertifikat, passasjersertifikat, lastelinjesertifikat, sikkerhetsertifikat for konstruksjon av lasteskip og sikkerhetsertifikat for utstyr. Bokstav d gjelder anerkjennelse av utenlandske sertifikater. Utgangspunktet i dag er at ved overføring av skip fra utenlandske registre til et av de norske registrene, skal norske myndigheter utstede nye sertifikater. Særlig regler om overføring mellom registre innenfor EØS er oppstilt i forordning 789/2004/EF.

#### *Til § 14 Navigering*

Bestemmelsen tilsvare sjøloven § 132 og § 506 om sjøveisregler m.m. Første ledd fastsetter at skipet skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier. Skipet skal m.a.o. navigeres på en sikker og trygg måte for å unngå ulykker. De internasjonale sjøveisreglene må følges, radar, sjøkart og andre navigasjonshjelpemidler må anvendes, reglene om vakthold, jf. § 15 annet ledd, må ivaretas og dessuten må de som har sitt arbeid om bord utvise den nødvendige årvåkenhet og påpasselighet. Selv om sjøveisreglene i mange tilfeller vil ha stor betydning for om navigeringen skal anses som sikker, har normen i første ledd en selvstendig betydning.

Annet ledd gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om sikker navigering. Bokstav b gjelder bruk av navigasjonshjelpemidler og viderefører sjødyktighetsloven § 50. Bokstav c gir departementet hjemmel til å gi forskrift om skipsbøker og føring av dem, samt andre skipspapirer. Hjemmelen til å gi regler om skipsbøker og føringen av dem finnes i dag i sjøloven § 471. Det er imidlertid naturlig at det vesentlige av innholdet i sjøloven § 471 videreføres i forskrift. Skipsbøker vil omfatte både maskindagbok, dekkdagbok, lastedagbok og radiodagbok etc., selv om ikke alle disse dagbøkene knytter seg til navigering. Paragraf 33 annet ledd bokstav e gir departementet hjemmel til å gi forskrift om dagbokføring av behandling av skadelige stoffer. Når det gjelder hjemmelen til å gi forskrift om andre skipspapirer, er dette en videreføring av sjøloven § 506 nr. 6, som gir Kongen hjemmel til å gi regler om hvilke skipspapirer som skal finnes om bord. Bokstav d gjelder tiltak hvor skipet eller et annet skip er i havsnød og viderefører sjøloven § 506 nr. 2 og 3. Bokstav e er en videreføring av sjøloven § 506 nr. 4. Se for øvrig punkt 10.4.4.

#### *Til § 15 Bemanning og vakthold*

Bestemmelsen stiller generelle krav til skipets bemanning (antall, sammensetning) og til vaktgående personell, i motsetning til §§ 16 til 18, som fastsetter konkrete krav til det enkelte besetningsmedlem. Bemanning og vakthold må sees i sammenheng med § 24 om hviletid, ettersom overholdelse av hviletidsbestemmelsene til dels får innvirkning på bemanningens størrelse og ordningen av vaktholdet om bord.

Første ledd fastslår at skipet skal være bemannet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. I dette ligger for det første at skipet i alle fall må tilfredsstille kravene til minimumsbemanning. Minimumsbemanningen tilsvare det som i dag kalles sikkerhetsbemanning. Det er imidlertid ikke gitt at kravene til minimumsbemanning alltid utgjør en sikkerhetsmessig forsvarlig bemanning. Rederiet må derfor foreta en vurdering av hva som er sikkerhetsmessig forsvarlig bemanningsnivå for dets skip. Ved denne vurderingen vil hvilke farvann skipet seiler i (for eksempel stor kystfart eller Nordsjøfart), årstiden, erfaringen til besetningen, osv., kunne få betydning.

Annet ledd stiller krav til vaktholdet om bord og er dag er hjemlet i sjøloven § 506 nr. 1. Med vakthold her siktes det først og fremst til de vaktordninger som er etablert på bro og i maskin, og ikke til det som i normal språkbruk forstås med vakthold, nemlig å holde vakt for å hindre at uved-

kommende får adgang, jf. § 39. Selv om forsvarlig vakthold er et element ved fastsettelsen av minimumsbemanningen, er det naturlig å fremheve vakthold særskilt fordi det er et viktig tiltak for sikkerheten på skipet.

Tredje ledd gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om bemanning og om vakthold. Sjødyktighetsloven § 93 annet ledd gir i dag Kongen hjemmel til å utferdige forskrifter om skipenes bemanning.

#### *Til § 16 Kvalifikasjonskrav og personlige sertifikater*

Bestemmelsen omhandler primært faglige kvalifikasjonskrav og fremstår som en forenklet videreføring av lov 5. juni 1981 nr. 42 om sertifikatpliktige stillinger på norske skip, borefartøy og andre flyttbare innretninger i sjøen (sertifiseringsloven). Se for øvrig punkt 10.5.4.

Første ledd første punktum setter som krav at den som har sitt arbeid om bord må ha de kvalifikasjoner og eventuelle sertifikater som kreves for den aktuelle stillingen eller det arbeid som skal utføres. Henvisningen til «eller det arbeidet som skal utføres» sikter primært mot arbeidsoppgaver som ikke er knyttet til stillingsfunksjonen. Bestemmelsen er en videreføring av sertifiseringsloven § 1 om sertifikatplikt. Paragraf 16 nevner bare skip, mens sertifiseringsloven også nevner borefartøy og andre flyttbare innretninger. For disse kan bestemmelsen gjøres gjeldende gjennom § 2 annet ledd bokstav a.

Grunnen til at det stilles krav om kvalifikasjoner og «eventuelle sertifikater» og ikke bare om sertifikater, er at det finnes stillinger om bord på skip hvor sertifikater ikke er nødvendige. Første ledd annet punktum fastsetter at sertifikatet skal vise at de nødvendige krav for stillingen var oppfylt ved sertifikatets utstedelse. Uttrykket «vise» sikter ikke til at sertifikatet selv skal «vise» at kravene er oppfylt.

Annet ledd gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om sertifikatpliktige stillinger og om kvalifikasjoner.

Etter bokstav e kan departementet gi forskrifter om adgangen til å inndra sertifikater. Det siktes her til tilbaketrekking dersom innehaveren ikke lenger fyller vilkårene for å gjøre den tjeneste sertifikatet gjelder eller grunnlaget for sertifikatet ikke er til stede. Departementet gis hjemmel til å gi forskrifter om adgangen til å fravike kravene etter første ledd i bokstav f. Det må legges til grunn at det foreligger spesielle grunner for å gjøre et slikt fravik nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fraviket kan dessuten bare skje når det ikke er i strid med internasjonal overens-

komst Norge har sluttet seg til. En eventuell videreføring av deler av mønstringsbestemmelsene som er gitt i og i medhold av mønstringsloven, kan gis etter bokstav g.

#### *Til § 17 Helsekrav*

Bestemmelsen viderefører sjømannsloven § 26 første og annet ledd i en noe forenklet form, men skal forstås på samme måte. Se for øvrig punkt 10.5.4.

Første ledd første punktum stiller krav om at den som har sitt arbeid om bord må være fysisk og psykisk skikket til tjenesten og ikke utgjøre en fare for andre om bord. Fysisk skikket innebærer krav om at vedkommendes helse (sykdommer og tilstander, inklusive syn og hørsel) er i orden. Kravet om psykisk skikkethet innebærer bl.a. at vedkommende ikke skal ha noen psykisk lidelse som gjør ham eller henne uegnet til tjeneste.

Annet punktum fastsetter at vedkommende arbeidstaker skal legge frem helseerklæring og har plikt til å la seg undersøke av lege når skipsføreren finner grunn til å kreve det. Plikten til å legge frem helseerklæring inntreer i utgangspunktet når tjenesten om bord skal tiltres. I plikten til å legge frem helseerklæring ligger også implisitt en plikt til å gå til regelmessig helseundersøkelse, da helseundersøkelsen er en forutsetning for å få utstedt helseerklæring. Skipsføreren er imidlertid gitt hjemmel til å kreve at den som har sitt arbeid om bord lar seg undersøke av lege også utenom de vanlige intervallene. Bakgrunnen for regelen er at det kan skje endringer i en persons helsetilstand som gjør legeundersøkelse nødvendig.

Annet ledd gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om de kravene som stilles etter første ledd. Bokstav a til d gir eksempler på hva det kan gis forskrifter om.

Bokstav d gjelder klagenemnd, som er en fagnemnd som tar stilling til vedtak truffet av sjømannslege og til søknader om fravik av lovens krav. Det vil være naturlig at forskrifter om klagenemnd også hjemler regler om klageadgang, for eksempel pga. nektelse av helseerklæring. Bokstav e gjelder innberetning av yrkesskader og yrkessykdommer og viderefører sjømannsloven § 26 sjette ledd. Bokstav e vil særlig gjelde legens plikt til å innberette, ettersom rederiets plikt til å melde fra om skader og sykdom er omfattet av § 47 annet ledd.

#### *Til § 18 Minstealder*

Bestemmelsen viderefører sentrale elementer i sjømannsloven § 4 i en forenklet form, og stiller

krav om en viss alder for å kunne gjøre tjeneste på skip. Se for øvrig punkt 10.5.4.

Etter første ledd må den som har sitt arbeid om bord på skip ha fylt 16 år. Dette er aldersgrensen som er fastsatt i sjømannsloven § 4 første ledd annet punktum for innenriks fart, som gjennomfører ILO konvensjon nr. 180 artikkel 12 og direktiv 1999/63/EF. Departementet er av den oppfatning at 16 år danner et naturlig utgangspunkt for regler om minstealder.

Annet ledd gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om minstealder.

Etter bokstav a kan det gis forskrift om høyere minstealder for visse fartsområder, skip og stillinger. Sjømannsloven § 4 første ledd første og annet punktum setter høyere aldersgrense for utenriks fart (først fra det kalenderår man fyller 17 år) og for den som skal gjøre tjeneste som maskinist (18 år).

Bokstav b gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om vilkår for at personer mellom 16 og 18 år kan tjenestegjøre om bord, og særlige verneiltak for disse. Hensynet bak bestemmelsen er å beskytte ungdom mot enkelte operasjoner, nattarbeid og lignende.

Etter bokstav c kan departementet gi forskrifter om adgangen til å fravike kravene etter første ledd. For den som omfattes av nevnte ILO konvensjon og direktiv vil det ikke være anledning til å fravike 16 års grensen dersom det utføres arbeid mot vederlag eller godtgjørelse på annen måte. Bestemmelsen er likevel ikke til hinder for at ungdom under 16 år får adgang til å være om bord som ledd i skolegang eller utdanning.

#### *Til § 19 Skipsførerens plikter etter dette kapitlet*

Bestemmelsen regulerer hvilke plikter skipsføreren har i tilknytning til de lovbestemmelsene som er inntatt i kapittel 3 og har ingen direkte parallell i sjødyktighetsloven. Skipsførerens plikter etter sjødyktighetslovens § 106 var mer omfattende enn tilsvarende plikter etter skipssikkerhetsloven. Overtreddelse av bestemmelsen er straffesanksjonert i § 60. Se for øvrig punkt 8.3.4.

I første ledd er det angitt hvilke forhold skipsføreren skal sørge for når det gjelder skipets tekniske og operative sikkerhet. At skipsføreren skal «sørge for» bestemte forhold, innebærer at han har primæransvaret for at sikkerheten på angjeldende punkter er på det nivået vedkommende lovbestemmelser med tilhørende forskrifter forutsetter. Han må treffe de tiltak som er nødvendige for at skipet skal holde den tekniske og operative standarden som er angitt. Rederiet har et overordnet ansvar for

de forhold som skipsføreren etter første ledd skal sørge for, og skal bl.a. sette ham i stand til å oppfylle sine plikter. Gjør ikke rederiet det, må han reagere, eventuelt ved å unnlate å ta skipet fra havn inntil det nødvendige sikkerhetsnivået er gjenopprettet. Rederiets alminnelige «påse» plikt vil også gjelde de mer detaljerte pliktene i sjøloven som bestemmelsen viser til.

Hensikten med henvisningen i første ledd bokstav a til sjølovens § 131 første ledd er at den delen av § 131 som omhandler behandlingen av lasten, gjelder fullt ut. Sjølovens bestemmelse må betraktes som en presisering av skipssikkerhetsloven. Hensikten med henvisningen i første ledd bokstav b til sjølovens §§ 132 og 133 er at disse bestemmelsene vil gjelde fullt ut. Sjølovens bestemmelser er noe mer detaljerte enn skipssikkerhetslovens bestemmelse, men materielt sett like.

Skipsførerens plikt til å sørge for at andre som har sitt arbeid om bord får kunnskap om sentrale forhold knyttet til skipet og skipets drift følger av første ledd bokstav d. Denne familiariseringen skal de først og fremst få ved tiltreden til stilling om bord på skipet, men gjelder og dersom noen får andre eller nye arbeidsoppgaver i løpet av tiden om bord. Plikten er således både generell og spesifikk for de plikter som påhviler stillingen. Noen generell opplæringsplikt følger imidlertid ikke av bokstav d. Det er heller ingen plikt etter bokstav d til å trene og samkjøre personell forut for at skip settes i drift, eller gi en grundig opplæring i skipets utstyr og egenskaper som gjerne er nødvendig før skip settes i drift eller tilsvarende. Disse pliktene ligger hos rederiet.

Bestemmelsen i bokstav d er særegen sammenlignet med skipsførerens øvrige «sørge for» plikter, idet den ikke er knyttet opp til en bestemt lovbestemmelse i kapitlet, men hører tematisk inn under § 16.

Annet ledd beskriver skipsførerens medvirkningsplikter knyttet til andre funksjonskravsbestemmelser i kapittel 3. I disse tilfellene påhviler primærplikten – plikten til å sørge for vedkommende forhold – rederiet. Fordi en rekke av pliktene knytter seg til driftsmessige forhold, der skipsføreren har det daglige tilsynet, har det vært naturlig å pålegge skipsføreren en uttrykkelig medvirkningsplikt. Han skal altså aktivt delta i og gjøre sitt til at vedkommende funksjonskrav oppfylles, men han sitter ikke med primæransvar for at dette faktisk kommer til utførelse.

Medvirkningsplikt for at nødvendige og gyldige sertifikater finnes om bord, følger av annet ledd bokstav b. Blir skipsføreren klar over at det foreligger mangler eller unøyaktigheter ved certifi-

katene, eller at det er skjedd noe etter at sertifikatene ble utstedt, må han derfor informere rederiet om dette, slik at rederiet får mulighet til å treffe nødvendige tiltak og underrette tilsynsmyndigheten. Medvirkningsplikten etter annet ledd bokstav b omfatter bl.a. plikt til ikke å gå til sjøs med et skip som ikke har gyldige sertifikater, og plikt til å melde fra til rederiet om feil eller mangler ved sertifikater.

I annet ledd bokstav c henvises også til sjølovens § 131 første ledd. Skipssikkerhetsloven gjør bemanning til en medvirkningsplikt for skipsføreren, mens sjøloven bruker uttrykket «sørge for». Begrepsbruken i skipssikkerhetsloven har et helt bestemt innhold, og meningen er at skipsføreren skal medvirke til at skipet er sikkerhetsmessig forsvarlig bemannet, mens rederiet har hovedansvaret for bemanningen. I de aller fleste tilfeller er det rederiet som står for bemanning av skip, tidvis ved å benytte seg av bemanningsagenter. Skipsføreren må bl.a. medvirke til at skipet til enhver tid er i samsvar med bemanningsoppgaven og treffe tiltak dersom det oppstår forhold underveis som får innvirkning på denne, og ellers unnlate å gå til sjøs uten tilstrekkelig bemanning. Innholdet i sjøloven § 131 første ledd som gjelder bemanning, må også forstås på samme måte.

Uttrykket «behørig kvalifisert» i bokstav d omfatter å ha kompetanse som kreves for den aktuelle stillingen, eller det arbeid som skal utføres. Se for øvrig merknaden til § 16. Bestemmelsen omfatter også kravene i § 17.

*Til § 20 Plikter etter dette kapitlet for andre som har sitt arbeid om bord*

Bestemmelsen regulerer hvilke plikter andre enn skipsføreren som har sitt arbeid om bord har i tilknytning til de lovbestemmelsene som er inntatt i kapittel 3. Sjødyktighetsloven inneholdt ingen tilsvarende bestemmelse. Brudd på plikter etter bestemmelsen kan føre til at den som har sitt arbeid om bord kan pålegges straffansvar etter § 61. Det vises for øvrig til punkt 7.4.4 og 8.3.4.

Første ledd angir i hvilken utstrekning andre enn skipsfører som har sitt arbeid om bord plikter å medvirke til at funksjonskrav oppstilt i ulike bestemmelser i kapittel 3 blir oppfylt. Skipsføreren plikter i denne forbindelse fremgår av § 19, slik at det her bare er andres plikter som er regulert. Det er en plikt til å medvirke, ikke en plikt til å sørge for at vedkommende funksjonskrav oppfylles. Medvirkningsplikten er relativ og avhenger av vedkommendes stilling om bord. I dette ligger at

kravene til medvirkning vil kunne variere, avhengig av om vedkommende har en høy eller en lav stilling om bord, om vedkommende forhold særlig er knyttet opp mot visse stillinger, osv.

Bokstav b fastslår en medvirkningsplikt knyttet til oppfyllelse av kravene i § 12 om at skipet skal være sikkerhetsmessig forsvarlig lastet og ballastet, og at lasting og lossing for øvrig skjer på sikker måte. Den primære «sørge for» plikten ligger i disse tilfellene på skipsfører. Det er imidlertid nødvendig at andre som har sitt arbeid om bord har en plikt til å medvirke til at de krav som er fastsatt i lovgivningen på dette punkt, faktisk blir gjennomført. Det er imidlertid bare de personer som i kraft av sin stilling har arbeidsoppgaver knyttet til laste- og losseoperasjoner i vid forstand som her vil være omfattet av medvirkningsplikten.

Bokstav c pålegger den som har sitt arbeid om bord en plikt til å medvirke til at navigeringen av skipet skjer på sikker måte. Primærplikten til å sørge for sikker navigering påhviler skipsføreren i henhold til § 19 første ledd bokstav c. Medvirkningsplikten i bestemmelsen er i første rekke rettet mot øvrige dekksoffiserer, og kan være omfattende. Navigeringen og behandlingen av skipet skal være i tråd med lov, forskrift og godt sjømannskap om det er førstestyrmannen, annenstyrmannen eller skipsføreren som fører skipet. Losloven vil fortsatt regulere losens ansvar for losingen. Bestemmelsen gjør det også til en medvirkningsplikt for andre som har sitt arbeid om bord til å føre skipsbøker på korrekt måte. Dette er først og fremst en medvirkningsplikt til vaktgående dekksoffiserer om å føre dekksgjøgner på korrekt måte.

Bokstav d pålegger andre enn skipsfører som har sitt arbeid om bord en medvirkningsplikt knyttet til vaktholdet om bord. Det vil etter omstendighetene kunne være tale om en relativt omfattende medvirkningsplikt, eksempelvis for den som er satt til å holde utkikk på broen. Vedkommende må gjøre sitt for å sette skipsføreren i stand til å oppfylle sin «sørge for» plikt etter § 19 første ledd bokstav c, slik at vaktholdet om bord kan foregå i tråd med funksjonskravet i § 15 annet ledd.

Bokstav e pålegger en medvirkningsplikt på andre enn skipsfører som har sitt arbeid om bord mht. å ha de nødvendige kvalifikasjoner etter § 16 og en gyldig helseerklæring etter § 17. Begge deler er forhold som vedkommende relativt enkelt kan bringe på det rene, og eventuelt kan fremskaffe, og det er en slik aktivitetsplikt som her er pålagt. Den primære og selvstendige plikten til å sørge for at slike forhold er i orden, påhviler imidlertid rederiet.

Annet ledd gir departementet mulighet for å gi nærmere forskrifter om de plikter den som har sitt arbeid om bord har etter første ledd.

#### Kapittel 4 Personlig sikkerhet

##### *Til § 21 Sikkerhetsinnretninger og utstyr*

Bestemmelsen viderefører i hovedtrekk sjødyktighetsloven § 42. Med «innretninger og utstyr» siktes bl.a. til sikring av farlige kraner, rekkverk samt diverse innretninger til vern mot skader på liv og helse for de som arbeider om bord. Personlig verneutstyr, som verneklær og vernesko, faller utenfor bestemmelsen, men er regulert i § 22, se særlig forskriftshjemmelen i annet ledd bokstav c. Sjødyktighetsloven § 42 er relativ i den forstand at innretningene, utstyret, sikkerhetstiltakene og forholdsreglene skal stå i forhold til skipets størrelse, konstruksjon, fart og øvrige forhold. Denne relativiteten er det ikke meningen å videreføre fullt ut i § 21. Kravene til innretninger og utstyr til vern av liv og helse for de som arbeider om bord, er i utgangspunktet uavhengige av skipets fart og størrelse. Det ligger imidlertid en viss fleksibilitet i lovens ordlyd når det stilles krav om «nødvendige» innretninger og utstyr. Flexibiliteten etter § 21 er imidlertid betydelig mindre enn etter de andre bestemmelsene i kapittel 4.

Begrepet forurensning i annet ledd bokstav c henspeiler til forurensning i arbeidsmiljø sammenheng og ikke i betydningen forurensning av det ytre miljø. Forskriftshjemmelen legger opp til at momentene i sjødyktighetsloven § 42 nr. 1 bokstav d videreføres. Begrepet fysiske faktorer i bokstav d er en samlebetegnelse for negativ, fysisk påvirkning som arbeidstakere kan bli utsatt for. Det kan dreie seg om støy, vibrasjoner og rystelser, samt diverse former for stråling. Forskriftshjemmelen er dermed til dels overlappende med bokstav c.

Se for øvrig punkt 11.1.4.

##### *Til § 22 Tilrettelegging og utføring av arbeidet om bord*

Bestemmelsen fremstår som en videreføring av hovedtrekkene i sjømannsloven § 40 nr. 1 første ledd annet og tredje punktum. Første ledd første punktum fastsetter at arbeidet om bord skal tilrettelegges og utføres slik at hensynet til liv og helse og til et psykososialt arbeidsmiljø er ivarettatt på en god og hensiktsmessig måte. Tilrettelegging vil omfatte en rekke forskjellige tiltak, alt fra å sette opp fornuftige vaktlister, å sette mannskapet til arbeidsoppgaver de er egnet for og til å sørge for at de som jobber om bord har riktig verneutstyr. Enkelte av tiltakene vil også kunne omfattes av

andre bestemmelser i loven, for eksempel §§ 15, 21 og 24. I kravet til ivaretagelse av et psykososialt arbeidsmiljø ligger bl.a. at arbeidet skal legges til rette for at integriteten og verdigheten til den som arbeider om bord ivaretas. Vedkommende skal ikke utsettes for trakassering, og arbeidet skal søkes utformet slik at det gir mulighet for kontakt og kommunikasjon med andre som arbeider om bord. Elementene som angis i arbeidsmiljølov § 4-3 vil også være aktuelle på skip.

Første ledd annet punktum angir at det ved tilretteleggingen skal tas hensyn til den enkeltes forutsetninger for å kunne utføre arbeidet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Regelen er en videreføring av sjømannsloven § 40 nr. 1 første ledd annet punktum. Ved tilretteleggelsen må det bl.a. ses hen til den enkeltes kompetanse, erfaring, samt fysiske, psykiske og helsemessige forutsetninger. Tilretteleggelsen kan også etter en konkret vurdering tilsi en omplassering. Bestemmelsen må dels ses i sammenheng med §§ 16 til 18.

Annet ledd bokstav a gjelder kartlegging av farer og iverksettelse av hensiktsmessige tiltak. Farene kan for eksempel bestå i farefulle arbeidsoperasjoner, farlige stoffer, fare for stråling, forgiftning og liknende. Farene vil kunne bli kartlagt gjennom risikovurderinger som foretas som et ledd i sikkerhetsstyringssystemet. Risikovurderinger er også et viktig element i forhold til de arbeidsoperasjonene som skal utføres («sikker jobb analyse»). På bakgrunn av disse vurderingene skal det iverksettes tiltak for å unngå eller redusere de farene som blir påvist. Tiltak kan være installering av verne- og sikkerhetsinnretninger eller sikkerhetsutstyr, jf. § 21, utarbeidelse av instruksjoner, prosedyrer m.v, jf. § 7. Skal risikovurderinger og tiltak ha noen effekt, må de som har sitt arbeid om bord få opplæring, øvelse og instruksjon om utførelse av arbeidsoppgaver og om de farer som er forbundet med arbeidet, jf. bokstav b. Med sikkerhets- og verneutstyr menes personlig verneutstyr som hjelmer, tettsittende briller, hørselsvern, arbeidsflytevester, sikkerhetsseler og vernefottøy og lignende. Forskriftshjemmelen i bokstav d om plikt til å informere og drøfte gjelder kun forhold knyttet til personlig sikkerhet. Øvrige forhold reguleres av sjømannsloven. Det er særlig vesentlige spørsmål om tilretteleggelsen av arbeidet som vil falle inn under bokstav d.

Se for øvrig punkt 11.1.4.

##### *Til § 23 Arbeidstid*

Bestemmelsen inneholder de viktigste reglene om arbeidstiden fra lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidsti-

den og hviletiden på skip. Første ledd fastsetter at den alminnelige arbeidstid skal være 8 timer i døgnet, med ett døgn hvile i hver uke og hvile på offentlige fridager. Regelen er en videreføring av lov om arbeidstiden på skip § 3 nr. 1. Regelen er ikke til hinder for at det eventuelt arbeides mer enn her fastsatt.

I annet ledd gis departementet hjemmel til i forskrift å fravike første ledd. Eventuelle fravik må ikke være i strid med de internasjonale forpliktelser som regulerer arbeidstid. «Sikkerhetsmessige forhold» som kan nødvendiggjøre ekstraarbeid, kan være arbeid for å trygge skipets egen sikkerhet eller for å hjelpe andre skip eller personer i nød på havet. Ekstraarbeid som følge av sikkerhetsmessige forhold er i dag regulert i arbeidstidsloven § 7. Det forutsettes at en rekke av de øvrige arbeidstidsbestemmelsene i arbeids- og hviletidsloven videreføres i forskrifts form.

Se for øvrig punkt 11.2.4.

#### *Til § 24 Hviletid*

Bestemmelsen viderefører de viktigste reglene om hviletiden fra lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden og hviletiden på skip. Første ledd er en videreføring av arbeidstidsloven § 12 nr. 1 og 2.

Annet ledd er en videreføring av arbeidstidsloven § 12 nr. 3 og omfatter nødssituasjoner knyttet til liv, helse, miljø og materielle verdier. Den innebærer at det kan gjøres unntak fra bestemmelsens første ledd, uten at det er nødvendig å oppfylle vilkårene i tredje ledd om tariffavtale.

Tredje ledd om fravik ved bindende tariffavtale viderefører arbeidstidsloven § 16 nr. 1 første punktum og nr. 2.

Fjerde ledd bokstav a viderefører arbeidstidsloven § 16 nr. 4, mens bokstav b viderefører arbeidstidsloven § 1a. Fravik må være i samsvar med de internasjonale forpliktelsene om hviletid. Resten av reguleringen i lov om arbeidstiden på skip forutsettes videreført på forskriftsnivå.

Se for øvrig punkt 11.2.4.

#### *Til § 25 Bo- og fritidsmiljø*

Bestemmelsen er en videreføring av sjødyktighetsloven § 43. Uttrykket «godt arbeidsmiljø» henspiller bare på arbeidsmiljø i sikkerhetsmessig betydning. Det innebærer bl.a. at rommene skal være plassert på en slik måte og ha en slik standard at de som jobber om bord kan sove godt, slik at de kan gjøre en god og sikker jobb på skipet.

#### *Til § 26 Forpleining*

Bestemmelsen er en videreføring av sjømannsloven § 41 og sjødyktighetsloven § 52 første ledd. Første ledd stiller krav om at de som arbeider om bord skal få god og tilstrekkelig kost. Med dette menes at de som arbeider om bord skal få fri forpleining. Kvaliteten på forpleiningen skal være i samsvar med matloven og bestemmelser gitt i medhold av den. Plikten til å sørge for at mannskapet får god og tilstrekkelig kost ligger hos rederiet, jf. § 6 annet ledd, og ikke hos skipsføreren slik som i sjømannsloven § 41 første ledd første punktum. Skipsføreren har imidlertid en medvirkningsplikt på dette punkt, jf. § 29 annet ledd bokstav b.

#### *Til § 27 Legemidler og behandling av syke*

Bestemmelsens første ledd er en videreføring av sjødyktighetsloven § 52 annet ledd, og fastsetter at skipet skal være utstyrt med legemidler og annet som er nødvendig til behandling av syke og skadede og til forebygging av sykdom om bord. Sjødyktighetsloven § 52 annet ledd nevner også desinfeksjonsmidler og sykepleieartikler. Dette er ikke nevnt uttrykkelig i skipssikkerhetsloven, men er typisk ting som faller inn under «annet som er nødvendig».

Annet ledd slår fast at syke og skadede i nødvendig utstrekning kan tas under behandling. I dag er retten for skipsføreren til å behandle syke hjemlet i sjødyktighetsloven § 106 første ledd om at det påhviler skipsføreren å ivareta de ombordværendes sikkerhet og tarv. «Syke og skadede» omfatter både de som arbeider om bord og eventuelle passasjerer. Med «tas under behandling» menes først og fremst begrenset medisinsk behandling og utlevering av legemidler. Der omstendighetene tillater det, forutsettes at lege kontaktes før behandling skjer ved alvorlige eller atypiske tilfeller. I motsetning til i sjødyktighetsloven holder forskriftshjemmelen det åpent om også andre enn skipsføreren kan gis rett til å ta syke og skadede under behandling.

Se for øvrig punkt 11.4.4.

#### *Til § 28 Verneombud og arbeidsmiljøutvalg*

Bestemmelsen er en videreføring av sjømannsloven § 40 nr. 2 og 3. «Arbeidsmiljøutvalg» tilsvarer det tidligere verne- og miljøutvalget. Første ledd første punktum fastsetter at verne- og miljøarbeid på skip ikke skal være ad-hoc basert, men være i en organisert form. Det er rederiet som er primæransvarlig for å organisere verne- og miljøarbeidet på skipet, i motsetning til sjømannsloven. I kravet om

at verne- og miljøarbeidet skal være organisert, ligger også et krav om at verneombudet og medlemmer i arbeidsmiljøutvalget skal få nødvendig opplæring. Utgiftene til organisering og opplæring i verne- og miljøarbeid skal rederiet dekke og ligger implisitt i rederiets plikt til å organisere verne- og miljøarbeidet. I annet ledd bokstav c fastsettes at departementet gir regler om samordning av verne- og miljøarbeid. Bestemmelsen er en videreføring av sjømannsloven § 40 nr. 3 bokstav b. Med dette menes bl.a. regler om at rapporter om skader, ulykker etc. skal gjennomgås og evalueres, slik at det sikkerhetsfremmende arbeidet kan utvikles.

#### *Til § 29 Skipsførerens plikter etter dette kapitlet*

Bestemmelsen inneholder hvilke plikter skipsføreren har i forhold til personlig sikkerhet, og har ingen direkte parallell i gjeldende rett. I første ledd bokstav a fastsettes at skipsføreren skal sørge for at arbeidet om bord er tilrettelagt slik at det kan utføres sikkerhetsmessig forsvarlig. I sjømannsloven er plikten til å sørge for at arbeidet er ordnet slik at sjømannens liv, helse og velferd ivaretas, lagt på skipsføreren. I skipssikkerhetsloven vil plikten ligge både på rederiet og på skipsføreren. Skipsføreren skal sørge for at arbeidet er sikkerhetsmessig forsvarlig tilrettelagt, jf. § 29 første ledd bokstav a, mens rederiet har en overordnet plikt til å påse at bestemmelsen etterleves og at skipsføreren settes i stand til å oppfylle sin «sørge for» plikt, jf. § 6.

Kravene skipsføreren må etterleve for å sørge for sikkerhetsmessig forsvarlig tilrettelegging, er uttrykt i § 22. Uttrykket «sikkerhetsmessig forsvarlig» er ikke brukt i § 22, men uttrykket er ment som en henvisning til samtlige krav som oppstilles der. Det vil si at det er skipsføreren som skal sørge for at bl.a. arbeidet er tilrettelagt og utført slik at hensynet til liv og helse og til et psykososialt arbeidsmiljø er ivaretatt, jf. § 22 første ledd første punktum. Bokstav b fastsetter at skipsføreren skal sørge for at den fastsatte hviletiden overholdes og viderefører arbeids- og hviletidslovens § 4 nr. 2. Skipsføreren vil være nærmest til å ordne arbeidet slik at den enkelte om bord får tilstrekkelig hvile, mens både rederiet og skipsfører ved hjelp av vaktlistene og registreringsskjemaer vil kunne føre kontroll med at hviletiden overholdes. I rederiets overordnede ansvar ligger bl.a. en forpliktelse til en systematisk gjennomgang av registreringsskjemaer for å se om det foreligger regelmessige brudd på hviltidsbestemmelsene og eventuelt vurdere om bemanningen da er tilstrekkelig eller om arbeidet bør organiseres på en annen måte.

Annet ledd bokstav a gjelder skipsførerens plikt til å medvirke til at skipet har nødvendige innretninger og utstyr og at det er truffet nødvendige sikkerhetstiltak, samt forholdsregler for å sikre de som arbeider om bord, jf. § 21. Det vil si at skipsføreren skal medvirke til at rederiets primære plikt etter § 21 blir oppfylt. Skipsføreren vil mer eller mindre kontinuerlig være om bord på skipet og således ha god oversikt over hvordan skipets innretninger og utstyr fungerer. Dersom noe ikke skulle fungere, eller det er truffet mangelfulle sikkerhetstiltak, vil skipsføreren måtte varsle rederiet om dette, slik at det blir reagert. Skipsføreren kan også medvirke til at bestemmelsen etterleves ved å bidra til at utstyr blir reparert underveis, dersom dette er hensiktsmessig og mulig.

Uttrykket «i samsvar med» i bokstav b er ment som en henvisning til samtlige krav som oppstilles i §§ 25 og § 26. Bokstav c gjelder skipsførers plikt til å medvirke til at skipet er utstyrt med nødvendige legemidler m.v. Paragraf 27 fastsetter at skipet skal være utstyrt med legemidler og annet som er nødvendig til behandling av syke og skadede og til forebygging av sykdom om bord. Skipsførerens «medvirke til» plikt knytter seg til alle disse forholdene, selv om det bare er plikten til å sørge for at skipet er utstyrt med legemidler som uttrykkelig nevnes i bokstav c. Rederiet skal sørge for at skipet har de nødvendige legemidlene mv. om bord, jf. § 6 annet ledd. Skipsføreren skal medvirke til dette ved jevnlig å sjekke beholdningen av skipsmedisin og varsle rederiet ved eventuelle avvik. Oppbevaring og utlevering av skipsmedisin må også skje på en forsvarlig måte.

Se for øvrig punkt 8.3.4.

#### *Til § 30 Plikter etter dette kapitlet for andre som har sitt arbeid om bord*

Bestemmelsen er en delvis videreføring av sjømannslovens § 40 nr. 1 annet ledd. På samme måte som andre medvirkningsbestemmelser vil medvirkningsplikten være mer omfattende for personell i ledende stillinger eller funksjoner, for eksempel den som leder en arbeidsoperasjon.

Første ledd bokstav a fastsetter at andre som har sitt arbeid om bord skal medvirke til at det er truffet nødvendige sikkerhetstiltak for å sikre liv og helse for de som arbeider om bord, jf. § 21 første ledd. I motsetning til skipsføreren, som skal medvirke til at samtlige krav etter § 21 oppfylles, skal de andre bare medvirke til at det er truffet nødvendige sikkerhetstiltak. Bakgrunnen er at dette dreier seg om konkrete tiltak, som de ofte vil ha gode forutsetninger til å vite om er tilstrekkelige.

Bokstav b gjelder den plikt andre som har sitt arbeid om bord har til å medvirke til at arbeidet er tilrettelagt slik at det kan utføres sikkerhetsmessig forsvarlig. Skipsføreren skal sørge for at dette skjer, jf. § 29 første ledd bokstav a, men de som arbeider om bord må medvirke til at arbeidsoperasjoner skjer på en forsvarlig måte. Den enkelte bør også bidra ved å informere skipsfører om eventuelle problemer vedkommende måtte ha i forbindelse med arbeidet samt ved å følge de påbud og instruksjoner som er fastsatt. Det vises for øvrig til punkt 7.4.4 og 8.3.4.

## Kapittel 5 Miljømessig sikkerhet

### *Til § 31 Forbud mot forurensning*

Bestemmelsen er delvis en videreføring av sjødyktighetsloven § 113 første ledd, § 111 annet ledd, §§ 112 og 115. Se for øvrig punkt 12.4.

Første ledd fastslår som et alminnelig prinsipp at det er forbudt å forurense det ytre miljøet fra skipet. Dette uttrykket omfatter så vel sjø (hav) og vassdrag som luft og jord. Det gjelder om forurensning skjer ved utslipp, dumping eller forbrenning av skadelige stoffer eller på annen måte. Begrepene «utslipp», «dumping», «forbrenning» og «skadelige stoffer» er nærmere definert i internasjonale miljøvernkonvensjoner og definert i samsvar med dette i særskilte forskrifter, jf. fjerde ledd nedenfor. Begrepet «på annen måte» vil for eksempel dekke forurensning som følge av stråling, støy eller rystelser. I sjødyktighetsloven § 113 er plikten til ikke å forurense gitt som en aktsomhetsplikt, mens det etter skipssikkerhetsloven vil fremstå som et objektive krav.

Annet ledd gir et lovbestemt unntak fra det generelle forbudet mot forurensning. Bestemmelsen tilsvare sjødyktighetslovens § 115, som igjen var basert på tilsvarende regler i MARPOL. Reglene i MARPOL er mer detaljerte enn både sjødyktighetslovens § 115 og annet ledd. Det er bl.a. et vilkår knyttet til unntaksbestemmelsen i MARPOL om at eieren (som etter skipssikkerhetsloven må forstås som rederen) eller skipsføreren ikke må ha opptrådt forsettlig eller grovt uaktsomt. Unntaket i annet ledd må forstås på samme måte. Det følger også av MARPOL at utslipp som godkjennes av administrasjonen som har jurisdiksjon i det område hvor utslippet skal finne sted, omfattes av unntaket. Bestemmelsen må for øvrig ses i sammenheng med § 37 første ledd bokstav a og straffebudet i § 65 første ledd bokstav a som setter straffetruffel mot en skipsfører som ikke har satt i verk rimelige tiltak for å unngå eller begrense virkningen av forurensning.

Tredje ledd unntar forurensning som utelukkende skyldes utforskning, utvinning og utnyttelse til sjøs av undersjøiske naturforekomster. Regelen er en videreføring av sjødyktighetsloven § 111 annet ledd. Unntaket for forurensning som følge av utslipp fra en flyttbar boreplattform får ikke anvendelse der forurensningen skyldes driften av plattformen som sådan. Utslipp i forbindelse med boring etter petroleum faller derimot inn under unntaket, og vil ikke være omfattet av dette kapitlet og forskrifter gitt i medhold av det. Slik forurensning vil isteden være omfattet av forurensningsloven. Fordi det samlede regelverket om forbud mot forurensning er ment å være heldekkende, vil ett av de to regelverkene alltid få anvendelse ved en eventuell forurensning.

Fjerde ledd fastsetter at departementet kan gi forskrifter. Den inneholder en uttrykkelig hjemmel til å gi forskrifter om fire sentrale begreper i første ledd, nemlig «skadelige stoffer», «utslipp», «dumping» og «forbrenning». I dag er disse begrepene definert i sjødyktighetsloven § 112, og de nærmere definisjoner vil fremgå av forskriftsverket. Fremmede organismer faller i dag i det vesentlige utenfor en naturlig språklig forståelse av definisjonen av begrepet «skadelige stoffer» i sjødyktighetslovens § 112 a. Disse nevnes nå uttrykkelig i bokstav a.

Ved å presisere at begrepet skadelige stoffer omfatter organismer, gir loven et nytt grunnlag for at det i forskrift etter bestemmelsene i §§ 31-36, kan stilles krav til skip om tiltak for å redusere risikoen for introduksjon og spredning av fremmede organismer fra skips ballastvann og sedimenter. Dette vil gi et grunnlag for å gjennomføre IMO's konvensjon om kontroll og behandling av ballastvann og sedimenter fra skip (ballastvannkonvensjonen). Begrepet «organismer» i lovens forstand er ment å omfatte alle typer organismer, dvs. enhver levende biologisk enhet som mikroorganismer, planter og dyr. Begrepet er videre ment å omfatte enhver del av en organisme som er i stand til å formere seg eller overføre genetisk materiale. Uttrykket vil også kunne omfatte sykdomsfremkallende bakterier eller virus (patogener).

### *Til § 32 Teknisk miljø sikkerhet*

Bestemmelsen er ny, men sjødyktighetsloven § 114 pkt. 5 gir departementet hjemmel til å fastsette forskrifter om «konstruksjon og utrustning av skipet». Bestemmelsen må sees i sammenheng med bestemmelser i kapittel 3 om tekniske og operative krav til skipet, og særlig § 9 om teknisk sikkerhet.



Bestemmelsen fremstår som presisering av § 9 i relasjon til miljømessig sikkerhet, og tar særlig sikte på bygge- og utrustningskrav som stilles for å hindre forurensning. Bestemmelsen vil bl.a. omfatte dobbeltkrog på oljetankskip, segregerte ballasttanker, arrangement for råoljevasking og egne sloptanker på tankskip og overvåknings- og kontrollsystemer for oljeutslipp og filtreringsutstyr for oljeholdig vann fra skip generelt. Bestemmelsen omfatter og utstyr for å rense utslipp til luft og rensing av ballastvann. Flere av disse forholdene kan i og for seg også anses hjemlet i § 9.

#### *Til § 33 Driften av skipet*

Bestemmelsen har ingen direkte parallell i gjeldende rett, men sjødyktighetsloven § 114 inneholder imidlertid en rekke forskriftshjemler for å sikre en forsvarlig drift av skipet i forhold til risikoen for forurensning av det ytre miljø. Bestemmelsen må sees i sammenheng med forslaget § 11 om drift og vedlikehold av skipet, og ses på som en spesialbestemmelse knyttet til miljømessige driftsforhold.

Første ledd fastslår at driften av et skip skal være lagt opp og gjennomført på en slik måte at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø i strid med § 31. Det betyr for eksempel at det for et skip som skal frakte skadelige stoffer må foreligge et opplegg for hvordan transporten skal gjennomføres, herunder bestemmelser om kvantum, emballering og stuving (jf. sjødyktighetsloven § 114 nr. 1), om lasting og lossing (jf. sjødyktighetsloven § 114 nr. 2) og om hvilke forholdsregler som skal tas ved et eventuelt utslipp (jf. sjødyktighetsloven § 114 nr. 3). Det må også være truffet forholdsregler som sikrer at de oppstilte planene faktisk gjennomføres i praksis. Det må sørges for at de som står for den daglige driften om bord på skipet, gjennom opplæring og på annen måte, er kjent med de regler som gjelder. Samtidig er det også viktig at det etableres gode rapporteringsrutiner slik at det er mulig å kontrollere at de oppstilte planer og forholdsregler faktisk følges i praksis (jf. sjødyktighetsloven § 114 nr. 6 og 7). Videre ligger det også et krav om vedlikehold i reglene om driften av skipet. Skal skipet kunne drives slik at det ikke skjer forurensning, er det en forutsetning at skipet blir skikkelig vedlikeholdt, men i motsetning til § 11 er ikke vedlikehold nevnt uttrykkelig i lovteksten.

Begrepet «bunkers» i annet ledd bokstav b knytter seg til påbud om bruk eller ikke-bruk av spesielle bunkerskvaliteter. Begrepet «ballasthåndtering» i bokstav c vil omfatte inntak og utslipp av ballastvann, og gir hjemmel til å gi regler

om problemene med introduksjon og spredning av fremmede organismer i ballastvann, som utgjør en trussel mot det biologiske mangfold.

#### *Til § 34 Beredskap, varsling og rapportering*

Bestemmelsen gir regler om beredskap, varsling og rapportering, noe som i sjødyktighetsloven § 114 nr. 7 var regulert i form av en forskriftshjemmel om rapporteringsplikt ved tilfelle av eller fare for utslipp av skadelige stoffer. Regler om beredskap som omfatter skip, finnes også i forurensningsloven kapittel 6, men forurensningslovens regler tar først og fremst sikte på den akutte forurensningen.

Første ledd fastslår at et skip skal ha nødvendig beredskap, herunder en beredskapsplan, for å kunne avverge eller eventuelt begrense virkningene av forurensning av det ytre miljø. I uttrykket «nødvendig beredskap» ligger bl.a. at skipet skal ha utstyr som kan anvendes i en truende situasjon, og at skipsføreren og mannskapet er kjent med og har trent på de forholdsregler som det vil være mulig og naturlig å treffe i en slik situasjon. Det vil likevel ofte være slik at det enkelte skip ikke kan forventes å ha utstyr som kan bekjempe forurensning effektivt og kravet til nødvendig beredskap må derfor ses i lys av dette. Det er og viktig at det finnes en gjennomtenkt strategi for skipet om hvilke tiltak som må treffes i en kritesituasjon der forurensning truer med å inntreffe eller allerede er inntruffet. En slik strategi vil naturlig komme til uttrykk i en beredskapsplan. Ofte vil beredskapsplanen kunne utgjøre et element i rederiets samlede sikkerhetsstyringssystem (jf. § 7), men første ledd fastsetter at skipet, uavhengig av om det er tilfelle, skal ha en slik beredskapsplan. Et opplegg for varsling av inntråd eller truende forurensning til tilsynsmyndigheten (jf. annet ledd) og eventuelt til andre, vil utgjøre en viktig del av en slik beredskapsplan.

Annnet ledd gir regler om varsling og rapportering. Ved forurensning eller fare for forurensning skal det umiddelbart varsles om hendelsen. Varslingen gjør det mulig for ansvarlig myndighet å iverksette de tiltak som den finner nødvendig. Det kan være varsel til andre myndigheter på nasjonalt eller internasjonalt plan, økt offentlig beredskap, iverksetting av konkrete inngrep eller handlinger, osv. Etterfølgende rapportering skal også gis om hendelser som vil kunne brukes av tilsynsmyndigheten i dets kontinuerlige arbeid med å sikre beredskap og forbedre de løsninger og regler som i dag måtte finnes. Tredje ledd gir bl.a. departementet hjemmel for å fastsette nærmere forskrifter

slik at det for eksempel ikke stilles krav om beredskapsplan til alle skip, men kun skip over en viss størrelse.

Se for øvrig punkt 12.4.

#### *Til § 35 Levering av skadelige stoffer til mottaksanlegg*

Bestemmelsen viderefører de deler av sjødyktighetsloven § 116 som knytter seg til skipets plikt til å levere skadelige stoffer til mottaksanlegg på land. Det fastsettes som hovedregel at skip skal levere skadelige stoffer til særskilte mottaksanlegg på land. Det forutsettes at vedkommende havn eller kommune har etablert slike mottaksanlegg i tråd med ellers gjeldende regler.

Første ledd oppstiller to unntak fra hovedregelen. For det første er det ikke nødvendig å levere skadelige stoffer til særskilte mottaksanlegg på land hvis stoffene kan håndteres forsvarlig om bord. For et rederi kan det være hensiktsmessig å fremskaffe særlige destruksjonsanlegg (avfallsforbrenningsovner) eller oppbevaringsanlegg om bord, for på den måten å redusere gebyrene for mottak ved særskilte landanlegg. Det er likevel en forutsetning for unntaket at det er mulig å håndtere stoffene «forsvarlig» om bord, i tråd med gjeldende regelverk. Skjønnskriteriet åpner for øvrig for at det over tid kan skje en utvikling, for eksempel der utvikling av nye metoder gir tilstrekkelig sikkerhet for forsvarlig håndtering av stoffene om bord på skipet.

Det andre unntaket åpner for at andre enn de særskilte mottaksanleggene kan håndtere skadelige stoffer på en forsvarlig måte. Dette kan være aktuelt hvor det i vedkommende havn ikke er opprettet et særskilt mottaksanlegg etter forurensningsforskriftens regler, men hvor det finnes et apparat som likevel på betryggende måte kan ta hånd om stoffene, typisk som et ledd i den ordinære lossing av skipet i leveringshavn. Det sentrale vil hele tiden være at andre må kunne håndtere de skadelige stoffene på en fullt forsvarlig måte, jf. det som er sagt om dette ovenfor.

#### *Til § 36 Skip som tas endelig ut av drift*

Bestemmelsen har ingen parallell i gjeldende rett. Første ledd oppstiller en generell plikt til å håndtere skip som skal tas endelig ut av drift på en forsvarlig måte, slik at det ikke oppstår fare for liv, helse eller miljø. Under dagens regelverk vil denne plikten innebære planlegging og gjennomføring av de forberedelser og forundersøkelser som er mulige for å sikre en mest mulig forsvarlig håndtering av skipet ved opphugging. Sentralt ved vurde-

ringen av hvilke krav som kan stilles, vil være IMO's retningslinjer for resirkulering av skip. Retningslinjene peker på at det endelige ansvaret for forholdene på opphuggingsstedet ligger i det land hvor opphugging skjer, men at rederiet eller andre med ansvar for skipet så langt det er praktisk mulig skal sikre at potensielle problemer reduseres. Et viktig ledd i dette arbeidet er utarbeidelsen av et såkalt «Green Passport», som skal følge skipet og kontinuerlig oppdateres og som utgjør en slags inventarliste over farlige og skadelige stoffer om bord.

I tilfelle der et norsk skip er definert som avfall i Norge og inneholder skadelige stoffer, vil det ved eksport omfattes av Basel-konvensjonen og norske regler om import og eksport av farlig avfall. Dette innebærer at det må søkes Statens forurensnings-tilsyn om tillatelse til eksport. Tillatelse til eksport av skipet ut av OECD-området vil bare være aktuelt dersom alt farlig avfall om bord er fjernet.

Normalt vil man måtte anse at et skip skal tas endelig ut av drift når rederiet har besluttet å avhende skipet til opphugging, hva enten avhendelsen skjer til opphuggingsverkstedet selv eller til rederi eller selskap som det må legges til grunn relativt umiddelbart vil selge skipet videre til opphugging. De nærmere kriteriene for på hvilket tidspunkt plikten etter bestemmelsen inntreffer, vil måtte konkretiseres i forskrift i tråd med utviklingen av det internasjonale regelverket.

Annet ledd gir departementet hjemmel til i forskrifter å presisere de krav som stilles etter første ledd. Bestemmelsen peker spesielt på at slike forskrifter kan gi regler om meldeplikt og om fjerning av skadelige stoffer om bord. Oppregningen er imidlertid ikke uttømmende, jf. uttrykket «herunder», og bestemmelsen er dermed tilstrekkelig fleksibel til å gjennomføre et mulig fremtidig bindende internasjonalt regelverk om opphugging av skip.

#### *Til § 37 Skipsførerens plikter etter dette kapitlet*

Bestemmelsen fastsetter hvilke plikter skipsføreren har etter kapitlet og har ingen direkte parallell i sjødyktighetsloven. Første ledd fastsetter hvilke «sørge for» plikter skipsføreren har etter kapittel 5 om miljømessig sikkerhet. At skipsføreren skal sørge for at kravene er oppfylt, betyr at primæransvaret påhviler ham. Rederiet vil likevel alltid ha en plikt til å «påse» at vedkommende krav blir fulgt, se § 6 første ledd.

Skipsføreren skal etter første ledd bokstav a for det første varsle umiddelbart ved forurensning eller fare for forurensning etter § 34 annet ledd og

forskrifter gitt i medhold av denne bestemmelsen. Varselet skal gi beskjed om hendelsen, men må også redegjøre for hvilke tiltak som er eller vil bli iverksatt for å avverge eller begrense virkningene. Et slikt varsel setter myndighetene i stand til å vurdere om det er behov for offentlig inngripen, eller om de tiltak skipsføreren og rederiet har satt i verk er tilstrekkelige. Plikten til etterfølgende rapportering med nærmere beskrivelse om hendelsen ligger også på skipsføreren.

Bestemmelsen i første ledd bokstav a gir også en plikt til skipsføreren om å iverksette rimelige tiltak for å unngå eller begrense virkningen av forurensningen. Tiltakene kan gå ut på å tilkalle assistanse fra andre fartøy og redningstjenesten og at dette gjøres i tide. Tiltakene kan også gå ut på å benytte tilgjengelig utstyr og personell slik at forurensning om mulig unngås eller skadeomfanget reduseres, og at beredskapsplan iverksettes for skip som har krav til det. Plikten gjelder bare tiltak som skipsføreren med rimelighet har mulighet til å iverksette. Tid som er til rådighet, værforholdene, skipets tilstand og tilgjengelighet på ressurser, er faktorer som kan få betydning for hvilke tiltak som skal anses som rimelige. Det understrekes at skipsføreren alene ikke har ansvaret for å iverksette rimelige tiltak ved forurensning eller fare for forurensning. Rederiet har en overordnet plikt til å påse at loven overholdes. I forurensningstilfeller fremheves særlig plikten i § 6 annet ledd annet punktum om å legge til rette for at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord kan oppfylle sine forpliktelser etter lov eller forskrift. I en nødsituasjon er det særlig viktig at rederiet gjør alt som står i dets makt for å sette skipsføreren i stand til å unngå forurensning eller begrense virkningene av den.

Videre skal skipsføreren sørge for at skadelige stoffer behandles i overensstemmelse med reglene fastsatt i § 35 og forskrifter gitt i medhold av den bestemmelsen, jf. bokstav b. Skipsføreren har altså en selvstendig plikt til å se til at skadelige stoffer leveres til godkjent mottaksanlegg, hvis det ikke kan håndteres forsvarlig på annen måte.

Plikten til å føre miljødagbøker, eksempelvis oljedagbok, følger av første ledd bokstav c. Plikten til å føre øvrige skipsbøker følger av § 19 første ledd bokstav b.

Annet ledd pålegger skipsføreren visse «medvirke til»-plikter. Skipsføreren skal for det første medvirke til at skipets utrustning er egnet til å forhindre forurensning, jf. § 32 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen, jf. bokstav a. Som øver-

ste ansvarlig om bord må han bidra til en kontinuerlig kontroll med at utrustning om bord som skal forhindre forurensning holder den nødvendige standard, og underrette rederiet om så ikke er tilfelle, eventuelt treffe tiltak selv hvis det er forsvarlig og mulig.

Skipsføreren skal dernest medvirke til at driften av skipet er lagt opp og gjennomført slik at forurensning unngås, jf. § 33 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen, jf. bokstav b. Som øverste ansvarlige om bord må han reagere hvis det driftsopplegg rederiet har etablert for skipet, ikke gir den nødvendige sikkerhet mot forurensning. Tilsvarende må han som ansvarlig om bord se til at den daglige driften av skipet foregår på en sikker måte, og gripe inn dersom det ikke er tilfelle.

Skipsføreren skal endelig medvirke til at skipet har nødvendig beredskap for å avverge eller begrense forurensning fra skipet, jf. § 34 første ledd og forskrifter gitt i medhold av denne bestemmelsen, jf. bokstav c. Han må følgelig gi rederiet beskjed hvis han finner at beredskapsplanen for skipet ikke er fullt ut tilfredsstillende, eller hvis skipet har mangelfullt beredskapsutstyr. Han vil også måtte følge opp beredskapsplanene med øvelser, kontroller mv.

Se for øvrig punkt 12.4.

#### *Til § 38 Plikter etter dette kapitlet for andre som har sitt arbeid om bord*

Bestemmelsen omhandler plikter for andre enn skipsføreren etter kapitlet og har ingen direkte parallell i sjødyktighetsloven. Den pålegger andre enn skipsføreren en plikt til å «medvirke» til at driften av skipet er lagt opp og gjennomført slik at forurensning hindres, jf. § 33 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen. Medvirkningen vil først og fremst være aktuell i forhold til selve gjennomføringen av driften om bord. Det kreves en lojal oppfølging av det opplegg som er utarbeidet for at skipet skal fremstå som miljøsikkert, herunder etterlevelse av instruksjoner og prosedyrer. Det vil også være nødvendig at det gripes fatt i eventuelle mangler eller problemer som måtte oppstå, og som kan tenkes å påvirke risikoen for forurensning.

Medvirkningsplikten er relativ. Det skal tas hensyn til vedkommendes stilling om bord når omfang og innhold av plikten nærmere bestemmes. Det vil følgelig ligge en større plikt til medvirkning på den offiser som har det daglige ansvaret for det relevante forholdet enn på underordnet mannskap.

## Kapittel 6 Sikkerhets- og terrorberedskap

### *Til § 39 Forebyggende tiltak mot angrep mv. på skip*

Bestemmelsen er ny og fastslår i første ledd at det skal treffes forebyggende tiltak for å hindre og beskytte mot ulovlige handlinger mot skipet. Uttrykket «andre ulovlige handlinger mot skipet» er en sekkebestemmelse for ulovlige handlinger som ikke er terrorhandlinger, piratvirksomhet eller blindpassasjerer. Se for øvrig punkt 13.4.

«Terrorhandlinger» omfatter først og fremst situasjonen hvor en eller flere representanter for en terrorgruppe eller lignende, iverksetter eller truer med å iverksette handlinger som er ment å påvirke en regjering eller et annet politisk organ eller å skremme hele eller deler av befolkningen i et land. Hensikten er gjerne å fremme en politisk, religiøs eller ideologisk sak. Det vises viser for øvrig til definisjonen av begrepet «terrorhandling» i lov 20. mars 1998 nr. 10 om forebyggende sikkerhetstjeneste (sikkerhetsloven) § 3 nr. 5.

«Piratvirksomhet» dekker først og fremst ulovlig maktanvendelse fra privatpersoner til sjøs overfor skip med mannskap, passasjerer og/eller last. Maktanvendelsen kan finne sted ved hjelp av et annet skip, men piratene kan også ha kommet om bord som besetningsmedlemmer eller passasjerer på det skip de senere plyndrer. I motsetning til terrorhandlinger, hvor hovedformålet er å vekke oppmerksomhet rundt en sak, er det først og fremst rent økonomiske hensikter som står bak piratvirksomhet. Heller ikke begrepet «piratvirksomhet» er klart avgrenset, men også her er dette av mindre betydning pga. sekkebestemmelsen.

«Blindpassasjerer» står på mange måter i en annen stilling enn terrorhandlinger og piratvirksomhet. Begrepet dekker personer som sniker seg om bord på skipet for å følge det til en havn i samme eller et annet land for deretter å ta seg i land der. Normalt vil blindpassasjerer ikke innebære en fare for skip og personer om bord, men først og fremst et praktisk og økonomisk problem.

Det skal treffes «forebyggende tiltak» for å «hindre eller beskytte mot» ulovlige handlinger mot skipet. For så vidt angår terrorhandlinger, viser oppregningen i tredje ledd hvilke tiltak som er særlig aktuelle. Disse bygger på sentrale elementer i ISPS-koden. Det skal bl.a. foretas en sårbarhetsvurdering som leder frem til en godkjent sikkerhets- og terrorberedskapsplan. Særskilt personell på skipet og i rederiet med ansvar for sikkerhets- og terrorberedskap skal utpekes, og de skal få tilfredsstillende opplæring.

Annet ledd bestemmer at den som arbeider om bord på skipet skal utstyres med identifikasjonsdo-

kumenter. Pass kan være et slikt identifikasjonsdokument og i fremtiden vil identifikasjonsdokumenter i henhold til ILO-konvensjon nr. 185: Seafarers' Identity Documents Convention, art. 2 og 3 kunne være det som kreves. Her ligger bl.a. en offentlig kontroll eller rapportering til offentlig myndighet om hvem som er om bord på skip.

Departementet gis fullmakt til å gi forskrifter om sikkerhets- og terrorberedskap på skip i tredje ledd. Bokstav a er inntatt både fordi det kan være aktuelt å ha et snevrere virkeområde for bestemmelsene i dette kapittel enn etter § 2, og fordi virkeområdet også kan tenkes forskjellig avhengig av hva slags ulovlige handlinger det kan være tale om. Bokstav f går noe lenger enn det som følger av ISPS-kodens art. 7, som bare omfatter gjenstandene («the effects») til personer som skal om bord. Dette er gjort for å sikre nødvendig hjemmel dersom det skulle vise seg ønskelig på et senere tidspunkt å kunne utvide kontrollen.

### *Til § 40 Bruk av maktmidler*

Bestemmelsens er delvis ny og delvis en videreføring av sjømannslovens § 48 og sjødyktighetslovens § 104. Bruk av maktmidler som ellers ville representere en straffbar legemskrenkelse, tvang eller frihetsberøvelse, er klassiske eksempler på handlinger som blir rettmessige når vilkårene i nødvergebestemmelsene i straffeloven 1902 § 48 (straffeloven 2005 § 18) er oppfylt. Siktemålet med bestemmelsen går videre enn å være en spesialregulering av slike tilfeller. Siktemålet er å gi uttrykk for at maktanvendelsen er en "myndighetshandling" som tilkommer skipsføreren som øverste ansvarlige om bord. Makten må selvsagt bare brukes når det er nødvendig, forsvarlig og forholdsmessig, men de forholdsvis strenge krav til interesseovervekt som følger av nødvergebestemmelsen må nødvendigvis ikke være oppfylt. På sitt begrensede område er bestemmelsen derfor langt på vei en parallell til politiloven § 6 fjerde ledd som gir politiet en positiv rett til å bruke makt uten å måtte forankre dette i bestemmelsene om nødrett og nødverge. Paragraf 40 og straffelovens nødvergebestemmelse er dermed alternative, og ikke gjensidig utelukkende, straffrihets- og rettsmessighetsgrunner.

Første ledd gir rett til å iverksette tiltak og anvende maktmidler fra skipets side når dette er nødvendig for å hindre eller beskytte mot ulovlige handlinger mot skipet, jf. § 39. Aktuelle «tiltak» kan være økt beredskap og tilkallelse av hjelp fra militære og sivile myndigheter fra eget eller annet land eller fra internasjonale organisasjoner, men det

kan også dreie seg om rene fysiske tiltak. «Maktmidler» kan omfatte alt fra arrestasjon og plassering i celle for senere overlevering til vedkommende politimyndighet til bruk av våpen mv. Tiltak og maktmidler kan bare anvendes når det er «nødvendig». Det vil være rom for betydelig skjønn fra skipets side dersom man står overfor en uklar og tilsynelatende prekær situasjon. Samtidig må bruken av tiltak og maktmidler avstemmes mot alvorligheten av den situasjonen man står overfor.

Annet ledd viderefører sjømannslovens § 48 første ledd. Den bestemmer at det også i andre situasjoner enn de som er omtalt i første ledd vil være adgang til å iverksette tiltak eller anvende maktmidler. Det sentrale i denne forbindelse vil være at slike tiltak eller maktmidler kan anvendes når det er «nødvendig» for å «oppretholde ro og orden om bord». Manglende «ro og orden» vil først og fremst være aktuelt pga. indre forhold om bord på skipet, som for eksempel mytteri fra hele eller grupper av mannskapet, eller uroligheter fra en eller flere av passasjerene. Kriteriet «nødvendig» må i utgangspunktet vurderes på samme måte som etter første ledd, men fordi de forhold som omfattes av annet ledd normalt vil være mindre dramatiske enn etter første ledd, vil vurderingen av begrepet «nødvendig» og forholdsmessighetsprinsippet kunne få et noe annet preg. Annet ledd vil også gi skipsføreren fullmakt til å nekte synlig beruset person adgang til skipet eller å sette i land synlig berusede passasjerer eller ombordværende som på annen måte truer sikkerheten om bord eller som er til vesentlig sjenanse for de andre ombordværende.

Tredje ledd viderefører sjømannslovens § 48 første ledd og tredje ledd, samt sjødyktighetslovens § 104. Gjennom første punktum gis skipsføreren rett til å iverksette tiltak som nevnt i første og annet ledd. Samtidig fastslår annet punktum at enhver som befinner seg om bord har en plikt til å yte skipsføreren hjelp. Dette gjelder uavhengig av om vedkommende er blitt oppfordret til det. Denne delen av bestemmelsen vil rette seg mot både den som har sitt arbeid om bord og andre som er om bord, for eksempel passasjerer. I motsetning til kapittel 2, 3, 4 og 5, som alle har pliktbestemmelser for henholdsvis skipsfører og andre som har sitt arbeid om bord til slutt i kapitlet, er bestemmelsen primært en *rettighetshjemmel* for skipsfører til å iverksette tiltak, og ikke en pliktbestemmelse. Dessuten fastsetter tredje ledd annet punktum plikter for alle som befinner seg om bord, i motsetning til de andre kapitlene som knytter pliktbestemmelsene mot den som har sitt arbeid om bord.

Fjerde ledd gir departementet hjemmel for å gi forskrifter i henhold til første og annet ledd.

## Kapittel 7 Tilsyn

### Til § 41 Tilsynsmyndighet

Bestemmelsen er i stor grad en videreføring av sjødyktighetsloven §§ 3, 4, 7 og 9. Bestemmelsen bruker begrepet «tilsynsmyndighet», mens sjødyktighetsloven bruker uttrykket «tilsynet», jf. §§ 10 ff. Den endrede begrepsbruken skyldes ønsket om å skille tydeligere mellom myndigheten til å handle og hva som utføres. Se for øvrig punkt 14.1.4.

Første ledd gir Kongen hjemmel til å fastsette hvem som skal ha tilsynsmyndighet etter loven.

Annet ledd er en videreføring av sjødyktighetsloven § 9 og gir adgang til delegering av myndighet til klassifikasjonsselskaper.

Tredje ledd gir departementet hjemmel til at tilsyn eller tilsynsmyndighet på avgrensede områder kan overlates til private eller til utenlandske eller internasjonale myndigheter. Når tilsynsmyndighet overlates innebærer det tradisjonell myndighetsoverføring, bl.a. adgang til å treffe enkeltvedtak som kan påklages. Overlatelse av tilsyn er mer begrenset og medfører ikke at den som får tilsyn overlatt til seg kan treffe vedtak på vegne av myndighetene. At departementet kan overlate tilsyn eller tilsynsmyndighet «på avgrensede områder», innebærer at hjemmelen i tredje ledd ikke kan benyttes til rene «blankofullmakter».

### Til § 42 Tilsyn med sikkerhetsstyringssystem

Bestemmelsen gir regler om tilsyn med sikkerhetsstyringssystem, og har ingen parallell i gjeldende rett. Reglene er primært rettet mot norske skip, men er ikke begrenset til det dersom det skulle være aktuelt i fremtiden for flaggstaten å foreta ordinær revisjon av utenlandske skip. I dag kan det bare det skje på anmodning. Bestemmelsen omfatter sikkerhetsstyringssystem for rederiet som helhet og sikkerhetsstyringssystemet på det enkelte skip. Uttrykket «intervjuer ... i rederiet» i annet ledd omfatter også personell om bord på skipet. Selve gjennomføringen av tilsynet (revisjonen) med sikkerhetsstyringssystemet står tilsynsmyndigheten fritt til å organisere. Dette er kommet til uttrykk i første ledd annet punktum som sier at «Tilsynet kan blant annet omfatte følgende elementer:» Meningen med bokstav a og b er likefullt å gi visse anvisninger på hva som bør kontrolleres og eksempler på hvordan kontrollen kan utøves.

Se for øvrig punkt 14.3.4.

*Til § 43 Tilsynet med norske skip*

Bestemmelsen er ny, men fremstår som en delvis videreføring av bestemmelser i sjødyktighetsloven. Se for øvrig punkt 14.2.4.

Første ledd er en delvis videreføring av sjødyktighetslovens §§ 36, 94 og 96. Bestemmelsens omfang er vid og omfatter alle de former for kontroll som foretas for å bringe på det rene om kravene som er rettet mot skipet som sådan i loven og forskrifter gitt i medhold av loven, er oppfylt.

Annet ledd er ny og gir departementet mulighet til å gi forskrifter om at tilsyn med skip likevel ikke skal finne sted med mindre folkerettslige forpliktelser er til hinder for et slikt unntak. I dag gjelder en rekke folkerettslige forpliktelser som stiller krav om at det skal foretas besiktelse av skip, for eksempel gjennom SOLAS, MARPOL og en rekke EU direktiver. I unntaksadgangen ligger også mulighet til å foreta tilsyn av begrenset omfang. Adgangen til å fravike første ledd er praktisk viktig både i forhold til dagens ordninger hvor enkelte mindre skip ikke er underlagt kontroll av tilsynet, og i forhold til en større vektlegging av tilsyn med sikkerhetsstyringssystemer i fremtiden.

Tredje ledd er ny og angir hva tilsyn i henhold til første og annet ledd kan omfatte.

Fjerde ledd fremstår som en delvis videreføring av sjødyktighetslovens § 102 annet ledd. Bestemmelsen oppstiller en plikt for rederiet til å begjære tilsyn for å oppfylle krav etter lov eller forskrift. Det er besiktelse av skipet fjerde ledd primært tar sikte på å regulere. Bestemmelsen synliggjør at ansvaret for at besiktelse finner sted, først og fremst påhviler rederiet, men gjør ingen innskrenkning i tilsynsmyndighetens rett til på eget initiativ å foreta tilsyn. Bestemmelsen må ses i sammenheng med § 45 som oppstiller rapporteringsplikt når skipet har gjennomgått forandringer, lidt skade eller lignende, og som vil kunne medføre en plikt for rederiet til å be om besiktelse.

Femte ledd inneholder hjemmel for departementet til å gi forskrifter om tilsyn med skip. Forskrifter etter denne bestemmelse kommer i tillegg til de forskrifter departementet måtte gi etter annet ledd. Bokstav c gir hjemmel for å videreføre sjømannsloven § 42 om rett til å kreve sjødyktighets-syn for den som har sitt arbeid om bord.

*Til § 44 Tilsynet med utenlandske skip*

Bestemmelsen viderefører sjødyktighetsloven § 1 fjerde ledd, og i en viss grad §§ 3 a og § 121. Omfanget av bestemmelsen er vid og omfatter alle de former for kontroll som foretas for å bringe på det rene om kravene som er rettet mot skipet som

sådan i loven og forskrifter gitt i medhold av loven, er oppfylt. Bestemmelsen omfatter havnestatskontroll, vertsstatskontroll og andre kontroller med utenlandske skip.

*Til § 45 Plikt for rederiet, skipsføreren og andre til å medvirke til tilsynet*

Bestemmelsen er en videreføring av sjødyktighetsloven §§ 12 nr. 2, 53, 54, og 121 fjerde ledd og gjelder både norske og utenlandske skip.

Første ledd pålegger rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord å medvirke til tilsynet etter kapittel 7. Kretsen av pliktsubjekter i første ledd er dermed begrenset sammenlignet med sjødyktighetsloven § 54, som påla «enhver» plikt til å gi tilsynet rapporter og opplysninger

Bokstav a oppstiller en plikt til å gi alle opplysninger som er nødvendige for å utøve tilsynet. Det er således en faglig begrenset opplysningsplikt; det kan bare kreves opplysninger som er nødvendige for at tilsynsmyndigheten skal kunne utøve sin rett og plikt til tilsyn. Bokstav a vil også hjemle krav til at utenlandske skip skal oppgi opplysninger som identitet, forrige og neste anløpsted for å bringe på det rene om overtredelser av regelverket har funnet sted, slik sjødyktighetslovens § 121 fjerde ledd gjorde. Den vil også hjemle rapporteringsplikten som fremgår av sjødyktighetsloven § 3 a annet ledd, nemlig opplysninger knyttet til havnestatskontroll i andre stater.

Bokstav b oppstiller en plikt til å utlevere skipsbøker, rapporter, tegninger og annet materiale. «Annet materiale» er en sekkebestemmelse for å sikre at det ikke oppstår noen unødig begrensning i forhold til hva tilsynsmyndighetene kan kreve utlevert. Bokstav b kan for øvrig sees som en eksemplifisering av bokstav a.

Annet ledd pålegger også «andre» enn rederi, skipsfører og andre som har sitt arbeid om bord plikt til medvirkning. Eksempelvis vil andre som ivaretar aktuelle driftsfunksjoner uten å være definert som rederiet i henhold til § 4, omfattes. Forutsetningen for en slik utvidet medvirkningsplikt er likevel at medvirkningen ikke kommer i strid med deres taushetsplikt. En slik taushetsplikt kan fremgå både av lov og av avtale. Taushetsplikt pålagt i avtale med en av dem som selv har medvirkningsplikt etter første ledd vil likevel normalt ikke være relevant. For utlevering av opplysninger fra sjøassurandører vises til bestemmelsen i § 71.

Tredje ledd hjemler rett for tilsynsmyndigheten til adgang til skip og til rederikontorer. Når det gjelder adgang til skipet, er bestemmelsen en videreføring av sjødyktighetsloven § 12 nr. 2 første

punktum. En rett til adgang til rederikontorer for tilsynsmyndigheten følger ikke uttrykkelig av sjødyktighetsloven i dag, men er naturlig å lovfeste ettersom myndighetene skal føre tilsyn med rederienes sikkerhetsstyringssystemer. Dessuten gir en EU forordning (Forordning 884/2005/EØF) regler om uanmeldt besøk av bl.a. rederikontoret for å kontrollere at anti-terrorregelverket er etterfulgt.

Fjerde ledd er en fullmakt til å gi utfyllende forskrifter.

#### *Til § 46 Bistandsplikt*

Bestemmelsen er en videreføring og generalisering av sjødyktighetsloven § 121a og gjelder primært norske skip.

Første ledd pålegger rederiet og skipsføreren å yte bistand til utenlandske tilsynsmyndigheter i samsvar med Norges internasjonale forpliktelser, og er en utvidelse av bistandsplikten etter gjeldende rett. Sjødyktighetsloven § 121a pålegger norske skip en bistandsplikt i de tilfeller som nevnt i § 121 fjerde ledd, dvs. opplysninger om identitet, forrige og neste anløpssted og andre relevante opplysninger som er nødvendige for å få fastslått om en overtredelse har funnet sted. Første ledd er særlig aktuell når norske skip underkastes havnestatskontroll i utlandet.

I de tilfeller hvor departementet har gitt forskrifter eller inngått avtale om overlatelse av tilsyn eller tilsynsmyndighet til utenlandske eller internasjonale myndigheter etter § 41 tredje ledd, vil bestemmelsen i § 45 komme til anvendelse.

Annet ledd gir departementet adgang til å gi forskrifter om bistandsplikten etter første ledd.

#### *Til § 47 Rederiets melde- og rapporteringsplikt*

Bestemmelsen viderefører hovedtrekkene i sjødyktighetsloven § 11, § 37 tredje ledd og § 102 annet ledd. Den oppstiller plikt til å gi tilsynsmyndigheten meldinger og rapporter om forhold som det er av betydning for tilsynsmyndigheten å kjenne til. Hensynet bak bestemmelsen er å gjøre det lettere for tilsynsmyndigheten å bli kjent med omstendigheter som kan tilsi at tilsyn bør gjennomføres.

Det er vist til sjøloven generelt og ikke til de endrede bestemmelsene som følger av lovendring av 7. januar 2005 nr.2, men som ikke er i kraft. Her endres § 475 og egne regler om meldeplikt gis i bestemmelsen. Meldeplikt ved sjøulykker er i dag gitt i ulike forskrifter, bl.a. forskrift 1. september 1987 om sjøforklaring, gitt med hjemmel i sjøloven § 493.

Uttrykket «sjøulykker» i annet ledd skal forstås på samme måte som i den nye § 472 annet ledd i sjøloven (ikke i kraft). Ulykker hvor mennesker har omkommet eller det er voldt betydelig skade på person faller inn under definisjonen av sjøulykke etter sjølovens bestemmelse. Også hendelser som inntreffer i forbindelse med driften av skipet og som har medført umiddelbar fare for sjøulykke eller for sjøsikkerheten ellers, er å anse som sjøulykke, jf. § 472 annet ledd annet punktum. Annet ledd viderefører sjømannsloven § 40 tredje ledd.

#### *Til § 48 Gebyrer*

Bestemmelsen viderefører sjødyktighetsloven § 14, sertifiseringsloven § 2 og fartøymålingsloven § 7. Se for øvrig punkt 14.5.4.

Første ledd inneholder hjemmel for at tilsynsmyndighetens utgifter ved tilsyn, sertifikatutstedelse, måling og lignende kan kreves dekket av rederiet gjennom gebyr. Begrepet «kostnader» må tolkes i vid forstand og kan omfatte indirekte kostnader ved tilsynet. I uttrykket «og lignende» ligger en angivelse av at de nevnte forhold (tilsyn, sertifikatutstedelse og måling) ikke er en uttømmende liste over hva som kan kreves gebyrlagt.

Uttrykket «den som ber om vedkommende tjeneste» tar først og fremst sikte på den som arbeider om bord, eller som tar sikte på å arbeide om bord på et skip, og som i den forbindelse trenger et personlig sertifikat. Vedkommende vil da være pliktig til å betale det offentliges utgifter i forbindelse med sertifikatutstedelsen. Ved besiktelse etter 43 femte ledd bokstav c skal det likevel ikke betales gebyr. Etter sjødyktighetsloven § 14 kan også andre be om tjenester og måtte betale gebyr, for eksempel en utstyrproducent som søker om godkjenning av utstyr. Utførelse av slike tjenester vil ikke hjemles i skipssikkerhetsloven, og dermed heller ikke gebyrbelegges etter den. Produktkontrollloven § 8 a gir imidlertid hjemmel til innkreving av gebyrer overfor produsenter.

Annet ledd viderefører sjødyktighetslovens § 14 annet ledd.

Tredje ledd gir departementet hjemmel til å gi nærmere regler om gebyrer og innkrevningen av disse. Sjødyktighetsloven § 14 tredje ledd om godtgjørelse til anerkjente klassifikasjonsselskaper kan videreføres i forskrift overfor institusjoner som har fått delegert tilsynsmyndighet etter § 40. Tilsvarende vil innholdet i sjødyktighetslovens § 110 kunne videreføres i forskrift. Bestemmelsen gir også hjemmel til å kreve bankgaranti til dekning av

tilsynsmyndighetens utgifter ved tilbakehold av utenlandske skip.

## Kapittel 8 Forvaltningstiltak

### *Til § 49 Pålegg om tiltak*

Bestemmelsen er en delvis videreføring av sjødyktighetslovens § 24 annet ledd første punktum. Første ledd fastsetter at tilsynsmyndigheten kan pålegge rederiet å gjennomføre nødvendige tiltak dersom krav som følger av lov eller forskrift ikke er etterkommet. Det skal samtidig gis en tidsfrist. Normalt vil dette være en dato, men det kan også bestemmes at pålegg skal være oppfylt for eksempel før skipet går fra havn eller lignende. Pålegget kan være til dels overlappende med tvangstiltak etter § 52. Uttrykket «pålegg» vil også omfatte avvik som gis i forbindelse med revisjon av sikkerhetsstyringssystemet.

Annet ledd fastsetter at det kan iverksettes tiltak som nevnt i §§ 50 til 54 dersom pålegget ikke er etterkommet innen den fastsatte tidsfristen. Dette innebærer for det første at tilsynsmyndigheten må fastsette en tidsfrist for gjennomføringen av tiltakene samtidig som, eller i tilknytning til, at pålegget gis. Dernest at tiltak etter §§ 50 til 54 kan iverksettes dersom pålegget ikke er etterkommet før fristen. At det har blitt gitt et forutgående pålegg, er imidlertid ikke en absolutt betingelse for å iverksette tiltak etter §§ 50 til 54. Det kan tenkes alvorlige situasjoner hvor skipet har så store feil og mangler at tilsynsmyndigheten må gå direkte på tiltak som tilbakehold etter § 52. I slike tilfeller vil det samtidig med vedtaket bli fastsatt et pålegg om hva som må oppfylles for at skipet igjen kan få seile, jf. § 52 annet ledd. Ved anvendelse av §§ 53 og 54 vil det av praktiske hensyn ofte ikke være hensiktsmessig med forutgående pålegg.

Forhåndsvarsel skal i utgangspunktet gis, jf. forvaltningsloven § 16 første ledd. Unntakene i § 16 tredje ledd vil likevel i de mest praktiske tilfellene komme til anvendelse, og medføre at det ikke vil være aktuelt med forhåndsvarsel.

Tredje ledd gir departementet hjemmel å fastsette nærmere forskrifter.

Se for øvrig punkt 14.6.4.

### *Til § 50 Tvangsmulkt*

Bestemmelsen er en delvis videreføring av sjødyktighetsloven § 124, men bruk av tvangsmulkt utvides betydelig ved at bestemmelsen kan gjelde alle pålegg gitt i eller i medhold av loven.

Bestemmelsen gir en skjønnsmessig adgang for tilsynsmyndigheten til å ilegge tvangsmulkt. Den er ment som et press mot rederiet for at krav

gitt i eller i medhold av loven oppfylles og skal ikke gis i den hensikt at den skal virke som en straff. I slike tilfeller vil administrative sanksjoner (overtredelsesgebyr) komme til anvendelse, jf. kapittel 9.

Første ledd setter som vilkår for at tvangsmulkt skal anvendes at pålegget som er gitt etter § 49 ikke er etterkommet innen den fastsatte fristen. Pålegget kan være etterkommet for eksempel ved innsendelse av dokumentasjon, men kan og innebære at tilsynsmyndigheten må foreta undersøkelser ved for eksempel å gå om bord i skipet. Tvangsmulkt etter bestemmelsen er ikke ubetinget, dvs. at den starter å løpe når pålegget ikke er etterkommet. Etter første ledd annet punktum skal det derfor treffes vedtak om tvangsmulkt som setter ny frist dersom det opprinnelige vedtaket ikke er etterkommet. Departementet antar at det mest praktiske er at den nye fristen er relativt kort, og normalt sett kortere enn fristen i det opprinnelige pålegget. Mulkten begynner å løpe fra det tidspunkt den nye fristen er utløpt uten at vedtaket er etterkommet.

Annet ledd bestemmer at tvangsmulkten enten kan være fastsatt som et engangsbeløp eller som løpende mulkt. Det mest praktiske og effektive vil være å fastsette en løpende mulkt ettersom rederiet da vil få et større press på å oppfylle vedtaket jo lengre tid som går. Særlig ved feil eller mangler som ikke er av vesentlig sikkerhets- eller miljømessig vil løpende mulkt være en effektiv reaksjon. Fastsettelse av mulkt som engangsbeløp bør derfor benyttes unntaksvis.

Ved fastsettelsen av størrelsen på beløpet, vil et viktig vurderingstema være hvor viktige sikkerhets- og miljøhensyn pålegget skal ivareta. Ved vesentlige feil eller mangler vil ofte tilbakehold av skipet være det mest effektive tiltaket, og da bør som hovedregel tilsynsmyndigheten samtidig avstå fra å ilegge tvangsmulkt. Det understrekes likevel at bruk av andre reaksjonsmidler i henhold til kapittel 8 ikke utelukker bruk av tvangsmulkt samtidig. Ved utmålingen av mulkten må det videre ses hen til kostnadene ved å oppfylle pålegget, slik at mulkten størrelse står i forhold til kostnadene ved å bringe skipet i samsvar med pålegget. Rederiets økonomiske stilling vil også ha betydning for mulktens størrelse. Vedtak om betalingsplikt etter at det ulovlige forholdet er opphørt, er i realiteten en pønalt reaksjon som må ilegges som et overtredelsesgebyr etter bestemmelsene i kapittel 9.

Tredje ledd bestemmer at tvangsmulkten tilfaller statskassen. Begrunnelsen for regelen er tilsynsmyndigheten vil få en for sterk egeninteresse



i saken om mulkten skulle tilfalle tilsynsmyndigheten. Etter tredje ledd annet punktum kan tilsynsmyndigheten frafalle eller redusere en påløpt mulkt. Bestemmelsen forutsettes benyttet unntaksvis, jf. uttrykket «når sterke hensyn tilsier det».

#### *Til § 51 Tilbaketrekking av sertifikater*

Bestemmelsen har ingen parallell i gjeldende rett. Tilbaketrekking av sertifikater vil i de fleste tilfeller medføre at skipet ikke kan seile, og således ha den samme virkning som et tilbakehold. Enkelte skipstyper, særlig visse typer lasteskip, kan ha flere typer sertifikater ut fra hvilken type last de fører. Her kan et av sertifikat trekkes tilbake uten at det nødvendigvis medfører at skipet ikke kan seile. Tilbaketrekking av sertifikater kan også kombineres med tilbakehold av skipet. Skipets sertifikater kan også trekkes uten forutgående pålegg dersom det ikke er blitt betalt gebyr etter § 48. Tilbaketrekking av personlige sertifikater er regulert i § 16 bokstav e.

#### *Til § 52 Tvangstiltak overfor skip*

Bestemmelsen viderefører deler av sjødyktighetsloven §§ 12, 24, 24a, 25, 34 og 118. Bestemmelsen gir tilsynsmyndigheten utvidet adgang til å iverksette tvangstiltak og innebærer samtidig en forenkling av gjeldende rett.

Første ledd fastsetter at tilsynsmyndigheten kan forby et skip å forlate havn (tilbakehold), pålegge skipet å gå til havn eller fastsette andre nødvendige tiltak såfremt vilkårene i bokstav a, b eller c er oppfylt. Vilråene i bokstav a til c er ikke kumulative, slik at det er tilstrekkelig at ett av dem er oppfylt for å iverksette tvangstiltak.

Tilsynsmyndighetens adgang til å beordre skip til å gå til havn utvides noe i forhold til sjødyktighetsloven § 24 første ledd, jf. § 12 nr.3. Adgangen til å forby et skip å forlate havn eller pålegge det å gå til havn, gjelder også når norske skip befinner seg i utlandet, jf. sjødyktighetslovens § 34. Dersom for eksempel tilsynet bringer på det rene at skipet har lidt skade eller det av andre årsaker ikke er i sikkerhetsmessig eller miljømessig forsvarlig stand, kan tilsynet beordre skipet til å gå til nærmeste verksted i utlandet for å utbedre skadene.

Tilsynets rett til å holde tilbake skip i havn, kan kombineres med å trekke tilbake sertifikatene midlertidig inntil feilen eller mangelen er utbedret, jf. § 51.

Uttrykket «andre nødvendige tiltak» må tolkes relativt vidt. Dersom tilsynet avdekker at skipet klart utgjør en sikkerhetsmessig eller miljømessig

fare, eller nødvendige sertifikater mangler eller er ugyldige, bør tilsynet kunne iverksette ethvert tiltak som etter tilsynets skjønn er nødvendig for å sikre liv, helse, miljø og materielle verdier. Tilsynet kan for eksempel beordre stans i laste- eller losseoperasjoner dersom disse ikke skjer på en forsvarlig måte. Tilsynet kan også kreve at skipet har tilstrekkelig tankkapasitet for oljeholdig vann, og om nødvendig tilkalle tankbil for pumping av olje. Dersom fartøyet er overlastet, kan tilsynet beordre at last settes i land slik at skipet blir lastet på forskriftsmessig måte. Andre nødvendige tiltak kan være tiltak som nevnt i sjødyktighetsloven § 24 annet og tredje ledd og § 118 om at skipet skal bortvises, flyttes, benytte en spesiell led eller losses. I uttrykket «andre nødvendige tiltak» ligger også en viss grad av proporsjonalitet: Tiltaket bør ikke gå lenger enn det som er nødvendig for å sikre at formålet oppnås.

Første ledd fastsetter at vedtak om nødvendig kan gjennomføres ved tvang, så langt det er forenlig med folkeretten. I dette ligger bl.a. at tilsynsmyndigheten kan tvinge gjennom oppfyllelse ved politiets, Kystvaktens eller andres hjelp. Dette er i hovedsak en videreføring av sjødyktighetsloven § 25 annet ledd første punktum, hvoretter tilsynet kan hindre tilbakeholdt skips avgang ved politiets hjelp. Imidlertid utvides fullmakten til bruk av tvang til å gjelde andre tilfeller enn tilbakehold, så som pålegg om å gå til havn eller iverksettelse av andre nødvendige tiltak.

Bokstav a bestemmer at tilsynsmyndigheten kan treffe de ovenfor nevnte tvangstiltakene ved manglende oppfyllelse av krav etter kapittel 3 om teknisk og operativ sikkerhet, kapittel 4 om personlig sikkerhet, kapittel 5 om miljømessig sikkerhet eller etter kapittel 6 om sikkerhets- og antiterroriltak, eller manglende oppfyllelse av krav etter forskrift gitt med hjemmel i disse bestemmelsene. Den manglende oppfyllelse av kravene må klart utgjøre en fare for de interesser vedkommende krav skal beskytte. Dette innebærer at tilsynsmyndigheten må foreta en forholdsmessighetsvurdering. Uttrykket «klart utgjør en fare» vil innholdsmessig i stor grad dekke det samme som i sjødyktighetsloven § 24 hvor sjødyktige skip skulle tilbakeholdes. I motsetning til sjødyktighetsloven § 24 vil imidlertid tilsynsmyndigheten ikke lenger ha en plikt til å holde skipet tilbake, men ha en *adgang* til det. Vilrået om at manglene klart må utgjøre en fare for de interesser kravet skal beskytte, skiller § 52 fra § 49 hvor pålegg kan gis ved ethvert manglende samsvar med lov eller forskrift.

Bokstav b er en videreføring av sjødyktighetsloven § 24 første ledd annet punktum.

Bokstav c er en videreføring av sjødyktighetsloven § 24 første ledd tredje punktum. I uttrykket «nødvendige sertifikater» ligger også at sertifikatene skal være gyldige.

Annet ledd første punktum bestemmer at tilsynsmyndigheten skal fastsette eventuelle pålegg rederiet må etterkomme for at vedtaket skal oppheves eller endres. Dette er en videreføring av sjødyktighetsloven § 24 annet ledd første punktum. I forbindelse med tilbakehold av skip, kan det noen ganger ta tid før de feil og mangler som er avdekket blir brakt i orden. Dersom utbedringen viser seg å være tidkrevende, kan tilsynet pålegge redere en rimelig frist for å treffe tiltak som er strengt nødvendige for å bringe skipet i en slik stand at det kan flyttes uten fare for sikkerheten eller det marine miljø. Før pålegg gis, bør det foretas en interesseavveining av tiltakets størrelse opp mot ulempen ved at skipet blir liggende. Selv om skipet representerer en fare, jf. første ledd bokstav a, forhindrer det ikke at tilsynet kan gi tillatelse til at skipet i særskilte tilfeller, og forutsatt at det er sikkerhetsmessig og miljømessig forsvarlig, flyttes til en annen havn eller verksted for å foreta nødvendige utbedringer. Disse forholdene er regulert i sjødyktighetslovens § 24 annet og tredje ledd, og intensjonene videreføres.

Annet ledd annet punktum viderefører sjødyktighetsloven § 24a. Etter bestemmelsen kan tilsynsmyndigheten, når pålegget ikke er etterkommet, om nødvendig besørge at pålegget gjennomføres for rederiets regning og risiko.

Tredje ledd gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om tiltak etter første ledd, bl.a. kan departementet gi forskrifter om adgangen til å gjennomføre tiltak for rederiets regning og risiko dersom vedtaket ikke oppfylles og bruk av tvang.

#### *Til § 53 Stansing og bording av skip i fart*

Bestemmelsen gir tilsynsmyndigheten anledning til å beordre stanset, bordet og undersøkt et norsk eller utenlandsk skip i fart, og viderefører sjødyktighetslovens § 12 nr.3 og § 121 i en forenklet form. Bestemmelsens anvendelse er noe utvidet ved at den for utenlandske skip ikke er begrenset til miljøovertrædelser. I forhold til utenlandske skip vil de grenser som oppstilles i folkeretten være avgjørende for om et skip kan stanses og bordes i fart. Det er derfor inntatt en henvisning til de folkerettslige regler i teksten. For utenlandske skip vil de begrensninger som følger av folkeretten og som er uttrykt i sjødyktighetsloven § 121 måtte videreføres i forskrift form. Se for øvrig punkt 14.6.4.

På samme måte som etter sjødyktighetsloven er det et kriterium at det er grunn til «mistanke» om at det er begått en overtrædelse. Inngrepet er alvorlig og forutsettes derfor primært anvendt når det er grunn til å tro at skipet på vesentlig måte ikke er i samsvar med regelverket.

I uttrykket «relevante internasjonale bestemmelser» ligger en fullmakt til å stanse og borde skipet dersom det ikke tilfredsstiller internasjonale forpliktelser som gjelder for det, men som ikke er gjort gjeldende av Norge. Mest praktisk er at skipets flaggstat anmoder norske myndigheter om å foreta undersøkelser. I uttrykket «i eller i medhold av lov» ligger også en hjemmel til å stanse eller borde skipet ved manglende oppfyllelse av krav stilt etter norsk rett, men som ikke nødvendigvis er gjort gjeldende av skipets flaggstat.

Dersom det ved undersøkelsen viser seg at skipet ikke oppfyller krav i regelverket, kan tilsynsmyndigheten iverksette tiltak som nevnt i § 52, for eksempel pålegge det å gå til havn. Om bruk av tvang vises til merknaden til § 52.

#### *Til § 54 Nektelse av adgang til norsk sjøterritorium for utenlandsk skip*

Bestemmelsen viderefører hovedtrekkene i sjødyktighetslovens § 3 a i en forenklet form. Den gir hjemmel til å nekte utenlandske skip adgang til norsk sjøterritorium, og mest praktisk vil være å nekte adgang til norsk havn. Med sjøterritorium menes territorialfarvannet. Bestemmelsen må leses med den reservasjon som er kommet til uttrykk i § 2 annet ledd om virkeområdet for utenlandske skip, dvs. at utenlandske skip bare kan nektes adgang til norsk sjøterritorium så langt dette er forenlig med folkeretten. Det forutsettes videre at de krav som stilles til utenlandske skip i norsk lov eller forskrift vil være i overensstemmelse med folkeretten.

I uttrykket «relevante internasjonale bestemmelser, lov eller forskrift» ligger en fullmakt til å nekte adgang dersom skipet ikke tilfredsstiller internasjonale forpliktelser som gjelder for det, men som ikke er gjort gjeldende av Norge. I uttrykket «lov eller forskrift» ligger også en hjemmel til å nekte adgang for manglende oppfyllelse av krav stilt etter norsk rett, men som ikke nødvendigvis er gjort gjeldende av skipets flaggstat.

Uttrykket «andre sikkerhetsmessige forhold» dekkes ikke av sjødyktighetslovens § 3 a, og er lagt inn som en sekkebestemmelse for å ha hjemmel til å fange opp endringer som skjer internasjonalt, for eksempel forhold knyttet til skipets klassifikasjonselskap.

## Kapittel 9 Administrativ sanksjon

### *Til § 55 Overtredelsesgebyr*

Bestemmelsen gir tilsynsmyndigheten adgang til å ilegge overtredelsesgebyr. Gjeldende rett inneholder ingen tilsvarende bestemmelse. Tilsynsmyndigheten skal ikke ilegge overtredelsesgebyr der overtredelsen anmeldes til politiet. Tilsynsmyndigheten må således treffe et valg hvor den enten ilegger overtredelsesgebyr, eller anmelder forholdet til politiet. Ved en eventuell anmeldelse bør tilsynsmyndigheten formidle tilstrekkelig informasjon til påtalemyndigheten slik at de hensyn og forhold som ville blitt gjenspeilet i et overtredelsesgebyr, tas i betraktning ved fastsettelsen av påstanden om botens størrelse.

Skyldkravet etter første, annet og tredje ledd er forsett eller uaktsomhet. Ellers loven er det stort sett lagt opp til at skyldkravet er forsett eller grov uaktsomhet, hvilket er i tråd med Sanksjonsutvalgets utredning. Overtredelsesgebyr mot rederiet vil derimot kunne ilegges på objektivt grunnlag, jf. § 56 som sier at gebyr kan ilegges selv om overtredelsesgebyr ikke kan ilegges noen enkeltperson.

Også for overtredelse av forskrifter gitt i medhold av disse bestemmelsene, vil tilsynsmyndigheten ha hjemmel til å ilegge overtredelsesgebyr. Første ledd angir videre at det bare er overtredelsesgebyr, og ikke andre administrative sanksjoner, som kan ilegges etter brudd på de nevnte bestemmelsene i skipssikkerhetsloven. For øvrig gjelder første ledd personer i rederiadministrasjonen, på samme måte som straffebudene i kapittel 10 som er rettet mot personer i rederiet. Henvisningen til § 6 betyr at brudd på rederiets plikter generelt sett er gjenstand for overtredelsesgebyr.

Etter annet ledd kan tilsynsmyndigheten ilegge skipsføreren overtredelsesgebyr ved brudd på nærmere angitte bestemmelser.

Tredje ledd fastsetter at tilsynsmyndigheten kan ilegge overtredelsesgebyr til andre som har sitt arbeid om bord ved overtredelse av to bestemmelser. Det gjelder for det første ved brudd på plikten etter § 20 bokstav e, jf. § 16, til å være behørig kvalifisert. Som nevnt ovenfor er brudd på sertifikatbestemmelsene noe som skjer ofte i praksis, og det vil gjerne være hensiktsmessig å reagere med overtredelsesgebyr i slike tilfeller. For det andre kan overtredelsesgebyr ilegges ved brudd på plikten etter § 38 til å medvirke til at driften av skipet er lagt opp slik at forurensning av det ytre miljø fra skipet hindres, jf. § 33.

Fjerde ledd bestemmer at det kan utarbeides standardiserte satser for overtredelsesgebyr. For

overtredelse som ikke skal foretas på basis av standardiserte satser må forskriften angi det maksimum som kan ilegges. Forhåndsvarsel skal som hovedregel gis uansett om overtredelsesgebyr gis etter standardiserte satser eller ikke.

Femte ledd gir Kongen hjemmel til å gi forskrifter om fastsettelse og gjennomføring av overtredelsesgebyr.

Forskriftene gitt i medhold av femte ledd bokstav b bør ikke knytte maksimalsatser opp til kronerverdier, men heller til folketrygdens grunnbeløp. Ved utarbeidelse av satser bør det ses hen til rettspraksis på området når straff ilegges i form av bøter.

I bokstav d gis hjemmel til å gi forskrift om renter og tilleggsgebyr dersom overtredelsesgebyret ikke blir betalt. Bakgrunnen for forskriftshjemmel om rente er at lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m. bare gjelder på formuerettens område, jf. § 1. Det vil derfor være nødvendig med en egen bestemmelse for å treffe vedtak om renter som følge av ilagt overtredelsesgebyr etter skipssikkerhetsloven. Tilleggsgebyr er knyttet til betalingsmislighold, og formålet med tilleggsgebyr er å fremtvinge betaling. Det dreier seg således om et innfordringsmiddel. Tilleggsgebyr vil sannsynligvis være mest aktuelt når overtredelsesgebyret gjelder mindre beløp. Ved større beløp antas bestemmelser om rente ved forsinket betaling normalt å være tilstrekkelig.

Se for øvrig punkt 15.6.4.

### *Til § 56 Overtredelsesgebyr mot rederiet*

Gjeldende rett inneholder ingen bestemmelse om sanksjon mot rederiet som sådan. Bestemmelsen er basert på Sanksjonsutvalgets forslag til ny § 51 i forvaltningsloven, som igjen er utformet etter mønster av straffelovens regler om foretaksstraff, jf. straffeloven §§ 48a og 48b. Bestemmelsen er også basert på straffeloven 2005 § 27, og det vises til Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) s. 242-243. Definisjonen av «foretak» som er i utkast til forvaltningslov § 51 første ledd siste punktum, er ikke inntatt siden rederiet er definert i § 4. Innholdet i nevnte bestemmelse er likevel av relevans.

Et vilkår for overtredelsesgebyr mot rederiet er etter første ledd første punktum at det er begått en «overtredelse av bestemmelsene som nevnt i § 55 første til tredje ledd». Dette innebærer at den objektive gjerningsbeskrivelsen må være oppfylt, men det stilles ikke krav om subjektiv skyld. Om det er utvist skyld og graden av denne, vil imidlertid få betydning for vurderingen av om overtredelsesgebyr skal ilegges og ved utmålingen av geby-

rets størrelse. Det kan etter departementets syn virke uheldig om det forhold at en bestemt gjerningsperson ikke kan sanksjoneres på grunn av manglende skyld alltid skal gjøre at man ikke kan ilegge overtredelsesgebyr mot rederiet som vedkommende har handlet på vegne av. Videre kan overtredelsesgebyr mot rederiet ilegges selv om overtredelsesgebyr ikke kan ilegges mot noen enkeltperson. Dette innebærer at anonyme feil omfattes. Med anonyme feil siktes til tilfeller hvor man ikke lykkes i å utpeke gjerningspersonen. På samme måte som ved straffelovens bestemmelse om foretaksstraff skal imidlertid ansvaret rekke enda lengre. Med unntak for hendelige uhell og force majeure-tilfeller er ansvaret således objektivt.

Overtredelsen må være begått av noen som har opptrådt «på vegne av» foretaket. Dette innebærer at personen må ha en positiv hjemmel for å handle. Denne kan følge av lov, forskrift, sedvane, stilling, verv eller avtale. Både ansatte og oppdragstakere omfattes. En person kan som utgangspunkt ikke anses å handle «på vegne av» foretaket dersom handlingene er illojale overfor foretaket, for eksempel dersom handlingen er foretatt for å ivareta egne interesser på bekostning av foretakets.

Andre administrative sanksjoner enn overtredelsesgebyr kan ikke ilegges rederiet. Etter første ledd «kan» overtredelsesgebyr mot rederiet ilegges. Forvaltningen har således ingen plikt til å gjøre dette selv om vilkårene er oppfylt.

Annet ledd angir flere momenter som det særlig skal legges vekt på både ved om overtredelsesgebyr mot rederiet skal ilegges og størrelsen på overtredelsesgebyrer. Oppregningen av momenter er ikke uttømmende.

Overtredelsens alvorlighet, jf. bokstav a, vil alltid stå sentralt. Flere elementer vil inngå i en alvorlighetsvurdering. Det må ses hen til overtredelsens omfang og virkninger. Videre må det legges vekt på den utviste skyld.

Rederiets mulighet til å forebygge overtredelser gjennom sikkerhetsstyringssystemet, ved instruksjon, opplæring og kontroll er momenter som bør tillagges vekt ved sanksjonsvurderingen etter annet ledd bokstav b. Vektleggingen av sikkerhetsstyringssystem følger ikke av Sanksjonsutvalgets forslag til ny § 51 i forvaltningsloven, men er naturlig å vektlegge i skipssikkerhetsloven med den sentrale betydning sikkerhetsstyringssystem har etter loven, jf. § 7. Det må også ses hen til rederiets plikter etter § 6, og særlig om det foreligger svikt i rederiets plikt til å påse at loven overholdes

eller at rederiet har lagt til rette for at andre i rederiet kan oppfylle plikter etter loven, og om dette har ført til at overtredelse har skjedd.

På samme måte er det sammenheng mellom angivelsen i bokstav c - om at det skal legges vekt på om overtredelsen er begått for å fremme foretakets interesser - og hensynet til riktig ansvarsplasing, som er en del av begrunnelsen for bestemmelsen om sanksjon mot rederiet som sådan. Er eksempelvis bemanningen ikke sikkerhetsmessig forsvarlig, utstyr ikke installert om bord, nødvendige reparasjoner utsatt, sertifikater unnlatt fornyet og dette er gjort primært for å spare rederiet for utgifter, må det tillegges betydelig vekt ved spørsmålet om enkeltpersoner eller rederiet skal ilegges overtredelsesgebyr.

Momentet i bokstav d - om foretaket har eller kunne ha oppnådd noen fordel ved overtredelsen - kan ses som en forlengelse av grovhetsmomentet i bokstav a. Således inngår både skadevirkninger og fortjenestemuligheter i vurderingen av hvilke virkninger overtredelsen har hatt. Etter bokstav a tar man imidlertid utgangspunkt i konsekvensene av overtredelsen, mens man etter bokstav d ser isolert på fordelene for foretaket.

Av bokstav e fremgår at det skal legges vekt på om det foreligger gjentakelse. Dette er et av flere momenter i en helhetsvurdering. Det vil være naturlig å legge til grunn den forståelsen av gjentakelse som følger av Sanksjonsutvalgets § 50 om formell advarsel. Det vil si at dersom det i et tidsrom på 2 år fra vedtaket er endelig begås ny overtredelse, kan tilsynsmyndigheten vurdere å anvende en strengere sanksjon i form av høyere gebyr.

I bokstav f er det tatt med at det skal tas hensyn til foretakets økonomiske evne. Dette er et moment som ikke vedrører selve overtredelsen, men som åpenbart er relevant, sammenlign straffeloven 1902 § 27 om personlig bøtstraff og § 48b bokstav f om foretaksstraff. For at en foretakssanksjon skal få den tilsktede preventive virkning må reaksjonen være følbar, samtidig som den ikke skal virke urimelig eller uforholdsmessig. Hva som er en følbar reaksjon, vil i stor grad avhenge av rederiets økonomiske stilling, eller situasjonen for det konsern rederiet inngår i.

Tredje ledd bestemmer at rederiet også er solidarisk ansvarlig for overtredelsesgebyr som ilegges skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord etter bestemmelser gitt i eller i medhold av [§ 55].

Se for øvrig punkt 15.6.4.

*Til § 57 Inndrivelse av overtredelsesgebyr*

Gjeldende rett inneholder ingen tilsvarende bestemmelse. Bestemmelsen fastsetter i første ledd at vedtak om overtredelsesgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg. Dette er samme løsning som foreslås av Sanksjonsutvalget i utkast til forvaltningsloven ny § 45 siste ledd om overtredelsesgebyr. Bestemmelsen må ses i sammenheng med § 48 første ledd og § 50 annet ledd, som også gjelder tvangsgrunnlag. Vedtaket må være endelig, dvs. at klagefristen må være utløpt eller klageinstansens vedtak truffet, før overtredelsesgebyret anses som tvangsgrunnlag. Hovedregelen i forvaltningsloven § 42 om at klage ikke har oppsettende virkning for så vidt gjelder grunnlaget for utlegg, er følgelig fra-veket.

Annet ledd gir tilsynsmyndigheten adgang til å iverksette tvangstiltak overfor skipet for å sikre betaling av overtredelsesgebyret. Tvangstiltakene er de samme som etter §§ 52 og 53. De kan iverksettes både der overtredelsesgebyret allerede er ilagt etter §§ 55 og 56, men også i tilfelle hvor det må antas at slikt gebyr vil bli ilagt. Bakgrunnen for bestemmelsen er å sikre innkrevingen av gebyret i situasjoner hvor det foreligger risiko for at skipet/rederiet vil søke å unndra seg betaling, og hvor innkrevingen av det vil bli umuliggjort eller bli vesentlig vanskeligere. Bestemmelsen er derfor først og fremst aktuell i forhold til utenlandske skip. Tvangstiltaket kan unngås ved at overtredelsesgebyret betales eller ved at det stilles tilstrekkelig sikkerhet for det, typisk gjennom en bankgaranti eller lignende.

**Kapittel 10 Straffansvar***Til § 58 Brudd på rederiets plikter når det gjelder sikkerhetsstyringssystem*

Bestemmelsen retter seg mot brudd på plikter knyttet til selve sikkerhetsstyringssystemet. Skyldkravet i bestemmelsen er forsett eller uaktsomhet. Strafferammen ved brudd på bestemmelsen er bøter eller fengsel inntil 2 år.

Straffebudet retter seg primært mot «den som på vegne av rederiet». Dette innebærer at det er personer i rederiadministrasjonen som kan bli straffet. Selv om foretaksstraff vil være særlig egnet ved brudd på bestemmelsen, vil altså også de som jobber for rederiet kunne bli personlig straffansvarlige. Rederiets øverste ledelse og utpekt person i rederiet vil i særlig grad være aktuelle å bli holdt personlig straffansvarlig. Det vises for øvrig til punkt 15.2.4.

Det er bare den vesentlige unnlattelse som rammes. En overtredelse vil være vesentlig hvor det

foreligger alvorlig svikt i etableringen og gjennomføringen. Unnlattelse av overhodet å etablere sikkerhetsstyringssystem vil være en alvorlig svikt og dermed vesentlig overtredelse. Også unnlattelse av å etablere enkeltprosedyrer vil kunne straffes selv om systemet som sådan er etablert. Tilsvarende vil mangelfull oppfølging på et spesifikt område av systemet etter omstendighetene kunne rammes av straffebudet selv om rederiets oppfølging på andre områder er god. Systemer som bare er formelt etablert, men som ikke praktiseres slik det skal, eller hvor bare deler av systemet praktiseres, vil lett kunne være å anse som vesentlig brudd på kravet til å gjennomføre systemet. I kravet til gjennomføring og videreutvikling ligger det også at systemene skal revideres og justeres ved behov, og at system for avviksbehandlingen fungerer tilfredsstillende.

Det ligger et særskilt ansvar på rederiets øverste ledelse for at intern oppfølging, herunder internrevisjoner, foretas og at disse evalueres. Rederiets ledelse må sørge for at det settes av tilstrekkelige ressurser til oppfølging av systemet, og sørge for at korrigerende tiltak gjennomføres. Unnlattelse av å foreta mindre justeringer i systemet som ikke får noen videre følge for sikkerheten, vil ikke karakteriseres som vesentlige. På den annen side er sikkerhetsstyringssystemet grunnleggende i arbeidet med sikkerheten for skip, og det må stilles strenge krav til at rederiene oppfyller regelverket på dette området.

Plikten til å etablere hensiktsmessige rutiner og oppfølgingen av disse vil være relevant i forhold til de øvrige straffebudene. Dersom overtredelser av de øvrige straffebud kan relateres til systemet og rutiner, bør det derfor foretas en vurdering av om også § 58 er overtrådt.

Straffebudet retter seg mot etableringen, gjennomføringen og videreutviklingen av sikkerhetsstyringssystemet i rederiadministrasjonen så vel som på det enkelte skip. Enkelt personer *om bord* som ikke følger de plikter de har etter det enkelte sikkerhetsstyringssystem, rammes ikke av straffebudet. Privatrettslige sanksjoner fra rederiets side vil være tilstrekkelig reaksjon ved eventuelle brudd på medvirkningsplikten etter § 8.

*Til § 59 Brudd på rederiets plikter når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord*

Bestemmelsen sanksjonerer overtredelser av bestemmelser i kapittel 3 om teknisk og operativ sikkerhet. Straffebudet retter seg mot «den som på vegne av rederiet», og det vises til merknaden til § 58 om dette. Skyldkravet i bestemmelsen er forsett

eller grov uaktsomhet. Strafferammen ved brudd på bestemmelsen er bøter eller fengsel inntil 2 år. Hver bokstav i bestemmelsen setter straff for brudd på en handlingsnorm knyttet til paragrafer i kapittel 3. Bare vesentlige overtredelser straffes.

Bokstav a rammer overtredelse av § 9 om at skipet skal være prosjektert, bygget og utrustet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Eksempler på brudd på denne bestemmelsen kan være at det er svikt i materialene som er blitt brukt under byggingen, eller at materialene er av feil type eller uriktig anvendt, eller at det er mangler ved utstyr. Uttrykket «på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte» er en henvisning til kravene i § 9. Er det eksempelvis ikke redningsvester til alle ombordværende, vil skipet ikke lenger anses som sikkerhetsmessig forsvarlig, og overtredelsen vil lett kunne anses som vesentlig, avhengig av hvilke følger dette får.

Bokstav b straffer brudd på § 11 om at skipet skal drives og vedlikeholdes på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Kravet om at skipet skal drives på sikkerhetsmessig forsvarlig måte i § 11, er et overordnet krav til en rekke av skipets funksjoner. Etter normal språkforståelse omfatter driften bl.a. ettersyn, utstyrskontroll, øvelser, krav til mannskap, bemanning osv. Særlige driftsbestemmelser er straffesanksjonert i bokstav c, d og e, og overtredelser av driftsforhold som rammes av særbestemmelsene skal da som utgangspunkt anvendes, og ikke bokstav b. Selvstendig betydning kan straffebestemmelsen om drift for eksempel få hvis et skip opererer utenfor det fartsområdet det er bestemt for, at utstyr ikke gjennomgår regelmessig ettersyn, at reparasjoner utsettes eller at øvelser ikke avholdes.

Bokstav c rammer brudd på § 13 om at skipet ikke skal anvendes i strid med kravene til sertifikater. Det offentlige utsteder sertifikater og tillatelser som angir hvilke begrensninger som gjelder for skipet, for eksempel hvilket fartsområde det kan operere i, hvor mange passasjerer det er sertifisert for og hvilken last det kan føre. Disse begrensningene er basert på en vurdering fra myndighetenes side om hva som er sikkerhetsmessig forsvarlig. Benyttes skipet utover disse begrensningene kan liv, helse og miljø bli satt i fare. Tar et passasjerskip om bord 100 passasjerer selv om det er sertifisert for 50 passasjerer, med dertil tilpasset bemanning og utrustning, er det et grovt brudd på reglene om sertifikater og en overtredelse som gjerne vil anses som vesentlig fordi passasjerenes liv og helse lett kan tenkes å være truet i en nødssituasjon.

Bokstav d rammer brudd på § 15 første ledd om at skipet skal være bemannet på en sikkerhetsmessig

forsvarlig måte. Skipet må ha en viss bemanning for at driften av skipet skal være sikker. Dersom skipet er underbemannet, vil det kunne mangle personell til å foreta nødvendige driftsoperasjoner som nødprosedyrer og vaktholdrutiner. Dersom skipet mangler en viktig del av bemanningen, vil det ikke være sikkerhetsmessig forsvarlig, og overtredelsen vil lett anses som vesentlig. For skip som har bemanningsoppgave utstedt av Sjøfartsdirektoratet, gir denne en minimumsbemanning for sikker drift av skipet. Manglende overholdelse av bemanningsoppgaven vil kunne føre til at overtredelsen er vesentlig. Seiler skipet derimot for eksempel uten kokk i en kortere periode, vil det fremdeles kunne være sikkerhetsmessig forsvarlig bemannet, ettersom kokken normalt ikke er en viktig del av sikkerhetsbemanningen. En slik overtredelse er normalt ikke å anse som vesentlig. Dersom rederiet for å spare penger bevisst har seilt med lavere bemanning enn regelverket krever, vil dette imidlertid lettere kunne føre til at det anses som en vesentlig overtredelse.

Bokstav e rammer overtredelse av § 16 om og sørge for at den som har sitt arbeid om bord må ha nødvendige kvalifikasjoner og sertifikater. Den rammer og at noen settes til arbeid uten å være behørig kvalifisert. Bestemmelsen er en videreføring av straffeloven § 424 annet ledd. I vesentlighetsvurderingen må det ses hen til hvilken person om bord som tjenestegjør uten å ha de nødvendige kvalifikasjonene og til hvilke kvalifikasjoner som mangler. Mangler i skipsførerens, styrmannens eller maskinsjefens kvalifikasjoner vil ofte kunne bli ansett som vesentlige, fordi dette er personer med stillinger av stor betydning for sikkerheten. Skjer en ulykke med skipet og noen av mannskapet ikke hadde gyldige sertifikat, vil overtredelsen lett kunne bli ansett som vesentlig, særlig dersom det er årsakssammenheng mellom kvalifikasjonsmangelen og ulykken. Tilsvarende vil det kunne være en vesentlig overtredelse fra noen i rederiet dersom en person ved ansettelsen ikke har nødvendige kvalifikasjoner og eventuelle sertifikater. Rederiets generelle opplæringsplikt følger av § 6 sammenholdt med § 16. Vesentlige brudd på opplæringsplikten fra rederiets side vil kunne rammes av bestemmelsen. Overtredelse av § 17 er ikke straffesanksjonert.

#### *Til § 60 Brudd på skipsførerens plikter når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten ombord*

Bestemmelsen gjelder skipsførerens straffansvar for brudd på sine plikter etter kapittel 3. Den setter som vilkår at overtredelsen er vesentlig. Straffe-

rammen etter første ledd er bøter eller fengsel inntil 2 år og etter annet ledd og tredje ledd bøter eller fengsel inntil 1 år.

Første ledd rammer en skipsfører som overtrer sin plikt til å sørge for at navigeringen av skipet skjer på sikker måte, jf. § 19 første ledd bokstav b, jf. § 14. Skyldkravet etter første ledd er forsett eller uaktsomhet.

Paragraf 14 fastsetter at et skip skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier. Uttrykket «på sikker måte» er en henvisning til disse kravene. Sjølovens krav i § 132, herunder om at behandlingen av skipet skal være i samsvar med godt sjømannskap, er også straffesanksjonert gjennom første ledd. Det samme er sjølovens § 133 om at skipsføreren er ansvarlig for føring av skipsbøkene.

I vurderingen av aktsomheten og om navigeringen er sikker vil det få betydning om skipsføreren har vært uoppmerksom, bevisst uforsiktig eller likegyldig, om de navigasjonsmidlene som er til rådighet har vært benyttet eller om farten var tilpasset forholdene. Faren for sammenstøt og grunnstøting øker i slike tilfeller, og det vil lett kunne oppstå fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier. Det må videre ses hen til momenter som farvann, værforhold og trafikksituasjonen for øvrig, og erfaringen og fartstiden til skipsføreren og bruk av navigasjonshjelpemidler og kunnskapen om disse. Risikoen den aktuelle fartøystypen er forbundet med vil også få betydning. Hvilke muntlige eller skriftlige instruksjoner skipsføreren har gitt til andre om navigeringen og planleggingen av seilasen kan også få betydning for vurderingen. Ethvert avvik fra uklanderlig handlemåte er ikke ment å rammes av bestemmelsen, men etter som feil i navigeringen lett kan føre til ulykker, skal det generelt sett lite til før navigering ikke lenger vil karakteriseres som forsvarlig. Skadefølgene av handlingen eller unnlåtelsen vil bl.a. få betydning for vesentlighetsvurderingen. Rettspraksis viser at det må foretas en helhetsvurdering av alle de ovenfor nevnte forholdene. Bestemmelsen må og ses i sammenheng med kravene til bemanning og vakt- hold, jf. § 15.

Straffetrusselen som er knyttet mot føring av skipsbøker har ikke det sikkerhetsmomentet som gjelder for navigeringen. Typiske vesentlige overtredelser av dagbokføring vil være forsettlig feilføring eller forsettlig unnlåtelse av å føre nedtegnelser om hendelser eller posisjoner i den hensikt å skjule andre overtredelser. Tilsvarende vil systematisk unnlåtelse av å føre dagbøker kunne være vesentlig etter omstendighetene selv om det ikke er gjort i den hensikt å skjule andre overtredelser.

Også svikt i kontroll med at øvrige offiserer fører skipsbøkene korrekt vil kunne omfattes av skipsførerenes straffansvar. Bestemmelsen må ses i sammenheng med § 65 annet ledd bokstav a som setter straffetrussel for mangelfull føring av miljødagbøker.

Annet ledd rammer skipsfører som overtrer sin plikt til å sørge for at vaktholdet om bord er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 19 første ledd bokstav c, jf. § 15 annet ledd. Skyldkravet etter første ledd er forsett eller uaktsomhet. I vurderingen av hva som vil være å anse som vesentlig overtredelse i forhold til denne bestemmelsen, kan det være naturlig å se hen til hvor lenge vaktholdet ikke var tilstrekkelig, hvilket vakthold som ikke var tilstrekkelig, trafikksituasjonen, værforholdene og hvilket farvann skipet seilte i. Fravær av vakthold i selv korte perioder kan etter omstendighetene anses som vesentlig overtredelse.

Tredje ledd knytter seg til andre plikter etter kapittel 3 om teknisk og operativ sikkerhet.

Bokstav a rammer en skipsfører som overtrer sin plikt til å sørge for at skipet er lastet eller ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte, jf. § 19 første ledd bokstav a, jf. § 12 første ledd. Skipsføreren har det primære ansvaret for last og ballast. Overtredelsen kan bli ansett som vesentlig dersom skipet etter en konkret vurdering er satt i fare, også der hvor faren ikke materialiserer seg i form av en ulykke. Settes stabiliteten, og dermed liv, helse, eiendom og miljø i fare når dette er økonomisk motivert for å ta om bord mer last, vil vesentlighetskravet lettere oppfylles. Grove tilfeller av overlasting vil normalt måtte oppfattes som vesentlig. Den delen av sjølovens § 131 som omhandler lasten dekkes også av straffebudet.

Verken personer i rederiet eller skipsføreren kan straffes for brudd på § 12 annet ledd om at lasting og lossing for øvrig skal skje på en slik måte at sikkerheten for liv og helse, miljø og materielle verdier ikke trues. Skjer imidlertid en ulykke for eksempel som følge av vedlikeholdssvikt på en laste- og losseinretning, kan bestemmelsen i bokstav b komme til anvendelse.

Bokstav b rammer skipsførerenes brudd på plikten etter § 19 annet ledd bokstav a til å medvirke til at driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 11. Selv om det er rederiet som har den primære plikten til å sørge for drift og vedlikehold, vil skipsførerenes medvirkningsplikt kunne være omfattende. Det vises for øvrig til merknadene til § 59.

Bokstav c rammer en skipsfører som overtrer sin plikt til å være behørig kvalifisert, jf. § 19 annet ledd bokstav d, jf. § 16. Bestemmelsen er en delvis

videreføring av straffeloven § 424 første ledd. Manglende kompetanse vil lett kunne sette liv, helse og miljø i fare. I vesentlighetsvurderingen må det ses hen til hvilke kvalifikasjonskrav eller sertifikatskrav som ikke er tilfredsstillt, hvordan overtredelsen er skjedd og virkningen av den. Dersom skipsføreren har seilt uten et sertifikat som ikke er av avgjørende betydning for sikkerheten i én uke, vil overtredelsen neppe kunne sies å være vesentlig. I motsatt ende av skalaen kan det tenkes en skipsfører som fører et stort passasjerskip selv om vedkommende bare har sertifikat til å føre små fiskefartøy. Bestemmelsen rammer også en skipsfører som medvirker til at andre om bord ikke er behørig kvalifisert. Primærplikten for kontroll av de øvrige ombordværendes formelle og reelle kompetanse ligger på rederiet. Skipsførerens medvirkningsansvar kan være aktuelt der personer om bord settes til oppgaver de ikke er tilstrekkelige kvalifisert til. Medvirkningsansvar kan etter omstendighetene og være aktuelt der mannskapets formelle kvalifikasjoner ikke er i orden. Dette vil særlig være aktuelt dersom skipsføreren var klar over at kvalifikasjonskravene ikke var oppfylt. Overtredelse av § 17 er ikke straffesanksjonert.

*Til § 61 Brudd på pliktene til andre som har sitt arbeid om bord når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord*

Bestemmelsen gjelder straffansvar for andre som har sitt arbeid om bord for brudd på sine plikter etter kapittel 3. Skyldkravet ved overtredelse av første ledd er forsett eller uaktsomhet, mens det etter annet ledd er forsett eller grov uaktsomhet. Strafferammen etter første ledd er bøter eller fengsel inntil 2 år og etter annet ledd og tredje ledd bøter eller fengsel inntil 1 år. Bare den vesentlige overtredelse er straffbar.

Første ledd rammer overtredelse av plikten for andre som har sitt arbeid om bord til å medvirke til at navigeringen av skipet skjer på sikker måte, jf. § 20 første ledd bokstav c, jf. § 14. Medvirkningsplikten kan være omfattende. Skipsføreren har alltid det overordnede ansvaret, men andre om bord (vaktoffiser, styrmann) vil i perioder måtte føre skipet uten at skipsfører er på broen. Det er like viktig at disse personene navigerer skipet sikkert, som at skipsføreren gjør det. Etterlevelse av instruksjoner fra skipsfører vil kunne få betydning for vesentlighetsvurderingen. Også mangelfull føring av skipsbøker rammes av straffebudet. Det vises for øvrig til merknadene i § 60.

Annet ledd rammer andre som har sitt arbeid om bord som overtrer sin plikt til å medvirke til at

vaktholdet om bord er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 20 første ledd bokstav d, jf. § 15 annet ledd. Her vises til merknadene til § 60.

Tredje ledd knytter seg til andre plikter etter kapittel 3 om teknisk og operativ sikkerhet.

Bokstav a rammer brudd på plikten etter § 20 første ledd bokstav a for den som har sitt arbeid om bord til å medvirke til at driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 11. For personell med ledende stilling om bord vil medvirkningsplikten være mer omfattende. Etterlevelse av instruksjoner og prosedyrer vil kunne få betydning for vesentlighetsvurderingen. Det samme vil erfaring og kvalifikasjoner og om det er opptrådt i samsvar med godt sjømannskap.

Bokstav b rammer andre som har sitt arbeid om bord som overtrer sin plikt etter § 20 første ledd bokstav b til å medvirke til at skipet er lastet eller ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte, jf. § 12 første ledd. Det vises til merknadene til § 59.

Bokstav c rammer andre som har sitt arbeid om bord som overtrer sin plikt til ikke å tjenestegjøre eller utføre arbeid på skipet uten å være behørig kvalifisert, jf. § 20 første ledd bokstav e, jf. § 16. Bestemmelsen er en delvis videreføring av straffeloven § 424 første ledd. I vurderingen av hva som er vesentlig, må det ses hen til hvilke kvalifikasjonskrav og sertifikatskrav som ikke er tilfredsstillt. For eksempel vil en overstyrmann som har dekksoffiserssertifikat klasse 5 (bruttogrense 500), men som likevel fører et skip på 3000 bruttonn, ha foretatt et grovt brudd på kvalifikasjonskravene og overtredelsen vil lett kunne anses som vesentlig. Utførelse av oppgaver om bord vedkommende må forstå at han ikke er kompetent til og som påfører andre skade, vil tilsvarende lett kunne anses som vesentlig. Paragraf 20 første ledd bokstav e fastsetter også at vedkommende har plikt til å medvirke til å ha gyldig helseerklæring, jf. § 17. Brudd på denne «medvirke»-plikten er ikke straffesanksjonert. Henvisningen i annet ledd bokstav c er bare til § 16.

*Til § 62 Brudd på rederiets plikter når det gjelder den personlige sikkerheten om bord*

Bestemmelsen gjelder straffansvar for den som på vegne av rederiet overtrer sine plikter etter kapittel 4 om personlig sikkerhet. Skyldkravet etter bestemmelsen er forsett eller grov uaktsomhet. Strafferammen ved brudd på bestemmelsens første ledd er bøter eller fengsel inntil 1 år. Strafferammen ved brudd på bestemmelsens annet ledd er



derimot bare bøter. Bare den vesentlige overtredelse er straffbar.

Første ledd bokstav a rammer brudd på § 21 om at skipet skal være innrettet og utstyrt slik at liv og helse for de som har sitt arbeid om bord vernes eller at nødvendige sikkerhetstiltak er iverksatt. Brudd på hele § 21 kan straffes med hjemmel i bokstav a.

Ved vurderingen av hva som er vesentlig i forhold til denne bestemmelsen, må det ses hen til hvilken bestemmelse som er overtrådt og den eventuelle følgen av overtredelsen. Man kan også se hen til om overtredelsen er gjennomgående eller fremstår som mer enkeltstående. Er det gjennomgående feil og mangler, vil vesentlighetskravet lettere anses oppfylt. Som et generelt utgangspunkt bør straff anvendes i de tilfellene hvor det har skjedd person- eller helseskade eller tap av menneskeliv. Manglende montering av rekkverk, unnlattelse av å sikre farlige gjenstander om bord etc., som påfører noen skade eller sykdom, vil lett kunne anses som vesentlig. Det samme gjelder eksponering av kjemikalier, giftstoffer, kreftfremkallende midler etc. som påfører helseskader hos de ombordværende.

Bokstav b rammer brudd på § 22 om at arbeidet om bord skal tilrettelegges og utføres slik at hensynet til liv og helse for de som har sitt arbeid om bord ivaretas. Brudd på alle kravene i § 22 er straffesanksjonert. Bestemmelsen er en «påse»-plikt for rederiets vedkommende, og den strafferettslige vurderingen må knyttes opp mot disse pliktene.

Ved vurderingen av hva som er vesentlig i forhold til denne bestemmelsen, må det bl.a. ses hen til hvilke interesser som ikke har blitt ivaretatt tilstrekkelig og hvilke rutiner som er etablert. Som et generelt utgangspunkt bør straff anvendes i de tilfellene hvor det har skjedd person- eller helseskade eller tap av menneskeliv. Personulykker som skyldes manglende verneutstyr eller unnlattelse av å foreta risikovurderinger eller iverksettelse av sikkerhetstiltak, vil derfor kunne anses som vesentlige.

Annet ledd rammer brudd på hviletidsbestemmelsen i § 24. At mannskapet får tilstrekkelig hvile er av avgjørende betydning for sikkerheten. Særlig for de operative funksjonene som navigering og vakthold, er det viktig at mannskapet er uthvilt fordi skadepotensialet ved eventuelle feil er så stort. Også denne bestemmelsen er en «påse»-plikt for rederiets vedkommende, og den strafferettslige vurderingen må følgelig knyttes opp mot disse pliktene. Dette innebærer at straffebudet vil kunne brytes dersom den som opptrer på vegne av

rederiet for eksempel ikke følger opp at skipsfører overholder sin plikt til å sørge for at den fastsatte hviletiden overholdes, jf. § 29 første ledd bokstav b.

Sikkerhetshensynet bak reglene bør tillegges atskillig vekt i vesentlighetsvurderingen. Som et generelt utgangspunkt bør straff anvendes i de tilfellene hvor det har skjedd ulykke eller person- eller helseskade. Også dersom hviletidsreglene konsekvent eller ofte overtres på moderat måte, kan den samlede overtredelsen bli ansett som vesentlig, selv om man isolert sett ikke ville karakterisert den enkelte overtredelsen som vesentlig. Manglende tilsyn med hviletid og iverksettelse av tiltak når det identifiseres systematiske eller klare brudd på denne, og som er en medvirkende, bak-enforliggende eller direkte årsak til at ulykke inntrer, kan lett anses som vesentlig.

#### *Til § 63 Brudd på skipsførerens plikter når det gjelder den personlige sikkerheten om bord*

Bestemmelsen gjelder skipsførerens straffansvar for brudd på sine plikter etter kapittel 4 om personlig sikkerhet. Skyldkravet etter bestemmelsen er forsett eller grov uaktsomhet. Strafferammen ved brudd på bestemmelsens første ledd er bøter eller fengsel inntil 1 år. Strafferammen ved brudd på bestemmelsens annet ledd er derimot bare bøter. Bare den vesentlige overtredelse er straffbar.

Første ledd rammer skipsfører som overtrer sin plikt til å sørge for at arbeidet om bord er tilrettelagt slik at det kan utføres sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 29 første ledd bokstav a, jf. § 22. Skipsføreren har som øverste leder på skipet det primære ansvar for å organisere arbeidet slik at liv og helse til de som har sitt arbeid om bord ivaretas og vil gjennom sin tilstedeværelse om bord ha en mer direkte tilknytning til arbeidsoperasjoner som utføres på skipet enn rederiet. Ved vurderingen av hva som anses vesentlig, må det bl.a. ses hen til hvilke muligheter skipsføreren hadde til å påvirke arbeidet og tilretteleggingen samt konsekvensene av overtredelsen. Hvilke instruksjoner, muntlige eller skriftlige, skipsfører har gitt og hans tilsyn med måten arbeidet generelt er organisert og tilrettelagt på, vil kunne få betydning. Det vises for øvrig til merknadene til § 62.

Annet ledd rammer en skipsfører som overtrer sin plikt til å sørge for at den fastsatte hviletiden overholdes, jf. § 29 første ledd bokstav b, jf. § 24. Skipsføreren vil ved hjelp av vaktlister enkelt kunne føre kontroll med at hviletiden overholdes. For overordnede offiserer om bord må skipsføreren føre et ekstra nøye tilsyn med at hviletids-

reglene overholdes. Det vises for øvrig til merkningene til § 62.

*Til § 64 Brudd på rederiets plikter når det gjelder den miljømessige sikkerheten*

Bestemmelsen er en delvis videreføring av straffelovens § 427. Skyldkravet etter bestemmelsen er forsett eller grov uaktsomhet. Strafferammen ved brudd på bestemmelsen er bøter eller fengsel inntil 2 år. Bare vesentlige overtredelser er straffbare.

Bestemmelsen rammer overtredelse av §§ 32 og 33 om at skipet skal være prosjektert, bygget, utrustet og drevet på en slik måte at forurensning av det ytre miljø fra skipet unngås, jf. § 31. I vesentlighetsvurderingen vil omfanget av forurensningen ofte være avgjørende i forhold til utslipp, dumping og forbrenning. Ved utslipp av for eksempel olje, er omfanget lett å konstatere, mens forbrenning vil være vanskeligere å konstatere. Det er ikke meningen å straffe en liten enkeltstående lekkasje, men stadige utslipp, selv om hvert enkelt er lite, vil i sum kunne gjøre overtredelsen vesentlig. Skjer forurensningen i sårbare områder, skal det mindre til før overtredelsen anses vesentlig. I vesentlighetsvurderingen må det endelig ses hen til om forurensningen er skjedd som følge av en bevisst handling eller som følge av et uhell. En bevisst forurensning fra skipet vil så godt som alltid måtte oppfattes som vesentlig. Her er det viktig å markere en streng holdning overfor forurensning fra skip, fordi mange små overtredelser fra forskjellige skip samlet sett vil kunne gjøre stor skade på miljøet. Aktsomhetsnormen overfor forurensning må være streng. Dersom det er forhold ved byggingen, utrustningen eller driften av skipet som er egnet til å reise tvil om forbudet mot forurensning i § 31 kan overholdes, og rederiet skjønte eller burde skjønt at så var tilfelle, bør korrigerende tiltak iverksettes. Settes ikke rimelige tiltak i verk med den følge av ulovlig forurensning inntre, vil skyldkravet lett anses oppfylt. Det er ikke et kriterium at det har oppstått skade på miljøet, men bestemmelsen forutsettes benyttet unntaksvis dersom miljøskade ikke har oppstått. Det må for øvrig vurderes om kriteriene i § 31 annet ledd er oppfylt, ved at forurensningen således ikke omfattes av forbudet i § 31 første ledd og dermed er lovlig.

Det er rederiet som skal påse, sørge for og legge til rette for at skipet er prosjektert, bygget, utrustet og drevet på en slik måte at forurensning ikke skjer. Overtredelse av bestemmelsen bør derfor også være godt egnet til å bli sanksjonert som foretaksstraff. Forurensningsloven § 78 vil også

kunne komme til anvendelse ved nødssituasjoner hvor det har inntrådt akutt forurensning eller det er fare for at slik forurensning skal inntre, jf. forurensningsloven § 5 tredje ledd.

*Til § 65 Brudd på skipsførerens plikter når det gjelder den miljømessige sikkerheten*

Bestemmelsen er en delvis videreføring av straffelovens § 427. Skyldkravet etter bestemmelsen er forsett eller grov uaktsomhet. Strafferammen er bøter eller fengsel inntil 2 år etter første ledd og 1 år etter annet ledd. Bare den vesentlige overtredelse er straffbar. Det vises for øvrig til merknaden til § 64 og punkt 15.3.4.

Etter første ledd bokstav a kan skipsføreren straffes dersom han ikke umiddelbart varsler om forurensningsfare eller setter i verk rimelige tiltak for å hindre at forurensning inntre eller begrenser virkningene av den. Ved vesentlighetsvurderingen må det ses hen til om miljøskade har oppstått eller blitt forverret som følge av passivitet fra skipsførerens side og skadens omfang. Det er ikke et kriterium at det har oppstått skade på miljøet, men bestemmelsen forutsettes benyttet unntaksvis dersom miljøskade ikke har oppstått. Skipsførerens opptreden må også vurderes i lys av eventuelle ordre som er gitt fra rederiadministrasjonen. Like fullt må skipsføreren vurderes individuelt, og han bør gjøre seg opp en egen vurdering av hvordan situasjonen best bør håndteres. I vesentlighetsvurderingen må likeledes tidsfaktoren tas i betraktning. Det må også tas med i vurderingen om tiltakene som ble satt i verk var tilstrekkelige i forhold til de midler som stod til rådighet, om tiltak ble satt i verk i tide, eller om tiltak overhodet ble satt i verk. Unnlattelse av å varsle om den farefulle situasjonen med den følge at redningsaksjon unødig forsinkes vil lett anses som vesentlig, særlig dersom miljøskade blir konsekvensen av passiviteten. De aller fleste skip har i dag utstyr som gjør at varsling kan skje på en enkel måte, også i en ekstraordinær situasjon. Bestemmelsen må ses i sammenheng med § 31 annet ledd som gjør en ellers ulovlig forurensning lovlig på særlige vilkår. Vurderingss spørsmålet knyttet til om rimelige tiltak er satt i verk, vil i det vesentligste være det samme under begge bestemmelsene. Dersom det vurderes slik at utslippet omfattes av unntaket i § 31 annet ledd, er det naturlig heller ikke aktuelt å ilegge straff.

Første ledd bokstav b inneholder en straffetrussel mot skipsfører for medvirkning til at skipet drives på en slik måte at forurensning oppstår. Selv om det er rederiets primære ansvar å sørge for driften av skipet, vil skipsføreren i kraft av sin stilling

og med sin tilstedeværelse om bord, i stor grad kunne direkte bidra til at det legges opp til en forsvarelig drift slik at forurensning unngås. Et særlig viktig operasjonelt forhold er plikten til å vedlikeholde renseutstyr for oljeholdig vann. Tilsvarende vil skipsførerens unnlattelse av å utøve myndighet kunne medføre straffansvar.

Bestemmelsen i annet ledd bokstav a rammer skipsfører som overtrer sin plikt etter § 37 første ledd bokstav c om korrekt føring av miljødagbøker. Dersom miljødagbøker er uriktig ført eller manipulert i den hensikt å skjule at forurensning har funnet sted er det en alvorlig overtredelse og vesentlighetskriteriet vil være oppfylt.

Annet ledd bokstav b og annet ledd rammer overtredelse av § 37 annet ledd bokstav a til å medvirke til at forurensning fra skipet hindres, jf. § 32. Skipsføreren må medvirke til at skipet har den nødvendige miljømessige utrustningen som kreves etter lov og forskrift, for eksempel ved å ta opp med rederiadministrasjonen dersom utrustning mangler, må skiftes, utbedres etc.

*Til § 66 Brudd på pliktene til andre som har sitt arbeid om bord når det gjelder den miljømessige sikkerheten*

Bestemmelsen er en delvis videreføring av straffelovens § 427. Skyldkravet etter bestemmelsen er forsett eller grov uaktsomhet. Strafferammen er bøter eller fengsel inntil 1 år. Bare den vesentlige overtredelse er straffbar.

Bestemmelsen rammer overtredelse av den plikten andre som har sitt arbeid om bord har etter § 38 til å medvirke til at driften av skipet er lagt opp og gjennomført slik at forurensning av det ytre miljø fra skipet hindres, jf. § 33 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen. Medvirkningsplikten for den som har sitt arbeid om bord vil generelt være mindre omfattende enn skipsførerens medvirkningsplikt, jf. § 65. Blant dem som har sitt arbeid om bord vil særlig maskinsjefens medvirkningsplikt være omfattende. Måten driften av maskineri og tekniske innretninger knyttet til maskineri, samt håndtering av avfall er lagt opp, vil i en del tilfeller være direkte eller medvirkende årsak til ulovlig forurensning. Etterlevelse av instruksjoner fra skipsfører vil kunne få betydning for vesentlighetsvurderingen. Det vises for øvrig til merknaden til § 64.

*Til § 67 Brudd på rederiets og skipsførerens plikt til å følge tilsynsmyndighetens vedtak*

Bestemmelsen er en delvis videreføring av straffelovens § 304. Skyldkravet er forsett. Strafferam-

men er bøter eller fengsel inntil 1 år. Bestemmelsen inneholder ikke et vesentlighetskriterium.

Bestemmelsen rammer skipsfører eller den som på vegne av rederiet unnlater å følge vedtak av tilsynsmyndigheten i henhold til §§ 52 og 53. Paragraf 52 regulerer tvangstiltak som vedtak om tilbakehold (forbud mot å forlate havn), vedtak om å gå til havn, eller andre nødvendige tiltak som for eksempel å følge en bestemt led. Når et skip først blir tilbakeholdt eller får pålegg om å gå til havn, vil det normalt være beheftet med alvorlige feil eller mangler som kan sette liv og helse i fare, jf. § 52 første ledd bokstav a. Brudd på et slikt vedtak vil dermed kunne få store konsekvenser, og det bør følgelig reageres strengt dersom bestemmelsen brytes. Tilsvarende kan det reageres med straff overfor den som nekter å etterkomme en beslutning om å stanse eller borde et skip i fart, jf. § 53.

*Til § 68 Straffansvar for den som ikke er offentlig tjenestemann*

Bestemmelsen viderefører sjødyktighetslovens § 4 annet ledd og rammer enkeltpersoner som er delegert offentlig myndighet i medhold av loven eller arbeidstakere i privat virksomhet, i første rekke klassifikasjonsselskapene, som har fått delegert offentlig myndighet. Bestemmelsen slår fast at for slike personer gjelder det samme strafferettslige ansvar som for offentlige tjenestemenn i henhold til den alminnelige borgerlige straffelov av 22. mai 1902. Etter straffeloven 1902 er det kapittel 11 og 35 som gir bestemmelser om henholdsvis forbrytelser og forseelser i offentlig tjeneste.

*Til § 69 Fellesbestemmelser*

Bestemmelsen er ny og slår i første ledd fast at det ved vurderingen av om en overtredelse av bestemmelsene i straffekapitlet er vesentlig, skal legges særlig vekt på overtredelsens omfang og virkninger og graden av utvist skyld. Det må med andre ord foretas en helhetsvurdering av disse spørsmålene. Oppregningen er altså ikke uttømmende.

Et viktig moment i vesentlighetsvurderingen er hvor omfattende overtredelsen er. For eksempel vil alvorlige mangler på fartøyet, grov overlastning og grove brudd på sikkerhetsbestemmelser lett anses vesentlige. Også overtredelser som isolert sett ikke ville blitt karakterisert som vesentlige, kan bli det dersom overtrederen samtidig har begått flere lovbrudd som skal sanksjoneres under ett. Man må altså se hen til om det er en enkeltstående overtredelse som skal sanksjoneres, eller om det er begått flere lovbrudd. For et skip som er overlastet, med enkelte mangler i sin utrustning,

som i tillegg er dårlig vedlikeholdt, kan slike overtredelser i sum oppfylle vesentlighetskravet, selv om den enkelte overtredelse isolert sett ikke gjør det. En rekke små overtredelser av samme bestemmelse, for eksempel av hviletidsbestemmelsene, kan også innebære at overtredelsene i sum anses vesentlige.

Når det gjelder virkningen av overtredelsen, vil en overtredelse som har medført person- eller miljøskade av noen størrelse eller tap av liv, normalt bli ansett vesentlig, og det selv om ikke overtredelsen som sådan er særlig grov. Også hvor det har vært fare for personskade vil vesentlighetskravet kunne være oppfylt, men overtredelsesgebyr vil ofte være en mer adekvat reaksjon enn straff når overtredelsen ikke medfører skade. Ved anvendelse av straff i faretilfeller uten at skade på liv, helse eller miljø har inntruffet, bør det legges vekt på hvor overhengende faren for skade var, hvor store konsekvensene ville blitt om faren hadde inntrådt og grovheten av overtredelsen. Det må også tillegges vekt om overtrederen har oppnådd en fortjeneste ved lovbruddet, og i tilfelle hvor stor denne har vært, eller eventuelt kunne ha vært.

Graden av utvist skyld vil også ha betydning for om overtredelsen er vesentlig. Forsettlig overtredelser vil lett anses som vesentlige, og planmessige overtredelser som har skjedd for å spare kostnader eller øke fortjenesten, vil så godt som alltid oppfylle vesentlighetskravet.

Annet ledd er en bestemmelse som tar sikte på å ramme enkeltpersoner, mest praktisk i et selskap, som står for deler av driften av skipet uten å være definert som rederi etter § 4. Formålet med bestemmelsen er å unngå at personer som vesentlig overtrer sikkerhets- og miljøbestemmelser etter loven ikke skal kunne straffes på bakgrunn av formelle hensyn når disse ivaretar tradisjonelle rederifunksjoner. Uttrykket «aktuelle driftsfunksjoner» sikter altså til funksjoner som står i forbindelse med driften av skipet så som bemanning og vedlikehold av skipet og som er nødvendige for at skipet skal kunne operere på en sikker måte. Det er primært toppladning og personer med sentrale funksjoner i forhold til sikkerhet og miljø som vil være aktuelt å omfattes av straffebudet. Bestemmelsen er bl.a. ment å ramme personer i et rederi som forestår skipets drift, jf. NIS lovens § 1 annet ledd i tilfeller hvor dette selskapet ikke er det samme som det selskapet som er opplyst på skipets sikkerhetsstyringssystem. Se for øvrig merknader til § 4. Personer i bemanningsselskaper vil også kunne omfattes. På den annen side vil en utstyrsleverandør eller et verksted som foretar reparasjoner på skipet normalt ikke ivareta aktu-

elle driftsfunksjoner. Personer i selskaper som kun står for den kommersielle driften rammes ikke av straffebudet. Annet ledd vil også ramme det tilfelle at eieren har inngått en avtale med et driftsselskap som så står for driften, men hvor opplysninger ikke er innsendt myndighetene. I slike tilfeller vil eieren være å regne som rederiet og personer på eiersiden kunne straffes etter straffebudene i kapittel 10 som rammer rederiet. Etter annet ledd rammes da personer i rederiet som arbeider i driftsselskapet av de samme straffebudene. Om eieren har overlatt ansvaret til en byggansvarlig i henhold til § 5, jf. § 4, vil tilsvarende personer i dette selskapet, typisk et skipsverft, kunne straffes etter for eksempel § 59 bokstav a. Om skipsverftet står som registrert eier i byggeperioden vil personer i verftet rammes av straffebudene i kapittel 10 på ordinær måte, og ikke gjennom annet ledd.

Tredje ledd fastsetter at fengselsstraff ikke kan anvendes når overtredelsen i henhold til folkeretten bare kan straffes med bøter. Bakgrunnen er at Havrettskonvensjonen artikkel 230 nr. 1 og 2 forbyr annen straff enn bøtestraff overfor utenlandsk skip ved brudd på nærmere bestemte forurensingsregler utenfor sjøterritoriet, og for samme overtredelser innenfor sjøterritoriet skal som hovedregel bare bøtestraff anvendes. Med fengselsstraff menes formell straff. Varetektsfengsling omfattes ikke av bestemmelsen.

Fjerde ledd fastsetter at straffebestemmelsene i kapitlet ikke får anvendelse dersom forholdet rammes av en strengere straffebestemmelse. Dette er i hovedsak en henvisning til straffelovens alminnelige regler. Dersom en ulykke om bord fører til at en person omkommer, og en som har opptrådt i rederiet er tiltalt for uaktsomt drap på denne personen, jf. straffeloven 1902 § 233, vil vedkommende ikke bli straffet for overtredelse av § 21 om sikkerhetsinnretninger og utstyr, selv om mangler i innretningene var årsaken til at ulykken skjedde, siden straffeloven § 233 er strengere.

#### *Til § 70 Inndrivelse av bot eller foretaksstraff*

Bestemmelsen er ny. Sjødyktighetsloven §§ 122 og 123 har imidlertid tilsvarende regler ved brudd på bestemmelsene om forurensning i kapittel 11.

Første ledd fastslår at retten etter begjæring fra påtalemyndigheten kan iverksette tvangstiltak tilsvarende de som finnes i §§ 52 og 53. Tiltaket skal treffes for å sikre betaling av en ilagt bot eller foretaksstraff, eventuelt av en bot eller foretaksstraff som antas å ville bli ilagt. Det er rederiet, skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord som skal være ilagt eller kunne bli ilagt boten eller fore-

taksstraffen. Retten kan altså beslutte tvangstiltak mot skipet, selv om det bare er skipsføreren som har fått bot. Tvangstiltaket kan bestå inntil boten, eventuelt foretaksstraffen er betalt eller det er stilt tilstrekkelig sikkerhet for beløpet, jf. også annet punktum. Men det er heller ikke noe i veien for at retten beslutter å oppheve tvangstiltaket etter at rederiet har betalt sin foretaksstraff, selv om skipsføreren fortsatt ikke har dekket sin bot.

Annet ledd åpner for at et tvangstiltak kan fortsette inntil rederiet har betalt eller stilt sikkerhet for utgiftene ved selve tiltaket. Ved tilbakehold av skip kan det lett påløpe utgifter til kaileie, vaktmannskaper mv., og slike utgifter vil være omfattet. Også for så vidt angår slike utgifter må påtalemyndigheten fremme begjæring om fortsatte tvangstiltak og retten treffe beslutning.

## Kapittel 11 Øvrige bestemmelser

### *Til § 71 Sjøassurandørers taushetsplikt*

Bestemmelsen gir forsikringsselskaper adgang til å frigi informasjon om skipssikkerheten til andre forsikringsselskaper, besiktigelsesinstitusjoner, internasjonale sjøfarts- og forsikringsorganisasjoner og norske og utenlandske myndigheter uten å rammes av taushetsplikten i forsikringsloven § 1-6. Ettersom gjeldende forsikringsvirksomhetslov § 1-3 er identisk med forsikringsloven § 1-6 antar Departementet at henvisningen til forsl. § 1-6 må tolkes utvidende til også å omfatte forsvl. § 1-3 inntil den nye forsikringsloven trer i kraft.

Hvorvidt en opplysning er av direkte betydning for sikkerheten må assurandøren konkret ta stilling til i det enkelte tilfellet. Premiemislighold og andre detaljer rundt forsikringsavtalen vil vanskelig tenkes å ha direkte betydning for sikkerheten til skip. I tvilstilfelle er det den som anmoder om informasjon som må overbevise assurandøren om at konkrete opplysninger er av betydning for skipssikkerheten, men ettersom det her ikke foreligger noen plikt har assurandøren full diskresjon til å nekte opplysninger utlevert.

Assurandøren kan frigi informasjon om skip som har vært forsikret i selskapet i løpet av de siste tre årene. Det er ingen nedre begrensning på hvor lenge skipet må ha vært forsikret i vedkommende selskap (i løpet av denne treårsperioden) for at informasjon om skipet kan frigis.

### *Til § 72 Ikrafttredelse*

Bestemmelsen fastsetter at loven gjelder fra det tidspunkt Kongen bestemmer.

Bestemmelsen gir Kongen mulighet til å iverksette deler av loven før andre deler av den, dersom

det er behov for det. Av hensyn til sikkerheten til sjøs bør loven settes i verk så raskt som mulig.

Annet ledd første punktum er inntatt for å sørge for samtid ikrafttreden mellom endringene som foreslås i sjølovens § 475 og endringene i sjøloven som er gjort gjennom lov 7. januar 2005 nr. 2. Annet ledd annet punktum er inntatt på bakgrunn av at sjøfartsinspektørene til dels har sine politi- og påtalemessige oppgaver fastsatt i sjødyktighetsloven. I forbindelse med opprettelse av en felles havari-kommisjon ved endring i sjøloven, jf. lov 7. januar 2005 nr. 2, ble bl.a. de nevnte bestemmelser i tredje ledd opphevet. Endringene er imidlertid ikke trådt i kraft, og vil neppe tre i kraft før skipssikkerhetsloven trer i kraft. De må derfor bestå inntil nevnte lov trer i kraft.

### *Til § 73 Overgangsbestemmelser*

Før loven kan settes i kraft vil det være nødvendig med en gjennomgang av det eksisterende forskriftsverk, for å tilpasse disse til den ny skipssikkerhetslov. Det er også mulig at enkelte forskrifter kan bestå med hjemmel i lover som oppheves eller endres, og det fremmes derfor forslag om at Kongen kan bestemme at forskrifter gitt i medhold av lover som oppheves kan opprettholdes inntil videre dersom gjennomgangen av forskriftsverket tilsier det.

## 19.2 Merknader til forslag om opphevelse og endringer i andre lover

### *Til § 74 Opphevelse av og endring i andre lover*

Bestemmelsen fastsetter hvilke lover som kan oppheves ved ikrafttreden av en ny skipssikkerhetslov og hvilke lover det må gjøres endringer i.

Første ledd fastslår at seks eksisterende lover kan oppheves som følge av forslag til ny skipssikkerhetslov.

Nr. 1 gjelder sjødyktighetsloven. I den utstrekning sjødyktighetsloven inneholder bestemmelser som bør videreføres i ny lovgivning, er dette tatt hensyn til i skipssikkerhetsloven. Enkelte av bestemmelsene i sjødyktighetsloven vil være hensiktsmessig å videreføre på forskriftsplanet, eksempelvis deler av kapittel 11. Loven kan derfor oppheves.

Nr. 2 gjelder loven om måling av fartøyer. Loven er videreført i § 10 Måling av skip, som også gir departementet hjemmel til å fastsette utfyllende forskrifter, se nærmere motivene til denne bestemmelsen. Loven kan derfor oppheves.

Nr. 3 gjelder lov om luftputefartøyer. Loven er i dag uten praktisk interesse, idet det i liten utstrek-

ning finnes slike fartøyer registrert i Norge. Skulle slike fartøyer igjen bli aktuelle, vil de omfattes av skipssikkerhetsloven, og det vil eventuelt kunne gis nødvendige forskrifter om dem, jf. § 2 tredje ledd bokstav b og motivene til denne bestemmelsen. Loven kan derfor oppheves.

Nr. 4 gjelder lov om mønstring av arbeidstakere på skip. Departementet har foreslått at loven kan videreføres i § 16 annet ledd, der bokstav g gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om mønstring. Loven kan derfor oppheves.

Nr. 5 gjelder lov om arbeidstid og hviletid på skip. Loven er videreført i § 23 om arbeidstid og § 24 om hviletid, som begge gir departementet hjemmel til å gi utfyllende forskrifter. De fleste av arbeids- og hviletidslovens bestemmelser vil måtte tas inn i forskrift før skipssikkerhetsloven trer i kraft. Loven kan derfor oppheves.

Nr. 6 gjelder lov om sertifikatpliktige stillinger på skip mv. Loven er videreført i § 16 Kvalifikasjonskrav og personlige sertifikater, som også gir departementet hjemmel til å gi utfyllende forskrifter. Loven kan derfor oppheves.

Annet ledd fastsetter hvilke eksisterende lover som må endres når en ny skipssikkerhetslov trer i kraft.

#### *Endringer i straffeloven*

I straffeloven er en rekke bestemmelser, nemlig §§ 304, 305, 312, 315, 416, 420, 422 første ledd, 424 og 427, foreslått opphevet i sin helhet. Det vises til Skipssikkerhetslovutvalgets gjennomgang av disse bestemmelsene i innstillingens punkt 7.10.2.5. Bakgrunnen for opphevelsen av bestemmelsene er dels at vedkommende straffebud er videreført i skipssikkerhetsloven, og dels at departementet ikke anser de forhold straffebudet rammer som straffverdige.

I straffeloven er også en rekke bestemmelser foreslått endret, nemlig §§ 308 (første ledd nr. 1 oppheves; nr. 2 og 3 blir henholdsvis nr. 1 og 2, 414 første ledd, 418 (nr. 1 og nr. 3 oppheves, nr. 2 videreføres som et selvstendig ledd) og 419 (første ledd nr. 1 samt annet ledd). Det vises til Skipssikkerhetslovutvalgets gjennomgang av disse bestemmelsene i innstillingens punkt 7.10.2.6. Bakgrunnen til opphevelsen av bestemmelsene er dels at vedkommende straffebud er videreført i skipssikkerhetsloven, og dels at departementet ikke anser de forhold straffebudet rammer som straffverdige. De deler av bestemmelsene som ikke angår skipssikkerhet er videreført uendret.

#### *Endringer i lov om brannfarlige varer på Svalbard*

Endringen i denne loven består i at henvisningen i § 1 annet ledd første punktum til sjødyktighetsloven i stedet gjøres til skipssikkerhetsloven.

#### *Endringer i lov om eksplosive varer på Svalbard*

Endringen i denne loven består i at henvisningen i § 1 annet ledd bokstav a til sjødyktighetsloven i stedet gjøres til skipssikkerhetsloven.

#### *Endringer i sjømannsloven*

I sjømannsloven er en rekke bestemmelser foreslått opphevet.

§ 26 Legeundersøkelse, rederihelsetjenester og meldeplikt m.v. Bestemmelsens første og annet ledd er videreført i § 17 første ledd. Tredje, fjerde, sjette og syvende ledd er videreført i § 17 annet ledd, som gir departementet hjemmel til å gi utfyllende forskrifter, bl.a. om disse forholdene. Femte ledd om hjemmel for Kongen til å pålegge en rederihelsetjeneste er ikke videreført. Hjemmelen har ikke vært utnyttet, og bestemmelsen anses i dag å være uten praktisk betydning. Hele bestemmelsen kan etter dette oppheves.

§ 40 Vern mot ulykker og helseskader. Bestemmelsens nr. 1 første ledd annet og tredje punktum er videreført i § 22 første ledd, jf. også forskriftshjemmelen i annet ledd. Første ledd første punktum er videreført i § 29 første ledd bokstav a. Annet ledd om medvirkningsplikt er ikke uttrykkelig videreført i § 22, men forskriftshjemmelen i annet ledd er vid nok til at bestemmelsen eventuelt kan videreføres der. Tredje ledd om meldeplikt ved ulykker er videreført i § 47. Bestemmelsen i nr. 2 og 3 er videreført i § 28 første ledd og de uttrykkelige forskriftshjemlene som er gitt i annet ledd. Nr. 4 knytter an til bestemmelsens øvrige nummer, og har ikke selvstendig betydning. Hele bestemmelsen kan etter dette oppheves.

§ 41 Kosthold. Sunnhetsforhold. Denne bestemmelsen er for alle praktiske formål videreført i § 25 og § 26, jf. også § 29 om skipsførerens plikt til å medvirke til at bo- og fritidsmiljø, og forpleiningen om bord holder en sikkerhetsmessig forsvarlig standard. Bestemmelsen kan etter dette oppheves.

§ 42 Sjødyktighetssyn. Bestemmelsen er videreført i § 43 femte ledd bokstav c, som fastsetter at departementet gir forskrifter om rett for den som har sitt arbeid om bord til å kreve tilsyn, herunder besiktelse. Bestemmelsen kan etter dette oppheves.

§ 48 Maktmidler. Bestemmelsens første, annet og tredje ledd er videreført i § 40. Fjerde ledd antas ikke å si mer enn det som følger av alminnelig norsk erstatningsrett, jf. også § 40 annet ledd, som bare gir rett til å treffe «forholdsmessige» tiltak. Fjerde ledd er derfor ikke uttrykkelig videreført. Bestemmelsen kan etter dette oppheves.

I sjømannsloven er det foreslått endringer i tre bestemmelser.

§ 1 er endret for å reflektere at enkelte bestemmelser er opphevet. Regjeringen har samtidig med denne proposisjonen fremmet en proposisjon med endringer av sjømannsloven som bl.a. foreslår å tilføye to nye kapitler, kapittel II A og II B. Også i denne proposisjonen foreslås det endringer av sjømannslovens virkeområde i § 1. Lovforslagene er utformet under forutsetning av at proposisjonen som endrer sjømannsloven formelt sett vedtas før skipssikkerhetsloven.

§ 4 Lavalder. Bestemmelsen er egentlig overflødig etter at § 18 fastsetter regler om minstealder, bygget på bestemmelsen. Bestemmelsen inneholder bare en henvisning til § 18 for å synliggjøre i sjømannsloven at det finnes regler om lavalder.

§ 12 Sjømanns rett til å frate tjenesten om bord av særlige grunner. Bestemmelsens nr. 1 bokstav a og b er foreslått endret. Skipssikkerhetsloven bruker ikke uttrykket «sjødyktighet», og det er derfor bedre å innta en generell henvisning til skipssikkerhetslovens regler i bokstav a. Henvisningen i bokstav b må gjøres til § 43 femte ledd bokstav c og den forskriften departementet måtte gi om rett for sjømannen til å kreve besiktelse av skipet.

#### *Endringer i forurensningsloven*

I § 5 annet ledd må det foretas henvisning til skipssikkerhetsloven og ikke til sjødyktighetsloven.

Ny § 32 a Mottaksanlegg for avfall fra skip. I dag inneholder sjødyktighetsloven § 116 en slik bestemmelse, men departementet har funnet det lite hensiktsmessig med en bestemmelse som ikke direkte angår skip i en ny skipssikkerhetslov. Samtidig gir § 35 regler om den plikten et skip har til å levere skadelige stoffer til slike mottaksanlegg. Bestemmelsen viderefører helt ut § 116, men i tråd med forurensningslovens system benyttes uttrykket «forurensningsmyndigheten» i stedet for Kongen. Departementet er i dette tilfelle forurensningsmyndighet. I tråd med forskrift 1. juni 2004 om begrensning av forurensning benyttes også uttrykket «avfall og lasterester» for å angi hva det er som skal leveres til mottaksanlegget. Merknader knyttet til den tidligere § 116 vil fortsatt være relevante.

#### *Endringer i straffeprosessloven*

Bestemmelsen i § 277 første ledd regulerer når meddommere skal oppnevnes fra et særlige utvalg. Bestemmelsens første ledd nr. 2 bestemmer at det for straffesaker i sjøfartsforhold skal oppnevnes meddommere fra et særskilt utvalg som har kynighet i sjøfartsanliggende. Ettersom deler av straffelovens kapittel 30 og 42 vil oppheves og erstattet med bestemmelser i skipssikkerhetsloven, er det nødvendig å føye til en henvisning til skipssikkerhetsloven i nr 2.

#### *Endringer i NIS-loven*

§ 2 Registreringsmyndighet. Kjenningssignal. Endringene i bestemmelsen er av redaksjonell art og fremmes i forbindelse med overføring av ansvarsområde for tildeling av navn, kjenningssignal og hjemsted fra Sjøfartsdirektoratet til Skipsregistrene.

§ 7 Arbeidstid og hviletid. Bestemmelsen gir lov om arbeidstid og hviletid på skip anvendelse på skip registrert i NIS, men likevel slik at bestemmelsen kan fravikes i tariffavtale hvis fraviket er godkjent av departementet. Lovens regler om hviletid kan likevel ikke fravikes.

Bestemmelsens første ledd er foreslått endret, slik at bestemmelsen henviser til § 23 om arbeidstid og § 24 om hviletid.

Annet og fjerde ledd oppheves som unødvendig ved siden av henvisningen til §§ 23 og 24.

Tredje ledd videreføres uendret som nytt annet ledd.

#### *Endringer i sjøloven*

§ 7 Navn. Endringene i bestemmelsen er av redaksjonell art og fremmes i forbindelse med overføring av ansvarsområde for tildeling av navn, kjenningssignal og hjemsted fra Sjøfartsdirektoratet til Skipsregistrene.

§ 136 Skipsførerens fravær og frafall m m. Femte ledd, som henviser til sertifiseringsloven, er foreslått opphevet. Sertifiseringsloven er foreslått opphevet, og erstattet av § 16. Det anses unødvendig med en særskilt henvisning til denne bestemmelsen.

§ 408 Passasjerens plikter m m. Bestemmelsen henviser bl.a. til sjømannsloven § 48, og gir reglene der om bruk av maktmidler tilsvarende anvendelse overfor passasjerene. Bestemmelsen i § 48 er foreslått opphevet, idet den anses videreført i § 40. Slik § 40 er formulert, gjelder den uten videre i forhold til passasjerene. Departementet har likevel funnet det hensiktsmessig å ta inn en henvisning til § 40 her i bestemmelsens annet ledd første punktum.

Annet punktum inneholder henvisningen til sjømannsloven § 49, som videreføres.

§ 471 Skipsbøker. Bestemmelsen er videreført dels i § 14, se først og fremst annet ledd bokstav c, og dels i § 19 første ledd om skipsførerens plikt til å føre skipsbøker. Mellomoverskriften i kapittel 18. I. Skipsbøker oppheves samtidig.

Kapittel 18. Overskriften må endres når reglene om skipsbøker i § 471 videreføres i § 14 annet ledd bokstav c.

§ 475 Meldeplikt. Bestemmelsens fjerde ledd første punktum henviser etter lovendring 7. januar 2005 nr. 2 til sjømannsloven § 40 tredje ledd. Departementet har foreslått å oppheve § 40, og videreføre tredje ledd i § 47. Bestemmelsen henviser derfor til § 47.

§ 489. Berømmelse og varslings. I første ledd tredje punktum er ordet «sjødyktighet» foreslått endret til «skipssikkerhet». Dette er i tråd med at begrepet sjødyktighet ikke er foreslått videreført i den nye skipssikkerhetsloven.

§ 506 Sjøveisregler m m. Bestemmelsen er videreført i § 14, se først og fremst annet ledd bokstav a, der departementet er gitt hjemmel til å gi forskrifter om sjøveisregler. Det synes mest hensiktsmessig at spørsmål knyttet til skipets navigering, herunder sjøveisreglene, samles i skipssikkerhetsloven. Bestemmelsen kan etter dette oppheves. Det samme gjelder for mellomoverskriften i kapittel 20. II. Sjøveisregler m m.

#### *Endringer i kystvaktloven*

§ 11 første ledd bokstav a henviser til sjødyktighetsloven kapittel 11, mens § 12 første ledd bokstav b henviser til sjødyktighetsloven kapitlene 1 til 10. Kapittel 11 stemmer langt på vei med kapittel 5, men også andre kapitler inneholder regler om forurensning. Paragraf 11 første ledd bokstav a henviser derfor nå til kapittel 5 med tilhørende bestemmelser, mens § 12 første ledd bokstav b viser til skipssikkerhetsloven, med unntak av kapittel 5.

#### *Endringer i fritids- og småbåtloven*

Endringene er nødvendige tilpasninger i forhold til at skipssikkerhetsloven ikke får anvendelse på skip under 24 meter største lengde som brukes utenfor næringsvirksomhet.

#### Til § 1 Definisjoner

I definisjonen av fritidsbåt i nr. 2 er det lagt til at båten må være mindre enn 24 meter største lengde for å trekke en klar grense mot skipssikkerhetsloven.

#### Til § 20 Kapitlets virkeområde

Bestemmelsen har fått et nytt annet ledd for å gi Kongen hjemmel til å gi loven anvendelse på utenlandske fritidsbåter innenfor visse geografiske områder og så langt dette følger av folkeretten. Slik bestemmelsen er formulert, får dermed kapittel 5 om forurensning anvendelse på utenlandske fritidsbåter.

#### Til § 23 Utstyr

Overskriften er foreslått endret for å reflektere endringene som foreslås i hjemmelsbestemmelsen.

Annet ledd gir Kongen hjemmel til å gi nærmere forskrifter om rednings- og flyteutstyr. I dag finnes nærmere regler i forskrift 8. mai 1995 nr. 409 om flyteutstyr om bord på fritidsbåter. Annet ledd gir også Kongen hjemmel til å gi forskrifter om annet utstyr, som kommunikasjonsutstyr, brannslukningsutstyr og annet sikkerhetsutstyr. I dag finnes slik hjemmel i sjødyktighetsloven, og i forskrifter til den loven er det stilt enkelte utstyrskrav til fritidsbåter over en viss størrelse.

#### Til § 24 Navigering

Overskriften er foreslått endret.

Første ledd er nytt og tilsvarer skipssikkerhetsloven § 14 første ledd.

Annet ledd gir Kongen hjemmel til å gi forskrifter om sikker navigering. Nr. 4 og 5 er nye og gitt for å ivareta hjemmelen som var i sjølovens § 506 om bl.a. sjøveisregler.

#### Til § 26 a Måling av fritidsbåter

Bestemmelsen er ny.

Bestemmelser om måling av fartøy fremgår i dag av lov 19. juni 1965 nr. 20 om måling av fartøyer, som departementet har foreslått å oppheve i forbindelse med at regler om måling av skip er tatt inn i skipssikkerhetsloven § 10. Det er i dag måleplikt for fritidsbåter med største lengde 15 meter og større. Bestemmelsen gir Kongen hjemmel til å gi forskrifter om måling av fritidsbåter, og angir hva slike forskrifter blant annet kan inneholde regler om. Bokstav a stemmer med § 10 annet ledd bokstav a, bokstav b stemmer med bokstav c, bokstav c stemmer med bokstav d, og bokstav d stemmer med bokstav f. Bokstav e om gebyr har sin parallell i skipssikkerhetsloven § 48 første ledd.

#### Til § 26 b Krav til fører av fritidsbåt

Bestemmelsen gjelder kvalifikasjonskrav til førere av fritidsbåter, som i fritids- og småbåtloven har vært regulert gjennom kapittel 4 om småbåter, jf. § 31. Krav til førere av fritidsbåter er nødvendig å innta som følge av at lov 5. juni 1981 nr. 42 om ser-



tifikatpliktige stillinger på norske skip, borefartøy og andre flyttbare innretninger i sjøen (sertifiseringsloven) foreslås opphevet.

Det følger av skipssikkerhetsloven §§ 16 til 18 hvilke krav som stilles til den som har sitt arbeid om bord på et skip som brukes i næringsvirksomhet og som er mindre enn 15 meter største lengde. Det er følgelig bare behov for å regulere krav til fører av fritidsbåt.

Bestemmelsen gir Kongen hjemmel til å gi forskrift om krav til minstealder, helsetilstand, opplæring og andre kvalifikasjoner for fører av fritidsbåt. Forskriften kan samtidig fastsette bestemmelser om kontroll med at kravene er oppfylt og om at utgiftene ved sertifikatutstedelse kan dekkes ved gebyr av den som ber om slik utstedelse. Hjemmelen i dag for å oppkreve gebyr for utstedelse av personlige sertifikater for førere av fritidsbåter der det i dag er sertifikatplikt, finnes i sertifiseringsloven. Denne loven foreslås opphevet, se ovenfor. For å videreføre gebyrplikten har det derfor vært nødvendig å innføre hjemmel for gebyr i denne bestemmelsen.

Bestemmelser om minstealder og kvalifikasjonskrav er i dag gitt i forskrift 11. desember 1981 nr. 3807 om minstealder m.v. for førere av visse maskindrevne fartøy under 25 registertonn brutto og forskrift 9. mai 2003 nr. 687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip, m.v.

#### Til § 31

Det foreslås at bestemmelsen henviser til kravene som gjelder for førere av fritidsbåter, jf. ny § 26 b.

#### Til kapittel 5 Forurensning

Overskriften foreslås endret.

Fritids- og småbåtloven har få bestemmelser til vern av det ytre miljø. Dette skyldes at sjødyktighetslovens kapittel 11 (om forurensning fra skip) regulerer disse spørsmålene i dag. I medhold av kapittel 11 er det gitt en rekke forskrifter til vern om det ytre miljø, og en del bestemmelser er også gitt anvendelse for fritidsbåter. Kapittel 11 foreslås opphevet sammen med resten av sjødyktighetsloven, og regler om vern av det ytre miljø er gitt i skipssikkerhetsloven kapittel 5. Fritids- og småbåtloven må derfor innta visse elementer av kapittel 5.

Departementet har foreslått to nye bestemmelser i fritids- og småbåtloven til vern om det ytre miljø. De er plassert i lovens kapittel 5, som i dag har overskriften Regler for bruk av vannscooter og liknende. Overskriften er foreslått endret, og bestemmelsene om vannscootere i § 38 og § 39,

som først og fremst er gitt av hensyn til vern om det ytre miljø, er plassert i ny § 40.

#### Til § 38 Forbud mot forurensning m.v.

Bestemmelsen er ny.

Første ledd tilsvarende skipssikkerhetsloven § 31 første ledd.

Annet ledd tilsvarende skipssikkerhetsloven § 33 første ledd.

Tredje ledd tilsvarende skipssikkerhetsloven § 31 fjerde ledd, § 33 annet ledd og § 35.

Det er i dag gitt bestemmelser til vern av det marine miljø i forskrift 16. juni 1983 nr. 1122 om hindring av forurensning fra skip og forskrift 1. juni 2004 om begrensning av forurensning. Forskriftene stiller bl.a. krav til behandling av avfall og kloakk og forbud mot dumping.

#### Til § 39 Tekniske innretninger og utstyr

Bestemmelsen er ny.

Bestemmelsen baserer seg på skipssikkerhetsloven § 32. Den gir Kongen hjemmel til å fastsette forskrifter om hvordan fritidsbåter skal være innrettet og utstyrt for å unngå forurensning.

I forskrift 20. desember 2004 nr. 1820 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy m.v. er det gitt enkelte bestemmelser som har som formål å verne det ytre miljø.

#### Til § 40 Bruk av vannscootere og liknende mindre fartøyer

Bestemmelsen er en videreføring av nåværende § 38 (første og annet ledd) og § 39 (tredje til sjette ledd). Det er bare gjort enkelte mindre språklige endringer i første ledd.

#### Til § 41 a Forvaltningstiltak

Bestemmelsen er ny.

Første ledd tilsvarende skipssikkerhetsloven § 49 første ledd. Det gir vedkommende myndighet mulighet for å fremtvinge tiltak fra eieren eller førerens side i tilfelle der fritidsbåten ikke oppfyller krav som fremgår av kapittel 3 eller kapittel 5. Et pålegg etter første ledd kan eventuelt følges opp med ytterligere tiltak etter annet og fjerde ledd.

Annet ledd tilsvarende skipssikkerhetsloven § 50 første ledd. Tvangsmulkt vil være et effektivt pressmiddel for å tvinge gjennom et pålegg etter første ledd som ikke er etterkommet av eieren eller føreren.

Tredje ledd tilsvarende skipssikkerhetsloven § 50 annet ledd.

Fjerde ledd tilsvarende skipssikkerhetsloven § 50 tredje ledd.

Femte ledd gir Kongen hjemmel for å gi forskrifter om tvangsmulkt, og tilsvarende skipssikkerhetsloven § 50 fjerde ledd.

Sjette ledd bygger på hovedelementer fra skipssikkerhetsloven § 52. Departementet mener det er behov for å ha en effektiv sanksjonsmulighet der fritidsbåtens tilstand er så dårlig at den utgjør en klar fare for liv og helse eller miljø, og eieren ikke etterkommer pålegg gitt av vedkommende myndighet. Departementet antar på den annen side at det ikke ofte vil være behov for å anvende regelen.

#### *Endringer i yrkestransportloven*

§ 7 annet ledd bokstav c, som i dag henviser til sjødyktighetsloven, er endret, slik at den nå henviser til skipssikkerhetsloven. Bestemmelsen er samtidig forenklet noe, i tråd med forenkling i skipssikkerhetsloven.

Annet ledd har en særskilt opphevelsesbestemmelse for overgangsreglene om rettsvern. Etter opphevelsen av overgangsreglene vil de alminnelige reglene om rettsvern for realregistrert løsøre gjelde på vanlig måte, jf. pantelovens §§ 3-3 og 5-3.

### **19.3 Merknader til forslag om endring av sjølovens regler om registrering av skip**

---

#### *Til sjøloven § 11 tredje ledd*

Endringen innebærer at skip med største lengde på minst 7 meter nå kan registreres i Norsk Ordinært Skipsregister. Endringen påvirker ikke registreringsplikten i § 11. Panterettigheter i båter mellom 7 og 10 meter som har rettsvern i samsvar med pantelovens regler for ikke-realregistrerbart løsøre før ikrafttredelsen av endringen vil beholde rettsvernet i en overgangsperiode på ett år etter ikrafttredelsen. Dersom rettsvern ikke er etablert før ikrafttredelsen, gjelder pantel. § 3-2 første ledd (om realregistrerbart løsøre).

#### *Til sjøloven § 13 annet ledd*

Endringen innebærer at også selger vil ha en plikt til å melde fra til Skipsregisteret om endring i eierforhold. Dette påvirker ikke kjøpers plikt til også å melde om slike endringer.

Nærings- og handelsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).

---

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

# til lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

### Kapittel 1 Innledende bestemmelser

#### § 1 Lovens formål

Loven skal trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring, herunder hindre forurensning fra skip, sikre et godt arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord på skip, samt et godt og tidsmessig tilsyn.

#### § 2 Lovens saklige virkeområde

Loven får anvendelse for norske og utenlandske skip. For skip under 24 meter største lengde som brukes utenfor næringsvirksomhet, gjelder loven likevel ikke.

Kongen kan gi forskrift om at loven i tillegg til skip som nevnt i første ledd, også skal gjelde for:

- a) boreplattformer og andre flyttbare innretninger for undersøkelse etter, utnyttelse, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster samt flyttbare innretninger til hjelp for slik virksomhet,
- b) flytekran, mudderapparat og lignende flytende innretninger,
- c) skip som nevnt i første ledd annet punktum hvor noen har sitt arbeid om bord.

Kongen kan også gi forskrift om at loven helt eller delvis ikke skal gjelde for:

- a) skip under 24 meter største lengde,
- b) skip som kan føre inntil tolv passasjerer,
- c) spesialskip,
- d) skip som utelukkende benyttes på elver og innsjøer,
- e) skip som er vernet,
- f) skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste,
- g) andre statlige skip som brukes utenfor næringsvirksomhet,
- h) utenlandske skip.

Kongen kan for skip som nevnt i tredje ledd, gi særlige regler om sikkerhetsstyring, sikkerhet, miljø, sikkerhets- og terrorberedskap og tilsyn samt forvaltningstiltak og administrative sanksjoner som fraviker reglene i loven her.

#### § 3 Lovens geografiske virkeområde

Loven gjelder for norske skip uansett hvor de befinner seg.

Med de begrensninger som følger av folkeretten, gjelder loven for utenlandske skip:

- a) i Norges territorialfarvann, herunder ved Svalbard og Jan Mayen,
- b) i Norges økonomiske sone,
- c) på norsk kontinentalsokkel.

Kongen kan gi forskrift om lovens anvendelse på utenlandske skip også utenfor områdene nevnt i annet ledd, så langt folkeretten tillater det.

### Kapittel 2 Rederiets plikter. Sikkerhetsstyring

#### § 4 Rederiet

Med rederiet menes den som i det sikkerhetsstyringssertifikatet som skipet skal ha etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 7, jf. § 5 i denne loven, er opplyst å være driftsansvarlig selskap.

Dersom det for skipet ikke gjelder krav om sikkerhetsstyringssertifikat som nevnt i første ledd, eller sikkerhetsstyringssertifikatet er blitt ugyldig eller er trukket tilbake, regnes skipets eier som rederiet. Er skipet registrert, regnes den registrerte eieren som skipets eier. Dersom skipets eier i tilfelle som nevnt i første punktum har innsendt dokumentasjon i henhold til § 5 med samtykke fra den driftsansvarlige eller byggeansvarlige, skal vedkommende anses som rederi etter denne loven.

Annet ledd gjelder tilsvarende dersom den som er opplyst å være driftsansvarlig selskap i skipets sikkerhetsstyringssertifikat, ikke eksisterer.

Departementet kan gi forskrifter om hvem som skal anses som «rederi» etter reglene i første til tredje ledd.

#### § 5 Plikt til innsendelse av opplysninger

Dersom skipets eier overlater ansvaret for driften av skipet til en annen, skal det opplyses om navnet på den driftsansvarlige og gis andre nødvendige opplysninger til den departementet bestemmer. Den driftsansvarlige skal få en bekreftelse på at opplysningene er mottatt og fullstendige. Første

og annet punktum gjelder tilsvarende under byggingen av skipet dersom skipets eier overlater ansvaret for byggingen av skipet til en annen.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om plikten til å gi opplysninger etter første ledd.

#### *§ 6 Rederiets alminnelige plikter*

Rederiet har en overordnet plikt til å påse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med reglene gitt i eller i medhold av denne loven, herunder at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, etterlever regelverket.

Rederiet skal sørge for at lovens krav oppfylles, bortsett fra i tilfelle der skipsføreren i loven er gitt en selvstendig plikt til å sørge for dette. Rederiet skal sørge for at forholdene legges til rette for at alle de som har sitt arbeid om bord, har mulighet for å oppfylle sine forpliktelser etter loven.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om rederiets plikter etter denne bestemmelsen.

#### *§ 7 Rederiets plikt til å etablere, gjennomføre og videreutvikle sikkerhetsstyringssystem*

Rederiet skal sørge for å etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem i rederiets organisasjon og på det enkelte skip, for å kartlegge og kontrollere risiko samt sikre etterlevelse av krav fastsatt i eller i medhold av lov eller i sikkerhetsstyringssystemet selv. Sikkerhetsstyringssystemets innhold, omfang og dokumentasjon skal være tilpasset behovet til rederiet og den aktiviteten det driver.

Rederiet skal sørge for at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, får anledning til å medvirke ved etableringen, gjennomføringen og videreutviklingen av sikkerhetsstyringssystemet.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om kravene til sikkerhetsstyringssystem, herunder om:

- a) innhold, omfang og dokumentasjon,
- b) sikkerhetsstyringssertifikater for skip,
- c) godkjenningsbevis for sikkerhetsstyring for rederier,
- d) adgang til å fravike kravet til sikkerhetsstyringssystem for visse skip og adgang til å fravike første og annet ledd når dette er nødvendig som følge av gjennomføring av EØS-avtalen.

#### *§ 8 Medvirkningsplikt for skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord*

Skipsføreren skal medvirke ved etableringen, gjennomføringen og videreutviklingen av sikker-

hetsstyringssystem etter § 7, og skal videre medvirke til at sikkerhetsstyringssystemet blir fulgt om bord og fungerer etter sin hensikt.

Andre som har sitt arbeid om bord, skal så langt dette følger av vedkommendes stilling, medvirke til at sikkerhetsstyringssystemet blir fulgt om bord.

Departementet kan gi forskrifter om medvirkningsplikten, herunder adgang til å fravike første og annet ledd når dette er nødvendig som følge av gjennomføring av EØS-avtalen.

### **Kapittel 3 Teknisk og operativ sikkerhet**

#### *§ 9 Teknisk sikkerhet*

Et skip skal være prosjektert, bygget og utrustet på en slik måte at det ut fra skipets formål og fartsområde gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier.

Departementet kan gi forskrifter om hvordan skip skal være prosjektert, bygget og utrustet for å tilfredsstille kravene etter første ledd, herunder om:

- a) skrogstyrke og vanntett integritet,
- b) stabilitet og flyteevne,
- c) maskineri og elektriske installasjoner,
- d) brannsikring,
- e) navigasjonsutstyr,
- f) kommunikasjonsutstyr,
- g) redningsmidler.

#### *§ 10 Måling av skip*

Et skip skal måles og være utstyrt med målebrev.

Departementet kan gi forskrifter om måling, herunder om:

- a) hvilke skip som er målepliktige,
- b) ommåling,
- c) hvem som skal forestå målingen,
- d) målebrevet og annen dokumentasjon vedrørende måling,
- e) anerkjennelse av utenlandske målebrev.

#### *§ 11 Drift og vedlikehold*

Et skip skal drives og vedlikeholdes på en slik måte at det ut fra skipets formål og det fartsområdet det er bestemt for, gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om hvordan et skip skal drives og vedlikeholdes for å tilfredsstille kravene i første ledd.

#### *§ 12 Last og ballast*

Et skip skal være lastet eller ballastet på en slik måte at stabiliteten og flyteevnen ikke settes i fare,

og slik at sikkerheten for liv og helse, miljø og materielle verdier ikke trues på annen måte. Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om last og ballast, herunder om farlig last, sikring av last, fribord og lastemerker.

Lasting og lossing skal skje på en slik måte at sikkerheten for liv og helse, miljø og materielle verdier ikke trues. Departementet kan gi forskrifter om lasting og lossing, herunder om laste- og losseinnretninger.

### § 13 Sertifikater

Departementet kan i forskrift stille krav om at skipet skal ha sertifikater utstedt av tilsynsmyndigheten eller den departementet bestemmer, som dokumentasjon på at skipet på utstedelsestidspunktet tilfredsstiller krav fastsatt i eller i medhold av loven.

Sertifikater kan inneholde særskilte vilkår, og skal til enhver tid være tilgjengelig om bord.

Departementet kan gi forskrift om krav til sertifikater, herunder om:

- hvilke sertifikater et skip skal være utstyrt med,
- utstedelse, gyldighet og vilkår,
- adgang til å fravike kravene i første og annet ledd,
- anerkjennelse av utenlandske sertifikater.

### § 14 Navigering

Et skip skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier.

Departementet kan gi forskrift om krav til sikker navigering, herunder om:

- sjøveisregler,
- bruk av navigasjonshjelpemidler,
- skipsbøker samt andre skipspapirer,
- tiltak hvor skipet eller et annet skip er i havsnød,
- tiltak for å trygge skipet under krig, krigsfare og lignende forhold.

### § 15 Bemanning og vakthold

Et skip skal være bemannet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

Vaktholdet om bord skal være tilstrekkelig til å opprettholde sikker navigering og andre sikkerhets- og driftsfunksjoner.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene til bemanning og vakthold.

### § 16 Kvalifikasjonskrav og personlige sertifikater

Den som har sitt arbeid om bord, må ha de kvalifikasjoner og eventuelle sertifikater som kreves for den aktuelle stillingen eller det arbeidet som

skal utføres. Sertifikatet skal vise at de nødvendige kravene var oppfylt ved sertifikatets utstedelse, herunder krav til alder, tjeneste, helsetilstand, utdanning, språk og opplæring for stillingen.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om sertifikatpliktige stillinger og om kvalifikasjoner, herunder om:

- utstedelse og gradering av sertifikater,
- nødvendig dokumentasjon,
- anerkjennelse av utenlandske sertifikater,
- kvalifikasjonskontroll,
- adgang til å inndra sertifikater,
- adgang til å fravike kravene etter første ledd,
- mønstring.

### § 17 Helsekrav

Den som har sitt arbeid om bord, må være fysisk og psykisk skikket til tjenesten og ikke utgjøre en fare for andre om bord. Vedkommende skal legge frem helseerklæring som viser at vilkårene i første punktum er oppfylt, og har plikt til å la seg undersøke av lege når skipsføreren finner grunn til å kreve det.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd til fysisk og psykisk skikket, helseerklæring og legeundersøkelser, herunder om:

- minimumskrav til helse, syn og hørsel for ulike stillinger,
- helseerklæring,
- godkjenning av leger,
- klagenemnd,
- innberetning av yrkesskader og yrkessykdommer,
- adgang til å fravike kravene etter første ledd.

### § 18 Minstealder

Den som har sitt arbeid om bord må ha fylt 16 år.

Departementet kan gi forskrift om minstealder, herunder om:

- høyere minstealder for visse fartsområder, skip og stillinger,
- særskilte vilkår for at personer mellom 16 og 18 år kan tjenestegjøre om bord, og særlige verne-tiltak for disse,
- adgang til å fravike kravene etter første ledd.

### § 19 Skipsførers plikter etter dette kapitlet

Skipsføreren skal sørge for at:

- skipet er lastet og ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte og at lasting og lossing av skipet skjer på en sikker måte, jf. § 12, sjølovens § 131 første ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene,

- b) navigeringen av skipet og føringen av skipsbøker skjer i henhold til § 14 jf. sjølovens §§ 132 og 133 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene,
  - c) vaktholdet om bord er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 15 annet ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
  - d) andre som har sitt arbeid om bord ved tiltredelsen eller ved tildelingen av arbeidsoppgaver får nødvendig kunnskap om skipet, om sine plikter, om grunnleggende miljø- og sikkerhetsbestemmelser og om tiltak ved en sjøulykke.
- Skipsføreren skal medvirke til at:
- a) driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 11 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
  - b) skipet har de sertifikatene som kreves, jf. § 13 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
  - c) bemanningen av skipet er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 15 første ledd og sjølovens § 131 første ledd, samt forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene,
  - d) vedkommende selv og andre som har sitt arbeid om bord er behørig kvalifisert og har gyldig helseerklæring, jf. § 16 og § 17 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene som i første og annet ledd stilles til skipsføreren.

#### *§ 20 Plikter etter dette kapitlet for andre som har sitt arbeid om bord*

Andre som har sitt arbeid om bord, skal så langt dette følger av vedkommendes stilling, medvirke til at:

- a) driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 11 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- b) skipet er lastet eller ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte og at lasting og lossing av skipet skjer på en sikker måte, jf. § 12 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- c) navigeringen av skipet skjer på en sikker måte og at føring av skipsbøker skjer på korrekt måte, jf. § 14 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- d) vaktholdet om bord er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 15 annet ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- e) vedkommende selv er behørig kvalifisert og har gyldig helseerklæring, jf. § 16 og § 17 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd til andre som har sitt arbeid om bord.

## **Kapittel 4 Personlig sikkerhet**

### *§ 21 Sikkerhetsinnretninger og utstyr*

Et skip skal ha nødvendige innretninger og utstyr og det skal treffes slike sikkerhetstiltak og andre forholdsregler som er nødvendige for å unngå eller redusere fare for liv og helse for dem som har sitt arbeid om bord.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd, herunder om:

- a) lysforhold,
- b) klima,
- c) forurensning,
- d) fysiske faktorer,
- e) rømningsveier,
- f) verne- og sikkerhetsinnretninger.

### *§ 22 Tilrettelegging og utføring av arbeidet om bord*

Arbeidet om bord skal tilrettelegges og utføres slik at hensynet til liv og helse og til et psykososialt arbeidsmiljø blir ivaretatt på en god og hensiktsmessig måte. Ved tilretteleggingen skal det tas hensyn til den enkeltes forutsetninger for å kunne utføre arbeidet på en måte som er sikkerhetsmessig forsvarlig.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om de kravene som stilles etter første ledd for å unngå eller redusere farer forbundet med arbeidet, herunder om:

- a) kartlegging av farene og iverksettelse av hensiktsmessige tiltak,
- b) nødvendige tiltak til opplæring og øvelse samt instruksjon av dem som har sitt arbeid om bord,
- c) tilgjengelighet av hensiktsmessig sikkerhets- og verneutstyr,
- d) plikt til å informere og drøfte farer forbundet med arbeidet og sikkerheten med dem som har sitt arbeid om bord.

### *§ 23 Arbeidstid*

Den alminnelige arbeidstiden skal være 8 timer i døgnet, med ett døgn hvile i hver uke og hvile på offentlige fridager.

Departementet kan gi forskrift om arbeidstiden, herunder om unntak fra bestemmelsene i første ledd, enten generelt eller for visse stillinger, samt om ekstraarbeid som følge av sikkerhetsmessige forhold.

### *§ 24 Hviletid*

Hviletiden skal minst være 10 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 24 timer, og 77 timer i løpet av hvilken som helst periode på 168 timer. Hviletiden kan deles i to perioder, hvorav en

skal være på minst 6 timer. Intervallet mellom fortløpende hvileperioder skal ikke overstige 14 timer.

For sjøfolk som går vakter, gjelder bestemmelsene i første ledd ikke ved nødssituasjoner, ved arbeid som følge av en øvelse eller ved andre overordnede driftsforhold.

Bestemmelsene i første ledd kan fravikes i bindende tariffavtale. For personer som inngår i bro eller maskinvakt, skal fravik i tariffavtale fra bestemmelsene i første ledd være begrenset til minst 6 sammenhengende timer under forutsetning av at ingen slik reduksjon strekker seg over mer enn 48 timer og at hviletiden er på minst 70 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 168 timer.

Departementet kan gi forskrift om hviletid, herunder om fravik fra bestemmelsene i første ledd:

- a) på passasjerskip med skiftordning i innenriks fart etter at de berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner er hørt,
- b) på fiske- og fangstfartøyer.

#### § 25 Bo- og fritidsmiljø

De som har sitt arbeid om bord skal ha tilfredsstillende bo- og fritidsmiljø. Det skal finnes tilstrekkelig med lugarer, oppholdsrom, spiserom, rom for å tilberede mat, rom for personlig hygiene og sykerom. Alle rom skal være tilstrekkelig store, og innredet og utstyrt slik at et godt arbeidsmiljø sikres.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om kravene i første ledd, under hensyn til hvor mange som arbeider om bord og skipets størrelse, konstruksjon, fartsområde og øvrige forhold. Departementet gir også forskrifter om krav til sertifikater vedrørende arbeids- og levevilkår på skip.

#### § 26 Forpleining

De som har sitt arbeid om bord, skal få god og tilstrekkelig kost som skal være i samsvar med lov 19. desember 2003 nr. 124 om matproduksjon og mattrygghet mv. (matloven) og forskrifter gitt i medhold av loven.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd, herunder krav til proviant-, kjøle- og fryserom.

#### § 27 Legemidler og behandling av syke

Et skip skal være utstyrt med legemidler og annet som er nødvendig til behandling av syke og skadede og til forebygging av sykdom om bord.

Syke og skadede kan i nødvendig utstrekning tas under behandling.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første og annet ledd, herunder om hvem som kan utføre behandlingen.

#### § 28 Verneombud og arbeidsmiljøutvalg

På skip skal det være organisert verne- og miljøarbeid. Det skal velges verneombud av og blant dem som har sitt arbeid om bord, og opprettes et arbeidsmiljøutvalg.

Departementet kan gi forskrift om verne- og miljøarbeid, herunder om:

- a) verneombuds oppgaver og rettigheter,
- b) arbeidsmiljøutvalgets sammensetning og oppgaver,
- c) samordning av verne- og miljøarbeidet,
- d) unntak fra bestemmelsene i første ledd for visse skip.

#### § 29 Skipsførerens plikter etter dette kapitlet

Skipsføreren skal sørge for at:

- a) arbeidet om bord er tilrettelagt slik at det kan utføres sikkerhetsmessig forsvarlig og at det psykososiale arbeidsmiljøet ivaretas, jf. § 22 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- b) den fastsatte hviletiden overholdes, jf. § 24 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen. Skipsføreren skal medvirke til at:
  - a) skipet har nødvendige innretninger og utstyr og at det er truffet nødvendige sikkerhetstiltak og andre forholdsregler for å sikre liv og helse for de som arbeider om bord, jf. § 21 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
  - b) bo- og fritidsmiljø og forpleining er i samsvar med §§ 25 og 26 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene,
  - c) skipet er utstyrt med nødvendige legemidler mv., jf. § 27 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
  - d) verne- og miljøarbeidet om bord organiseres og gjennomføres på en forsvarlig måte, jf. § 28 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene som stilles til skipsføreren etter første og annet ledd.

#### § 30 Plikter etter dette kapitlet for andre som har sitt arbeid om bord

Andre som har sitt arbeid om bord, skal så langt dette følger av vedkommendes stilling, medvirke til at:

- a) det treffes nødvendige sikkerhetstiltak for å sikre liv og helse for de som arbeider om bord, jf. § 21 første ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,

- b) arbeidet om bord tilrettelegges slik at det kan utføres sikkerhetsmessig forsvarlig og at det psykososiale arbeidsmiljøet ivaretas, jf. § 22 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- c) verne- og miljøarbeidet gjennomføres på en forsvarlig måte, jf. § 28 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om kravene i første ledd til andre som har sitt arbeid om bord.

## Kapittel 5 Miljømessig sikkerhet

### § 31 Forbud mot forurensning

Forurensning av det ytre miljø ved utslipp eller dumping fra skipet, eller ved forbrenning av skadelige stoffer eller på annen måte i forbindelse med driften av skipet er forbudt, med mindre annet fremgår av lov eller forskrift fastsatt med hjemmel i lov.

Forbudet mot utslipp eller dumping fastsatt i medhold av dette kapitlet gjelder ikke:

- a) ved utslipp av skadelige stoffer eller dumping som er nødvendig av hensyn til skips sikkerhet, de ombordværendes helse eller for å redde liv, eller
- b) ved utslipp av skadelige stoffer eller dumping som skyldes skade på skip, når alle rimelige forholdsregler er tatt både før og etter uhellet for å hindre eller begrense utslippet.

Dette kapitlet og forskrifter gitt i medhold av det, kommer ikke til anvendelse på forurensning som utelukkende skyldes utforskning, utvinning og utnyttelse til sjøs av undersjøiske naturforekomster.

Departementet kan gi forskrift om hva som skal anses som:

- a) skadelige stoffer, herunder organismer,
- b) utslipp,
- c) dumping,
- d) forbrenning.

### § 32 Teknisk miljømessig sikkerhet

Et skip skal være prosjektert, bygget og utrustet slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø fra skipet i strid med § 31.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere krav til hvordan et skip skal være prosjektert, bygget og utrustet for å unngå forurensning.

### § 33 Driften av skipet

Driften av et skip skal legges opp og gjennomføres slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø fra skipet i strid med § 31.

Departementet kan gi forskrift med nærmere krav til hvordan et skip skal drives for å unngå forurensning, herunder om:

- a) utslipp, dumping og forbrenning,
- b) bunkers og bunkring,
- c) ballasthåndtering,
- d) miljøsertifikater,
- e) dagbokføring av behandling av skadelige stoffer.

### § 34 Beredskap, varsling og rapportering

Et skip skal ha nødvendig beredskap, herunder en beredskapsplan, for å kunne avverge eller eventuelt begrense virkningene av forurensning av det ytre miljø fra skipet.

Ved forurensning eller fare for forurensning, skal det umiddelbart varsles om hendelsen og om de tiltakene som er eller vil bli truffet for å avverge eller begrense virkningene. En etterfølgende rapport om ulykken skal sendes tilsynsmyndigheten.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første og annet ledd, herunder om:

- a) den beredskapen skipet skal ha,
- b) hva en beredskapsplan skal inneholde,
- c) hvordan og til hvem varsling og rapportering skal skje,
- d) unntak fra bestemmelsen i første ledd for visse skip.

### § 35 Levering av skadelige stoffer til mottaksanlegg

Et skip skal levere skadelige stoffer til særskilte mottaksanlegg i land, så langt slike stoffer ikke kan håndteres forsvarlig om bord eller kan leveres til andre for forsvarlig håndtering.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd, herunder om meldeplikt.

### § 36 Skip som tas endelig ut av drift

Et skip som skal tas endelig ut av drift skal håndteres på en forsvarlig måte, slik at det ikke oppstår fare for liv, helse eller miljø.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd, herunder om meldeplikt og om fjerning av skadelige stoffer om bord.

### § 37 Skipsførerens plikter etter dette kapitlet

Skipsføreren skal sørge for at:

- a) det varsles umiddelbart om forurensning eller fare for forurensning og settes i verk rimelige tiltak for å hindre slik forurensning eller begrense virkningen av den, samt at etterfølgende rapport innsendes, jf. § 34 annet ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,



- b) skadelige stoffer behandles i overensstemmelse med § 35 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.
- c) dagbøker som nevnt i § 33 annet ledd bokstav e føres på en korrekt måte.  
Skipsføreren skal medvirke til at:
  - a) skipets utrustning er egnet til å hindre forurensning, jf. § 32 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
  - b) driften av skipet legges opp og gjennomføres slik at forurensning hindres, jf. § 33 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
  - c) skipet har nødvendig beredskap for å avverge eller begrense forurensning fra skipet, jf. § 34 første ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.
 Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene til skipsføreren i første og annet ledd.

*§ 38 Plikter etter dette kapitlet for andre som har sitt arbeid om bord*

Andre som har sitt arbeid om bord, skal å langt dette følger av vedkommendes stilling, medvirke til at driften av skipet legges opp og gjennomføres slik at forurensning hindres, jf. § 33 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

Departementet kan gi nærmere forskrift om de kravene som første ledd stiller til andre som har sitt arbeid om bord.

## Kapittel 6 Sikkerhets- og terrorberedskap

*§ 39 Forebyggende tiltak mot angrep mv. på skip*

Det skal treffes tiltak for å hindre og beskytte skipet mot terrorhandlinger, piratvirksomhet, blindpassasjerer og andre ulovlige handlinger.

De som har sitt arbeid om bord skal være utstyrt med et identifikasjonsbevis.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om kravene til sikkerhets- og terrorberedskapen på skip, herunder om:

- a) hvilke skip som skal være omfattet av reglene,
- b) plikt til å foreta en sårbarhetsvurdering,
- c) plikt til å ha en godkjent sikkerhets- og terrorberedskapsplan for skipet,
- d) plikt til å utpeke og lære opp særskilt personell med ansvar for sikkerhets- og terrorberedskap på skipet og i rederiet,
- e) terroralarmsystem på skipet,
- f) kontroll av personer og gjenstander som er eller skal om bord på skipet,
- g) utstedelse og utforming av identifikasjonsbevis,
- h) sikkerhets- og terrorberedskapssertifikater.

*§ 40 Bruk av maktmidler*

Når det er nødvendig for å hindre eller beskytte mot handlinger som nevnt i § 39 første ledd, kan det på skipets side iverksettes tiltak og anvendes maktmidler.

I andre situasjoner der dette er nødvendig for å opprettholde ro og orden om bord, kan det anvendes tiltak og maktmidler som nevnt i første ledd, så langt de er forholdsmessige.

Retten til å iverksette tiltak og anvende maktmidler tilligger skipsføreren. Enhver som befinner seg om bord, plikter å yte hjelp og respektere de tiltak som treffes.

Departementet kan gi forskrift om bruk av tiltak og maktmidler i henhold til første og annet ledd.

## Kapittel 7 Tilsyn

*§ 41 Tilsynsmyndighet*

Kongen fastsetter hvem som skal ha tilsynsmyndighet etter loven.

Departementet kan inngå avtale med ett eller flere klassifikasjonsselskaper om at tilsynsmyndighet kan overlates til vedkommende institusjon. Avtalen skal regulere omfanget av og vilkårene for slik overlatelse.

Departementet kan gi forskrift eller inngå avtale om at tilsyn eller tilsynsmyndighet på avgrensede områder overlates til private eller til utenlandske eller internasjonale myndigheter.

*§ 42 Tilsyn med sikkerhetsstyringssystem*

Det skal føres tilsyn med sikkerhetsstyringssystem, jf. § 7. Tilsynet kan blant annet omfatte følgende elementer:

- a) systemrevisjon av dokumentasjonen for at rederiet har etablert nødvendige og hensiktsmessige systematiske tiltak,
- b) verifikasjon av at de systematiske tiltakene under bokstav a er til stede og fungerer i praksis og at aktiviteten når det gjelder slike tiltak er i overensstemmelse med krav fastsatt i lov og forskrift.

Tilsynet etter første ledd kan skje gjennom intervjuer med ledelsen og personalet på forskjellig nivåer i rederiet, ved inspeksjoner eller på annen hensiktsmessig måte.

Departementet kan gi nærmere forskrift om gjennomføringen av tilsynet med sikkerhetsstyringssystem.

*§ 43 Tilsynet med norske skip*

Det skal føres tilsyn med norske skip.

Departementet kan i forskrift bestemme at tilsyn ikke skal finne sted helt eller delvis, med mindre Norges folkerettslige forpliktelser er til hinder for slikt unntak.

Tilsynet i henhold til første og annet ledd kan omfatte forhold som nevnt i kapittel 3, 4, 5 og 6 i denne loven og skal ha som formål å bringe på det rene om de kravene som fremgår i eller i medhold av loven, er oppfylt.

Rederiet har plikt til å be om tilsyn av norsk skip når dette er nødvendig for å oppfylle krav i eller i medhold av denne loven.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om:

- a) hyppighet, innhold og omfang av tilsynet, herunder besiktelse,
- b) den praktiske gjennomføringen av tilsynet, herunder besiktelse,
- c) rett for den som har sitt arbeid om bord til å kreve tilsyn, herunder besiktelse.

#### § 44 Tilsynet med utenlandske skip

Det kan foretas tilsyn av utenlandske skip som nevnt i § 2 første ledd, jf. § 3 annet ledd.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om slikt tilsyn, herunder om:

- a) hyppigheten, innholdet og omfanget av tilsynet,
- b) den praktiske gjennomføringen av tilsynet.

#### § 45 Plikt for rederiet, skipsføreren og andre til å medvirke til tilsynet

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal medvirke til tilsynet etter dette kapittel, og skal blant annet:

- a) gi alle opplysninger som er nødvendige for utøvelsen av tilsynet, og
- b) utlevere skipsbøker, rapporter, tegninger og annet materiale.

Plikt til medvirkning som nevnt i første ledd påhviler også andre, så langt slik medvirkning ikke kommer i strid med deres taushetsplikt i henhold til lov eller avtale.

Tilsynsmyndigheten skal til enhver tid ha adgang til skipet og rederikontorer.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om innholdet, omfanget og gjennomføringen av medvirkningen og om tilsynets adgang til skipet og rederikontorer.

#### § 46 Bistandsplikt

Rederiet og skipsføreren skal yte bistand til utenlandske og internasjonale tilsynsmyndigheter

på en slik måte og i et slikt omfang som følger av Norges folkerettslige forpliktelser.

Departementet kan gi forskrift om bistandsplikten etter første ledd.

#### § 47 Rederiets melde- og rapporteringsplikt

Rederiet skal gi tilsynsmyndigheten melding når det har inngått avtale om:

- a) bygging av skip,
- b) ombygging av skip,
- c) kjøp av skip.

Rederiet eller skipsføreren skal gi tilsynsmyndigheten melding ved sjøulykker etter regler om slik meldeplikt gitt i eller i medhold av i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten, og skal videre gi melding ved skade eller sykdom som rammer den som har sitt arbeid om bord.

Rederiet skal også gi rapport om andre forhold som det er av betydning for tilsynsmyndigheten å kjenne til, herunder om verne- og miljøarbeid.

Departementet kan gi forskrift om melde- og rapporteringsplikten etter denne paragrafen.

#### § 48 Gebyrer

Tilsynsmyndighetens utgifter ved tilsyn, sertifikatutstedelse, måling og lignende kan kreves dekket av rederiet eller av den som ber om vedkommende tjeneste gjennom gebyr. Gebyr fastsatt med hjemmel i første ledd er tvangsgrunnlag for utlegg.

Når Statens innkrevingsentral er pålagt å inn-drive gebyr som nevnt i første ledd, kan den inn-drive gebyr ved trekk i lønn og andre lignende ytelser etter reglene i dekningsloven § 2-7. Innkrevingsentralen kan også inn-drive gebyr ved å stifte utleggspant for kravet dersom panteretten får rettsvern ved registrering i et register eller ved underretning til en tredjeperson, jf. panteloven kapittel 5, og utleggsforretningen kan holdes på innkrevingsentralens kontor etter tvangsfullbyr-delsesloven § 7-9 første ledd.

Departementet kan gi nærmere forskrift om gebyrer og innkrevningen av disse.

### Kapittel 8 Forvaltningstiltak

#### § 49 Pålegg om tiltak

Er krav som følger av lov eller forskrift ikke etterkommet, kan tilsynsmyndigheten pålegge rederiet å gjennomføre nødvendige tiltak innen en bestemt tidsfrist.

Er pålegg ikke etterkommet innen den fastsatte tidsfristen, kan det iverksettes tiltak som nevnt i § 50 til § 54.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om rederiets plikt til å gjennomføre tiltak etter første ledd.

#### *§ 50 Tvangsmulkt*

Hvis rederiet ikke har etterkommet et pålegg etter § 49 innen den fastsatte fristen, kan tilsynsmyndigheten treffe vedtak om tvangsmulkt for å sikre at pålegget blir etterkommet. I vedtaket om tvangsmulkt skal det settes en ny tidsfrist for å oppfylle pålegget etter § 49, slik at tvangsmulkten begynner å løpe først når pålegget ikke er oppfylt innen denne nye fristen.

Tvangsmulkten kan fastsettes som et enkeltbeløp eller som en løpende mulkt. Ved fastsettelse av tvangsmulktens størrelse skal det blant annet legges vekt på viktigheten av de sikkerhets- og miljøhensyn som pålegget skal ivareta og kostnadene ved å oppfylle pålegget.

Tvangsmulkten tilfaller statskassen. Tilsynsmyndigheten kan, når sterke hensyn tilsier det, redusere eller frafalle påløpt mulkt.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om tvangsmulkt, herunder om tvangsmulktens størrelse og varighet.

#### *§ 51 Tilbaketrekking av sertifikater*

Hvis rederiet ikke etterkommer pålegg etter § 49 eller betaler gebyrer i henhold til § 48 innen den fastsatte tidsfristen, kan tilsynsmyndigheten trekke tilbake relevante sertifikater.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om tilbaketrekking av sertifikater.

#### *§ 52 Tvangstiltak overfor skip*

Tilsynsmyndigheten kan forby et skip å forlate havn eller pålegge det å gå til havn eller fastsette andre nødvendige tiltak overfor skipet, om nødvendig med bruk av tvang, innenfor de grensene som følger av folkeretten, såfremt:

- a) skipet ikke oppfyller krav i lov eller forskrift til teknisk, operativ, personlig eller miljømessig sikkerhet, og manglene klart utgjør en fare for de interessene som vedkommende krav er satt for å beskytte,
- b) rederiet eller noen i dets tjeneste hindrer tilsynsmyndigheten i å gå om bord i skipet for å foreta tilsyn eller ikke etterkommer påbud etter § 45,
- c) skipet ikke har nødvendige sertifikater om bord.

Vedtaket etter første ledd skal inneholde eventuelle pålegg som skipet må etterkomme for at forbud, pålegg eller andre tiltak som nevnt i første

ledd kan oppheves eller endres. Dersom tilsynsmyndigheten har gitt pålegg som nevnt i første punktum, og dette ikke etterkommes, kan tilsynsmyndigheten om nødvendig besørge at pålegget gjennomføres for rederiets regning og risiko.

Departementet kan gi nærmere forskrift om vedtak som nevnt i første ledd, herunder om de påleggene som skipet må etterkomme og om vilkårene for bruken av tvang samt om gjennomføringen av pålegg for rederiets regning og risiko.

#### *§ 53 Stansing og bording av skip i fart*

Når det foreligger grunn til mistanke om at skip har opptrådt i strid med relevante internasjonale bestemmelser eller krav gitt i eller i medhold av lov eller forskrift som gjelder for skipet, jf. § 3, kan tilsynsmyndigheten innenfor de grensene som følger av folkeretten, stanse og borde skipet i fart for besiktelse med sikte på å undersøke forholdet nærmere, om nødvendig med bruk av tvang. Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om besiktelse som nevnt i første punktum, herunder om når slik besiktelse kan skje og om vilkårene for bruken av tvang.

#### *§ 54 Nektelse av adgang til norsk sjøterritorium for utenlandsk skip*

Oppfyller ikke et utenlandsk skip de krav som stilles til det etter relevante internasjonale bestemmelser, lov eller forskrift, kan det nektes adgang til norsk sjøterritorium.

Departementet kan gi forskrifter om gjennomføring etter første ledd herunder bestemmelser om nektelse av anløp til norsk havn på bakgrunn av tidligere tilbakeholdelser, forhold ved skipets flaggstat og andre sikkerhetsmessige forhold.

### **Kapittel 9 Administrative sanksjoner**

#### *§ 55 Overtredelsesgebyr*

Tilsynsmyndigheten kan ilegge administrativ sanksjon (overtredelsesgebyr) til den som på vegne av rederiet forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 6, 9, 11, 12, 13, § 15 første ledd, § 16, §§ 21, 22, 24 eller §§ 32 til 36.

Tilsynsmyndigheten kan ilegge overtredelsesgebyr til en skipsfører som, i strid med sine plikter etter §§ 19, 29 og 37, forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 12 og 14, § 15 annet ledd, §§ 22 og 24 eller §§ 32 til 35.

Tilsynsmyndigheten kan dessuten ilegge overtredelsesgebyr til andre som har sitt arbeid om bord som, i strid med sine plikter etter bestemmel-

ser gitt i eller i medhold av § 20 første ledd bokstave og § 38, forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 16 eller 33.

Overtredelsesgebyr kan ilegges etter faste satser eller utmåles i det enkelte tilfellet. Der det skal anvendes faste satser, må disse fremgå av forskrift gitt i medhold av loven. Dersom det ikke skal anvendes faste satser, skal det i forskrift angis hvilke momenter det særlig skal legges vekt på ved utmålingen, og det skal fastsettes et maksimum. Oppfyllelsesfristen for overtredelsesgebyr er fire uker fra vedtaket ble truffet.

Departementet kan gi nærmere forskrift om ilegging av overtredelsesgebyr, herunder om:

- a) faste satser for overtredelsesgebyret,
- b) hvilke momenter det skal legges vekt på ved utmålingen når det ikke anvendes faste satser, og maksimumsbeløp for slike tilfeller,
- c) adgang til i enkeltvedtak å fastsette en kortere oppfyllelsesfrist enn i fjerde ledd, eller å utsette fristen,
- d) renter og tilleggsgebyr dersom overtredelsesgebyret ikke blir betalt ved forfall.

#### § 56 Overtredelsesgebyr mot rederiet

Hvis noen som har handlet på vegne av rederiet, har overtrådt en bestemmelse som nevnt i § 55 første til tredje ledd, kan tilsynsmyndigheten ilegge rederiet overtredelsesgebyr. Dette gjelder selv om overtredelsesgebyr ikke kan ilegges noen enkeltperson.

Ved avgjørelsen av om rederiet skal ilegges overtredelsesgebyr og ved utmålingen av gebyret skal det særlig legges vekt på:

- a) hvor alvorlig overtredelsen er,
- b) om rederiet gjennom sikkerhetsstyringssystemet eller ved instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen,
- c) om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser,
- d) om rederiet har hatt eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen,
- e) om det foreligger gjentakelse,
- f) rederiets økonomiske evne.

Rederiet er også solidarisk ansvarlig for overtredelsesgebyr som ilegges skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 55.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om overtredelsesgebyr mot rederiet etter første og annet ledd og om det solidariske ansvaret etter tredje ledd.

#### § 57 Inndrivelse av overtredelsesgebyr

Vedtaket om overtredelsesgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg. Ved inndrivelse av overtredelsesgebyr gjelder bestemmelsen i § 48 annet ledd tilsvarende.

For å sikre betaling av overtredelsesgebyr etter §§ 55 og 56 som rederiet, skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord er eller antas å ville bli ilagt, kan tilsynsmyndigheten forby skipet å forlate havn, pålegge det å gå til havn eller fastsette andre nødvendige tiltak inntil overtredelsesgebyret er betalt eller det er stilt tilstrekkelig sikkerhet for beløpet. Tilsynsmyndigheten kan kreve at før tiltak etter første punktum avsluttes, skal rederiet stille tilstrekkelig sikkerhet for eller betale utgiftene ved tiltaket.

### Kapittel 10 Straffansvar

#### § 58 Brudd på rederiets plikter når det gjelder sikkerhetsstyringssystem

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller uaktsomt vesentlig unnlater å etablere, gjennomføre og videreutvikle et sikkerhetsstyringssystem i samsvar med § 7 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

#### § 59 Brudd på rederiets plikter når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a) vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 9, jf. § 6 om prosjekteringen, byggingen og utrustningen av skipet,
- b) vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 11, jf. § 6 om driften og vedlikeholdet av skipet,
- c) vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 13, jf. § 6 om sertifikater,
- d) vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 15 første ledd, jf. § 6 om bemanningen av skipet,
- e) vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 16, jf. § 6 med krav om å sørge for at de som har sitt arbeid om bord har de nødvendige kvalifikasjoner og sertifikater.

#### § 60 Brudd på skipsførerens plikter når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten ombord

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes en skipsfører som forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer sine plikter etter bestemmelser gitt i eller

i medhold av § 19 første ledd bokstav b til å sørge for at navigeringen av skipet skjer på sikker måte eller at føring av skipsbøker skjer på korrekt måte i henhold til kravene i § 14 med forskrifter.

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes en skipsfører som forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer sine plikter etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 19 første ledd bokstav c til å sørge for at vaktholdet om bord er sikkerhetsmessig forsvarlig i henhold til kravene i § 15 annet ledd med forskrifter.

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes en skipsfører som forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 19 første ledd bokstav a til å sørge for at skipet er lastet eller ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte i henhold til kravene i § 12 første ledd med forskrifter,
- b) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 19 annet ledd bokstav a til å medvirke til at driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig i henhold til kravene i § 11 med forskrifter,
- c) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 19 annet ledd bokstav d til å medvirke til at vedkommende selv og andre som har sitt arbeid om bord er behørig kvalifisert i henhold til kravene i § 16 med forskrifter.

*§ 61 Brudd på pliktene til andre som har sitt arbeid om bord når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord*

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes andre som har sitt arbeid om bord, som forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter § 20 første ledd bokstav c, til å medvirke til at navigeringen av skipet skjer på sikker måte eller at føring av skipsbøker skjer på korrekt måte i henhold til kravene i § 14 med forskrifter.

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes andre som har sitt arbeid om bord, som forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter § 20 første ledd bokstav d til å medvirke til at vaktholdet om bord er sikkerhetsmessig forsvarlig i henhold til kravene i § 15 annet ledd med forskrifter.

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes andre som har sitt arbeid om bord, som forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 20 første ledd bokstav a til å medvirke til at driften og vedlikeholdet av

- skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig i henhold til kravene i § 11 med forskrifter,
- b) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 20 første ledd bokstav b til å medvirke til at skipet er lastet eller ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte i henhold til kravene i § 12 første ledd med forskrifter,
- c) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 20 første ledd bokstav e til å medvirke til å være behørig kvalifisert i henhold til kravene i § 16 med forskrifter.

*§ 62 Brudd på rederiets plikter når det gjelder den personlige sikkerheten om bord*

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a) vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 21, jf. § 6 med krav til innretninger, utstyr og sikkerhetstiltak om bord på skipet,
- b) vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 22, jf. § 6 med krav til tilrettelegging og utføring av arbeidet om bord og ivaretagelse av det psykososiale arbeidsmiljøet.

Med bøter straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 6 jf. § 24 med krav om å påse at reglene om hviletid overholdes.

*§ 63 Brudd på skipsførerens plikter når det gjelder den personlige sikkerheten om bord*

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes en skipsfører som forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 29 første ledd bokstav a til å sørge for at arbeidet om bord er tilrettelagt slik at det kan utføres sikkerhetsmessig forsvarlig og ivaretar det psykososiale arbeidsmiljøet i henhold til kravene i § 22 med forskrifter.

Med bøter straffes en skipsfører som forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 29 første ledd bokstav b til å sørge for at den fastsatte hviletiden overholdes i henhold til kravene i § 24 med forskrifter.

*§ 64 Brudd på rederiets plikter når det gjelder den miljømessige sikkerheten*

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i

medhold av §§ 32 og 33 jf. § 6 med krav til den tekniske miljømessige sikkerheten og til driften av skipet.

*§ 65 Brudd på skipsførerens plikter når det gjelder den miljømessige sikkerheten*

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes en skipsfører som forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 37 første ledd bokstav a til å sørge for at det foretas varsling, tiltak og etterfølgende rapport ved forurensning i henhold til kravene i § 34 annet ledd med forskrifter,
- b) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 37 annet ledd bokstav b til å medvirke til at driften av skipet legges opp og gjennomføres i henhold til kravene i § 33 med forskrifter, slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø fra skipet i strid med § 31.

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes en skipsfører som forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 37 første ledd bokstav c til å sørge for korrekt dagbokføring, jf. § 33 annet ledd bokstav e med forskrifter,
- b) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 37 annet ledd bokstav a til å medvirke til at skipet er utrustet i henhold til kravene i § 32 med forskrifter slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljøet fra skipet i strid med § 31.

*§ 66 Brudd på pliktene til andre som har sitt arbeid om bord når det gjelder den miljømessige sikkerheten*

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes andre som har sitt arbeid om bord som forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 38 til å medvirke til at driften av skipet legges opp og gjennomføres i henhold til § 33 med forskrifter, slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø fra skipet i strid med § 31.

*§ 67 Brudd på rederiets og skipsførerens plikt til å følge tilsynsmyndighetens vedtak*

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes en skipsfører eller den som på vegne av rederiet forsettlig unnlater å følge tilsynsmyndighetens vedtak etter bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 52 og 53.

*§ 68 Straffansvar for den som ikke er offentlig tjenestemann*

Benyttes under utøvelsen av tilsynet personer som ikke er offentlige tjenestemenn, gjelder for disse samme strafferettslige ansvar som for offentlige tjenestemenn i henhold til den alminnelige borgerlige straffelov av 22. mai 1902.

*§ 69 Fellesbestemmelser*

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

Dersom en annen enn den som er å anse som rederi i henhold til § 4 reelt sett ivaretar aktuelle driftsfunksjoner av skipet, kommer bestemmelsene i §§ 58, 59, 62, 64, 67 og 70 tilsvarende til anvendelse.

Fengselsstraff kan ikke anvendes når overtredelsen i henhold til folkeretten bare kan straffes med bøter.

Bestemmelsene i dette kapitlet får ikke anvendelse dersom forholdet rammes av en strengere straffebestemmelse.

*§ 70 Inndrivelse av bot eller foretaksstraff*

For å sikre betaling av bot etter dette kapitlet eller foretaksstraff etter straffeloven § 48 a som rederiet, skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord er eller antas å ville bli ilagt, kan retten etter begjæring fra påtalemyndigheten beslutte å forby skipet å forlate havn, pålegge det å gå til havn eller fastsette andre nødvendige tiltak, inntil boten eller foretaksstraffen er betalt eller det er stilt tilstrekkelig sikkerhet for beløpet.

Etter begjæring fra påtalemyndigheten, kan retten også beslutte at rederiet skal stille tilstrekkelig sikkerhet for eller betale utgiftene som er forbundet med tiltak som fastsettes etter første ledd før tiltaket avsluttes.

**Kapittel 11 Øvrige bestemmelser**

*§ 71 Sjøassurandørers taushetsplikt*

Uten hensyn til taushetsplikt som følger av lov 10. juni 2005 nr. 44 om forsikringsselskaper, pensjonsforetak og deres virksomhet mv. § 1-6, har forsikringsselskaper adgang til å utlevere opplysninger som er av direkte betydning for sikkerheten til skip som er forsikret i vedkommende selskap, til andre forsikringsselskaper samt til besiktigelsesinstitusjoner, internasjonale forsikrings- og sjøfartsorganisasjoner eller norske og utenlandske sjøfartsmyndigheter. Første punktum gjelder tilsvarende for skip som har vært forsikret i vedkom-

mende selskap i løpet av de siste tre årene før den datoen det anmodes om utlevering av opplysninger eller den datoen forsikringsselskapet utleverer opplysninger uten forutgående anmodning.

Forsikringsselskapet plikter å sende forsikringstakeren gjenpart av opplysningene som utleveres etter første ledd. Dersom opplysningene er utlevert muntlig, er det tilstrekkelig å sende forsikringstakeren melding om at slike opplysninger er utlevert og hvem som er mottaker av opplysningene.

### § 72 Ikrafttredelse

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer, med mindre annet følger av reglene i annet ledd. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

Endringen i § 74 annet ledd nr. 8 av lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten § 475 trer i kraft fra det tidspunkt lov 7. januar 2005 nr. 2 om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og enkelte andre lover blir satt i kraft. Fra samme tidspunkt trer opphevingen av lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. § 4 første ledd bokstav a, § 5 og §§ 17 til 23 i kraft.

### § 73 Overgangsbestemmelser

Forskrifter gitt i medhold av lover og bestemmelser som oppheves, jf. § 74, skal gjelde inntil annet er bestemt.

### § 74 Opphevelse av og endring i andre lover

Fra den tid loven trer i kraft oppheves følgende lover:

1. lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v.
2. lov 19. juni 1964 nr. 20 om måling av fartøyer.
3. lov 17. juni 1966 nr. 2 om luftputefartøyer.
4. lov 18. juni 1971 nr. 90 om mønstring av arbeidstakere på skip m.v.
5. lov av 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden og hviletiden på skip.
6. lov 5. juni 1981 nr. 42 om sertifikatpliktige stillinger på norske skip, borefartøy og andre flyttbare innretninger i sjøen

Fra den tid loven trer i kraft gjøres følgende endringer i andre lover:

1. I Almindelig borgerlig Straffelov av 22. mai 1902 nr. 10 gjøres følgende endringer:

§ 304, § 305, § 312, § 315, § 416, § 420, § 422 første ledd, § 424 og § 427 oppheves.

§ 308 første ledd nr. 1 oppheves. § 308 første ledd nr. 2 og 3 blir nye nr. 1 og 2.

§ 414 første ledd skal lyde:

Hvis noen overtrer det som i norsk lov eller med heimel i norsk lov er bestemt om *hyrekontrakt og avregningsbok, om anmeldelse, frammøte eller om avholdelse av bevisopptak*, straffes han med bøter eller fengsel inntil 3 måneder.

§ 418 skal lyde:

*Med bøter straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer forskrifter gitt av Kongen om sjøfarten i norsk territorialfarvann. Foreligger skjerpene forhold, er straffen bøter eller fengsel inntil 3 måneder.*

§ 419 skal lyde:

Med bøter straffes den som

1. ikke iakttar det som i eller i medhold av norsk lov er fastsatt om registrering eller merking av skip eller annet fartøy eller om plikt til å ha forsikring eller om forbud mot bruk av fartøy som ikke er registrert, merket eller forsikret, *eller*
2. uberettiget anbringer, fjerner, endrer eller skjuler nasjonalitets- eller registreringsmerker på et registrert skip, *eller*
3. ikke etterkommer departementets pålegg om å oppnevne representant eller bestyrende reder i tilfelle som nevnt i sjøloven § 3.

På samme måte straffes den som overtrer det som i eller i medhold av *sjømannslov av 30. mai 1975 nr. 18 eller lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten* er fastsatt om plikt til å ha til stede om bord skipspapirer samt avtrykk av lover, forskrifter og tariffavtaler.

2. I lov 21. mai 1971 nr. 47 om brannfarlige varer samt væsker og gasser under trykk (gjelder bare for Svalbard) gjøres følgende endringer:

§ 1 annet ledd første punktum skal lyde:

Unntatt fra loven er brannfarlig vare om bord på skip som går inn under *lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)* eller under forskrifter fastsatt med hjemmel i nevnte lov.

3. I lov 14. juni 1974 nr. 39 om eksplosive varer (gjelder bare for Svalbard) gjøres følgende endringer:

§ 1 annet ledd bokstav a første punktum skal lyde:

- a) eksplosiv vare om bord på skip som går inn under *lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)* eller under forskrifter fastsatt med hjemmel i av nevnte lov.

4. I sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 gjøres følgende endringer:

§§ 26, 40, 41, 42, og 48 oppheves.

§ 1 annet ledd skal lyde:

For personer som er verken bosatt i Norge eller er norske statsborgere og som er ansatt av utenlandsk arbeidsgiver for å betjene passasjerer på turistskip gjelder bare bestemmelsene i § 4, § 18 nr. 1 første og annet ledd; dog unntatt retten til omplassering i annet ledd, § 18 nr. 3 samt § 27, kapittel II A og kapittel II B, §§ 39, 43, 45 og 49. Statsborgere i land som omfattes av EØS-avtalen skal regnes likt med norske statsborgere.

§ 4 skal lyde:

*Regler om lavalder mv. finnes i lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 18.*

§ 12 nr. 1 bokstav a og b skal lyde:

- a) skipet ikke oppfyller kravene i lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven), og rederiet ikke sørger for å avhjelpe manglene,
- b) rederiet eller skipsføreren unnlater å etterkomme krav om besiktelse i henhold til lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 43 femte ledd bokstav c og forskrifter fastsatt i medhold av den bestemmelsen.

5. I lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall gjøres følgende endringer:

§ 5 annet ledd skal lyde:

For forurensning fra det enkelte transportmiddel gjelder det som er fastsatt i eller i medhold av produktkontrollloven, vegtrafikkloven, skipssikkerhetsloven, havneloven, luftfartsloven og jernbaneloven i stedet for bestemmelsene i denne loven.

Ny § 32 a skal lyde:

*§ 32 a Mottaksanlegg for avfall fra skip*

*Forurensningsmyndigheten kan gi forskrifter om etablering og drift av mottaksanlegg i land for avfall og lasterester fra skip. Forurensningsmyndigheten kan herunder pålegge den enkelte kommune, havnemyndighet, havneeier eller andre å sørge for at det finnes tilstrekkelige leveringsmuligheter og gi bestemmelser om videre transport og disponering av mottatt avfall.*

*Forurensningsmyndigheten kan gi forskrifter om betaling av gebyr ved anløp i havn med mottaks-*

*anlegg og betaling av gebyr for levering av avfall og lasterester i havn.*

6. I lov 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker gjøres følgende endringer:

§ 277 første ledd nr. 2 skal lyde

2) overtredelse av straffeloven kap 30 og 42, lov 20 juli 1893 nr. 2 om stranding og vrak §§ 1, 2 og 5 og annen overtredelse av tjenesteplikter som sjømann og lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) kapittel 10.

7. I lov 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister gjøres følgende endringer:

§ 2 annet ledd skal lyde:

Skip som registreres i norsk internasjonalt skipsregister skal tildeles kjenningssignal av Skipsregistrene som skiller seg tydelig fra kjenningssignal som tildeles andre norske skip.

§ 7 skal lyde:

*Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 23 og 24 gjelder for skip i dette register.*

*Arbeidstid utover alminnelig arbeidstid skal godtgjøres som fastsatt i avtale mellom partene.*

8. I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten gjøres følgende endringer:

§ 7 annet ledd annet punktum skal lyde:

*Skipsregistrene kan samtykke i at skipet også i andre tilfeller blir gitt nytt navn når det er rimelig grunn til det.*

§ 7 tredje ledd skal lyde:

Skipnavn kan ved melding til Skipsregistrene reserveres så snart det er sluttet avtale om kjøp eller bygging av skipet. Også i andre tilfeller kan Skipsregistrene, når det er grunn til det, reservere et skipnavn for en søker for et tidsrom av inntil 5 år om gangen. Når et navn er reservert, har det samme vern som navn på skip som er innført i skipsregisteret.

§ 7 fjerde ledd oppheves.

§ 11 tredje ledd skal lyde:

Norsk skip med største lengde under 15 meter kan på begjæring av eieren innføres i skipsregisteret, dersom største lengde er minst 7 meter eller skipet er merkepliktig etter lov 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) eller skal brukes utelukkende eller hovedsakelig i næringsvirksomhet. Når skipet er innført i skipsregisteret, gjelder reglene i dette kapittel.



*Rettsvern etter panteloven §§ 3-2, 3-6, 3-12 eller 3-17 for avtalepant i skip mellom 7 og 10 meter bortfaller dersom rettsvernet ikke er fornyet i samsvar med pantelovens § 3-3 innen ett år fra den datoen dette ledd trer i kraft. På samme måte bortfaller rettsvern etter panteloven §§ 5-4 og 5-6 for utleggspant dersom det ikke er fornyet i samsvar med panteloven § 5-3.*

§ 13 annet ledd sjette punktum skal lyde:

Ved salg gis melding av både kjøperen og selgeren, men av selgeren hvis salget medfører at skipet ikke lenger er å anse som norsk.

§ 136 femte ledd oppheves.

§ 408 annet ledd skal lyde:

*Om bruk av maktmidler gjelder reglene i lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 40 annet og tredje ledd. Om opptak av forklaring gjelder sjømannsloven § 49 tilsvarende for passasjerer.*

I kapittel 18 gjøres følgende endringer:

Overskriften i kapittel 18 skal lyde:

Undersøkelse av sjøulykker, *sjørettsskjønn*

Avsnitt I og § 471 oppheves.

§ 475 fjerde ledd første punktum skal lyde:

Ved arbeidsulykke som rammer arbeidstaker om bord på skipet skal melding i stedet skje etter reglene gitt i og i medhold av *lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 47.*

§ 489 første ledd tredje punktum skal lyde:

Er det skjellig grunn til mistanke om at reglene om *skipssikkerhet* eller sikkerhet til sjøs er overtrådt, skal også vedkommende politimester varsles.

I kapittel 20 gjøres følgende endringer:

Avsnitt II og § 506 oppheves.

9. I lov 13. juni 1997 nr. 42 om Kystvakten gjøres følgende endringer:

§ 11 første ledd bokstav a skal lyde:

a. *lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) kapittel 5.*

§ 12 første ledd bokstav b skal lyde:

b. *lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven), med unntak av kapittel 5.*

§ 12 første ledd bokstav d oppheves.

10. I lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter gjøres følgende endringer:

§ 1 nr. 2 skal lyde:

fritidsbåt, enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann med en største lengde på inntil 24 meter, og som brukes utenfor næringsvirksomhet.

§ 20 nytt annet ledd skal lyde:

*Kongen kan gi forskrift om i hvilken utstrekning loven og forskrifter gitt i medhold av loven skal få anvendelse på utenlandske fritidsbåter i Norges territorialfarvann, herunder ved Svalbard og Jan Mayen, i Norges økonomiske sone og på norsk kontinental-sokkel, med de begrensninger som følger av folkeretten.*

I § 23 skal paragrafoverskriften lyde:

*Utstyr*

§ 23 nytt annet ledd skal lyde:

*Kongen kan gi forskrifter om rednings- og flyteutstyr og om krav til annet utstyr, herunder om:*

1. *kommunikasjonsutstyr;*
2. *brannslukningsutstyr;*
3. *annet sikkerhetsutstyr.*

I § 24 skal paragrafoverskriften lyde:

*Navigering*

§ 24 nytt første ledd skal lyde:

*En fritidsbåt skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier.*

Nåværende første ledd i § 24 blir annet ledd

§ 24 annet ledd nytt punkt 4 og 5 skal lyde:

4. *faremeldinger, nødmeldinger og nødsignaler,*
5. *sjøveisregler*

Ny § 26 a skal lyde:

*§ 26 a Måling av fritidsbåter*

*Kongen kan gi forskrift om måling av fritidsbåter, herunder om*

- a) *hvilke fritidsbåter som er målepliktige,*
- b) *hvem som skal foreta målingen,*
- c) *dokumentasjon vedrørende måling,*
- d) *båteierens medvirkningsplikt ved målingen,*
- e) *gebyr.*

Ny § 26 b skal lyde:

§ 26 b Krav til fører av fritidsbåt

*Kongen kan gi forskrift om at fører av fritidsbåt må oppfylle krav til minstealder, helsetilstand, opplæring og andre kvalifikasjoner. Forskriften fastsetter bestemmelser om kontroll med at kravene oppfylles og om gebyr.*

§ 31 skal lyde

*Bestemmelsen i § 26 b gjelder tilsvarende for småbåter.*

Overskriften til kapittel 5 skal lyde:

*Kapittel 5 Forurensning*

§ 38 skal lyde:

§ 38 Forbud mot forurensning m.v.

*Forurensning av det ytre miljø ved utslipp eller dumping fra fritidsbåt eller ved forbrenning av skadelige stoffer eller på annen måte i forbindelse med fritidsbåten er forbudt, med mindre annet fremgår av lov eller av forskrift fastsatt med hjemmel i lov.*

*Båteieren og båtføreren skal sørge for at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø i strid med første ledd, og skal treffe rimelige tiltak for å begrense virkningene av forurensning.*

*Kongen kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om forbudet mot forurensning og om pliktene etter annet ledd, herunder om:*

- a) hva som skal anses som skadelige stoffer og som utslipp, dumping og forbrenning,
- b) hvordan fritidsbåter skal håndteres for å unngå forurensning,
- c) hvilke tiltak som skal settes i verk dersom forurensning oppstår,
- d) levering av skadelige stoffer til mottaksanlegg.

§ 39 skal lyde:

§ 39 Tekniske innretninger og utstyr

*Kongen kan gi forskrifter om hvordan fritidsbåter skal være innrettet og utstyrt, slik at det ikke skjer forurensning i strid med § 38 første ledd.*

§ 40 skal lyde:

§ 40 Bruk av vannscootere og liknende mindre fartøyer

*Denne bestemmelsen gjelder vannscooter og liknende motordrevne mindre fartøyer som er konstruert for å føre personer, og som etter alminnelig språkbruk ikke kan betegnes som båter.*

*Sjøfartsdirektoratet avgjør i tvilstilfeller om fartøy av en viss type omfattes av første ledd.*

*Bruk av fartøy som nevnt i første ledd er ikke tillatt.*

Nåværende § 39 annet til fjerde ledd blir nytt fjerde til sjetten ledd i § 40. Nåværende § 40 blir ny § 40 a.

Ny § 41 a skal lyde:

§ 41 a Forvaltningstiltak

*Er krav fastsatt i eller i medhold av kapittel 3 og 5 ikke etterkommet, kan eieren eller føreren pålegges å gjennomføre nødvendige tiltak innen en bestemt tidsfrist.*

*Er pålegg etter første ledd ikke etterkommet innen fristen, kan det treffes vedtak om tvangsmulkt for å sikre at pålegget blir etterkommet. Mulkten begynner å løpe når en ny frist for å oppfylle pålegget etter første ledd er utløpt uten at det er oppfylt.*

*Tvangsmulkten kan fastsettes som et enkeltbeløp eller som en løpende mulkt. Ved fastsettelse av tvangsmulktens størrelse skal det blant annet ses hen til hvor viktige sikkerhets- og miljøhensyn pålegget skal ivareta, og kostnadene ved å oppfylle pålegget.*

*Tvangsmulkt tilfaller statskassen. Når sterke hensyn tilsier det, kan påløpt mulkt reduseres eller frafalles.*

*Kongen gir forskrifter med nærmere bestemmelser om tvangsmulkt, herunder om tvangsmulktens størrelse og varighet og hvem som kan fatte vedtak om tvangsmulkt.*

*I særlige tilfeller kan det nedlegges forbud mot at en fritidsbåt forlater havn eller fastsettes andre nødvendige tiltak dersom båten klart utgjør en fare for liv og helse eller miljø. Kongen gir nærmere forskrifter om slike tvangstiltak, herunder om hvem som kan fatte vedtak.*

11. I lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endringer:

§ 7 annet ledd bokstav c skal lyde:

c) Transport av inntil 12 personer, såfremt det ikke vert krevd passasjersertifikat etter lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).

Endringene i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten § 11 tredje ledd tredje og fjerde punktum i nr. 8 oppheves ett år etter ikrafttreddelsen.











