

Arbeidsrett til sjøs

Ledelsesnivå

K28

Forord

Forord til K28: Arbeidsrett til sjøs, ledelsesnivå.

Det har vært lenge ønskelig i fra min side om å skrive en lærebok som omhandlet: Arbeidsrett til sjøs, med formål at den skulle være mer omfattende med tanke på emner og mer utdypende med tanke på at den skulle passe inn på ledelsesnivå.

Til nå så har det vært en del utfordringer med å undervise i arbeidsrett fordi de forskjellige emnene er ikke samlet i en og samme bok.

I tillegg har de vært spredt for alle vinder og ikke vært inkludert i for eksempel maritimlærebøker.

Kilder:

- Lovdata.no
- Sjøfartsdirektoratet.no
- Stortinget.no
- Regjeringen.no
- Domstolene.no

Tromsø 31.07.2021

Jarle Johansen

Fagskolen i Troms. Avdeling Tromsø.

E-mail adresse: jarle.johansen@tffk.no

Kapittel 1: Folkerett og menneskerettigheter

1. Folkerett (international law)

Hva er folkerett?

Det spørsmålet har studenter stilt meg flere ganger og det er ikke bare å svare på i en fei? Selve Folkeretten har gjennomgått en del forandringer over tid. Folkerett blir også kalt for internasjonal rett og man kan for eksempel høre på nyhetene ifra krigen i Syria (2011 – dags dato) at det har vært bruk av kjemiske våpen og det er i strid med folkeretten.

Folkeretten regulerer både krig og fred men hva er egentlig Folkerett? Hvis man tar for seg flere definisjoner av folkerett fra gamle tid til nå, slik som: *International law is a law between states, which concerns states only and exclusively*, Lassa Oppenheim (1908) L. Oppenheim var en kjent tysk jurist. Han blir av mange betraktet som faren til den moderne disiplinen i folkeretten.

I 1948 hadde Frede Castberg denne definisjonen:

FREDE CASTBERGS DEFINISJON I 1948

Folkeretten er den del av retten som regulerer rettsforholdene mellom stater, i Deres egenskap av sådanne.

I begge disse to definisjoner er det kun snakk om stater som rettssubjekter i folkeretten. Frede Castberg var jurist og senere rektor for universitetet i Oslo og en drivkraftene bak etablering av statsvitenskap som eget universitetsstudium.

Frede Castberg sin definisjon er gammelmodig på det tidspunktet med hensyn på rettssubjekt fordi i 1945 ble De Forente stater etablert. En mer moderne definisjon er Torkel Opsahl (jurist og som var professor ved det juridiske fakultet ved Universitetet i Oslo): *Folkeretten er de rettsregler som er bindende for statene i Deres innbyrdes forhold og bindende for FN og andre internasjonale rettssubjekter.*

Malcom Shaw (Britisk juridisk akademiker, forfatter, redaktør og advokat) sin definisjon (2017):

MALCOM SIN DEFINISJON (2017)

Law that operates outside and between states, international organisations and in certain cases, individuals.

Her blir rettssubjektet utvidet til å innbefatte internasjonaleorganisasjoner og i noen tilfeller, enkelt individer. En mer folkelig definisjon der det ikke er så sterkt fokus på rettssubjekt er Carl August Fleischer sin (1998):

CARL AUGUST FLEISCHER SIN DEFINISJON (1998)

Folkeretten er en viss gruppe regler som har internasjonal gyldighet. Den må holdes separat fra andre grupper av regler, slik som «Norsk rett» og «Dansk rett».

Carl A Fleischer, jurist, dr. juris og professor i rettsvitenskap ved Universitetet i Oslo. Hans viktigste fagområder er folkerett og statsrett og han spilte en viktig rolle under forhandlingene om kontinentalsokkelen mellom Norge, Danmark og Storbritannia mot slutten av 1960-årene. Carl A Fleischer legger her til grunn at folkeretten er et rettssystem som gjelder uavhengig av andre rettssystemer slik som «norsk rett» og «dansk rett». Folkeretten som rettssystem regulerer forholdet mellom stater og andre internasjonale organisasjoner, her også enkelt individer. Folkerett er et internasjonalt rettssystem som i prinsippet er separat fra nasjonale rettssystemer men i praksis er delvis inkorporert i nasjonal rett. Folkeretten Primærkilder: Traktater, Sedvaner (Staters praksis) og generelle rettsprinsipper.



FNs hovedkvarter i New York

Traktater

Traktater er avtaler mellom folkerettssubjekter, for eksempel mellom to eller flere stater. Traktater er i utgangspunktet bare bindende for deltakende stater. I tillegg tar enkelte traktater sikte på å nedtegne allerede gjeldende sedvanerett, eller får en så omfattende deltakelse at de danner utgangspunkt for sedvanerett, og dermed kan bli bindende også for ikke-deltakende stater, som for eksempel om havrettskonvensjonen under havrett

Sedvanerett

Sedvanerett etableres på bakgrunn av praksis og overbevisning om at praksis er i samsvar med de krav som stilles av retten. Her kan også ikke-deltagende rettssubjekter bli bundet, men det stilles krav om omfattende og ensartet praksis.

Dermed kan man inntil regelen er dannet hindre passasje fra praksis til sedvanerett dersom tilstrekkelig mange stater uttaler seg om at denne er i motstrid med retten, eller selv står for avvikende praksis. Kravene til dannelse avpasses også til om sedvanen skal være av global karakter, eller om den begrenses til for eksempel en region. Det har vært anerkjent at enkeltstater kan bli fri fra en sedvanerettsregel under utvikling ved å protestere mot denne regelen

Alminnelige rettsprinsipper

I tillegg til disse to hovedkildene anses alminnelige rettsprinsipper som anerkjennes av alle siviliserte stater som rettskilder jamfør vedtektene for Den internasjonale domstol. Det er videre klart at vedtak i internasjonale organisasjoner kan få betydning ved fastleggelse av retten

Folkerettens betydning i praksis

Folkeretten og det internasjonale samfunn mangler både en obligatorisk lovgivningsmyndighet, obligatoriske domstoler og tvangsmyndighet. Dette omtales tidvis som folkerettens mangel på vertikale strukturer, og utgjør en av de tydeligste forskjeller på folkeretten og de fleste nasjonale rettssystemer.

Det er likevel en kjensgjerning at folkeretten av statene selv hevdes å være forpliktende for dem, og virkelig eller angivelig oppfattes slik av deres myndigheter. Hva angår for eksempel overholdelsen av avtaler, tyder meget på at denne er like regelmessig og selvfølgelig mellom stater som mellom enkeltpersoner. Noe annet er at det i det ene som i det annet tilfelle kan forekomme bevisste tilsidesettelser, og at disse, når de finner sted mellom stater, lett vil få særlig iøynefallende og skjebnesvangre konsekvenser

Dualisme

Dualisme er i rettslig sammenheng en betegnelse på forholdet mellom nasjonal rett og folkerett. Under en dualistisk tilnærming kan man ikke i det nasjonale rettssystemet bygge rettigheter og forpliktelser direkte på folkeretten.

Folkerettslige forpliktelser må isteden være gjennomført i nasjonal rett, for eksempel ved at lov eller forskrift direkte sier at den folkerettslige forpliktelsen gjelder som nasjonal rett som oftest blir kalt inkorporasjon eller innfører en tilsvarende regel i nasjonal rett blir som oftest kalt transformasjon. Dualisme står for et system hvor folkeretten gjelder som en del av den nasjonale rett

Spesiell folkerett

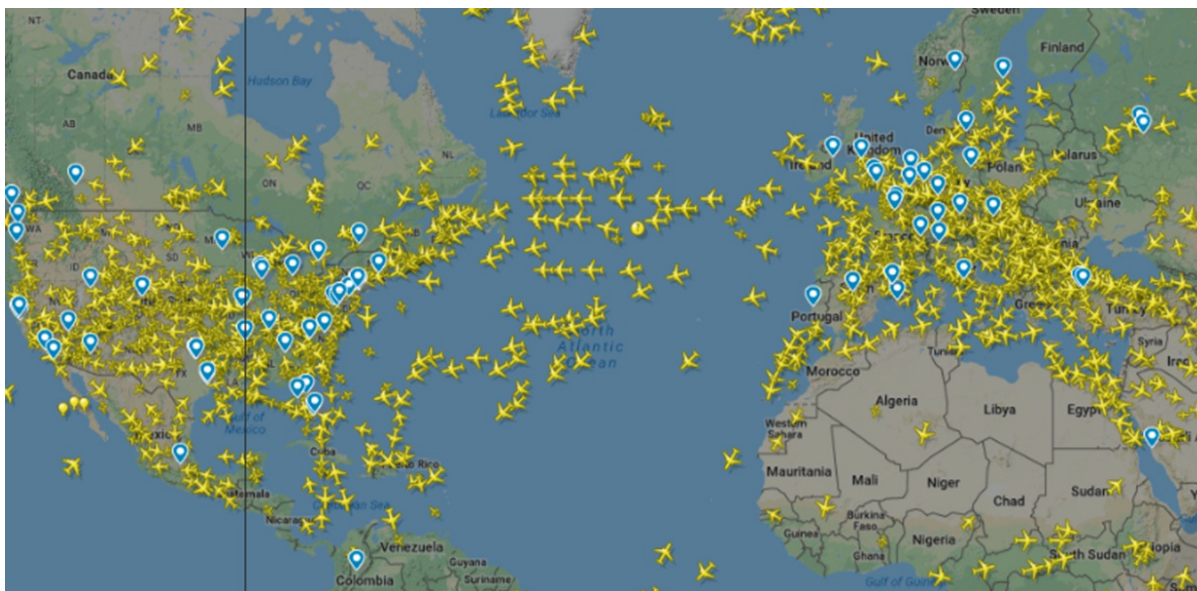
Det skilles gjerne mellom alminnelig folkerett og spesiell folkerett. Alminnelig folkerett er regler som gjelder alle områder av folkeretten og omfatter blant annet rettslige spørsmål knyttet til opprettelsen og opphør av stater, inngåelse og tolkning av folkerettslige avtaler og staters generelle rettigheter og plikter.

Den spesielle folkeretten er særregler som gjelder for visse avgrensede fagområder.

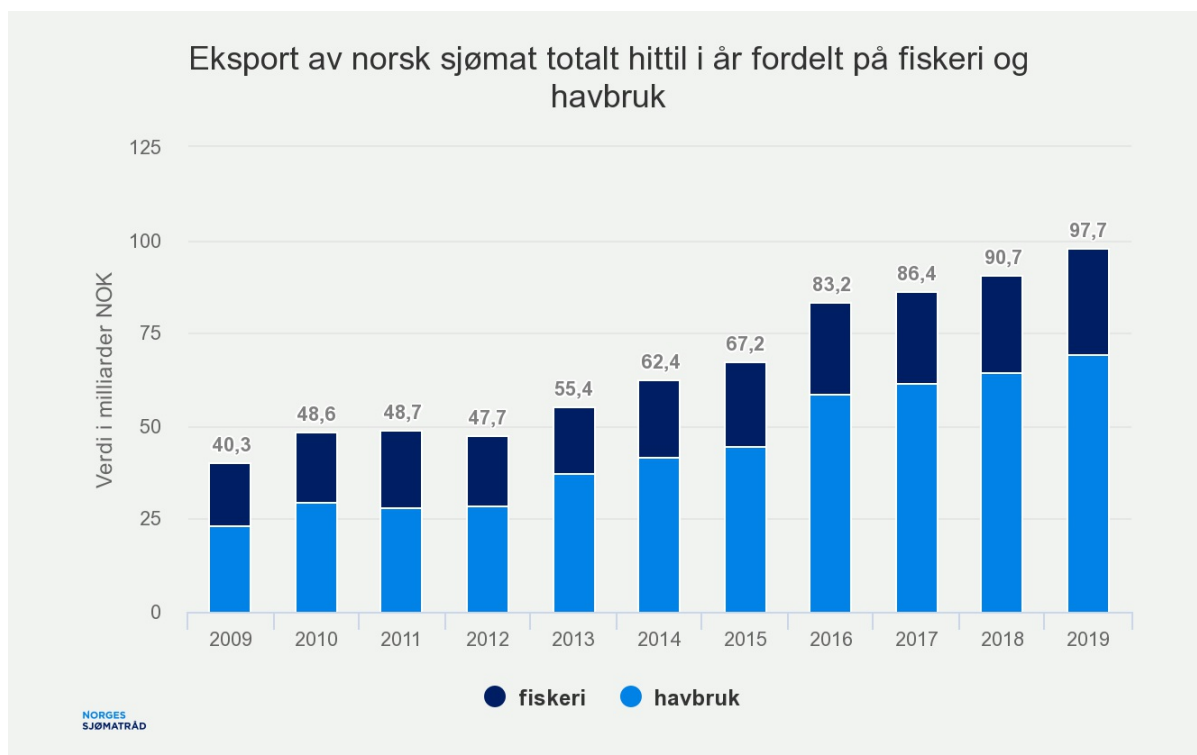
Fagdisipliner som havrett, miljørett, EU/EØS-rett, handelsrett, menneskerettigheter, internasjonal strafferett og internasjonal humanitærrett er eksempler på rettsdisipliner som ofte omtales som spesiell folkerett.

Hvilken nytte har folkeretten i det daglige?

Nordmenn reiser mer til utlandet og utenlandske turister kommer til Norge i større grad, Covid -19 satt en midlertidig stopp for dette, men med på lasset følger en del internasjonale reguleringer. Spesielt for flyselskaper som kan krysse landegrensener og fly over andre land men folkeretten er også viktig økonomisk for Norge. Norge eksporterer store mengder som for eksempel olje og fisk, det importeres en god del varer. Eksport, import og transport er viktige områder for folkerett fordi store økonomiske interesser knytter seg til hvordan disse reglene er utformet. Internasjonalt handel er stort sett bestemt gjennom folkerettslige regler.



Flyradar 24.



Eksport av norsk sjømat (3. desember 2019)

ILO – International Labour Organization

International Labour Organization, 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 for arbeidslivet. I dag er 187 stater medlemmer av ILO. 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 anbefalinger.

ILO er basert på et trepartsprinsipp, som skiller organisasjonen vesentlig fra de andre mellomstatlige organisasjoner. Dette innebærer at 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 tilligger 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. Arbeidskonferansen samles i Genève hvert år i juni, 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. ILO har egne konferanser og instrumenter for skipsfart. I ILO Joint Maritime Commission deltar bare sosialpartene koordinert av ISF (ICS) og ITF. Arbeidsdepartementet har mesteparten av fagansvaret og det koordinerende fagansvaret for ILO-arbeidet. Nærings- og handelsdepartementet har fagansvaret i forhold til maritime konvensjoner.

Konvensjon om sjømenns nasjonale identitetskort – ILO nr. 108 og ILO nr. 185.

De stater som har ratifisert denne konvensjonen, forplikter seg til etter søknad å utstede sjømannsidentitetspapir. Det skal foruten opplysninger om utstedende myndighet inneholde innehaverens navn, fødselsdato og fødested, nasjonalitet, kjennetegn, fotografi, underskrift eller, hvis innehaveren ikke kan skrive, avtrykk av tommelfinger.

Sjømann med slikt identitetspapir har rett til innreise i det område konvensjonen gjelder for.

Konvensjonen var i tråd med folkeretten, sjøfolk trengte ikke å søke om konvensjonelle visum i forbindelse med innreisetillatelse. Enkelte nasjoner brukte kun sjøfartsbok for å identifisere sjøfolk ved innreise eller ved innklarering ved ankomst havn, pass ble ikke benyttet. I 2003 ble denne konvensjonen erstattet av konvensjon nr. 185 vedrørende sjøfolks identitetsbevis. Land som har ratifisert konvensjonen forlanger ikke visum av sjøfolk på landlov, forutsatt at de kan framvise gyldig identitetskort.

Etter terrorangrepene 11. september 2001 innførte USA og flere andre land restriksjoner på landlov for sjøfolk på skip under fremmed flagg. Det samme var tilfelle under koronavirus-pandemien i 2020. ILO-konvensjonene gjelder ikke for besetninger på militære fartøyer. Uavhengig av spørsmålet om Norges ratifikasjon av ILO-konvensjon nr. 185 var det etter Sjøfartsdirektoratets syn, behov for en oppgradering av sjøfolks identitetsbevis som før var en del av sjøfartsboken. Dette begrunnet direktoratet hovedsakelig med kravene i ISPS-koden om adgangskontroll til skip, havner og deres sikkerhetssoner. Sjøfartsdirektoratet viste videre til at sentrale havnestater, herunder USA, har satt strenge krav til identifisering av sjøfolk før disse gis adgang til statenes territorier.

Direktoratet viste også til at EU var sterkt opptatt av saken, og til at det generelle krav til adgangskontroll følger av EUs rådsforordning om bedre sikring av skip og havnefasiliteter, vedtatt i 2004 som en oppfølging av ISPS-koden.

I 1920 ble den første maritime ILO konvensjon ratifisert, minimums alder til sjøs og det skulle bli hele 67 konvensjoner til. Problemet var at en del av de maritime ILO konvensjonene har fått liten tilslutning og flere har av den grunn ikke trådt i kraft. Reglene har vært vanskelig tilgjengelige for brukerne på grunn av antallet konvensjoner, og har samtidig inneholdt materielle bestemmelser som en rekke medlemsstater hadde funnet

det vanskelig å akseptere. På denne bakgrunn besluttet ILO i 2001 å starte forhandlinger om en ny konvensjon for sjøfolks arbeids- og levevilkår. «The Maritime Labour Convention» (MLC) (ILO – konvensjon nr. 186) ble vedtatt 23. februar 2006. Det var i tillegg behov for å utvikle mer effektive tilsynssystemer for å motarbeide lavstandard skipsfart.

Konvensjonens tilsynssystemer er også tilpasset de nyere internasjonale system for kontroll og tilsyn med internasjonale standarder for sikkerhet til sjøs og beskyttelse av det marine miljø som har blitt vedtatt av FNs sjøsikkerhetsorgan IMO. Hensikten med MLC var å lage en mer oversiktlig og brukervennlig konvensjon som styrker rettighetene til sjømenn. Konvensjonen betegnes som den «fjerde pilar» i det internasjonale regelverket om sikkerhet og miljø til sjøs, sammen med tre konvensjoner utarbeidet av IMO:

- Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS),
- Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL) og - STWC- (Den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, 1978, med endringer) konvensjonen.

Ikrafttreddelsen ga en verdensomspennende reform av sjøfolks arbeidsmiljø og rettigheter. Maritime Labour Convention gir regler om blant annet helsekrav, arbeidsformidling, ansettelsesavtale, lønnsutbetaling, arbeids- og hviletid, ferie, hjemreiser og lugarer.

I tillegg kommer regler om medisinsk hjelp, rederiets ansvar ved sykdom og personskaade, krav til arbeidsmiljø, samt trygdeordninger for sykdom og ykesskaade. MLC 2006 trådte i kraft 20. august 2013.

Starten på Folkeretten er etter det jeg kan finne ut i Wien 1815. Wienkongressen i 1815 markerte slutten på Napoleon-epoken i Europa. Etter et kvart århundre med revolusjonerende krigføring og fransk imperial ekspansjon under Napoleon I, tegnet Kongressen kartet over Europa og etablerte en ny politisk orden for å sikre fred og stabilitet etter flere tiår med uro og territoriale så vel som politiske endringer nesten overalt i Europa. Versaillestraktaten av 1919 er fredsavtalen som ble skapt etter den seks måneders lange fredskonferansen i Paris i 1919, som førte til den offisielle slutten på første verdenskrig.

Traktaten ble ratifisert 10. januar 1920 og krevde at Tyskland tok på seg ansvaret for krigen og dermed var pliktig til å betale store beløp i krigserstatninger. I likhet med mange andre traktater, er den oppkalt etter stedet der den ble undertegnet: I Speilsalen i Versaillespalasset. 18. januar 1919 åpnet en fredskonferanse i Versailles i Frankrike som arbeidet med denne traktaten.



VERSAILLESTRAKTATEN

Versaillestraktaten er den mest kjente av en serie traktater mellom seierherrene og de beseirede, som alle bar navn etter den forstad til Paris de ble fremforhandlet i, eller der de ble undertegnet. Traktaten førte til dannelsen av Folkeforbundet, en viktig målsetning for den amerikanske presidenten Woodrow Wilson. Formålet med organisasjonen var å mekle i konflikter mellom nasjoner før de gikk til krig.

Folkeforbundet trådte i kraft i 1920, og hadde som sitt hovedformål å hindre nye kriger. Utover 1920 - og 30-tallet ble det imidlertid tydelig at forbundet hadde store svakheter. USA avsto fra å bli med, og Tyskland og Sovjetunionen ble nektet medlemskap de første årene. Forbundet hadde heller ikke noen militærstyrker som kunne hindre aggresjon. Nedrustningskonferansen i 1932 gikk i oppløsning. Frankrike nektet nedrustning, og Tyskland ville ha et like stort forsvar som andre store land, selv om de i fredsavtalen i 1919 hadde gitt avkall på dette. Japan, Italia og Tyskland begynte å bygge opp imperiene sine ved hjelp av våpenmakt.

Da andre verdenskrig brøt ut i 1939 hadde Folkeforbundet utspilt sin rolle. Forbundet var likevel det første forsøket på å skape en internasjonal fredsorganisasjon uten direkte forankring i bestemte politiske maktgrupperinger.

De forente nasjoners pakt ble underskrevet i San Francisco 26. juni 1945 av 50 nasjoner, deriblant Norge. Navnet Forente nasjoner var allerede bestemt av president Franklin D Roosevelt i 1942. FN trådte formelt i virksomhet 24. oktober 1945. FN-pakten opprettet seks hovedorganer:

På Generalforsamlingen deltar alle medlemsstatene i FN på likeverdig grunnlag. Generalforsamlingen er FNs politiske hovedorgan og behandler en rekke viktige saker og konfliktområder som settes på Generalforsamlingens dagsorden. I tillegg behandler den valg- og medlemskapsspørsmål. Forsamlingen møter normalt til sesjon i perioden september–desember (hovedforsamlingen), men også ved behov ellers i året. I tillegg kan det innkalles til spesialsesjoner.

Sikkerhetsrådet består av 15 medlemmer, derav fem faste: Frankrike, Kina, Russland, Storbritannia og USA. De ti øvrige medlemmene velges av Generalforsamlingen for en toårsperiode. Sikkerhetsrådets hovedansvar er å opprettholde internasjonal fred og sikkerhet.

For gyldig vedtak kreves det ni positive stemmer, samt at ingen av de fem faste medlemmene stemmer mot vedtaket (nedlegger veto).

Sikkerhetsrådet kan innkalles til enhver tid, og vedtakene rådet fatter, er bindende for medlemsstatene. Norge var medlem av Sikkerhetsrådet i periodene 1949–1950, 1963–1964, 1979–1980 og 2001–2002. Norge ble opptatt i FNs sikkerhetsråd igjen for perioden 2021–2022, til en prislapp av 34 millioner kroner, Norge sitter som et ikke-fast medlem i Sikkerhetsrådet. Dette er femte gangen Norge sitter i Sikkerhetsrådet, også kalt verdens mektigste rom.

FNs sikkerhetsråd har ansvar for å bevare fred og sikkerhet. Når det oppstår en trussel mot fred i verden, er det rådets oppgave å forhindre at det blir væpnet konflikt. Vanligvis prøver Sikkerhetsrådet å løse konflikter gjennom forhandlinger. Dette kan skje ved å kalle inn de som er uenige til forhandlinger eller å utnevne spesialutsendinger. Da blir noen sendt ut for å forhandle mellom partene det er konflikt mellom, i håp om å finne en fredelig løsning. Rådet kan også utplassere fredsbevarende styrker. Disse skal brukes for å redusere konfliktnivået, og sørge for at freden varer lenge etter en konflikt. Norge har bidratt i flere fredsbevarende operasjoner for FN.

Hvis dette ikke virker, kan rådet bestemme at FN skal gripe inn i konflikten. I ytterste konsekvens ved bruk av militær makt. Alle land i verden er forpliktet til å gjøre som Sikkerhetsrådet sier.

Det økonomiske og sosiale rådet (Ecosoc) har 54 medlemmer som velges av generalforsamlingen for en treårsperiode etter en geografisk fordelingsnøkkel mellom de fem regionene. Norge var sist medlem av Ecosoc i perioden 1999–2001. Ecosoc er FNs fremste organ for behandling av økonomiske og sosiale spørsmål i videste forstand. Rådet trer sammen én gang i året. Sesjonen er delt inn i ulike segmenter, hvorav et høynivåsegment med deltakelse på ministernivå. Ecosoc behandler samarbeidet i en rekke kommisjoner og organisasjoner og søker å koordinere arbeidet som foregår i disse. Saker som er behandlet i Ecosoc, sendes til generalforsamlingen for endelig vedtak.

Sekretariatet ledes av generalsekretæren, som velges av generalforsamlingen etter anbefaling fra Sikkerhetsrådet for en periode på fem år. Nordmannen Trygve Lie var FNs første generalsekretær. Dagens generalsekretær er Portugals tidligere statsminister António Guterres som tiltrådte i 2017.

Tilsynsrådet har som hovedoppgave å overvåke territorier som er underlagt FNs tilsyn i henhold til Paktens kapittel 12. Antall medlemsland er 193.

Den internasjonale domstolen, som har sitt sete i Haag, har femten medlemmer som er valgt av generalforsamlingen og Sikkerhetsrådet for ni år. Jens Evensen var siste norske medlem av domstolen, i perioden 1986–1994.

FNs fond, programmer og særorganisasjoner dekker en lang rekke ulike fagfelter som utvikling, humanitær innsats, landbruk, helse, industri etc. Fond og programmer (for eksempel Unicef og UNDP) er underlagt FNs generalforsamling. Særorganisasjoner (for eksempel WHO, FAO) er medlemsorganisasjoner med egne styrende organer. Mer informasjon om fond, programmer og særorganisasjoner finner du her

Hva gjør FN?

FN har mange formål og funksjoner. FN er en internasjonal organisasjon bestående av så godt som alle verdens stater. FN er en politisk arena og global møteplass for internasjonalt samarbeid. I FN utvikles det internasjonal lov gjennom internasjonale konvensjoner og traktater. FN setter dagsorden og leverer informasjon om viktige temaer som angår alle FNs medlemsland.

I FN samles verdenssamfunnet til diskusjon, felles beslutninger og felles handling for å løse felles problemer og skape felles muligheter.

FN ER BYGGET PÅ TRE PILARER:

- fred/sikkerhet
- menneskerettigheter
- utvikling/humanitært arbeid

FN er også en aktør – som fredsbevarer, fredsmekler, menneskerettighetsforsvarer, utviklings- og humanitær aktør. FN-systemet er stort, i tillegg til de fem hovedorganene (Generalforsamlingen, Sikkerhetsrådet, Det økonomiske og sosiale råd, FNs sekretariat og Den internasjonale straffedomstol) så består det av særorganisasjoner, og fond og program, og andre enheter. De internasjonale finansieringsinstitusjonene som Verdensbanken og Pengefondet er også en del av FN-systemet.

FN setter normer og standarder som for eksempel menneskerettighetene, men også for eksempel internasjonale regler for flytrafikk i den internasjonale organisasjonen for sivil luftfart (ICAO). Man tenker oftest på FN som fredsbevarer, FN som driver humanitært arbeid etter katastrofer eller i kriser og FN som bistandsaktør og stemme for de svakeste.

FN har mange roller og arbeider på felt der det også er andre aktører, men som ikke nødvendigvis kan gjøre disse tingene med samme legitimitet, for eksempel bistand til avvikling av valg. FN tilrettelegger også for at medlemslandene skal kunne finne fram til felles løsninger og rammeverk som ofte har stor betydning for oss, som for eksempel havretten

Er FN effektivt?

FN er som nevnt en organisasjon hvor alle de 193 medlemslandene i mange sammenhenger stiller på lik linje. Dette gir en unik legitimitet og er FNs styrke. Det er også en utfordring da ulike interessenetninger kan svekke FNs handlekraft. Mange prosesser er styrt av konsensusprinsippet, og det kan derfor være vanskelig å komme til enighet da en mindre gruppe land utnytter konsensusprinsippet til å blokkere vedtak.

KONSENSUS

Konsensus betyr at alle er enige

FNs og folkeretten

Statene har opprettet internasjonale organisasjoner i forsøk på å videreutvikle og håndheve folkeretten. FN er den viktigste av disse organisasjonene. Det er tre hovedgrunner til at FN er viktig for folkeretten: *Folkerett lages i FN.* FN er den viktigste arena der nye internasjonale avtaler blir forhandlet frem. Mange av de mest sentrale konvensjonene i folkeretten er FN-konvensjoner. FNs generalforsamling er en arena der alle medlemsstatene kan bidra til å utvikle folkeretten. I Generalforsamlingen har statene én stemme hver. Forsamlingen kan ikke vedta bindende resolusjoner, bare anbefalinger. Likevel kan disse resolusjonene få stor folkerettslig betydning, for eksempel ved at de legger grunnlag for nye konvensjoner, eller at Den internasjonale domstolen (ICJ) bruker dem som argumenter for sine avgjørelser som har stor innflytelse på hvordan folkeretten skal forstås i lignende saker. Denne domstolen er det øverste juridiske organet i FN.

FNs sikkerhetsråd bidrar *til å lage folkerett*. I motsetning til Generalforsamlingen kan Sikkerhetsrådet fatte bindende vedtak. Det betyr at FNs medlemsland må gjøre som Sikkerhetsrådet sier. Sikkerhetsrådet behandler bare saker som gjelder internasjonal fred og sikkerhet.

FN passer på at folkeretten følges. FNs hovedansvar er å bevare internasjonal fred og sikkerhet. FN-pakten gir derfor FN myndighet til å sørge for at statene følger folkeretten. Sikkerhetsrådet er det mektigste organet i FN, og det eneste i verden som kan bestemme at det skal brukes militærmakt for å stanse en konflikt. Den internasjonale domstolen er FNs hovedorgan for folkerettslige løsninger på konflikter mellom stater.)



FN-PAKTEN ER FNs GRUNNLOV.

FN-pakten er FNs grunnlov. Den står over alle andre konvensjoner i folkeretten og alle medlemslandene i FN har forpliktet seg til å følge den. Den kan dermed sies å være den viktigste avtalen i folkeretten

FN-pakten beskriver de grunnleggende reglene i folkeretten:

- Alle konflikter skal løses på fredelig vis.
- Ingen stater har lov til å bruke makt mot andre stater.
- Ingen har lov til å blande seg inn i andre lands interne anliggender (suverenitetsprinsippet).
- FNs sikkerhetsråd kan tillate maktbruk hvis de mener at internasjonal fred og sikkerhet er truet.
- Alle stater må oppfylle menneskerettighetene.
- Alle stater har en plikt til å beskytte og oppfylle menneskerettighetene.

Krigens folkerett

Reglene for krigføring (krigens folkerett) er en annen gren av folkeretten. Målet med krigens folkerett er ikke å forby krig, men å lage regler for å hindre at krigen fører til unødvendige lidelser. Denne delen av folkeretten kalles «humanitærrett». En svært viktig del av humanitærretten er å beskytte dem som ikke deltar aktivt i krigen, nemlig de sivile.

REGLENE FOR KRIGFØRING

Reglene for krigføring er i hovedsak delt inn i to grupper:

1. Haag-konvensjonene lager regler for de stridende. Disse reglene er først og fremst militære.
2. Genève-konvensjonene lager regler for å beskytte ofre for krigen. Disse reglene er først og fremst humanitære.

Hvem kan dømmes i folkeretten?

Det er hovedsakelig stater som kan dømmes i folkeretten, men det fins muligheter for at også enkeltindivider kan bli stilt for en folkerettslig domstol. Et slikt eksempel er Den internasjonale straffedomstolen (ICC) i Haag. Den behandler saker hvor nasjonale rettssystemer ikke er villig, eller i stand til å straffe forfølge mennesker som anklages for å ha begått krigsforbrytelser, forbrytelser mot menneskeheten og folkemord

Individer

Det er først de senere årene at individer har fått en plass i folkeretten. Fordi folkeretten skal regulere forhold mellom stater har ikke individer hatt noen plass i rettssystemet. Rettssakene har pågått mellom stater, eller mellom internasjonale organisasjoner.

Etter hvert som menneskerettighetene har blitt en viktigere og viktigere del av folkeretten, har dette endret seg. I de senere årene er de folkerettslige reglene blitt tolket slik at enkeltindivider kan kreve sine rettigheter gjennom folkeretten og klage inn en stat som bryter disse rettighetene. Dette gjelder først og fremst menneskerettighetsbrudd.

2. Menneskerettigheter (Human rights)

MENNESKERETTIGHETER

Menneskerettigheter er grunnleggende rettigheter og friheter som alle har lik rett til.

De er basert på en forståelse av menneskeverdet som universelt og ukrenkelig. Disse rettighetene er ufravikelige og tilhører alle mennesker, og kan hverken gis eller tas fra noen. Sammen utgjør menneskerettighetene en helhet der enhver rett og frihet er like viktig.

Menneskerettighetserklæringen blir regnet som en milepæl i menneskehetens historie. Det ble utformet av representanter med ulik religiøs, kulturell og rettslig bakgrunn fra alle verdens regioner, og ble vedtatt av FNs generalforsamling i Paris den 10. desember 1948. Den ble dermed det første lovlige dokumentet for å beskytte universelle, menneskelige rettigheter. Deklarasjonen utrunder alle mennesker med grunnleggende rettigheter, som for eksempel retten til liv, ytrings- og religionsfrihet og likhet for loven.

FNs menneskerettighetssystem.

FNs overordnede formål er å sikre internasjonal fred og sikkerhet. For å nå dette målet skal FN arbeide for å fremme og oppfordre til respekt for menneskerettigheter.

Hva gjør FN for menneskerettighetene?

Lager regler og sørger for at de holdes, sørger for at alle land møtes for å bevare og styrke menneskerettighetene, overvåker menneskerettighetssituasjonen i verden, og vurderer om FN skal gripe inn mot menneskerettighetsbrudd i konflikter.

To typer rettigheter

Det er vanlig å dele inn menneskerettighetene i to kategorier:

Politiske og sivile rettigheter handler om rettssikkerhet, frihet fra overgrep, og rett til å delta politisk i samfunnet. Ytringsfriheten og prinsippet om at alle skal være like for loven er eksempler på politiske og sivile rettigheter.

Økonomiske, sosiale og kulturelle rettigheter handler om at vi har rett til å få dekket mennesker grunnbehov. Retten til arbeid, utdanning og en tilfredsstillende levestandard er eksempler på slike rettigheter.

Den europeiske menneskerettsdomstolen (EMD)



DEN EUROPEISKE MENNESKERETTSDOMSTOLEN

Den europeiske menneskerettsdomstolen (EMD) i Strasbourg er Europarådets fremste og Europas viktigste menneskerettsorgan.

I domstolen kan 820 millioner europeiske borgere få prøvd sin sak dersom de mener at en medlemsstat har krenket deres rettigheter etter Den europeiske menneskerettskonvensjonen. EMDs dommer er bindende for alle 47 medlemsland som har ratifisert konvensjonen. Norge har vært medlem av Europarådet siden grunnleggelsen i 1949, og Europarådet er ikke en del av EU men alle medlemsland i EU er medlem av Europarådet.



Den europeiske menneskerettsdomstolen i Strasbourg. Foto: Europarådet

Domstolen har 47 dommere, en fra hvert land. Det er Europarådets parlamentarikerforsamling som velger dommerne, ut fra en liste av tre kandidater som landets regjeringen har oppnevnt. Selv om dommerne er nominert av sin medlemsstat, er det et tydelig skille mellom stat og dommer, for å unngå politiske føringer ved domstolens arbeid. Samtidig sitter dommerne på svært viktig ekspertise om sine nasjonale rettssystemer, som blir aktivt brukt av domstolen. Europarådets viktigste oppgave er å verne om og fremme menneskerettigheter, demokrati og rettsstatsprinsipper. I tillegg spiller Europarådet en viktig rolle for å sikre stabilitet og motvirke konflikter i Europa. Siden slutten av den kalde krigen har demokratibyggning i Sentral- og Øst-Europa stått særlig sentralt

Eksempel på saker som er på brudd av menneskerettigheter, folkerett med mer:

I mai i 2007 ble Norsk Sjømannsforbund frifunnet i Oslo Tingrett for å ha trukket tariffavgift fra tre sjøfolk som er medlemmer i Fellesforbundet for Sjøfolk, FFFS. Den 14.03. 2008 var ankesaken oppe i Borgarting lagmannsrett. Det er tre ansatte om bord på skip flagget under Norsk Internasjonalt Skipsregister, NIS, som gikk til sak mot Sjømannsforbundet, siden det trekkes tariffavgift av deres hyre. De tre saksøkerne som er medlemmer i Fellesforbundet for Sjøfolk, et forbund uten tariffavtale i det aktuelle fartsområdet, har hele tiden hevdet at dette tvangstrekket er å regne som tvungen innmelding i Sjømannsforbundet. Noe som saksøkerne er et brudd på menneskerettighetene om fagforeningsfrihet.

Da saken var oppe i Oslo tingrett våren 2007, ble Sjømannsforbundet frifunnet på alle punkter, og saken ble som forespeilet fra FFFS sin side, anket inn for Borgarting Lagmannsrett.

Brudd på menneskerettigheter: Saken gjelder spørsmål om det er hjemmel for trekk i lønn av tariffavgift til fagorganisasjon hos uorganiserte arbeidstakere, og om dette innebærer et brudd på EMK artikkel 11 (Den Europeiske menneskerettskonvensjon)

Art 11.Forsamlings- og foreningsfrihet

1. Enhver har rett til fritt å delta i fredelige forsamlinger og til frihet til forening med andre, herunder rett til å danne og slutte seg til fagforeninger for å verne sine interesser.
2. Utøvelsen av disse rettigheter skal ikke bli undergitt andre innskrenkninger enn de som er foreskrevet ved lov og er nødvendige i et demokratisk samfunn av hensyn til den nasjonale sikkerhet eller offentlige trygghet, for å forebygge uorden eller kriminalitet, for å beskytte helse eller moral eller for å beskytte andres rettigheter og friheter. Denne artikkel skal ikke hindre at lovlige innskrenkninger blir pålagt utøvelsen av disse rettigheter for medlemmene av de væpnede styrker, av politiet og av statsforvaltningen

Lagmannsretten kan ikke se at noen av disse avgjørelsene gir grunnlag for å slå fast at ordningen med tariffavgift som praktiseres av NSF og de arbeidsgivere som er omfattet av Nordisk NIS-avtalen, er i strid med EMK artikkel 11. Samtlige avgjørelser gjelder fagforeningsmedlemskap, og også ellers ligger forholdene så vidt annerledes an enn i saken her, at det ikke kan trekkes noen slutninger av den praksis som er fremlagt.

De synspunkter som lagmannsretten har gitt uttrykk for ved vurderingen av om tariffavgiften er i strid med prinsippet om den negative organisasjonsfriheten i norsk rett, vil også være relevante ved vurderingen av om ordningen er konvensjonsstridig. I forhold til den praksis fra EMD som foreligger til nå, vil det imidlertid innebære en betydelig utvidelse av rekkevidden av artikkel 11 dersom ordningen med tariffavgift skulle settes til side som konvensjonsstridig.

Lagmannsrettens konklusjon er etter dette at ordningen med tariffavgift for de ankende parter ikke strider mot EMK artikkel 11 nr. 1. Noen vurdering av om vilkårene i artikkel 11 nr. 2 er oppfylt, er derfor ikke aktuelt.

Heller ikke EMK som tolkningsmoment kan lede til noen annen konklusjon på spørsmålet ovenfor om interne norske rettsregler er til hinder for at trekket lovlig kan foretas.

De ankende parter har også påberopt seg Den europeiske sosialpakten artikkel 5, som i første punktum lyder slik i norsk oversettelse:

For å sikre eller fremme arbeidstakernes og arbeidsgivernes rett til fritt å opprette lokale, nasjonale eller internasjonale organisasjoner for å ivareta sine økonomiske og sosiale interesser, og til å slutte seg til slike organisasjoner, forplikter partene seg til å sørge for at den nasjonale lovgivning eller gjennomføringen av den ikke gjør inngrep i utøvelsen av denne rett.

Det er lagmannsrettens oppfatning at bestemmelsen ved anvendelse på saken her ikke rekker lenger enn EMK artikkel 11. Et krav om at ordningen med tariffavgift er ulovlig kan således heller ikke føre frem på dette grunnlaget.

Etter dette må Norsk Sjømannsforbund frifinnes så vel i fastsettelsessøksmålet som i fullbyrdelsessøksmålet. Tingrettens dom blir å stadfeste.

Saken var fullstendig tapt også for tingretten, og lagmannsretten slutter seg til tingrettens omkostningsavgjørelse, som også blir å stadfeste.

Dommen er enstemmig.

Saken ble anket til Høyesterett 24.11.2008:

Etter stemmegivning avsa Høyesterett denne dom:

1. Norsk Sjømannsforbund er uberettiget til å motta tariffavgift etter Nordisk NIS-avtale § 15 fra de tre sjøfolkene i denne sak.
2. Norsk Sjømannsforbund plikter å tilbakebetale til de to av sjøfolkene som beløp som de er blitt trukket i tariffavgift etter at stevningen til tingretten ble uttatt.
3. I sakskostnader for Høyesterett betaler Norsk Sjømannsforbund til de tre sjøfolkene og Fellesforbundet for Sjøfolk i fellesskap 159 195 - ett hundre og femtini tusen ett hundre og nittifem - kroner innen 2 - to - uker fra forkynnelsen av denne dom.
4. Sakskostnader for tingretten og lagmannsretten tilkjennes ikke.

Fellesforbundet ville ha anket denne sak til Den europeiske menneskerettsdomstolen (EMD) i Strasbourg hvis de ikke hadde vunnet frem i Høyesterett

Havnestreiken fra 2013 til 2017

I november 2013 gikk Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) til boikott av Risavika terminal utenfor Stavanger for å sikre havnearbeiderne tariffavtale. I desember samme år gikk havnearbeiderne i Tromsø og Mosjøen ut i sympatistreik med sine kolleger. Samtidig som 28 havnearbeidere i Oslo har vært i konflikt med terminalsekskapet Yilport for å få tariffavtale. Noen lignede konflikter i Drammen. Konflikten i havne-Norge utviklet seg fra en helt vanlig tariffkamp til en kamp om så mye mer. Der arbeidsgiverne og NHO vil ha bort havnearbeidernes fortrinnsrett og fjerne hele ILO-konvensjon 137 som sikrer dem arbeid.

Havnearbeiderne i Norge og mange andre land er sikret en fortrinnsrett til arbeidet med å losse og laste skip, over 50 Tønnes dødvekt, gjennom en konvensjon vedtatt av ILO (den internasjonale arbeidslivsorganisasjonen). Konvensjonen 137 ble vedtatt i 1973, ratifisert i Norge året etter og trådte i kraft i 1975.

Konvensjonen har som målsetting å skjerme og sikre havnearbeiderne en sikker og forutsigbar inntekt. Konvensjonen gjelder for dem som har arbeid som sin viktigste årlige inntekt. Artikkel 3.2 i konvensjonen slår fast at registrerte havnearbeidere skal ha fortrinnsrett ved tildeling av havnearbeid. I Norge er fortrinnsretten en del av tariffavtalen mellom Transportarbeiderforbundet og NHO, og arbeidet i havnene er organisert gjennom et samarbeidsorgan der havnearbeiderne er fast ansatt. Ledelsen ved Risavika Terminal ønsket ikke tariffavtale fordi lossinga og lastinga av skip er for dyrt. De vil bruke sjøfolk som jobbet på skipene og for en billig penge til denne jobben. Etter tre år med rettssaker, tøffe konfrontasjoner og anklager om streikebryteri i Tromsø havn, ble streiken avblåst i januar 2017. Forbundsstyret i Norsk Transportarbeiderforbund vedtok torsdag 12. januar at havnesteiken i Risavika og sympatistreikene i Tromsø og Mosjøen skulle avsluttes.

Dermed opphørte også streikebidraget som Transportarbeiderforbundet har gitt til de streikende. Årsaken var høyesterettsdommen i Holship-saken som kom rett før jul 2016, Holship dreide seg om hvem som skulle losse og laste skipene på havnen i Drammen. Etter en gammel tariffavtale hadde medlemmer i Norsk Transportarbeiderforbund fortrinnsrett til arbeidet, men det danske rederiet Holship ville heller bruke sine egne ansatte. Rent juridisk handler saken om norske havnearbeidere, med Norsk Transportarbeiderforbund i spissen, kan drive med boikott for å presse frem en tariffavtale med fortrinnsrett.

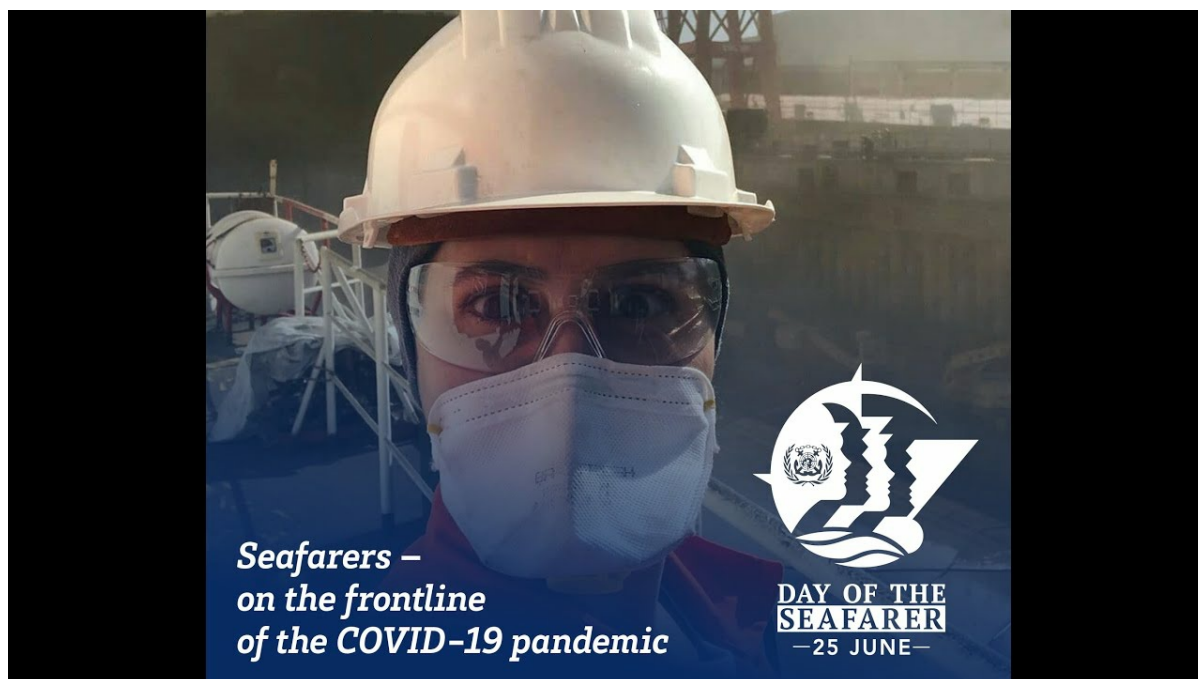
Den innebar at havnearbeidere har fortrinnsrett på lasting og lossing i norske havner. Den varslede boikotten er ulovlig, sa høyesterettsdommer Skoghøy, og la til at den frie etableringsretten er fundamental i EØS-avtalen. Holship vant til slutt på alle punkter, i en avstemming der resultatet endte med 10 mot 7 dommere. LO og Transportarbeiderforbundet måtte også ut med over syv millioner i saksomkostninger til Holship. De måtte også ut med 615.000 kr til Bedriftsforbundet og 200.000 kr til LO. Holship har hele tiden ment at EØS-avtalen sikrer at hvem som helst kan etablere næringsvirksomhet ved norske havner, og at tariffavtalen med fortrinnsrett hindrer dette. Havnearbeiderne mente det for å unngå sosial dumping er helt nødvendig å skjerme dagens ordning med havnekontorer. Disse kontorene styrer arbeidskraften dit den trengs til enhver tid og eies av arbeidstagerne og arbeidsgiverne i fellesskap. Det må nevnes at saken hadde verset i det Norske rettsvesenet i noen år der Havnearbeiderne, med LO i ryggen, hadde vunnet saken i tingretten og lagmannsretten.

Hvert år sendes 10000-vis av saker til domstolen som er ferdig behandlet i alle domstoler i medlemslandene i Europarådet. De fleste avvises fort, mens mange kommer videre. Det skjedde med Holship saken. Høyesterett mente som nevnt tidligere at det stred mot den frie etableringsretten i EØS-avtalen og at den dermed var ulovlig. Torsdag 10. juni 2021 kom menneskerettsdomstolen i Strasbourg med kunngjøring om at resultatet i Holship-saken ikke innebar et brudd med EMK ((Den Europeiske menneskerettskonvensjon), men har samtidig innvendinger mot Høyesteretts drøftelse. EMD finner likevel grunn til å kommentere hvordan Høyesterett har veid Holships rettigheter etter EØS-avtalen opp mot de ansattes rettigheter etter EMK. EMD skriver at det undertiden vil kunne være nødvendig å krenke EØS-rettigheter for å sikre beskyttelse etter EMK, og at disse to hensynene derfor ikke i utgangspunktet skal veies mot hverandre.

Selv om EMD ga Holship frifinnelse så viser resultatet at det er dermed slått fast at Norge ikke kan bruke EØS- retten som argument for ikke å oppfylle forpliktelsene i EMK. EØS- retten er ikke et system som beskytter grunnleggende rettigheter på linje med EU-retten. Dette får den betydningen at norske domstoler må tolke Grunnloven selvstendig og ikke tilpasse den EU-domstolens og EFTA-domstolens tolkning av EU-rettens grunnleggende. For LO og europeisk fagbevegelse var det viktigste med denne saken at EMD slår fast at det eksisterer et hierarki, hvor organisasjonsretten står over økonomiske rettigheter som de fire friheter i EØS-avtalen. Dette har lenge vært et stridsspørsmål innenfor EU-retten, de fire frihetene er, etter at Norge er gjennom EØS-avtalen en blitt en del av EUs indre marked, med fri flyt av varer, kapital, tjenester og personer (herunder selskapsetableringer).

FN oppfordret shippingbransjen og nasjonale myndigheter om å gjøre noe med den kritiske situasjonen som om lag 400 000 sjøfolk befant seg i på grunn av covid-19. Reiserestriksjoner og forbud mot å gå om bord og i land på skip, har ført til at om lag 400 000 sjøfolk og fiskere har arbeidet mye lenger enn maksimumsgrensen på 11 måneder per kontrakt. Det samme har skjedd med ansatte på oljeplattformer. Dette er et brudd mot grunnleggende menneskerettigheter, retten til et familieliv og er en alvorlig trussel mot helse, miljø og sikkerhet i henhold til ILO konvensjon nr. 186 (MLC).

1. oktober 2020 kom de tre FN-organene: FNs høykommissær for menneskerettigheter, FNs Global Compact og FNs arbeidsgruppe for business og menneskerettigheter med en felles uttalelse hvor de ba om umiddelbare tiltak for å få slutt på den umulige situasjonen sjøfolk har kommet i, som en konsekvens av regjeringers tiltak for å begrense pandemien. De mente på om at ansvaret ikke bare ligger hos sjøfarten, men også hos næringslivet som nyter godt av varer som kommer sjøveien.. De tre FN-organene oppfordrer til dialog med fagforeninger, sivilsamfunnet og andre interessentgrupper for å finne fram til de beste tiltakene.



IMO Day of the Seafarer 2021

Regjeringen bryter forpliktelser om innreise for sjøfolk. Fredag 7. mai 2021 innførte regjeringen uten forvarsel krav om ti dagers karantenehotell ved hjemkomst for sjøfolk. Uten å snakke med næringen eller partene i arbeidslivet innførte regjeringen fredag 7. mai karantenerregler for sjøfolk som bryter Norges internasjonale forpliktelser og regjeringens egen politikk. I mai 2020 stod statsminister Erna Solberg selv på FNs talerstol og advarte mot akkurat dette, og fikk faktisk FNs hovedforsamling til å stille seg bak kravet om lettelsener og fritak.

Erna oppfordret alle medlemsland til å utpeke sjøfolk som samfunnskritisk personell og implementere den internasjonale maritime organisasjonens protokoll for mannskapsskifte. Endringen skjedde med virkning fra søndag 9. mai og da måtte alle som har oppholdt seg i land utenfor EØS/Schengen være på karantenehotell ved ankomst Norge, uavhengig av om reisen var nødvendig eller ikke. I etterkant hastebestemte regjeringen reiser fra Storbritannia fikk fritak, men ville ikke gå lenger i å innrømme manglende konsekvensvurdering. Dette bryter med regjeringens offisielle standpunkt, og med ILO-konvensjonen om arbeid til sjøs, Maritime Labour Convention (ILO nr. 186), som definerer sjøfolk som samfunnskritisk personell.

Kapittel 2: Havrettskonvensjonen «United Nations Convention on Law of the Sea» (UNCLOS)



Stat

Staters jurisdiksjon over sine egne territorium, land og hav, samt over sine statsborgere. Hvilken grad har staten kompetanse til å utøve statsmyndighet? Jurisdiksjon betyr rettshåndhevelse og handler om staters og lokale myndigheters grunnlag for å utøve i sitt territorium.

DET RETTSLIGE BEGREPET

Det rettslige begrepe kompetanse er forskjellig fra dagligtalens, og betyr tilnærmet det samme som myndighet.

Jurisdiksjon handler om begrepet suverenitet og den suverene som har myndighet over statens territorium og statens borgere. En stat har også jurisdiksjon ut mot havet og opp i luften, i tillegg til jurisdiksjon over sitt eget landterritorium.



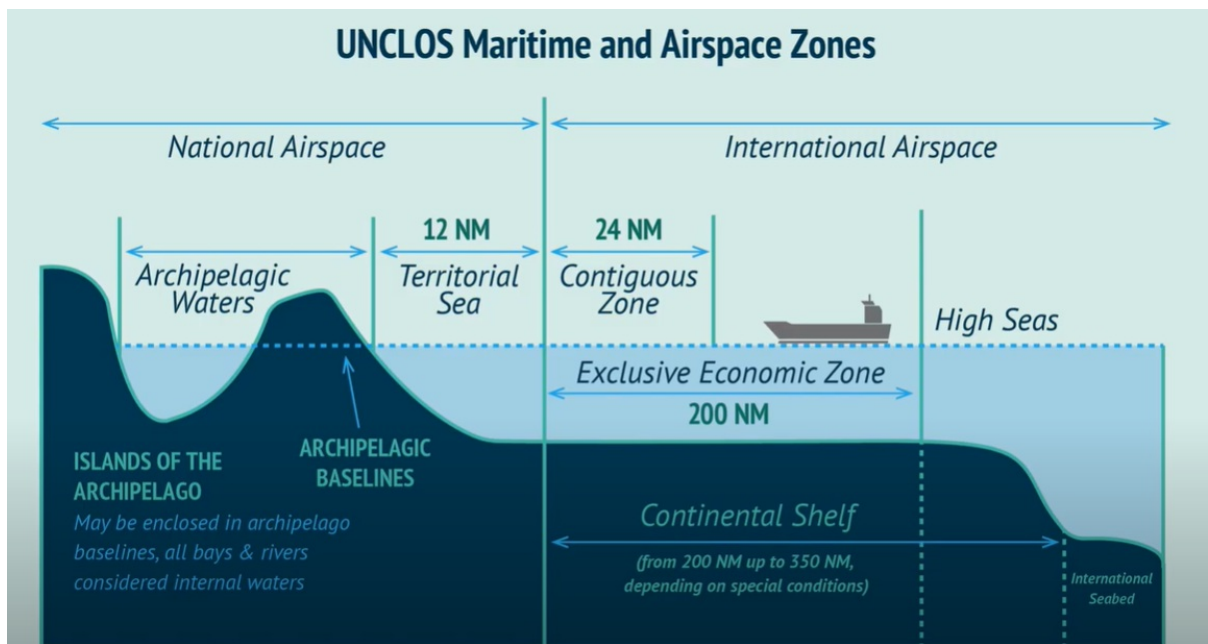
JURISDIKSJON UT MOT HAVET:

Staten har territoriell jurisdiksjon ut til 12 nautiske mil fra grunnlinjen, denne delen av havet regnes som statens territorium og kalles derfor for territorial farvannet. Når man kommer utenfor territorial farvannet så er ikke havet der regnet som en del av statens territorium men kyststaten har likevel noe begrensede muligheter til å utøve jurisdiksjon og suverenitet i de sonene.



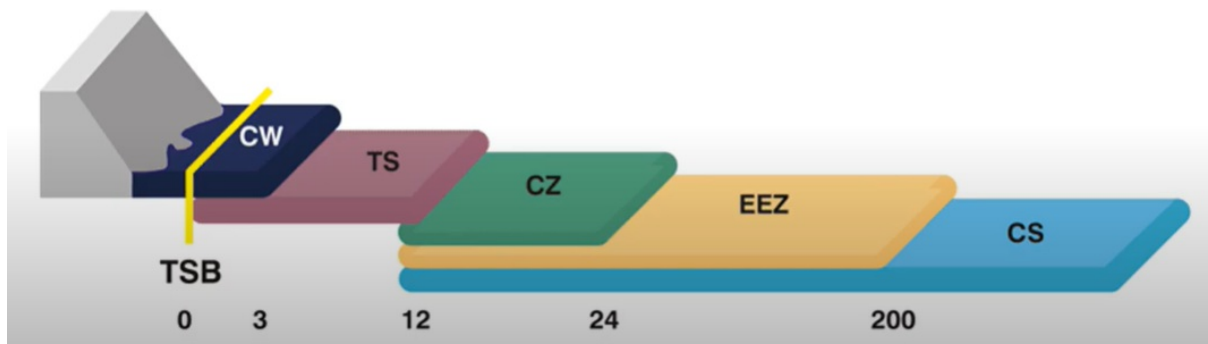
JURISDIKSJON OPP I LUFTEN:

En stats Jurisdiksjon strekker seg minst like langt opp i atmosfæren som det er mulig å fly men det går en grense der luftrommet går over til verdensrommet



Skisse med UNCLOS maritime og luftrom soner.

Mer om Jurisdiksjon ut mot havet:



Skisse av kystsonene med avstand i nautiske mil

GRUNNLINJE

Grunnlinje er på skissen den gule linjen som er merket TSB (The Territorial Sea Baseline).

Grunnlinjen er det målepunktet der man begynner å måle ut til de sonene i havet. Grunnlinjen er også definert som lavvannspunktet, der hvor kyst møter hav ved lavvann. Territorial farvannet er merket med TS (Territorial Seas) og den starter fra grunnlinjen.

Territorial farvannet strekker seg som sagt 12 nautiske mil fra grunnlinjen og man ser at der starter den tilstøtende sone CZ (Contiguous zone) og den økonomiske sone EEZ (Esclusive Ecomic zone) og kontinental sokkelen CS (Continental Shelf).

Fra dette punktet regnes ikke havet som en del av statens territorium men kyststaten har likevel noe begrensede muligheter til å utøve sin jurisdiksjon og suverenitet i de sonene som er utenfor 12 nautiske mil fra grunnlinjen.

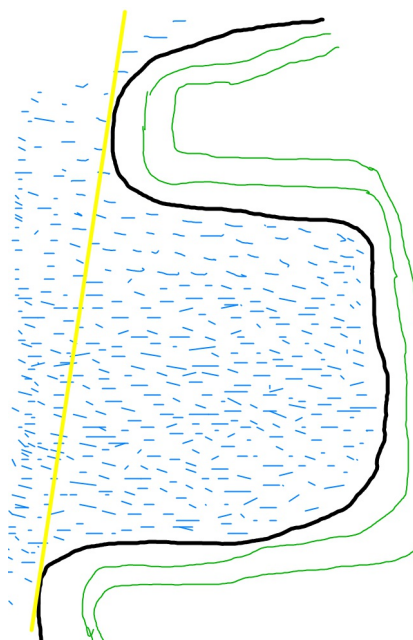
På 12 nautiske mil er det et tydelig skille som er illustrert godt på denne skissen med hensyn på at den tilstøtende sone, økonomiske sone og kontinental sokkelen er det andre jurisdiksjoner som gjelder og at de overlapper hverandre.

Grunnlinjen trekkes opp fra odde til odde ved lavvann og til ytterkant av øyer ved rette linjer, og hvor det er innbuktninger kan den også trekkes med rette linjer.

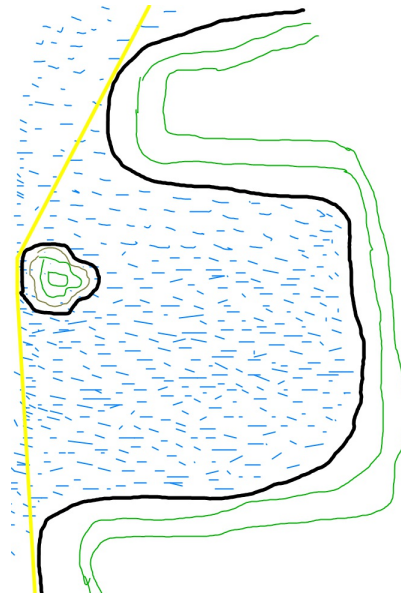
Indre farvann omfatter den indre del av territorialfarvannet. Det omfatter hav-områdene innenfor grunnlinjene, som fjorder, bukter, sund og havner. Her har ikke utenlandske flaggede fartøy ferdselsrettigheter.

Det er heller ingen rett for fartøyene å anløpe havner i andre stater, med mindre det følger av avtaler eller i visse nødsituasjoner. MARPOL konvensjonen med de forskjellige vedlegg og utslipp, her blir nødvendig avstand oppgitt til fra nærmeste land, og «fra nærmeste land» menes fra grunnlinjen som vedkommende sjøterritorium.

Det er mange skip som har fått bøter fordi de har målt til land og ikke til grunnlinjen. Spesielt i Kina bukten er dette gjeldende.



Grunnlinje ved enkel kystlinje ved lavvann prinsippet



Grunnlinje ved øyer og kystlinje ved lavvann prinsippet.

TERRITORIALFARVANN:

Denne sonen går 12 nautiske mil ut fra grunnlinja.

Territorialfarvannet tilhører kyststaten og er sjødelen av dens territorium. Her har kyststaten full suverenitet og jurisdiksjon. Fremmede skip har rett til uskyldig gjennomfart. Det betyr at skipet skal opptre fredelig, ikke forurense utilbørlig eller gjøre annet som ikke henger sammen med å passere gjennom.

DEN TILSTØTENDE SONE:

Denne sonen går 12 nautiske mil utenfor territorialfarvannet.

Her har kyststaten rett til å kontrollere skip som bryter reglene for toll, innreise og helse, også når bruddene har skjedd i sonene nærmere land.

EKSKLUSIV ØKONOMISK SONE:

Den eksklusive økonomiske sone strekker seg 200 nautiske mil ut fra grunnlinja, inkludert de 12 nautiske milene med territorialfarvann, men den har suverene rettigheter til å utnytte, bevare og forvalte ressursene.

Det gjelder både på og under havbunnen, og i vannsøylen. Dermed omfattes både mineraler, olje, gass og fisk.

KONTINENTALSOKKELEN:

Kontinentalsokkele strekker seg per definisjon minst 200 nautiske mil ut fra grunnlinja, det vil si til grensa for den eksklusive økonomiske sonen.

Under visse vilkår kan en kyststat også få en ytre kontinentalsokkel utenfor 200 nautiske mil og det vil si fra 200 og opptil 350 nautiske mil. Utenfor 200 nautiske mil har kyststaten kun jurisdiksjon på havbunnen. Ved et eller annet punkt vil Kontinentalsokkelen stupe ned i dyphavet og der går grensen for den og der begynner det internasjonale felles havbunnsområdet som kalles for «The area» («Området»).

ÅPNE HAV:

Også betegnet som det frie hav, omfatter etter folkeretten havområder som kyststater ikke har opphøyet makt over. For praktiske formål omfatter det åpne hav områdene som ligger utenfor de økonomiske sonene. Det åpne hav omfatter verdenshavene.

Havrettskonvensjonen av 10. Desember 1982.

Reglene om det åpne hav er i hovedsak utviklet gjennom den folkerettslige sedvanerett og traktatretten. Det finnes en rekke traktater og avtaler om hvordan det åpne hav skal og kan benyttes, blant annet Genèvekonvensjonene av 29 april 1958 om det frie hav. Denne er ikke tiltrådt av Norge, men kan i det vesentlige anses som uttrykk for gjeldende rett.

På bakgrunn av den teknologiske utvikling som muliggjorde utnyttelse av ressurser i havet og på havbunnen, utviklet det seg utover på 1950 tallet en statspraksis for at det forelå en alminnelig rettsoppfatning at kyststaten hadde suverene og eksklusive rettigheter til å utnytte ressursene på kontinentalsokkelen utenfor dens kyst.

FNs Folkerettskommisjon prøvde å kodifisere, som vil si å gjøre uskrevne regler til lov, den etter hvert oppståtte sedvanerett gjennom flere havrettskonferanser. En rekke konvensjoner ble etter hvert vedtatt, men viktige spørsmål som bredden på sjøterritoriet ble ikke løst. Den tredje havrettskonferanse i 1973 endte med havrettskonvensjonen av 10 desember 1982 hvor rettsordningen for alle havområder er regulert. Havrettskonvensjonen er ratifisert av Norge 24. juni 1996.

Reglene om det åpne hav gjenspeiler i det store og hele tidligere folkerett, med unntak av fiskebestemmelsene som gir kyststaten noe større rettigheter enn før utenfor 200 nautiske mil.

Det internasjonale havbunnsregimet er en folkerettslig nyskaping, som gir regler om undersøkelse og utvinning av ressursene på havbunnen og dens undergrunn utenfor nasjonal jurisdiksjon «Området». Dette området og dets ressurser er menneskehetens felles arv. Det innføres nye regler om vitenskapelig havforskning. Selv om alle staters rett til å drive vitenskapelig havforskning bekreftes, kan det kreves samtykke fra kyststaten når forskning skal skje i dens økonomiske sone eller på dens kontinentalsokkel. Slikt samtykke skal normalt gis.

Det er imidlertid en grense mellom rent vitenskapelig havforskning, som skal tillates, og forskning på ressursene på kommersielt grunnlag, som kan reguleres.

Fritt hav: Er et prinsipp som går tilbake til 1600-tallet der nasjonale rettigheter var avgrenset til et smalt belte utenfor kystlinjen, vanligvis 3 nautiske mil. Alt hav utenfor denne territorialgrensen var internasjonalt farvann – fritt for alle nasjoner, uten å tilhøre noen.

Norge og Storbritannia: Fra 25. februar 1812 og til 27. juni 2003 så hadde det Norske territorialfarvann en sone på 4 nautiske mil (som egentlig var 8 meter mindre enn 4 nautiske mil, en sjømil) ut fra grunnlinjen.

I 1951 ble det en tvist mellom Norge og Storbritannia som ble brakt inn for Den internasjonale domstolen i Haag (ICJ). Tvisten gjaldt uenighet om metoden for fastlegging av grunnlinjer og bredden på norsk sjøterritorium og som ble kjent som «Fiskerigrensesaken».

I 1951 var det i folkeretten ikke klare regler for hvordan grunnlinjene skulle trekkes opp eller for bredden på sjøterritoriet. Grensen for kyststatens eksklusive rett til fiske og grensen for territorialfarvannet var de samme. En kyststat hadde den gang bare en territorialgrensen mellom kyststatens sjøterritorium og det frie hav. Grunnlinjen var trukket med rette linjer slik som beskrevet ovenfor. Det hadde vært flere konflikter mellom Storbritannia og Norge angående fiskerigrenser fra 1900 tallet og frem til 1951, der Storbritannia tidlig på 1900 hevdet at tre nautiske mil fra grunnlinjen trukket parallelt med kysten, eventuelt med sirkelbue rundt øyer og skjær, var folkerettslig sedvane.

Norge hadde siden 1935 trukket 47 rette grunnlinjer linjer fra Træna til grensen mot Russland, disse linjene varierte i lengde. Lengst var grunnlinjen over LoppHAVET som var hele 44 nautiske mil over Vestfjorden var grunnlinjen 40 nautiske mil og over Varangerfjorden 30,5 nautiske mil. Etter Storbritannias syn kunne grunnlinjen imidlertid aldri overstige ti nautiske mil over en fjordmunning. Norge anførte at det ikke var noen fast, bindende folkerettsregel om hvilken metode som skulle anvendes for optrekking av grunnlinjene. Den norske regjering mente at metoden med å følge kystens hovedretning var i samsvar med gjeldende folkerett om lavvannslinjen. Hovedvekten i Norges prosedyre ble lagt på de spesielle norske forhold kystens og skjærgårdens konfigurasjon, de nordnorske fiskerier, og den historiske utvikling.

Med ti mot to stemmer slo Haag-domstolen fast at den norske metoden for optrekking av grunnlinjer ikke var i strid med folkerettens regel om lavvannslinjen.

Domstolens tilbakeviste Storbritannias påstand om at det i folkeretten eksisterte en maxsgrense på ti mil for grunnlinjer over bukter og mellom øyer. Domstolen avviste også at grunnlinjen alltid må følge kysten parallelt i alle dens buktninger og retninger. Haag-domstolen introduserte et nytt generelt prinsipp om at grunnlinjen må følge «the general direction of the coast», kystens hovedretning. Norge fikk anerkjent prinsippet om at sjøgrensen utenfor Nord-Norge skulle trekkes i rette linjer med utgangspunkt i de ytterste øyer, skjær og nes. Dette gjaldt også de bredeste fjordene, som Vestfjorden, Varangerfjord og LoppHAVET. Norge fikk med dette beholde et omtvistet område på ca. 7000 kvadratkilometer i sitt sjøterritorium.



Kartskisse av Vestfjorden: Her ser man grunnlinjen slik den er i dag, på skissen er den dog tegnet buet, hadde Storbritannia vunnet frem så hadde den fulgt fjordarmene på begge sider, og da kunne utenlandske fiskebåter ha fisket i Vestfjorden. Det ville også ha vært av stor betydning hvis territorialfarvann hadde blitt redusert fra 4 nautiske mil til 3 nautiske mil.

Norge, Storbritannia og Danmark: Delelinje er ofte synonymt med grenselinje til sjøs mellom to stater. Delelinje opprettes mellom to stater der hvor det er så kort avstand mellom statenes grunnlinje at det ikke naturlig er internasjonalt farvann mellom statene.

Et vanlig prinsipp for en delelinje er midtlinjeprinsippet, det vil si at delelinjen går like langt fra de to staters grunnlinjer. Forhandlingene med Danmark og Storbritannia foregikk på grunnlag av Genève konvensjonen av 1958 som la midtlinjeprinsippet til grunn.

Men Genève konvensjonen slo også fast at en kyststat rårde over havbunnen ut til 200 meter. Det var ikke noe problem for Danmarks vedkommende der sjøbunnen utenfor kysten lå på fra 30 til 50 meters dyp. Norge hadde imidlertid Norskerenna som var 3-400 meter dyp på det dypeste. Teoretisk sett kunne den norske sokkel ha stoppet der.



Kartskisse av Nordsjøbassenet.

I oktober 1962 tok Phillips Petroleum Company kontakt med norske myndigheter for å få enerett til å lete etter og utvinne olje og gass på den delen av kontinentalsokkelen under Nordsjøen som da eller i framtiden kunne komme til å ligge under norsk jurisdiksjon. Jens Evensen var ekspedisjonssjef i utenriksdepartementet, fikk med seg Leif Terje Løddesøl og den unge skarpe juristen Carl August Fleischer.



AVGJØRENDE I DEN FØRSTE FASE

Det var særlig to forhold som var avgjørende i den første fasen og det var å sikre at Norge, og ikke andre land, fikk jurisdiksjon over kontinentalsokkelen. For det andre å sikre at den norske stat, og ikke utenlandske private aktører, fikk eiendomsretten til de olje- og gassforekomster som kunne befinne seg i denne kontinentalsokkelen.

Storbritannia ga beskjed til den Norske delegasjonen i februar 1964 om at de var klare til å forhandle om en delelinje med Norge.

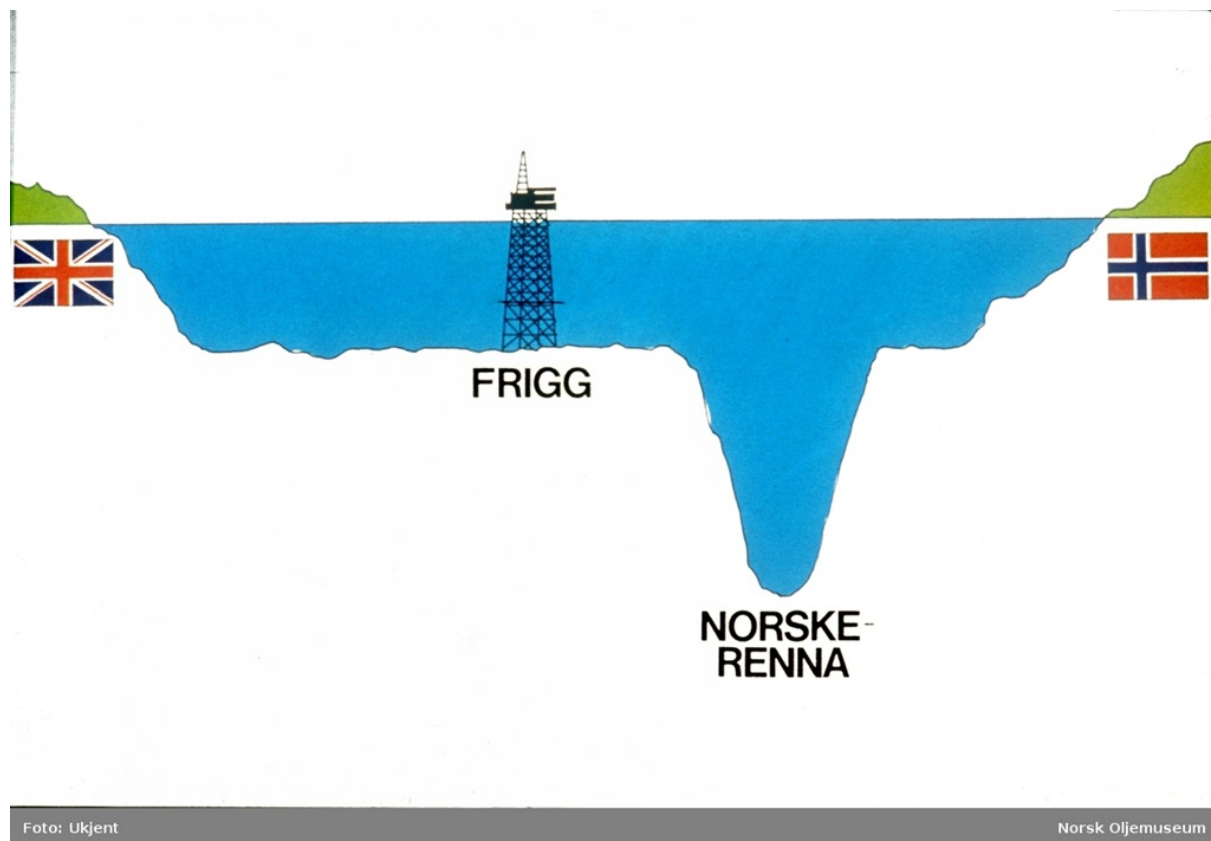
Jens Evensen slo til umiddelbart.

Norge hadde øyer i havgapet som ga en fordel mot Storbritannia med hensyn på avstand i fra grunnlinjen Avtalen med Storbritannia ble undertegnet i februar 1965. I desember samme år ble avtalen med Danmark undertegnet, også denne ut fra midtlinjeprinsippet. Norsk herredømme over kontinentalsokkelen var sikret. På denne tid var det vanlig at de «store» stater hadde fortrinnsrett ved forhandlinger og det var først etter Havrettskonvensjonen av 10. Desember 1982 at stater ble betraktet som likeverdige.



JENS EVENSEN & CO

Jens Evensen hadde en stor del av æren for det, man kan takke Evensen & co at de viste stor klokskap og handlekraft som gjorde at Norge ble en stor oljenasjon.



Skissen illustrerer tydelig konsekvensene hvis Norsk sokkel skulle ha stoppet ved Norskerenna.

Fiskerigrenser og 200 nautisk mil økonomisk sone: Norge ønsket å beskytte de Norske fiskebanker men med en grense på 4 nautiske mil ga ikke nok beskyttelse. Den norske regjering hadde til hensikt å ensidig utvide fiskerigrensen til 12 nautiske mil. Utvidelsen omfattet bare fiskerigrensen og ikke territorialfarvannet, dette ble kunngjort på Stortinget mai 1960. Loven om norsk fiskerigrense på 12 nautiske mil ble fastsatt den 24.mars 1961, som i utgangspunktet skulle vare til oktober 1970. Island opprettet en fiskerisone på 12 nautiske mil i 1958, det resulterte i «Torskekrigen» mellom Storbritannia og Island som varte helt til 1976.

Storbritannia protesterte mot denne opprettelsen og hevdet at folkeretten ikke tillot en slik utvidelse av fiskerigrensen, og satte inn britiske krigsfartøyer for å beskytte britiske trålere fra islandske myndigheter. I 1973, samme år den tredje havrettskonferansen startet, opprettet Island en 50 mils fiskerisone. Dette førte til konfrontasjoner mellom Island og Storbritannia, som eskalerte etter at Island utvidet sin fiskerisone til 200 nautiske mil i 1975. Islendinger kuttet trålene til trålerne som fisket innenfor den nye grensen. Motsvaret fra Storbritannia ble marinefartøyer og fly som skulle beskytte de britiske trålerne.

Konflikten resulterte i at Island kuttet den diplomatiske forbindelsen til London og truet med å stenge NATO-basen på Keflavik flyplass i 1976. Hendelsene resulterte i en avtale som i realiteten godkjente Islands fiskerisone på 200 nautiske mil. På den tredje havrettskonferansen så var det 74 stater som hadde gjort krav på en territorialgrense på mellom tolv og 200 nautiske mil. Samtidig fremsatte en rekke kyststater et krav om at kyststater skulle ha rett til å opprette 200 nautiske mils økonomiske soner, uten fullstendig å ha en ferdig ide om hva dette i praksis skulle innebære. Hva var det som var det beste alternativet for å få sikret Norges kyststatsinteresser gjennom en utvidet fiskerigrense? Var det å kjøre på med en utvidelse til 50 mil slik som Island, eller skulle de kjøre på med 200 mils økonomiske sone?

Norges Rederiforbund og Norsk Sjømannsforbund var samstemte i spørsmål knyttet opp mot havrett. De var redd for at utvidede rettigheter til kyststater skulle føre til at utvidelser, slik som økonomiske soner, skulle bli til territorialfarvann, og dermed begrense skipsfartens frie stilling på havet. Jens Evensen påpekte i Stortinget 1975 at helt siden oppløsningen av unionen med Sverige i 1905 har Norge konsekvent gått inn for at tvister mellom land skal avgjøres ved fredelige midler.

Forhandlingslinjen skulle dermed føre videre den tradisjon Norge hadde ført med forhandlinger og drøftelser ved tvistesporsmål. Jens Evensen fastslo da også i sin redegjørelse til Stortinget at en ansvarlig Regjering må derfor velge forhandlingslinjen. Skipsfarten hadde tradisjonelt vært en av de dominerende interessene for Norge å ta hensyn til med tanke på havrett. Det ble et skille fra Norge som skipsfartsnasjon til Norge som kyststat. Kyststatsinteressene ble stadig mer dominerende, altså ble hensyn til Norges fiskeriinteresser og oljeforekomster ble stadig viktigere for Norge. Den tradisjonelt viktige skipsfarten kom da mer i bakgrunnen i den norske offentlighet og som en del av Norges ansikt utad. Det var ikke slik at skipsfarten som en norsk interesse ble undertrykket. Å sikre fri ferdsel var fremdeles viktig for Norge på havrettskonferansen og i samtaler med andre land.

Tiden var forbi hvor skipsfarten var den dominerende norske interessen.

!

1977

I 1977 fikk norske myndigheter råderett over et havområde som var mer enn fire ganger større enn Fastlands-Norge.

Den 1. januar 1977 opprettet Norge en økonomisk sone som strakte seg 200 nautiske mil ut fra kysten. Dette var resultatet av en langvarig internasjonal debatt og intense forhandlinger om råderett over havet.

Fiskevernesonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen:

Svalbard ble betegnet som et land som ikke tilhører noen og det helt til Svalbardtraktaten ble inngått i 1920. Traktaten ga Norge full og uinnskrenket suverenitet over Svalbard, kun begrenset av traktaten selv. I kraft av sin suverenitet over Svalbard opprettet Norge i 1977 en fiskevernesone rundt Svalbard.

Fiskevernesonen er en sone på 200 nautiske mil rund Svalbard hvor Norge hevder retten til å regulere fisket med siktemål på å bevare ressursene. Fiskevernesonens nærmeste slektning innen havets folkerett er den 200 miles eksklusive økonomiske sonen. Forskjellen er at fiskevernesonen ved Svalbard er ikke-diskriminerende. Hva ligger i denne forskjellen? En eksklusiv økonomisk sone ville jo ha gitt Norge eksklusive rettigheter til fiske og fangst innenfor sonen. Grunnen til at norske myndigheter valgte å opprette en fiskevernesone er nettopp uenighetene om Svalbardtraktatens anvendelsesområde. Det ble derfor innført en midlertid fiskevernesone, fremfor en full økonomisk sone. Forskjellen ligger i at fiskevernesonen er ikke-diskriminerende. Med dette menes at den ikke forbyr utenlandske fartøy å fiske i sonen. Grunnlaget for at norske myndigheter valgte å opprette en fiskevernesone er nettopp uenighetene om Svalbardtraktatens anvendelsesområde. Det ble derfor innført en midlertid fiskevernesone, fremfor en full økonomisk sone.

En fiskevernesone ved Svalbard er dermed en mye midlere regulering enn en fullt ut eksklusiv økonomisk sone. Svalbardtraktaten ble utformet etter første verdenskrig med utgangspunkt i datidens folkerettslige regler og sedvane, deriblant når det gjaldt maritime grenser. Kyststaters territorialfarvann var den gang gjerne tre eller fire nautiske mil. Ved overtakelsen i 1925 ble territorialfarvannet i området fastsatt til fire nautiske mil, i 2003 ble den utvidet til tolv nautiske mil. Fiskerisonen på 200 nautiske mil rundt **Jan Mayen** ble opprettet i medhold av soneloven med virkning fra 29. mai 1980, uten de begrensninger som gjelder for fiskevernesonen ved Svalbard. I likhet med fiskevernesonen er sonen rundt Jan Mayen ikke en full økonomisk sone, men en sone som er avgrenset til fiskeriformål. I motsetning til ved det norske fastland, er det ikke fastsatt en særlig fiskerigrense rundt Jan Mayen. Regelverket for utlendingers fiske og fangst i Norsk økonomisk sone (200 nautisk mil økonomisk sone) gjelder i utgangspunktet tilsvarende i fiskerisonen ved Jan Mayen.

Hva blir forskjell på økonomisk sone og kontinentalsokkelen?:

Siden kyststaten har rett til å etablere økonomiske soner på 200 nautiske mil og automatisk har sokkel ut til samme avstand, vil disse jurisdiksjonsområdene ofte overlappe.

Mange kyststater har imidlertid kontinentalsokkel som strekker seg lenger ut enn 200 nautiske mil. I den økonomiske sonen på 200 nautiske mil har kyststaten blant annet suverene rettigheter over de levende ressurser i vannsøylen, mens kontinentalsokkelen gir rett til ressursene på og i havbunnen. Kyststaten har enerett til undersøkelser av og utnyttelse av både de levende og ikke-levende ressursene på kontinentalsokkelen.

Om kontinentalsokkelen: De naturforekomster som er omhandlet i denne del, omfatter mineralske og andre ikke-levende forekomster på havbunnen og i undergrunnen, samt levende organismer tilhørende sedentære arter, det vil si organismer som på det stadium da de kan utnyttes, enten er ubevegelige på eller under havbunnen eller ute av stand til å bevege seg uten å være i konstant fysisk kontakt med havbunnen eller undergrunnen.

Snøkrabben ble første gang funnet på Gåsbanken sørøst i Barentshavet i 1996. Det er to hypoteser for hvordan snøkrabben har spredd seg til Barentshavet: innvandring fra øst, og innførsel via ballastvann?

Basert på de genetiske studiene som er gjort på krabben i Barentshavet er det ingenting som tyder på at det har skjedd en innførsel via ballastvann. I så fall ville en forventet å se en viss genetisk likhet mellom snøkrabbe i Barentshavet og de andre undersøkte områdene. I tillegg kan en forvente en reduksjon i «allele richness» (Allelfrekvensen representerer forekomsten av en genvariant i en populasjon. ... En allelfrekvens beregnes ved å dele antall ganger allelen av interesse blir observert i en populasjon med det totale antall kopier av alle alleler på det spesifikke genetiske stedet i populasjonen). noe som er typisk dersom utgangspunktet for den eksplosjonsartede utviklingen var ett relativt begrenset antall individ som har spredd seg via ballastvann. Dette er ikke observert i dataene fra Barentshavet.

Analysene viser mer slektskap mellom snøkrabber fra Barentshavet og Beringstredet og østkysten av Canada enn med krabber fra Vest-Grønland. Funn av snøkrabber flere steder mellom Barentshavet og Beringstredet i øst, støtter derfor hypotesen om at snøkrabben i Barentshavet kan ha spredd seg ved vandring vestover fra Tsjuktsjerhavet, nord for Beringstredet og inn i Barentshavet. Størstedelen av snøkrabbebestanden finnes på russisk sokkel i Barentshavet og i 2012 ble det også gjort funn av snøkrabben i Karahavet. Store deler av norsk sokkel er potensielt leveområde for snøkrabben og det er gjort enkeltunn av snøkrabbe både nordvest og sørvest av Spitsbergen.

Det er innført et generelt forbud mot å fiske snøkrabbe på norsk sokkel, men fartøy som oppfyller visse krav kan søke om dispensasjon. Snøkrabben er en sedentær art og den forvaltes ut fra sokkelrettigheter og ikke fiskerisoner. Dermed er det sokkelstatene Norge og Russland som alene forvalter snøkrabbebestanden i Barentshavet. Denne avgjørelsen medførte at EU-land som hadde fisket snøkrabbe de foregående årene ble utestengt fra fiskeriet fra og med 2017.



Skissen viser blant annet Norges sokkel i Smutthullet (rød pil)

Kampen videre fra 2017: Snøkrabbe, kontinentalsokkel og Fiskerivernsonen ved Svalbard.

Som man ser av skissen ovenfor så er ikke det ikke rare området «Norges sokkel» dekker nord øst i Barentshavet men det var et viktig prinsipp at Norge vant frem med hensyn på snøkrabbe fiske i Svalbardsonen. Det er dette som er kjernen i snøkrabbestridentens, Norske myndigheter har i mange år visst at Norge står nokså alene i synet på kontinentalsokkelens status i forhold til traktaten, men har sittet stille i båten. Det har fungert rimelig godt fordi ingen av partene har sett seg tjent med å sette en konflikten på spissen i et område som har så stor geopolitisk betydning.

I 2017 ble det som kjent bestemt at snøkrabben skulle forvaltes etter kontinentalsokkelprinsippet i Barentshavet som en sedentær art og ikke en fisk, noe som effektivt stengte ut alle land fra dette fisket, utenom Norge og Russland. Likevel tildelte EU 16 europeiske fartøy tillatelse til å fiske snøkrabbe i Svalbardsona rett etter, og truet Norge med søksmål for å få tilgang til fisket under Svalbardtraktaten men Norge sto fast på sitt med at ingen snøkrabber deles bort. Hva er det som stopper fiskerne fra å tjene penger på denne nye ressursen i norske farvann? Er det for mange fiskere som jakter for få krabbe? Er det for mye konkurranse rundt selve fisket? Er det mangel på fangsteffektivitet rundt selve ressursutnyttelsen? Eller er det usikkerhet rundt Svalbardsona og kontinentalsokkelprinsippet som hindrer den store gevinsten fra å kunne løses inn? Nå hardner frontene likevel. Ikke med utgangspunkt i strid om de mye omtalte energiforekomstene som kan ligge skjult under havbunnen, men på grunn av en skapning som kravler rundt på den.

Brexit: Etter at Storbritannia gikk ut av EU, har Norge ment at torskekvotene britene hadde, skal fordeles mellom Norge og Russland. Det mener ikke Den europeiske union. EU truer Norge med økonomiske sanksjoner om de ikke får en større kvote, og Norge holder fast ved at de vil bruke Kystvakten og arrestere europeiske skip om de fisker mer enn deres del. Etter Brexit har Norge satt en lavere kvote til EU enn tidligere ved Svalbard. En nedgang fra 29.000 til 19.000 tonn torsk.

EU mener at Svalbard-traktaten, ikke gir Norge rett til å bestemme fiskerikvotene over andre land som har signert avtalen. Dette til tross for at Svalbard er anerkjent som norsk territorium fra 1920-tallet. Svalbardtraktaten, som er den eneste eksisterende traktat igjen av de som er inngått før den 2. verdenskrig, har den fått en litt usikker fremtid? Hvis konflikten med EU eskalerer seg så kan traktaten bli gjennomgått og møte en dom i den internasjonale domstolen i Haag.? Det er få nasjoner rundt Norge som deler Norges syn med hensyn på forståelsen av Svalbardtraktaten.

Smuthullet i Barentshavet er et trekantformet havområde i det nordlige Barentshavet. Området befinner seg utenfor noen stats jurisdiksjonsområde. Smuthullet i Barentshavet regnes som internasjonalt farvann. Havområdet er mer enn 200 nautiske mil utenfor Norges og Russlands fastlandsgrense.

Smuthullet er derfor utenfor begge lands fiskevernesone og økonomiske sone. Norges sokkel er vest av delelinjen men Russisk sokkel er øst for. 30 november fastslo Høyesterett i en sak, saken gjaldt et litauisk rederi og skipperen om bord, som begge hadde blitt ilagt forelegg for fangst av snøkrabbe på norsk kontinentalsokkel i Smuthullet i Barentshavet. Den fastslo at Norge har suveren rettigheter over kontinentalsokkelen i Smuthullet. Det er første gang det blir slått fast av Norges høyeste domstol. Det andre betyr at det ikke er konflikt mellom norsk strafferett og folkeretten.

Det var viktig for staten Norge å vinne frem fordi det neste kunne ha blitt fiske av snøkrabber i Svalbard sonen. Har Svalbard en egen sokkel? Som alle andre landområder, genererer også Svalbards kyster kontinentalsokkel. Det er en sammenhengende kontinentalsokkel som strekker seg langt nordover fra Fastlands-Norge, rundt og forbi Svalbard. Situasjonen geologisk er ikke vesentlig annerledes enn for Shetlandsøyene på britisk sokkel eller Novaja Zemlja og Franz Josef Land på russisk sokkel. Det er geologisk sett ikke en egen, atskilt kontinentalsokkel. Er det riktig å si at sokkelområdene rundt Svalbard er del av norsk kontinentalsokkel? Det er ingen som bestrider at Svalbard er en del av Norge. All sokkel som har utspring i norske territorier, er norsk og er undergitt norsk myndighet (jurisdiksjon) i tråd med havretten. Sokkelområdene rundt Svalbard er derfor del av Norges kontinentalsokkel.

Samme situasjon oppstår i **Smuthavet** som ligger mellom Fastlands-Norge, Jan Mayen, Svalbard, Island, og Færøene. Fiskebestanden er som følge av flere år med omfattende tyvfiske redusert. Norge undertegnet maritime avgrensingsavtaler for Smuthavet med Island og Danmark i oktober 2019. Avtalen med Danmark omfatter også Færøene. De tre avtalene gjelder avgrensning av kontinentalsokkelen utenfor 200 nautiske mil i

den sørlige delen av Smutthavet, det vil si i området mellom Færøyene, Island, Fastlands-Norge og Jan Mayen. I dette området har Norge, Island og Danmark overlappende kontinentalsokkel.

Gråsonen og delelinjen i Barentshavet:

Det store utestående problemet mellom Norge og Russland øst, nemlig hvor skulle grenselinja gå mellom norsk og russisk sokkel? Siden 1970 har det vært forhandlet om dette uavklarte spørsmålet, og det norske kravet om at det er midtlinja mellom norsk og russisk kyst som måtte gjelde, lot seg ikke forene med det russiske kravet om at en delelinje i Barentshavet må følge sektorlinja, fra lengdegraden ved grensen og rett nordover polhavet helt til Nordpolen. Eneste unntaket som russerne gjorde var at i det området rundt Svalbard som omfattes av Svalbardtraktaten, så var det russiske kravet sammenfallende med østgrensa i den såkalte «Svalbard-kassa» (se rett linjert innsvingning på skissen under ved Svalbard).

Gråsoneavtalen ble inngått i 1978. Denne avtalen ble inngått for å hindre at det skulle oppstå konflikter om jurisdiksjon på de viktige fiskefeltene i dette området. I et definert havområde skulle begge land kunne fiske, og norsk kystvakt skulle kontrollere norske båter, mens russisk kystvakt skulle kontrollere russiske båter og tredjelandets båter som fisker på russisk lisens. I april i 2010 ble Norge og Russland enige om hvor delelinjen skulle gå, og 15. september ble avtalen undertegnet i Murmansk av statsminister Jens Stoltenberg og den russiske presidenten Dmitrij Medvedev. Mens Norge hadde holdt seg til midtlinjepriippet, hadde russerne insistert på at en sektorlinje skal danne havgrensen i nord. Dette førte til overlappende krav, og først i 2010 ble landene enige om et kompromiss og en endelig delelinje..



Skissen viser Gråsonen i Barentshavet, der Norges krav vises som midtlinje og Russisk krav vises som sektorlinje. Det ble enighet om kompromisslinjen som endelig delelinje

UNCLOS og MARPOL



UTSLIPP

Utslipp fra ulykker utgjør totalt sett et langt mindre volum enn utslipp fra normal drift, men har ofte dramatiske konsekvenser på grunn av det store volumet olje som blir sluppet ut på ett sted. Oljeulykker skader kystsamfunn, fiskerier, dyr og fugler og lokal økologi. Store oljekatastrofer har medført utarbeidelse av konvensjoner som verner miljøet.

Eksempler på dette er «Torrey Canyon» ulykken i den Engelske kanalen i 1967 som førte til Ansvarskonvensjonen (Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade) og Inngrepskonvensjonen fra 1969 (vrakfjerning). «Exxon Valdez» grunnstøtingen utenfor Alaska i 1988 medførte Beredskapskonvensjonen fra 1990 (Internasjonal konvensjon om beredskap, aksjon og samarbeid ved

oljeforurensning). Formålet med reguleringene i de internasjonale konvensjonene er å beskytte og verne det marine miljøet ved å minimalisere risikoen for utslipp fra normal drift og ulykker. Konvensjonene gir blant annet regler for å gjennomføre dette med systemer for overvåking og sanksjoner. Eksempler på forebyggende metoder er utbygging av kontrollsystemer ved sertifisering og havnestatskontroll. En annen metode er krav til fartøyskonstruksjon og utslippsgrenser samt mottaksordninger for ulike forurensingsemner i havnene. UNCLOS blir ofte omtalt som en «paraplykonvensjon» fordi bestemmelsene er så generelle at de bare kan bli gjennomført hvis de blir utdypet og utfyllt i andre konvensjoner.

FLAGGSTAT

Med begrepet flaggstat menes det landet hvor skipet er registrert. MARPOL bruker begrepet «administrasjonen» istedenfor flaggstat og definerer administrasjon som regjeringen i staten der skipet er registrert og har rett til å føre flagget til.

En stat har i utgangspunktet eksklusiv suverenitet over sitt territorium, herunder skip som fører statens flagg. Som følge av dette har flaggstaten i utgangspunktet ikke noen plikt til å etterleve lovgivningen til andre stater. Flaggstatsprinsippet er et utslag av havets frihet. Skipet skal utelukkende være underlagt flaggstatens jurisdiksjon på det åpne hav, unntatt hvis noe annet uttrykkelig er hjemlet i UNCLOS eller andre traktater. Flaggstaten må derfor ha avgitt suverenitet gjennom en konvensjon, for eksempel i UNCLOS eller MARPOL, for at kyststaten skal ha rett til å håndheve sin lovgivning på flaggstatens skip.

Hvis et Norsk registrert tankskip får oljesøl på tankdekk i en utenlandsk havn men ingen oljesøl over bord så er det flaggstaten som skal håndtere denne situasjon og ikke kyststaten. Selv om kyststaten må akseptere «uskyldig gjennomfart» i sjøterritoriet, har den rett til å fastsette lovgivning for å hindre, begrense og kontrollere forurensing fra disse skipene. Lovgivningen slår også fast ikke skal gjelde et skips utforming, bygging, bemanning eller utstyr med mindre reglene gjennomfører «allment aksepterte internasjonale regler eller standarder». Lovgivningen får derfor i denne sammenheng bare anvendelse hvis den er i samsvar med reglene i MARPOL.

Det betyr i praksis at kyststaten for eksempel ikke kan kreve at en oljetanker i uskyldig gjennomfart skal ha dobbelt skrog uten at dette er hjemlet i MARPOL. Derimot gjelder det ingen begrensninger på utslippsreglene, noe som innebærer at kyststaten kan gi lover som har strengere utslippsregler enn MARPOL.



USKYLDIG GJENNOMFART?

Et skip som påfører forsettlig og alvorlig forurensing er følgelig ikke lenger i uskyldig gjennomfart.

Spørsmålet er om skip mister statusen av å være i uskyldig gjennomfart bare når forurensingen er forsettlig og alvorlig, eller om det mister denne statusen også ved uaktsomme og mindre alvorlige utslipp?

Håndhevelsesbestemmelsene etter UNCLOS og MARPOL gir vilkår for hva som skal til for at kyststaten kan få rett til å inspisere et skip i sjøterritoriet. Et skip som har forulykket blir ikke ansett for å være i uskyldig gjennomfart og er dermed underlagt kyststatens fulle jurisdiksjon. UNCLOS sier at kyststaten ikke bør håndheve sin straffelovgivning i territorialfarvannet, men det er ikke noe forbud mot det.

Er det derimot fare for at følgen av den straffbare handlingen berører kyststaten, gjelder ikke denne henstillingen. Dette vil være tilfelle når oljeutslipp av en viss størrelse har skjedd utenfor kyststaten. Blir det ved undersøkelse av dokumentene under havnestatskontrollen, oppdaget at det har skjedd ulovlige utslipp i sjøterritoriet etter reglene i MARPOL eller nasjonal lovgivning kan kyststaten håndheve etter bestemte regler i UNCLOS og MARPOL. Hva hvis det blir utslipp i den eksklusive økonomiske sonen?

Den eksklusive økonomiske sonens bredde kan være opptil 200 nautiske mil fra grunnlinjen og i UNCLOS er hovedregelen for skipsfarten i den økonomiske sone at her gjelder prinsippet om havets frihet og flaggstatsjurisdiksjon. Det er imidlertid et krav at skipsfarten må være forenlig med de øvrige bestemmelsene i UNCLOS, noe som innebærer at flaggstaten må overholde reguleringene om for eksempel forurensing. Dette betyr igjen en begrensning i flaggstatsprinsippet i denne sonen. UNCLOS gir også kyststaten rett til å opprette «a particular, clearly defined area» i dens eksklusive økonomiske sone, i områder som trenger spesiell beskyttelse av miljømessige årsaker. I dette området kan de vedta "special mandatory measures» for å hindre forurensing fra skip.

Det er det strenge vilkår for å få opprette slike områder, blant annet de vanlige reglene være tilstrekkelige, kyststaten må ha rådført seg med andre berørte stater og fått samtykke fra IMO. IMO omtaler disse områdene som PSSA (particularly sensitive sea areas) («Særskilt Sensitive Sjøområder»). IMO har også vedtatt en resolusjon som regulerer både «special areas» og PSSA. En sammenlikning av «special areas» etter MARPOL og med PSSA, viser at «special areas» vanligvis er lukkede eller halvlukkede havområder og kan omfatte deler av både sjøterritoriet, økonomisk sone og åpent hav, mens PSSA er begrenset til økonomisk sone. Bestemmelser for kyststaters håndhevelse av ulovlige utslipp begått i den økonomiske sonen er gitt i UNCLOS. Vilkåret for håndhevelse etter dette er at skipet fortsatt befinner seg i den økonomiske sonen eller i sjøterritoriet. Systemet er tilsvarende som for sjøterritoriet, men det skal mer til før kyststaten kan gripe inn.

Havnestatskontroll:

UNCLOS konvensjonen etablerer prosedyrer for havnestatskontroll og samarbeid. En havnestat er staten i havnen hvor skipet søker anløp og er lokalisert. Utgangspunktet er at havnestaten ikke kan gi sin lovgivning ekstraterritorial virkning på åpent hav, selv om den venter med å håndheve til skipet kommer i havn. Hovedregelen er at flaggstaten har ansvaret for sine skip, og håndhevingen av konvensjonsreglene er primært flaggstatens ansvar.

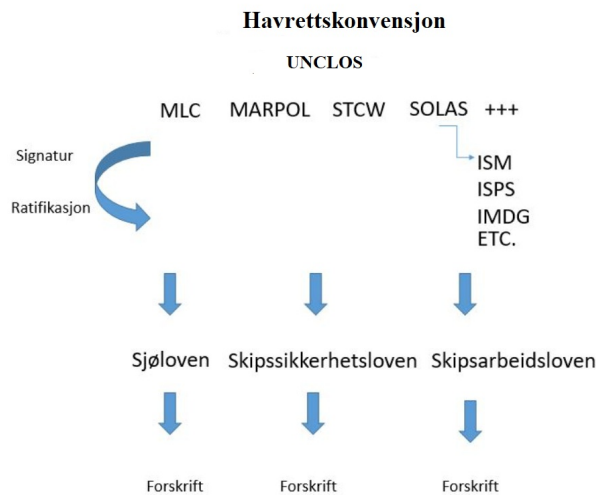
Hvis flaggstaten ikke oppfylder sine forpliktelser, er det viktig å ha systemer der andre kan gripe inn. Både i UNCLOS og MARPOL hjemler at havnestaten også kan sanksjonere brudd utenfor sin jurisdiksjon når skipet er frivillig i havn. Kyststaten får derfor utvidet kompetanse når den opererer som havnestat. Et frivillig anløp til en annen stats havn er dermed også en aksept av havnestatens jurisdiksjon for å sikre at reglene er overholdt. MARPOL og andre IMO konvensjoner har innført stadig strengere havnestatskontroll for skip som ligger frivillig i havn.

En av de viktigste forpliktelsene for havnestaten etter reglene i MARPOL er å opprette mottaksanlegg for skip. Ved å legge større vekt på havnestatskontroll, får andre stater enn flaggstaten mulighet til å reagere mot fartøy som ikke etterlever internasjonale miljøforpliktelser, noe som igjen er en konsekvens av at mange skip er under bekvemmelighetsflagg. Fordelen med havnestatskontroll er at det er en nøytral inspeksjon av skipet. Videre kan inspeksjon snarest mulig, det vil si i nærmeste havn, bidra til å forhindre at det skjer bevisforspillelse. IMO har vedtatt prosedyrer for havnestatskontroll som inneholder betydningen av grunnleggende begreper og tolkninger av IMO-konvensjonene. Det er også vedtatt regionale avtaler for havnestatskontroll som dekker de fleste regioner i verden.

Havnestatens jurisdiksjon etter UNCLOS og MARPOL:

Hovedbestemmelsen for havnestaters håndhevelse er UNCLOS bestemmelser som gjelder ved nødtilfelle har et skip rett til anløp og kyststaten kan ikke stille vilkår for dette.

Havnestatens håndheving må skje i samsvar med rettssikkerhetsgarantiene i samsvar med UNCLOS sitt reglement Havnestaten må blant annet ikke oppholde et fremmed skip lenger enn nødvendig. Havnestatskontrollen er som hovedregel begrenset til å kontrollere om det finnes gyldig sertifikat, oljedagbok og andre dokumenter som IMO-konvensjonene krever om bord. Konvensjonsbrudd på regler om sertifikater og tekniske krav for skipet, for eksempel når det gjelder konstruksjon, design og utstyr, er kjennetegnet ved at de ikke er begrenset til tid og sted. Konvensjonskravene om disse forholdene skal alltid være oppfylt og er de ikke oppfylt ved starten av reisen, kan de heller ikke oppfylles underveis. UNCLOS og MARPOL gir havnestaten ansvar for å treffe et forvaltende tiltak for å sikre at et skip ikke seiler hvis skipet mangler sertifikat eller det er «clear grounds» til å anta at det ikke er samsvar mellom skipet og sertifikatet og skipet i tillegg representerer en uforvarlig risiko for skade på det marine miljø, men skipet kan få tillatelse til å gå til nærmeste reparasjonsverft. Etter MARPOL kan havnestaten også nekte et skip adgang til havnen hvis det ikke oppfylder bestemmelsene i konvensjonen.



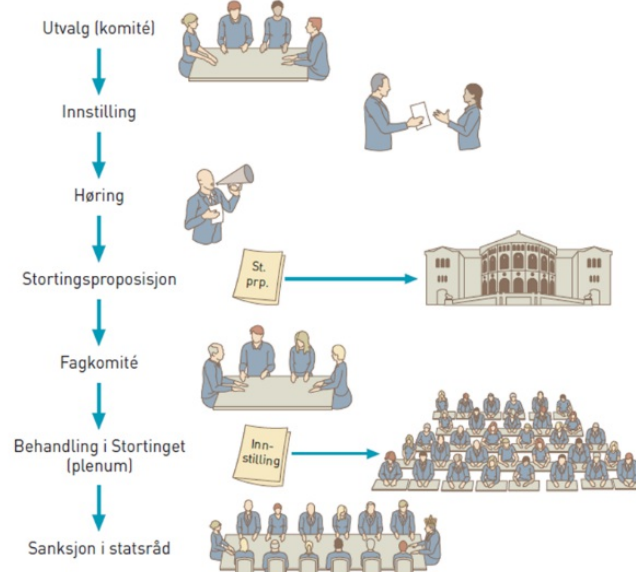
Skisse med Havrettskonvensjon og IMO konvensjoner med mer

En ser at Havrettskonvensjonen er overordnet IMO/ILO sine konvensjoner og det er Havrettskonvensjon som også legger til rette for havnestatskontroll.

En konvensjon utarbeides av ekspertkomiteer eller statsrepresentanter i organisasjonen (for eksempel FN eller IMO). Deretter legges teksten frem for organet i organisasjonen som kan vedta teksten. Etter dette inviteres statene til å slutte seg til. De kan enten signere eller ratifisere konvensjonen. Når en stat signerer signaliserer den en positiv holdning om at den vil bli part, men uten enda å binde seg juridisk.

Stater som vil forplikte seg juridisk til å gjennomføre konvensjonens bestemmelser, må ratifisere konvensjonen.

En stat behøver ikke å gjennomføre alle tiltak for å oppfylle konvensjonen før ratifisering, men det forventes at den sørger for overenstemmelse med forpliktelsene innen rimelig tid. Konvensjonens bestemmelser begynner å virke (trår i kraft) som oftest etter at et bestemt antall stater har ratifisert. Når Norge undertegner en internasjonal konvensjon er ikke konvensjonen automatisk norsk lov. Den blir først bindende når stortinget har gitt sitt samtykke og sanksjon i Kongelig statsråd.



Lovforarbeider

Lovforarbeider omfatter blant annet materiale som NOU-er (Norsk offentlig utredninger), høringsuttalelser, stortingsproposisjonen fra departementet, innstillingen fra fagkomiteen, samt forhandlingene på Stortinget. Forarbeidene er en rettskildefaktor og vil normalt bli tillagt stor vekt ved tolkningen av lovteksten.

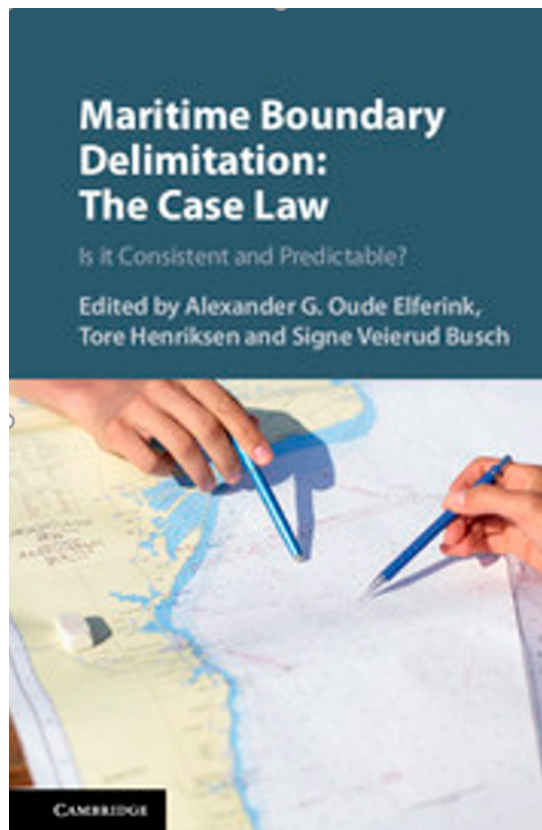
Havrettskonvensjonen mål og utviklingen videre: Mål er å muliggjøre rettferdig og effektiv utnyttelse av havressursene, for å beskytte og bevare det marine miljøet, for å fremme maritim sikkerhet.



Viktige samarbeidspartnere: Basel-konvensjonen er en konvensjon vedrørende kontroll med transport av farlig avfall. Konvensjonen har utformet regler for å fange opp import og eksport av farlig avfall mellom stater med sikte på å stoppe transport av farlig avfall fra industrialiserte land til utviklingsland. Europarådet: er en traktatfestet, mellomstatlig organisasjon med 47 medlemsstater, hovedsakelig europeiske.

Rådets viktigste oppgave er å verne om menneskerettighetene, demokrati og rettsstatsprinsippet. Folkerepublikk Kina, IMO og Den internasjonale domstolen: FNs domstol og folkerettens eneste generelle internasjonale domstol.

Den internasjonale domstolen er det øverste juridiske organ i FN. Den ble etablert i 1945 for å erstatte den tidligere domstolen for mellomfolkelig rettspleie og startet sin virksomhet året etter. Domstolen har sete i Haag i Nederland. Det er viktig for UNCLOS å samvirke med andre deler av folkeretten.



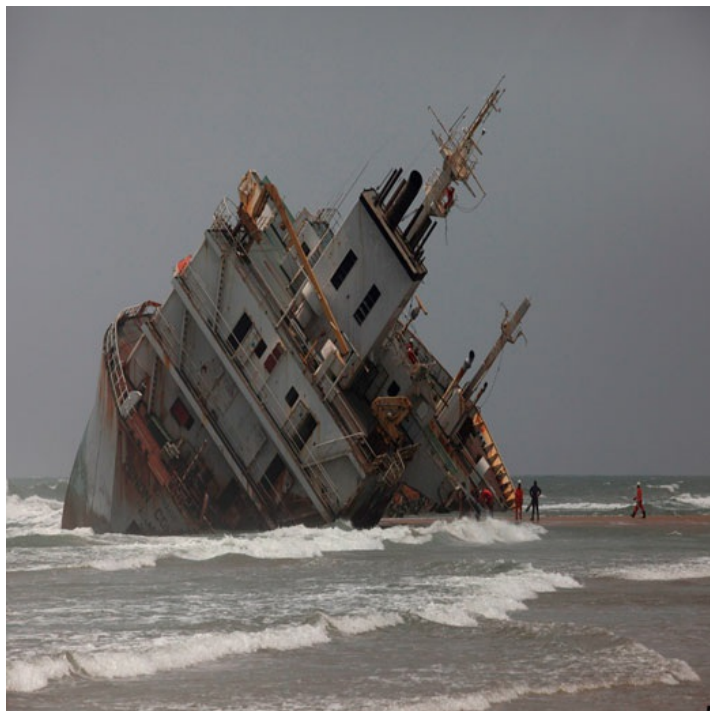
Konvensjonen vil fortsette med rettspraksis om maritim avgrensing



Konvensjonen vil fortsette med å jobbe for klima og miljø, slik som med øyene i Stillehavet, som en del av de er i ferd med å synke under vannflaten.



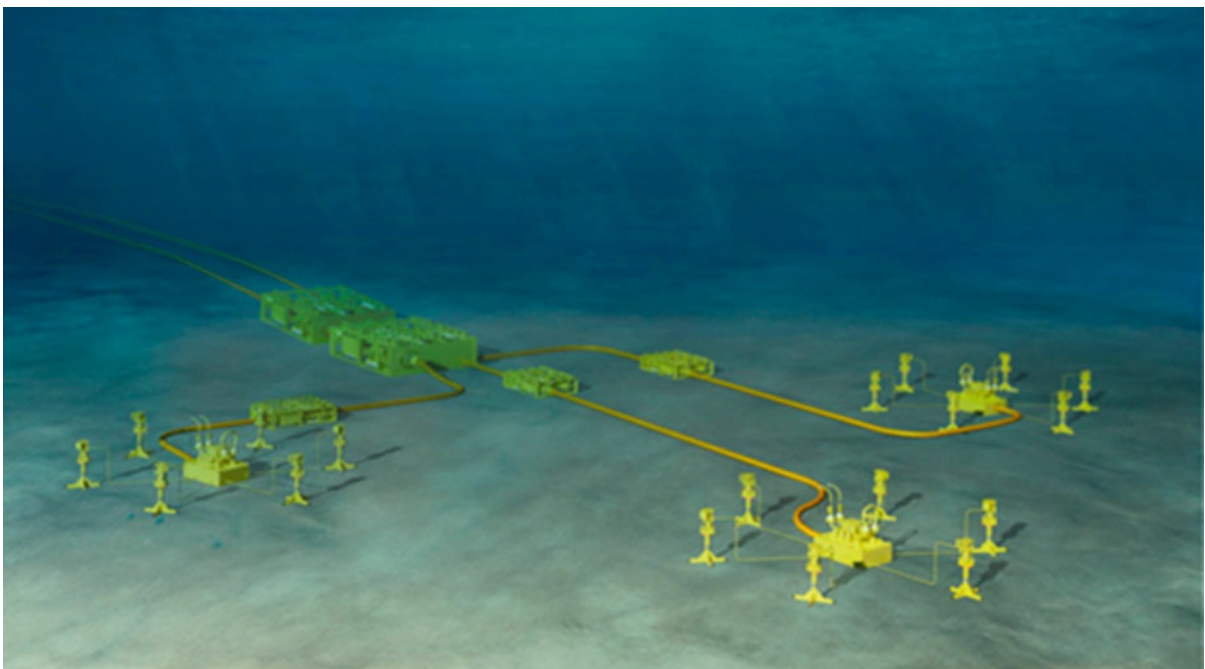
Konvensjonen vil bestemme videre at mineralressursene på havbunnen utenfor de ytre grensene for kontinentalsoklene er menneskehetens felles arv. Forvaltningen av disse ressursene har en internasjonal havbunnsmyndighet. De polymetalliske knutepunktene (Polymetalliske malmer er mineraler som inneholder et helt kompleks av kjemiske elementer). på den dype havbunnen inneholder mineraler som kobolt som er viktige for en grønnere økonomi.



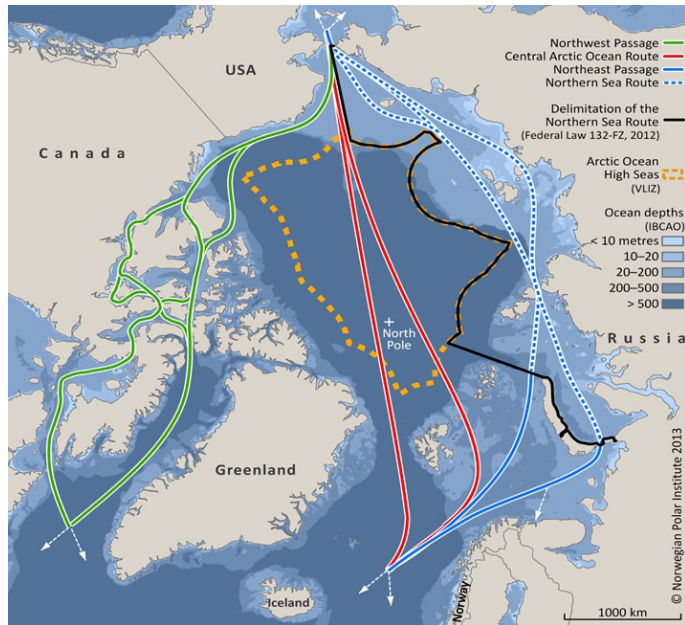
Konvensjonen vil bistå med utvikling av internasjonal skipsfartsrett med slik som fjerning av vrak for unngå å gi belastning til en tredje part.



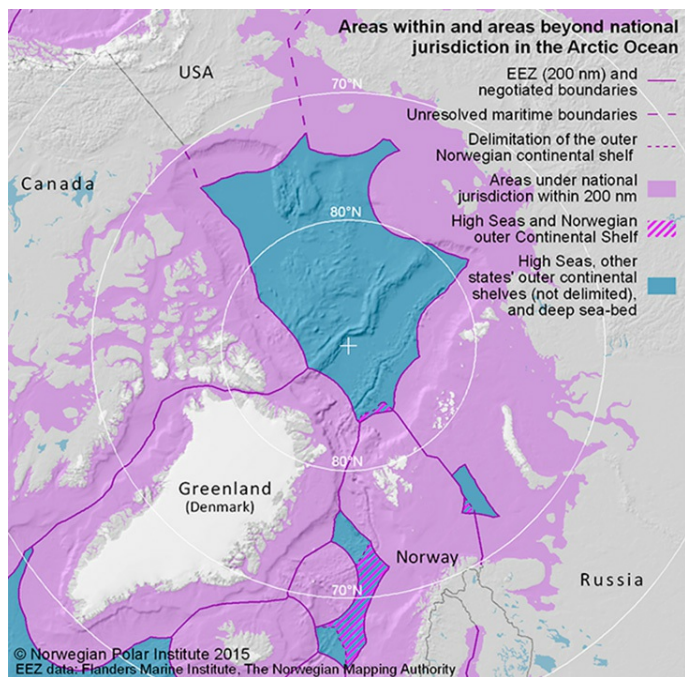
Konvensjonen vil fortsette med å jobbe for maritim sikkerhet



Konvensjonen vil fortsette med å lage rettigheter og plikter ved utnyttelsen av petroleumsressurser.



Konvensjonen vil fortsette å jobbe med skipsfart i Arktis



Konvensjonen har utviklet nytt regelverk for fiske i Polhavet.

Ny avtale skal forhindre uregulert fiske i Polhavet (ratifisert 09.06.2020) som skal forhindre uregulert fiske i internasjonal del av Polhavet og fremme forskning på fiskebestander i området. Avtalen er viktig for fremtidig bevaring og eventuell bærekraftig høsting av fiskebestander i Polhavet. Med denne avtalen får man på plass et føre-var-tiltak før fiske er aktuelt, slik at man unngår de problemene en kjenner fra andre internasjonale havområder hvor uregulert fiske har etablert seg.

Hva med Havrettskonvensjonen i fremtiden?:



KLIMAENDRINGER

Klimaendringer og deres innvirkning er den klart største utfordringen for fremtidig havstyring. Global oppvarming medfører en rekke problemer, inkludert endring av biologisk produktivitet, endringer i utbredelse og overflod av fiskebestander, økning i havnivå og nedgang i havis i polare regioner.

Andre store utfordringer er knyttet til overfiske, tap av biologisk mangfold, forurensning og forsøpling og forsuring av havet. Disse problemene er til en viss grad relatert, og de grunnleggende drivkreftene bak dem er den økende verdensbefolkningen og vårt økende forbruk.

Samtidig er viktige svar på disse problemene å finne i havene, som vind- og hydrokinetisk energiproduksjon uten CO₂-utslipp, mineraler for å gjøre økonomien grønnere, og mer næringsrik mat av høy kvalitet for en voksende befolkning. Det globale rammeverket for havstyring basert på UNCLOS er av grunnleggende betydning for å møte disse utfordringene.

Det gir statens ansvar og veiledning om ledelse så vel som internasjonalt samarbeid. Den viktigste hindringen for effektiv gjennomføring av konvensjonen og dens relaterte virkemidler er mangelen på eller utilstrekkelige institusjoner, utdanning, ressurser og politisk vilje til å oppfylle det ansvaret rammeverket gir.

Forbedringer i denne forbindelse vil kreve massiv, ytterligere internasjonal innsats og investeringer i kapasitetsbygging i spesielt utviklingsland. Med en økende verdensbefolkning og økende press på havene, er det et økende behov for å vurdere ulike aktiviteter og press sammen, i tillegg til å sikre at ulike aktiviteter styres effektivt.

Som det fremgår av inngangen til konvensjonen allerede ved undertegnelsen i 1982, «er havområdets problemer nært knyttet til hverandre og må betraktes som en helhet».

Kapittel 3. Skipssikkerhetsloven

Kapittel 3. Skipssikkerhetsloven (Lov om skipssikkerhet)

SKIPSSIKKERHETSLOVEN

Starter med den loven som skipssikkerhetsloven erstattet, nemlig Lov 9. juni 1903 Sjødyktighetsloven, nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødyktighet fastsetter hvilke krav et skip måtte tilfredsstille for å få de nødvendige sertifikater og tillatelser for å kunne seile samt regler om når skip blir ansett sjødyktig.

Ett viktig tema under arbeidet med å få lage til en ny lov var innføringen av lastelinje. I Storbritannia innførte «the Merchant Shipping Act» i 1880 krav til alle skip om å ha offentlig anerkjente fribord, dvs. lastelinje, noe som førte til økende diskusjon i Norge. Det Norske Veritas og rederne fryktet at norske skip skulle tape konkurransemessig, dersom det ble innført lastelinje før konkurrenter som Sverige, Danmark og Tyskland. Lastelinje ble først vedtatt ved lovendring i 1909. Loven fastsatt også når den ble innført rettigheter og plikter for tilsynet.

Det var en viktig lov i sin tid, fordi på slutten av 1800 tallet var det mange liv som gikk tapt til sjøs, både i Lofoten og i utenriksfart. Siden vedtakelsen i 1903 hadde sjødyktighetsloven blitt endret utallige ganger, men lovens oppbygning var i hovedtrekk den samme som da loven ble gitt i 1903. Loven var inndelt i elleve kapitler. Kapittel 1 til og med 4 utgjorde lovens alminnelige bestemmelser, mens kapittel 5 til og med 11 utgjorde de spesielle bestemmelsene. Mange av reglene hadde ikke blitt endret siden vedtakelsen av loven og den fremstod som uoversiktlig, detaljert, utdatert og lite brukervennlig. På enkelte punkter var loven altfor detaljert, mens på andre punkter var den nærmest taus eller for generell.

Lovens systematikk fremstod som lite oversiktlig og brukervennlig, og språket var til dels vanskelig å forstå. Viser til paragrafen om sjødyktighet som lød følgende:

«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, hvor for Skibet er bestemt, maa anses forbundet med større Fare for Menneskeliv at gaa til sjøs med samme, end Bedriften som saadan sædvanmæssig medfører.»

Jeg husker at den måtte jeg lese over noen ganger før den satt, fordi språket i sjødyktighetsloven var gjennomgående på gammelt norsk-dansk.

Det var ønskelig i fra det utvalget som jobbet med Skipssikkerhetsloven at den blant annet skulle bli: En helt ny lov som bidro til økt sikkerhet og vern om miljøet, helhetlig og forenklet lovgivning med fokus på det menneskelig element, et velfungerende og kompetent offentlig tilsyn, og større forpliktelser på rederiet. Det var en klok avgjørelse å skrote hele «Sjødyktighetsloven» og starte med blanke ark på den nye loven.



Ford Mustang Mash-E (2021 modell) og Ford Cortina (1966 modell)

Hvis Bilfabrikant Ford sto mellom to valg:

- 1) Oppgradere Ford Cortina 1966 modell til dagens standard
- 2) Eller starte med blanke ark og bygge opp en ny modell med kun dagens teknologi.

Valget hadde blitt lett, Cortina var en robust bil med godt rykte og ble en populær ungdomsbil på 70 tallet men den ville aldri ha blitt slik som dagens biler er selv etter utallige utskiftninger og forbedringer. Det samme kan sies om «Sjødyktighetsloven» den ville aldri ha blitt en moderne lov.

Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) trådte i kraft 01.07.2007.

Lovens formål

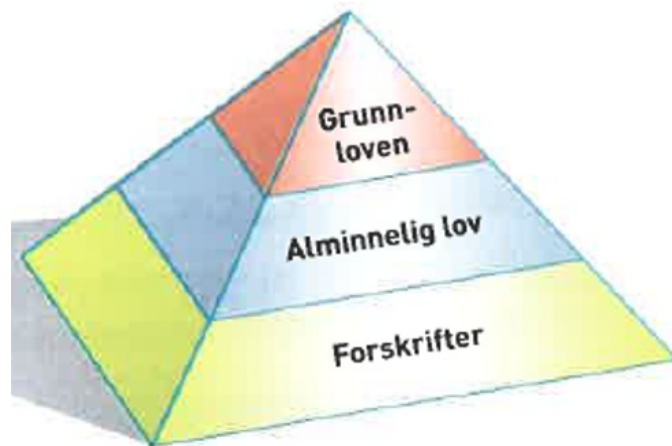
LOVENS FORMÅL

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 fullt forsvarlig arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord på skipet, samt et godt og tidsmessig tilsyn.

Skipssikkerhetsloven innførte fire særtrekk som skilte den fra Sjødyktighetsloven:

Krav til sikkerhetsstyringssystem, ulike nivå for lovens pliktbestemmelser, gjort rederiet til det sentrale pliktsubjektet og til slutt innfører egne sanksjonsbestemmelser, inkludert straffebestemmelser.

Skipssikkerhetsloven har om lag 100 forskrifter under seg som har hjemmel i loven, det medfører at den er en generell lov. Det vil si at den er en vag lov, noe ala' UNCLOS som blir ofte omtalt som en "paraplykonvensjon" fordi bestemmelsene er så generelle at de bare kan bli gjennomført hvis de blir utdypet og utfylt i andre konvensjoner til for eksempel IMO. Forskriftene kan ikke komme i konflikt med loven.



LEX SUPERIOR-PRINSIPPET

Lex superior-prinsippet er basert på Kelsens rangmodell for lovers trinnhøyde. Den opprinnelige rangordningen omfatter tre trinn. Øverst på rangstigen troner konstitusjonen (Grunnloven). Under denne finnes de nasjonale lovene vedtatt med hjemmel i Grunnloven. Nederst på den opprinnelige rangmodellen har vi forskrifter. Disse må ha sin hjemmel i lov for å være rettslig bindende

Kapitteloversikt:

- Kapittel 1. Innledende bestemmelser
- Kapittel 2. Rederiets plikter. Sikkerhetsstyring
- Kapittel 3. Teknisk og operativ sikkerhet
- Kapittel 4. Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet
- Kapittel 5. Miljømessig sikkerhet
- Kapittel 6. Sikkerhets- og terrorberedskap
- Kapittel 7. Tilsyn
- Kapittel 8. Forvaltningstiltak
- Kapittel 9. Administrative sanksjoner
- Kapittel 10. Straffansvar
- Kapittel 11. Øvrige bestemmelser

Kapittel 1 § 3. Lovens geografiske virkeområde

!

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.

Kommentar:

Norsk lov er ikke nødvendigvis begrenset til å gjelde på norsk territorium (territorialjurisdiksjon). Eksempelvis kan Norge gi lover anvendelse for norske borgere i utlandet (personaljurisdiksjon). Lover som gjelder for skip, begrenses som regel til å gjelde for «norske skip». Det er visse folkerettslige begrensninger i adgangen til å lovregulere forhold knyttet til utenlandske skip når disse befinner seg i norsk territorialfarvann.

Som kyststat har Norge rett til å opprette økonomisk sone på inntil 200 nautiske mil fra grunnlinjene. I den økonomiske sonen har kyststaten suverene rettigheter til å utnytte levende ressurser. Det innebærer også rett til å regulere slik utnyttelse. Norges økonomiske sone, fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen er opprettet i, eller med hjemmel i, lov 17. desember 1976 nr. 91 om Norges økonomiske sone. Som kyststat har Norge suverene rettigheter over kontinentalsokkelen. Norge har enerett til å undersøke og utnytte naturforekomster på havbunnen og i undergrunnen. Det innebærer også at Norge har rett til å regulere slik aktivitet. Det er visse folkerettslige begrensninger i adgangen til å lovregulere forhold knyttet til utenlandske skip når disse befinner seg i norsk territorialfarvann.

Kapittel 2 § 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.

Kommentar:

Gjelder lovens kapittel 2 Rederiets plikter. Sikkerhetsstyring. kapittel 2 inneholder regler om hvilke plikter rederiet har etter loven. Siden rederiet både formelt og reelt er det sentrale ansvarssubjektet, er det viktig å fastslå hva uttrykket «rederi»- omfatter. inneholder en legaldefinisjon av begrepet, som i det vesentlige bygger på definisjonen av «selskap»- i ISM-koden.

Plikter i Skipssikkerhetsloven

PLIKTER

- Påse-plikt
- Sørge for-plikt
- Medvirkningsplikt

§ 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.

Kommentar:

«Påse»plikten» er den mest omfattende plikten. En slik plikt er bare pålagt rederiet Første ledd er her den sentrale bestemmelsen; den fastslår at rederiet har en overordnet plikt til å påse at liv og helse, miljø og materielle verdier beskyttes i samsvar med bestemmelsene gitt i eller i medhold av loven.

Selv om skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord er pålagt plikt til å sørge for eller medvirke til bestemte forhold etter loven, beholder altså rederiet helt generelt sin overordnede plikt til å påse at alt går riktig for seg.

**VIKTIG**

Det er viktig å understreke at denne overordnede plikten kan rederiet ikke unndra seg ved å delegere den til andre.

Begrepet «påse» er hentet fra petroleumsvirksomhetens sikkerhetslovgivning. Her er begrepet godt innarbeidet, og forståelsen av begrepet der gir dermed veiledning for hvordan plikten til å påse skal forstås etter skipssikkerhetsloven.

Først og fremst innebærer «påse»plikten en oppfølgingsplikt for rederiet. Rederiet skal på generell basis følge opp at lovens bestemmelser etterleves slik at liv og helse, miljø og materielle verdier beskyttes. Videre skal det følge opp at skipsfører og andre som har sitt arbeid om bord etterlever pliktbestemmelser som hviler på dem. Hvordan dette mest hensiktsmessig gjøres, vil kunne variere fra rederi til rederi. Det følger av de regler utvalget foreslår om plikt for rederiet til å etablere, gjennomføre og videreutvikle et sikkerhetsstyringsystem i det enkelte rederi, at systemets innhold, omfang og dokumentasjon skal være tilpasset behovet til vedkommende rederi og den aktivitet det driver. Endelig gir budsjetter og andre økonomiske beslutninger rederiet mulighet for å legge til rette for at bestemmelsene i loven etterleves.

«Sørge for» plikten ligger på nivået under «påse» plikten. Loven beskriver på en rekke steder plikten til å sørge for at en bestemt tilstand oppnås eller at bestemte foranstaltninger iverksettes. Å «sørge for» innebærer en konkret, selvstendig handlingsplikt. Den som har en «sørge for»plikt, er dermed selv ansvarlig for å utføre handlingen, eventuelt ansvarlig for at handlingen blir utført av andre. I hovedsak er «sørge for» plikten lagt på rederiet.

Dette fremgår av andre ledd som i utgangspunktet pålegger rederiet en selvstendig plikt til å sørge for oppfyllelse av alle sikkerhetsmessige forhold. Rederiet skal derfor som hovedregel sørge for at alle forhold omkring liv og helse, miljø og materielle verdier beskyttes i samsvar med bestemmelsene gitt i eller i medhold av loven. Det gjelder imidlertid viktige unntak fra rederiets «sørge for»plikt, nemlig der andre lovbestemmelser pålegger skipsføreren en «sørge for» plikt.

Hvert av de påfølgende kapitlene har egne pliktbestemmelser som pålegger skipsføreren slike «sørge for»-plikter, fastsetter at skipsføreren skal sørge for at den fastsatte hviletid overholdes, innebærer det at skipsføreren selv skal ha ansvaret for at det blir lagt opp vaktplaner og for å kontrollere at de blir gjennomført på en slik måte at samtlige som arbeider om bord overholder hviletiden.

I motsetning til rederiets plikt til å «påse at», er det i prinsippet ikke noe i veien for at henholdsvis rederiets og skipsførerens plikt til å «sørge for» bestemte forhold, vil kunne delegeres/overlates til andre.

En slik delegasjon er nok mest praktisk når det gjelder rederiets plikter. Den kan være mer eller mindre omfattende; den kan for eksempel knytte seg bare til én eller noen få av rederiets plikter i henhold til lovgivningen, eller den kan gjelde mange eller nesten alle pliktene. Rederiets delegasjon kan være intern, det vil si at rederiet overlater sin plikt på et bestemt område til en person eller til en avdeling innen rederiorganisasjonen. Delegasjonen kan imidlertid også være ekstern; i så fall er plikten til å sørge for bestemte forhold overlatt til andre organisasjoner enn rederiorganisasjonen, for eksempel hvor en eller flere sentrale driftsfunksjoner er overdratt til et managementselskap.

Det er viktig å understreke at en eventuell delegasjon må være kommet klart til uttrykk i rederiets sikkerhetsstyringssystem eller være dokumenterbar på annen hensiktsmessig måte, og at den som har fått vedkommende plikt overlatt til seg, må være gjort kjent med dette på tilbørlig vis. Bakgrunnen er nødvendigheten av 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 delegasjon 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, hva 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 ansvaret, med de følger det vil kunne ha etter lovtkastet.

«**Medvirke til**»-pliktene er det laveste nivået av pliktene.

Vedkommende har her ingen plikt til selv å sørge for at den aktuelle plikten oppfylles eller overholdes, men skal bidra til at den blir oppfylt eller overholdt. Bakgrunnen for en slik uttrykkelig medvirkningsplikt er at de relevante handlingsnormene ofte vil være vanskelige å oppfylle om ikke flere personer deltar sammen i oppfyllelsen.

EKSEMPEL

Et eksempel kan illustrere forholdet: fastslår at et skip skal drives og vedlikeholdes slik at det gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier. Plikten til å sørge for at skipet drives og vedlikeholdes på en slik måte, påhviler rederiet, Skipsføreren har imidlertid en medvirkningsplikt. Han må derfor for eksempel gi melding til rederiet hvis feil eller mangler oppdages, slik at rederiet blir kjent med problemet og kan sørge for at det treffes nødvendige tiltak for å oppnå sikkerhetsmessig forsvarlig drift og vedlikehold. Både skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord er pålagt en rekke medvirkningsplikter. Så vil medvirkningsplikten for andre som har sitt arbeid om bord være relativ og avhenge av vedkommende stilling om bord og hva slags forhold det er snakk om å knytte medvirkningsplikt.

ISM koden

Contents of Part A

1. General
 - Definitions
 - Objectives
 - Application
 - Functional requirements for a Safety Management Systems (SMS)
2. Safety and environmental protection policy.
3. Company responsibilities and authority.
4. Designated person(s)
5. Master's responsibility and authority
6. Resources and personnel.
7. Development of plans for shipboard operations.
8. Emergency preparedness
9. Reports and analysis of non-conformities, accidents and hazardous occurrences
10. Maintenance of the ship and equipment.
11. Documentation
12. Company verification, review and evaluation

Contents of Part B

1. Certification, and periodical Verification (External)
2. Interim Certification
3. Verification
4. Forms of Certificates

«The International Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention», det vil si 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), koden er forankret i SOLAS kapittel IX. ISMkoden stiller blant annet 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.

ISMkoden 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 blant annet 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. ISMkodens formål er å ivareta sikkerhet til sjøs, hindre personskader eller tap av menneskeliv, unngå skade på miljøet, særlig det marine miljøet, og på eiendom.

Kjernen i ISMkoden er regel 1.4 om **funksjonskrav** til sikkerhetsstyringssystemer. Det fastsettes at alle selskaper skal utvikle, gjennomføre og vedlikeholde et sikkerhetsstyringssystem (SMS) som skal omfatte følgende funksjonskrav:

1. En politikk for sikkerhet og miljøvern,
2. Instruksjer og prosedyrer for å sikre sikker drift og vern av miljøet i tråd med folkeretten og flaggstatslovgivningen,
3. Definerte myndighetsnivåer og kommunikasjons linker mellom og blant personell på land og om bord,
4. Prosedyrer for rapportering av ulykker og avvik fra ISMkoden,
5. Prosedyre for forberedelse av og reaksjon på nødsituasjoner, og
6. Prosedyrer for intern revisjon og ledelsens gjennomganger. 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 godkjenningsbevis, jf. regel 13.1. Skipene skal være utstyrt med et «Safety Management Certificate», det vil si et sikkerhetsstyringssertifikat.



HOVEDANSVARET

Hovedansvaret for sikkerheten ligger hos selskapet («the company»), jf. regel 3.

Regel 1.1.2 definerer selskap 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 over overtakelsen av ansvaret samtykket i å overta alle plikter og alt ansvar koden pålegger denne.

DEFINISJONEN AV REDERI

Denne definisjonen har dannet grunnlaget for definisjonen av rederi i §4 (skipssikkerhetsloven). Kravene i koden kan i prinsippet komme til anvendelse på alle skip.

ISM koden blir en paraplyregelverk, slik som UNCLOS fordi bestemmelsene er så generelle at de bare kan bli gjennomført hvis de blir utdypet og utfylt i andre konvensjoner. ISM koden blir et styringsverktøy og kan betraktes som ei fyrlykt med sektorer som holder kontroll med de forskjellige konvensjoner slik at kravene i disse blir brukt i den daglige driften.



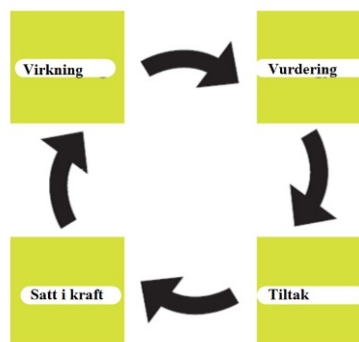
Fra et rederi sitt standpunkt kan et sikkerhetsstyrings system forløpe seg slikt:

- POLITIKK: Hva vi vil
- SYSTEM: Hvordan vi organiserer og kontrollerer
- PROSEDYRER: Hvem gjør hva når
- INSTRUKSJONER: Hvordan

Et sikkerhetsstyrings system er ikke statisk men er hele tiden i endring. De dynamiske elementer fanger opp dette med: Ledelsen gjennomgang, kapteins gjennomgang, ulykkes/hendelser rapportering og intern revisjon.

Forbedrinprosessen:

1. Identifisere avvik / forbedringsforslag
2. Registrerer avvik / forbedringsforslag og distribuer rapporter
3. Forbedringsprosedyren



ISM koden

Regel 1 Generelt.

Kommentar:

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

Regel 2. Politikk for sikkerhet og miljøvern.

Kommentar:

Regel 2.1 Engasjementet må synliggjøres i den daglige drift. Politikken skal gjennomgås av ledelsen med planlagte jevne mellomrom for å sikre at SMS er effektiv. Politikken bør utformes konsist og klart språk., bør angi målsetninger og hvordan man oppnå dem. Ledelsen engasjement og ansvar bør komme klart frem. Engasjementet må synliggjøres i den daglige drift. Politikken skal gjennomgås av ledelsen med planlagte jevne mellomrom for å sikre at SMS er effektiv.

Regel 2.2 Kvalifikasjoner til personell med tanke på: Opplæring, gjennomføring, gjennomføring og driften av SMS

Regel 3. Selskapets ansvar og myndighet. Regel 3.1

Kommentar:

Dette er for driften av skipet og viser til hvilket foretak som er ansvarlig for driften (DOC).

Regel 3.2 Det er viktig at man klargjøre oppgavene til personell som har et leder eller beslutningsansvar.

Regel 3.3. Viktig at de om bord vet hvem de skal henvende seg til.

Regel 4. Utpekt(e) person(er).

Kommentar:

Det er viktig at utpekt person er godt kvalifisert og uavhengig. UP skal ha følgende daglige oppgaver: Verifisere at SMS er effektiv, rapportere videre til ledelsen., utpeke personell som er kompetent til å korrigere avvik.

Regel 5. Skipsførerens Ansvar og myndighet.

Kommentar:

Regel 5.1. Kapteinen har ansvaret for å gjennomføre SMS om bord. Han må formidle videre viktig informasjon til de øvrige om bord slik at rederiets krav og politikk blir forstått. Han har ansvaret at alle prosedyrer og instruksjoner blir fulgt, at nytt mannskap blir informert og opplært, at øvelser blir holdt i henhold til regelverk. At gjennomgang av SMS om bord blir foretatt etter bestemte intervaller med deltagelse av andre topp offiserer om bord.

Regel 5.2. Det er en markering til rederiet at de ikke legger seg opp i den daglige driften om bord der de ønsker å påvirke kapteinen i sine avgjørelser.

Regel 6. Ressurser og Personell.

Regel 6.1 Kommentar:

Rederiet må påse at kapteinen innehar de nødvendige sertifikat og at han har til strekkelig kjennskap til den type skip han skal ha ansvaret for. Der er forventet skipets SMS manualer er kjent for kapteinen. Landbasert personell har det ansvar i å støtte kapteinen døgnet rundt.

Regel 6.2. Det er krav til rederiet at de følger opp at skipet er kvalifisert bemannet i alle posisjoner i henhold til STCW-95, at de har ferdigheter som trengs i normal drift & nød situasjoner, at de har opplæring / bevisstgjøre i ansvar og oppgaver. At de har et evalueringssystem av den enkelte sjømann, også med tanke på opprykk.

Regel 6.3 Hand over notes

Regel 6.4 At Internasjonale konvensjoner, retningslinjer og koder, klasseregler også videre er tilgjengelig

Regel 6.5 Trening av mann over bord øvelser, enclosed space redningsøvelser, oljesøl også videre.

Regel 6.6 Common language», kommunikasjons språket om bord

Regel 6.7. Språktest?

Regel 7. Utarbeidelse av planer for operasjoner om bord.

Regel 7. Kommentar:

Må indentifisere kritiske operasjoner om bord, lage til: prosedyrer, sjekklister, instruksjer, arbeidstillatelser, opplæring og så videre. Eksempler på «Kritiske operasjoner»: Bunkring, Lastesikring, tankrengjøring, navigering i tett trafikkerte farvann, eller i grunt farvann, hot work, navigering i is eller i nedsatt sikt område.

Regel 8. Beredskap.

Regel 8.1 og 8.2.

Kommentar:

Skal utføres i henhold til int. lovverk, som SOLAS, MARPOL også videre, skal Inngå i et opplegg slik at ingen blir avglemt. *Regel 8.3.* Skal opprettes en beredskap gruppe på rederikontor med 24 timers beredskap, som skal bistå et skip i nødsituasjon.

Regel 9. Rapportere og analyser angående avvik, ulykke og farlige hendelser.

Kommentar:

Veldig viktig punkt for at SMS skal forbedre seg. Viktig at det er ressurser på rederi kontoret til å håndtere og gi tilbake melding til rapportering systemet.

Regel 10. Vedlikehold av skip og utstyr.

Regel 10.1 og 10.2. Kommentar: Ved hjelp av systematisk vedlikehold system.

Regel 10.3. Kritiske utstyr & systemer som kan gi alvorlige konsekvenser for sikkerhet og miljø, dersom de svikter.

Eksempel: Styremaskin med tilhørende kontroll systemer.

Regel 11. Dokumentasjon.

Kommentar: Eksempler på dokumenter som må kontrolleres: SMS manualer Tekniske tegninger Fabrikant instruksjons bok Int. Lovverk (SOLAS) Sjekklistene også videre. Dokumenter skal kontrolleres om det er korrekt utgave, gjelder fra, godkjent av.

Regel 12. Verifisering, gjennomgang og vurdering i selskapet.

Kommentar: Intern revisjon skal gjennomføres en gang året for hvert skip. Ledelsen gjennomgang: Basert på intern revisjon, avvik og ulykker osv, også andre ting slik som forandring i lovverk, erfaringer i fra samme type industri her kan rederiet Odfjell ta erfaringene til rederiet Stolt Tankers (begge er kjemikalie- rederier). Resultatet skal gjøres kjent for alle som har ansvar for det berørte område, Korrigerende tiltak gjennomføres.

Avvik

HVA ER AVVIK?

Med avvik menes noe som er i uoverensstemmelse i forhold til spesifikke krav.

EKSEMPLER PÅ AVVIK:

- Ugyldig helseattest
- teknisk tegning som mangler i det tekniske arkivet om bord
- defekt nødbrannpumpe også videre.

Det er viktig at det er fysiske bevis til et avvik og man kan ikke utstede et avvik på grunnlag av bare synsing. Når et avvik blir avdekket for eksempel under en revisjon så får skipet (rederiet) en tidsfrist til å gjennomføre korrigerende tiltak. Denne tidsfristen er normalt 3 måneder og avvik skifter navn til pålegg.



Illustrasjons bilde til sikkerhetskultur

Sikkerhetskultur handler om hvordan vi sammen evner å se, vurdere og håndtere risiko.

Sikkerhetskultur innenfor en bedrift

Hva er en god sikkerhetskultur?

Alle ansatte har samme oppfatning av farlige situasjoner.

Hva innebærer i en sikkerhetskultur?

Sikkerhet & Risiko.

Hva er en god sikkerhetskultur:

Rapporterende (feil og nestenulykker),

Rettferdig (tillitsskapende, oppmuntrer til informasjonsflyt om sikkerhet),

Fleksibel (kan endres avhengig av organisasjonsstrukturen),

Lærende (evne til å trekke riktige konklusjoner ut fra sikkerhetsinformasjon og villig til å gjennomføre endringer ved behov.

Aktivt søk etter informasjon, Opplære og belønne budbringere, delt ansvar,

Avdekkede feil fører til endring, nye ideer ønskes velkommen.

Hva må til for at man skal lykkes med en god sikkerhetskultur?

Det er først og fremst engasjement i fra toppen, men personene på alle nivåer i systemet avgjør hvordan det endelige resultatet blir.

Tilbake til Illustrasjons bilde til sikkerhetskultur, regner med at de fleste tenkte når de så det: Det er en hest?

Hvis vi går til utsagnet lengre opp at alle ansatte har samme oppfatning av farlige situasjoner og tenker at det her dreier seg om en bedrift «Å» med flere tusener ansatte med avdelinger over hele landet.

Tar man et nærmere blikk på bildet så se man at ørene vender bakover på hesten. Det betyr at hesten er irritert uvisst av hvilken grunn? Hvis bedrift «Å» har en god sikkerhetskultur så vil alle ansatte se dette og oppfatte situasjonen likt. Det krever at hvis bedrift «Å» vil skape en god sikkerhetskultur så må sikkerhet kommuniseres gjennom hele selskapet, fra styrerom til kontrollrom.

En av de viktigste forutsetningene for å skape en sikker organisasjon er å sørge for at man tenker sikkerhet i hele livsløpet og på alle nivåer. Ved å motivere medarbeiderne til å handle på en måte som ivaretar sikkerheten, kan virksomheten skape en god sikkerhetskultur men det er en krevende operasjon at flere tusener ansatte på ulike avdelinger i bedrift «Å» over hele landet skal ha samme oppfatning av farlige situasjoner.



Illustrasjons skisse av Risiko

Risiko og Risikostyring

?

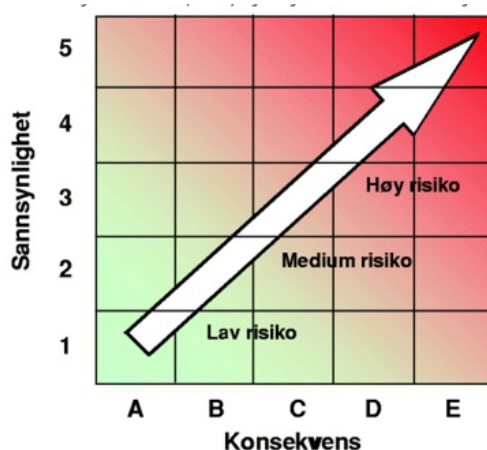
RISIKO

- Hva er risiko?
- Er risiko kun forbundet med fare?
- Er risiko kun negativt?

Hvis ikke Brødrene Wright og andre hadde begynt med modellglideforsøk i årene rett før 1900 og så på den 17. desember 1903 foretok de fire flygninger med flyet «Flyer 1», hvor den lengste varte i 59 sekunder. Ville vi har hatt den verdensomfattende fly industri i dag hvis de ikke hadde våget dette?

DEFINISJON PÅ RISIKO

Definisjon på Risiko = Sannsynlighet x konsekvens.



Sannsynlighet:

Hvor rimelig er det at en uønsket hendelse vil inntreffe i en bestemt situasjon?

Hvor ofte vil en uønsket hendelse inntreffe?

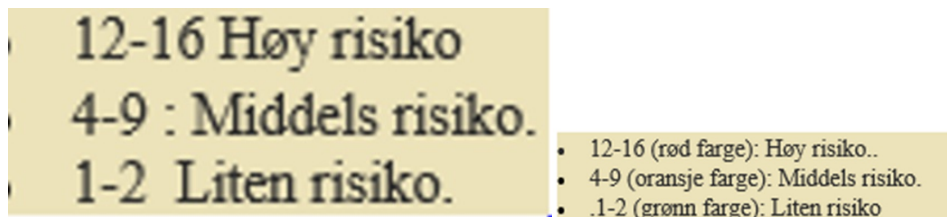
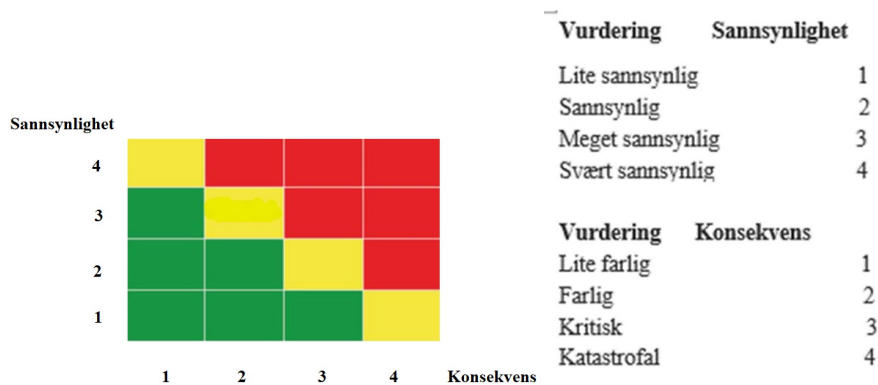
Konsekvens:

Hva blir konsekvensene hvis en uønsket hendelse inntreffer?

En risikoanalyse søker generelt å gi svar på følgende tre spørsmål:

- a) Hvilke uønskede hendelser kan inntreffe?
- b) Hva er årsakene til at hver enkelt uønsket hendelse kan inntreffe?
- c) Hva kan konsekvensene bli hvis de uønskede hendelsene skulle inntreffe.

Konsekvensene av en framtidig uønsket hendelse vil også være forbundet med usikkerhet. De mulige konsekvensene deles inn i ulike grupper som studeres separat. Ofte benyttes disse gruppene: Skade på personer (som også inkluderer at personer blir drept) Skade på det ytre miljøet Skade på materielle verdier og økonomisk tap.



Produkt

Det skal utføres en Risikoanalyse på en reise fra Tromsø til Hammerfest med forskjellige fremkomstmidler. Det skal benyttes personbil, motorsykkel, buss, hurtigrute og fly (Widerø). Det er viktig at riktige og rettferdige rammebetingelser benyttes: Fra Tromsø til Hammerfest, August måned, Med normalt værforhold for årstiden og trafikforhold. Fra Tromsø til Hammerfest: Samme retning på alle fremkomstmidlene. August måned er en viktig rammebetingelse, fordi oktober eller november måned ville ha vært ugunstig for motorsykkel. Med normalt værforhold for årstiden og trafikforhold: Samme værtype og kanskje samme dag, for eksempel en tirsdag ville ha blitt rettferdig for alle enheter?

Transportmiddel	Risiko
Egen bil	6
Motorsykkel	12
Buss	4
Hurtigrute	1
Fly (Widerø)	4

Resultat: Motorsykkel kommer akkurat inn under høy risiko fordi konsekvensene blir så alvorlig hvis en ulykkeshendelse skulle oppstå, oppnår produkt på 12. Personbil blir nest farligst med et produkt på 6, middels risiko. Det er dårlig veistandard noen plasser og dødsulykker forekommer. Buss og fly oppnår samme risiko med et produkt på 4, begge er akkurat innenfor på middels risiko. Det har vært alvorlige hendelser med buss der liv har gått tapt. Med fly er sannsynligheten liten men konsekvensene er store. Hurtigruten kom ut med liten risiko med et produkt på 1, har vært lite med ulykker på kysten og passasjerene er stort sett trygge selv om det skulle inntreffe et uhell, slik som kollisjon eller grunnstøting.

Risikovurdering

Hvorfor?

- For å unngå og forebygge uforutsette situasjoner, hendelser eller ulykker.
- Redusere virkningen og konsekvenser i tilfelle de inntreffer.
- Kartlegge kritiske aktiviteter.
- Beskytte virksomheten omdømme.

Risikostyring skal være en integrert del av god virksomhetsstyring på både strategisk, kommersielt og operasjonelt nivå. Risiko og risikostyring er sentral i det forbyggende kvalitet og miljøarbeid.

Hensikten med risikostyring er ikke å eliminere risiko, men å forstå den så kan man utnytte fordelene og minimere ulempene. Resultatet av økt risikostyring er bedre beslutninger, færre overraskelser og hendelser, forbedret planlegging, bedre styring, mindre miljøpåvirkning og økt effektivitet.

ISO 9001. Denne har en prosessorientert tilnærming, og omfatter blant annet kvalitetsledelse, produktdesign, kundebehandling, dokumentkontroll, internopplæring, internrevisjon og ledelseevaluering. ISO 9001 kan brukes til sertifisering av organisasjoner.

ISO 14001 viser beste praksis for proaktiv styring av virksomhetens innvirkning på ytre miljø. Fordi sertifiseringen er utført av en uavhengig tredjepart, vet kundene at de kan stole på at du aktivt reduserer bedriftens, produktenes og tjenestenes miljøbelastninger til et minimum.

ISO 14001, den internasjonalt anerkjente standarden for miljøledelse, er generell. Den passer for organisasjoner i alle næringer. Den er utviklet av den Internasjonale Organisasjon for Standardisering (ISO) og er basert på to konsepter: kontinuerlig forbedringer og overholdelse av regelverk.

FMEA (Failure mode and effects analysis) og FTA (Fault Tree Analysis).

Er den ene bedre enn den andre? Både Fault-Tree Analysis (FTA) og Failure Mode and Effects Analysis (FMEA) er populære verktøy for rotårsaksanalyse, feilsøking og risikoanalyse. Men likhetene ender her. Hver analyse har sin egen tilnærming til feil, som oversettes til veldig forskjellige resultater. Dykke inn i forskjellene mellom FTA vs FMEA.

FTA deduktiv, ovenfra og ned tilnærming kvantitativ, viser sammenhengen mellom flere feil og vurderer eksterne hendelser. Vurderer ikke delvis feil. Er enkel å oppdatere med riktig programvare.

FMEA induktiv, nedenfra og opp-tilnærming Kvalitativ katalogiserer feil for hver komponent og analyserer ikke systemet som helhet. vurderer ikke eksterne hendelser og vurderer ikke uventede feil. Består ofte av Excel-ark som krever konstant oppdatering. Ingen kjede er sterkere enn det svakeste leddet. Feilmode- og effektanalyse (FMEA) er en velprøvd metode for å studere problemer som kan oppstå fra individuelle feil i tekniske systemer.

Den første forskjellen mellom FMEA og FTA er deres tilnærming til fiasko. FTA er en systematisk, deduktiv, topp-til-bunn-metode. Utgangspunktet er selve feilen, og fra da av når den en bredere konklusjon - som en undersøkelse eller en diagnose. For eksempel, hvis brannalarmen mislykkes, vil en FTA bruke den som en topphendelse. Diagrammet utforsker deretter potensielle årsaker (om branneteksjonssystemet mislyktes eller varmesensorene sviktet) til grunnårsaken er funnet. På den annen side er FMEA en induktiv metode som bruker en generell regel for en bestemt situasjon. I stedet for å starte på toppen, tar det en "nedenfra og opp" tilnærming og fokuserer på en enkelt komponent. Basert på eiendelens historie beskriver den alle mulige feilmodus og effekten av hver feilmodus

Bestem feilmodus i en FMEA vs. FTA. Disse to veldig forskjellige tilnærmingene har sine konsekvenser når det gjelder å bestemme feilmodus. Imidlertid har de en ting til felles: begge tilnærmingene krever noen med dyp kunnskap om eiendelen og dens pålitelighet. På den annen side, med en FTA, kan vi neglisjere delvis feil, fordi hver hypotese tilsvarer enten «0» eller «1»; det er ingen skala. Hvis det oppstår en feil, men eiendelen beholder en viss grad av funksjonalitet, er dette ikke avbildet i dataene. I prosjekt- og designanalyser er det imidlertid veldig effektivt å identifisere potensielle feil og komponenter som trenger sikkerhetsforbedringer. Når skal man bruke en Fault-Tree Analysis (FTA): Det er svært få «topp-hendelser», du må vurdere sikkerheten i et system; du må utføre en PRA; du analyserer et komplekst system der flere komponenter samhandler med hverandre; det er mye rom for «menneskelige feil» eller programvareproblemer som utløser sikkerhetsmodus. Når skal man bruke en feilmodus og effektanalyse (FMEA): Man kan ikke finne frem til topphendelser for å utføre en FTA; Målet er å identifisere alle mulige feilmodus, selv om de ikke har en farlig effekt (dvs. du må utarbeide en produktmanual). Aktivets ytelse er forutsigbar og krever ikke mye menneskelig inngripen, noe som gjør det er mer sannsynlig at du vil kunne katalogisere alle feilmodus.

Kapittel 3. Teknisk og operativ sikkerhet

Oppbyggingen av kapitlet

Ved oppbyggingen av dette kapitlet har utvalget som lagde loven valgt å følge skipet fra en prosjekteringsfase, gjennom en bygge og utrustningsfase til en driftsfase. Mens utvalget har valgt å gjøre reguleringen av de første fasene relativt knapp i lovteksten, og overlatt de nærmere reglene til forskrifter, er lovreguleringen av driftsfasen gjort meget mer detaljert og konkret. Det skyldes at myndighetsreguleringen av driftsfasen dekker over mange ulike forhold, som det ville være uheldig å søke å samle i mer generelle lovbestemmelser. Slik det nå er gjort, enkelte bestemmelsene er gitt en hensiktsmessig avgrensning.

Brukerne av loven får klare retningslinjer med henhold til hvilke krav som stilles, og også en god antydning om på hvilke områder det kan forventes å foreligge utfyllende forskrifter til de enkelte funksjonskravene i lovteksten. Reguleringen av driftsfasen faller for øvrig i to avgrensede deler, én del med krav til håndteringen av skipet som sådan og en annen del med formelle krav til de som har sitt arbeid om bord.

§ 9. Teknisk sikkerhet

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.

Kommentar:

Første ledd stiller krav til prosjektering, bygging og utrustning. Ved å nevne disse begrepene, har utvalget ment å dekke alle forhold ved skipets tekniske sikkerhet. I «prosjektert» ligger blant annet krav til planleggingen av skipets konstruksjon dokumentert gjennom tegninger og tekniske beregninger. Allerede på dette stadiet stilles det krav i forhold til teknisk sikkerhet, ettersom det som regel vil være for sent å bygge sikkerhet inn på et senere tidspunkt. I dag er det krav om at tegninger og annen dokumentasjon vedrørende bygging av skipet skal sendes til Sjøfartsdirektoratet. I «bygget» ligger at skipet må oppfylle krav i henhold regler om bygging av skipet i «utrustet» ligger blant annet krav til skipets redningsutstyr, for eksempel livbåter, livbøyer og redningsvester.

Faste navigasjonshjelpemidler som radaranlegg, kompassanlegg, farts og distansemåleranlegg, samt radioanlegg og lignende, vil også være omfattet av kravet til skipets utrusting.. Det samme gjelder navigasjonshjelpemidler som for eksempel sjøkart. Departementet gir hjemmel til å gi regler om bruken av navigasjonshjelpemidler. Internasjonalt er dette regulert i SOLAS kapittel IV om radiokommunikasjon og kapittel V om sikkerhet i forhold til navigering. Kravene til skipets prosjektering, bygging og utrustning er relative. De skal være tilfredsstilt på en slik måte at skipet i forhold til sitt formål og fartsområde gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier. «Formål» henspeller 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» henspeller på hvor skipet skal seile.

Det vil stilles strengere krav til skip som skal krysse Atlanterhavet enn til skip som skal seile i indre Oslofjord. «Formål» og «fart» må for øvrig også sees i sammenheng. Kravene som stilles kan derfor være forskjellige avhengig av om skipet bare skal anvendes til sommerseilas eller hele året. Målestokken i forhold til kravene om teknisk sikkerhet er at skipet skal gi betryggende sikkerhet både for liv og helse, for miljø og for materielle verdier. 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.

Som med andre former for transport vil det alltid være en viss risiko knyttet til skipsfart, men denne risikoen skal gjøres minst mulig. Skipets styrke, integritet, 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 værsituasjoner.

§ 12. Last og ballast

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.

Kommentar:

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. Annet ledd gjelder selve laste og losseoperasjonen.



ULYKKER VED LASTING OG LOSSING

Ulykker i forbindelse med lasting og lossing av skip er ikke uvanlig, og det er viktig at både rederiet, skipsfører og de som arbeider med dette er seg bevisste farepotensialet i arbeidet de utfører.

Det er derfor i annet ledd første punktum særskilt fastsatt at lastingen og lossingen for øvrig, det vil si 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 lastingen 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 for at de anvendes på riktig måte.

§ 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:

- a) hvilke sertifikater et skip skal være utstyrt med,
- b) utstedelse, gyldighet og vilkår,
- c) adgang til å fravike kravene i første og annet ledd,
- d) anerkjennelse av utenlandske sertifikater.

Kommentar:

Første ledd første punktum oppstiller en plikt for skipet til å ha de sertifikater som fremgår av forskrifter fastsatt i medhold av loven. Annet punktum fastsetter hva som skal regnes som sertifikat, nemlig enhver offentlig dokumentasjon på at skipet tilfredsstiller krav som er fastsatt i eller i medhold av loven.

Det er altså 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: Det er hensiktsmessig med ett fellesuttrykk på skipets offentlige dokumentasjon. Bemanningsoppgave er et eksempel på en tillatelse som alle passasjerskip uansett størrelse og lasteskip på 50 bruttotonn og derover skal ha, selv om bemanningsoppgaven ikke kalles sertifikat. Et annet eksempel er kontrollbok for løfteinnretninger etter forskrift 17. januar 1978 nr. 4 om laste og losseinnretninger på skip § 14. Rederiets godkjennelsesbevis for sikkerhetsstyring kan også nevnes.

En rekke passasjerskip skal være drevet av rederi med slikt godkjennelsesbevis, på engelsk Document of Compliance. Dette godkjennelsesbeviset utstedes av Sjøfartsdirektoratet eller klassifikasjonsselskapene. Annet ledd første punktum sier hva sertifikatet skal vise, nemlig at skipet oppfyller de offentlige kravene fastsatt i eller i medhold av loven på det tidspunktet sertifikatet ble utstedt.



SERTIFIKATET

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 melding om dette, slik at nytt sertifikat blir utstedt.

Bokstav a) gir hjemmel til å fastsette hvilke sertifikater et skip skal være utstyrt med. Sentrale sertifikater er sikkerhetsstyringssertifikat, fartssertifikat, passasjersertifikat, lastelinjesertifikat, sikkerhetssertifikat for konstruksjon av lasteskip og sikkerhetssertifikat for utstyr.

Etter bokstav b) kan departementet gi forskrifter om sertifikatenes utstedelse, gyldighet og vilkår. Dette er forhold som kan variere fra skip til skip og som det er hensiktsmessig å regulere i forskrift.

Bokstav c) fastsetter at departementet kan gi forskrifter om adgang til å fravike kravene etter første og annet ledd.

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. Fordi IMOs konvensjoner ikke regulerer disse spørsmålene, står norske myndigheter i prinsippet fritt til å fastsette krav. Gjennom forordning 789/2004/EF om overføring av laste og passasjerskip mellom skipsregistre i EU, er det stilt forenklete krav til overføring av skip mellom EUs registre, med sikte på å gjøre EUs registre mer attraktive. Det følger av forordningen at visse typer passasjer og lasteskip skal ha rett til å få utstedt tilsvarende sertifikater som de hadde i det forrige registeret innenfor EØS området. En flaggstat i EØS området kan ikke nekte registrering og påfølgende sertifikatutstedelse, så lenge konstruksjon og utstyr er i henhold til internasjonale konvensjoner. Bestemmelsen gir nødvendig hjemmel for å gjennomføre EU for ordningen i norsk rett.

§ 14. Navigering

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:

- a) sjøveisregler,
- b) bruk av navigasjonshjelpemidler,
- c) skipsbøker samt andre skipspapirer,
- d) tiltak hvor skipet eller et annet skip er i havsnød,
- e) tiltak for å trygge skipet under krig, krigsfare og lignende forhold.

Kommentar:

Første ledd fastsetter at skipet skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier. Skipet skal med andre ord 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, må ivaretas og i det hele må de som har sitt arbeid om bord, utvise den nødvendige årvåkenhet og påpasselighet. Er det gitt særskilte regler om navigering i de farvann skipet seiler, må skipet følge dem, hva enten disse reglene er internasjonale, regionale, nasjonale eller lokale. Annet ledd gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om sikker navigering.

Bokstav a) gjelder sjøveisregler. Hjemmelen til å gi nærmere regler om sjøveisregler er i dag i sjøloven § 506. Etter sjøloven § 506 nr. 1 kan Kongen gi regler om hva som skal iakttas om bord for å trygge navigeringen og unngå at skip støter sammen.

Bokstav b) gjelder bruk av navigasjonshjelpemidler. Det er betjeningen av navigasjonshjelpemidlene som vil være relevant i forhold til forskrifter som gis med hjemmel b). Hvilke navigasjonshjelpemidler skipet skal være utstyrt med,

Etter bokstav a) kan det gis forskrifter om utstedelse og gradering av sertifikater. Her videreføres sertifiseringsloven, hvoretter Kongen kan gi bestemmelser om utstedelse og gradering av sertifikater samt om tidsbegrenset gyldighet, og om de rettigheter det enkelte sertifikat gir innehaveren.

Etter bokstav b) kan det gis forskrifter om nødvendig dokumentasjon. I dette ligger i hovedsak dokumentasjon som ikke gjelder sertifikater, eller dokumentasjon som kan være en forutsetning for å få sertifikat, for eksempel kursbevis og lignende dokumenter.

Bokstav c) gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om anerkjennelse av utenlandske sertifikater. Dette er en videreføring av sertifiseringsloven § 4 nr. 2 og nr. 3, hvoretter Kongen kan bestemme at innehaver av sertifikat utstedt av myndighet i annet land kan gjøre tjeneste på norsk skip, borefartøy eller andre flyttbare innretninger i sjøen og fastsette regler om utstedelse av dokument som bevitner adgangen til slik tjeneste.

Bokstav d) gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om kvalifikasjonskontroll. Dette er en videreføring av sertifiseringsloven § 5 nr. 1, som gir Kongen hjemmel til å fastsette regler om kontroll med at vilkårene for oppnåelse av sertifikat eller opprettholdelse av de rettigheter sertifikatet gir er oppfylt, herunder at sertifikatinnehaber skal godtgjøre at gjeldende kvalifikasjonskrav er tilfredsstilt. Bestemmelsen hjemler også kontroll med utdanningsinstitusjoner i stater som bidrar med sjøfolk til norske skip.

Etter bokstav e) kan departementet gi forskrifter om adgangen til å trekke sertifikater. Her videreføres sertifiseringsloven § 5 nr. 2, som fastsetter at Kongen kan sette sertifikat eller liknende bevis ut av kraft dersom innehaveren ikke lenger fyller vilkårene for å gjøre den tjeneste sertifikatet gjelder

§ 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.

Kommentar:

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 tilfredsstillere kravene til minimumsbemanning.

Minimumsbemanningen tilsvarer 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 hvilken årstid det er snakk om, erfaringen til bemanningen kunne få betydning. Annet ledd stiller krav til vaktholdet om bord. 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 uvedkommende får adgang.

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. I dag er vakthold hjemlet i sjøloven § 506 nr. 1, men siden vakthold er av stor sikkerhetsmessig betydning, er det naturlig at regelen om vakthold ligger i skipssikkerhetsloven. De typiske vaktene på skipet er bro, maskin og radiovakt. Brovaktfunksjonene omfatter navigering, manøvrering, kommunikasjon, styring og utkikk. Maskinvakt innebærer at vedkommende som er på vakt skal være umiddelbart tilgjengelig og klar til å betjene maskinrom.

Når skipet ligger i havn skal det dessuten være dekksvakt. Reglene om vakthold i norsk rett er knyttet opp mot den internasjonale konvensjonen om normer for opplæring, sertifikater og vakthold, STCW konvensjonen (International Convention of Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers). 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. radiovakthold i konvensjonen og STCW koden skal følges.

§ 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:

- a) utstedelse og gradering av sertifikater,
- b) nødvendig dokumentasjon,
- c) anerkjennelse av utenlandske sertifikater,
- d) kvalifikasjonskontroll,
- e) adgang til å inndra sertifikater,
- f) adgang til å fravike kravene etter første ledd,
- g) mønstring.

Kommentar:

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. Dette er en videreføring av sertifiseringsloven § 1 om sertifikatplikt, hvoretter Kongen kan bestemme at den som skal gjøre tjeneste på norsk skip, borefartøy og andre flyttbare innretninger i sjøen, må ha sertifikat eller liknende bevis for vedkommende stilling.



KRAV

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. Videre i bestemmelsen er det gitt eksempler på hva som utgjør nødvendige krav for å få utstedt sertifikat, nemlig alder, tjeneste, helsetilstand, utdanning, språk og opplæring. Annet ledd gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om sertifikatpliktige stillinger og om kvalifikasjoner.

Bokstav a) til f) gir eksempler på hva det er naturlig at det gis forskrifter om. Oppregningen er ikke uttømmende.

Etter bokstav a) kan det gis forskrifter om utstedelse og gradering av sertifikater.

Etter bokstav b) kan det gis forskrifter om nødvendig dokumentasjon. I dette ligger i hovedsak dokumentasjon som ikke gjelder sertifikater, eller dokumentasjon som kan være en forutsetning for å få sertifikat, for eksempel kursbevis og lignende dokumenter.

Bokstav c) gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om anerkjennelse av utenlandske sertifikater.

Bokstav d) gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om kvalifikasjonskontroll. Etter bokstav e) kan departementet gi forskrifter om adgangen til å trekke sertifikater.

Bokstav f) gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om adgangen til å fravike kravene etter første ledd. I dag gir kvalifikasjonsforskriften § 14 Sjøfartsdirektoratet adgang til i enkelttilfeller, etter skriftlig søknad, å fravike kvalifikasjonsforskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre et slikt fravik nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fraviket kan dessuten bare skje når det ikke er i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 17. Helsekrav

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 skikkethet, helseerklæring og legeundersøkelser, herunder om:

- a) minimumskrav til helse, syn og hørsel for ulike stillinger,
- b) helseerklæring,
- c) godkjenning av leger,
- d) klagenemnd,
- e) innberetning av yrkesskader og yrkessykdommer,
- f) adgang til å fravike kravene etter første ledd.

Kommentar:

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 vedkommende helse (sykdommer og tilstander, inklusive syn og hørsel) er i orden.

Kravet om psykisk skikkethet innebærer blant annet 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 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.

I dag er helseerklæringen som hovedregel gyldig i to år, 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 a) gir departementet hjemmel til å gi forskrift om minimumskrav til helse, syn og hørsel for ulike stillinger. Dagens regelverk på dette området bygger på direktiv 2001/25 EØF, som blant annet stiller helsekrav til personell på skip. Direktivet er implementert i norsk rett i nevnte forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip og vedlegget til denne. Når arbeidstakeren oppfyller de krav som er satt til helse, syn og hørsel, skal helseerklæring utstedes.

Bokstav b) gir departementet hjemmel til å gi forskrift om helseerklæring.

Bokstav c) gjelder godkjenning av leger og klagenemnd. For å kunne praktisere som sjømannslege er det i dag blant annet krav om at man undersøker et visst antall sjømenn i året.. Det vil være naturlig at forskrifter om klagenemnd også hjemler regler om klageadgang, for eksempel på grunn av nektelse av helseerklæring. Har sjømannslegen truffet vedtak om begrenset helseerklæring, udyktighet og midlertidig udyktighet, bør den som arbeider om bord ha mulighet til å klage over vedtaket. Slik klageadgang er i dag regulert i forskriftene § 18, som avviker fra forvaltningslovens opplegg. Bokstav d) gjelder innberetning av yrkesskader og yrkessykdommer. Bokstav e) gir departementet hjemmel til å gi forskrift om adgang til å fravike kravene etter første ledd. Det kan tenkes særskilte situasjoner hvor det vil være behov for å gjøre unntak.

§ 18. Minstealder

MINSTEALDER

Den som har sitt arbeid om bord må ha fylt 16 år.

Departementet kan gi forskrift om minstealder, herunder om:

- a) høyere minstealder for visse fartsområder, skip og stillinger,
- b) særskilte vilkår for at personer mellom 16 og 18 år kan tjenestegjøre om bord, og særlige vernetiltak for disse,
- c) adgang til å fravike kravene etter første ledd.

Kommentar:

Etter første ledd må den som har sitt arbeid om bord på skip ha fylt 16 år. 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. 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 vernetiltak for disse.. Der er imidlertid aldersintervallet 16 til 20 år.

Hensynet er å beskytte ungdom mot enkelte operasjoner, nattarbeid og lignende. I fremtiden bør det etter utvalgets oppfatning være tilstrekkelig å ha særregler for de som er under myndighetsalderen. I tilknytning til ILOs rammekonvensjon diskuteres en 18 års grense. Det er ingen ILO regler som binder Norge til særregler for dem mellom 18 og 20 år. Etter bokstav c) kan departementet gi forskrifter om adgangen til å fravike kravene etter første ledd. I visse tilfeller bør ungdom under 16 år kunne få adgang til å tjenestegjøre på skip, for eksempel som ledd i skolegang eller utdanning.

Kapittel 4. Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet.



Kapitlet om personlig sikkerhet inneholder både regler som direkte knytter seg til sikkerheten for de som arbeider om bord, og regler som har overtoner mot arbeidsmiljøregler, men som likevel har et klart sikkerhetsmessig perspektiv.

§ 21. Sikkerhetsinnretninger og utstyr

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 og sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø 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.

Kommentar:

Første ledd første punktum stiller krav om at skipet skal ha nødvendige innretninger og utstyr til vern av liv og helse for de som arbeider om bord. Med innretninger og utstyr siktes det bant annet 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. Bokstav a) gjelder forskrifter om lysforhold om gode lysforhold og, om mulig, dagslys og utsyn. Bokstav b) gjelder forskrifter om klima. Med klima siktes det til momenter), som fastsetter at det skal sørges for at klimaet under dekk og i overbygninger er fullt forsvarlig med hensyn til luftvolum, ventilasjon, fuktighet, trekk, temperatur og lignende. Her er begrepet forurensning brukt i arbeidsmiljøsammenheng og ikke i betydningen forurensning av det ytre miljø.. Det skal særlig sørges for at forurensning i form av støv, røyk, gass, damp, sjenerende lukt og stråling så vidt mulig unngås og aldri forekommer i helsefarlig omfang. Bokstav d) gjelder forskrifter om fysiske faktorer. Begrepet fysiske faktorer er nytt i skipssikkerhetsloven og 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) om forurensning, fordi stråling også kan defineres som forurensning. Bokstav e) gjelder forskrifter om rømningsveier hvor det skal sørges for at brann og eksplosjonsfare forebygges og at det er tilstrekkelige rømningsveier i tilfelle brann, eksplosjon og andre ulykker. Bokstav f) gjelder forskrifter om verneinnretninger. h) om at tekniske innretninger og utstyr på skipet er konstruert med verneinnretninger, slik at de ombordværende er vernet mot skader på liv og helse, samt at uheldige belastninger ved støy, vibrasjon, ubekvem arbeidsstilling og lignende unngås.

§ 22. Tilrettelegging og utføring av arbeidet om bord

TILRETTELEGGING OG UTFØRING AV ARBEIDET

Arbeidet om bord skal tilrettelegges og utføres slik at hensynet til liv, helse og 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 eller for å sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø, 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,
- e) tilrettelegging av arbeidssituasjonen for dem som har sitt arbeid om bord for å gi mulighet for variasjon, for faglig og personlig utvikling og for selvbestemmelse,
- f) nødvendig informasjon, medvirkning og kompetanseutvikling under omstillingsprosesser,
- g) tiltak for å sikre et godt psykososialt arbeidsmiljø,
- h) plikt til å samarbeide med andre om arbeidsmiljøet om bord,
- i) plikt til å legge forholdene til rette for varsling.

Kommentar:

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 ivaretatt på en god og hensiktsmessig måte. I skipssikkerhetsloven vil plikten ligge både på rederiet og på skipsføreren. Rederiet har en overordnet plikt til å påse at bestemmelsen etterleves, mens skipsføreren skal sørge for at arbeidet er sikkerhetsmessig forsvarlig tilrettelagt. Tilrettelegging vil omfatte en rekke forskjellige tiltak, alt fra å sette opp fornuftige vaktliste, å sette mannskapet til arbeidsoppgaver de er egnet for og til å sørge for at de som jobber om bord har det riktige verneutstyret. Enkelte av tiltakene vil også kunne omfattes av andre bestemmelser i loven. Henvisningen til et psykososialt arbeidsmiljø er ble i skipssikkerhetsloven. Det ble gjort fordi man i de senere år er blitt klar over at det psykososiale miljøet har mye større effekt på sikkerheten for dem som arbeider om bord og for skipet som sådan, enn tidligere antatt. I kravet til ivaretagelse av et psykososialt arbeidsmiljø ligger blant annet 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.

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. Annet ledd fastsetter at departementet gir forskrifter om de krav som stilles etter første ledd for å unngå eller redusere farer forbundet med arbeidet. Bokstav a) gjelder kartlegging av farene og iverksettelse av hensiktsmessige tiltak. Farene kan for eksempel bestå i farlige stoffer som kjemikalier, biologiske faktorer, eksplosiver, stråling og liknende. I dag gir **forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip** nærmere regler om vern av arbeidstakere mot eksponering for kjemikalier og biologiske faktorer. Farene vil kunne bli kartlagt gjennom risikovurderinger som foretas som et ledd i sikkerhetsstyringssystem. Risikovurderinger er også et viktig element i forhold til de arbeidsoperasjonene som skal utføres. På bakgrunn av disse vurderingene skal det iverksettes tiltak for å unngå eller redusere de farene som blir påvist. Skal slike risikovurderinger og tiltak ha noen effekt, må de som har sitt arbeid om bord få informasjon om de farer som finnes og veiledning og øvelse i å unngå dem. Bokstav c) om at departementet gir forskrifter om tilgjengelighet av hensiktsmessig sikkerhets og verneutstyr. Med sikkerhets og verneutstyr menes personlig verneutstyr som hjelmer, tettsittende briller, hørselsvern, arbeidsflyteveste, sikkerhetsseler og vernefottøy. Forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip har i kapittel 3 regler om personlig verneutstyr.

§ 23. Arbeidstid

ARBEIDSTID

Den alminnelige arbeidstiden skal være 8 timer i døgnet, med ett døgns 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.

Kommentar:

Første ledd fastsetter at den alminnelige arbeidstid skal være 8 timer i døgnet, med ett døgns 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. Annet ledd første punktum gir departementet hjemmel til i forskrift å fravike første ledd. Fravik kan gjøres for skip i innenriks rutefart med skift eller vaktordninger og for skip med bruttotonnasje under 300. Tredje ledd gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om de krav som stilles etter første ledd, herunder om ekstraarbeid som følge av sikkerhetsmessige forhold, og om muligheten for å gjøre unntak for visse stillinger. 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.

§ 24. Hviletid

HVILETID

Hviletiden skal minst være 10 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 24 timer, og 77 timer i en hvilken som helst periode på 168 timer.

- Hviletiden kan deles opp i to perioder, hvorav én skal være på minst 6 timer.
- Intervallet mellom fortløpende hvileperioder skal ikke overstige 14 timer.

Bestemmelsene i første ledd gjelder ikke ved nødssituasjoner eller ved arbeid som følger av mønstringer eller øvelser pålagt i eller i medhold av lov. Bestemmelsene i første ledd gjelder heller ikke for vaktgående personell eller personell som har spesielle oppgaver knyttet til sikkerhet, beredskap eller hindring av forurensning ved arbeid som følger av overordnede driftsforhold.

Unntak fra bestemmelsene i første ledd kan fastsettes i bindende tariffavtale. Ved fastsettelsen skal det tas hensyn til sjøfolkene helse og sikkerhet, herunder behovet for hvile.

For sjøfolk som inngår i brovakt eller maskinvakt, eller som har spesielle oppgaver knyttet til sikkerhet, beredskap eller hindring av forurensning, kan det i tariffavtale kun fastsettes unntak fra første ledd på følgende vilkår:

a) Den ukentlige hviletiden kan reduseres til 70 timer i perioder av inntil to ukers varighet. Tidsrommet mellom to unntaksperioder skal minst være dobbelt så langt som unntaksperioden.

b) For inntil to døgn per uke kan den daglige hviletiden deles opp i inntil tre perioder hvorav én skal være minst seks timer, og ingen av de andre to mindre enn én time. Tidsrommet mellom to påfølgende hvileperioder skal ikke overstige 14 timer. For personell på passasjerskip med skiftordning i fartsområde 1 og 2 kan tilsynsmyndigheten fastsette unntak fra første ledd utover de begrensninger som er nevnt i fjerde ledd. Det kan fastsettes nærmere vilkår for unntaket, og det skal foreligge en begrunnet uttalelse fra berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner før unntak fastsette

Kommentar:

Første ledd første punktum fastsetter at hviletiden skal være minst 10 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 24 timer, og 77 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 168 timer. Annet punktum fastsetter at hviletiden kan deles i to perioder, hvorav én skal være på minst 6 timer. Etter tredje punktum skal intervallet mellom fortløpende hvileperioder ikke overstige 14 timer. Annet ledd. Den innebærer at det kan gjøres unntak fra bestemmelsens første ledd, uten at det er nødvendig å oppfylle vilkårene i tredje ledd om tariffavtale. Etter tredje ledd første punktum kan bestemmelsene i første og annet ledd fravikes i tariffavtale. Tredje ledd annet punktum fastsetter at det for personer som inngår i bro eller maskinvakt likevel ikke kan avtales at hviletiden i første ledd skal være mindre enn 6 sammenhengende timer over en periode på 48 timer, og mindre enn 70 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 168 timer. Ordet «avtales» i tredje ledd annet punktum refererer seg til tariffavtalen i første punktum. Tariffavtalen for personer som inngår i bro eller maskinvakt kan altså ikke bestemme at hviletiden i første ledd skal være mindre enn det som fremgår av bestemmelsen. Fjerde ledd gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om hviletid, herunder om fravik fra bestemmelsene i første og annet ledd. Et eksempel på slik forskrift om hviletid er forskrift 8. juli 2002 nr. 968 om arbeidsordninger, registrering og kontroll av hviletid om bord på skip. Utvalget vil generelt påpeke at en rekke av detaljreglene i i lov om arbeidstiden og hviletiden på skip vil måtte videreføres i forskrifts form, fordi de gjennomfører internasjonale forpliktelser. Bokstav a) åpner for at hviletidsreglene i loven kan fravikes for passasjerskip med skiftordning i innenriks fart etter at de berørte sjømanns og rederiorganisasjoner er hørt. Bokstav b) gjelder fravik på fiske og fangstfartøyer.

§ 25. Bo- og fritidsmiljø

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.

Kommentar:

Første ledd første punktum fastsetter at de som arbeider om bord skal ha tilfredsstillende bo og fritidsmiljø. Dette kravet utdypes og spesifiseres nærmere i annet og tredje punktum. Annet punktum fastslår at det skal være tilstrekkelig med lugarer, oppholdsrom, spiserom, rom for å tilberede mat, rom for personlig hygiene og sykerom, mens tredje punktum setter som krav at rommene skal være tilstrekkelig store, og innredet og utstyrt slik at det sikres et godt arbeidsmiljø. Hensynet til godt arbeidsmiljø. Uttrykket «godt arbeidsmiljø» henspiller bare på arbeidsmiljø i sikkerhetsmessig betydning. Det vil si at rommene skal være av en slik standard at de som jobber om bord for eksempel får sove godt, slik at de kan gjøre en god og sikker jobb på skipet. Etter annet ledd kan departementet gi forskrifter om de krav som stilles etter første ledd. Ved fastsettelsen av kravene skal det tas hensyn til hvor mange som arbeider om bord og skipets størrelse, konstruksjon, fartsområde og øvrige forhold.

§ 26. Forpleining

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.

Kommentar:

Første ledd første punktum 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 nok mat av vanlig kvalitet. Plikten til å sørge for at mannskapet får god og tilstrekkelig kost ligger hos rederiet og ikke hos skipsføreren. Annet punktum fastsetter at for å sikre kravet etter første punktum skal skipet i nødvendig utstrekning være utstyrt med proviant, kjøle og fryserom. Uttrykket «i nødvendig utstrekning» viser at det ikke er noen absolutt plikt å ha slike rom; det kreves bare dersom det er nødvendig. På skip som seiler korte turer, for eksempel i forbindelse med turist eller kysttrafikk, kan det tenkes at det ikke vil være behov for proviant, kjøle eller fryserom. Annet ledd fastsetter at drikkevannet om bord skal være lett tilgjengelig, tilstrekkelig og av god kvalitet. Godt drikkevann er viktig for sikkerheten om bord på skipet, fordi det sikrer at de som arbeider om bord ikke blir syke og dermed ikke kan ivareta oppgaver av betydning for sikkerheten.

§ 28. Verneombud og arbeidsmiljøutvalg

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

Kommentar:

Første ledd første punktum fastsetter at det skal være organisert verne og miljøarbeid på skip. Et slikt organisert verne og miljøarbeid vil fremme sikkerhet i større grad enn et mer tilfeldig og situasjonspreget arbeid. Videre vil et organisert arbeid forhåpentligvis gjøre det lettere for de som arbeider om bord å påta seg jobben som verneombud. Det er rederiet som er ansvarlig for å organisere verne og miljøarbeidet på skipet. Med rederiet som hoved pliktsubjekt etter ny skipssikkerhetslov er det imidlertid naturlig at rederiet sørger for verne og miljøarbeidet. I kravet om at verne og miljøarbeidet skal være organisert, ligger også et krav om at verneombudet og medlemmer i samarbeidsorganet skal få nødvendig opplæring.. Utgiftene til å organisere og lære opp folk i verne og miljøarbeid skal rederiet dekke.. Etter første ledd annet punktum skal det velges verneombud av og blant de ansatte og opprettes et samarbeidsorgan.

Å velge verneombud er en del av «organisert verne og miljøarbeid». For en nærmere beskrivelse av verneombudets og samarbeidsorganets oppgaver. Annet ledd gir departementet hjemmel til å gi forskrifter om verne og miljøarbeid. I dag er slike regler gitt i forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip kapittel 5. Annet ledd bokstav a) til c) gir eksempler på hva det kan tenkes blir gitt forskrifter om. Bokstav a) fastsetter at departementet gir forskrifter om verneombuds oppgaver og rettigheter. En viktig rettighet for verneombudet er retten til midlertidig å stanse farlig arbeid ifølge forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse på skip § 57. Bokstav b) gjelder samarbeidsorganets sammensetning og oppgaver. Et slikt organ settes normalt sammen av flere verneombud og av skipsfører, maskinsjef, stuert og eventuelt sikkerhetsoffiser. Oppgavene til samarbeidsorganet er for en stor del sammenfallende med oppgavene til verneombudet. Bokstav c) fastsetter at departementet gir regler om samordning av verne og miljøarbeid. Med dette menes bl.a. regler om at rapporter om skader, ulykker etc. skal gjennomgås og evalueres, slik at det sikkerhetsfremmende arbeidet kan utvikles.. Slike regler kan gis med hjemmel i annet ledd bokstav c). Bokstav d) fastsetter at bestemmelsen i første ledd kan fravikes for visse skip. Bakgrunnen for å gi hjemmel til å fravike reglene er at noen skip har så få som arbeider om bord at det ikke er hensiktsmessig med verneombud.

Kapittel 5. Miljømessig sikkerhet

KAPITLET

Kapitlet inneholder regler om forhold ved skipet som skal gjøre det til et miljømessig sikkert skip, slik at det ikke utgjør en trussel mot det ytre miljø."

Kapitlet er bygget opp slik at det fastslår at det alminnelige forbudet mot forurensning av det ytre miljø fra skip. Deretter fastsetter de påfølgende paragrafene hvordan dette skal kunne oppnås. Hvordan skipet skal være prosjektert, bygget og utrustet for å unngå forurensning, mens det fastslår at driften av skipet skal være lagt opp og gjennomført på en slik måte at forurensning fra skipet unngås. De tre neste paragrafene tar opp enkelte særskilte spørsmål. Det stillers krav om at skipet skal ha nødvendig beredskap, herunder en beredskapsplan, for å avverge eller begrense virkningene av forurensning fra skipet, og at det straks skal rapporteres om forurensning eller fare for forurensning. Det pålegges skipet å levere skadelige stoffer til mottaksanlegg på land, med mindre stoffene kan håndteres på annen forsvarlig måte.

Kapittel 6. Sikkerhets- og terrorberedskap

KAPITLET

Kapitlet inneholder bestemmelser som skal sikre skipet mot terrorhandlinger og lignende gjennom kontroll av personer, last også videre 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.

Lovforslagene baserer seg på IMOs regelverk for terrorberedskap (den såkalte 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 øke sikkerheten i internasjonal skipsfart samt beskytte tilhørende havnefasiliteter. Lovutkastet regulerer imidlertid bare forholdet til skip. Samtidig har lovutkastet et noe videre siktemål enn koden og forordningen, ved at det også gir regler om opprettholdelse av ro og orden om bord generelt.

Grunnlag:

PIRATVIRKSOMHET

Skip har i mange år vært utsatt for piratvirksomhet, og det synes i de senere år å ha vært et økende problem.

Piratangrep forekommer særlig i Malakkastredet og farvannene rundt Indonesia, Gulehavet, Sør Kinahavet og Brasil samt i farvannene utenfor Elfenbenskysten til Nigeria. IMO har derfor i den senere tid engasjert seg betydelig i problemet med piratvirksomhet. På den annen side har rene terrorhandlinger mot skip heldigvis ikke vært mange.

EKSEMPLER

Eksempler er:

- angrepet på det italienske cruiseskipet Achille Lauro i 1985 og
- angrepet på den franske oljetankeren Limburg utenfor kysten av Yemen i oktober 2002.

Selv om terrorhandlingene i New York og Washington 11. september 2001 ikke rammet skip, synliggjorde de at terrorhandlingene også kan ramme skipsfarten. Skip, havner og maritime installasjoner må oppfattes som potensielle mål for terrorangrep, samtidig som skip kan tenkes anvendt som middel for terroraksjoner, for eksempel til transport av masseødeleggelsesvåpen.

På bakgrunn av internasjonale reaksjoner, ikke minst fra USA, vedtok IMOs generalforsamling allerede i november 2001 en resolusjon som understreket behovet for øket sikkerhet for å unngå terroraksjoner innen skipsfarten. I løpet av 2002 utarbeidet IMOs sjøsikkerhetskomite (MSC) forslag til et nytt omfattende regelverk, som ble vedtatt på en diplomatkonferanse i desember 2002. Regelverket ble inntatt som et nytt kapittel XI.2 i sjøsikkerhetskonvensjonen SOLAS.

Til kapitlet ble det også utarbeidet en ny kode, International Ship and Port Facility Security Code, ISPS koden. Koden består av to deler, der Del A inneholder bindende regler, mens Del B gir veiledende regler. I den utstrekning Del A fastsetter det, skal det likevel tas hensyn til de veiledende reglene. Formålet med det nye regelverket var å øke sikkerheten i internasjonal skipsfart og beskytte tilhørende havnefasiliteter. Dette skal skje gjennom et samarbeid mellom stater, rederier, skip og havneterminaler.

Det er forventet at det nye regelverket vil redusere mulighetene for at skipsfarten brukes som mål eller middel for terrorisme. Selv om operasjon av skip og havneanlegg vil bli dyrere og mer komplisert, så var det bred enighet om at det er ønskelig med et sett av regler av denne typen for å unngå terrorhandlingene mot skipsfarten. Når det gjelder skip, setter IMO regelverket krav til passasjerskip som kan føre mer enn tolv passasjerer og lasteskip over 500 bruttotonn, forutsatt at skipene går i internasjonal fart. I tillegg omfattes også flyttbare innretninger i en viss grad. Når det gjelder havneterminaler, setter IMO regelverket krav til alle havneanlegg som betjener skip i internasjonal fart, uansett eierskap. Det betyr at ikke bare offentlige/kommunale havner er omfattet, men også private havner, herunder industrihavner, oljehavner og forsyningsbaser, hva enten de er lokalisert i eller utenfor offentlig havnedistrikt.

Regelverket gjelder likevel bare de deler av et havneområde som betjener skip. Rederier/skip og havneterminaler har plikt til å opprette systemer for å kontrollere personer og last som befinner seg på skipene eller i terminalen. Det skal utarbeides sikkerhetsplaner og utpekes en sikkerhetsansvarlig. Skipene skal ha utstyr som automatisk identifikasjonssystem (AIS/LRIT) og terroralarm, og loggbok med opplysninger om flagg, registrert eier, klassifikasjonsselskap mv. I havneterminalene kan det være aktuelt med inngjerding av visse områder, med kontroll av innganger/utganger mv. De konkrete tiltakene som skal iverksettes, vil kunne variere for ulike typer av skip og terminaler, og vil også avhenge av sikkerhetsnivået for vedkommende skip eller terminal.

Regelverket innebærer omfattende forpliktelser for myndighetene både som flaggstater og kyststater. Det skal fastsettes sikkerhetsnivå for skip og terminaler, og gjennomføres utvidet kontroll av utenlandske skip. Sikkerhetsnivåene indikerer graden av beredskap fartøyene og havneanleggene skal innta. Det opereres med tre sikkerhetsnivåer, der nivå 1 er det normale nivået. Norske myndigheter skal sørge for viderefremming av fastsatte sikkerhetsnivåer til alle norskregistrerte skip og til skip som befinner seg i norsk havn eller som er på vei dit. I tillegg kan myndighetene kontrollere ankomne utenlandske skip ved en utvidet havnestatskontroll. Havneterminalene skal også kontrolleres av myndighetene.

Kapittel 7. Tilsyn

Kapittel 8. Forvaltningstiltak

Kapittel 9. Administrative sanksjoner

Kapittel 10. Straffansvar,

Kapittel 11. Øvrige bestemmelser.

Sjødyktighetsloven var i forandring hele tiden, i 1979 ble **kapittel 11 Om forurensning fra skip innført**. Dette for å gjennomføre MARPOL-konvensjonen i norsk rett. En rekke av bestemmelsene i kapitlet var utformet etter mønster fra MARPOL-konvensjonen. Kapitlet anga også reaksjonsmidler ved brudd på bestemmelser i forurensningskapitlet, midlertidig inngrep til sikring av formues straff og tvangsmulkt. Tvangsmulkt var mest praktisk og kunne ilegges for den som ikke etterkom pålegg gitt i medhold av bestemmelsene i kapitlet.

Kapittel 11 ble det eneste kapitlet i Sjødyktighetsloven som anga reaksjonsmidler men loven inneholdt ikke egne bestemmelser om straff ved overtredelse. Skipssikkerhetsloven favner vidt. Den gjelder for norske skip uansett hvor de befinner seg, og med de begrensninger som følger av folkeretten for utenlandske skip som befinner seg i norsk territorialfarvann, økonomisk sone og på kontinentalsokkelen. I tillegg gir loven

hjemmel til i forskrift å gi loven anvendelse for utenlandske skip også utenfor de nevnte områdene så langt folkeretten tillater det. Skipssikkerhetsloven viderefører og styrker fokuset på miljøet.

Dette kommer til uttrykk i skipssikkerhetsloven § 1 hvor å ivareta miljøet er inntatt som et av hovedformålene ved siden av å trygge liv, helse og materielle verdier. Det er videre inntatt et eget **kapittel 5 om miljømessig sikkerhet**. Skipssikkerhetsloven har som utgangspunkt at forurensning av det ytre miljø er forbudt, med mindre annet fremgår av lov eller forskrift. Skipssikkerhetsloven gir mulighet for å ta i bruk ulike typer virkemidler for å sikre etterlevelse av regelverket. Dette innebærer at reaksjonene bedre kan tilpasses til den overtredelse som har skjedd. Virkemidlene skipssikkerhetsloven gir anvisning på er **forvaltningstiltak (kapittel 8)**, den administrative sanksjonen **overtredelsesgebyr (kapittel 9)** og **straff (kapittel 10)**.

Kapittel 11. Øvrige bestemmelser.

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 det følgende og pluss en rekke endringer av andre lover.

En av hovedendringene ved skipssikkerhetsloven var innføringen av egne straffebestemmelser. Overtredelser av sjødyktighetsloven var tidligere sanksjonert i straffeloven kapittel 30 og 42. Det ble under arbeidet med straffeloven 2005 fremmet forslag om at den ikke burde inneholde egne kapitler med straffebud på sjøfartens område, men at dette skulle reguleres av særlovgivningen. Dette ble fulgt opp av Skipssikkerhetslovutvalget. En regulering i selve loven av reaksjonene ved overtredelse kan sees som en naturlig følge av lovgivers ønske om en helhetlig lovregulering på området.

Det var det særlig fire forhold som ble lagt vekt på ved utarbeidelsen av straffebestemmelsene.

For det første anvendte utvalget skadefølgeprinsippet. Det følger av dette prinsippet at de bestemmelsene som er straffesanksjoner er bestemmelser hvor overtredelse representerer en fare for skade på de interessene loven er ment å skulle sikre; liv og helse, miljø og materielle verdier.

For det andre ble subsidiaritetsprinsippet anvendt, og det ble da vurdert hvorvidt etterlevelse av lovens bestemmelser kunne sikres ved bruk av andre sanksjoner enn straff. Resultatet av denne vurderingen ble blant annet innføringen av den administrative sanksjonen overtredelsesgebyr for de mindre alvorlige overtredelsene.

For det tredje vurderte utvalget de interessene bestemmelsene skal verne om, nemlig liv og helse, miljø og materielle verdier, som såpass viktige for samfunnet at bruk av straff kan forsvares., og for det fjerde la utvalget til grunn at straff kun skal anvendes ved alvorlige overtredelser og innførte et vesentlighetskrav for straffansvar, samt endret skyldkravet fra forsett og simpel uaktsomhet, til forsett og grov uaktsomhet i de fleste tilfellene.

Resultatet ble lovens differensierte sanksjonssystem, med tre ulike kapitler; kapittel 8 om forvaltningstiltak, kapittel 9 om administrative sanksjoner og kapittel 10 om straffansvar. Dette differensierte og mer fleksible systemet har som formål å gi forvaltningen flere sanksjonsalternativer å velge mellom enn tidligere. Videre var det også lovgivers mening at innføringen av flere aktuelle sanksjonsmuligheter skulle ha som konsekvens at bruken av straff ble redusert Sanksjonene i skipssikkerhetsloven kan deles inn i to typer, de som virker fremover i tid og de som virker bakover i tid.

Sanksjoner som er ment å virke fremover kan karakteriseres ved at formålet er å fremtvinge oppfyllelse av pålegg eller tiltak gitt der lovens krav ikke er overholdt samt at regelverket overholdes i fremtiden. Denne typen sanksjoner finnes i skipssikkerhetsloven i kapittel 8 om forvaltningstiltak, herunder blant annet regler om illeggelse av tvangsmulkt og tilbakehold av skip. Den andre typen av sanksjoner, som er ment å virke bakover, skal virke som straff for en avsluttet overtredelse av lovens bestemmelser. I skipssikkerhetsloven er det kapittel 9 om administrative sanksjoner, og kapittel 10 om straffansvar som faller i denne kategorien. Etter bestemmelsene i kapittel 9 kan både rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord ilegges den administrative sanksjonen overtredelsesgebyr dersom vedkommende forsettlig eller uaktsomt har overtrådt nærmere bestemte bestemmelser i loven.

Hjemmelen til illeggelse av overtredelsesgebyr kan ilegges. Fordelen med innføringen av administrative sanksjoner i kapittel 9 er at disse sammenlignet med illeggelse av straff er tids- og kostnadsbesparende, samtidig som de har en pønalt karakter. Etter kapittel 10 kan den samme kretsen av aktører ilegges bøter eller fengsel for vesentlige overtredelser av lovens bestemmelser. De enkelte straffebudene er knyttet

pliktbestemmelsene i lovens kapittel 3, 4 og 5 om henholdsvis teknisk og operativ sikkerhet, personlig sikkerhet og miljø sikkerhet.

Straff og administrativ sanksjon (overtredelsesgebyr)

Forsettlig eller uaktsom overtredelse av forskrift eller enkeltvedtak fastsatt i medhold av sjødyktighetsloven kapittel 11 om forurensning fra skip, eller medvirkning til dette, kan i dag straffes med bøter eller fengsel inntil 4 måneder eller begge deler, med hjemmel i straffeloven § 427. I tillegg har dagens straffelov en sekkebestemmelse i § 339 nr. 2 som gir hjemmel for bøter for den som «overtredere nogen af offentlig Myndighed i Henhold til Lov og under Trusel med Straf given Forskrift». I tråd med Straffelovkommisjonens utredning, NOU 2002:4» Ny straffelov», vil overtredelser av skipssikkerhetsloven ikke reguleres i straffeloven, men i skipssikkerhetslovens kapittel 10.

Skipssikkerhetsloven er det lagt opp til et tydeligere skille mellom hvilke plikter rederiet har og hva som er pliktene til skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord. Tilsvarende er det ulike straffebestemmelser for overtredelser av disse pliktene begått av henholdsvis den som handler på vegne av rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord. Til sammenligning retter straffelovens § 427 seg i dag mot «den som (...) overtrer», mens aktsomhetsplikten i sjødyktighetsloven retter seg mot «enhver».

Det er altså ikke like tydelig hvem som har hvilke plikter og hvem som er strafferettslig ansvarlig etter dagens rettstilstand. Sjødyktighetsloven satt en relativt lav terskel for straffeforfølgning i sjøfartsforhold. For miljøovertredelser er skyldkravet, som nevnt, kun uaktsomhet. I skipssikkerhetsloven er terskelen for straffeforfølgning her hevet ved at skyldkravet er satt til grov uaktsomhet, i tillegg til at straff kun skal benyttes overfor overtredelser som er vesentlige.

Høyere straffeterskel må sees i sammenheng med at skipssikkerhetsloven innfører hjemmel for ilegging av overtredelsesgebyr. Skipssikkerhetsloven gir tilsynsmyndigheten en fakultativ adgang til å ilegge overtredelsesgebyr for forsettlig eller uaktsom overtredelse av nærmere angitte bestemmelser i loven eller forskrifter gitt i medhold av disse, kapittel 9 § 55. Overtredelsesgebyr. Skipssikkerhetsloven gir også tilsynsmyndigheten en adgang til å ilegge overtredelsesgebyr overfor rederiet som juridisk person, (kapittel 9 § 55) Rederiet vil kunne ilegges overtredelsesgebyr selv om overtredelsesgebyr ikke kan ilegges noen enkeltperson.

Overtredelsesgebyr skal videre kun ilegges for overtredelser som ikke er vesentlige. Dette er overtredelser hvor det i dag kan være aktuelt med bøtestraff. På denne måten legger skipssikkerhetsloven opp til et mer nyansert og effektivt sanksjonssystem. På bakgrunn av dette må det foretas en vurdering av overtredelsens vesentlighet for å avgjøre om straff eller overtredelsesgebyr er den passende reaksjonsformen. Ved vurderingen av om en overtredelse er vesentlig skal det, ifølge lovens § 69 (kapittel 10) særlig legges vekt på overtredelsens omfang og virkninger og utvist skyld.

Nærmere om ansvarssubjektene

Skipssikkerhetsloven er rederiet hoved pliktsubjekt. Skipssikkerhetsloven gir hjemmel for straff for den som handler på vegne av rederiet, og legger samtidig til rette for større bruk av foretaksstraff med hjemmel i straffeloven § 48a. Merk at dersom en annen enn den som er å anse som rederi, etter loven reelt sett ivaretar aktuelle driftsfunksjoner, vil denne også være ansvarssubjekt, slik som § 69. Skipssikkerhetsloven legger imidlertid fremdeles noen selvstendige plikter på skipsføreren.

Dette gjelder forhold hvor skipsføreren er nærmest til å ta ansvaret, for eksempel når det gjelder plikten til å sørge for varsling, tiltak og etterfølgende rapport ved forurensning, §§ 65, 37 og 34. Normalt vil skipsføreren da være straffansvarlig alene. Rederiet har imidlertid alltid en overordnet plikt til å påse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med regelverket, inkludert å påse at alle, herunder skipsføreren, som har sitt arbeid om bord etterlever regelverket. Rederiet skal dessuten sørge for at alle har mulighet til å oppfylle sine forpliktelser etter loven. Denne plikten, som er beskrevet i lovens § 6, er ikke straffesanksjonert som sådan, men overtredelsesgebyr kan ilegges med hjemmel i § 55.

Straff kan imidlertid ilegges aktører som handler på vegne av rederiet dersom overtredelsen kan tilskrives brudd på rederiets plikter når det gjelder etablering, gjennomføring og videreutvikling av et sikkerhetsstyringsystem. Andre som har sitt arbeid om bord kan ilegges straff for brudd på sin medvirkningsplikt i tilknytning til driften av skipet § 66. Overtredelsesgebyr kan ifølge § 55 ilegges henholdsvis den som handler på vegne av rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord. Overtredelsesgebyr kan videre ilegges rederiet som sådan med hjemmel i § 56. Denne bestemmelsen er utarbeidet etter mønster

fra ny forvaltningslov § 51, som igjen er bygget opp etter mønster fra straffelovens regler om foretaksstraff i § 48a. I forhold til overtredelsesgebyr, kan tilsynsmyndigheten i visse tilfelle ilegge overtredelsesgebyr både mot den som overtrer bestemmelsene i § 55 første, annet og tredje ledd og mot rederiet, § 56.

Straffbare forhold og strafferammer

Når det gjelder brudd på plikter knyttet til den miljømessige sikkerheten, er strafferammen for aktører som handler på vegne av rederiet bøter eller fengsel inntil to år for vesentlig forsettlig eller grovt uaktsom overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 32 og 33, jf. § 6, som omhandler henholdsvis teknisk miljømessig sikkerhet og driften av skipet, jf. § 64. Strafferammen for vesentlige brudd på rederiets plikter når det gjelder sikkerhetsstyringsystem er bøter eller fengsel inntil to år, jf. § 58.

Skyldkravet er her forsett eller uaktsomhet. Brudd på skipsførerens plikter har strafferamme bøter eller fengsel inntil to år for vesentlig forsettlig eller grovt uaktsom overtredelse av plikten til å sørge for varsling, tiltak og etterfølgende rapport ved forurensning, jf. §§ 34 og 37. Dette gjelder også plikten til å medvirke til at driften av skipet legges opp og gjennomføres i henhold til kravene i § 33, jf. § 37, for å unngå forurensning, jf. § 65. Videre er strafferammen bøter eller fengsel inntil et år for vesentlig forsettlig eller grovt uaktsom overtredelse av plikten til å sørge for korrekt dagbokføring, jf. §§ 33 og 37, og plikten til å medvirke til at skipet er utrustet i henhold til kravene i § 32, jf. § 37, for å hindre forurensning, jf. § 65.

Andre som har sitt arbeid om bord kan straffes med bøter eller fengsel inntil 1 år ved forsettlig eller grovt uaktsom og vesentlig overtredelse av plikten til å medvirke til at driften legges opp og gjennomføres slik at det ikke skjer forurensning, jf. §§ 33 og 38 og 66. Paragraf 64, om brudd på rederiets plikter når det gjelder den miljømessige sikkerheten, gis i § 69 tilsvarende anvendelse dersom en annen enn den som er å anse som rederi i henhold til lovens § 4, reelt sett ivaretar aktuelle driftsfunksjoner av skipet.

Forhold hvor overtredelsesgebyr kan ilegges

Den som handler på vegne av rederiet kan ilegges overtredelsesgebyr for forsettlig eller uaktsom overtredelse av blant annet lovens §§ 32-36, jf. § 55. Skipssikkerhetsloven §§ 32-36 gjelder henholdsvis teknisk miljømessig sikkerhet, driften av skipet, beredskap, varsling og rapportering, levering av skadelige stoffer til mottaksanlegg og skip som endelig tas ut av drift. Videre kan det ilegges overtredelsesgebyr til en skipsfører, som i strid med sine plikter gitt i eller i medhold av § 37, forsettlig eller uaktsomt overtrer §§ 32-35, jf. § 55. I tillegg kan overtredelsesgebyr ilegges andre som har sitt arbeid om bord, som i strid med sine plikter gitt i eller i medhold av 38, forsettlig eller uaktsomt overtrer § 33, jf. § 55. Rederiet som foretak kan ilegges overtredelsesgebyr for overtredelser som nevnt i § 55, jf. § 56.

Skipssikkerhetsloven gir i § 55 dessuten forskriftshjemmel relatert til blant annet utmåling av overtredelsesgebyr. Skipssikkerhetsloven § 56 gir anvisning på momenter som det særlig skal legges vekt på ved avgjørelsen av om rederiet som juridisk person skal ilegges overtredelsesgebyr og ved utmålingen. Det er særlig overtredelsens alvorlighet, om rederiet kunne forebygget overtredelsen, om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser, om rederiet har hatt eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen, om det foreligger gjentakelse og rederiets økonomiske evne som er gjenstand for vurdering.

Forvaltningstiltak

Ved siden av reaksjonsformene straff og overtredelsesgebyr, har skipssikkerhetsloven bestemmelser om forvaltningstiltak i kapittel 8. Dersom et krav som følger av lov eller forskrift ikke er etterkommet, kan tilsynsmyndigheten pålegge rederiet å gjennomføre nødvendige tiltak innen en bestemt tidsfrist. Dersom dette ikke skjer, kan ulike tvangstiltak iverksettes, jf. § 49. Tilsynsmyndigheten kan for eksempel treffe vedtak om tvangsmulkt for å sikre at pålegget blir etterkommet, jf. § 50. Tvangsmulkt er ment som et press på rederiet for at krav gitt i eller i medhold av loven oppfylles, og skal ikke gis i den hensikt at den skal virke som straff. I slike tilfeller vil overtredelsesgebyr kunne komme til anvendelse. Ved fastsettelse av tvangsmulktens størrelse skal det blant annet legges vekt på viktigheten av de sikkerhets- og miljøhensyn som pålegget skal ivareta, samt kostnadene ved å oppfylle pålegget.

Dersom skipet klart utgjør en fare for den personlige eller miljømessige sikkerhet, vil det mest effektive tiltaket være å forby skipet å forlate havn. I slike tilfeller bør, ifølge lovens forarbeider, tvangsmulkt som hovedregel ikke ilegges i tillegg. Men det er i prinsippet ingenting i veien for at tvangsmulkt benyttes sammen med andre forvaltningstiltak etter kapittel 8, for eksempel tilbaketrekning av sertifikater, jf. § 51, en bestemmelse som for øvrig ikke har noen parallell i gjeldende rett.

Rettsavgjørelser skipssikkerhets loven:

Sivil sak Oslo tingrett, MV Sunna – brudd på ISM koden. 2009



Lasteskip mv Sunna

LASTESKIP MV SUNNA

- Styrermann sovner
- Grunnstøting
- Ingen utkikk i mørke
- Skipet hadde nylig fått pålegg om manglende utkikk ved havnestsats-kontroll
- Pålegget sendt Designated Person (Utpekt person).
- Likevel ingen korrigerende tiltak iverksatt fra rederiet

Skipet var på tur fra Island til Scunthorpe i England. Sjøreisen forløp uten problemer frem til skipet nærmet seg farvannet rundt Pentland, stedet mellom Orknøyene og Skottland. Den 1. januar 2007 omtrent kl. 23:55 kom styrmannen på broen for å bytte vakt med kapteinen. Det var gode værforhold. Skipet gikk på autopilot. Kapteinen informerte styrmannen om kursen, farten og sa at han skulle holde den kursen som var satt på autopiloten. Kapteinen forlot broen den 2. januar 2007 omtrent kl. 00:05. Kl. 02:40 endret styrmannen kursen fra 129 til 106 grader. Styrmannen overvåket skipets posisjon med «Radar ARPAs» og på GPS som viser avvik fra planlagt rute til venstre eller høyre og avstand til «way point», som er et referansepunkt på skipets planlagte rute.

Styrmannen justerte kursen for at skipet skulle holde den planlagte ruten på GPS. Det var nødvendig med manuell styring fordi autopiloten ikke kunne hindre at skipet drev av med strømmen. En stund etter at han hadde justert kursen, falt styrmannen i søvn. Styrmannen antar selv at han falt i søvn omkring kl. 03:55. Det var installert to alarmer på broen, men ingen av disse var i bruk. Styrmannen våknet opp da skipet grunnstøtte på øya Swona den 2. januar 2007 omtrent kl. 04:40. Skipet hadde driftet av bort fra den planlagte ruten på grunn av strømmen. Skipet skal ha vært om lag 2,5 nautiske mil nord for den planlagte rute da grunnstøtingen skjedde. Styrmannen og det øvrige mannskapet våknet opp etter grunnstøtingen. Bergingsfartøy ble sendt til havaristedet. Det ble inngått standard avtale om berging av skip og last.

Vaktsystemet på broen på MV Sunna. Forut for grunnstøtingen ble det praktisert et vaktssystem med en offiser på broen ad gangen. Kapteinen hadde vakt hver dag fra kl. 06:00 til kl. 12:30, styrmannen fra kl. 12:30 til kl. 18:30, kapteinen fra kl. 18:30 til 24:00 og styrmannen fra kl. 00:00 til 06:00. Det var ingen rutine med egen utkikk på broen ved seiling i mørke. Med utkikk menes en person som bare har i oppgave å holde utkikk, og som skal befinne seg på broen i tillegg til vakthavende offiser. Partene i retten var enige om at vaktssystemet var strid med gjeldende sikkerhetskrav ettersom det ikke var en utkikk på broen i tillegg til vakthavende offiser ved seiling i mørke, men partene er uenige om rederiet kan holdes ansvarlig for dette regelbruddet. Den 2. november 2006 hadde det blitt utført en havnestatskontroll om bord på MV Sunna i Nederland. Én av de manglene som ble påpekt var at det ikke var en utkikk («lookout») ved seiling i mørke. Havnestatskontrollen i Nederland påpekte også mangler i seilingsplanen og en del andre tekniske mangler

Stevning ble tatt ut 2. desember 2008 og tilsvar og motkrav er av 9. januar 2009. Hovedforhandling ble holdt 19. og 20. mai 2009. Partene møtte med sine prosessfullmektiger. Det foreligger egenfeil hos rederiet fordi rederiet har brutt den forpliktelse det har påtatt seg i transportavtalen om å følge ISM-koden («International Safety Management Code») og STCW konvensjonen og -koden («The Convention of Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers»). Det vises også til rederiets plikter i henhold til skipssikkerhetsloven § 3. Som bevis for egenfeil vises til at rederiet er tiltalt for og har erkjent straffeskyld i England for brudd på ISM-koden og STCW-konvensjonen. Vedtakelse av boten skaper en presumsjon for at rederiet har overtrådt bestemmelsene.

Rederiet gjorde ikke nok etter at rederiet hadde fått melding om at havnestatskontrollen 2. november 2006 i Nederland hadde påpekt manglende utkikk på broen ved seiling i mørke. Det følger av ISM-koden at rederiet skal påse at skipet opereres i samsvar med STCW-konvensjonen. Det foreligger egenfeil hos rederiet fordi rederiet ikke hadde noen rutiner for å sikre at mannskapet kjente til manualene. Rederiets svar på enkelte av spørsmålene fra MCA i februar 2008 trekker i retning av at rederiet hadde akseptert at skipet bare hadde en mann på broen ved seiling i mørke. Det anføres at bruddet på sikkerhetsreglene var påregnelig for rederiet sett i lys av mangelen som ble påpekt ved havnestatskontrollen 2. november 2006.

Skipssikkerhetsloven nr. 9/2007 trådte i kraft 1. juli 2007 mens grunnstøtingen skjedde 2. januar 2007. Retten la derfor til grunn at skipssikkerhetsloven ikke får anvendelse i denne saken. Skipssikkerhetsloven erstattet sjødyktighetsloven av 1903. Skipssikkerhetslovens bestemmelser om sikkerhetsstyringsystem er bygget på ISM-koden.



Passasjerskip «Plenty»

PASSASJERSKIP «PLENTY»

Fører av passasjerbåt i chartertrafikk ble domfelt for overtredelse av straffeloven § 238 og skipssikkerhetsloven § 60 annet ledd med tilhørende forskrifter etter å ha kollidert med en fritidsbåt i Oslofjorden. Lagmannsrettens flertall la til grunn at skipsføreren ikke hadde holdt tilstrekkelig utkikk med den konsekvens at han ikke hadde blitt oppmerksom på at fritidsbåten kom på kryssende kurs. Skipsføreren manglende oppmerksomhet, herunder manglende kontroll av blindsonene, ble ut fra de konkrete forhold bedømt som et klart avvik fra forsvarlig adferd. Sivile krav ble avkortet som følge av medvirkning fra skadelidte som også hadde opptrådt uaktsomt.

Grunnlag: Onsdag 22. juni 2011 omlag kl. 16.30 i Oslofjorden i farvannet mellom Ildjernet og Steilene utenfor Nesodden førte han passasjerskipet «PLENTY» fra Steilene med kurs for Sandvika, uten å føre tilstrekkelig kontroll med kursen og/eller holde tilstrekkelig utkikk, slik at han for sent oppdaget at fartøyet han førte hadde kryssende kurs med seilfartøyet «PINGVIN 7» som kom fra styrbord, og førte fartøyet med kraft inn i seilfartøyet. Som følge av sammenstøtet ble fører av seilbåten, B, påført betydelig og varig skade i rygg/ nakke med 40 % medisinsk invaliditet, kuttskader i hode/ ansikt og innlagt på sykehus fra og med hendelsen til og med 15. september 2011.

II Skipssikkerhetsloven § 60 første ledd, jf. § 19 første ledd bokstav b, jf. § 14 første ledd, jf. annet ledd bokstav a, jf. forskrift av 1. desember 1975 nr. 5 om sjøveisreglene, regel 5, jf. regel 15 for vesentlig å ha overtrådt sine plikter til å besørge sikker navigasjon for skip han førte idet han ikke i tide gjorde seg oppmerksom på fartøy med kryssende kurs som han hadde vikeplikt for, slik at det oppstod fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier.

Skipssikkerhetsloven § 60 første ledd: Brudd på skipsføreren sine plikter når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord. 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. for vesentlig å ha overtrådt sine plikter til å besørge sikker navigasjon for skip han førte idet han ikke i tide gjorde seg oppmerksom på fartøy med kryssende kurs som han hadde vikeplikt for, slik at det oppstod fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier

Dom: I formildende retning kommer tidsforløpet. Saken har blitt gammel uten at A kan lastes for det. Det straffbare forholdet ble begått for snart fire år siden, i juni 2011. Tiltale ble tatt ut først 23. april 2013. Det er ikke opplyst om etterforskning etter mai 2012, da tilrådingen fra Sjøfartsdirektoratet om påtale forelå. Lagmannsretten legger til grunn at saken har hatt en ren liggetid på opp under ett år i perioden mai 2012 til april 2013. Også for domstolene har saken tatt lang tid sett hen til sakens rettslige og faktiske kompleksitet. Samlet saksbehandlingstid innebærer slik flertallet ser det en krenkelse av EMK artikkel 6 nr. 1. Krenkelsen må kompenseres ved at straffen reduseres, jf. EMK artikkel 13.

Flertallet har kommet til at straffen passende kan settes til fengsel i 21 dager, som i sin helhet gjøres betinget med en prøvetid på to år

Norges Høyesterett 2010



Forskningskip «Aleksey Maryshev».

FORSKNINGSSKIP «ALEKSEY MARYSHEV». FOTO: BIRGER AMUNDSSEN.

Flere passasjerer på et cruise fartøy som lå nær en isbre på Svalbard ble skadet av en bølge forårsaket av at isbreen kalvet. Høyesterett kom til at grunnvilkårene for å anvende foretaksstraff var tilstede fordi kapteinen handlet på vegne av selskapet da han overtrådte skipssikkerhetslovens regler, jf. straffeloven § 48a. Hensynene som er listet opp i straffeloven § 48b tilsa at foretaksstraff burde illegges og retten opprettholdt boten på 300.000 kroner.

Under straffesaken mot selskapet i tingretten frafalt aktor tiltalen etter produktkontrollene, men anførte overtredelse av skipssikkerhetsloven § 60 første ledd, jf. § 19 første ledd bokstav b, jf. § 14 første ledd, jf. straffeloven § 48 a, som subsidiært grunnlag. Aktor la ned påstand om at selskapet skulle dømmes til en bot på 300 000 kroner

Fra media:

Turoperatør Oceanwide Expeditions må betale 300.000 kroner i foretaksstraff etter en ulykke på Svalbard der 18 personer ble skadet var i august 2007 at cruiseskipet MV «Aleksey Maryshev» lå ved Storbreen i Hornsund sør på Spitsbergen da breen kalvet. En stor isblokk styrtet i sjøen og forårsaket en kraftig flodbølge som skyllet over skipet. Den førte til at skipet krenget kraftig, og at vann og ismasser traff passasjerene som var på dekk.

Alvorlig skadet:

18 personer ble skadet, flere alvorlig. Flere av passasjerene fikk bruddskader, vevskader, hevelser og blåmerker. En fikk indre blødninger som følge av ulykken. Det var 55 passasjerer fra Storbritannia, samt en ekspedisjonsleder og to guider fra selskapet om bord i «Aleksey Maryshev». Mannskapet på 19 var fra

Russland.

Bot på 800.000

Sysselemanden utferdiget i juni 2008 et forelegg mot Oceanwide Expeditions på 800.000 kroner. Forelegget ble ikke vedtatt, og saken ble brakt inn for Nord-Troms tingrett. Under straffesaken la aktor ned påstand om at selskapet skulle idømmes en bot på 300.000 kroner. Tingretten frifant selskapet. Påtalemyndigheten anket til Hålogaland lagmannsrett. Her ble Oceanwide Expeditions dømt til å betale boten på 300.000. Turoperatøren anket til Høyesterett som altså nå har forkastet anken. Dermed blir dommen fra lagmannsretten stående.

Kapittel 4. Skipsarbeiderloven (Lov om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip), med MLC 2006

SJØMANNSLOVEN AV 30. MAI 1975 NR. 18.

De arbeidsrettslige forhold til sjøs før Skipsarbeiderloven trådte i kraft var hovedsak regulert i sjømannsloven av 30. mai 1975 nr. 18.

Sjømannsloven inneholdt de fleste regler om hvilke rettigheter og plikter sjømann (arbeidstaker) og reder (arbeidsgiver) hadde overfor hverandre. Enkelte av lovens bestemmelser tok bare sikte på å utfylle ufullstendige avtaler og kom således bare til anvendelse når ikke annet var avtalt. Sjømannsloven av 30. mai 1975 nr. 18 avløste tidligere sjømannslov av 1953. Også denne revisjonen skjedde i nordisk lovsamarbeid. Alle fire land anså det ønskelig å få regulert en viss sosial minstebeskyttelse i lov, men det ble ikke oppnådd enighet om samtlige bestemmelser. Sjømannslovene i Norge og Danmark var imidlertid forholdsvis like. Da loven ble vedtatt, svarte den innholdsmessig stort sett til den tidligere loven.

Sjømannsloven ble gjenstand for vesentlige endringer ved lov 31. mai 1985 nr. 37. Hovedformålet med denne endringen var å samordne sjømannsloven i størst mulig grad med arbeidsmiljøloven 1977. Lovrevisjonen i 1985 innførte som hovedregel at sjømannen skulle anses fast i rederiets tjeneste. Før lovrevisjonen hadde de ansatte en ansettelsesavtale knyttet til det enkelte skip som gjaldt for en bestemt periode om bord, kunnen betraktes som et løsarbeidersystemet. Videre ble skipsførerens alminnelige fullmakt til å ansette mannskapet opphevet. Skal skipsføreren kunne ansette mannskap, måtte han nå ha særskilt fullmakt til dette fra rederiet.



TITTELEN...

Det skapte en del bemerkelser om selve tittelen når Skipsarbeiderloven ble vedtatt, spesielt i fra sjøfolk. Det var mange som mente at det hørtes ut som at loven gjaldt for de som arbeidet på et skipsverft.

Lovens tittel bør gi et klart signal om hva loven regulerer. Arbeidsmiljølovens fulle tittel er Lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. De tre temaene som er nevnt i tittelen, svarer til den tradisjonelle inndelingen av arbeidervernlovgivningen. Dagens arbeidsmiljølov regulerer også en rekke andre forhold, blant annet kontrolltiltak, permisjoner og diskriminering. Like fullt står bestemmelser om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern fremdeles sentralt i loven. Sjømannsloven hadde ikke en tilsvarende bred regulering av arbeidsforholdene på skip.

Loven gir i første rekke regler om ansettelsesavtalen, herunder om stillingsvern, utbetaling og beregning av hyre og enkelte særregler om sykdom med mer. I 2007 ble sjømannsloven supplert med kapitler om diskrimineringsvern og regler om informasjon og drøfting. Kravene til arbeidsmiljø og arbeidstid regulert generelt av skipssikkerhetsloven går inn for at kravene til skipet som arbeidsplass i all hovedsak skal reguleres i skipssikkerhetsloven.

Av de tre temaene arbeidervernlovgivningen tradisjonelt har regulert, er det dermed stillingsvern som er det sentrale regulerings tema i den Skipsarbeiderloven. Stillingsvern i vid forstand omfatter ikke bare vern mot oppsigelse, men også grenser for midlertidig ansettelse, fortrinnsrett og prosessuelle stillingsvernsregler. Som nevnt ovenfor var det klarlagt gjennom sjømannslovens virkeområdeforskrift at sjømann likestilles med arbeidstaker. Dette må forstås slik at en arbeidstaker som oppfyller krav om tilknytning til skipet etter sjml. § 1 første ledd, er sjømann etter loven. Utvalget valgte å erstatte «sjømann» med «arbeidstaker».

Arbeidstakerbegrepet er ikke nærmere definert i sjømannslovgivningen. I teorien er det antatt at arbeidstakerbegrepet i arbeidsmiljøloven gir veiledning for begrepets innhold etter sjømannsloven. I arbeidermiljøloven § 1-8 er arbeidstaker definert som «enhver som utfører arbeid i annens tjeneste», mens arbeidsgiver er definert som «enhver som har ansatt arbeidstaker for å utføre arbeid i sin tjeneste». Henvisningen til ansettelse viser at arbeidstakerstatus er knyttet til inngåelse av en arbeidsavtale. En arbeidsavtale er en særskilt avtalestype som særpreges av en personlig, løpende arbeidsplikt mot vederlag, annens tjeneste».

Arbeidsmiljøet på skip er i dag delvis regulert av skipssikkerhetsloven. Kapittel. 4 inneholder både bestemmelser som direkte gjelder den personlige sikkerheten for personer som arbeider om bord på skip og bestemmelser som har overtoner mot arbeidsmiljøregler, men som likevel har et klart sikkerhetsmessig perspektiv.

Det stilles krav til sikkerhetsinnretninger og utstyr (§ 21), tilrettelegging og utføring av arbeid (§ 22), arbeidstid og hviletid (§§ 23 og 24), bo- og fritidsmiljø (§ 25), forpleining (§ 26) og legemidler og behandling av syke (§ 27). Det stilles dessuten krav om verneombud og arbeidsmiljøutvalg (§ 28). Det organiserte vernesamarbeidet sikrer arbeidstakernes medvirkning i arbeidsmiljøarbeidet. Rederiet har det overordnede ansvaret for etterlevelsen av lovens krav. Bestemmelsene om tilsyn og forvaltningstiltak i kapittel. 7 og 8 gir loven offentligrettslig karakter.

Hele loven er underlagt offentlig tilsyn. Offentlig myndighet har kompetanse til å gi pålegg, fastsette tvangsmulkt og trekke tilbake nødvendige sertifikater ved brudd på lovens bestemmelser. I visse tilfeller kan det også iverksettes tvangstiltak.

Skipsarbeiderloven formål er:

§ 1-1.LOVENS FORMÅL

- a) å sikre trygge ansettelsesforhold og likebehandling i arbeidslivet til sjøs
- b) sammen med skipssikkerhetsloven å sikre et arbeidsmiljø som gir grunnlag for en helsefremmende og meningsfylt arbeidssituasjon og full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og med en velferdsmessig standard som til enhver tid er i samsvar med den teknologiske og sosiale utvikling i samfunnet
- c) å legge til rette for tilpasninger i arbeidsforholdet knyttet til den enkelte arbeidstakers forutsetninger og livssituasjon
- d) å gi grunnlag for at arbeidsgiver og arbeidstakerne selv kan ivareta og utvikle arbeidsmiljøet i virksomheten i samarbeid med arbeidslivets parter og med nødvendig veiledning og kontroll fra offentlig myndighet,
- e) å bidra til et inkluderende arbeidsliv

Skipsarbeiderloven

Kapittel 1 - Innledende bestemmelser

Kapittel 2 - Arbeidsgiverens og rederiets plikter

Kapittel 3 - Ansettelse

Kapittel 4 - Lønn

Kapittel 5 - Opphør av ansettelsesforhold

Kapittel 5 A - Arbeidstakers rettigheter ved virksomhetsoverdragelse

Kapittel 6 - Tvister om arbeidsforhold

Kapittel 7 - Rett til permisjon

Kapittel 8 - Rederiets og skipsførerens omsorgsplikter

Kapittel 9 - Skipstjenesten

Kapittel 10 - Vern mot diskriminering

Kapittel 11 - Informasjon og drøfting

Kapittel 12 - Tilsyn og sanksjoner

De viktigste punktene i den nye loven er:

- Aldersgrensen for sjøfolk heves fra 62 til 70 år.
- Stillingsvernet for sjøfolk styrkes.
- Rett for sjøfolk til å fortsette i stillingen ved tvist om en oppsigelse er lovlig.
- Utvidelse og klargjøring av sjøfolks permisjonsrettigheter.
- Arbeidstakernes rett til drøfting og informasjon styrkes.
- Rederiet gjøres solidarisk ansvarlig for arbeidsgivers økonomiske forpliktelser.
- Ny terminologi: Av hensyn til kjønnsnøytral lovgivning er uttrykket «sjømann» erstattet med «arbeidstaker» og den nye loven heter derfor «skipsarbeidsloven».

Innledning og bakgrunn med relasjoner til sjømannsloven og arbeidsmiljøloven:

 LOV-1975-05-30-18 Sjømannsloven - sjøml.
Opphevet)
Kapittel I. – Lovens virkeområde. (§§ 1 - 2)
Kapittel II. Ansettelsesavtalen. (§§ 3 - 32)
Kapittel IIA. Forbud mot diskriminering (§§ 33 - 33 H)
Kapittel IIB. Informasjon og drøfting (§§ 34 - 37)
Kapittel III. – Skipstjenesten. (§§ 38 - 49)
Kapittel IV. – Tvister. (§§ 50 - 50 A)
Kapittel V. – Forskjellige bestemmelser. (§§ 51 - 54 C)
Kapittel VI. Tilsyn og sertifisering
Kapittel VII. Forvaltningstiltak
Kapittel VIII. Avsluttende bestemmelser (§55)

Norsk Sjømannslov 30.05.1975

Kapittel 2

Kapittel 2 definerer hvem som er arbeidsgiver og hvem som er rederi, og angir deres alminnelige plikter og ansvar etter loven. Det er den som har inngått arbeidsavtalen med arbeidstaker – arbeidsgiver skal være den som primært er ansvarlig for at lovens krav overholdes., blant annet på bakgrunn av de kravene MLC stiller, inn for at driftsansvarlig selskap «rederiet» pålegges et medansvar. Dette innebærer både en påse-plikt og en sørge-for-plikt, samt et solidarisk ansvar overfor arbeidstaker. Det er ingen bestemmelse om arbeidstakers alminnelige plikter.

Skipsarbeidsloven er en vernelov som i all hovedsak fastsetter rettigheter for arbeidstakere, med tilhørende plikter for arbeidsgiver/rederi. En plikt til å bidra til at arbeidsgiver kan etterleve lovens krav vil uansett følge av lojalitetsplikten som gjelder i arbeidsforhold. For øvrig er arbeidstaker i enkelte bestemmelser pålagt visse plikter, se for eksempel § 6-1 fjerde ledd siste punktum om plikt til å møte i forhandlinger.

Arbeidsgiverens ansvar: Organiseringen av rederivirksomhet har endret seg gradvis. I utenriksfart og offshore har det lenge vært vanlig å organisere rederivirksomheten i konserner. I fullintegreerte rederier er de ulike selskapene som eier, drifter og bemanner skip, underlagt felles ledelse og kontroll. Særlig i utenriksfart er det etter hvert blitt vanlig at egne managementselskap bemanner skip under ulike rederiforetak.

I praksis ansetter ikke det selskapet som eier eller driver skipet mannskap, men overlater slike driftsfunksjoner for ett eller flere skip til et internt eller eksternt managementselskap.

Den internasjonale maritime organisasjonen BIMCO har utformet standardkontrakter for dette som er blitt svært utbredt. Sjømenn vil dermed ofte være ansatt i selskap som bemanner skip, men som ikke eier eller drifter dem.

Det er ikke antatt å gjelde noen begrensning med hensyn til adgangen til å organisere rederivirksomhet på denne måten,¹ som må anses som et faktum akseptert av alle. Sjømannsloven har i dag heller ingen bestemmelser som begrenser adgangen til å leie inn arbeidstakere som er ansatt i annen virksomhet, slik det er i arbeidsmiljøloven. Organiseringen skaper en begrepsmessig utfordring: I slike tilfeller kan det reises spørsmål om hvilket rettssubjekt som er ansvarlig som «rederi».

Arbeidsgiverbegrepet er språklig sett en betegnelse på arbeidstakers motpart i arbeidsforholdet. Etter arbeidsmiljøloven er arbeidsgiver det rettssubjektet som har ansatt arbeidstaker. Dette følger av aml. § 1-8 annet ledd første punktum, som definerer arbeidsgiver som «enhver som har ansatt arbeidstaker til å utføre arbeid i sin tjeneste». Arbeidsgiveren er verken definert eller nevnt i MLC. Normalt vil det fremgå av den skriftlige ansettelsesavtalen hvem som er arbeidsgiver.

Den standard ansettelsesavtalen som er utformet av Sjøfartsdirektoratet krever at det skal angis presist hvilket selskap som er arbeidsgiver. Rederiets plikter skal oppfylles overfor sjømann, som skal forstås som arbeidstaker. På samme måte skal arbeidsgivers plikter etter arbeidsmiljøloven oppfylles overfor arbeidstaker. Pliktene skal dermed gi vern av den svakere part i kontraktsforholdet mellom arbeidsgiver og arbeidstaker. I skipsfart er de sikkerhetsmessige kravene regulert i skipssikkerhetsloven. Skipssikkerhetslovens krav er ikke begrenset til å gjelde arbeidstakere, men omfatter alle som arbeider om bord. Det er derfor ikke samme behov for lovregulerte utvidelser i sjømannsloven. Like fullt følger det av virkeområdeforskriften at «rederiets» ansvar etter sjømannsloven i visse tilfeller var utvidet til også å gjelde overfor selvstendige oppdragstakere. Det kan være uklart hvem som blir forpliktet ved inngåelse av arbeidsavtalen med arbeidstaker.

Normalt vil en management -avtale ha klare regler om hvilket selskap som skal være arbeidsgiver. Ved bruk av standard ansettelsesavtale vil det fremgå av kontrakten hvem som er forpliktet som arbeidsgiver overfor arbeidstakeren. I praksis er det likevel reist spørsmål om et managementselskap har inngått arbeidsavtale på egne vegne, eller som fullmektig for et annet selskap. Rettspraksis kan tyde på at uklarhet med hensyn til hvem man opptrådte på vegne av, går ut over den som inngikk arbeidsavtalen. Dessuten kan det være spørsmål om flere enn ett rettssubjekt er forpliktet overfor arbeidstaker. Vernelovgivning er ikke til hinder for at flere enn én arbeidsgiver binder seg ved avtale overfor arbeidstaker.

Rettspraksis viser at det kan være grunnlag for å legge plikter som arbeidsgiver på flere enn den som opprinnelig inngikk arbeidsavtalen, såkalt «delt» arbeidsgiveransvar. Det er en viss uenighet i teorien om hvordan disse avgjørelsene skal forstås og hvilken betydning denne praksisen har for forståelsen av arbeidsgiverbegrepet. Teorien synes enig om at andre enn den som opprinnelig inngikk arbeidsavtalen, kan

være forpliktet gjennom en egen avtale med arbeidstaker eller i kraft av generelle prinsipper for gjennomskjæring. Mer uklart er i hvilken grad utøvelse av enkelte arbeidsgiverfunksjoner og/eller bestemmende innflytelse over det rettssubjektet som har ansatt arbeidstakeren, skal/bør utløse ansvar.

Kapittel 3

I loven om ansettelse mv. inneholder bestemmelser om arbeidsavtalen, prøvetid, informasjon om ledige stillinger, midlertidig ansettelse og fortrinnsrett, samt dokumentasjonskrav ved bruk av arbeidsformidlingsvirksomhet. Den gamle Sjømannsloven ga regler om arbeidsavtalens form, prøvetid og midlertidig ansettelse i § 3 og regler om fortrinnsrett i § 19 nr. 2. Ved endringen av sjømannsloven i 2008 (ikke i kraft) ble det i § 3 nr. 1 tredje punktum første ledd innført rett for sjømannen til bistand ved inngåelse av arbeidsavtalen. Dette var en gjennomføring av MLC standard A2.1 nr. 1 bokstav b.

Arbeidsmiljøloven gir en mer detaljert regulering av midlertidig ansettelse enn den tidligere sjømannsloven. Hva skulle gjøres klart for arbeidstakere på skip? Fortrinnsrett, innleie og midlertidig ansettelse. Fortrinnsrett kan fravikes når rederiet må ansette straks og fortrinnsberettiget sjømann ikke kan varsles eller tiltre. Utgangspunkt er at stillingsvernet til sjøs bør være på samme nivå som i arbeidslivet ellers. Regler om fortrinnsrett inngår i stillingsvernet i bred forstand. Det legges opp til det må klargjøre og styrke reguleringen av fortrinnsrett etter mønster av arbeidsmiljøloven, og med hensyn til de særlige forholdene til sjøs.

Kapittel 4

Samler bestemmelser om lønn og økonomiske forhold. Kapitlet gir bestemmelser om beregning av lønn og om utbetaling av, og adgangen til trekk i, lønn og feriepengene. Videre gis bestemmelser om lønn ved sykdom og skade, om rett til fri hjemreise samt om rederiets garantiplikt og inntreden i arbeidstakers rettigheter. I kapitlet drøftes tre forhold vedrørende lønn som har reist særskilte spørsmål. Det ble drøftet vederlagsordningen i fiskerisektoren. Dernest behandles endringer i retten til lønn ved sykdom.

Til slutt behandlet spørsmålet om adgang til lønnstrekk ved rettsstridig fratreden. Vesentlige deler av kapittel 4 Lønn mv. innebærer en videreføring og forenkling fra sjømannsloven, samt visse tilpasninger for å tilfredsstillende MLC fullt ut (jf. regel 2.5 om fri hjemreise og regel 2.6 om erstatning ved skipsforlis). Dette gjelder utkastet § 4-1 Beregning av lønn, § 4-2 Utbetaling av lønn og feriepengene, §§ 4-4 og 4-5 regulerer lønn ved sykdom/skade og skipsforlis, § 4-6 Rett til fri hjemreise, § 4-7 Rederiets garantiplikt og § 4-8 Rederiets inntreden i arbeidstakers rettigheter.

For eksempel kan det tenkes at medarbeidere på særvilkårsavtale har fast månedslønn. Lovtekst tar høyde for dette, Dette innebærer altså at det gjelder rett til lønn ved sykdom/skade og skipsforlis for de arbeidstakere i fiskeri som lønnes med et fast beløp pr. måned, uavhengig av turnus- og friperioder. Dersom en arbeidstaker får vederlag både i form av lott og løpende tidslønn, skal bestemmelsene gjelde for den delen av vederlaget som utgjør løpende tidslønn.

Kapittel 5

Regler om opphør av arbeidsforhold som i vesentlig grad styrker stillingsvernet for sjøfolk. Reglene er langt på vei harmonisert med arbeidsmiljølovens regler. Inneholder opphør av arbeidsforhold inneholder bestemmelser om drøfting før beslutning om oppsigelse, oppsigelsesfrister, formkrav ved oppsigelse og virkningene av brudd på dem, generelle og spesielle regler om oppsigelsesvern, samt virkningene ved usaklig oppsigelse.

Kapitlet inneholder også regler om rett til å fortsette i stillingen, suspensjon, avskjed, fratredelsehavn og attest. Enkelte prosessuelle stillingsvernsregler i arbeidsmiljøloven hadde ikke noe motstykke i sjømannsloven. Dette gjaldt plikt til drøfting før beslutning om oppsigelse treffes og regler om informasjon og drøfting ved masseoppsigelser Ved endringslov av 31. mai 1985 nr. 37, som trådte i kraft 3. mars 1986, ble det gjort en rekke endringer i sjømannsloven blant annet for å bringe reglene om stillingsvern mer i samsvar med arbeidsmiljøloven av 1977, jf. Ot. prp. nr. 26 (1984–85) s. 4 og 5 samt s. 10. Ved lov 6. januar 1995 nr. 2 ble reglene om stillingsvern mv i arbeidsmiljøloven revidert uten at det senere er foretatt tilsvarende endringer i sjømannsloven. Reglene om opphør av arbeidsforhold må nå sees i sammenheng med bestemmelsene i den nye arbeidsmiljølov fra 2005.

Sjømannsloven inneholder ingen regler om varsling, som kunne ha betydning for stillingsvernet. Videre var verneperioden for oppsigelsesvern ved sykdom kortere etter sjømannsloven enn etter arbeidsmiljøloven. I motsetning til sjømannsloven gir aml. § 15-10 et særskilt oppsigelsesvern ved militærtjeneste mv. Sjømannsloven inneholde ingen rett til å fortsette i stillingen ved tvist om arbeidsforholdet lovlig er brakt til opphør tilsvarende aml. § 15-11 og heller ingen regler om suspensjon tilsvarende aml. § 15-13. Mens 70 år er skjæringspunktet for opphør av arbeidsforhold grunnet alder etter aml. § 15-13a, var skjæringspunktet 62 år etter sjml. § 19 nr. 1 siste ledd.

Avskjedsgrunnene og fremgangsmåten ved avskjed er dessuten mer detaljert regulert i sjømannsloven enn i arbeidsmiljøloven. Det var et sterkt behov for fornyelse av bestemmelser om opphør av arbeidsforhold. Det fremstod som hensiktsmessig at de rettigheter som en arbeidstaker har i henhold til arbeidsmiljøloven, også inntok i skipsarbeidsloven.

Dette innebærer at arbeidsmiljølovens regler ble inntatt i skipsarbeidsloven så langt de passet når man tok hensyn til de spesielle forhold som gjelder i skipsfarten. Prosessuelle stillingsvernsregler: Prosessuell er det som angår det å føre en sak for domstolene. Sjømannsloven hadde ikke generelle regler om saksbehandlingen før oppsigelse. Kapittel IIB ga visse rederier generell plikt til å informere om og drøfte spørsmål av betydning for ansettelsesforholdene med ansattes representanter. Fremgangsmåten ved avskjed var regulert i § 16. Enkelte særlige regler om tvist mellom skipsfører og mannskap i utlandet var gitt i § 50. Etter aml. § 15-1 skal arbeidsgiver drøfte spørsmålet om oppsigelse med arbeidstaker og arbeidstakers tillitsvalgte før beslutning om oppsigelse treffes.

Plikten gjelder ikke dersom drøfting ikke er praktisk mulig eller arbeidstaker ikke ønsker det. Bestemmelsen er en ordensforskrift. Manglende drøftelse vil imidlertid være et moment ved vurderingen av om oppsigelsen var saklig. Bestemmelsen om forhåndsdrøftelse ble tatt inn i arbeidsmiljøloven ved lovendring i 1995. Bakgrunnen var at det i rettspraksis ved flere tilfeller ble lagt vesentlig vekt på saksbehandlingen ved vurderingen av om en oppsigelse var saklig. Arbeidsmiljøutvalget anbefalte en vurdering av om krav til saksbehandlingen burde lovfestes. Departementet fulgte opp dette med et forslag om drøftelsesplikt, som ble vedtatt. Saksbehandlingen forut for oppsigelse er vektlagt i rettspraksis også i stillingsvernssaker etter sjømannsloven.

Plikt til individuell drøfting før oppsigelse er fastsatt i deler av avtaleverket i sjøfart. En lovfestet drøftingsplikt vil primært klargjøre hvilke krav som allerede gjelder. Etter aml. § 15-1 skal arbeidsgiver drøfte spørsmålet om oppsigelse med arbeidstaker og arbeidstakers tillitsvalgte før beslutning om oppsigelse treffes.

Plikten gjelder ikke dersom drøfting ikke er praktisk mulig eller arbeidstaker ikke ønsker det. Bestemmelsen er en ordensforskrift. Manglende drøftelse vil imidlertid være et moment ved vurderingen av om oppsigelsen var saklig. Masseoppsigelser er oppsigelser som foretas overfor minst 10 arbeidstakere i løpet av 30 dager og som ikke er begrunnet i arbeidstakernes forhold, jf. aml. § 15-2 første ledd.

Drøfting skal innledes med tillitsvalgte så tidlig som mulig dersom arbeidsgiver vurderer masseoppsigelser, jf. annet ledd. Saksbehandlingen er regulert mer i detalj i annet og tredje ledd, blant annet med krav til bestemt skriftlig informasjon, krav til drøftingens innhold og krav om melding til NAV. Siste ledd bestemmer at planlagte masseoppsigelser tidligst får virkning 30 dager etter at NAV er underrettet.

Det er imidlertid noe uklart hvilken betydning brudd på reglene får for den enkelte oppsigelse. Materielle stillingsvernsregler: Hovedregelen er at arbeidstaker ansettes i fast stilling hos arbeidsgiver. Mens arbeidstaker har fri adgang til å si opp arbeidsforholdet med lovbestemt eller avtalt oppsigelsesfrist, kan arbeidsgiver ikke bringe arbeidsforholdet til opphør uten at det foreligger et særlig grunnlag for det. Hovedregelen i sjml. § 19 nr. 1 første ledd var at sjømannen ikke kunne sies opp uten at det var saklig begrunnet i rederiets eller sjømannens forhold. Denne bestemmelsen forstås på samme måte som aml. § 15-7.

Dersom sjømannen vesentlig misligholder arbeidsavtalen, kan vedkommende avskjediges uten overholdelse av oppsigelsesfrister. Dette fremgår av sjml. § 15 som angir flere grunner for avskjed. Det samme prinsippet er mer generelt utformet i aml. § 15-14. I rettspraksis etter sjømannsloven henvises det ofte til saker etter arbeidsmiljøloven og omvendt.

Ved avgjørelse av om en oppsigelse var saklig eller ikke, ville retten måtte foreta en konkret skjønnsmessig avveining av virksomhetens og den ansattes interesser. Spørsmålet ble ofte om det etter en samlet vurdering av begge parters behov, anses rimelig at arbeidsforholdet bringes til opphør. Terskelen for å kunne si opp en ansatt må være høy, og arbeidsgiver må kunne vise til gode grunner. Selv om prinsippene som legges til grunn for vurderingen etter de to lovene i utgangspunktet vil være like, vil det måtte tas hensyn til de spesielle forholdene som er innenfor skipsfart og fiskeri.

Samfunnet om bord i et skip omtales ofte som et 24-timers samfunn. Med dette siktes til at sjøfolk både vil ha sitt arbeid og sin fritid om bord på skipet for kortere eller lengre perioder. Graden av et slikt 24-timers samfunn varierer imidlertid i ikke ubetydelig grad. For det første vil størrelsen på skipet og besetningen variere betydelig, alt fra et mindre fiskefartøy med et par besetningsmedlemmer til et stort passasjerskip med et titalls ansatte og hundrevis av passasjerer.

Her kan det være store forskjeller også med hensyn lugarforhold, messer tilgang til trimrom og andre rekreasjonsmuligheter. For det andre vil hvilken type fart skipet opererer i og arbeidsordningene om bord kunne variere sterkt. En del skip opererer for eksempel utelukkende i nærskipfart hvor det praktiseres skiftordninger som innebærer at arbeidstakeren ikke overnatter om bord, med en vaktordning som langt på vei tilsvarer enkelte landbaserte yrker. For andre deler av skipsfarten vil derimot arbeidsordningen innebære lange perioder til sjøs, for eksempel i utenriks fart og innenfor offshore service næringen. Også innenfor fiskeri vil det kunne være store variasjoner avhengig av om fartøyet operer i kystfiske eller i havfiske.

Et annet hensyn som det vil være relevant å legge vekt på uavhengig av skipets størrelse, fart og arbeidsordninger, er sikkerheten om bord. Både det nasjonale og internasjonale sikkerhetsarbeidet var lenge fokusert på tekniske forhold knyttet til skipet. På bakgrunn av at undersøkelser har pekt på det menneskelige element som den viktigste bakenforliggende faktoren for ulykker til sjøs, har stor oppmerksomhet blitt rettet mot dette i sikkerhetsarbeidet de siste årene.

Skipets, mannskapets og passasjerenes sikkerhet vil i stor utstrekning være avhengig av at den enkelte arbeidstaker ivaretar sine sikkerhetsoppgaver og ikke minst at mannskapet samhandler på en god måte. For rederiets vedkommende er det avgjørende å sette sikkerheten i et system med gode rutiner som skaper en god sikkerhetskultur og trivsel om bord. Samhandling er særlig viktig ved nødssituasjoner.

Dersom det oppstår en uventet hendelse om bord, for eksempel brann, kollisjon, grunnstøting mv. vil de ombordværende først og fremst være avhengig av egen innsats for å mestre situasjonen. Dette er et bakteppe når man skal vurdere om en oppsigelse har saklig grunn.

For øvrig er stillingsvernet særskilt regulert, som ved sykdom, overdragelse av virksomhet mv. Spørsmålet er når det kan sies å foreligge en «overdragelse av rederiet» slik at ansettelsesforholdet overføres. Ved vurderingen er det antatt at forståelsen av virksomhetsoverdragsreglene i aml. kap. 16 og EUs direktiver om virksomhetsoverdragelse kan gi en viss veiledning, men at man må være varsomme med å trekke for vidtgående slutninger. Om bestemmelsen kommer til anvendelse beror på om den enheten som overføres er et «rederi» i lovens forstand, om det er skjedd en «overdragelse» og om det overførte har bevart sin identitet etter overføringen.

Kravene til enheten og identitetskravet må ses i sammenheng slik at det foretas en helhetsvurdering av situasjonen før og etter overføringen. Det avgjørende er om enheten før overføringen er tilstrekkelig selvstendig i teknisk, organisatorisk og arbeidsmessig henseende, og om denne i tilstrekkelig grad bevarer sin identitet etter overføringen. Overdragelse» omfatter både salg og andre avtaler om overføring. Vilkåret er ikke forstått strengt. Så lenge det skjer en overføring innenfor en kontraktuell ramme, trenger det ikke nødvendigvis være et direkte avtaleforhold mellom overdragende og overtakende virksomhet. Det er et grunnvilkår at det skjer en endring i partsforholdet på arbeidsgiver/rederisiden.

Overdragelse av aksjer medfører i seg selv ikke en formell endring i partsforholdet og omfattes derfor ikke av reglene. Ved overdragelse av en samlet, tradisjonell rederivirksomhet som både eier, drifter og bemanner skip, er det på det rene at det foreligger en overdragelse. Videre er det lagt til grunn i rettspraksis at overdragelse av et enkelt skip ikke er omfattet. I teorien er det imidlertid holdt åpent om bestemmelsen likevel kan komme til anvendelse dersom rederiet kun har ett skip og dette overdras sammen med rederiets administrasjon.

Hovedsynspunktet synes å være at siden sjømannen er ansatt «i rederiet» og ikke på det enkelte skip, vil overdragelse av et enkelt skip ikke gi grunnlag for å overføre ansettelsesforholdet. For øvrig er det knyttet betydelig usikkerhet til om bestemmelsen kommer til anvendelse ved overdragelse av en del av en rederivirksomhet. Verneperioden for oppsigelsesvern ved sykdom og skade: Det gjelder et særskilt vern mot oppsigelse ved sykdom eller skade etter sjml. § 14. Bestemmelsen verner sjømann som er arbeidsufør på grunn av sykdom eller skade mot oppsigelse begrunnet i dette, i seks måneder fra arbeidsuførheten inntrådte. En verneperiode på 12 måneder gjelder ved minst fem års sammenhengende ansettelse eller der sykdom eller skade er pådratt i forbindelse med tjenesten.

Et tilsvarende oppsigelsesvern ved sykdom følger av aml. § 15-8. Siden 2005 har imidlertid verneperioden vært 12 måneder, uavhengig av ansettelsestid og hvordan sykdommen er pådratt. Opphør av arbeidsforhold grunnet alder: Sjømannsloven § 19 nr. 1 siste ledd sa uttrykkelig at oppsigelse med fratreden før fylte 62 år som alene skyldes at sjømannen har rett til pensjon etter sjømannspensjonstrygdloven ikke skal anses som saklig grunn.

Det anses å følge motsetningsvis av bestemmelsen at pensjonsretten er tilstrekkelig saklig grunn for oppsigelse med fratreden etter fylte 62 år.

Det har i praksis vært oppfattet slik at også det alminnelige oppsigelsesvern etter sjømannsloven § 19 nr. 1 første ledd opphører ved fylte 62 år. Innføringen av et forbud mot aldersdiskriminering og arbeidet med pensjonsreformen førte til at arbeidsmiljølovens «70-årsregel» ble tatt opp til vurdering. Ved lovendring i 2009 ble aml. § 15-7 fjerde ledd opphevet og erstattet av ny § 15-13a. Suspensjon er et pålegg til arbeidstaker om å fratru arbeidsforholdet umiddelbart, men midlertidig.

Suspensjon er ikke straff, men et midlertidig tiltak mens det avklares om det foreligger opphørsgrunn. Suspensjonsadgangen er betinget av at det er grunn til å anta at det foreligger avskjedsgrunn. I suspensjonstiden er det arbeidsplikten som er satt til side. Retten til lønn og andre plikter – som lojalitetsplikt og taushetsplikt – er i behold. Avskjed betegner arbeidsgivers heving av arbeidsavtalen. I motsetning til ved oppsigelse medfører avskjed at arbeidstaker må fratru umiddelbart. Arbeidstakers heving av arbeidsavtalen er tradisjonelt ikke regulert. Sjømannsloven ga nærmere regler om rett til fratreden, men dette knytter seg til tjenesten på det enkelte skip, ikke til arbeidsforholdet som sådan.

Det er ikke et ubetinget krav om at det skal foreligge et subjektivt klanderverdig forhold, for at det skal kunne meddeles avskjed. Det objektive forhold er i prinsippet nok. Imidlertid vil det være det som oftest inngår i bedømmelsen om avskjed framstår som en naturlig reaksjon på uønsket adferd fra arbeidstakerens side om vedkommende har utvist forsett eller uaktsomhet. I praksis vil det ellers måtte overveies om oppsigelse med lovens frist kan være tilstrekkelig. Arbeidsmiljøloven § 15-14 tredje ledd har en bestemmelse om at en meddelt avskjed som det ikke er grunnlag for, kan opprettholdes som oppsigelse dersom det er saklig grunn for det. Sjømannsloven hadde ingen tilsvarende regel, men Høyesterett har lagt til grunn at det samme må gjelde i sjøfartsforhold. Fram til lovendringen i 1985 var det skipsføreren som både tilsatte mannskapet og som hadde kompetanse til å meddele avskjed. Spørsmål om avskjed kunne oppstå mens skipet var i sjøen eller i fremmed havn. Før avskjed kunne meddeles på skip med minst 5 besetningsmedlemmer, skulle det avholdes avhør av en nemnd bestående av skipsføreren som formann. Beslutningen om avskjed ble truffet av skipsføreren som var uten juridisk kompetanse og ofte ikke hadde anledning til å rådføre seg med personalavdeling i rederiet eller jurist. Dette tilsa at avskjedsgrunnene ble beskrevet nøye i forskjellige alternativer. Ved lovendringen i 1985 ble dette opprettholdt selv om avskjedskompetansen dels som følge av nye regler om rederiansettelse ble lagt til rederiet.

Kapittel 6

Tvister om arbeidsforhold ble foreslått nye prosessregler. Kapitlet gir bestemmelser om rett til å kreve forhandlinger, søksmålsfrister samt om fristforlengelse og oppfriskning. Videre inneholder kapitlet særlige prosessregler om rettens behandling av tvister om arbeidsforhold i Norge og enkelte særlige bestemmelser om tvister i utlandet om arbeidsforhold. Departementets forslag bygger i stor grad på arbeidsmiljølovens kap. 17, og innebærer en klargjøring og forenkling i forhold til gjeldende rett.

Kapittel 7

Gir bestemmelser om permisjon. Kapitlet omfatter rett til permisjon for arbeidstakere ved svangerskap, fødsel og adopsjon, ved barns og barnepassers sykdom og ved pleie og omsorg av nære pårørende. Det gir også rett til permisjon ved utdanning, militærtjeneste mv. og utøvelse av offentlige verv. Kapitlet inneholder i tillegg en bestemmelse om arbeidstakers plikt til å varsle ved permisjon. Ble enighet om å styrke sjøfolks permisjonsrettigheter og harmonisere dem med arbeidsmiljøloven.

Kapittel 8

Rederiets og skipsførerens omsorgsplikt. Bestemmelser i sjømannsloven om de plikter rederiet og skipsføreren har overfor den som har sitt arbeid om bord i forbindelse med sykdom, skade og død og i forbindelse med at eiendeler tilhørende vedkommende blir skadet eller går tapt om bord eller blir etterlatt når vedkommende forlater skipet. Bestemmelsene var omfattende og svært detaljerte. I tillegg har skipssikkerhetsloven § 27 regler om legemidler og (rett til) behandling av syke, som supplerer reglene i sjømannsloven før 20. august 2013. Arbeidsmiljøloven inneholder – naturlig nok – ikke tilsvarende bestemmelser. I MLC er det først og fremst

regel 4.1 og 4.2 som er av interesse. Disse reglene inneholder bestemmelser om medisinsk behandling om bord og i land og om rederiets erstatningsansvar, og går på mange måter på tvers av den inndelingen vi finner i sjømannsloven og skipssikkerhetsloven. Sjømannslovens bestemmelser la en betydelig utstrekning omsorgsplikten ved en sjømanns sykdom og skade, og handlingsplikten ved en sjømanns død, på skipsføreren. Tilsvarende er skipsføreren pålagt ivarettelsesplikten der sjømannen har etterlatt eiendeler om bord i det han forlater skipet.

Kapittel 9

Kapitlet omhandler skipstjenesten og er i all hovedsak en videreføring av gjeldende rett. Det er blitt foretatt en gjennomgang av sjømannslovens bestemmelser på området og departementet gir sin tilslutning til de vurderinger som utvalget har foretatt. Det fremmes på denne bakgrunn utkast til kapittel 9 om skipstjenesten. Et særskilt spørsmål gjelder adgangen til å fratse tjenesten ved piratfare. Departementet har her gitt sin tilslutning til utvalgets flertall som går inn for å ikke lovfeste en slik rett.

Kapittel 10

Gir bestemmelser om vern mot diskriminering. Det sentrale er et forbud mot diskriminering på grunn av politisk syn, medlemskap i arbeidstakerorganisasjon, seksuell orientering eller alder, samt mot diskriminering av deltids- og midlertidig ansatte. Forbudet gjelder alle sider ved arbeidsforholdet. Diskrimineringsvernet er forankret i ulike lover der kjernen i regelverket er parallelt. Felles er at lovene inneholder forbud mot direkte og indirekte diskriminering, som begrenses av adgang til saklig forskjellsbehandling og positiv særbehandling. Utkastet er i all hovedsak en videreføring av gjeldende rett.

Kapittel 11

Informasjon og drøfting.

Rederi som jevnlig sysselsetter minst 50 sjømenn, skal informere om og drøfte spørsmål av betydning for ansettelsesforholdene med ansattes representanter, jf. sjml. § 34 første ledd. Plikten til informasjon og drøfting omfatter den aktuelle og forventede utvikling av rederiets aktiviteter og økonomiske situasjon, den aktuelle og forventede bemanningssituasjonen i rederiet, og andre beslutninger som kan føre til vesentlige endringer i arbeidsorganiseringen eller ansettelsesforhold, jf. sjml. § 35 første ledd bokstav a til c. Tidspunktet for når rederiet skal drøfte eller informere de ansattes representanter reguleres i § 35 annet ledd. Situasjonen der rederiet har behov for at bestemte opplysninger ikke gis videre er regulert i sjml. § 36.

Kapittel 12

Kapittel 12 omhandler regler om tilsyn, herunder om forvaltningstiltak, og om sanksjoner, det vil si administrative sanksjoner og straff. Det overordnede formålet med bestemmelsene om tilsyn og sanksjoner er å sikre at skipsarbeidsloven etterlevs. Kapitlet består av fire bestemmelser. Når det gjelder de to bestemmelsene om tilsyn og forvaltningstiltak, viser de til skipssikkerhetslovens regler om tilsyn og forvaltningstiltak og gir de fleste av disse reglene tilsvarende anvendelse. Med hensyn til bestemmelsene om overtredelsesgebyr og straff, er bestemmelsen om overtredelsesgebyr ny, mens straffebestemmelsen viderefører den løsningen som ble vedtatt ved lovendring i 2009, men som ikke er satt i kraft.

Tidligere har det i liten grad blitt ført tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår. Sjømannsloven inneholdt ikke tilsynsbestemmelser, men ved 2008-lovendringen ble det inntatt et kap. VI om tilsyn og et kap. VII (ikke i kraft) om forvaltningstiltak. Gjennom mønstringsordningen er det ført tilsyn med at ansettelsesavtale foreligger. Denne kontrollen har vært foretatt av A-etat i Norge og på utestasjoner for sjøfolk som mønstrer på i utlandet, opphørte 20. august 2013. Gjennom skipssikkerhetsloven er det ført tilsyn med viktige deler av arbeidsmiljøet om bord, blant annet det fysiske arbeidsmiljøet (lugarer mv., fysiske innretninger, sikkerhetsanordninger), personlig verneutstyr, krav til minstealder, krav til helse og legemidler, hviletid mv.

Kapittel 1 Innledende bestemmelser:

§ 1-2.Lovens virkeområde

1. Loven får anvendelse for arbeidstaker som har sitt arbeid om bord på norsk skip. Kapittel 8 til 10 får også anvendelse for andre som har sitt arbeid om bord på norsk skip.
2. Loven gjelder ikke for arbeidstaker som:
 - a. bare arbeider om bord mens skipet ligger i havn,
 - b. gjør tjeneste på Forsvarets skip, med unntak av sivilt personell på skip befraktet av Forsvaret.
3. Departementet kan gi utfyllende forskrifter til første og annet ledd, herunder om:

Kommentar

Første ledd fastslår at loven får anvendelse på arbeidstaker som har sitt arbeid om bord på norsk skip. Det er også et annet utgangspunkt enn skipssikkerhetsloven, som omfatter «den som har sitt arbeid om bord». Endringen er gjort for å markere at skipsarbeidsloven først og fremst er en lov til vern av arbeidstakere om bord, og at loven bare unntaksvis har et videre siktemål. Annet ledd angir unntak fra første ledd. Dette leddet må ses i sammenheng med tredje ledd, som gir departementet hjemmel til i forskrift å fastsette at loven i gitte tilfeller ikke får anvendelse.

Bokstav a fastslår at loven ikke får anvendelse på arbeidstakere som bare arbeider om bord mens skipet ligger i havn. Bokstav b. Når det gjelder det nærmere innhold av bestemmelsen, Utvalget presiserer at i den utstrekning lovutkastet uttrykkelig retter seg mot «den som har sitt arbeid om bord», vil personer som omfattes av unntaket være omfattet av disse bestemmelsene.

Skipsarbeider loven er delvis ufravikelig (Preseptorisk) Lov i motsetning til fravikelig (deklaratorisk) lov. Eksempel her er at Forbrukerkjøp er regulert av ufravikelige lovregler, jf. forbrukerkjøpsloven § 3. Dette innebærer at partene ikke kan avtale at selgeren for eksempel ikke skal ha kontraktsrettslig erstatnings-ansvar eller at kjøperen fraskriver seg retten til å heve kjøpet

Kapittel 2. Arbeidsgiverens og rederiets plikter mv.

Kommentar: Rederiets solidaransvar:

Arbeidstakere kan være ansatt av en annen arbeidsgiver enn rederiet. Som ansvarlig for driften av skipet har rederiet kontroll over risikofaktorer og utøver faktisk styring og kontroll med arbeidet. I praksis har rederiet dermed stor innflytelse over arbeidsforholdet. Samtidig er det arbeidsgiveren som primært er ansvarlig for å oppfylle arbeidstakerens rettigheter. At en annen enn den som i utgangspunktet er ansvarlig har stor innflytelse over arbeidsforholdet, kan skape en spesiell situasjon for arbeidstaker. Hensynet til vern av arbeidstaker tilsier at arbeidstakers rettigheter ikke bare skal sikres formelt, men også i praksis. Videre følger det av MLC at ansvaret for sjøfolks minimumsrettigheter skal ligge på rederiet. Reglene om beregning og utbetaling av lønn forutsetter at rederiet er ansvarlig for utbetaling av lønn. Rederiet er videre pålagt ansvar for fri hjemreise i en del situasjoner, for erstatning til sjøfolk ved skipsforlis, og for de økonomiske følgene av sykdom, skade eller død. Formålet er å bidra til bruk av seriøse bemanningsselskap og gi større sikkerhet for at arbeidstakere får den lønn og de økonomiske rettighetene de har krav på. Solidaransvaret vil dessuten sikre at arbeidstaker kan gjøre rettighetene etter MLC gjeldende direkte overfor rederiet. Solidaransvaret er betinget av at arbeidstaker fremmer skriftlig krav senest innen tre måneder etter lønnens eller feriepengenes forfallsdato. Solidaransvaret innebærer en plikt til å betale kravet innen tre uker etter at det har kommet frem.

Til § 2-1 Arbeidsgiveren

Bestemmelsen er ny og definerer arbeidsgiver. Arbeidsgiver er skipsarbeidslovens primære pliktsubjekt. Arbeidsgiver er den som har ansatt arbeidstaker for arbeid om bord på skip. Med dette menes at arbeidsgiver i utgangspunktet er den som er part i arbeidsavtalen med arbeidstaker.

Loven bygger altså på at ansvaret for arbeidstakerens rettigheter i utgangspunktet er knyttet til arbeidsavtalen. Det er presisert at arbeidstaker må være ansatt for arbeid «om bord på skip». Formålet er å tydeliggjøre at arbeidsgiver er den som har ansatt en arbeidstaker som faller inn under skipsarbeidslovens virkeområde, jf. § 1-2. Hva som utgjør en arbeidsavtale skal vurderes på samme måte som etter arbeidsmiljøloven. Dette gjelder både hvordan en arbeidsavtale skal skilles fra andre typer avtaler, og hvordan grensen trekkes mot andre relasjoner der arbeid utføres. **Til § 2-2** Arbeidsgivers alminnelige plikter og ansvar Bestemmelsen angir arbeidsgivers alminnelige plikter og ansvar og innebærer at arbeidsgiver er den som primært er ansvarlig for å sørge for at lovens krav overholdes. Bestemmelsen har i første rekke en pedagogisk funksjon, ettersom dette også følger av de enkelte bestemmelsene i loven. Imidlertid både for arbeidsgiver og for rederiet. **Til § 2-3** Rederiet Bestemmelsen definerer rederiet. Første ledd definerer rederiet som den som etter ssl. § 4 er å anse som rederi.

Kapittel 3. Ansettelse mv.

Kommentar:

§ 3-1 Krav om skriftlig arbeidsavtale Bestemmelsen bygger på sjml. § 3 nr. 1 første ledd og stiller krav om at arbeidsavtalen inngås skriftlig, når skriftlig avtale skal foreligge og arbeidstakers rett til bistand ved utarbeidelsen av den. Kravene er tydeliggjort etter mønster fra arbeidsmiljøloven. I utgangspunktet er det arbeidsgiver som har plikt til å sørge for at kravene oppfylles.

§ 3-2 Ansettelse med prøvetid Bestemmelsen regulerer adgangen til å ansette med prøvetid. Oppsigelsesvernet i prøvetiden er særskilt regulert i § 5-5. Første ledd viderefører adgangen til å inngå arbeidsavtale med en bestemt prøvetid. Det er kun prøvetid på inntil seks måneder som lovlig kan avtales. Nytt er et uttrykkelig krav om at prøvetid må avtales skriftlig. Skriftlighet er en betingelse for at det lempede oppsigelsesvern.

§ 3-4. Midlertidig ansettelse Første ledd slår i første punktum fast hovedregelen om fast ansettelse. Annet punktum setter vilkår for adgang til midlertidig ansettelse. Bokstav a første punktum. Det er adgang til midlertidig ansettelse for et bestemt tidsrom, en bestemt reise eller for arbeid av forbigående varighet, når arbeidets karakter tilsier det. Bokstav b og c åpner for midlertidig ansettelse i vikariater og for praksisarbeid. Annet og tredje ledd regulerer opphør av midlertidige arbeidsforhold. Annet ledd er ny og setter krav om skriftlig varsel om tidspunkt for fratreden senest en måned i forveien for arbeidstaker som har vært midlertidig ansatt i mer enn ett år. tredje ledd er hovedregelen at midlertidige arbeidsforhold opphører ved utløpet av det avtalte tidsrommet eller når det bestemte arbeidet er avsluttet. Fjerde ledd er ny og pålegger arbeidsgiver å drøfte bruken av midlertidig ansettelse med de tillitsvalgte minst en gang per år. Siktemålet med drøftingene er ikke først og fremst å kontrollere lovligheten, men å belyse det faktiske grunnlaget for og nødvendigheten av midlertidige ansettelser. Kravet er drøfting minst en gang per år men krav om hyppigere drøfting kan følge av annet regelverk eller avtaler. Ulemper ved midl. Ansettelse: Vikar på ubestemt tidsrom uten å avtale arbeidsomfang? Manglende forutberegnelighet, Dårligere pensjon, Ikke stillingsvern, Ingen rettigheter mellom arbeidsoppdrag, dårligere sykerettigheter

§ 3-5. Virkninger av ulovlig midlertidig ansettelse Etter første ledd første punktum skal ulovlig midlertidig ansettelse som hovedregel føre til at retten avsier dom for at arbeidsforholdet består. Annet punktum åpner for at retten unntaksvis kan bestemme at arbeidsforholdet opphører. Her er terskelen høy. Det kreves at det etter en konkret avveining av partenes interesser er åpenbart urimelig at arbeidsforholdet fortsetter. Begge muligheter er betinget av partenes påstand. Annet ledd gir hjemmel for å tilkjenne erstatning både for økonomisk og ikke-økonomisk tap.

§ 3-6 Fortrinnsrett til ny ansettelse Ved nedbemanning: 1 års fortrinnsrett. Gjelder også midlertidig ansettelse Gjelder ved ny utlysning av stilling, ikke intern rokking av stillinger.

Kapittel 4

Kapittel 4. Lønn mv. § 4-1

Kommentar

Viderefører sjml. § 21 første ledd, men er noe enklere formulert. Det kan ikke avtales at lønnen løper fra et senere tidspunkt enn fra og med den dagen arbeidstakeren tiltrer tjenesten. Dette vil normalt være når arbeidstakeren til beregning av lønn i utgangspunktet er lønnsnivå og beregningsmåte overlatt til individuell og kollektiv avtale. Annet ledd regulerer beregningen av lønn pr.dag der månedslønn er avtalt. Bestemmelsen viderefører sjml. § 21 tredje ledd. Tredje ledd regulerer lønnsberegningen der det er avtalt et bestemt beløp i lønn for en reise, og reisen får en annen varighet enn forutsatt i ansettelsesavtalen. Med mindre annet er avtalt har arbeidstaker krav på hele beløpet ved kortere reise og et forholdsmessig tillegg ved lengre reise. Dette er en videreføring av sjml. § 21 femte ledd. Fjerde ledd er ny og klargjør at bestemmelsen ikke får anvendelse for beregning og utbetaling av lott for arbeidstakere på fiskefartøy.

§ 4-2 Utbetaling av lønn og feriepenger ivaretas de kravene som MLC stiller til utbetalingen. Første ledd krever at lønn utbetales minst én gang i måneden. Dette er i tråd med MLC standard A2.2 nr. 1. Av opplysningshensyn vises det til at utbetalingen av feriepenger reguleres av ferielovene med tilhørende forskrifter. Mens det gjelder en egen lov om ferie for fiskere, gjelder den alminnelige ferieloven for andre arbeidstakere på skip. I medhold av ferieloven er det imidlertid gitt en egen forskrift 22. desember 1989 nr. 1285 om ferie for arbeidstakere på skip, som gir enkelte særregler. Med hjemmel i ferielovene og forskriften er det inngått tariffavtaler i skipsfart som avviker noe fra lovens løsninger. I dag skjer utbetaling normalt ved overføring til arbeidstakers lønnskonto. Store kontantbeholdninger om bord på skipene kan utgjøre en sikkerhetsrisiko og bør unngås.

§ 4-3 Trekk i lønn og feriepenge. Første ledd fastsetter en hovedregel om forbud mot trekk i lønn og feriepenger. Formålet er å sikre forutsigbarhet for arbeidstaker for slike ytelser, ettersom de blant annet skal dekke arbeidstakers levekostnader. Trekk er derfor kun tillatt i bestemte situasjoner. I tilfeller der trekkadgang ikke er særskilt hjemlet, vil de ulovfestede reglene om *condictio indebiti* kunne gi grunnlag for et tilbakebetalingskrav. Arbeidstaker kan altså ha plikt til tilbakebetaling selv om arbeidsgiver ikke har adgang til å gjennomføre en motregning ved hjelp av lønnstrekk.

§ 4-4 Lønn ved sykdom og skade Bestemmelsen regulerer rett til lønn ved arbeidsuførhet på grunn av sykdom eller skade. Bestemmelsen viderefører sjml. § 28 nr. 2 og nr. 4, men setter en ny yttergrense for lønnsplikt på 12 måneder. Første ledd svarer til sjml. § 28 nr. 2 første punktum. «Hyre» er erstattet med «lønn» i tråd med endringene. Annet ledd setter de objektive grensene for lønnsplikten. Etter første punktum gjelder ikke lønnsplikten i den utstrekning arbeidstaker har krav på sykepenge eller tilsvarende ytelser. Dette er en videreføring av begrensningen i sjml. § 28 nr. 2 annet punktum. Annet punktum er nytt, og begrenser lønnsplikten til 12 måneder fra uførheten oppstod.

§ 4-5 Lønn ved skipsforlis. Etter første ledd har arbeidstaker rett til lønn ved skipsforlis i en måned etter oppsigelsesfristens utløp. Etter sjml. § 18 nr. 1 tredje ledd har sjømann, ved arbeidsledighet som følge av skipsforlis, rett til hyre i inntil en måned etter oppsigelsesfristens utløp. MLC regel 2.6 fastsetter rett for sjøfolk til tilstrekkelig erstatning for skade, tap eller arbeidsledighet som følge av at skipet forliser. I retningslinje B2.6 nr. 1 er det fremhevet at erstatningen bør tilsvare den avtalte lønn, betales for de dagene sjømannen faktisk er arbeidsledig, og ikke begrenses til mindre enn to månedslønner. Ettersom rett til lønn i en måned kommer i tillegg til kravet på lønn i oppsigelsestiden, er MLCs krav tilfredsstillt. Bestemmelsen gir i seg selv ikke grunnlag for oppsigelse. Om skipsforliset utgjør saklig grunn for oppsigelse, beror på § 5-6. Bestemmelsen må ses i sammenheng med § 5-2 femte ledd om oppsigelsesfrister ved skipsforlis. Til sammen innebærer dette at arbeidstaker normalt har rett til to måneders lønn etter oppsigelse på grunn av skipsforlis. For skipsførere gjelder en lengre oppsigelsesfrist på tre måneder, disse vil derfor ha rett til fire måneders lønn til sammen.

§ 4-6 Rett til fri hjemreise. Bestemmelsen samler og forenkler dagens regler om rett til fri hjemreise. Det er gjort enkelte justeringer som følge av kravene i MLC. Sjømannsloven regulerte rett til fri hjemreise ved arbeidsforholdets opphør i sjml. § 6 annet ledd. MLC regel 2.5 fastsetter rett til hjemreise uten egen kostnad i situasjoner som er nærmere angitt i standard A2.5. Etter MLC standard A2.5 skal fri hjemreise sikres blant annet når sjømannen har sagt opp ansettelsesavtalen «med gyldig grunn». Første ledd første punktum angir hovedregelen: Arbeidstaker har rett til fri hjemreise når arbeidsgiver har brakt arbeidsforholdet til opphør. Etter rettspraksis kan arbeidstakers oppsigelse etter omstendighetene betraktes som arbeidsgivers oppsigelse dersom den er gitt under sterkt press mv.18 I så fall vil opphøret gi rett til fri hjemreise til bostedet. Med bosted menes avtalt bosted, det vil si det bostedet arbeidstaker hadde ved inngåelsen av arbeidsavtalen. Arbeidsgiver har altså ikke risikoen for at utgiftene ved hjemreise blir høyere fordi arbeidstaker flytter. En følge av retten til fri hjemreise er at arbeidsgiver ikke kan kreve inn forskudd fra arbeidstaker for å dekke reiseutgiftene. Denne forståelsen samsvarer med MLC standard A2.5. nr. 3. Fri hjemreise innebærer at arbeidsgiver skal sørge for reise fra fratredelseshavn og til arbeidstakers bosted og dekke utgiftene til reisen og til nødvendig underhold under reisen.

Kapittel 5.

Kapittel 5. Opphør av arbeidsforhold. § 5-1 Drøfting før beslutning om oppsigelse.

Kommentar:

Bestemmelsen er ny og lovfester krav til saksbehandlingen ved oppsigelse som i hovedsak tilsvarende aml. §§ 15-1 og 15-2. Formålet er å bidra til å unngå oppsigelser og sikre at oppsigelser som gis bygger på et forsvarlig grunnlag. Det er foreslått adgang til å fravike bestemmelsen i annet ledd i tariffavtale for NIS-skip. Første ledd stiller et generelt krav om individuell drøfting før beslutning om oppsigelse treffes. Bestemmelsen er fullt ut i samsvar med aml. § 15-1 og skal forstås på tilsvarende måte. Dersom arbeidstaker ikke ønsker det, kan drøfting unnlates. Drøfting kan videre unnlates dersom det ikke er praktisk mulig. Forbeholdet tar for det første sikte på situasjoner der arbeidstaker ikke medvirker. Forbeholdet tar høyde for at det til sjøs kan være praktiske vanskeligheter ved å gjennomføre drøfting. Grunnlaget for oppsigelsen skal være tema for drøfting. Dersom flere ansatte sies opp, skal også utvelgelsen drøftes. Annet ledd stiller krav til kollektiv informasjon og drøfting før masseoppsigelser. Bestemmelsen er inspirert av aml. § 15-2, men er betydelig forenklet, se punkt 12.2.2. Første punktum stiller krav om kollektiv drøfting når arbeidsgiver vurderer masseoppsigelser. Masseoppsigelse er definert på samme måte som i aml. § 15-2, som oppsigelse av minst ti arbeidstakere. § 5-2 Oppsigelsesfrister. Første ledd første punktum fastsetter hovedregelen om at den alminnelige, gjensidige oppsigelsesfristen er én måned. Dette er en videreføring av sjml. § 5 nr. 1 og tilsvarende aml. § 15-3 første ledd. At fristen er gjensidig, innebærer at den er like lang ved oppsigelse fra arbeidsgivers side som ved oppsigelse fra arbeidstakers side. I annet punktum videreføres den særlige oppsigelsesfristen for skipsførere på tre måneder etter sjml. § 5 nr. 6. Etter tredje punktum skal oppsigelsesfristen regnes fra dato til dato. Beregningsmåten er særegen for sjøfart og følger i dag av sjml. § 5 første ledd siste punktum. Annet ledd fastsetter en lengre gjensidig oppsigelsesfrist for arbeidstaker med lang ansettelsestid. Ved fem års ansettelse økes fristen til minst to måneder og ved ti års ansettelse økes fristen til minst tre måneder.

§ 5-3 Formkrav ved oppsigelse. Første ledd stiller krav om at oppsigelse skal skje skriftlig. Skriftlighetskravet er generelt og gjelder for både arbeidsgivers og arbeidstakers oppsigelse. Kravene må imidlertid ses i sammenheng med den nye bestemmelsen om rettsvirkningene av formfeil fra arbeidsgivers side i § 5-4. Som hovedregel leder formfeil til at oppsigelsen kan kjønnnes ugyldig.

§ 5-4 Virkninger av formfeil ved oppsigelse. Første ledd regulerer ugyldighetsvirkningen. Bestemmelsen er utformet etter mønster av aml. § 15-5 første ledd, men med en noe videre unntaksadgang. At oppsigelsen kjønnnes ugyldig, innebærer at arbeidsforholdet består. Retten skal som hovedregel kjønnne oppsigelsen ugyldig dersom formkravene er brutt og arbeidstaker har gått til søksmål innen fire måneder. Fristens utgangspunkt er når oppsigelse finner sted. Etter § 5-3 annet ledd siste punktum har oppsigelsen funnet sted når den er kommet fram til arbeidstakeren. Der det ikke er gitt formell oppsigelse, er det lagt til grunn i rettspraksis at fristen begynner å løpe

fra «de hendelsene (...)» som aktualiserte tilsvarende krav eller rettigheter med hensyn til å stå i stillingen, som en formålstrett oppsigelse kunne ha gjort.

§ 5-5 Oppsigelsesvern i arbeidsavtaler med bestemt prøvetid. Første ledd første punktum gir et særlig grunnlag for oppsigelse av arbeidstaker i prøvetiden og viderefører dagens terskel for oppsigelse i prøvetid. Oppsigelse kan begrunnes i arbeidstakers tilpasning til arbeidet, faglige dyktighet eller pålitelighet. Vernet mot oppsigelse på grunn av arbeidstakers forhold er altså ikke like sterkt i prøvetiden. Vernet mot oppsigelse på grunn av arbeidsgivers eller virksomhetens forhold følger av § 5-6 og er det samme som ellers. I annet punktum presiseres at det særskilte oppsigelsesgrunnlaget kun kan anvendes dersom oppsigelsen gis innen utløpet av prøvetiden.

§ 5-6 Vern mot usaklig oppsigelse. Første ledd fastholder kravet om at oppsigelse av arbeidstaker må ha saklig grunn enten i virksomhetens, arbeidsgivers eller arbeidstakers forhold. I sjml. § 19 nr. 1 første ledd er saklighetskravet knyttet til «rederiets eller sjømannens forhold». Denne språklige justeringen er en konsekvens av terminologien i lovutkastet og er ikke ment å ha betydning for oppsigelsesvernets materielle innhold. Ordlyden stemmer nå med aml. § 15-7 og signaliserer at oppsigelsesvernet langt på vei er parallelt i de to lovene. Annet ledd presiserer kravet til saklig grunn ved oppsigelse på grunn av driftsinnskrenkning eller rasjonaliseringstiltak i tråd med sjml. § 19 nr. 1 tredje og fjerde ledd. Bestemmelsen er nå fullt ut i samsvar med aml. § 15-7 annet ledd. Etter første punktum er kravet til saklig grunn i slike situasjoner ikke oppfylt dersom arbeidsgiver kan tilby annen passende stilling i virksomheten. Bestemmelsen innebærer at arbeidsgiver må vurdere om det finnes annen passende stilling for arbeidstaker før beslutning om oppsigelse treffes. Etter annet punktum kreves uttrykkelig en avveining mellom virksomhetens behov og de ulemper oppsigelsen påfører den enkelte arbeidstaker. Som en konsekvens av terminologien i lovutkastet har «virksomhetens behov» imidlertid erstattet «rederiets behov».

§ 5-7 Oppsigelsesvern ved sykdom eller skade. Første ledd setter forbud mot å si opp arbeidstaker på grunn av fravær knyttet til ulykke eller sykdom i en periode på 12 måneder. Etter utløpet av verneperioden vil lovligheten av en oppsigelse vurderes etter de alminnelige reglene i § 5-6. Annet ledd fastsetter en bevisbyrde for oppsigelser som finner sted i verneperioden. Slike oppsigelser anses å være begrunnet i sykefraværet dersom ikke annet gjøres overveiende sannsynlig. Dette er en videreføring av sjml. § 14 og svarer til aml. § 15-8 annet ledd. Bevisbyrderegelen er begrunnet i behovet for å beskytte arbeidstaker mot å måtte sette i gang en belastende prosess for å beholde arbeidet, mens vedkommende er særlig sårbar på grunn av sykdommen og hvor fraværet svekker tilknytningen til arbeidsplassen. I prinsippet kan arbeidstaker i denne perioden sies opp av andre grunner enn sykdommen, men det stilles da strenge krav til bevisene. I tillegg vil arbeidstakers sykdom kunne påvirke den interesseavveiningen som ligger i kravet til saklig grunn. Det skal derfor mye til før at en oppsigelse i verneperioden anses å ha saklig grunn.

§ 5-8 Oppsigelsesvern ved svangerskap og etter fødsel eller adopsjon. Første ledd gjelder svangerskap. I første punktum videreføres sjml. § 13 nr. 1 ved klargjøringen av at graviditet ikke er saklig grunn for oppsigelse. Oppsigelse på grunn av graviditet er også forbudt etter likestillingsloven § 3 annet ledd nr. 2. I annet punktum gis en særlig bevisbyrde som styrker stillingsvernet under graviditet. I saker om diskriminering generelt gjelder delt bevisbyrde, se blant annet likestl. § 16 og lovutkastet § 10-8. Formålet er å effektivisere diskrimineringsvernet ved å legge et større ansvar for bevisføringen på den som oftest sitter på kunnskapen om hva som har skjedd. Under graviditet gjør ytterligere hensyn seg gjeldende. En gravid arbeidstaker bør skånes fra å måtte sette i gang en belastende prosess for å beholde arbeidet. Bevisbyrderegelen for oppsigelse under graviditet går følgelig noe lenger enn etter diskrimineringsreglene. Dersom oppsigelsen finner sted under graviditet, skal den anses å være begrunnet i graviditeten med mindre noe annet gjøres overveiende sannsynlig. Det er tidspunktet for oppsigelsen som er avgjørende for om oppsigelsesgrunnen antas å være graviditeten. Det er ikke krav om at arbeidsgiver er kjent med graviditeten. Etter tredje punktum kan arbeidsgiver imidlertid kreve at graviditeten dokumenteres ved legeattest. Oppsigelse under graviditet vil dermed bare være saklig dersom arbeidsgiver gjør det overveiende sannsynlig at den er begrunnet i andre forhold enn graviditet. Kravene til bevis vil være strenge, på samme måte som etter dagens regler.³⁵ I tillegg vil det at arbeidstaker er gravid, inngå i den konkrete interesseavveiningen som ligger i saklighetsvurderingen. Utvalget legger derfor til grunn at det skal svært mye til før en oppsigelse under graviditet vil anses saklig begrunnet.

§ 5-9 Oppsigelsesvern ved militærtjeneste mv. Første ledd tilsvarer aml. § 15-10 første ledd, men er noe enklere formulert. Bestemmelsen klargjør at uttak av rett til permisjon etter § 7-11 ikke er saklig grunn for oppsigelse. Vernet vil derfor gjelde både ved militærtjeneste og ved deltakelse i fredsbevarende operasjoner, se nærmere i kommentarene til § 7-11. På samme måte som etter § 5-8 kan permisjonsuttaket verken alene utgjøre saklig grunn eller være et saklig moment i helhetsvurdering.

§ 5-10 Rett til å fortsette i stillingen. Første ledd gir rett til å fortsette i stillingen så lenge det pågår forhandlinger etter § 6-1. Denne retten er i samsvar med aml. § 15-11 første ledd og skal forstås på samme måte. For å gjøre retten gjeldende kreves ikke annet enn at arbeidstaker møter på arbeid på vanlig måte. Retten til å fortsette i stillingen er knyttet til tvist om arbeidsforholdet er lovlig sagt opp etter § 5-6. Retten er derfor aktuell når arbeidsgivers oppsigelse bestrides, men også når gyldigheten av egen oppsigelse bestrides. Retten gjelder imidlertid ikke ved tvist om lovligheten av en oppsigelse i prøvetiden, opphør av midlertidig ansettelse eller avskjed. Annet ledd regulerer rett til å fortsette i stillingen etter at forhandlingene er avsluttet. Bestemmelsen er utformet etter mønster av aml. § 15-11 annet ledd, men med et motsatt utgangspunkt. Arbeidstaker har som hovedregel ikke rett til å fortsette i stillingen etter at forhandlingene er avsluttet. På visse vilkår kan retten likevel gi kjennelse for at arbeidstaker får fortsette i stillingen. Arbeidstaker må ha reist søksmål innen de frister som følger av § 6-2. Videre må arbeidstaker selv kreve dette ved en begjæring til retten.

§ 5-11 Virkninger av usaklig oppsigelse. Første ledd regulerer ugyldighetsvirkningen av usaklig oppsigelse. Brudd på bestemmelsene om oppsigelsesvern i §§ 5-5 til 5-9 vil utgjøre en usaklig oppsigelse. Utvalget finner det mest opplysende å henvise til disse bestemmelsene i lovteksten. Samme løsning er valgt i aml. § 15-12. Dersom arbeidstaker krever det, skal en usaklig oppsigelse som den store hovedregel kjennes ugyldig. Dette innebærer at arbeidsforholdet består. Bare der arbeidsgiver krever det, og det etter en avveining av partenes interesser er åpenbart urimelig at arbeidsforholdet fortsetter, kan retten bestemme at arbeidsforholdet skal opphøre. Annet ledd regulerer erstatning på samme måte som i sjml. § 20A annet ledd og aml. § 15-12 annet ledd. Usaklig oppsigelse gir rett til erstatning uavhengig av arbeidsgivers skyld. Erstatningen skal fastsettes ut fra hva som etter en skjønnsmessig helhetsvurdering er rimelig. Det skal både ses hen til det økonomiske tapet, partenes forhold og omstendighetene for øvrig. Det er forutsatt at erstatningen minst skal dekke økonomisk tap, og i tillegg kan inneholde et oppreisningselement.

§ 5-12 Opphør av arbeidsforhold grunnet alder. Første ledd fastsetter i første punktum at arbeidsforholdet kan bringes til opphør når arbeidstaker fyller 70 år. Ved fylte 70 år er oppsigelse pr. definisjon saklig begrunnet. En arbeidstaker som fortsetter i stillingen, reengasjeres eller ansettes etter fylte 70 år, vil altså ikke omfattes av lovens stillingsvern. Grensene for midlertidig ansettelse i § 3-4 vil heller ikke ha noen aktualitet. Annet punktum åpner for at lavere aldersgrense enn 70 år kan følge av annet grunnlag innenfor rammene av diskrimineringsforbudet. En lavere grense må være saklig begrunnet og ikke uforholdsmessig inngripende.

§ 5-13 Suspensjon. Første ledd setter to vilkår for suspensjon. For det første må det være grunn til å anta at det foreligger avskjedsgrunn. Suspensjon er følgelig knyttet til forhold som vil utgjøre vesentlig mislighold av arbeidsavtalen. Med «grunn til å anta» menes en konkret mistanke om forhold som gir avskjedsgrunn. Dersom det åpenbart foreligger avskjedsgrunn og det ikke er behov for nærmere undersøkelser, skal det ikke gis suspensjon. Arbeidsgiver skal da i stedet ta stilling til om avskjed skal gis. For det andre må virksomhetens behov tilsa suspensjon. Konkret mistanke om avskjedsgrunn er ikke tilstrekkelig, det er et selvstendig vilkår at suspensjon er nødvendig av hensyn til virksomheten. Arbeidsgiver må vurdere dette konkret. Fare for bevisforspillelse og tillitssvikt internt eller fra omverdenen vil inngå i vurderingen. Videre må arbeidsgiver vurdere om arbeidstakers interesser er rimelig ivaretatt. Det er ikke adgang til suspensjon dersom virksomhetens behov kan ivaretas ved andre og mindre inngripende tiltak. Arbeidsgiver må følgelig vurdere muligheten for å omplassere arbeidstaker til andre arbeidsoppgaver. Arbeidsgivers adgang til ensidig å pålegge omplassering beror på hvilke grenser den enkelte arbeidsavtale setter for styringsretten. Omplassering ut over dette vil kreve arbeidstakers samtykke. Arbeidsgiver er forpliktet til også å vurdere omplasseringsløsninger som ligger utenfor styringsretten. Drøftingen før suspensjonsbeslutningen vil vise om arbeidstaker vil samtykke til slik omplassering som alternativ til suspensjon.

§ 5-14 Avskjed. Første ledd oppstiller materielle vilkår for avskjed. Avskjedsgrunnlaget er grovt pliktbrudd eller annet vesentlig mislighold av arbeidsavtalen. Den rettsstilstanden som er utviklet gjennom rettspraksis etter sjømannsloven, skal fremdeles legges til grunn. Forhold som i dag utgjør avskjedsgrunn etter sjml. § 15 nr. 1, skal altså fortsatt gi grunnlag for avskjed. Utvalget vil likevel påpeke at utilbørlig adferd utenfor tjenesten etter omstendighetene kan gi grunnlag for avskjed. Også adferd som ikke er direkte knyttet til arbeidet, kan være et alvorlig lojalitetsbrudd – og følgelig et vesentlig mislighold – overfor arbeidsgiver**.

§ 5-15 Fratredelseshavn ved arbeidsforholdets opphør**. Første ledd fastsetter i første punktum at arbeidsforhold som opphører mens skipet er i sjøen, fortsetter å gjelde frem til skipet er i havn. Dette gjelder både der arbeidsforholdet er brakt til opphør ved oppsigelse og ved utløpet av en midlertidig ansettelse.

§ 5-16 Attest. Bestemmelsen gir arbeidstaker krav på skriftlig attest og er en videreføring av gjeldende rett. Det er kun gjort mindre språklige endringer sammenlignet med sjml. § 20B. En nærmest likelydende regulering er gitt i aml. § 15-15. Første ledd gir arbeidstaker som fratrer ved lovlig oppsigelse et ubetinget krav på attest og stiller nærmere krav til hvilke opplysninger attesten skal inneholde. Annet ledd viser til at krav på mer utførlig attest kan følge av sedvane eller tariffavtale. Tredje ledd oppstiller et krav på attest også for arbeidstaker som er gitt avskjed. Arbeidsgiver kan da opplyse i attesten at vedkommende er avskjediget, men trenger ikke angi avskjedsgrunnen.

Kapittel 6. Tvister i arbeidsforhold

Kommentar:

§ 6-1 Rett til å kreve forhandlinger. Første ledd fastsetter når arbeidstaker kan kreve forhandlinger med arbeidsgiver. I likhet med aml. § 17-3 fremgår det uttrykkelig av ordlyden i hvilke konfliktsituasjoner arbeidstaker har krav på forhandlinger. Etter bokstav a kan forhandlinger kreves dersom det gjøres gjeldende at oppsigelse eller avskjed er ulovlig. Dette er i samsvar med ordlyden i sjml. § 20 nr. 1 og § 16 nr. 5. Bokstav b klargjør at forhandlingsretten gjelder der arbeidstaker gjør gjeldende at lovbestemt fortrinnsrett er brutt. Bokstav c omfatter lovligheten av midlertidig ansettelse og suspensjon og utvalget mener at dette bør fremgå av ordlyden. Suspensjon er tatt inn fordi skipsarbeidsloven inneholder en ny bestemmelse om suspensjonsadgang i § 5-13. Bokstav d presiserer at forhandlingsretten omfatter de tilfellene der arbeidstaker kun vil gjøre gjeldende at det foreligger krav om erstatning. Samme presisering er gitt i aml. § 17-3 første ledd siste punktum. Bokstav e er ny og gir rett til forhandlinger der arbeidstaker gjør gjeldende at permisjon er ulovlig nektet. Forhandlingsretten er ment å erstatte dagens ordning med at visse saker om permisjon behandles i arbeidsmiljølovens tvisteløsningsnemnd.

§ 6-2 Søksmålsfrister. Bestemmelsen regulerer søksmålsfrister. Den bygger i det vesentlige på aml. § 17-4, men er noe annerledes bygget opp. Bestemmelsen har også paralleller i sjml. § 20 nr. 2. Det er foreslått adgang til å fravike bestemmelsen i tariffavtale for NIS-skip. Første ledd setter en minste søksmålsfrist på åtte uker for bestemte tvister. Fristen på åtte uker gjelder tvist om oppsigelse og avskjed (bokstav a), brudd på lovens regler om fortrinnsrett (bokstav b) og tvist om det har skjedd ulovlig midlertidig ansettelse eller suspensjon (bokstav c). Søksmålsfristen gjelder dermed i hovedsak samme type tvister som retten til å kreve forhandlinger etter § 6-1. Ved tvist om nektelse av permisjon gjelder rett på forhandlinger etter § 6-1 første ledd bokstav e, men ikke søksmålsfristen på åtte uker.

§ 6-3 Fristforlengelse og oppfriskning. Bestemmelsen er ny og regulerer fristforlengelse og oppfriskning. Reguleringen av fristforlengelse er i samsvar med aml. § 17-5 første og annet ledd og retter seg både mot fristen for å kreve forhandlinger og fristen for å ta ut søksmål. Reguleringen av oppfriskning er en videreføring av sjml. § 20 nr. 2 annet punktum. Det er foreslått adgang til å fravike bestemmelsen i tariffavtale for NIS-skip. Første ledd forlenger fristene ved tvist om en oppsigelses rettmessighet ved sykdom. I slike tilfeller løper fristen som hovedregel ikke fra oppsigelsen fant sted, jf. § 6-1 annet ledd bokstav a (frist for å kreve forhandlinger) og § 6-2 tredje ledd (søksmålsfrist). Fristene løper i stedet fra det tidspunktet forbudet mot oppsigelse opphører etter § 5-7, det vil si 12 måneder etter at arbeidsuførheten inntrådte.

Kapittel 7. Rett til Permisjon

Kommentar:

§ 7-1 Svangerskapskontroll. Bestemmelsen gir rett til fri i forbindelse med svangerskapskontroll. Retten er en videreføring av § 2 i permisjonsforskriften og samsvarer i hovedtrekk med aml. § 12-1. Bestemmelsen skiller seg fra de øvrige permisjonsrettighetene ved at den ikke bare gir rett til fri, men også gir rett til lønn under fraværet fra arbeidet. Retten til fri med lønn gjelder svangerskapskontroll og er avgrenset til å gjelde slik kontroll som ikke med rimelighet kan finne sted utenfor arbeidstiden, se første punktum. Arbeidstakere som jevnlig har fri på dagtid i ukedager må i utgangspunktet forventes å avtale tid for svangerskapskontroll utenfor arbeidstiden.

§ 7-2 Svangerskapspermisjon. Bestemmelsen gir rett til permisjon under svangerskapet og viderefører § 3 i permisjonsforskriften. Løsningen avviker noe fra retten til svangerskapspermisjon etter aml. § 12-2. Permisjon i medhold av bestemmelsen utløser et særlig oppsigelsesvern i § 5-8. Retten til svangerskapspermisjon gjelder når svangerskapet har vart i seks måneder, det vil i praksis si de siste tre månedene av svangerskapet. Formålet er å gi den gravide mulighet til å velge ro og restitusjon den siste perioden før fødselen. Permisjonen etter denne bestemmelsen er frivillig og krever ingen nærmere begrunnelse.

§ 7-3 Omsorgspermisjon. Første ledd gir i første punktum rett til omsorgspermisjon i forbindelse med fødselen. Fars permisjonsrett er en videreføring av permisjonsforskriften § 5, likevel slik at permisjonstidens lengde er redusert fra fire til to uker. Permisjonstid på to uker er i tråd med aml. § 12-3. En rett til lengre permisjon kan imidlertid følge av tariffavtale eller individuell avtale.

§ 7-4 Fødselspermisjon. Bestemmelsen er ny og pålegger mor til å ta permisjon de første seks ukene etter fødselen. Plikten til å ta fødselspermisjon tilsvarer aml. § 12-4. Plikten er begrunnet i morens helsemessige behov for restitusjon og hvile etter fødselen og i hensynet til barnet. Selv om moren ønsker å arbeide i perioden, kan arbeidsgiver ikke tillate dette med mindre hun fremlegger legeattest som viser at det er dokumenterte medisinske grunner til at det er bedre for henne å komme i arbeid.

§ 7-5 Foreldrepermisjon. Første ledd, første punktum gir foreldrene rett til permisjon i til sammen 12 måneder når et barn er født. Retten viderefører permisjonsforskriften § 6. Svangerskapspermisjon etter § 7-2 og fødselspermisjon etter § 7-4 skal medregnes i de 12 månedene. Permisjonsretten etter første ledd er ment å gi rett til fri fra arbeidet minst i den perioden arbeidstaker har krav på ytelse etter folketrygdloven. Det er derfor presisert i annet punktum at permisjonsretten uansett gjelder i den perioden arbeidstaker har krav på foreldrepenger etter folketrygdloven.

Kapittel 8. Rederiets og skipsførerens omsorgsplikt.

Kommentar:

§ 8-1 Omsorgsplikten ved sykdom og skade.** Første ledd første punktum fastslår rederiets plikt til å sørge for forsvarlig sykepleie, dersom den som har sitt arbeid om bord er blitt syk eller kommet til skade under tjenesten. Bestemmelsen svarer i hovedsak til sjml. § 27 første og annet ledd. Pliktsubjektet er likevel rederiet og ikke skipsføreren. Om valget av rederiet som pliktsubjekt. Rettighetssubjekt er den som har sitt arbeid om bord. Det betyr at lovutkastet her anvender et annet rettighetssubjekt enn i de fleste bestemmelser ellers i loven. Om valget av den som har sitt arbeid om bord som rettighetssubjekt. Uttrykkene «syk eller er kommet til skade» vil også omfatte psykiske forhold. Det er uten betydning om sykdommen eller skaden er selvforskyldt. Uttrykket «sykepleie» er nærmere forklart i bestemmelsen, og vil omfatte både legehjelp, legemidler og underhold. Retten til legehjelp er likevel underkastet en viss begrensning, se annet punktum. Det skal være snakk om «forsvarlig» sykepleie, noe som indikerer både en nedre og en øvre grense for hva som kan kreves. Forsvarligheten må vurderes ut fra hvilken sykdom eller skade vedkommende har fått. Den forsvarlige sykepleien kan kreves både om bord og i land, § 8-2 Omsorgsplikten ved dødsfall og begravelse. Første ledd tilsvarer sjml. § 30 første ledd, men sørge for-plikten er lagt på rederiet. Bestemmelsen angir rederiets plikter ved dødsfall hos den som har sitt arbeid om bord. Rederiets omsorgsplikt forutsetter at vedkommende enten er i tjeneste om bord eller har rett til sykepleie etter § 8-1 (se annet ledd) eller er under reise for rederiets eller arbeidsgiverens regning. Plikten omfatter to forhold: underretning til nærmeste pårørende og begravelse; i stedet for begravelse kan det være aktuelt med hjemsendelse av båren. Annet ledd er nytt, og pålegger skipsføreren en plikt til å medvirke til at rederiets omsorgsplikt etter første ledd blir gjennomført. Spesielt hvor dødsfallet skjer om bord vil skipsføreren være den nærmeste til å ta seg av de praktiske spørsmål som oppstår, enten på eget initiativ eller etter instruksjon fra rederiet.

Kapittel 9. Skipstjenesten

Kommentar. § 9-1 Kontrolltiltak

Første ledd stemmer for alle praktiske formål med aml. § 9-1 første ledd, og skal forstås på samme måte. Bestemmelsen angir de materielle vilkår for at et kontrolltiltak skal anses som lovlig. Den må ses i sammenheng med særregler om skipsførers plikt til å kontrollere at det ikke blir tatt om bord ulovlige stoffer, se § 9-2, og skipsførers plikter ved alvorlige forbrytelser om bord, se § 9-3. Den må også ses i sammenheng med bestemmelser i skipssikkerhetsloven, som § 40 om rett til å anvende maktmidler og § 17 om plikt for den som har sitt arbeid om bord til å la seg undersøke av lege i visse tilfelle. Bestemmelsen viderefører det ulovfestede arbeidsrettslige prinsipp om at kontrolltiltak skal være saklige og forholdsmessige. Bestemmelsen gjelder alle former for kontroll- og overvåkingstiltak. Saklighetskravet skal beskytte de som har sitt arbeid om bord mot vilkårlige inngrep i deres personlige integritet i arbeidsforholdet og på arbeidsplassen (skipet). Forholdsmessighetskravet faller i to, dels et krav om at det skal være forholdsmessighet mellom de interesser som søkes ivaretatt gjennom tiltaket og den krenkelse tiltaket utgjør for den som har sitt arbeid om bord, dels en begrensning i forhold til omfang, utforming og praktisering av kontrolltiltaket, både separat og sett i sammenheng med andre kontrolltiltak.

§ 9-2 Rett til å ta med eiendeler om bord. Første ledd første punktum tilsvarer sjml. § 45 første ledd. bestemmelsen gir den som har sitt arbeid om bord rett til å ta med seg ting til personlig bruk. Retten er altså ikke bare gitt til dem som er å anse som arbeidstakere. Uttrykket «til personlig bruk» klargjør at varer for salg ikke kan medtas uten særskilt samtykke, jf. sjml. § 45 første ledd annet punktum. Uttrykket «i rimelig omfang» forutsetter at eiendeler ikke kan tas med til ulempe for skip eller last, og ikke må medføre fare for uorden om bord.

§ 9-3 Skipsførers plikter ved alvorlige forbrytelser om bord. Første ledd stemmer i hovedsak med sjml. § 49 første ledd og pålegger skipsfører visse plikter dersom det er skjedd en alvorlig straffbar handling om bord og skipet ikke befinner seg i norsk havn. I så fall skal skipsføreren snarest mulig foreta en undersøkelse av forholdet, sikre bevis og ta opp nødvendige forklaringer, se første punktum. Annet punktum begrenser imidlertid skipsførers plikt til å iverksette tiltak, nemlig hvor forbrytelsen er skjedd på et fremmed lands territorium og etterforskes av stedets myndigheter.

§ 9-4 Rett til å gå i land i fritiden. Første ledd første punktum tilsvarer sjml. § 44 første ledd første punktum første del. Begrepet «havn» må forstås vidt, slik at det også omfatter annen sikker ankringsplass, jf. formuleringen i sjml. § 44. Annet punktum tilsvarer sjml. § 44 første ledd første punktum annen del. Uttrykket «skipets forhold» vil først og fremst omfatte slike forhold som i dag er uttrykkelig oppregnet i sjml. § 44, nemlig «de ombordværendes, skipets eller lastens sikkerhet, utføring av nødvendig skipsarbeid, eller skipets forestående avreise eller forhaling».

§ 9-5 Rett til å fratse Bestemmelsen regulerer i hvilken utstrekning den som har sitt arbeid om bord skal ha rett til å fratse tjenesten om bord fordi det er skjedd ting etter inngåelse av arbeidsavtalen som utgjør en bristende forutsetning. Arbeidsforholdet som sådan videreføres i disse tilfellene, og kan bare avsluttes gjennom de ordinære reglene om opphør, se først og fremst kap. V. Bestemmelsen gir derimot en rett til å avslutte tilknytningen til det skip der vedkommende nå har sin arbeidsplass. Bestemmelsen har – naturlig nok – ingen parallell i arbeidsmiljøloven, og det finnes heller ikke regler om spørsmålet i MLC.

§ 9-7 Rett til å fremsette klage. Første ledd første punktum gir rett til å fremsette klage over forhold som er omfattet av loven. Klageretten er gitt til alle som har sitt arbeid om bord, mens rederiet er gjort til pliktsubjekt. Forhold som gjelder skipstjenesten er det naturlig at klager først tar opp med skipsfører eller nærmeste overordnede, i tråd med MLC standard A5.1.5 om at klager skal søkes løst på lavest mulig nivå.

Kapittel 10. Vern mot diskriminering

Kommentar: § 10-1 Forbud mot diskriminering. Bestemmelsen inneholder selve diskrimineringsforbudet og er en videreføring av sjml. § 33. Forbudet tilsvarer også aml. § 13-1. Første ledd setter forbud mot direkte og indirekte diskriminering. Hva som er direkte og indirekte diskriminering er ikke nærmere definert, og må forstås i tråd med annen diskrimineringslovgivning. Arbeidsmiljøloven inneholdt tidligere nærmere definisjoner, men lovteksten ble forenklet ved vedtakelsen av ny arbeidsmiljølov i 2005. Fjerningen av definisjonene var ikke ment å ha materiell betydning. Forbudet er knyttet til bestemte diskrimineringsgrunnlag. Forbudet rammer diskriminering på grunn av politisk syn, medlemskap i arbeidstakerorganisasjon, seksuell orientering og alder. I tillegg gjelder det i skipsfart forbud mot diskriminering på grunn av kjønn, etnisitet, religion mv. og nedsatt funksjonsevne etter annen lovgivning.

§ 10-9 Virkningene av brudd på diskrimineringsforbudet. Første ledd første punktum gir den diskriminerte krav på oppreisning på objektive grunnlag. Brudd på diskrimineringsforbudet eller forbudet mot gjengjeldelse i § 10-7 gir et oppreisningskrav uten hensyn til om den ansvarlige (arbeidsgiveren eller rederiet) har utvist skyld. Etter annet punktum skal oppreisningen utgjøre et «rimelig» beløp, der det tas hensyn til partenes forhold og omstendighetene for øvrig. Annet ledd viser til at erstatning for økonomisk tap kan kreves etter alminnelige erstatningsrettslige regler. Om arbeidsgiveren eller rederiet ilegges ansvar for økonomisk tap, vil dermed normalt være betinget av skyld. Det trenger imidlertid ikke foreligge skyld fra arbeidsgiverens eller rederiets side.

Kapittel 11. informasjon og drøfting

Kommentar:

§ 11-1 Plikt til informasjon og drøfting. Bestemmelsen fastsetter hovedinnholdet i arbeidsgivers plikt til informasjon og drøfting og angir anvendelsesområdet for plikten. Bestemmelsen viderefører realiteten i sjml. § 34 og er en parallell til aml. § 8-1. Motstykket til arbeidsgivers plikt er en kollektiv rett til informasjon og drøfting, og denne retten utøves gjennom arbeidstakernes representanter. Alle bestemmelsene om informasjon og drøfting kan fravikes ved tariffavtale for skip i NIS. Første ledd pålegger arbeidsgiver å informere om og drøfte spørsmål av betydning for ansettelsesforholdene med arbeidstakernes representanter. «Rederiet» i sjml. § 34 er erstattet med «arbeidsgiver» uten at det medfører materielle endringer. At arbeidsgivers plikt gjelder «ansettelsesforholdene», må ses i sammenheng med at rederiet etter skipssikkerhetsloven har ansvar for informasjon og drøfting av forhold om bord av betydning for helse, miljø og sikkerhet. Arbeidsgivers generelle plikter til informasjon og drøfting etter kap. XI må videre ses i sammenheng med arbeidsgivers mer spesifikke plikter etter § 3-3 (informasjon om ledige stillinger), § 3-4 fjerde ledd (drøfting av bruken av midlertidige ansettelser) og § 5-1 (drøfting før oppsigelse).

§ 11-2 Gjennomføring av plikten til informasjon og drøfting. Bestemmelsen setter nærmere krav til gjennomføring av plikten til informasjon og drøfting. Kravene viderefører sjml. § 35 og tilsvarende aml. § 8-2. Første ledd regulerer hvilke forhold som er gjenstand for informasjon og drøfting. Etter bokstav a omfattes informasjon om virksomhetens aktiviteter og økonomiske situasjon generelt, både dagens situasjon og forventet utvikling. Bokstav b klargjør at bemanningssituasjonen er omfattet, herunder fare for innskrenkninger og tiltak som vurderes i sammenheng med det. Bokstav c fastsetter at også beslutninger som kan føre til vesentlige endringer i organisering eller ansettelsesforhold, faller inn under plikten. Annet ledd regulerer tiden for informasjon og drøfting. Kravene er differensierte etter oppregningen i første ledd. Generell informasjon etter bokstav a skal gis på «et passende tidspunkt». Informasjon og drøfting skal imidlertid skje «så tidlig som mulig» når det gjelder endringer i bemanningssituasjonen etter bokstav b og beslutninger om vesentlige endringer som faller inn under bokstav c. Tredje ledd regulerer hvordan informasjon og drøfting skal gjennomføres. Kravene som stilles i første, annet og tredje punktum er svært generelle. Det er dermed forutsatt at gjennomføringen skal kunne tilpasses virksomheten og hva som er gjenstand for informasjon og drøfting. I fjerde punktum stilles et mer spesifikt krav om at drøfting etter første ledd bokstav c skal ta sikte på å komme frem til en avtale. Kravene er derfor strengest ved beslutninger som kan føre til vesentlige endringer i arbeidsorganisering eller ansettelsesforhold. Sett i sammenheng med annet ledd innebærer dette at arbeidsgiver skal informere om slike beslutninger så tidlig som mulig og gjennom reelle drøftinger søke å oppnå enighet med arbeidstakernes representanter.

§ 11-3 Fortrolige opplysninger. Bestemmelsen gir arbeidsgiver adgang til å pålegge taushetsplikt om, og unnlate informasjon og drøfting av, fortrolige opplysninger. Adgangen viderefører sjml. § 36 og svarer til aml. § 8-3. For å anses som fortrolige, må opplysningene ikke være allment kjent og være av fortrolig karakter. Typiske fortrolige opplysninger er slike som vil kunne påføre virksomheten økonomisk tap dersom de blir kjent. Første punktum gir arbeidsgiver adgang til å ilegge taushetsplikt om fortrolige opplysninger. Det er arbeidstakernes representanter og eventuelle rådgivere som kan ilegges taushetsplikt. Vilkåret er at taushetsplikt er nødvendig ut fra virksomhetens behov og adgangen er forutsatt bare å gjelde i særlige tilfeller. Vilkåret skal forstås slik at plikten til taushet skal avgrenses til konkrete opplysninger eller til en bestemt sak.

Rettsavgjørelser skipsarbeiderloven

Sivil sak. Sunnmøre tingrett. 2018

Avskjediget. Seksuell trakassering

SAKEN GJELDER

Saken gjelder spørsmål om gyldigheten av avskjed. En arbeidstaker var blitt avskjediget med umiddelbar virkning etter upassende og trakasserende oppførsel overfor en mye yngre lærling.

Retten kom til at oppførselen klart utgjorde et vesentlig mislighold av arbeidsavtalen. Arbeidsgiver hadde ikke vurdert suspensjon eller gitt arbeidstakeren tid til å imøtegå anklagene før han ble avskjediget, men retten kom til at tillitsbruddet var så alvorlig at hensynet til arbeidstaker ikke kunne avgjøre saken og at arbeidsgiver i realiteten ikke hadde hatt annet alternativ enn umiddelbar oppsigelse

Henvisninger: Skipsarbeidsloven (2013) §5-3, §5-14

Rettsens vurdering

Etter skipsarbeidsloven § 5-14 (1) kan en arbeidstaker avskjediges dersom det foreligger «grovt pliktbrudd eller annet vesentlig mislighold av arbeidsavtalen». Bestemmelsen er utformet i tråd med den alminnelige avskjedsbestemmelsen i arbeidsmiljøloven § 15-14, noe som innebærer at rettspraksis etter denne bestemmelsen også er relevant. Det skal imidlertid tas hensyn til de særlige problemstillinger som knytter seg til at arbeidet skjer om bord i et skip.

Ved avskjed avsluttes arbeidsforholdet med umiddelbar virkning. For at en avskjed skal kjennes gyldig må retten foreta en bred helhetsvurdering, der en ut fra hensynet til den ansatte og bedriften må vurdere om avskjeden fremstår som en urimelig eller uforholdsmessig reaksjon. I hvilken grad arbeidstaker kan bebreides vil ofte være en sentral problemstilling i vurderingen.

Sentralt for rettsens vurdering er den begrunnelse som ble gitt i brev av 4. september 2018, som svar på As krav om å få begrunnelsen skriftlig jf. skipsarbeidsloven § 5-3 (4) jf. § 5-14 (2):

- Som formidlet til den avskjedigede fisker, med skipper, mannskapssjef og undertegnede tilstede, er årsaken til avskjeden alvorlige beskyldninger om seksuell trakassering av en ung kvinnelig fiskerlærling om bord.
- Forholdene referer seg til at den avskjedigede over tid har tilbudt fornærmede betaling (kontant og ved VIPS overføringer) for å kle seg naken, slik at han kan «få se» og «ta på» henne.
- Spørsmål om han skulle kjøpe sex leketøy (vibrator) til henne.
- Spørsmål om var villig til å ha samleie, hvor han var villig til å betale for det.
- Å ha sendt tekstmeldinger med referanser «til hans forhold til henne».
- Fornærmedes opplevelser av hendelsene medfører at hun ikke lenger tør å oppholde seg i nærheten av den avskjedigede.

Som følge av den avskjedigedes grove pliktforsømmelse fant skipperen det nødvendig å avbryte fartøyets operative drift og ta skipet til havn.

Det er gjennomgått chatt/tekstmeldinger mellom A og B, som var lærling på samme fiskebåt, også betegnet som fornærmede i det siterte brevet fra arbeidsgiver. Retten finner ikke grunn til å gå inn på dette da innholdet ikke vil ha betydning for resultatet i saken. Videre forholder retten seg til at lærlingen ikke opplevde noen form for trakassering under sin første tur. Tvert om gledet hun seg til å se mannskapet igjen, slik hun redegjorde for i sin vitneforklaring. I tråd med dette er det derfor ikke bevist at A foretok en langvarig trakassering av lærlingen, slik begrunnelsen for avskjeden beskriver det. Avgjørende for retten er derimot hendelsesforløpet under andre tur med fartøyet, det vil her si fra og med den 26. august 2017 og fram til fartøyet ankom Måløy

den 30. august 2017. Læringsforlot da fartøyet etter eget ønske. A forlot også fartøyet, men etter avskjed. [båt] fortsatte etter det fisket.

Etter rettens syn er det i all hovedsak enighet om faktiske forhold knyttet til siste del av tur nummer to. A har forklart at det var en del «griseprat» og annen grov humor ombord under denne turen, i det såkalte røykerommet, der han og andre oppholdt seg regelmessig. Også læringsforlot var regelmessig til stede. Den 26. mars 2018 (ifølge skipsdagboka) skjedde det tre episoder av betydning:

For det første ble det en del snakk om kjøp av sexhjelpemidler, der A på et tidspunkt ba læringsforlota gjenta sine uttalelser om temaet samtidig som han filmet henne. Det ble under hovedforhandlingen vist et opptak som varte i noen få sekunder. B har forklart retten at hun ikke reagerte spesielt på denne episoden. Retten er i midlertid enig med saksøkte i at det ikke burde vært filmet.

For det andre oppsto det en episode senere samme dag der A oppfordret læringsforlota til å kle av seg mot betaling, slik at han kunne se og ta på brystene hennes. Det var flere av mannskapet til stedet, der maskinsjef C kom med en umiddelbar og klar irettesettelse av A. B reagerte negativt på denne episoden, som hun har karakterisert som «ekkelig». Episoden er erkjent av A, med presisering av at det var en spøk.

Den tredje episoden, som retten mener er det alvorligste forholdet, fant sted noe senere samme dag da A og læringsforlota var alene under arbeid. A kom her med et tilbud om å betale for å ha samleie med læringsforlota. Han var ikke særlig detaljert i sin forklaring, ut over å vise til at også dette var en spøk. B har derimot supplert hendelsen med flere detaljer. Hun spurte A om han mente alvor, noe han bekreftet ved å be henne tenke over det. Noe senere ba A om at hun ikke nevnte dette for andre da det kunne oppfattes som «seksuell trakassering». Senere, da de to møttes igjen, kom A med spørsmål om hun hadde menstruasjon. B svarte bekræftende, og A repliserte med å si «uff». B bestemte seg etter dette for å informere skipsfører om hva hun var blitt utsatt for.

Bevisføringen har klart påvist at B etter dette var redd for A. Hun fikk nytt skift der hun unngikk å møte A, uten at frykten forsvant. Det ble foreslått å ta forholdet opp med A, noe B var sterkt imot siden han hadde pålagt henne taushet. B ga beskjed om at hun ikke klarte å utføre mer arbeid om bord, og ba om å bli satt i land. Den samlede bevisføringen har gitt støtte til Bs forklaring, herunder at hun også var redd for at A ville oppsøke henne på lugaren. Retten nevner dette fordi det av sikkerhetsgrunner ikke var lov å låse lugardøren.

I prosedyrene var prosessfullmektigene uenige om den rettslige definisjonen av seksuell trakassering er oppfylt etter likestillings- og diskrimineringsloven § 13 og bestemmelsens forarbeider. Retten velger her å forholde seg til at det i forbindelse med innføring av trakasseringsforbudet i arbeidsmiljøloven § 4-3 (3) bevisst ble valgt å ikke innføre noen legaldefinisjon av trakasseringsbegrepet, jf. Ot.prp.nr.49 (2004–2005) pkt. 7.3.5 s. 100. Begrunnelsen var at en legaldefinisjon har liten betydning der lovbestemmelsen etter sin ordlyd også rammer forhold som ligner trakassering. Tilsvarende mener retten at en definisjon av seksuell trakassering også får liten betydning i forhold til skipsarbeidsloven § 5-14 (1) da bestemmelsen ikke konkretiserer hvilke forhold hos arbeidstaker som kan begrunne en avskjed.

Retten vil så langt konkludere med at A sin oppførsel klart var et vesentlig mislighold av arbeidsavtalen. I tillegg til at særlig tilbud om kjøp av sex i seg selv representerte en uakseptabel og nedverdiggende handling mot en kollega er det også det lagt vekt på aldersforskjellen mellom de to, og ikke minst at fornærmede var i en utsatt posisjon som ung kvinnelig læringsforlota på en fiskebåt der mannskapet ellers var menn. A har fremhevet at det skal tillegges vekt at han ba læringsforlota om unnskyldning kort tid etter at tilbudet var fremsatt, men retten kan ikke se at dette har støtte i bevisføringen. Det vises til at B tvert om oppfattet dette som et pålegg om taushet, slik det er gjennomgått ovenfor.

Etter rettspraksis er derimot arbeidsgivers ansvar, og her særlig saksbehandling forut for avskjeden, relevant i avskjedsvurderingen. Her mener retten at de ansvarlige på fiskefartøyet burde aktivt tatt fatt i den seksuelle humoren som utviklet seg på røykerommet, og som ifølge B gradvis passerte grensen til det uakseptable under hennes andre tur. Arbeidsgiver ansvar for å følge opp læringsforlota ble derfor ikke ivaretatt. Men forholdet tillegges ikke noen avgjørende vekt da A var helt sentral når det gjaldt denne uheldige utviklingen, samtidig som han uansett må ta ansvar for egen grovt trakasserende oppførsel mot en kollega.

Det var også uheldig at A ved ankomst til Måløy ikke var kjent med at det var innledet en avskjedssak, før dette ble en realitet etter et kort møte på ca. et kvarter. Retten er enig med saksøkte i at det ikke var noe alternativ å la fartøyet fortsette med A om bord, men her burde en vurdert suspensjon av arbeidsforholdet etter skipsarbeidsloven § 13 slik at A ble gitt tid til en reell imøtegåelse av anklagene mot ham. Men dette forholdet tillegges ikke særlig vekt ved rettens vurdering da arbeidsgivers videre undersøkelser påregnelig ville endt opp med avskjed i løpet kort tid.

Under hovedforhandling forklarte A om de konsekvenser en avskjed vil få for ham fremover, og om sin sosiale situasjon. Retten mener at det tillitsbrudd A har stått for er så alvorlig at hensynet til arbeidstaker i dette tilfellet ikke kan være avgjørende. Retten kan heller ikke se at det var mulig for arbeidsgiver å omplassere A til et annet fiskefartøy. Det ville ventelig ikke bli akseptert av andre ansatte. Det nevnes også at fiskefartøyene med ett unntak gjennomgående har unge kvinnelige lærlinger.

Ut fra A sin grenseoverskridende oppførsel mot en kollega kunne det heller ikke forventes at [Virksomhet] tok sjansen på å plassere han på nytt i det tette samfunnet som eksisterer om bord på et fiskefartøy. Retten konkluderer derfor med at arbeidsgiver i realiteten ikke hadde annet alternativ enn et umiddelbart opphør av A sitt arbeidsforhold. Avskjeden vurderes verken som urimelig eller som en uforholdsmessig steng reaksjon.

[Virksomhet] AS skal etter dette frifinnes.

Erstatning for sakskostnader

[Virksomhet] AS har vunnet saken, og har etter hovedregelen i tvisteloven § 20-2 første ledd krav på full erstatning for sine sakskostnader. Retten kan ikke se at tungtveiende grunner gjør det rimelig å fritta A fra ansvaret for sakskostnader, jf. unntaksregelen i tredje ledd.

Advokat M.S.U har innlevert en kostnadsoppgave på kr 118.400 uten merverdiavgift, med henvisning til at selskapet er registrert i avgifts registeret. Kravet tas til følge.

Domsslutning

1. [Virksomhet] AS frifinnes.
2. A dømmes til å erstatte [Virksomhet] sine sakskostnader med kr 118.400 – etthundreogattentusenfirehundre – innen 14 – fjorten – dager fra dommens forkynnelse

Fra media:

Dom fra Høyesterett om endringsoppsigelse



15. mai 2019 avsa Høyesterett dom i saken mellom Hurtigruten Sjø AS, Hurtigruten AS (i fellesskap omtalt som «Hurtigruten») og NHO sjøfart (partshjelper) på den ene siden, og arbeidstaker og Norsk Sjøoffisersforbund (partshjelper), sistnevnte er et LO-forbund, på den andre. Saken gjaldt gyldigheten av en endringsoppsigelse.

Sakens bakgrunn

SAKEN GJALDT

Saken gjaldt en endringsoppsigelse av en overstyrmann etter at hurtigruteskipet «MS Finnmarken» traff grunnen, med i overkant av 550 personer om bord. Ulykken skjedde i Finnsnesrenna og det var vanskelige forhold på ulykkestidspunktet, med tett tåke.

Kapteinen på skipet, som ikke var tilstede da ulykken skjedde, hadde bedt overstyrmannen om å velge vestre løp gjennom Finnsnesrenna. Til tross for dette valgte overstyrmannen det østre løpet. Graden av klanderverdighet ved arbeidstakers handlinger var et hovedspørsmål i saken. Hurtigruten anførte blant annet at arbeidstakeren hadde handlet i strid med instruks fra kapteinen og hadde etter værforholdene valgt en uforsvarlig rute. Videre hadde han flere brudd på sikkerhetsforskrifter og interne retningslinjer, i tillegg til utøvelse av dårlig skjønn. Høyesterett ga arbeidsgiver i det vesentlige medhold i dette, og la det til grunn ved vurderingen av om vilkårene for oppsigelse i skipsarbeidsloven § 5-6 var oppfylt.

Rettslig bakgrunn

ENDRINGSOPPSIGELSE

Endringsoppsigelse er en ordinær oppsigelse med et samtidig tilbud til arbeidstakeren om ny stilling.

Denne tilbudte stillingen kan være den samme stillingen på endrede vilkår, som for eksempel endringer i lønn, arbeidsoppgaver eller arbeidstid eller arbeidssted. Den tilbudte stillingen kan også være en annen stilling på, på de samme eller andre vilkår enn hva arbeidstakeren hadde fra før. Endringsoppsigelse er nødvendig dersom endringen ikke kan gjøres med hjemmel i arbeidsgivers styringsrett.

Hvorvidt det er hjemmel i arbeidsgivers styringsrett er en konkret vurdering. I saken innebar endringen en degradering til fra overstyrmann til førstestyrmann, og innebar endringer i rang, arbeidsoppgaver og lønn. Endringen lå derfor utenfor styringsretten. Siden endringsoppsigelser er oppsigelser med etterfølgende tilbud om ny stilling, må arbeidsmiljølovens vilkår for oppsigelse være oppfylt, herunder saklighetsvurderingen i arbeidsmiljøloven § 15-7. Denne vurderingen inneholder blant annet en «avveining av arbeidsgivers og arbeidstakers interesser, og av rimeligheten av oppsigelsen», jf. dommens avsnitt 48. Oppsigelsen var hjemlet i skipsarbeidsloven § 5-6 første ledd, som tilsvarende arbeidsmiljøloven § 15-7, dog tilpasset de særlige forholdene på skipsfartens område. I denne dommen ble spesielt hensynet til sikkerheten om bord vektlagt som et slikt særlig forhold

Høyesteretts avgjørelse

Høyesterett kom etter en konkret bevisvurdering frem til at arbeidstaker hadde handlet i strid med kapteinens beskjed, forskrift og interne retningslinjer, og at endringsoppsigelsen derfor var gyldig. Dommens mest prinsipielle uttalelser gjaldt endringsoppsigelser. Det var før dommen av de fleste antatt at det i saklighetsvurderingen kunne vektlegges at arbeidstakeren ble tilbudt ny stilling, siden dette vil medføre at arbeidstakeren ikke blir arbeidsledig, og fjerner dermed noen av de største konsekvensene for arbeidstakeren.

Arbeidstakeren og Norsk Sjøoffiserforbund gjorde derimot gjeldende at det at terskelen for endringsoppsigelse ikke kunne være lavere enn terskelen for ordinær oppsigelse. Arbeidstakeren hevdet at en lavere terskel i praksis ville utvide arbeidsgivers styringsrett, i tillegg til at arbeidsgiver i flere tilfeller er lovpålagt å tilby arbeidstaker annen stilling som del av vurderingen av om oppsigelse skal gis.

Med henvisning til forarbeider og høyesterettspraksis konkluderte Høyesterett med det motsatte. Førstvoterende uttalte i avsnitt 50 at et tilbud om ny stilling i virksomheten er relevant ved vurderingen av om oppsigelsen er urimelig for arbeidstaker. Angående vekten av at det er tilbudt ny stilling, uttalte førstvoterende at vekten vil «varierte med forholdene i den enkelte saken. Særlig vil innholdet i den nye stillingen sammenlignet med den arbeidstaker hadde tidligere være av betydning.»

Førstvoterende uttalte videre i avsnitt 111 at det ikke kunne ha noen betydning for saken at arbeidstakeren hadde fått fortsette i sin stilling i en periode etter hendelsen før han ble gitt endringsoppsigelse

Dommens betydning

Spørsmålet om betydningen av tilbud om ny stilling i saklighetsvurderingen ved oppsigelse hadde aldri vært avklart av Høyesterett tidligere, og er derfor en klargjørende kilde for betydningen av at arbeidstaker blir tilbudt ny stilling i saklighetsvurderingen.

Siden skipsarbeidsloven § 5-6 i det vesentlige samsvarer med arbeidsmiljøloven § 15-7, er dommen overførbart til endringsoppsigelser etter arbeidsmiljøloven, dersom man tar hensyn til at den konkrete helhetsvurderingen kan medføre et annet resultat.

Uttalelsene om vekten av den tilbudte stillingen har også stor praktisk betydning. Dommen gir veiledning for rimelighetsvurderingen i endringsoppsigelser ved at Høyesterett peker på sammenligning mot den opprinnelige stillingen. Dette vil være avgjørende for hvilken vekt det kan legges på at det er tilbudt en ny stilling.

TILLEGGSOPPLYSNINGER

Hurtigruten vant frem i Nord-Troms tingrett 28.09.2017. I Hålogaland lagmannsrett 19.06.2018. Sammen drag: Saken gjelder endringsoppsigelse av overstyrmannen på et Hurtigruteskip. Oppsigelsen var begrunnet med overstyrmannens handlinger og adferd under en seilas som endte med grunnberøring. Han navigerte bl.a. skipet i tett tåke uten bruk av navigasjonsinstrumenter. Lagmannsretten var ikke enig med arbeidsgivers beskrivelse av og vurdering av overstyrmannens adferd like før hendelsen inntraff, som var en del av grunnlaget for oppsigelsen. Oppsigelsen ble satt til side som ugyldig. Arbeidstakeren ble tilkjent erstatning og oppreisning.

Skipsarbeidsloven og MLC, NIS loven.

Skipsarbeidsloven og ILOs konvensjon for sjøfolks arbeids- og levevilkår trådte i kraft 20. august 2013

Bedre arbeidsvilkår.

Maritime Labour Convention (konvensjon for sjøfolks arbeids- og levevilkår) gir regler om blant annet helsekrav, arbeidsformidling, ansettelsesavtale, lønnsutbetaling, arbeids- og hviletid, ferie, hjemreiser og lugarer. I tillegg kommer regler om medisinsk hjelp, rederiets ansvar ved sykdom og personskaade, krav til arbeidsmiljø, samt trygdeordninger for sykdom og ykesskaade. En viktig nyskaping ved konvensjonen er at skip i internasjonal fart skal ha et sertifikat utstedt av myndighetene som viser at arbeids- og levevilkårene er i orden. I disse dager utstedes tusenvis av skip over hele verden med et MLC-sertifikat. ILO-konvensjonen gjennomføres i den nye skipsarbeidsloven.

Konvensjonen består av ett innledende avsnitt og tre deler – artikler, reguleringer og koden (The Code). Koden består igjen av to deler; del A ombindende standarder og del B om anbefalte retningslinjer. I fortalen til konvensjonen vises det til ønsket om å skape et helhetlig, sammenhengende dokument som i størst mulig grad tar opp i seg alle oppdaterte standarder fra eksisterende internasjonale konvensjoner og rekommandasjoner om sjøfolks arbeids- og levevilkår, og de grunnprinsipper som er å finne i andre internasjonale konvensjoner om arbeids- og levevilkår. Av art. 1 fremgår konvensjonens alminnelige forpliktelser.

Partene forplikter seg til å gi konvensjonens bestemmelser full virkning som fastsatt i art. VI. Statene skal samarbeide for å sikre effektiv gjennomføring og håndhevelse av konvensjonen. Art. II inneholder definisjoner og virkeområde. Rederi betyr skipets eier eller en annen organisasjon eller person, for eksempel disponent, agent eller bareboat-befrakter, som har påtatt seg ansvaret for driften av skipet på vegne av rederiet, og som ved overtakelsen av slikt ansvar, har gått med på å overta de plikter og oppgaver som rederiene er pålagt i henhold til denne konvensjon, uten hensyn til om noen annen organisasjon eller andre personer oppfyller enkelte av pliktene eller oppgavene på rederiets vegne.

- Sjømann betyr enhver som er ansatt eller engasjert eller arbeider i enhver egenskap om bord på et skip som omfattes av denne konvensjon.
- Skip betyr andre skip enn de som utelukkende seiler i innenlands farvann eller farvann innenfor eller inntil skjermede farvann eller områder der havnebestemmelser gjelder.

Av art. III fremgår grunnleggende rettigheter og prinsipper som medlemsstaten skal forvise seg om at dens lover og forskrifter innfrir. Disse rettighetene omfatter foreningsfrihet og reell anerkjennelse av retten til kollektive forhandlinger, avskaffelse av alle former for tvangs- eller pliktarbeid, reell avskaffelse av barnearbeid og avskaffelse av diskriminering med hensyn til sysselsetting og yrke. Art. IV lister opp sjøfolks ansettelses- og sosialrettigheter. Medlemsstaten skal sikre at disse rettigheter gjennomføres.

RETTIGHETER

Alle sjøfolk skal ha rett til en trygg og sikker arbeidsplass som tilfredsstillende sikkerhetsstandardene: rett til rimelige ansettelsesvilkår, rett til anstendige arbeids- og levevilkår om bord, rett til helsevern, medisinsk behandling, velferdstiltak og andre former for sosial beskyttelse.

Art. V omhandler gjennomførings- og håndhevelsesplikter som medlemsstaten må følge for å oppfylle sine forpliktelser etter konvensjonen. Dette gjelder skip under staters eget flagg, men kan også gjelde skip under andre medlemslands flagg i egne havner.

Skip som fører flagget til en stat som ikke har ratifisert konvensjonen skal ikke gis gunstigere behandling enn de skip som fører flagget til en stat som har ratifisert den. Art. VI omhandler reglene og koden del A og B. Koden inneholder standarder og retningslinjer som gjennomfører reglene. Koden kan endres gjennom den forenklede prosedyren som framgår av art. XV. Art. XVI fastslår at konvensjonen har samme gyldighet i engelsk og fransk utgave. Reglene og koden er delt inn i fem kapitler etter generelle områder (Titles):

TITLES

- Minstekrav til sjøfolk som skal arbeide på skip,
- Ansettelsesvilkår,
- Innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining,
- Helsevern og medisinsk behandling, velferd og trygd,
- Tilsyn.

Hvert kapittel inneholder grupper av bestemmelser knyttet til en bestemt rettighet, et bestemt prinsipp eller i kap. 5 et håndhevelsestiltak. Medlemsstater som ratifiserer konvensjonen er ikke bundet av retningslinjer i del B. Havneinspeksjoner vil bare gjelde de bindende kravene i konvensjonen, som er artikler, regler og standarder i del A. Medlemsstatene skal imidlertid etter art. VI nr. 2 vurdere å gjennomføre sine forpliktelser etter del A i koden på den måten som er beskrevet i del B.

Sammenligning av MLC opp mot Skipsarbeiderloven

Kapittel 1

§ 1-1	Virkeområde	MLC ja (artikkel II)
§ 1-3	Ufravelighet	MLC nei

Kapittel 2

§ 2-1	Arbeidsgiveren	MLC nei
§ 2-2	Arbeidsgiveren alminnelige plikter g ansvar	MLC nei
§ 2-3	Rederiet	MLC ja (Artikkel II nr. 1)
§ 2-4	Rederiets alminnelige plikter og ansvar mv	MLC nei (ikke direkte)
§ 2-5	Arbeidstakerens krav mot rederiet	MLC nei
§ 2-6	Varsling om kritikkverdige forhold	MLC ja (regel 5.1.5)
§ 2-7	Vern mot gjengjeldelse ved varsling	MLC ja (regel 5.1.5)

Kapittel 3 Ansettelse mv

§ 2-1	Arbeidsgiveren	MLC nei
§ 3-1	Krav om skriftlig arbeidsavtale	MLC ja (regel 2.1)
§ 3-2	Ansettelse med prøvetid	MLC nei
§ 3-3	Informasjon om ledige stillinger i virksomheten	MLC nei
§ 3-4	Midlertidig ansettelse	MLC nei
§ 3-5	Virkninger av ulovlig midlertidig ansettelse	MLC nei
§ 3-6	Fortrinns rett til ny ansettelse	MLC nei
§ 3-7	Fortrinnsrett for deltidsansatte	MLC nei
§ 3-8	Virkninger av brudd på reglene om fortrinnsrett	MLC nei
§ 3-9	Bruk av arbeidsform idlingsvirksomhet	MLC ja (regel 1.4)

Kapittel 4 Lønn

§ 2-1	Arbeidsgiveren	MLC nei
§ 4-1	Beregning av lønn	MLC ja (retningslinje B2. 2. 2)
§ 4-2	Utbetaling av lønn og feriepenger	MLC ja (regel 2. 2)
§ 4-3	Trekk i lønn og feriepenger	MLC ja (retningslinje B 2. 2. 2)
§ 4-4	Lønn ved sykdom og skade	MLC ja (regel 4. 2)
§ 4-5	Lønn ved skipsforlis	MLC ja (regel 2. 6)
§ 4-6	Rett til fri hjemreise	MLC ja (regel 2. 5)
§ 4-7	Rederiets garantiplikt	MLC ja (regel 2. 5)
§ 4-8	Rederiets inntreden i arbeidstakers rettigheter	MLC nei

Kapittel 5 Opphør av arbeidsforhold

§ 5-1	Drøfting før beslutning om oppsigelse	MLC nei
§ 5-2	Oppsigelsesfrister	MLC nei
§ 5-3	Formkrav ved oppsigelse	MLC nei
§ 5-4	Virkninger av formfeil ved oppsigelse	MLC nei
§ 5-5	Oppsigelsesvern i arbeidsavtaler med bestemt prøvetid	MLC nei
§ 5-6	Vern mot usaklig oppsigelse	MLC nei
§ 5-7	Oppsigelsesvern ved sykdom eller skade	MLC nei
§ 5-8	Oppsigelsesvern ved svangerskap og etter fødsel eller adopsjon	MLC nei
§ 5-9	Oppsigelsesvern ved militærtjeneste rnv	MLC nei
§ 5-10	Rett til å fortsette i stillingen	MLC nei
§ 5-11	Virkninger av usaklig oppsigelse	MLC nei
§ 5-12	Opphør av arbeidsforhold grunnet alder	MLC nei
§ 5-13	Suspensjon	MLC nei
§ 5-14	Avskjed	MLC nei
§ 5-15	Fratredelseshavn ved arbeidsforholdets opphør	MLC nei
§ 5-16	Attest	MLC nei

Kapittel 6 Tvister om arbeidsforhold

§ 6-1	Rett til å kreve forhandlinger	MLC nei
§ 6-2	Søksmålsfrister	MLC nei
§ 6-3	Fristforlengelse og oppfriskning	MLC nei
§ 6-4	Tvister i Norge om arbeidsforhold	MLC nei
§ 6-5	Tvister i utlandet om arbeidsforhold	MLC nei

Kapittel 7 Rett til permisjon

§ 7-1	Svangerskapskontroll	MLC nei
§ 7-2	Svangerskapspermisjon	MLC nei
§ 7-3	Omsorgspermisjon	MLC nei
§ 7-4	Fødselspermisjon	MLC nei
§ 7-5	Foreldrepermisjon	MLC nei
§ 7-6	Delvis permisjon	MLC nei
§ 7-7	Varslingsplikt	MLC nei
§ 7-8	Barns og barnepassere sykdom	MLC nei
§ 7-9	Omsorg for og pleie av nære pårørende	MLC nei
§ 7-10	Utdanningspermisjon	MLC nei
§ 7-11	Militærtjeneste mv	MLC nei
§ 7-12	Offentlige verv	MLC nei

Kapittel 8 Rederiets og skipsførerens omsorgsplikter

§ 8-1	Omsorgsplikt ved sykdom og skade	MLC ja (regel 4.1 og 4.2)
§ 8-2	Omsorgsplikt ved sykdom og skade	MLC ja (regel 4.2)
§ 8-3	Omkostningsdekning	MLC nei
§ 8-4	Erstatning for eiendeler	MLC nei
§ 8-5	Eiendeler som etterlates om bord	MLC ja (standard A4.2nr.7)

Kapittel 9 Skipstjenesten

§ 9-1	Kontrolltiltak	MLC nei
§ 9-2	Rett til å ta med eiendeler om bord	MLC nei
§ 9-3	Skipsførerens plikter ved alvorlige straffbare handlinger om bord	MLC nei
§ 9-4	Rett til å gå i land i fritiden	MLC nei
§ 9-5	Rett til å fratre	MLC nei
§ 9-6	Bestemmelser som skal være tilgjengelige	MLC ja(standard A2. 1 nr. 2 / A 5. 1)
§ 9-7	Rett til å fremsette klage	MLC ja (regel . 5. 1. 5)

Kapittel 10 Vern mot diskriminering

§ 10-1	Forbud mot diskriminering	MLC nei
§ 10-2	Hva kapitlet omfatter	MLC nei
§ 10-3	Unntak fra forbudet mot diskriminering	MLC nei
§ 10-4	Innhenting av opplysninger ved ansettelse	MLC nei
§ 10-5	Positiv særbehandling	MLC nei
§ 10-6	Opplysningsplikt	MLC nei
§ 10-7	Forbud mot gjengjeldelse	MLC nei
§ 10-8	Bevisbyrde	
§ 10-9	Virkningene av brudd på diskrimineringsforbudet	MLC nei

Kapittel 11 Informasjon og drøfting

§ 11-1	Plikt til informasjon og drøfting	MLC nei
§ 11-2	Gjennomføring av plikten til informasjon og drøfting	MLC nei
§ 11-3	Fortrolige opplysninger	MLC nei
§ 11-4	Fravik	MLC nei

Kapittel 12 Tilsyn og sanksjoner

§ 12-1	Tilsyn og sertifisering	MLC ja (Kapittel 5)
§ 12-2	Tilsyn og sertifisering	MLC ja (Kapittel 5)
§ 12-3	Overtredelsesgebyr	MLC ja (artikkel V)
§ 12-4	Straff	MLC ja (artikkel V)

MLC (2006) er prisbelønnet og har fått flotte omtaler verden over men man ser jo lett at ved sammenlikning med skipsarbeiderloven så ligger den langt under. Synes det er rart at den ikke har med Vern mot diskriminering? For den Asiatiske sjømann er nok MLC en milepæl, Norsk sjømannslov (1975) hadde også stor status innenfor IMO og den ble fremhevet som en mal for andre medlemsland.

NIS Loven

Det er 3 Register i Norge: Bygge register (Skipsbyggingsregisteret), Norsk internasjonalt skipsregister (forkortet NIS) og Norsk Ordinært Skipsregister (forkortet NOR). Fartøy som er under bygging her i Norge eller har kontrakt om bygging i Norge, kan på begjæring registreres i en egen avdeling av NOR-registeret, Skipsbyggingsregisteret (BYGG). Slik registrering av skip omfatter også skrog, større seksjoner av skrog eller hovedmaskineri bygget ved verksted i utlandet dersom levering fra det utenlandske verkstedet har funnet sted. NOR ble opprettet 1. august 1992,] NOR-registeret foretar registrering, kontroll og tilsyn av skip.

NIS ble opprettet i 1987 og er et skipsregister som skal sikre rettsvern til registrerte rettigheter i norske skip og være et ledd i den offentlige kontrollen med skip og skips eierforhold. Skipsregisteret NIS/NOR er et realregister på lik linje med tinglysingen av fast eiendom, er et eget forvaltningsorgan underlagt Nærings- og handelsdepartementet, med kontor i Bergen. I følge Statistisk sentralbyrå var det ved utgangen av 2020 totalt 15714 skip i handelsflåten. Derav 916 skip i NOR og 655 i NIS, Tønnaasje (bruttotonn) var 2 016 186 i NOR og 17 242 948 i NIS.

Hva ellers skiller NIS og NOR registrene?

Fartsområder:

NIS Visse begrensninger gjelder for norske havner / norsk kontinentalsokkel.

NOR** Ingen restriksjoner i fartsområde.

Eiers nasjonalitet:

NIS er åpen for eiere av alle nasjonaliteter.

NOR: Eier må være norsk eller EØS-person/selskap. Det kan i noen tilfeller gis dispensasjon fra nasjonalitetskravene.

Bemanning/kapteinen:

NIS: Kapteinen må være norsk, EØS-borger eller søke om dispensasjon fra nasjonalitetskravene. Kaptein med ikke-norsk kompetansesertifikat må gjennomføre et kurs i norsk maritimt regelverk (NIS-kurs).

NOR: Kapteinen må være norsk, EØS-borger eller ha arbeidstillatelse for å kunne jobbe i Norge. Tilsyn og utstedelse av fartøysertifikater:

NIS: Alle NIS-skip på 500 bruttotonn og mer som er klasset hos et av de anerkjente klasseselskapene, er delegert iht. klasseavtalen.

Sjøfartsdirektoratet er tilsynsmyndighet for NIS-skip under 500 bruttotonn samt NIS-skip over 500 bruttotonn som ikke er klasset hos et av de anerkjente klasseselskapene. Delegering av flyttbare innretninger er hovedsakelig begrenset til skrog og maskineri, ISPS, ISPP, EIAPP og IAPP jf. klasseavtalen, Annex I og Annex VI.

NOR: Sjøfartsdirektoratet utfører tilsyn, inspeksjoner og utstedelse av fartøysertifikater. Utstedelse av internasjonale fartøysertifikater for lasteskip på 500 bruttotonn og mer kan bli delegert til klassen etter forespørsel fra eier, jf. klasseavtalen, Annex III. Delegering av flyttbare innretninger er hovedsakelig begrenset til skrog og maskineri, ISPS, ISPP, EIAPP og IAPP jf. klasseavtalen, Annex II og Annex VI. Et norsk cruiseskip som seiler mellom havner utenfor Norge, kan etter loven fylle turnuslista med utenlandsk mannskap og lønne dem etter internasjonal tariff. Forutsetningen var at Skipene var registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS).

I utgangspunktet var det forbudt for NIS-skip å seile med internasjonale lønns- og arbeidsvilkår mellom norske havner. Det skulle hindre at norske sjøfolk blir utkonkurrert og hindre sosial dumping i Norge. Men norske myndigheter har lagt til rette for eksempel Hurtigruten. De har laget et unntak fra loven og sett mellom fingrene de gangene de har fått varsler om mulige lovbrudd. I 2015 laget daværende regjering et unntak fra loven. Det skjedde etter press fra rederne i en diskusjon om konkurransevilkår og tillatelser på Svalbard. Gjennom dette unntaket har Hurtigruten og flere, til tross for forbudet, fått lov til å ha internasjonalt mannskap med lav lønn i Norge.

Mens sittende regjering slår hardt ned på sosial dumping på land, har de dermed åpnet for lønninger ned til 29 kroner timen om bord på norske skip i norske farvann. Unntaket sier likevel at dette kun er tillatt dersom skipene anløper minst to havner i utlandet, før eller etter å ha lagt til kai i norske havner. Da Nærings- og fiskeridepartementet la unntaket frem, skrev de at turistene skal være med på en internasjonal rundreise der turistene får anledning til å gå på sightseeing i ulike havner både i Norge og i andre land.

ROALD AMUNDSEN

I 2020 sparte Hurtigruten 170 000 kroner pr døgn i mannskapsutgifter med å ha filippinsk mannskap om bord istedenfor norsk på «Roald Amundsen».

Dette er historien bak «fartsområdeforbudet» Etter ønske fra rederinæringen innførte sittende regjering et unntak fra forbudet, med virkning fra 1. januar 2016. Bakgrunnen var en diskusjon om hvorvidt NIS-loven gjaldt på Svalbard. Rederne hevdet blant annet gjennom advokater at de har seilt til Svalbard med NIS-flagg i flere år, da Longyearbyen var praktisert og sett på som en internasjonal havn.

Sjøfartsdirektoratet tok opp saken med både Nærings- og fiskeridepartementet og Utenriks- og justisdepartementet. De slo fast at havnen på Svalbard var norsk og ba rederiene om å følge loven, melde seg inn i Norsk ordinært skipsregister (NOR), og gi norsk lønn og arbeidsvilkår til sine ansatte. Rederiene protesterte mot avgjørelsen.

De mente tolkningen av loven var til skade for norske rederier, og i strid med Svalbardtraktaten. I et brev til Nærings- og fiskeridepartementet skrev advokatfirmaet Simonsen Vogt Wiig på vegne av Fraktestartøyenes rederiforening at «NIS-registrerte skip har alltid hatt driftsadgang på Svalbard. Dette har bidratt til mindre behov for utflagging.» De hevdet også at Hurtigruten har registrert sine skip i NIS og at dette har blitt godtatt i mange år. Slik som MS «Fram». Sjøfartsdirektoratet utsatte fristen for at rederiene skal innrette seg etter loven.

Til redernes advokater svarer Nærings- og fiskeridepartementet at de har tatt deres vurdering til etterretning: «Departementet har signalisert at en åpning for NIS-registrerte skip på Svalbard vil bli vurdert», står det i svaret NRK har fått tilgang til. Den 8. oktober 2015 får Svalbard en egen paragraf inn i forskriften for NIS-loven (§ 2). Loven sier fortsatt det samme. Men den nye forskriften åpner for at cruiseselskaper fortsatt kan seile slik de har gjort, med NIS-flagg og internasjonalt mannskap, på Svalbard.

Det ble ingen straff til rederiene som har sett på Longyearbyen som en internasjonal havn. Det åpnet imidlertid også for seilaser langs norskekysten, under noen forutsetninger (§ 7). Forslaget som partiet Rødt la fram i Stortinget 8.mars (2021): Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forskriftsendringer som reverserer endringene i NIS-regelverket, slik at NIS-registrerte skip ikke lengre kan gå i cruisetraffikk langs norskekysten eller på Svalbard. Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag som utnytter handlingsrommet til innstramminger som sikrer norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann.

Stortinget ber regjeringen gi kommuner muligheten til å kun tillate cruiseskip med norske lønns- og arbeidsvilkår i sine havner. Stortinget ber regjeringen innføre krav til bruk av nullutslippsteknologi på alle cruiseskip i innenfor norsk territorialfarvann. Det gis unntak for NOR-registrerte skip, som skal være utslippsfrie i verdensarvfjordene fra 2026, og i hele Norges territorialfarvann i 2030. Stortinget ber regjeringen legge til rette for lavutslippsturisme gjennom blant annet å sikre nett og forbindelser mot utlandet, og gode kollektivtransportløsninger som tar turister til verdensarvfjordene. Dette er svaret fikk partiet Rødt fra næringsminister Iselin Nybø: Daværende næringsminister Røe Isaksen avholdt 15. juli 2019 et møte med Hurtigruten, LO, Sjømannsforbundet, Sjøoffisersforbundet, Maskinistforbundet og Rederiforbundet. I forkant av møtet fremmet LO i dialog med departementet et forslag om at partene kunne akseptere at Hurtigruten gjennomførte to planlagte seilaser under NIS-flagg forutsatt at skipets bemanning avlønnes i henhold til gjeldende overenskomster for passasjerskip i kysttrafikk.

Partene, unntatt Maskinistforbundet, sluttet seg til kompromissforslaget. Saken var i 2019 allment kjent. Formelt var seilasene i strid med NIS-reglene om Svalbardcruise, men enigheten innebar, slik jeg har forstått det, at det ikke ville bli sanksjonert. Alternativt kunne departementet midlertidig endret reglene i forskrift.

Bareboatregister i NIS (lansert 01. juli 2020)

GENERELT OM BAREBOAT-BEFRAKTNING OG BAREBOATREGISTRERING

Et bareboat-certeparti er en kontraktsform som innebærer at leietaker (bareboat-befrakter) overtar det fulle ansvaret for skipets drift, utrustning og bemanning fra skipets eier (bortfrakter), og setter skipet i fart for egen regning og risiko.

Bareboat-certepartiet gir bareboat-befrakter både kommersiell og nautisk ledelse over skipet, og det er således befrakteren som anses for å være «reder» i sjølovens, skipsarbeidslovens og skipssikkerhetslovens juridiske forstand.

Kontraktsformen har i den senere tid blitt benyttet i økende grad, og da gjerne som ledd i finansiering av skip. Siden bruk av bareboat-certeparti gir befrakter mulighet til å råde over et skip fullt ut uten å stille nødvendig kapital, er bareboat-befraktning et viktig supplement til kjøp og salg av skip. Bareboat-certepartier er også fordelaktige i andre tilfeller hvor et rederi ikke ønsker å eie skipet, men har behov for skipet for en kortere periode, eller ønsker å leie og ikke eie på grunn av skatte- eller regnskapsmessige årsaker.

Det er bareboat-certepartiet som gir grunnlag for bareboatregistrering. Bareboatregistrering innebærer at et skip som allerede er registrert i én stat (primærstaten), på grunnlag av et bareboat-certeparti, samtidig registreres midlertidig i en annen stat (bareboat-staten).

Når et skip bareboatregistreres, blir skipsregistreringens privatrettslige og offentligrettslige funksjoner delt mellom to skipsregistre. Bareboat-certepartiet gir bareboat-befrakter både kommersiell og nautisk ledelse over skipet, og det er således befrakteren som anses for å være «reder» i sjølovens, skipsarbeidslovens og skipssikkerhetslovens juridiske forstand. Kontraktsformen har i den senere tid blitt benyttet i økende grad, og da gjerne som ledd i finansiering av skip. Siden bruk av bareboat-certeparti gir befrakter mulighet til å råde over et skip fullt ut uten å stille nødvendig kapital, er bareboat-befraktning et viktig supplement til kjøp og salg av skip.

Bareboat-certepartier er også fordelaktige i andre tilfeller hvor et rederi ikke ønsker å eie skipet, men har behov for skipet for en kortere periode, eller ønsker å leie og ikke eie på grunn av skatte- eller regnskapsmessige årsaker. Det er bareboat-certepartiet som gir grunnlag for bareboatregistrering. Bareboatregistrering innebærer at et skip som allerede er registrert i én stat (primærstaten), på grunnlag av et bareboat-certeparti, samtidig registreres midlertidig i en annen stat (bareboat-staten). Når et skip bareboatregistreres, blir skipsregistreringens privatrettslige og offentligrettslige funksjoner delt mellom to skipsregistre.

Overtredelsesgebyr for brudd på fartsområde-begrensningene i NIS

Fra 1. juli 2020 fikk Sjøfartsdirektoratet hjemmel for å illegge overtredelsesgebyr ved brudd på fartsområdebegrensningene i eller i medhold av NIS-loven § 4. Dette følger av NIS-loven § 13. Tidligere var sanksjonsmulighetene for brudd på fartsområdebegrensningene sletting fra skipsregisteret eller straff. Mer fleksibelt regelverk

Nå har direktoratet fått et mer fleksibelt regelverk som åpner for å sanksjonere med overtredelsesgebyr dersom skipet ikke forholder seg til de fartsområdebegrensningene som gjelder når NIS-skip drifter mellom norske havner med last eller passasjerer, eller går i fast rute med passasjerer mellom norsk og utenlandsk havn.

Sjøfartsdirektoratet har erfaring med illeggelse av overtredelsesgebyr etter skipssikkerhetsloven med tilhørende forskrifter. Har skjerpet kontrollen. Direktoratet håper at den nye hjemmelen knyttet til fartsområdebegrensninger vil medføre effektiv sanksjonering også for denne typen overtredelser, og at det vil bidra til økt overholdelse av fartsområdebegrensningene for NIS-skip.

Norsk lønn og arbeidsvilkår i norske farvann

Stortingets næringskomité leverte den 14. april 2021 sin innstilling til Stortingets behandling av den maritime stortingsmeldingen Grønnere og smartere –«morgendagens maritime næring». Komitéens tilråding er at Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med å stille krav til norske lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann, i tråd med det partssammensatte maritime utvalgets anbefalinger. 22 april ble innstillingen behandlet i Stortinget: Stortinget har behandlet en melding fra regjeringen om maritim næring. Regjeringens overordnede mål med meldingen er å legge til rette for at norsk maritim næring opprettholder sin internasjonale konkurransekraft og evne til verdiskaping og sysselsetting i hele landet.

Regjeringen vil legge særlig vekt på å fremme utvikling av klima- og miljøvennlig skipsfart, digitalisering av maritim sektor og norsk maritim kompetanse. Stortinget har blant annet vedtatt å be regjeringen igangsette arbeidet med å innføre krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på en rekke områder. Videre har Stortinget vedtatt å be regjeringen opprette en ekspertenheter for offentlige anskaffelser samt utrede handlingsrommet i EØS-avtalen for å plassere offentlige oppdrag hos norske verft. Stortinget har også vedtatt å be regjeringen om å komme tilbake til Stortinget med en nasjonal plan for å gjøre grønne drivstoff tilgjengelig, og å utrede muligheten for å etablere skoleskip i Nord-Norge.

Oppgaver til skipsarbeiderloven

Når man skal løse oppgaver til skipsarbeiderloven og andre lover kan man bruke denne **fremgangsmåten**:

EKSEMPEL:

1. Motoren ramlet ut (bruktbil)
2. Heve kjøpet
3. Kjøpsloven 88 & 39
4. Problemstilling
 - Vilkår → Konsekvens
 - Foreligger det et vesentlig kontraktsbrudd?
 - Jmf. Kjøpsloven § 39
 - Drøfte
 - Konklusjon

Legger ut her mange små oppgaver og en litt større, alle med løsningsforslag, de små er mest ment på å gjøre seg litt kjent med de forskjellige kapitler innenfor loven. Om man vil benytte fremgangsmåten som ovenfor på de små blir opp til den enkelte. I løsningsforslagene er ikke fremgangsmåten benyttet mest på hensyn til plass. Fremgangsmåten anbefales til besvarelse av eksamensoppgaver, man kan ikke bare besvare en eksamen oppgave med for eksempel: jeg mener at han skulle få sparken, uten å drøfte, henvise til paragrafer og så videre.

Oppgaver til SAL 1

Oppgave 1

- a) Gi en kort forklaring om hvordan du vil løse en oppgave med lovverk (fremgangsmåte)?
- b) Hva er en Deklaratorisk lov og hva er en Preseptorisk lov?

Oppgave 2

To kadetter har signert på ansettelsesavtalen, dato er 16. september, de har signert for at de er ansatt når de ankommer skipet og tiltrer tjeneste. De vil ankomme en havn den 18. september hvor skipet har forventet ankomst på samme dag, skipet blir forsinket til havnen og de to kadettene går ikke om bord før den 21. september. Rederiet hevder at de ikke kan forlange lønn i tiden før 21. september pga. de ventet på skipet, i tillegg fikk de bo på et 5 stjerners hotell som rederiet dekket utgiftene for.

- Hva sier SAL om dette?
- Hvordan vil du bedømme dette opp mot SAL?

Oppgave 3

En arbeidstaker (skipsarbeider) har nylig blitt ansatt i et rederi, den første måneden fikk han 12 000 kr for mye utbetalt (overført) lønn. Rederiet har gitt beskjed om at de vil trekke han med samme beløpet ved den 2. måneds utbetaling.

- Hva sier SAL om dette?

Oppgave 4

M/T Petroleum Cádiz havarerte på vest kysten av Afrika pga. at en maskinist hadde overhaling på styremaskinene, mens skipet navigerte nært land. Skadeomfanget ble så stort at skipet ble regnet som tapt.

Rederiet Kanstad hadde kun 2 skip til og for en rekke av mannskapet måtte ansettelse oppholdet bringes til opphør.

Motormann J. Hilmarsen var så heldig at han fikk seg jobb i et annet Rederi like etter hjemkomsten til Norge. Han krevde Kanstad for 2 måneder lønn etter SAL § 4-5. Lønn ved skipsforlis men Rederiet Kanstad på sin side mente at han ikke hadde krav på lønn i det hele tatt.

De begrunnet det med at havariet skyldes menneskelig svikt og at Hilmarsen ikke vil stå til Rederiet tjeneste i oppsigelsestiden.

- Foreta en bedømming og gi begrunnelse etter SAL.

Oppgave 5

En arbeidstaker (skipsarbeider) er midlertidig ansatt i et rederi, han er ansatt på en reise fra Houston til Rotterdam (de to havner), men skipet gjør et anløp til Antwerpen før Rotterdam. Arbeidstaker hevder han har rett til fri hjemreise i fra denne havnen?

Hva sier SAL om dette?

Oppgave 6

En skipsarbeider sier opp etter litt over 1 år tjeneste i rederiet.

På ansettelse avtalen i rubrikk 21 står det 14 dager (oppsigelsesfrist).

Ansettelse avtalen er signert av begge parter og skipsarbeideren krever at oppsigelsesfristen i rubrikk 21 skal følges.

Rederiet hevder at 14 dager oppsigelsesfrist gjaldt kun i prøvetiden (rubrikk 20) som i dette tilfelle var på 6 måneder, og hevdet at oppsigelsesfristen er på 1 måned etter SAL § 5-2. (Oppsigelsesfrister)

Hvem hadde rett?



Arbeidsavtale / Employment agreement

I henhold til lov 21. juni 2013 nr. 102 (skipsarbeidsloven) § 3-1 med forskrifter /
According to Act of 21 June 2013 no. 102 (The Ship Labour Act) Section 3-1 with regulations

1 <input type="checkbox"/> Ny / New <input type="checkbox"/> Endring / Alteration		2 Avtalen gjelder fra dato / The agreement applies from date		3 Fødselsnr / Birth no	
4 Fødested / Place of birth		5 Etternavn / Surname		6 For- og mellomnavn / First and middle name(s)	
7 Hjemadresse / Home address		8 Nasjonalitet / Nationality		10 / Phone	
9 Nærstesle pårørende – navn og adresse / Name and address of next of kin				11 / Phone	
10 Arbeidsgiver – navn og adresse / Name and address of employer				Organisasjonsnummer / Organisation ID	
11 Rederiets plikt til å påse at arbeidsgiver oppfylder arbeidsavtalens bestemmelser følger av skipsarbeidsloven § 2-4 / The shipowner's duty to ensure that the employer comply with the particulars in the employment agreement, is stipulated in The Ship Labour Act Section 2-4					
Ansettelsesforhold / Terms and conditions of employment					
12 Lønn, overtidbetaling og andre vilkår etter overenskomst mellom / Wages, overtime pay and other conditions according to collective agreement between og / and					
13 Felle med lønn eller formelen som benyttes for å beregne den / Paid annual leave or the formula used for calculating it		14 Sykepenger og trygdeytelser / Health and social security protection benefits		15 Rett til hjemreise / Entitlement to repatriation	
16 Spesielle vilkår, andre opplysninger / Special conditions, other information					
17 Stilling / Rank, Rating		18 Lønn fra og med / Wages from and including		19 Eventuelt fratredesested / Possible place of terminating service	
20 Prøvetid / Probationary period		21 Gjensidig oppsigelsesfrist / Mutual period of notice			
Fylles bare ut ved midlertidig ansettelse / To be completed only in cases of temporary employment					
22 Fartayets navn / Name of vessel		23 For bestemt tidsrom / For specified period			
24 En bestemt reise og eventuell varighet / One specified voyage and possible duration		Fra / From		Til / To	
25 Vikar for / Substitute for					
26 Arbeid av forbigående varighet / Temporary employment					
Nå fylles ut for hånd / To be filled in by hand					
27 Arbeidsavtalen inngitt – sted og dato / The employment agreement signed – place and date					
For arbeidsgiver / On behalf of employer			Arbeidstakers underskrift / Employee's signature		

Ansettelse avtale

Oppgave 7

En fiskebåtreder kommer om bord, forteller mannskapet at båten er solgt og at den blir overlevert om 1 måned. 1 måned senere kommer fiskebåtrederen om bord igjen, sammen med den nye rederen og det nye mannskapet.

Hva mener du om denne håndteringen? Er dette korrekt etter SAL?

Oppgave 8

Et rederi skifter register for et skip, fra NOR til NIS, og alt av mannskap blir sagt opp. De hevder de har rett til dette i henhold til SAL?

Kan du finne hjemmel for dette i SAL?

Oppgaver til SAL 2

Oppgave 1

Hvor mange må til for at det regnes som en «masseoppsigelse»?

(Innenfor 30 dager)

Oppgave 2

En skipsarbeider sier opp med en måned oppsigelse frist, dato er 10.06.21. Skipsarbeideren har bestilt en charterreise den 20.07.16 men rederiet hevder at oppsigelsen gjelder i fra den første i kommende måned og at han må innstille seg på å være i jobb til den 1.08.21?

Hva sier SAL om dette?

Oppgave 3

Et rederi ønsker å si opp noen ansatte som er permittert. De ble permittert dato: 01.01.20.

Hvilken dato kan de tidligst regnes som ferdig oppsagt? (ingen forbindelse med rederiet).

Oppgave 4

En skipsarbeider blir sykemeldt den 04.02.21 pga. en ulykke i en skibakke. Rederiet ønsker å si opp skipsarbeideren den 04.08.21. De hevder de har rett til å gjøre dette fordi ulykken skjedde på fritiden (ikke om bord).

Hvilke rettigheter har skipsarbeideren etter SAL?

Oppgave 5

En skipsarbeider har vært utsatt for en fall ulykke om bord, blir sykemeldt for lengre tid. Han øker i vekt på grunn av mangel på trening og mye spising av mat. Rederiet bemerker at han trolig ikke tilfredsstillter kravet til en helseattest og mener at de kan si han opp av den grunn. Skipsarbeideren mener at Rederiet ikke kan si han opp uansett grunn?

Hva sier SAL om dette?

Oppgave 6

§ 5-11. Virkninger av usaklig oppsigelse. En skipsarbeider mener han kan stille krav til Rederiet etter § 5-11 i SAL.

Hvilke tidsfrister gjelder for dette?

Oppgave 7

En hurtigbåtskipper går på grunn, det er følgelig mistanke om han var påvirket av alkohol, Rederiet mener at de kan pålegge arbeidstakeren å fratru arbeidsforholdet mens saken undersøkes i henhold til § 5-13. Suspensjon.

Kan rederiet gjøre dette?

Oppgave 8.

Et skip ankommer en Norsk havn, flere tollere kommer om bord og foretar en undersøkelse, de finner store mengder med alkohol fordelt på 3 lugarer. Rederiet sier at de vil avskjedige alle tre etter § 5-14. Avskjed.

Kan Rederiet gjøre dette?

Oppgave 9.

Et Rederi vil avskjedige en ansatt (skipsarbeider) etter § 5-14 fordi skipsarbeideren har hengt ut Rederiet på Facebook og Twitter i en lengre periode.

Kan Rederiet gjøre dette?

Oppgaver i SAL 3

Oppgave 1

Et norsk skip er på vei til Cuba, forlot Trondhjem for om lag en uke siden, kapteinen om bord blir gjort oppmerksom på at en av skipsarbeidene gjorde en alvorlig forbrytelse om bord mens skipet var i Trondheim.

Kapteinen foretar umiddelbart en undersøkelse, inviterer den mistenkte skipsarbeideren og tillitsmann til sitt kontor for å ta opp forklaring. Tillitsmann hevder at saken må etterforskes av Norsk politi siden ugjerningen skjedde imens skipet var i Trondheim havn.

Har tillitsmann rett?

Oppgave 2

M/S Millennium går ut av verkstedet i Dubai, deretter til Ras Tanura for opplasting. Etter opplasting legges kursen til Fjaraih for bunkring (på redan). En skipsarbeider hevder han har rett til å gå på land i fritiden etter § 9-4, hvis han blir nektet så forlanger en passende godtgjøring.

Hvordan tolker du SAL i denne sak?

Oppgave 3

I et Rederi mottar de to henvendelser i fra 2 ansatte (skipsarbeider). Den ene er om bord i et skip, som er på vei gjennom Middelhavet, og skal videre til Rødehavet, Gulf av Aden, og videre til Singapore. Skipsarbeider P. Hendriksen ønsker å fratse når skipet ankommer Suez kanalen og hevder han har rett til å fratse pga. piratfaren i gulf av Aden. Rederiet hevder at faren er så liten siden det patruljerer vaktskip der, og samt at det kommer bevæpnet vakter om bord når skipet ankommer Suez og vil være med på sjøreisen helt til Singapore.

På et annet skip til samme Rederi som er på vei til land X (nasjon). Land X er i konflikt med nasjon Y og det er stor fare for sammenstøt med krigshandlinger. Skipsarbeider T. Olsen ønsker å fratse i siste havn før anløp nasjon X. Rederiet hevder at det må være en reel krigshandling til stede før han kan gjøre det i henhold til skipsarbeider loven.

Hvilken paragraf kommer til gjelde her? Bedøm begge tilfellene og foreta en vurdering.

Oppgave 4.

Hva er grunnen bak § 9-6. Bestemmelser som skal være tilgjengelige (1) ledd.?

Oppgave 5

Hvordan vil du forklare ordet trakassering?

Oppgave 6

På et Norsk skip serveres det ofte flere ganger i uken svingryte til middag. En av skipsarbeidene om bord er muslim og henvender seg til byssa. Han mener at de kan lage til en kyllinggryte til han, bygget på samme basis, bare at svin er byttet ut med kylling. Han hevder at byssa diskriminerer han etter § 10-1? Byssa hevder at de har rett til å gjøre det slik etter § 10-3. Unntak fra forbudet mot diskriminering.

Bedøm saken

Oppgave 7

En skipsarbeider, som jobber på dekk, seiler i kjemikalie fart. Rederiet vil si han opp fordi han har oppnådd en alder av 62. Rederiet hevder at de gjør dette ut av hensyn til skipsarbeideren fordi det er fysisk krevende jobb og som inneholder arbeidsoperasjoner som tar lang tid. Rederiet sier at de har beholdt denne tradisjonen i mange år og ønsker dermed å behandle alle sine skipsarbeider ansatte likt.

Hva sier SAL om dette?

Oppgave eksamen (kont eksamen 2018)

Oppgave 6 (20%)

Rederiet «Fjordcrossing» driver på med fergedrift, samt med fjordcruise i sommerhalv året. Det medfører at rederiet har en del midlertidig ansettelse blant sitt seilende personell. I den senere tid har det vært flere langvarige sykemeldinger blant de seilende personell i ulike stillinger.

Mange av de seilende personell brukes å treffes på «Tømmermann Kroa» på fritiden. Her kan det bli mange diskusjoner, som oftest er det noen tillitsvalgt med på disse treffene.

Kan ta et av treffene, som innfant den 16.10.16, diskusjonen dreide seg om ansettelse og spesielt om 4 personer.

«**AA**»: **Midlertidig ansettelse**, ansatt 12.11.15, har jobbet i kafe' drift og som konduktør.

«**BB**»: **Midlertidig ansettelse**, ansatt flere ganger i løpet av de siste 4 årene, sist ansettelse 08.08.15, seiler som styrmann.

«**CC**»: **Vikar**, flere lengre vikariat i den senere tid, skal ut i et vikariat for en 2 ukers periode den 18.10.16, seiler som maskinist.

«**DD**»: **Midlertidig ansettelse**, har vært midlertidig ansatt flere ganger i løpet av de 2 siste årene, sa opp selv den 15.07.15, midlertidig ansatt fra 01.09.15. seiler som kaptein.

De som var tillitsvalgt sa at de skulle fremme alle disse sin sak, når de skulle drøfte bruk av midlertidig ansettelse med rederiet den 25.10.16 (etter § 3-4. (4)).

Hvordan vil du bedømme situasjonen for disse 4 personene?

Hva inngår normalt i en arbeidsavtale? (nevn noen punkter)

Løsningsforslag til oppgaver i SAL 1,2 og 3

Løsningsforslag til oppgave SAL 1

Oppgave 1.

a) Se lærebok

b) Deklaratorisk lov er en fravikelig lov, Preseptorisk lov er en ufravikelig lov , slik som kjøpsloven og deler av SAL

Oppgave 2

§ 4-1. Beregning av lønn.

1) Lønn løper fra og med den dagen som er fastsatt i arbeidsavtalen, men senest fra og med den dagen arbeidstaker tiltrer tjenesten.

Oppgave 3

§ 4-3.

c) det på forhånd er skriftlig avtalt

Oppgave 4

§ 4-5. Lønn ved skipsforlis

1) Er arbeidstaker sagt opp fordi skipet ved sjøulykke er gått tapt eller er blitt umulig å reparere, har arbeidstaker krav på lønn så lenge vedkommende er arbeidsledig, men ikke ut over en måned etter oppsigelsesfristens utløp.

Oppgave 5

§ 4-6. Rett til fri hjemreise

b) midlertidig ansettelse etter § 3-4 opphører

Oppgave 6.

Skipsarbeideren hadde rett, rederiet hadde ikke gjort jobben sin, de skulle ha oppgradert kontrakten når prøvetiden var utløpt.

Oppgave 7.

Rederen hadde ikke fulgt formkrav etter § 5-3. Formkrav ved oppsigelse

1) Oppsigelse skal skje skriftlig

Oppgave 8

§ 5-6. Vern mot usaklig oppsigelse

3) Registrering av et skip i norsk internasjonalt skipsregister (NIS) gir alltid saklig grunn til oppsigelse dersom arbeidsgiver ikke har annet passende arbeid å tilby arbeidstaker.

Løsningsforslag til oppgave SAL 2.

Oppgave 1.

10 stk.

Oppgave 2.

Oppsigelsen gjelder fra dato til dato

Oppgave 3.

§ 5-6. Vern mot usaklig oppsigelse

2) De har rett til 20 dager med lønn først men deretter blir det 14 dager oppsigelsestid.

Oppgave 4.

§ 5-7. Oppsigelsesvern ved sykdom eller skade

1) En arbeidstaker som er helt eller delvis borte fra arbeidet på grunn av sykdom eller skade, kan ikke av denne grunn sies opp i de første 12 månedene etter at arbeidsuførheten inntrådte.

Oppgave 5

Tolking av § 5-7. Oppsigelsesvern ved sykdom eller skade

Uten betydning om skaden eller sykdommen er oppstått eller påtatt under arbeidsforholdet. Kan ikke sies opp med tapt helseattest fordi denne har sammenheng med skaden som ledet til fraværet. Gjelder ikke hvis det er driftsinnskrenkninger. Gjelder fra sykemelding dato, arbeidsforholdet kan bestå utover 12 måneder men uten lønnsplikt.

Oppgave 6

Søksmål fristen er 6 måneder dersom det bare kreves erstatning

Oppgave 7

§ 5-13. Suspensjon

1) Er det grunn til å anta at arbeidstakeren har gjort seg skyldig i forhold som kan medføre avskjed etter § 5-14 og virksomhetens behov tilsier det, kan arbeidsgiver pålegge arbeidstakeren å fratre arbeidsforholdet mens saken undersøkes.

De kan gjøre det av hensyn til omdømme og i henhold til sikkerheten

Oppgave 8

Ja etter § 5-14. Avskjed

1) En arbeidstaker kan gis avskjed med påbud om øyeblikkelig fratreden dersom vedkommende har gjort seg skyldig i grovt pliktbrudd eller annet vesentlig mislighold av arbeidsavtalen.

Oppgave 9

Ja, de kan det der (er flere som er blitt avskjediget)

Løsningsforslag til oppgave SAL 3

Oppgave 1

Dersom skipet ikke er i norsk havn, skal skipsføreren ved alvorlig straffbar handling om bord, snarest mulig foreta undersøkelse, sikre bevis og ta opp forklaring. Dette gjelder likevel ikke hvis handlingen er begått på et fremmed lands territorium og etterforskes av stedets myndigheter.

Ikke i norsk farvann, må være begått om bord, er uten betydning hvor skipet befant seg da forbrytelsen ble begått,

Vesentlig punkt er når skipsføreren ble klar over at det er begått en alvorlig forbrytelse om bord, i dette tilfellet ble han det etter 1 uke i sjøen, er uavhengig hvor skipet var når den ble begått.

Oppgave 2

§ 9-4. Rett til å gå i land i fritiden

Den som har sitt arbeid om bord, har rett til å gå i land i sin fritid under skipets opphold i havn. Dette gjelder likevel ikke dersom skipets forhold gjør det nødvendig at vedkommende blir om bord. I så fall har vedkommende krav på passende godtgjøring.

Uten betydning hvilket hensikt, havn = sikker ankerplass, noen havner har begrensede regler for landlov, men er begrenset hvis det er bunkring og proviantering.

Nei han kunne ikke forlange hverken landlov eller en passende godtgjøring.

Oppgave 3

§ 9-5.d)

Rett til å fratse P. Hendriksen et tvils tilfelle (50/50), og kan gå i disfavør til begge parter. Piratvirksomhet som er omfattende og intens kan muligens oppfattes som krigslignende tilstand. Sjøreiseruten til skipet er i et område hvor det patruljerer flere vaktfartøyer, samt det er bevæpnet vakter om bord og spesielle forholdsregler blir tatt.

Det er tilstrekkelig at det foreligger farer for krig eller krigslignendeforhold i det farvann skipet skal seile i Olsen kan fratse etter paragraf 9-5 d)

Oppgave 4

Rederiet skal sørge for at denne lov, skipssikkerhetsloven og relevante internasjonale konvensjoner er tilgjengelige om bord, sammen med tilhørende forskrifter.

Ordenforskrift. for å sikre at den som har sitt arbeid om bord kan gjøre seg kjent med de lovregler mv som gjelder i arbeidsforholdet

Oppgave 5

Når en uønsket adferd finner sted med den hensikt den hensikt eller virkning å krenke en annens verdighet

Oppgave 6

Dette er diskriminering etter §10-1

Oppgave 7

§ 10 - 1

Direkte og indirekte diskriminering på grunn av politisk syn, medlemskap i arbeidstakerorganisasjon eller alder er forbudt.

Helseattest vil avdekke om skipsarbeideren er i fysisk rustet til å utføre jobben

Løsningsforslag på eksamensoppgave:

§ 3-6. Fortrinnsrett til ny ansettelse

1) Arbeidstaker som er sagt opp på grunn av virksomhetens forhold, har fortrinnsrett til ny ansettelse i virksomheten, med mindre det gjelder en stilling vedkommende ikke er kvalifisert til.

fortrinnsretten gjelder tilfeller der arbeidstaker er oppsagt på grunn av «virksomhetens forhold, driftsinnskrenkninger, fortrinnsretten gjelder ikke hvis arbeidstaker er oppsagt eller der arbeidstaker har selv sagt opp.

2) Fortrinnsretten gjelder også:

a. arbeidstaker som er midlertidig ansatt, og som på grunn av virksomhetens forhold ikke får fortsatt ansettelse. Denne bestemmelsen gjelder likevel ikke arbeidstaker i vikariat, gjelder de midlertidig ansatte, som ikke får fast, men ikke i vikariat

4) Fortrinnsretten gjelder bare arbeidstaker som har vært ansatt i virksomheten i til sammen 12 måneder i de siste to årene.

Krever ikke sammenhengende og heller ikke tjenestetiden til sjøs, ansettelsestiden i rederiet som er avgjørende

5) Fortrinnsretten gjelder i ett år fra oppsigelsesfristens utløp eller fra opphør av midlertidig ansettelse.

Ikke i oppsigelse tiden

Når man skal drøfte disse 4 personer så blir det opp mot § 3-6. Fortrinnsrett til ny ansettelse.

«CC»: Vikar, flere lengre vikariat i den senere tid, skal ut i et vikariat for en 2 ukers periode den 18.10.16, seiler som maskinist. Faller ut i forhold til § 3-6. (2) a.

«DD»: Midlertidig ansettelse, har vært midlertidig ansatt flere ganger i løpet av de 2 siste årene, sa opp selv den 15.07.15, midlertidig ansatt fra 01.09.15. seiler som kaptein. Faller ut i forhold til § 3-6 (1)

«BB»: Midlertidig ansettelse, ansatt flere ganger i løpet av de siste 4 årene, sist ansettelse 08.08.15, seiler som styrmann. Tilfredsstill i henhold til § 3-6 (2) a og § 3-6 (4).

«AA»: Midlertidig ansettelse, ansatt 12.11.15, har jobbet i kafe' drift og som konduktør. Tilfredsstill i henhold til § 3-6 (2) a men ikke til § 3-6 (4).

Inngår i en arbeidsavtale: Bokstav a om minimumskrav: rett og plikt til å tjenestegjøre på flere fartøyer, avtalens varighet, prøvetid, oppsigelsesfrister, tidligste oppsigelsesdato, eventuelt sted for fratredelsen, tariffavtale som får anvendelse, rett til hjemreise mv.

Kapittel 5. Paris MOU og havnestatskontroller (PSC)



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 13 skipsfartsadministrasjoner undertegnet memorandumet. 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. I henhold til Paris MOU og EU-direktiv 95/21 med senere revisjoner, var Norge forpliktet til å kontrollere minst 25 % av individuelle fremmede skip som anløper norsk havn.

I 2018 ble det utført 561 havnestatskontroller, i 2019 555 og i 2020 356 (covid-19). Fra 1. januar 2011 ble kravet om kontroll av 25 % erstattet med et nytt kontrollregime (New Inspection Regime/NIR) som er utarbeidet av Paris MOU. Det nye kontrollregimet danner bakgrunn for EU-direktiv 2009/16. Forskrift 30. desember 2010 nr. 1849 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norsk havn mv. (havnstatskontrollforskriften) gjennomfører direktiv 2009/16 og Paris MOU i norsk rett.

Mens man tidligere skulle kontrollere 25% av antall anløpte skip, ble søkelyset i NIR satt på høyrisiko-skipene. Disse skipene må nå regne med å bli kontrollert hver femte eller sjette måned, mens skip med god standard ikke vil få besøk oftere enn hvert andre eller tredje år. Rangering av fartøy som lav-, standard- eller høyrisiko-skip avhenger av type, alder, flagg og klasseselskap, jf. havnestatskontrollforskriften § 4 annet ledd. I tillegg spiller standarden på driftsselskapet inn. Gjennom Paris MOU er det utarbeidet retningslinjer for kontroll av om MLC er oppfylt for fremmede skip.

Etter havnestatskontrollforskriften § 7 er visse skip underlagt utvidet inspeksjon, som bl.a. særlig gjelder den generelle tilstanden på arbeids- og levevilkår om bord på skipet. Disse skipene skal notisere sin ankomst på forhånd, jf. havnestatskontrollforskriften §§ 12 og 13.

I tillegg til Paris MOU finnes det i dag syv andre memorandummer med tilsvarende oppgaver. Det er imidlertid bare Paris MOU, Tokyo MOU og US Coast Guard som har særlig betydning.



AMOCO CADIZ

Historikken bak havnestatskontrollen er at i 1978 fikk supertankeren «Amoco Cadiz» problemer med roret som førte til at hun gikk på grunn utenfor kysten av Frankrike. Det resulterte i da tidens største olje søl. Det førte til at mange i Europa ønsket strengere regler for å ivareta sjøsikkerheten og forhindre forurensning.



Port state control har hjemmel i UNCLOS. USA har ikke ratifisert konvensjonen men de har hjemlet PSC i «nasjonale lover».

En Port State Control (Havnestatskontroll) er en inspeksjon av skipet som utføres av Port State Control offiserer. Inspeksjonen går ut på å kontrollere at skipet er «sjødyktig». Først og fremst skal det kontrolleres at alle sertifikater er gyldige, nautiske publikasjoner, dagbøker, navigasjonsutstyr, nød styring, radioer, nød og sikkerhetsutstyr, skader på skrog, korrosjon, øvelser, skader på dekk, luker, dekksutstyr, samt se til at kaptein og mannskap er kjent med nødvendige prosedyrer.

Om det er mistanke om at skip og utstyr ikke samsvarer med sertifikater eller har vesentlige mangler skal det utføres en grundig sjekk av skipet. Formålet med inspeksjonene er å sikre at tilstanden på skipet og utstyret er i henhold til internasjonale lover og regler samt at skipet er bemannet og drevet i samsvar med internasjonale bestemmelser.

Dette gjøres for å ivareta sjøsikkerhet og forurensning leve og arbeidsforhold. PSC-regimet er satt opp under en avtale mellom havnestater kaldt memoradum of understanding «MOU». MOU beskriver inspeksjonsprosedyrer som er utformet for å avdekke eventuelle mangler på skip. PSC regimet er inndelt i 8 ulike internasjonale avtaler mellom havnestater. PSC avtalene er et oppdelt samarbeid. Dette for å gjøre kontrollen enklere å gjennomføre med tanke på samarbeid og kulturforskjeller rundt om i verden. Og skip som seiler mellom havner innenfor et regime er det lettere for havnestaten og holde styr på når det sist var kontrollert og eventuelle mangler som har var avdekket. Dette gjør det enklere å finne ut hvilke skip innad regionen som bør kontrolleres.

DETENTION

Detention betyr at skipet blir holdt tilbake.

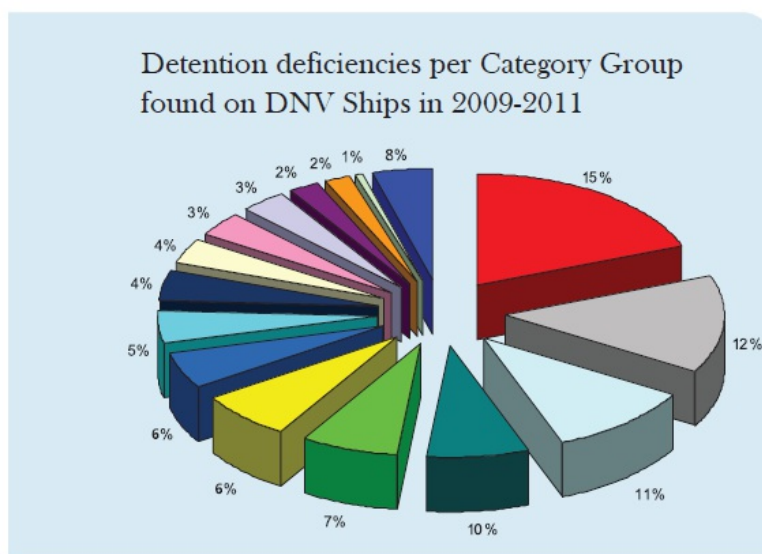
Det kan forekomme om det av dekkes feil/mangler under en inspeksjon. Er det for eksempel mangel på sikkerhetsutstyr kan skipet bli nektet å forlate havnen før det er rettet oppi. I noen tilfeller kan skipet få lovt til å rette opp i mangelen før de ankommer neste havn, om det ikke går på bekostning av sikkerheten. Eventuelt gå til avtalt verft for å utbedre de avdekket manglende.

BANNING

Banning betyr at skipet blir bannlyst, nektet adgang til ankerplasser og havner i regionen.

Dette utføres om det avdekkes alvorlige feil og mangler på skip. Når et skip har blitt tilbakeholdt tre ganger i løpet av en periode på 36 måneder, eller om et skip går fra kai mens det er holdt tilbake, eller om et skip ikke går til avtalt verft for å utbedre mangler. Hvor lenge et skip blir bannlyst er avhengig av tidligere historikk. Første gang er 3 måneder normalt, neste er 12 måneder, og deretter for 24 måneder eller på ubestemt tid.

Tips og illustrasjoner til/ om PSC:



Name of category & Number of Deficiencies [Total/Detainable]

- Fire safety measures [699/204]
- ISM related deficiencies [389/163]
- Life-saving appliances [470/140]
- Propulsion and auxiliary machinery [566/138]
- Stability Structure and related eq. [396/92]
- Safety of Navigation [492/86]
- MARPOL Annex I [240/79]
- Ship's certificates and documents [241/68]
- Load Lines [243/55]
- SOLAS related operational [176/53]
- STCW [127/41]
- Radio communications [166/38]
- Work Spaces - ILO147 [138/22]
- Alarm Signals [53/20]
- MARPOL Annex IV [36/19]
- Other categories [673/106]

Hva er de vanligste «findings»? Hva bør man være observant på?

Quick pre-port arrival check

- **Access control in place**
- **Valid certificates and documents**
Originals, endorsements & entries
- **ISM Code**
On board maintenance, procedures, drills and company's availability 24/7 to be properly documented
- **Lifesaving appliances**
In good condition, adequate number, proper stowage
- **Fire fighting measures**
Readily available, operative and in good condition
- **Nautical publications & charts**
Onboard and updated
- **Most common defects**
See next pages

Life-saving appliances



What to look for

- Free access
- Deterioration of hull material.
(e.g. reinforced fibre glasses)
- Propeller & rudder in good working condition
- Engine easily started
Inoperative engine is one of the most common defects
- Release mechanism
- Complete inventory
(proper quantity, date of expiry and good condition)
- Launched as required

Life-saving appliances

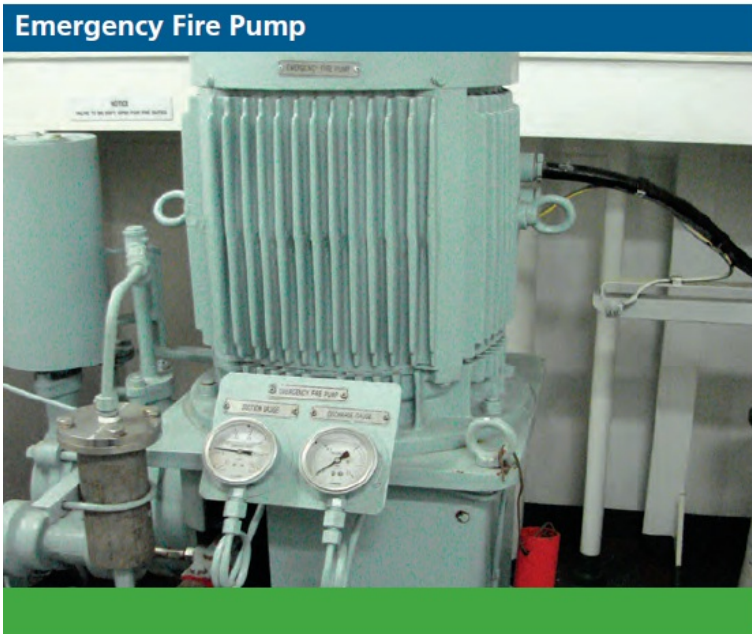
Launching arrangements



What to look for

- Davits & winches
Corroded foundation is one of the most common defects
- Wires & hooks
- Remote control
- Recovering gear
- On-Load and Off-load release
- Guide rollers
- Manual brakes
- Limit switches
- Periodical inspection
- Instructions of maintenance & service

Fire safety measures



What to look for

- Good operating condition
- Self-priming
- Ready to use at all times
- Test starting arrangements
- Sufficient pressure to fire lines
Insufficient pressure is one of the most common defects
- Operating instructions are posted in plain view

Fire safety measures



What to look for

- Free from leaks
Leakages on fire line or fire hose is one of the most common defects
- Hydrants valves moving freely
- Nozzles in place and in good working condition
- Pressure tested

Fire dampers & ventilation



What to look for

- No damages or corrosion
Seized fire dampers is one of the most common defects
- Moving freely
- Locking device
- Sealing rubber
- Regularly tested

Fire safety measures

Cleanliness in engine room



What to look for

- Free from leaks
Dirty engine room is one of the most common defects
- Bilges, tank tops and drip trays are clean
- Oily rags and waste disposed in special container
- Platforms and ladders not slippery
- Escape routes free from obstruction

Propulsion & Auxiliary machinery



What to look for

- Machinery equipment, such as engines, compressors, pumps, piping etc. free from leaks
- Steering room clean and free from leakage
- Emergency steering procedures sign board and communication in place for easy operation and communication to/from bridge
- Insulation of hot surfaces, including indicator cocks, exhaust funnels, turbochargers etc.
- Boiler safety valve relieving gear(s) in working order
- Emergency generator recently tested, both means of starting in order
- Screening of fuel oil piping, both high and low pressure in place
- Quick-closing & self-closing valves in order
- Ventilation flaps in good working order

MARPOL Annex I



What to look for

- Good operating condition
Operational failure is one of the most common defects
- Type of equipment marked correctly in the IOPP supplement
- 15 ppm alarm arrangements functioning as required
- Calibrated correctly
- No unauthorized connection overboard
- Spare parts available
- Crew members trained to operate
- Posted operating instructions

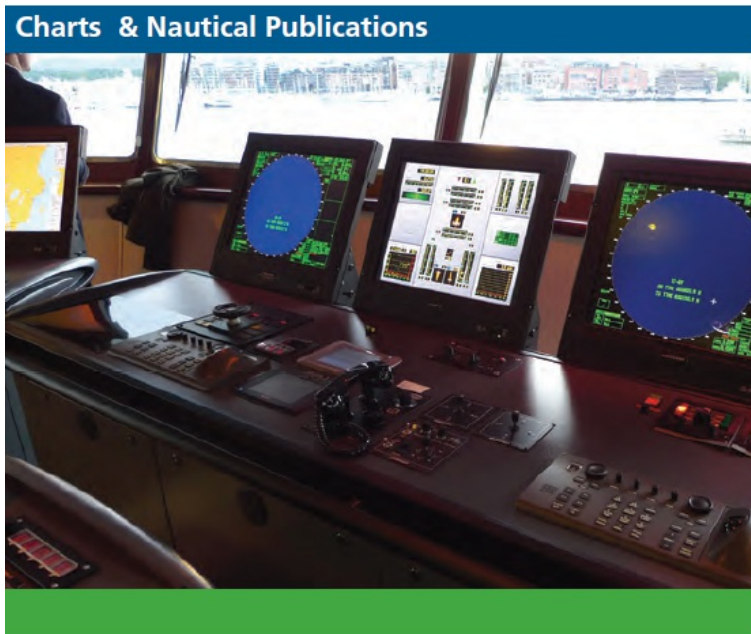
Load Line



What to look for

- Intact and well maintained
- Free from holes, corrosion and damages
Corrosion is one of the most common defects
- Flame screen
- Closing devices moving freely
- Sealing of cover
- Locking arrangement

Safety of Navigation



What to look for

- All charts and publications correspond to voyage plan.
- Store properly and readily available
- Old editions removed
- Chart corrections indicated on the chart
- Designated person duly trained and certified

- For ECDIS*:
 - type approval certificate
 - declaration in Form E
 - use of electronic navigational charts incl. latest editions & corrections
 - adequate and independent back-up arrangements

Kapittel 6. Domstoler og Rettsaker

Domstolenes rolle



DOMSTOLENES ROLLE

Statsmakten deles opp i :

- en lovgivende, (Stortinget)
- en utøvende (Regjeringen)
- en dømmende (domstolene)

Hovedoppgaven for domstolene er å løse rettslige tvister. Dette skjer gjennom behandling av de straffesaker og sivile tvister som bringes inn for retten. Enhver borger kan benytte seg av domstolen for å løse en sivilrettslig konflikt. Innenfor strafferett er det kun domstolene som kan ilegge straff.

I tillegg utfører domstolene flere forvaltningsoppgaver. Domstolene har også en rettsutviklende funksjon gjennom sin tolkning av lovene. De alminnelige domstolene i Norge er Høyesterett, lagmannsrettene og tingrettene, som alle pådømmer både sivile saker og straffesaker. I tillegg kommer forliksrådene, som er organisert i hver kommune. Hver lagmannsrett arbeider innenfor et geografisk lagdømme og hver tingrett innenfor et domssogn. tillegg finnes enkelte domstoler med spesielt avgrenset kompetanse, kalt særdomstoler, som jordskifterettene og Arbeidsretten.

Saksgangen i rettssystemet

Flertallet av sivile tvister starter i forliksrådet med obligatorisk megling. Hvis ikke meglingen fører frem, har forliksrådet en relativt omfattende mulighet til å avsi dom i saken. En slik dom kan ankes til tingretten. Alle straffesaker starter i tingretten. De fleste dommer fra tingretten kan ankes inn for lagmannsretten. Høyesterett dømmer i siste instans, men Høyesteretts kjæremålsutvalg har vid kompetanse til å nekte en sak å slippe inn for Høyesterett. Det finnes flere internasjonale domstoler som behandler retts tvister. De viktigste for borgerne i Norge er Den europeiske menneskerettighetsdomstolen og EFTA-domstolen.

MENNESKERETTIGHETSDOMSTOLENS OPPGAVE

Menneskerettighetsdomstolens oppgave er å sikre at de stater som har ratifisert Den europeiske menneskerettighetskonvensjonen, oppfyller sine forpliktelser.

Uavhengighet

Domstolene og dommerne er uavhengig i sin dømmende virksomhet. Stortinget gir lover, mens domstolene løser tvister innenfor lovene. Domstolene kan overprøve en lov dersom den er i strid med Grunnloven. Ingen kan gi domstolene instruks om hvordan de skal behandle en sak. En høyere instans kan som hovedregel heller ikke gi instruks til en lavere instans om behandlingen av en konkret sak. Den sentrale administrasjonen av domstolene er lagt til Domstoladministrasjonen (DA). DA skal sørge for at samfunnets overordnede krav og forventninger til domstolene ivaretas, synliggjøre domstolenes uavhengighet og videreutvikle domstolene i rollen som samfunnets viktigste konfliktløser. DA er altså både serviceorgan, samt samordnende og styrende i administrative funksjoner.

Domstolenes uavhengighet markeres også ved at DA ikke kan instrueres av noe departement. DA kan ikke påvirke hvordan en domstol skal avgjøre en konkret sak. Domstolenes makt og åpenhet Det skjer en betydelig maktutøvelse i domstolene, og i et demokratisk samfunn er det viktig at dette kombineres med stor grad av åpenhet og offentlighet i domstolene.

Det skjer ved at alle har:

- rett til å vite når rettsmøter skal være
- rett til å overvære rettsmøter
- rett til å gjengi offentlig det som kommer frem i rettsmøter
- rett til utskrift av rettsavgjørelser
- rett til å gjengi rettsavgjørelser

Retten kan på nærmere bestemte vilkår gjøre begrensninger i offentligheten. Gjennom bemanningslister på nett kan publikum og medier se når en sak skal gå for retten. Åpenheten om dommere er også større enn for andre yrkesgrupper. Gjennom Sidegjøremålsregisteret for dommere kan hvem som helst få innsyn i dommers verv og investeringer. Det er videre etablert en klageordning ved opprettelsen av Tilsynsutvalget for dommere. Både forhold i og utenfor tjenesten kan påklages til Tilsynsutvalget.

DOMSTOLENES OPPGAVER:

Domstolene har rett og plikt til å avgjøre konkrete rettstvister som blir lagt frem for retten. Domstolene tar ikke opp saker på eget initiativ. En sak som skal behandles må legges fram for domstolen av den som vil ha saken prøvd. De fleste domstolene i Norge er fullfaglige og behandler alle typer saker som kan bringes inn for retten.

Straffesaker

Domstolenes oppgaver i straffesaker er først og fremst å avgjøre skyldspørsmålet og fastsette straff. Alle ordinære straffesaker begynner i tingretten. Dersom tiltalte blir funnet skyldig, utmåles straff. Vi har fire hovedgrupper straff; fengselsstraff (som kan være betinget eller ubetinget), samfunnsstraff, forvaring og bøter. Straffeartene kan også brukes i kombinasjon. Domstolene kan videre idømme tap av visse rettigheter, inndragning og tvungen psykisk helsevern eller tvungen omsorg.

Behandlingen av straffesaker i tingretten faller i to kategorier, meddomsrettssaker og enedommersaker (tilståelsesdom). I meddomsrettssaker settes retten med to lekdommere i tillegg til fagdommeren, og det avholdes en hovedforhandling. Ved tilståelsesdom settes rett bare med én juridisk dommer.

Tilståelsesdom er en sterkt forenklet fremgangsmåte som bare kan brukes når bestemte vilkår er oppfylt, blant annet må siktede gi en uforbeholden tilståelse og samtykke i behandlingsmåten. I tillegg til å avgjøre skyldspørsmålet og fastsette straff, er domstolene også tillagt oppgaver på etterforskningsstadiet ved at politiets bruk av tvangsmidler etter nærmere regler skal forelegges for tingretten. Varetekstfengsling, som er

det mest inngripende tiltak under etterforskningen, skal alltid avgjøres av domstolene. Domstolene har også andre oppgaver på strafferettens område, for eksempel beslutninger om besøksforbud.

Sivile saker



HVA ER EN CIVIL SAK?

Hva er en sivil sak? En sivil sak er en konflikt mellom to eller flere parter om hvem som har loven på sin side.

Det kan dreie seg om arbeidsforhold, familiesaker, eiendomsgrenser, økonomi og saker mot staten/det offentlige. I sivile saker er domstolenes oppgave å løse en aktuell rettstvist mellom to eller flere parter. Det kan både være tale om saker mellom private parter og mellom private parter og det offentlige. I tingrettene avgjøres som regel sivile saker av en fagdommer alene, mens de i lagmannsretten avgjøres av tre fagdommere.

Både i tingretten og lagmannsretten kan en part kreve å få retten satt med leddommere fra de alminnelige utvalgene for meddommere. I enkelte saker deltar fagkyndige meddommere. I Høyesterett avgjøres noen saker av et kjæremålsutvalg bestående av tre dommere. Ellers settes rett med fem dommere. I noen prinsipielle saker avsier Høyesterettsdom i plenum.

De alminnelige domstolene

Hva er en meddommer

Meddommer, dommer som ikke er juridisk utdannet fagdommer og som deltar sammen med fagdommerne ved hovedforhandling i en del saker for tingretten eller lagmannsretten (også kjent som leddommer).

Du som Meddommer

Hvorfor du? Når du blir innkalt til å være meddommer skjer det etter en trekning med utgangspunkt i meddommerlister valgt av hvert kommunestyre i landet. Til sammen 50 000 personer står på slike lister i Norge. Ut fra en lang og stolt tradisjon bygger vårt rettssystem på en overbevisning om at alminnelige borgeres deltakelse i straffesaker både gjør rettsavgjørelsene bedre, sikrer demokratisk kontroll med den dømmende makt og bidrar til at domstolene blir forankret i folket.

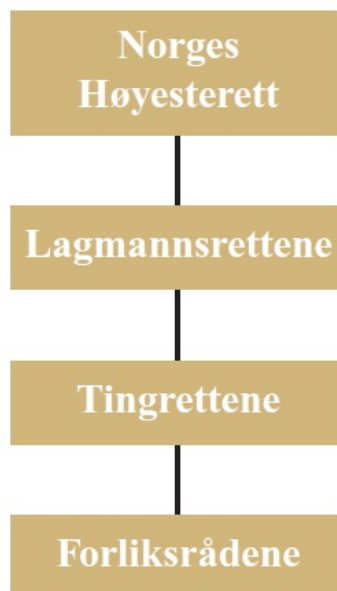
REPRESENTERE BEFOLKNINGEN

At akkurat du er valgt ut til å representere befolkningen, viser at du er vist stor tillit – og tar et stort og viktig samfunnsansvar.

Du har en avgjørende rolle i retten. Som meddommer skal du være med på å ta avgjørelser, og din stemme teller like mye som fagdommerens.

Fagdommeren har juridisk utdanning og erfaring. Du skal bruke din livskunnskap og erfaring. Om dommernes bakgrunn er forskjellig, vil det for alle dommere gjelde visse krav og forventninger. De temaene som blir tatt opp i det følgende, er det særlig viktig at du er oppmerksom på.

De alminnelige domstolene



De alminnelige domstolene

Inhabilitet

Inhabilitet – hva må sjekkes før rettssaken begynner? Som meddommer vil du få tilsendt innkalling og av og til saksdokumenter før du skal møte i retten. Sjekk da snarest om du kjenner noen av de navnene som fremgår av papirene du har fått tilsendt, og gi beskjed til retten om dette er tilfelle. Når du møter i retten, vil fagdommeren gå gjennom navnene på alle som er involvert i saken.

Dersom du blir oppmerksom på navn du har eller har hatt en tilknytning til, er det viktig at du gir beskjed om dette. Selv om tilknytningen kan fremstå som løs og lite personlig etter din vurdering, er det viktig du tar det opp slik at habiliteten din kan bli vurdert. Du kan også bli inhabil, det vil si at du ikke kan være dommer i saken, av andre grunner. Har du ytret deg om den konkrete saken eller en lignende sak, for eksempel i sosiale medier, kan det gjøre deg inhabil.

Blir inhabilitet konstatert etter at saken er godt i gang, eller etter at den er ferdig, må hele saken gjennomføres på nytt med nye dommere. Det er ugreit for alle. Tenk derfor nøye over om det kan være grunner som gjør deg inhabil, og ta det opp med retten så tidlig som mulig.

Hvordan opptrer en dommer nøytralt?

En sentral forventning til alle dommere er at de opptrer nøytralt. Tenk derfor gjennom hvordan du fremstår for andre. Det gjelder både hva du har på deg i retten, kroppsspråket ditt og måten du ordlegger deg på. Det siste kan kanskje by på uvante utfordringer. Samtidig som det er viktig at du som dommer ikke brenner inne med spørsmål, er det viktig at spørsmålene ikke blir stilt slik at du tilkjenner et standpunkt.

Som dommer skal du ikke ta standpunkt før alle bevis er ført og alle argumenter er hørt. Still derfor åpne spørsmål i retten uten at det fremgår av spørsmålet hva du selv mener om noe som helst. Å opptre nøytralt handler ikke bare om hvordan du fremstår i det ytre. Som dommer skal du gå til saken med et åpent sinn. Det betyr ikke at du skal legge igjen deg selv og dine erfaringer på gangen når du går inn i rettssalen, men det betyr at du ikke skal ta med deg fastlåste standpunkter i møte med de spørsmål saken reiser.

ÅPENT SINN

Å møte med et åpent sinn betyr at du lytter kritisk til det du får presentert i retten, og at du er åpen for at ting kan forholde seg annerledes enn det førsteintrykket ga deg grunn til å tro.

Hva betyr det at straffeskyld må være bevist?

I straffesaker vil som oftest bevisførselen være det som tar mest tid og er det sentrale i saken. Bli de påståtte handlinger som påtalemyndigheten beskriver i tiltalebeslutningen funnet bevist? Bevis kan være så mangt. Muntlige forklaringer fra tiltalte, fornærmede, vitner og sakkyndige er én form for bevis. Videre har vi reelle eller tekniske bevis. Det kan for eksempel være gjenstander, DNA-funn, datasporing, bilder osv.

En annen gruppe er dokumentbevis. Dette er skriftlig materiale i en eller annen form. Ingen kan dømmes uten at straffeskyld er funnet bevist. I det ligger at påtalemyndigheten både må føre bevis for at tiltalte faktisk har utført de handlinger han eller hun er tiltalt for, og at vedkommende har gjort det med nødvendig skyld. Forenklet handler det siste som oftest om at tiltalte må ha visst hva han eller hun gjorde da handlingene ble utført.



BEVISFØRSEL

Det er bevisførselen i retten, og bare den, som er avgjørende for om straffeskyld blir funnet bevist.

Det man ellers måtte vite om saken, for eksempel gjennom media, må man se bort fra. Likedan må en dommer aldri prøve å innhente bevis på egen hånd, for eksempel ved å spørre ut folk utenfor rettssalen eller dra på privat befarig. At dommerne bare kan ta hensyn til bevis som er ført i retten, handler om det vi kaller retten til kontradiksjon. I dette ligger at hver av partene har rett til å bli hørt og har rett til å bli kjent med hva den andre parten gjør gjeldende, før dom avsies.

Rent praktisk betyr det at bare de opplysninger som har vært fremme i retten, kan legges til grunn når saken skal avgjøres. Dersom en dommer fester seg ved opplysninger i saksdokumentene som ikke blir fremmet i rettssalen, kan disse opplysningene med andre ord ikke brukes når dom skal avsies. Alle opplysninger som skal brukes som bevis, må ha vært underlagt kontradiksjon. I strafferetten er det et grunnleggende utgangspunkt at enhver rimelig tvil skal komme tiltalte til gode.



DOMFELLING

For å kunne domfelle skal retten være overbevist om at tiltalte er skyldig. Det er den samlede bevisvurderingen som er avgjørende. Ved denne vurderingen vil gjerne noen bevis bli tillagt stor vekt, andre mindre. Vi har såkalt fri bevisvurdering i norsk rett. Det betyr at vi i motsetning til mange andre land ikke har regler for hvordan bevisene skal vurderes og vektlegges. En god bevisvurdering skjer når ulike argumenter prøves ut sammen med de andre dommerne. Det skjer i domskonferansen etter at bevisførselen er over. Det er alltid nyttig å ha gjort notater fra bevisførselen til hjelp i domskonferansen.

Hva kan oppleves vanskelig?

Mange straffesaker handler om livsforhold som er ukjente og skremmende for de fleste av oss. Det kan handle om vold, overgrep, grusomme skader, ulykkelige skjebner og ikke minst om barn.

Sakene kan ofte gjøre sterkt inntrykk, både gjennom de personene som fremstår i retten, og gjennom bilder og film som blir vist. Det er ikke lett å forberede seg på slike inntrykk. For deg som dommer er det en særlig utfordring at du forventes å opptre nøytralt, og at du derfor må unngå å gi uttrykk for hvordan du opplever ting i retten. Om dommerne ikke kan dele opplevelser og inntrykk med utenforstående, så kan de bruke hverandre når de er alene. Gjør det. Uavhengig av om saken er svært alvorlig eller ikke, og uavhengig av om du er ny eller erfaren som dommer, så kan det gjerne oppleves vanskelig å ta stilling i sakene.

En rettssak er i seg selv forvirrende ved at partene gjensidig sår tvil om det den andre påstår. Heldigvis faller ofte ting på plass etter hvert. De fleste spørsmål som melder seg for en dommer innledningsvis i en sak, får en avklaring etter hvert som bevisførselen skrider frem. Selv om det likevel kan oppleves vanskelig å ta stilling, er det viktig å huske på at noen må ta en avgjørelse, og at akkurat du er vist tillit til å ta denne.

Hva skjer i domskonferansen?

Etter at forhandlingene i rettssalen er avsluttet, skal dommerne treffe en avgjørelse. Dette skjer i en domskonferanse der meddommerne og fagdommerne i fellesskap drøfter og tar stilling til alle spørsmål i saken. Domskonferansen ledes av en fagdommer. I domskonferansen tar man først stilling til om tiltalte er skyldig.



OM TILTALTE ER SKYLDIG

Dersom tiltalte blir funnet skyldig i noe, går man over til spørsmålet om straff.

Det er viktig å skille klart mellom skyld og straff. Om tiltalte var i en vanskelig situasjon på gjerningstidspunktet, eller om det er andre formildende omstendigheter, vil ikke ha noe å bety for spørsmålet om hvorvidt vedkommende er skyldig, men kan være relevant for eventuell straff.

Fagdommeren vil kunne gi veiledning i domskonferansen om aktuelle spørsmål, men det er sentralt i vår prosessordning at alle dommerne deltar på lik linje og har én stemme hver. For at en tiltalt skal kjennes skyldig i en meddomsrettssak i tingretten, må minst to av de tre dommerne stemme for skyld. I en meddomsrettssak i lagmannsretten må minst fem av syv dommere stemme for skyld for at tiltalte skal kjennes skyldig. Med hensyn til fastsettelse av straff gjelder det vanlige flertallskrav både i tingretten og lagmannsretten.

TA DIN DEL AV ANSVARET

Når du deltar i domskonferanse er det viktig at du tar din del av ansvaret for de avgjørelser som skal fattes. Er det argumenter som du mener bør være med i vurderingen, må du sørge for at de blir tatt opp.

At argumenter brynes mot hverandre, gir ofte et sikrere grunnlag for den avgjørelsen som til slutt blir fattet. For å sikre diskusjonen, og dermed grunnlaget for avgjørelsen, er det helt sentralt at man har respekt for ulike syn. Husk at det er taushetsplikt om hva som blir sagt i slike møter. Ulike syn underveis kan resultere i enighet til slutt eller i at ulike syn kommer til uttrykk gjennom votering. I meddomsrettssakene vil fagdommeren deretter skrive et utkast til en begrunnet dom.

Er det forskjellige syn, dissens, vil disse synene komme til uttrykk i dommen. Alle dommerne får domsutkastet til gjennomlesning, og eventuelle endringer blir foretatt. Er det dissens, står du som dommer inne for det som er sagt under den delen av begrunnelsen du stiller deg bak. Dommen blir avsagt ved at dommerne skriver under på siste side av dommen. Fra dette tidspunktet er dommen normalt offentlig.

Hva skjer etter at dom er avsagt?

Når dommen er offentlig, kan alle gjøre seg kjent med domsresultatet og begrunnelsen. De kan også få vite om det har vært dissens, og i så fall hvem som mente hva. Det er sjelden at dommere blir identifisert i omtalen av saker i media, men det kan skje. Blir du som meddommer kontaktet av media, bør du unnlate å kommentere forhandlingene og dommen. Et dekkende svar er at det retten har å si, fremgår eller vil fremgå av dommen, og at det ikke er mer å tilføye. Skulle du bli utsatt for uønskede hendelser som meddommer, er det viktig at du melder fra til fagdommeren eller domstolen

Juryordningen

JURYORDNINGEN ER AVVIKLET

Juryordningen ble avviklet i 2018.

Oppgavene som lagrettemedlem i lagmannsretten:

Når lagmannsretten behandler skyldspørsmålet i en straffesak med strafferamme på mer enn seks års fengsel, settes retten med tre fagdommere. I tillegg er det ti lekdommere som utgjør lagretten. Lagretten tar bare stilling til om tiltalte er skyldig eller ikke etter tiltalen. Lagretten skal ikke ta stilling til spørsmålet om straff. Lagrettens ordfører velges av og blant de ti medlemmene av lagretten.

Når rettsforhandlingene er over, trekker lagretten seg tilbake i enerom for å rådslå.

Før lagretten trekker seg tilbake gir rettens leder en redegjørelse for saken, blant annet for de rettsspørsmål som saken reiser. Lagretten er bundet av rettslederens syn på hvordan rettsreglene skal forstås. Under de lukkede forhandlingene kan lagretten kun ta kontakt med rettens leder. Han kan heller ikke være til stede når lagretten drøfter saken. Hvert enkelt av de ti lagrettemedlemmene stemmer etter tur ja eller nei på spørsmålene om tiltalte er skyldig eller ikke etter tiltalen.

Minst sju av medlemmene må stemme ja for at lagretten kan svare «ja» på hvert av spørsmålene. Rådslagningen og stemmegivningen i lagretten er hemmelig, og det gis heller ingen begrunnelse for svarene. Når lagretten er kommet tilbake i rettssalen, leser ordføreren opp det enkelte spørsmål og deretter lagrettens svar. De juridiske dommerne kan sette lagrettens kjennelse til side og bestemme at saken skal behandles på nytt. Det kan skje hvis tiltalte er kjent skyldig, men fagdommerne mener at det ikke er ført tilstrekkelige bevis for dette.

På samme måte kan fagdommerne sette kjennelsen til side om lagretten har svart nei på skyldspørsmålet, mens de selv er enstemmige i at tiltalte utvilsomt er skyldig. Blir lagrettens kjennelse satt til side, skal saken behandles på nytt. Da blir det imidlertid ikke en ny sak med lagrette, saken behandles istedet som en meddomsrettssak. Hvis tiltalte er kjent skyldig og kjennelsen er godtatt av retten, skal spørsmålet om straff avgjøres. Da deltar fire av lagrettens medlemmer (ordføreren og tre til) sammen med fagdommerne. De tre blir tatt ut ved loddtrekning.



I Retten

Utdrag fra Juridisk ordliste:

Advokat: En advokat er en person med juridisk embetseksamen (cand.jur. eller master i rettsvitenskap) og har en spesiell tillatelse (advokatbevilling) til å utføre juridiske tjenester overfor en klient. Dette skjer normalt i form av rådgivning og/eller representasjon overfor domstoler eller andre offentlige myndigheter eller representasjon overfor andre private parter. Advokater i offentlig sektor kan for eksempel jobbe som politiadvokat, statsadvokat, riksadvokat. Da representerer advokaten staten og statens interesser. Advokater kan også jobbe som kommuneadvokat, og representere kommunens interesser.

Aktor: Anklager, den som i en straffesak opptrer som representant for påtalemyndigheten (politiet, statsadvokat eller Riksadvokat). Juridisk utdannet.

Anke: En anke er et krav om ny behandling og prøving av en rettslig avgjørelse. Anke er en fellesbetegnelse for en dom, kjennelse eller beslutning fra domstolen man vil ha prøvd på ny. Lagmannsretten er ankeinstans for tingrettene og jordskifterettens avgjørelser. Høyesterett er ankeinstans for lagmannsrettens avgjørelser

Begjæring: Brukes om det å kreve retten skal treffe en beslutning under saksforberedelsen til en rettssak. Eksempelvis begjære en midlertidig avgjørelse om samvær som skal gjelde frem til det foreligger endelig dom i saken. Begjæring brukes også om fremsetting av andre krav. Eksempelvis når det fremsettes krav for namsmannen om tvangsfullbyrdelse eller krav for gjenopptakelseskommisjonen om gjenåpning av en straffesak.

Dissens: Dissens betyr at et mindretall av rettens medlemmer har en annen mening enn de andre dommere som deltar i avgjørelsen av saken.

Dom: En dom er en rettslig avgjørelse som avgjør et materielt rettsspørsmål. For jordskifteretten vil dette være avgjørelser om grenser, eiendomsrett, rettigheter og andre lignende forhold. For eksempel vil tvist om eiendomsgrenser, tvist om eiendomsrett til arealer og tvist om innholdet i rettigheter avgjøres ved dom.

Dommer: Alle rettssaker i de alminnelige domstolene ledes av fagdommere. En fagdommer i de alminnelige domstolene (tingrett, lagmannsrett og Høyesterett) er alltid en jurist.

Dommerfullmektig: Juridisk utdannet person som settes for en tidsbegrenset periode i den enkelte domstol. En dommerfullmektig kan lede forhandlingene i retten og treffe dømmende avgjørelser. Ordningen med dommerfullmektiger skal blant annet bidra til å gi juridiske kandidater praksis fra domstolene.

Fagkyndig meddommer: I mange saker vil retten ha behov for særlig kyndighet på spesielle fagområder. Retten kan da settes med såkalte fagkyndige meddommere. Dette er personer som har som spesiell kompetanse innenfor fagområder som psykologi, økonomi, bygningsarbeid og så videre.

Henleggelse: Henleggelse av en straffesak innebærer at påtalemyndigheten avslutter saken fordi ingen kan holdes strafferettslig ansvarlig for det anmeldte forholdet. De vanligste årsakene til henleggelse er at gjerningsmannen er ukjent, at bevisene i saken ikke anses tilstrekkelig til straffereaksjon, eller at det forholdet som er anmeldt ikke er straffbart. Andre årsaker til henleggelse kan være at straffeansvar har bortfalt på grunn av foreldelse. Henleggelse skiller seg fra påtaleunntatelse som grunnlag for avslutning av straffeforfølgelse. Ved påtaleunntatelse forutsettes at påtalemyndigheten mener alle vilkårene for straff er tilstede overfor siktede.

Inhabilitet: Inhabilitet betyr at det foreligger noe som kan svekke tilliten til at dommeren opptrer upartisk (nøytralt). Enkelte omstendigheter, eksempelvis at dommeren er i nær familie eller har et nært vennskap med en av partene, medfører automatisk inhabilitet. I tillegg kan andre særegne omstendigheter føre til inhabilitet hvis forholdet er egnet til å svekke tilliten til dommerens nøytralitet.

Jurisdiksjon: Begrepet jurisdiksjon omfatter hvilke sakstyper den enkelte domstol kan behandle og i hvilket geografisk område disse sakene refererer seg til.

Namssaker: Benevnelse tingrettene ofte bruker når de behandler saker blant annet etter tvangsfullbyrdsloven og gjeldsordningsloven. Funksjonsbetegnelsen namsrett forsvant fra 2003, domstolene i første instans bruker nå sitt embetsnavn uansett hvilken type saker som behandles.

Prosedyre: Et avsluttende og oppsummerende innlegg fra en part eller prosessfullmektigenes side under en hovedforhandling. Inneholder en gjennomgang av de bevis som er ført, de argumenter man har for sitt syn på saken og en redegjørelse for jussen slik partene ser det.

Prosessfullmektig: Dersom en part ønsker at noen andre skal føre saken for seg, kan man gi noen andre en fullmakt til å gjøre det. Denne personen får da det man kaller prosessfullmakt, og representerer parten i saken. Man kan selv avgjøre hva personen som får fullmakten skal ha tillatelse til å gjøre, men det er vanlig at denne personen får ansvar for å møte i retten og representere parten. Prosessfullmakten kan gjelde for en gitt periode eller for hele saken. Dersom man engasjerer en advokat har advokaten rollen som prosessfullmektig, men man trenger ikke å være advokat for å være prosessfullmektig for andre.

Påtalemyndigheten: Den offentlige instans som leder etterforskningen i straffesaker i straffesaker og avgjør om det skal tas ut tiltale. Delt i tre nivåer: påtalemyndigheten i politiet (politifullmektiger- og advokater), statsadvokatene og Riksadvokaten.

Rettsforlik: Dersom partene kommer til enighet om hele eller deler av saken underveis i et rettsmøte eller rettsmeklingsmøte, vil det partene er enige om skrives i et rettsforlik som underskrives av partene. Rettsforliket skal også føres i rettsboken fra møtet. Rettsforlik har samme virkning som er rettskraftig dom og innebærer at man ikke kan anke på et rettsforlik etter at det er underskrevet.

Sedvanerett: Sedvanerett er et juridisk begrep for rettsregler som har blitt dannet over lang tid ved at en bestemt praksis, opptreden eller en oppfatning av rettigheter og plikter har blitt rettslig forpliktende.

Sorenskriver: Sorenskriver er tittelen til den som er leder av en domstol i første instans.

To-instans sak: Betegnelse på de alvorlige straffesaker som tidligere begynte direkte i lagmannsretten, men som etter endringer i straffeprosessloven nå begynner i tingretten. Dette innebærer at sakene kan behandles i to instanser før de eventuelt behandles i Høyesterett.

Vitneplikt: Alle som er lovlig innkalt som vitne i retten plikter å møte opp. Noen vitner har ikke forklaringsplikt. Selv om vitnet ikke har forklaringsplikt, vil vitnet ha fremmøteplikt. Det er retten som endelig tar stilling til om vitnet har vitneplikt. Hvis vitne uten forklaringsplikt har forklart seg for politiet, kan politiforklaringen på visse vilkår bli lest opp i rettssaken. Hvis politiforklaringen blir lest opp i retten, skal aktørene få adgang til å stille spørsmål til vitnet selv om vitnet ikke har forklaringsplikt.

Voldgift: Voldgift er en privat rettergang (utenfor domstolene) hvor partene selv utpeker en dommer som skal løse tvisten dem imellom. Voldgift er svært vanlig i avtaler mellom næringsdrivende. Grunnen er tvisten kan løses for lukkede dører, det vil si. uten at det blir kjent hva partene er uenige om. En annen fordel er at saken ofte blir avgjort raskt fordi dommen ikke kan ankes. En voldgiftsdom er bindende mellom partene på lik linje med en dom avsagt av de offentlige domstolene.

