

## Generelt om lovforslaget

*Høgskolen i Vestfold slutter seg til bakgrunnen for lovutvalgets mandat jfr. NOU 2005:14 pkt. 1.3. Nåværende sjødyktighetslov er "[...]lover hundre år og umoderne som tilsynslov. Loven slik den er i dag, er bl.a. til hinder for effektiv bruk av overordnet tilsyn kombinert med intern kontroll av tilsynsobjektene, sanksjonsmulighetene ved overtredelse av regelverket er for dårlige, og det synes uhensiktsmessig med kvalifikasjonskrav direkte i loven."*

*Høgskolen vil her særlig peke på behovet for å kunne vurdere rederiets organisering og drift av virksomhet og fartøy i tråd med de internasjonale forpliktelser Norge har påtatt seg. Gjennom Norges tilslutning til konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs – SOLAS, hvor ISM koden inngår, fremheves nettopp virksomhetsstyring og ansvar som sentrale elementer. Videre er konvensjonen om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk – STCW og konvensjonen om forhindring av forurensning til sjøs – MARPOL vesentlige for å sikre en tilfredsstillende standard for internasjonal skipsfart. Det er forbilledlig at lovforslaget fremhever konvensjonskravene og dermed bidrar til å gi dem en statusheving. Konvensjonskravene er i dag gjennomført i norske rett ved forskrifter og lovforslaget inneholder således ikke store materielle endringer. I den grad samfunnets krav og normer for atferd har størst gjennomslagskraft i lovs form, er en slik statusheving likevel et viktig bidrag til økt fokus på sikkerhet, helse og miljø.*

*Høgskolen vil også fremheve som positivt at loven søker å gi en helhetlig regulering av teknisk og operativ sikkerhet, samt helse og miljø i skipsfarten. Gjennom lovforslaget får dagens til dels fragmenterte lovverk en enklere og bedre struktur.*

### Til lovens kapittel 1

*Høgskolen slutter seg til lovutvalgets overveielser når det gjelder formålsparagraf, saklig og geografisk virkeområde. Særlig fremheves behovet for å la loven gjelde også for utenlandske skip i norsk territorialfarvann, norsk økonomisk sone og på norsk kontinentalsokkel. Dersom forventningen om raskt økende aktivitet på russisk og norsk sokkel i Barentshavet slår til, vil det også føre til en markant økning i skipstrafikken. I et sikkerhetsperspektiv er det vesentlig at norske myndigheter gis anledning til å iverksette nødvendige kontrolltiltak overfor norske så vel som utenlandske fartøy.*

### Til lovens kapittel 2

*Høgskolen slutter seg til lovutvalgets alminnelige overveielser og viktigheten av å fremme rederienes sikkerhetsstyring i tråd med SOLAS konvensjonen og dens ISM-kode, lovutkastets §2-2 og §2-3. Inndelingen av plikter i påse, sørge for og medvirke til, er nytt i skipsfartslovgivningen, men henvisningen til petroleumsvirksomhetens sikkerhetslovgivning og dens begrepsbruk (NOU 2005:14 s90) gir et signal om hvilke forventninger samfunnet har til at næringen benytter seg av de beste og mest oppdaterte standarder innen sikkerhet. Det er ikke gitt at dette per se er innen petroleumsvirksomheten, men i dag er det nok riktig å karakterisere petroleumsvirksomheten som et stykke foran skipsfartsnæringen når det gjelder systematisk arbeide med offshorerelaterte sikkerhetsrutiner og systemer.*

Rent praktisk kan innarbeiding av lovens nye begreper være en utfordring. Utvalgets beskrivelse av at rederiet skal påse, dvs. følge opp etterlevelse av loven, og sørge for, dvs. "handle selvstendig for å oppfylle alle sikkerhetsmessige forford" (NOU 2005:14 s.90), er i seg selv ikke vanskelig å forstå. Det er heller ikke påpekningen av skipsføreres sørge- for plikter og mannskapets medvirke- til plikter.

### **Til lovens kapitel 3**

*Høgskolen slutter seg til lovutvalgets alminnelige overveielser med hensyn til teknisk og operativ sikkerhet.*

**Når det gjelder utvalgets overveielser vedrørende dagens sjødyktighetslov og i særdeleshet §2 og utvalgets forslag om å ikke videreføre begrepet sjødyktighet bemerkes som følger:**

Lovutvalget argumenterer for at den viktigste grunn til å forlate sjødyktighetsbegrepet ligger i ønsket om å "beskrive mest mulig detaljert og spesifisert [...] de funksjonskrav skipet – i vid forstand - må oppfylle for å nå det sikkerhetsnivået som i dag må kunne kreves". (NOU 2005:14 s.87) Av forslaget fremgår videre at loven i stedet for den rettslige standarden sjødyktighet istedenfor vil få krav til at:

- (§3-1) skipet skal være bygget og utrustet,
- (§3-3) skipet skal drives,
- (§3-4) skipet skal lastes og ballasteres
- (§3-6) skipet skal navigeres
- (§3-7) skipet skal bemannes
- (§3-8) den som har sitt arbeid om bord skal være kvalifisert,

slik at det gir:

"[...] betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier" jfr. §§ 3-1 og 3-3,  
"[...] slik at sikkerheten for liv, helse, miljø og materielle verdier ikke trues [...]" jfr. §3-4  
"[...] slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier [...] jfr. §3-6  
"Et skip skal være bemannet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte" og "vakt holdet [...] tilstrekkelig til å opprettholde sikker navigering og andre sikkerhets og driftsfunksjoner" jfr. §3-7.

Utvalget argumenterer for at ovennevnte strekker seg utover kjernen i det man i dag kaller sjødyktighet og eksemplifiserer med sjødyktighetslovens kapitel 11 om forurensning fra skip.

Utvalget fremhever også at det "i 2005 er naturlig å la en ny skipssikkerhetslov få et videre siktemål enn dagens lov, og la den regulere alle spørsmål som må sies å ha en skipssikkerhetsmessig side, hva enten slike spørsmål kan sies å gjelde "sjødyktighet" i tradisjonell forstand eller ikke, og hva enten de er regulert i dagens sjødyktighetslov, i annen lovgivning eller står uregulert" (NOU 2005:14 s.87)

**Høgskolen ser ikke at det er en klar motsetning mellom dagens vel innarbeide sjødyktighetsbegrep og ønsket om en mer oppdatert og moderne lovgivning.**

Vi savner en drøftelse av mulige positive og negative virkninger av å fjerne dagens begrep og Høgskolen er ikke overbevist om at å fjerne sjødyktighetsbegrepet er et fremskritt. Riktignok er det et viktig juridisk hensyn at ordlyden i lovtekster som i sin ytterste konsekvens kan medføre straffeansvar klart skal angi hvilken norm som kreves for å

unngå slikt ansvar. Begrepet sjødyktighet kan etter sin ordlyd neppe kan sies å omfatte for eksempel tiltak for å avverge eller begrense skadevirkninger av terroranslag, mens lovforslaget i §6-1 tar inn dagens trusselbilde og inkluderer pirat og terroraspektet.

Hensynet til klarhet, som altså taler imot å stadig inkludere nye aspekter i begrepet sjødyktighet, må imidlertid avveies mot sjødyktighetsbegrepet som vel innarbeidet og akseptert norm og som derfor videreføres og inkludere nye aspekter.

**For det første** er det vesentlig, for tilliten til og respekten for lovverket fra de som underlegges regulering, at reglene og begrunnelsen for dem er enkle å forstå. Som nevnt innledningsvis anser Høgskolen lovutvalgets påse, sørge for og medvirke til- plikter som nettopp lettfattelige og godt begrunnet. Men ved å fjerne det vel innarbeidede sjødyktighetsbegrepet risikerer man at næringen stiller seg uforstående til hva de nye begreper innebærer. Høgskolen er av den oppfatning at det er enklere å fremme de nye begrepers relevans hvis man understreker tilhørigheten til sjødyktighet. Til dette kan man selvsagt innvende at næringen nok over tid vil venne seg til den nye begrepsbruk og at dette først og fremst er et praktisk/pedagogisk spørsmål.

**For det andre**, selv om de praktiske utfordringer ved ny begrepsinnførsel alene ikke er store nok til å beholde begrepet, så vil "sjødyktighet" være i bruk i resten av verden. I nær sagt alle andre land enn Norge vil begrepet sjødyktighet eller "seaworthy" leve i beste velgående innenfor sikkerhet til sjøs, certepartiretten og sjøforsikringsretten. Dette vil jo også gjelde for norske skip som omfattes av andre lands jurisdiksjon, klausul og voldgiftsrett. Dermed vil vi kunne få to standarder. Den nye norske "skipssikkerhetsstandard" og for øvrig den internasjonale sjødyktighetsstandard. Nå kan man i loven og i rettspraksis klart formidle at standardene skal være identiske, selv om begrepsbruken er forskjellig, men hva er da poenget med forskjellig begrepsbruk?

**Alternativet, slik Høgskolen ser det, er å beholde sjødyktighetsbegrepet som overordnet norm. I tillegg kan man angi presiseringer og utvidelser i tråd med begrepsbruken i lovforslaget.**

**I Norden har man en god harmonisering av de ulike lands sjølover. Høgskolen anbefaler at departementet ser nærmere på mulighetene for å samordne også skipssikkerhetslovgivningen i Norden, før man eventuelt bestemmer seg for å innføre en særskilt norsk begrepsbruk.**

Når det gjelder paragrafene §3-6 til og med 3-12 og forventningen om utfyllende forskrifter bemerkes som følger:

- Til §3-6: Loven bør presisere at forskriftene gjelder bruk av og forståelse for navigasjonshjelpemidlene. Dagens sjølov fremhever at navigasjon og behandling av skip skal skje "i samsvar med godt sjømannskap" jfr. Sjøl. §132. Dette er en vel innarbeidet rettslig standard som utvalget forlater til fordel for [navigering] "slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier. I tråd med argumentasjonen ovenfor om fortsatt bruk av sjødyktighetsbegrepet anbefales at man i selve lovteksten opprettholder begrepet "navigering i tråd med godt sjømannskap", men gjerne med en presisering av at navigering i tråd med godt sjømannskap innebærer at det ikke oppstår fare for liv helse, miljø eller materielle verdier.

- Til §3-7: Paragrafen henviser til nærmere forskriftsregulering om bemanning og vakthold. I slike forskrifter bør det fremgå nærmere om hva §3-7s begrep [bemanning på "sikkerhetsmessig forsvarlig måte" innebærer. Konkret vil det for eksempel kunne være strengere krav til bemanning i kystfarvann og innenskjærs enn til havs. Det anbefales at i slike farvann bemannes broen med vakthavende navigatør pluss to – 2- mann; utkikk og rormann.

#### Til lovens kapitel 4

*Høgskolen slutter seg til lovutvalgets alminnelige overveielser med hensyn til personlig sikkerhet om bord.*

##### **Når det gjelder arbeids og hviletidsbestemmelsene bemerkes som følger:**

Generelt ville det, i tråd med lovens vektlegging av funksjonskrav, vært å foretrekke at dette prinsippet også ble anvendt for arbeids og hviletidsbestemmelsene. Når man likevel går bort fra dette og av hensyn til hvor viktig det er med tiltrekkelig hvile (NOU 2005: 14 pkt. 7.4.2.4 s.124) velger å konkretisere antall timer arbeid og hvile, så sier det seg selv at man med god margin må angi tilstrekkelig antall hviletimer. Hva som er tilstrekkelig vil til en viss grad måtte basere seg på et skjønn, men her kan man sammenligne med dagens normer.

- Til §4-3 Arbeidstid:

Bestemmelsen legger opp til å følge dagens standard for normal arbeidstid. *Dette anses tilfredsstillende.*

- Til §4-4 Hviletid:

Bestemmelsen legger i utgangspunktet opp til en videreføring av arbeids og hviletidslovens §12 nr.1 (NOU 2005:14 pkt. 7.4.3.4 s.129). Dette tilsvarer minst 10 timers hvile i løpet av 24 timer og i alt minst 77 timer i løpet av 168 timer, eller en uke. Med andre ord i gjennomsnitt en arbeidsdag på maksimalt 13 timer pr. dag eller totalt 91 timer pr. uke. *Dette anses tilfredsstillende.*

- **I tillegg sier lovforslaget at denne norm kan fravikes med tariffavtale,** men likevel ikke slik at total arbeidstid overstiger 98 timer pr. uke eller i snitt 14 timer pr. dag. ***Dette kan isolert sett sies å være tilfredsstillende. Men når slik tariffavtale også kan kombineres med minimum hviletid på bare 6 timer i løpet av 48 timer, hvilket gir sammenhengende arbeidstid på 42 timer, synes grensen for en forsvarlig norm å være overskredet.*** Det opplyses ikke om 6 timers hvile er i tråd med gjeldende praksis noe sted. Høgskolen er av den oppfatning av at uansett om slik praksis forekommer i dag er den ikke å anbefale. NOU 2005:14 pkt. 3.2.2.6 s23 fremhever selv at utmattelse er en vesentlig årsak til ulykker til havs, og da kan man ikke samtidig akseptere en norm – det være seg i form av lovtekst eller tariffavtale – som av erfarne sjøoffiserer og her står Høgskolens kollegium av sjøoffiserer samlet - karakteriseres som risikofremmende og ikke risikodempende.

- Her får man også frem utvalgets eget poeng med hensyn til det positive rent lovteknisk ved bruken av generelle funksjonskrav: Dersom man i for eksempel en kollisjonssak påviser årsakssammenheng mellom mannskapets utmattelse og kollisjon, og hadde et generelt funksjonskrav om tilstrekkelig hvile, kunne man i tråd med lovforslagets §2-3 (og ISM-koden) krav om forsvarlige sikkerhetsstyringsystemer, vurdere om det overhodet kan være tilfredsstillende med et rulleringssystem med 42 timers vakter og 6

timers hvile. Dersom vurderingen tilsier at systemet ikke er tilfredsstillende kan også rederiet pålegges straffeansvar iht. lovforslagets § 10-1 for brudd på §2-3.

- Når loven i stedet spesifikt fastsetter ovennevnte regel og rulleringen av mannskap på broen skjer innenfor denne, vil man vanskelig komme til at et rederi ikke har oppfylt §2-3 og ISM-koden. Etter Høgskolens mening risikerer vi her å få resultater som ISM koden nettopp er ment å hindre. Sjømannsorganisasjonene fremheves i NOU 2005: 14 på s.124 som pådriver for lovforslagets utforming. Dersom generelle funksjonskrav bedre sikrer mot uforutsette negative resultater og er i mer overensstemmelse med ISM-koden og Norges internasjonale forpliktelser, bør dette tillegges større vekt.

- Til dette kan man innvende at sjømannsorganisasjonene ikke vil inngå slik tariffavtale med 42 timers vakt og 6 timers hvile i løpet av 48 timer. Her blir spørsmålet hvilke sjømannsorganisasjoner? En sak er de norske organisasjoner. Noe annet er organisasjoner som representerer medlemmer fra land med helt andre levevilkår enn i Norge. I tillegg kommer at en rekke sjøfolk rekrutteres til næringen uten å være organisert i en fagforening. Norsk lovgivning bør selvsagt sikre at også tariff eller arbeidsavtaler til denne gruppen av sjøfolk bør være tilfredsstillende ut i fra et sikkerhetsperspektiv.

#### **Til lovens kapitel 5**

*Høgskolen slutter seg til lovutvalgets forslag.*

#### **Til lovens kapitel 6**

*Høgskolen slutter seg til lovutvalgets forslag.*

#### **Til lovens kapitel 7**

*Høgskolen slutter seg til lovutvalgets forslag.*

#### **Til lovens kapitel 8**

*Høgskolen slutter seg til lovutvalgets forslag.*

#### **Til lovens kapitel 9**

*Høgskolen slutter seg til lovutvalgets forslag.*

#### **Til lovens kapitel 10**

*Høgskolen slutter seg til lovutvalgets forslag.*

#### **Til lovens kapitel 11**

*Høgskolen slutter seg til lovutvalgets forslag.*