

Vedlegg 1:

Vurdering av kapittel 30 og 42 i straffeloven av 1902

Kapittel 30 Forbrytelser i Sjøfartsforhold

§ 301 Den som kommer ombord i et skip eller skjuler seg der i hensikt uberettiget å følge med skipet til eller fra utenlandsk havn eller til fangstfelt utenfor riket, straffes med bøter eller med fengsel inntil 6 måneder.

Medvirkning straffes på samme måte. Straffen er bøter eller fengsel inntil 1 år dersom medvirkeren er ansatt på skipet eller på annen måte i kraft av sin stilling har adgang til skipet eller deler av dette. Det samme gjelder dersom medvirkeren har handlet i hensikt å skaffe seg eller andre vederlag.

Beskrivelse og vurdering:

Bestemmelsens *første ledd* inneholder en straffetrussel overfor blindpassasjerer som kommer om bord eller som skjuler seg der i den hensikt å "uberettiget" følge med skipet til/fra utenlandsk havn eller fangstfelt utenfor riket. Det kreves ikke at blindpassasjerer lykkes i å komme seg med skipet; også den som oppdages om bord før avgang rammes av gjerningsbeskrivelsen, men det er likevel et vilkår at det kan påvises at vedkommende hadde til hensikt å følge med skipet. Likeledes vil den som er med på en rundreise omfattes av bestemmelsen. Straffebudet rammer også en person som *berettiget* er kommet om bord, for eksempel en lossearbeider, men som vil være *uberettiget* til å følge med skipet. Bestemmelsen rammer for øvrig også blindpassasjerer som skjuler seg om bord på andre skip enn passasjerskip. Medvirkning er straffbart etter *annen ledd* og setter en høyere straff for ansatte på skipet og andre som har tilgang til det. Forbrytelsen krever påtale av den fornærmede med mindre allmenne hensyn krever påtale, jf. § 316. Se for øvrig § 426 nr. 5 som setter trussel om straff overfor en underordnet som lar uvedkommende holde seg skjult om bord eller hindrer uvedkommende adgang til skipet.

Selv om problemet med blindpassasjerer har vært avtagende med årene, representerer denne type kriminalitet fortsatt et visst problem for skipsfarten, særlig i visse deler av verden. I tillegg til at blindpassasjerer forsøker å unndra seg betaling for befordringen vil slike passasjerer, særlig ved ankomst til en fremmed havn, representere et praktisk problem for skipet og dessuten kunne påføre rederiet økonomiske kostnader. På denne bakgrunn, og sett hen til at det heller ikke finnes noen andre sanksjonsformer enn straff for denne type handlinger, bør straffetrusselen videreføres i lovgivningen.

Straffelovkommisjonen har i NOU 2002: 4 s. 445 lagt til grunn at utkastet til ny straffelov § 26-11 om ulovlig inntrenging eller opphold, jf. § 32-15 om bedragerilignende overtredelser, vil være dekkende for de forhold som rammes av § 301, og at det derfor ikke er behov for å videreføre straffebudet i spesiallovgivningen. Departementet legger

til grunn at utkastet § 26-11 er dekkende. Det forutsettes som tidligere at bestemmelsen ikke skal komme til anvendelse for blindpassasjerer som har kommet om bord av politiske grunner.

Når det gjelder medvirkning fremgår det av § 15 i straffeloven 2005 (ikke i kraft) at medvirkning er straffbart om ikke annet er bestemt. For øvrig inneholder straffeloven 2005 § 137 en trussel om straff for den som transporterer, skjuler eller på annen måte medvirker til at personer som har begått terrorlignende handlinger unndrar seg straffeforfølgning.

Forslag:

Straffetrusselen omfattes av utkastet til ny straffelov § 26-11, jf. § 35-12 og behøver ikke videreføres i spesiallovgivningen.

§§ 302-303 (Opphevet ved lov 15 feb 1963 nr. 2.)

§ 304 (Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170.)

§ 305 (Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170.)

§ 306 Etterlates ved et skips avgang fra land noen medfarende uten skjellig grunn eller iakttagelse av den framgangsmåte som er bestemt i lov eller med heimel i lov, straffes den skyldige med bøter eller med fengsel inntil 6 måneder, men under særdeles skjerpene omstendigheter inntil 1 år.

Beskrivelse og vurdering:

Bestemmelsen setter trussel om straff for den som etterlater en medfarende uten skjellig grunn. Selv om straffebudet retter seg mot enhver vil det i praksis først og fremst være aktuelt overfor skipsføreren eller personer i rederiadministrasjonen. "Medfarende" omfatter mannskap så vel som passasjerer. "Uten skjellig grunn" vil det kunne være om skipet forlater havn uten særlige grunner før et oppsatt avreisetidspunktet som den "medfarende" var informert om. Forbrytelsen krever påtale av den fornærmede med mindre allmenne hensyn krever påtale (jf. § 316), men straffebudet har knapt vært anvendt i praksis.

Etter departementets oppfatning er ikke å etterlate en medfarende uten skjellig grunn en type handling som er av en slik karakter at samfunnet bør reagere med straff. Etterlates en passasjer eller en sjømann uten skjellig grunn vil erstatningsrettslige regler regulere nærmere hvilken økonomisk kompensasjon vedkommende har krav på. Rederi/arbeidsgiver vil på sin side etter omstendighetene kunne kreve erstatning fra skipsføreren for feil eller forsømmelse i tjenesten eller ta arbeidsrettslige virkemidler i bruk overfor vedkommende.

Forslag:

Bestemmelsen foreslås ikke videreført.

§ 307 Et skips fører som nekter å skaffe noen medfarende hva denne som sådan har krav på, eller tilsteder at dette nektes ham, straffes med bøter eller med fengsel inntil 6 måneder, men inntil 1 år når særdeles skjerpene omstendigheter foreligger.

På samme måte straffes enhver annen vedkommende som gjør seg skyldig i slik nektelse.

Beskrivelse og vurdering:

Bestemmelsen setter trussel om straff overfor et skips fører eller andre som nekter en medfarende hva han eller hun har krav på, eller som på annen måte hindrer at vedkommende får oppfylt det sin rett. Straffeloven kapittel 30 og 42 benytter både uttrykket "skipsfører", "et skips fører" og "fører av skip". Førstnevnte uttrykk retter seg mot den som har stillingsbetegnelsen *skipsfører*, mens de to øvrige uttrykkene også rammer den vakthavende styrmannen. Hva en passasjer "har krav på" fremgår først og fremst av den avtale som er inngått mellom passasjer og bortfrakter, og reguleres nærmere av sjølovens bestemmelser og avtalerettslige regler. Når det gjelder sjøfolk, er det sjømannsloven, tariffavtaler og ansettelsesavtalen som fastsetter hva sjømannen har krav på. Forbrytelsen krever påtale av den fornærmede med mindre allmenne hensyn krever påtale (jf. § 316), men straffebudet har knapt vært anvendt i praksis.

Etter departementets syn er ikke straff et egnet virkemiddel overfor skipets fører eller andre som nekter å oppfylle medfarendes rettigheter. Gjelder det *passasjerers* økonomiske rettigheter vil bortfrakteren være ansvarlig for oppfyllelse av disse om ikke skipsføreren sørger for at de etterkommes. Er det en av *mannskapet* som ikke får det vedkommende har krav på, vil rederiet/arbeidsgiver likeledes være ansvarlig.

I forlengelsen av uttrykket "å skaffe noen medfarende hva vedkommende som sådan har krav på" kan det reises spørsmål om skipsførerens brudd på plikten til å sørge for legehjelp og medisiner overfor en sjømann som er syk eller skadet (jf. sjømannsloven § 27) burde vært sanksjonert med straff. Spørsmålet ble drøftet i forbindelse med utarbeidelsen av skipssikkerhetsloven, hvor departementet sluttet seg til Skipssikkerhetslovutvalget som viste til at skipssikkerhetsloven § 27 annet ledd er en kompetanseregulering og ikke en pliktregel, og derfor ikke burde være sanksjonert med straff. Se Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s. 83. Selv om sjømannsloven § 27 er utformet som en pliktregel, er departementet under tvil kommet til ikke å foreslå inntatt et straffebud i spesiallovgivningen som rammer brudd på omsorgsplikten overfor syke og skadede sjøfolk. Straffekommisjonens utkast til ny straffelov § 27-13 om forsømmelse av hjelpeplikten, rammer den som unnlater å hjelpe noen som er i livsfare eller unnlater å hjelpe noen som står i fare for å bli påført betydelig skade på legeme og helse. Unnlatelse av å sørge for legehjelp eller medisiner til sjøfolk, så vel som passasjerer, vil etter omstendighetene kunne rammes av straffebudet.

Forslag:

Bestemmelsen foreslås ikke videreført.

§ 308 Fører av skip eller annen foresatt ombord straffes med bøter eller med fengsel inntil 6 måneder såfremt han

1. uten skjellig grunn nekter en medfarende adgang til å henvende seg til konsul eller annen offentlig myndighet, eller
2. behandler en medfarende på en utilbørlig måte eller unnlater å hindre at han av andre ombord behandles slik.

På samme måte straffes medlem av disiplinnemnd når han som sådan handler mot bedre vitende.

Beskrivelse og vurdering:

Straffebudet rammer fører av skip eller annen foresatt som nekter en medfarende å henvende seg til konsul eller annen offentlig myndighet, eller som behandler en medfarende på utilbørlig måte eller unnlater å hindre utilbørlig behandling. Uttrykket "fører av skip" rammer både skipsfører og vakthavende styrmann, mens uttrykket "foresatt ombord" først og fremst gjelder andre offiserer om bord. "Konsul" sikter primært til norsk utenriksstasjon. Forbrytelsen krever påtale av den fornærmede med mindre allmenne hensyn krever påtale (jf. § 316), men straffebudet har knapt vært anvendt i praksis.

Gjerningsbeskrivelsen i *første ledd nr. 1* må anses å være lite praktisk i dagens skipsfart og ikke grunn til lenger å være sanksjonert med straff.

Sjømannsloven § 43 slår fast at enhver skal behandle sine "medarbeidere" på en "sømmelig måte", mens *bestemmelsen i første ledd nr. 2* setter trussel om straff for "utilbørlig" behandling av "medfarende", noe som også omfatter behandling av passasjerer. I § 426 nr. 7 er det en egen straffetrussel for en underordnets usømmelig opptreden overfor en overordnet. En "utilbørlig" adferd vil være grovere enn en "usømmelig" opptreden, og som regel være integritetskrenkende. Utformingen av de nevnte lovbestemmelsene må kunne sies å være umoderne i dag. I takt med samfunnsutviklingen har også lovgivningen de senere år oppstilt en rekke spesialbestemmelser til vern mot de overordnede hensynene som sjømannsloven § 43 og § 308 annet ledd nr. 2 ivaretar. Ikke minst gjelder det vern mot ulike former for diskriminering og trakassering, som også er fulgt opp med straffetrusler, samt straff mot å fremsette hatefulle eller diskriminerende *ytringer*.

Sjømannsloven oppstiller i § 33 første og annet ledd et forbud mot diskriminering og trakassering på grunnlag av *politisk syn, medlemskap i arbeidstakerorganisasjon, seksuell orientering, funksjonshemming eller alder*. Sjømannsloven har ingen straffetrussel for overtredelse av bestemmelsene. Likestillingsloven gjelder ved diskriminering mellom kjønn, men inneholder på sin side ingen straffetrussel. Ved diskriminering på grunn av

etnisitet, nasjonal opprinnelse, avstamning, hudfarge, språk, religion og livssyn gjelder lov 3. juni 2005 nr. 33 om diskriminering på grunn av etnisitet, religion m.v. (diskrimineringsloven), som har en straffetrussel i § 15. Lov 20. juni 2008 nr. 42 om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonshemming gjelder delvis også for skip, men inneholder ingen straffetrussel. Loven trer i kraft 1. januar 2009. Straffeloven 1902 § 135a har en straffetrussel mot fremsettelse av diskriminerende eller hatefull ytring, som er videreført i straffeloven 2005 med visse endringer, jf. § 185 (ikke i kraft).

Det kan reises spørsmål om det burde inntas en straffetrussel for overtredelse av forbudet i sjømannsloven § 33 første og annet ledd om diskriminering eller trakassering som utøves på grunnlag av politisk syn, medlemskap i arbeidstakerorganisasjon, seksuell orientering, funksjonshemming eller alder. Overtredelse av tilsvarende bestemmelse i arbeidsmiljøloven vil kunne rammes av straffebestemmelsene i lovens kapittel 19.

Sjømannsloven § 33 H gir den som har vært utsatt for diskriminering eller trakassering rett til oppreisning uten hensyn til rederiets skyld. I tillegg vil vedkommende kunne kreve erstatning for økonomisk tap etter alminnelige erstatningsrettslige regler. Videre vil rederiet/arbeidsgiver kunne gå til arbeidsrettslige skritt overfor den som har utøvd diskrimineringen eller trakasseringen.

Det er all grunn til å se alvorlig på overtredelse av forbudet i sjømannsloven § 33 og departementet har vurdert å innta en straffetrussel i sjømannsloven ved grove eller gjentatte overtredelser som er utøvd i forsettlig fellesskap mellom flere personer, jf. straffetrusselen i diskrimineringsloven § 15. Når departementet likevel ikke foreslår en straffetrussel i denne omgang er det for det første begrunnet ut i fra at rasistisk motivert diskriminering må anses som grovere integritetskrenkelser enn de som er nevnt i sjømannsloven § 33 første ledd. For det annet er oppreisning den primære reaksjonen ved brudd på sjømannsloven kapittel II A. For det tredje er bestemmelsene i sjømannsloven relativt nye (inntatt i 2005) og det foreligger ingen rettspraksis knyttet til kapitlet som departementet er kjent med, slik at det er vanskelig å evaluere den fulle effekten av bestemmelsene på det nåværende tidspunkt.

Bestemmelsen i § 308 *annet ledd* må anses som åpenbart overflødig etter at ordningen med disiplinnemnd ble opphevet ved endring av sjømannsloven i 1985.

Forslag:

Bestemmelsen foreslås ikke videreført.

§ 309 (Opphevet ved lov 15 feb 1963 nr. 2.)

§ 310 Unnlater en underordnet å vise lydighet i skipstjenesten under slike omstendigheter at det voldes fare for menneskeliv eller skip, straffes han og enhver som bevirker eller medvirker til slik atferd med fengsel inntil 2 år.

Beskrivelse og vurdering:

Sjømannsloven § 39 første ledd slår fast at sjøfolk skal rette seg etter ordre som mottas i tjenesten og at sjømannen skal vise omsorg for skip og last. Straffebudet i § 310 rammer en underordnet som ved å unnlate å vise lydighet setter *menneskeliv eller skipet i fare*. Lydighetsnekt som *ikke* fremkaller fare er således ikke straffbart etter bestemmelsen, men er en forseelse som rammes av straffeloven § 426 nr. 6. Medvirkning omfattes også av straffebudet og rammer i prinsippet også passasjerer, jf. uttrykket "enhver".

Skipssikkerhetsloven inneholder bestemmelser som setter trussel om straff for den som har sitt arbeid om bord som ved sine handlinger eller unnlatelser overtrer plikter om å medvirke til at sentrale sikkerhetsbestemmelser følges, slik de fremgår av kapittel 10, jf. pliktbestemmelsene i det enkelte kapittel. Den mest sentrale bestemmelsen er § 61. Av særlig relevans er § 61 tredje ledd bokstav a som setter trussel om straff for den som overtrer sin plikt til å medvirke til at driften av skipet skjer på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte, jf. § 20 første ledd bokstav a.

Selv om skipssikkerhetsloven ikke oppstiller en lydighetsplikt på samme måte som sjømannsloven § 39, vil ordrenekt eller unnlatelse av å utføre arbeidsoppgaver, følge etablerte prosedyrer eller rutiner etter departementets syn også kunne rammes av § 61, til tross for at gjerningsbeskrivelsen er langt mer generell enn i § 311. Medvirkningsplikten i skipssikkerhetsloven er ikke generell, men gjelder så langt det følger av "vedkommendes stilling", slik at ikke enhver lydighetsnekt vil rammes av skipssikkerhetslovens straffetrusler.

Sjøloven § 408 oppstiller en plikt for passasjerer til å rette seg etter "forskrifter om orden og sikkerhet om bord", men bestemmelsen er ikke uttrykkelig straffesanksjonert i kapittel 30 eller 42, selv om også passasjerer som "bevirker eller medvirker til slik adferd" (lydighetsnekt) kan rammes av § 310. Luftfartsloven § 14-11 inneholder en trussel om straff i inntil 6 måneder for passasjerer som ikke retter seg etter ordre fra fartøyssjefen, og har en forhøyet strafferamme på 3 år dersom det fremkalles en faresituasjon ved lydighetsnekten. Straffeloven 2005 inneholder i § 140 (ikke i kraft) en straffetrussel for den som ved vold, materielle ødeleggelse, materiell ødeleggelse, meddelelse av feilaktig informasjon "eller på annen måte forstyrrer den sikre drift av ...skip og derved volder fare for tap av menneskeliv eller betydelig skade på legeme, eiendom eller miljø". Uttrykket "forstyrrelse" i § 140 må i prinsippet forstås slik at det også omfatter en passasjer som ikke etterkomme ordre eller anvisning fra skipsledelsens side og ved sin handlemåte fremkaller en faresituasjon. Departementet

har vurdert å foreslå en straffetrussel i sjøloven overfor passasjerer som nekter å etterkomme ordre eller som ikke retter seg etter ordens- og sikkerhetsbestemmelser som gjelder om bord, for på den måte å få et straffebud med en mer presis gjerningsbeskrivelse. Departementet har foreløpig vurdert straffeloven § 140 som dekkende også for denne typen adferd. Lydighetsnekt og lignende fra passasjerer som ikke fremkaller en faresituasjon vil da ikke være straffbart.

Forslag:

Straffetrusselen omfattes av skipssikkerhetsloven og straffeloven og behøver ikke videreføres i spesiallovgivningen.

§ 311 Unnlater flere av mannskapet etter felles avtale å vise lydighet i skipstjenesten under slike omstendigheter at det voldes fare for menneskeliv eller skipet straffes de og enhver som bevirker eller medvirker til slik atferd med fengsel inntil 4 år.

Beskrivelse og vurdering:

Bestemmelsen omhandler tilfeller hvor flere av mannskapet etter *avtale* unnlater å vise lydighet i tjenesten på en slik måte at *menneskeliv eller skipet settes i fare*. Medvirkning rammes også av straffebudet. I motsetning til straffetrusselen i § 310 kreves det kollektiv opptreden, noe som gjør at handlingen får en mer alvorlig karakter enn de tilfeller som rammes av § 310 og som gjenspeiles i strafferammen på 4 år.

Bestemmelsen gjelder *unnlatelser*, i praksis en kollektiv enighet om ordrenekt eller å unnlate å utføre arbeidsoppgaver, følge etablerte prosedyrer eller rutiner. Også en ulovlig streik vil kunne rammes av straffebudet dersom liv eller skip settes i fare. Når det gjelder *mytteri*, hvor noen ved *aktiv handling* ulovlig tiltvinger seg kontrollen over skipet, vil overtredelsen rammes av straffeloven 2005 § 139 (ikke i kraft) om kapring av luftfartøy og skip m.v.

En eldre dom, jf. Rt. 1910 s. 474, gjaldt overtredelse av § 311, men departementet er ikke kjent med at det foreligger rettspraksis etter lovendringen i 1963. Likevel taler gode grunner for å viderefølge innholdet i straffebudet. Sikker drift av skip under ordinære så vel som ekstraordinære forhold, krever samhandling og disiplin mellom skipsledelsen og mannskapet for å unngå at det oppstår fare for liv, helse, miljø eller materielle verdier. En kollektiv avtale fra mannskapets side om å unnlate å utføre sine arbeidsoppgaver eller å følge direkte ordre fra skipsføreren, kan under gitte omstendigheter lett være egnet til å fremkalle en faresituasjon.

Som redegjort for i kommentarene til § 310 vil straffetrusselen kunne rammes av skipssikkerhetsloven kapittel 10. Departementet har likevel vurdert å innta en egen bestemmelse i skipssikkerhetsloven som viderefører bestemmelsen, eller innta et nytt ledd i § 61. Det ville ha den fordel at alvorligheten ved den kollektive opptreden på en bedre måte ville blitt synliggjort i gjerningsbeskrivelsen. Departementet anser likevel ikke dette hensynet som et avgjørende moment, og forutsetter heller at domstolene ved

utmåling av straff legger seg i det øvre sjiktet av strafferammen når lydighetsnekten er kollektiv. Videre har departementet vurdert om strafferammen burde vært forhøyet ettersom den nåværende strafferammen er på 4 år, mens skipssikkerhetsloven § 61 tredje ledd har en strafferamme på 1 år. Imidlertid vil strafferammen kunne forhøyes ved at bestemmelsen etter omstendighetene kan anvendes i konkurrans med Straffekommisjonens utkast til ny straffelov § 27-11 om grovt uaktsom betydelig skade på legeme og helse eller utkastet § 27-12 om grovt uaktsomt drap.

Det vises for øvrig til kommentarene til § 310 vedrørende lydighetsnekt fra passasjerers side.

Forslag:

Straffetrusselen omfattes av skipssikkerhetsloven og straffeloven og behøver ikke videreføres i spesiallovgivningen.

§ 312 (Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170.)

§ 313 Et skips fører som i havsnød eller annen fare oppgir skipet uten at dette er nødvendig eller forlater det til tross for at hans nærvær ennå er påkrevd, straffes med fengsel inntil 1 år.

Andre som tjenestegjør ombord, straffes med bøter eller med fengsel inntil 6 måneder såfremt de uten tillatelse av skipets fører forlater skipet i havsnød eller annen fare så lenge føreren er ombord.

Beskrivelse og vurdering:

Bestemmelsen setter trussel om straff overfor et skips fører som i havsnød eller annen fare oppgir eller forlater skipet selv om hans nærvær fortsatt er påkrevet, samt mannskap som forlater skipet uten tillatelse så lenge skipsføreren er om bord. Hva som er "havsnød" er ikke nødvendig å gå nærmere inn på da uttrykket "annen fare" også vil omfatte uttrykket. Skipet *oppgis* om det fullstendig overlates til seg selv eller overlates til uvedkommende, mens skipet *forlates* når skipets fører går fra borde. Skipsførerens nærvær vil i utgangspunktet være "påkrevet" med mindre det er betydelig fare for hans eget liv.

Første ledd rammer skipsfører så vel som vakthavende styrmann. Sjøloven § 135 første ledd krever at skipsføreren gjør alt som står i hans makt for å berge ombordværende, skipet og lasten når skipet er i havsnød. Videre følger det av § 135 annet ledd at han ikke kan forlate skipet med mindre det er betydelig fare for hans eget liv eller det ikke er rimelige utsikter til å berge skipet. Bestemmelsen i § 313 første ledd setter trussel om straff for de forhold som er omhandlet i sjøloven § 135 annet ledd.

Etter departementets oppfatning er det behov for å videreføre straffetrusselen i § 313. Skipsførerens erfaring, kompetanse og myndighet vil være særlig påkrevet ved en

nødssituasjon. Om en skipsfører oppgir eller forlater et skip og eventuelt ombordværende som det fortsatt er mulig å berge, kan liv, helse, miljø og materielle verdier lett settes i *ytterligere fare*. Bestemmelsen bør etter departementets oppfatning likevel anvendes med varsomhet: Dersom situasjonen ble oppfattet slik at det var en overhengende fare for at hans eget liv ville gå tapt om ikke skipet ble forlatt, bør domstolene være tilbakeholden med å straffe vedkommende selv om en etterfølgende undersøkelse skulle vise at en annen handlemåte kunne gitt et annet utfall av situasjonen eller at han hadde overvurdert faren som truet. Straffebudet bør først og fremst komme til anvendelse i tilfeller hvor det *oppstår* tap av menneskeliv, betydelig skade på menneskeliv eller materielle verdier eller det var umiddelbar fare for at slik skade kunne inntreffe, og hvor en skipsfører med samme kompetanse og kvalifikasjoner åpenbart ville ha handlet annerledes. Skipsførerens opptreden bør være svært klanderverdig og sterkt å bebreide før straffebudet kommer til anvendelse. Departementet går derfor inn for å innføre et *vesentlighetskriterium* i bestemmelsen slik at terskelen for den straffbare handlingen heves.

Overtredelse av plikten i § 135 første ledd om at skipsføreren skal gjøre alt som står i hans makt for å redde skipet og de ombordværende er ikke en selvstendig grunn for å illegge straff slik § 313 er utformet, men i vurderingen av om det var "nødvendig" å forlate eller oppgi skipet vil det kunne tas i betraktning hvilke tiltak som eventuelt kunne vært satt i verk før skipsføreren gikk fra borde. Etter departementets oppfatning vil unnlatelse av å iverksette nødvendige tiltak som skipsføreren rår over i nødssituasjonen være en vel så god grunn til å sanksjonere med straff som å forlate skipet uten at det nødvendig.

Ved anvendelsen av straffebudet bør det ses hen til de faktiske omstendighetene slik de objektivt sett forelå, skipsførerens subjektive forståelse av situasjonen og en vurdering av de handlinger som ble foretatt eller unnlatt. Det bør foretas en helhetsvurdering hvor blant annet følgende momenter inngår: Ble det foretatt varsling eller bedt om hjelp fra andre og i så fall var det en rimelig grad av sannsynlighet for at bistand kunne komme til unnsetning slik at skipet kunne blitt berget? Ble tilgjengelig informasjon innhentet og vurdert for å få et så korrekt bilde av situasjonen som mulig før skipet ble oppgitt eller forlatt? Var adekvate tiltak satt i verk om bord for å berge skipet før det ble oppgitt eller forlatt? Hvilke tiltak kunne eventuelt skipsføreren ha satt i verk om han ble igjen om bord? Hvor overhengende fremstod faren når skipet ble oppgitt eller forlatt? Ble andre gjenværende satt i en ytterligere fare idet skipsføreren forlot skipet? Hvilken kompetanse, kvalifikasjoner og kjennskap til skipet hadde skipsføreren?

Annet ledd rammer øvrige styrmenn og mannskapet om de forlater skipet uten tillatelse så lenge skipsføreren er om bord. Tillatelsen kan være stilltiende. Også denne delen av straffebudet mener departementet det er nødvendig å opprettholde ettersom mannskapets medvirkning og innsats i en nødssituasjon kan være av avgjørende betydning for om skipet kan berges eller ikke. På samme måte som for skipsføreren bør det også overfor mannskapet utvises varsomhet med å la straffebudet komme til anvendelse og det foreslås også her at kun *vesentlige overtredelser* straffes. Mange av

momentene som er nevnt i helhetsvurderingen ovenfor vil også passe for mannskapets del. I tillegg bør det blant annet ses hen til om skipsledelsen hadde gitt uttrykkelige ordrer ved nødssituasjonen og om disse i så fall ble fulgt, samt hvilke funksjoner vedkommende var tiltenkt å ha i en nødssituasjon og hvilken bistand vedkommende kunne ha ytet om han eller hun hadde blitt værende om bord.

Bestemmelsen i § 313 foreslås videreført i sjøloven som nytt annet og tredje ledd i § 506 under et nytt avsnitt II i kapittel 20. Det foreslås en redaksjonell tilpasning ved å benytte terminologien "skipsfører" i stedet for "Et skips fører" for å harmonisere med begrepsbruken i sjøloven § 135. Som redegjort for i høringsbrevet foreslås straffebestemmelsene oppbygget etter samme systematikk som skipssikkerhetsloven kapittel 10 ved å vise til pliktbestemmelsene som er overtrådt. I den nye bestemmelsen foreslås det å vise til overtredelser av sjølovens § 135 første ledd eller annet ledd.

Forslag:

Bestemmelsen foreslås videreført i sjøloven som nytt annet og tredje ledd § 506.

§ 314 Fører av skip eller vakthavende styrmann som ved sammenstøt eller manøvrering hvorved fare inntreffer for noens liv eller helse, unnlater å yte den hjelp som trengs og som han kan gi uten særlig fare for eget skip eller for personer som er ombord der, straffes med fengsel inntil 3 år, men inntil 6 år såfremt forbrytelsen har hatt døden eller betydelig skade på legeme eller helse til følge.

Er det ved sammenstøt eller manøvrering av skip inntrådt fare for skade på ting, og skipets fører eller vakthavende styrmann unnlater å gi den hjelp som trengs og kan gis uten særlig fare eller oppofrelse, straffes han med bøter eller fengsel inntil 1 år, dersom forholdet ikke rammes av første ledd.

Beskrivelse og vurdering:

Bestemmelsen setter trussel om straff overfor en fører av skip eller vakthavende styrmann når det ved sammenstøt eller manøvrering fremkalles en faresituasjon, og som i det etterfølgende unnlater å yte hjelp. Sjøloven § 135 tredje ledd oppstiller en plikt for en skipsfører til å yte hjelp til personer i havsnød eller som trues av en fare til sjøs, mens § 164 første punktum ved *sammenstøt* pålegger enhver av skipsførerne som er involvert til å yte hjelp til det andre skipet og dets ombordværende, så fremt det kan skje uten å sette sitt eget skip i særlig fare. Straffebudet i § 314 setter trussel om straff for skipsfører eller vakthavende styrmann som ikke oppfyller hjelpeplikten i sjøloven § 164 første punktum når det enten har vært et sammenstøt eller en manøver som medfører at en faresituasjon fremkalles. Som eksempel på *manøvrering* kan tenkes at to skip er i ferd med å kolliderer og det ene skipet må foreta en manøver som gjør at det går på grunn. Det er ikke et vilkår for at bestemmelsen skal komme til anvendelse at det er vedkommende fører som unnlater å yte hjelp som er å bebreide for sammenstøtet eller manøveren. "Vakthavende styrmann" vil være den av styrmennene som har kommandoen over skipet i skipsførerens fravær, for eksempel når skipsføreren

har frivakt.

Etter departementets oppfatning er det nødvendig å videreføre straffetrusselen i § 314. Det er et eldgammelt prinsipp til sjøs at sjøfarende skal hjelpe andre sjøfarende som er i en nødssituasjon. I mange tilfeller vil det kun være skip i nærheten som vil være i stand til å kunne gi effektiv hjelp ved sjøulykker. Unnlatelse av å gi slik hjelp vil naturligvis lett kunne føre til at liv går tapt. Se blant annet Rt. 2004 s. 819 hvor en vakthavende styrmann på et kjemikalietankskip rente i senk et fransk fiskefartøy som sank etter kort tid. I stedet for å stanse å yte hjelp til havaristen, fortsatte han seilasen mot Norge. Fem personer omkom, hvorav minst én kunne vært reddet om bistand hadde blitt gitt, og styrmannen ble dømt til fem års fengsel. I straffeskjerpende retning ble det lagt vekt på at styrmannens motiv for å fortsette seilasen var å komme seg unna sin del av ansvaret for sammenstøtet. I en tingrettsdom fra 2007 ble også en fører av en fritidsbåt dømt for overtredelse av § 314.

Det foreslås at kun *vesentlige overtredelser* straffes. Det foreslås ikke å videreføre annet ledd som en selvstendig overtredelse, men at denne type unnlatelse gjenspeiler seg i vesentlighetskriteriet og straffeutmålingen. Dersom hjelpen som unnlates å yte gjelder *materielle verdier*, for eksempel om besetningen har forlatt det andre skipet eller lasten fra det andre skipet står i fare, vil det ha betydning for om vesentlighetskriteriet er oppfylt. Generelt bør det kreves mer for at vesentlighetskriteriet er oppfylt dersom det er ting som er i fare enn om det er menneskeliv.

Straffelovkommisjonens utkast § 27-13 om forsømmelse av hjelpeplikten vil kunne ramme de overtredelser som § 314 gjelder, men for det første inneholder § 314 en mer presis gjerningsbeskrivelse og for det andre vil § 27-13 ha en betydelig lavere strafferamme. Departementet mener derfor straffebudet bør plasseres i den maritime lovgivningen og foreslår den inntatt i sjøloven § 506 som nytt fjerde ledd i et nytt avsnitt II i kapittel 20. Det foreslås en redaksjonell tilpasning ved å benytte terminologien "skipfører" i stedet for "Fører av skip" for å harmonisere med begrepsbruken i sjøloven § 164. Vakthavende styrmann blir også ansvarssubjekt slik som i dag. Som redegjort for i høringsbrevet foreslås straffebestemmelsene oppbygget etter samme systematikk som skipssikkerhetsloven kapittel 10 ved å vise til pliktbestemmelsene som er overtrådt.

Straffelovkommisjonens delutredning VII, jf. NOU 2002: 4, mente at strafferammen på 6 år er for høy og påpekte at strafferammen i stedet kan forhøyes ved at bestemmelsen etter omstendighetene vil kunne anvendes i konkurrans med Straffekommisjonens utkast til ny straffelov § 27-11 om grovt uaktsom betydelig skade på legeme og helse eller § 27-12 om grovt uaktsomt drap. Departementet slutter seg til kommisjonens forslag og foreslår at strafferammen settes til 3 år. Annet straffealternativ ("såfremt forbrytelsen har hatt døden eller betydelig skade på legeme eller helse til følge") foreslås dermed ikke videreført i spesiallovgivningen. Om fengselsstraff skal ilegges når utelukkende materielle verdier er i fare, bør den ikke overstige 1 år.

Når det gjelder hjelpeplikten i § 135 tredje ledd overfor enhver som er i havsnød eller annen faresituasjon til sjøs, legges til grunn at slike handlinger vil omfattes av Straffekommisjonens utkast til ny straffelov § 27-13 om forsømmelse av plikten til å hjelpe noen som er i livsfare eller står i fare for å bli påført betydelig skade på legeme eller helse. Departementet har vurdert å foreslå en straffetrussel for overtredelse av hjelpeplikten i § 135 tredje ledd for på den måte å få et straffebud med en mer presis gjerningsbeskrivelse, men har foreløpig vurdert utkast til straffelov § 27-13 som dekkende.

Forslag:

Bestemmelsens første straffealternativ foreslås videreført i sjøloven som nytt fjerde ledd i § 506, mens annet straffealternativ ikke behøver å videreføres i spesiallovgivningen.

§ 315 (Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170.)

§ 316. De i §§ 301 og 305-308 nevnte forbrytelser påtales ikke av det offentlige uten fornærmedes begjæring, med mindre almene hensyn krever påtale.

Beskrivelse og vurdering:

Etter den nye § 62 a i straffeprosessloven, som ble vedtatt i forbindelse med straffeloven 2005, påtales bare bestemmelser som har strafferamme på 2 år eller mindre dersom allmenne hensyn krever det. Ved vurderingen av om allmenne hensyn foreligger, skal det etter denne bestemmelsen blant annet legges vekt på overtredelsens grovhet, hensynet til den alminnelig lovlydighet og om den fornærmede, en annen som har lidt skade ved overtredelsen, eller vedkommende berørte myndighet ønsker påtale. Bestemmelsen vil tre i kraft samtidig med den nye straffeloven.

Ingen av straffetruslene som er nevnt i § 316 foreslås videreført i den maritime lovgivningen. De straffebudene som foreslås videreført i den maritime lovgivningen har med ett unntak en lavere strafferamme enn 2 år. Etter departementets vurdering er ikke lovforslagene av en slik karakter at det er grunn til å gjøre et unntak fra § 62a. Det legges derfor opp til å følge lovens hovedregel om å påtale overtredelser når allmenne hensyn tilsier det. Se omtalen av spørsmålet i høringsbrevet punkt 3.

Forslag:

Bestemmelsen foreslås ikke videreført.

Kapitel 42 Forseelser i Sjøfartsforhold

§ 414 Hvis noen overtrer det som i norsk lov eller med heimel i norsk lov er bestemt om legeundersøking og mønstring av skipsmannskaper, om hyrekontrakt og avregningsbok, om anmeldelse, frammøte eller forevisning av dokumenter for noen myndighet i sjøfartsforhold eller om plikt til å gi opplysning til slik myndighet, eller om avholdelse av bevisopptak, straffes han med bøter eller fengsel inntil 3 måneder.

På samme måte straffes den som unnlater å oppfylle meldeplikten i sjøloven § 475 første ledd, å fremlegge dokumentasjon i samsvar med sjøloven § 477 annet ledd, eller å etterkomme krav fra undersøkelsesmyndigheten etter sjøloven § 479 første ledd, eller som fjerner gjenstander i strid med sjøloven § 478.

Beskrivelse og vurdering:

Første ledd rammer overtredelse av bestemmelser om hyrekontrakt, avregningsbok, anmeldelse, frammøte, bevisopptak, eller forskrifter gitt i medhold av loven, samt overtredelse av bestemmelser om legeundersøkelse og mønstring. Bestemmelser om legeundersøkelse og mønstring er gitt i medhold av skipssikkerhetsloven §§ 16 og 17. Sjømannsloven § 3 gir bestemmelser om ansettelsesavtaler, mens § 21 gir regler om beregning av hyren, herunder rett til en skriftlig oppgave over hyrens størrelse. Sjømannsloven §§ 20 og 50 gir regler om bevisopptak og plikt til fremmøte i forbindelse med tvister. Nærmere bestemmelser er gitt i forskrift 25. april 2002 nr. 424 om tvistebehandling på norske skip. For øvrig inneholder sjømannsloven § 53 en plikt for skipsføreren til på anmodning å møte opp på norsk utenriksstasjon dersom skipet ligger ved havn i en by hvor det er en slik stasjon.

Når det gjelder legeundersøkelse og mønstring ble det i forbindelse med vedtakelsen av skipssikkerhetsloven besluttet å ikke sanksjonere overtredelse av disse bestemmelsene med straff i loven. Departementet mener det fortsatt var en riktig vurdering og foreslår ikke å videreføre denne delen av straffebudet.

Etter departementets oppfatning er i utgangspunktet sivilrettslige virkemidler og forvaltningstiltak de best egnede reaksjonsformer ved overtredelse av sjømannsloven med tilhørende forskrifter. Den svært begrensede anvendelsen av straffebudene som sanksjonerer brudd på sjømannsloven indikerer også dette. Ved Ot.prp. nr. 70 (2007-2008) har Regjeringen dessuten foreslått en rekke lovendringer i sjømannsloven som blant annet innebærer at tilsynsmyndigheten kan iverksette forvaltningstiltak ved overtredelse av loven. Lovforslagene er foreløpig ikke behandlet av Stortinget.

Som et ledd i arbeidet med å motvirke sosial dumping foreslås det imidlertid at overtredelse av bestemmelser om *hyrekontrakt* fortsatt sanksjoneres med straff i spesiallovgivningen, noe det er i arbeidsmiljøloven kapittel 19. Terskelen for den straffbare handlingen bør imidlertid heves ved å innføre et *vesentlighetskriterium*. For at

straff skal komme til anvendelse bør det foreligge grov tilsidesettelse av lov- eller tariffbestemmelser om ansettelsesforhold som innebærer at en sjømann er ansatt på vesentlig andre vilkår enn vedkommende har krav på. Det vil særlig være grunn til å reagere med straff dersom overtredelsen gjelder flere sjøfolk, om proforma avtaler er inngått for å dekke over de reelle kontraktsvilkårene, eller graden av utvist skyld ellers må karakteriseres som grov. Bestemmelsen vil ramme både overtredelser ved *inngåelse* av ansettelsesavtalen, så vel som ved senere *endringer* av den.

Skyldkravet foreslås satt til forsettlig eller grov uaktsom overtredelse. Det foreslås en strafferamme på 6. Som redegjort for i høringsbrevet er straffebestemmelsene foreslått oppbygget etter samme systematikk som skipssikkerhetsloven kapittel 10 ved å vise til pliktbestemmelsene som er overtrådt. Departementet har imidlertid funnet systematikken vanskelig slik sjømannsloven er utformet, og foreslår i stedet en mer tradisjonell beskrivelse av gjerningsinnholdet. Bestemmelsen foreslås inntatt under kapittel V Forskjellige bestemmelser. I lovutkastet til Ot.prp. nr. 70 (2007-2008) er det foreslått endringer i kapitlet, blant annet en ny § 55 B. Straffetrusselen foreslås derfor inntatt som ny § 54 C.

Den øvrige gjerningsbeskrivelsen i første ledd som gjelder anmeldelse, frammøte og avholdelse av bevisopptak mener departementet ikke lenger er egnet til å sanksjonere med straff og således ikke videreføres.

Annet ledd ble tilføyd ved lov 7. januar 2005 nr. 2 om endringer i sjøloven og trådte i kraft 1. juli 2008. Det nye leddet setter straff for den som unnlater å melde fra om sjøulykker, gi informasjon til undersøkelsesmyndigheten [Statens havarikommisjon for transport] eller fjerner vrakrester uten samtykke fra undersøkelsesmyndigheten eller politiet. Også når det gjelder denne type handlinger mener departementet det vil være riktig å innføre et *vesentlighetskriterium* for å markere at det er de grove overtredelser av bestemmelsen som bør straffesanksjoneres. Vesentlige brudd på meldeplikten vil særlig være aktuelt å straffeforfølge når unnlatelsen av å varsle vesentlig forsinker en redningsaksjon eller medvirker til at det inntreffer betydelig skade på liv, helse, miljø eller materielle verdier, eller overhengende fare for at slik skade oppstår. Det foreslås en endring ved at også brudd på forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen er straffbart. Utfyllende regler er gitt i forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs. Overtredelse av den etterfølgende rapporteringsplikten er ikke straffbart.

Når det gjelder brudd på informasjonsplikten i § 477 annet ledd og tiltaksplikten i § 479 første ledd bør straff som utgangspunkt kun komme til anvendelse når undersøkelsesmyndighetens arbeid direkte motarbeides på en slik måte at undersøkelsens formål eller effektivitet på vesentlig måte trues. Overtredelse av forbudet i § 478 mot å fjerne vrakrester uten samtykke fra undersøkelsesmyndigheten eller politiet, vil særlig være egnet til å straffesanksjonere dersom det er grunn til å tro at fjerningen er skjedd for å vanskeliggjøre undersøkelsen.

Forslag:

Bestemmelsen i *første ledd* foreslås delvis videreført som ny § 54 C i sjømannsloven. Bestemmelsen i *annet ledd* foreslås videreført i sjøloven § 506 som nytt sjette ledd.

§ 415 Unnlater fører av skip eller vakthavende styrmann i tilfelle av sammenstøt å gi det annet fartøys fører eller annen vedkommende for fartøyet opplysninger om skipets navn, heimstad, bestemmelsessted og stedet som det kommer fra, straffes han med bøter eller med fengsel inntil 3 måneder. På samme måte straffes han såfremt han uten rimelig grunn unnlater å gi de nevnte opplysninger når skipet ellers ved sin manøvrering volder skade på annet fartøy eller ombordværende personer eller gods.

Beskrivelse og vurdering:

Straffebudet rammer en skipsfører som i forbindelse med sammenstøt eller manøvrering unnlater å gi opplysninger om skipets navn, hjemsted bestemmelsessted m.v. Sjøloven § 164 annet punktum oppstiller en plikt for skipsførere som er involvert i sammenstøt til å oppgi opplysninger om eget skip, blant annet hvor det kommer fra og hvor det skal til. § 415 setter trussel om straff for overtredelse av denne bestemmelsen.

Etter departementets syn er de overtredelser som straffesanksjoneres gjennom § 415 ikke av en så alvorlig karakter at straff bør komme til anvendelse i fremtiden. Til tross for at sammenstøt til sjøs skjer relativt hyppig er heller ikke departementet kjent med at straffebudet har vært anvendt i særlig grad i praksis, og i de få sakene hvor det har vært anvendt har det gjerne vært i forbindelse med mer alvorlige overtredelser av sjøveisreglene. Se bl.a. Rt. 1998 s. 738. Innføring av moderne navigasjonshjelpemiddel som AIS, kombinert med trafikkovervåking, trafikksentraler og Safe Sea Net, gir dessuten detaljerte opplysninger om skip på en helt annen måte enn tidligere.

Forslag:

Bestemmelsen foreslås ikke videreført.

§ 416 (Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170.)

§ 417 Fører av norsk skip straffes med bøter eller fengsel inntil 3 måneder såfremt han

1. unnlater å iaktta det som i lov eller med heimel i lov er påbudt når forbrytelser begås av medfarende, eller
2. uten skjellig grunn unndrar seg for å ta med ombord personer for hvis transport norsk myndighet har å dra omsorg, eller
3. ikke retter seg etter avgjørelse som i tvist mellom ham og noen underordnet treffes av vedkommende myndighet og som er endelig eller foreløpig bindende for ham.

Beskrivelse og vurdering:

Bestemmelsen setter trussel om straff overfor fører av skip som unnlater å følge fastsatte regler for hva som skal gjøres når en medfarende begår en forbrytelse, ikke tar om bord personer som den norske stat er forpliktet til å dra omsorg for, eller ikke retter seg etter avgjørelse i tvist mellom ham og en underordnet.

Sjømannsloven § 49 oppstiller en plikt for skipsføreren til å foreta undersøkelser, sikre bevis og ta opp forklaring dersom det begås alvorlige forbrytelser om bord. Han kan også anvende maktmidler for å sørge for at den mistenkte ikke kommer seg på frifot. Forskrift 1. mars 2005 nr. 235 gir utfyllende regler til lovbestemmelsen. Bestemmelsen i *nr. 1* setter trussel om straff for en skipsfører som unnlater å oppfylle plikten i sjømannsloven § 49 eller forskriften.

Departementet er ikke kjent med at det foreligger rettspraksis i tilknytning til bestemmelsen og har heller inntrykk av at det har vært et problem at skipsførere unnlater å utføre sine plikter når alvorlige forbrytelser begås om bord. Etter departementets oppfatning er ikke den type overtredelser som rammes av *nr. 1* av en slik karakter at straff er et egnet sanksjonsmiddel.

Straffetrusselen i *nr. 2* gjelder unnlatelse av å ta ombord personer som den norske stat har å dra omsorg for. Slike personer kan være fanger, pasienter eller sjømenn som det påhviler norsk utenriksstasjon å sørge for blir sendt hjem, jf. sjøloven § 142. Departementet er ikke kjent med at straffebudet har vært anvendt eller at det i praksis har vært problemer knyttet til nektelse av transport av slike personer. Etter departementets oppfatning er det heller ikke lenger hensiktsmessig å sette trussel om straff for den type forhold som *nr. 2* gjelder.

Straffetrusselen i *nr. 3* retter seg mot en skipsfører som unnlater å rette seg etter en endelig eller foreløpig avgjørelse i en tvist med en underordnet. Bestemmelsen tar særlig sikte på overtredelse av sjømannsloven § 50 og ble allerede ved lovrevisjonen i 1963 vurdert opphevet av Justisdepartementet. Dersom skipsføreren i en tvistesak ikke retter seg etter avgjørelser truffet av offentlig myndighet, først og fremst norsk utenriksstasjon, vil sivilrettslige virkemidler være en effektiv måte å tvinge frem en etterlevelse på. Det forutsettes at rederiet/arbeidsgiver i slike tilfeller ved å benytte sin styrings- og instruksjonsrett griper inn overfor skipsføreren og sørger for at den offentlige avgjørelsen respekteres. Departementets mener heller ikke den type overtredelser som *nr. 3* gjelder er av en slik karakter at samfunnet bør reagere med straff.

Forslag:

Bestemmelsen i foreslås ikke videreført.

§ 418 Med bøter straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer forskrifter gitt av Kongen om sjøfarten i norsk territorialfarvann. Foreligger skjerpene forhold, er straffen bøter eller fengsel inntil 3 måneder.

Beskrivelse og vurdering:

Bestemmelsen setter trussel om straff for forsettlig eller uaktsom overtredelse av forskrifter gitt av Kongen om sjøfarten i norsk territorialfarvann. Også forskrifter gitt etter bemyndigelse fra Kongen må anses å omfattes av straffebudet. I forbindelse med vedtakelsen av skipssikkerhetsloven i 2007 ble straffebudet vesentlig endret. Gjeldende forskrifter om "sjøfarten i norsk territorialfarvann" er i all hovedsak gitt i medhold av skipsikkerhetsloven, havne- og farvannsloven og losloven, og til dels også i medhold av sjøloven og forurensningsloven. De mest sentrale forskriftene er:

- Forskrift 1.12.1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene)
- Forskrift 23.12.1994 nr. 1129 om plikt til å bruke los i norske farvann
- Forskrift 23.12.1994 nr. 1215 om farledsbevis
- Forskrift 11.12.1998 nr. 1273 om sjøtrafikk i bestemte farvann (sjøtrafikkforskriften)
- Forskrift 7.10.1975 nr. 1 om opplag av norske fartøyer over 1.000 br.reg.tonn og for utenlandske fartøyer i norske indre farvann
- Forskrift 23.12.2003 nr. 797 om påbudte seilingsleder i territorialfarvannet

De nevnte lover og til dels også forskriftene gitt i medhold av lovene, inneholder en rekke straffetrusler: Skipssikkerhetsloven §§ 60 og 61 straffesanksjoner uaktsom navigering, herunder brudd på sjøveisreglene. Havne- og farvannsloven inneholder en straffetrussel i § 28 for brudd på loven, mens losloven § 22 også har en straffetrussel for overtredelse av loven. Allerede ved revisjonen av bestemmelsen i 1977, jf. Ot.prp. nr. 50 (1976-77) ble det stilt spørsmål om det var behov for å opprettholde den delen av § 418 som i dag gjenstår. Etter departementets oppfatning dekker straffetrukslene i de nevnte lover og forskrifter behovet for straffesanksjoner på dette området i tilstrekkelig grad.

Forslag:

Bestemmelsen er allerede omfattet av andre straffetrusler og foreslås ikke videreført.

§ 419 Med bøter straffes den som

1. ikke iakttar det som i eller i medhold av norsk lov er fastsatt om registrering eller merking av skip eller annet fartøy eller om plikt til å ha forsikring eller om forbud mot bruk av fartøy som ikke er registrert, merket eller forsikret, eller
2. uberettiget anbringer, fjerner, endrer eller skjuler nasjonalitets- eller registreringsmerker på et registrert skip, eller
3. ikke etterkommer departementets pålegg om å oppnevne representant eller bestyrende reder i tilfelle som nevnt i sjøloven § 3.

På samme måte straffes den som overtrer det som i eller i medhold av sjømannslov av 30. mai 1975 nr. 18 eller lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten er fastsatt om plikt til å ha til stede om bord skipspapirer samt avtrykk av lover, forskrifter og tariffavtaler.

Beskrivelse og vurdering:

Straffebudet gjelder overtredelse bestemmelser om registrering, merking, forsikring, oppnevning av bestyrende reder og oppbevaring av dokumenter om bord. Nærmere regler om disse forholdene følger i all hovedsak av sjøloven med tilhørende forskrifter. Straffebudet rammer i utgangspunktet enhver, men vil i praksis være rettet mot personer i rederiet eller skipsføreren. Straffen for overtredelse er bøter.

Bestemmelsen i nr. 1 kan deles inn i tre ulike typer overtredelser. Den første typen gjelder overtredelse av bestemmelser om *registrering eller merking* av skip. Slike regler er fastsatt i sjøloven kapittel 1 avsnitt II og kapittel 2. Også boreplattformer og lignende flyttbare innretninger omfattes av registreringsbestemmelsene, jf. § 507. NIS-loven inneholder visse særbestemmelser for skip som skal innføres i NIS. Det er gitt utfyllende regler til lovbestemmelsene gjennom forskrift 30. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister, forskrift 30. juli 1992 nr. 592 om registrering av skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og forskrift 27. juni 2002 nr. 754 om skips navn, kjenningssignal og hjemsted mv. Nærmere regler om registrering og merking av fiskefartøy følger av lov 5. desember 1917 nr. 1 regler om registrering og merking av fiskefartøy og lov 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fangst eller fiske (deltakerloven). Etter sistnevnte lov kreves som hovedregel at skipet er innført i merkeregisteret og skipsregistrene før konsesjon til fiske kan gis.

Den andre typen overtredelse i nr. 1 gjelder brudd på plikten til å ha *forsikring*. Regler om forsikringsplikt fremgår av sjøloven § 197 for skade som kan oppstå i forbindelse med oljesøl fra skip. Utfyllende regler er gitt i forskrift 24. mai 1996 nr. 514 om forsikring og annen sikkerhet for oljesølsansvar for skip. Ved endringslov 21. desember 2007 nr. 128 er det vedtatt en ny § 186 i sjøloven som oppstiller en forsikringsplikt for skade som kan oppstå i forbindelse med utslipp av bunkersolje. Bestemmelsen er en del av gjennomføringen av Bunkerskonvensjonen og trer i kraft 21. november 2008. Det pågår for øvrig et arbeid om gjennomføring av ulike IMO konvensjoner om plikt til å ha forsikring for passasjerskader, vrakfjerning og skader som oppstår i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer. Disse bestemmelsene vil bli gjennomført i sjøloven. Frivillige forsikringsordninger omfattes naturligvis ikke av straffebudet.

Den tredje typen overtredelse i nr. 1 gjelder forbud mot *bruk* av skip som ikke er registrert, merket eller forsikret. Skip som etter sjøloven skal anses som norsk er registreringspliktige over en viss størrelse og det følger forutsetningsvis av lovens bestemmelser at det ikke er tillat å benytte et uregistrert skip. Noe uttrykkelig forbud mot bruk er imidlertid ikke oppstilt i sjøloven. Når det gjelder brudd på plikten til å ha gyldig sertifikat utstedt etter Ansvarskonvensjonen, oppstiller imidlertid lovgivningen et forbud mot å føre norsk flagg, jf. sjøloven § 197 første ledd tredje punktum. Et tilsvarende forbud er oppstilt i sjøloven § 186 (i kraft fra 21. november 2008).

Departementet mener det er behov for å videreføre straffetrusselen i § 419 nr. 1 i spesiallovgivningen. Bestemmelsene om registrering, merking og pliktige

forsikringsordninger skal ivareta viktige allmenne hensyn og kreditorinteresser, og både myndigheter, finansinstitusjoner, oppdragsgivere, andre aktører i skipsfarten og allmennheten for øvrig er avhengig av at registrerings- og forsikringsforhold er i orden. Er de ikke det, kan konsekvensene for tredjepart eller samfunnet bli betydelige økonomisk sett. Samtidig vil skip som er unndratt fra registrering også medføre at det offentlige ikke uten videre vil være oppmerksomme på dets eksistens og offentlig tilsyn ikke bli utført, noe som også vil kunne true liv, helse og miljø.

Når det gjelder hvor bestemmelsen bør plasseres i regelverket, vil *sjøloven* være mest naturlig. NIS-loven har en straffetrussel i § 11 som sanksjonerer brudd på § 4 om fartsområder og § 9 annet ledd, som anses som tilstrekkelig for brudd på loven. I NIS-loven foreslås det for øvrig å innføre et *vesentlighetskriterium* samt at skyldkravet også rammer *grov uaktsomhet* for å oppnå en mer effektiv sanksjonering av straffebudet. Deltakerloven har også en straffetrussel i § 31 som departementet legger til grunn vil være dekkende behovet for straffesanksjonering ved brudd på regler om registrering og merking av fiskefartøy.

Departementet mener det bør innføres et *vesentlighetskriterium* i den nye bestemmelsen for å markere at ikke ethvert brudd på for eksempel regler om registrering av skip er straffbart. I vesentlighetsvurderingen bør det ses hen til omfanget og virkningen av overtredelsen som er begått og i hvilken grad samfunnets eller en tredjeparts økonomiske interesser er satt i fare. Unnlatelse av å registrere skipet overhodet eller ta et registreringspliktig skip i bruk bør normalt måtte anses som en vesentlig overtredelse. Likeledes vil unnlatelse av å melde fra om eierskifte innen fristen i § 13 annet ledd lett anses som en vesentlig overtredelse. Når det gjelder brudd på forsikringsplikten bør det etter departementets syn mindre til for at vesentlighetskriteriet oppfylles. Utgiftene ved for eksempel oljesøl vil kunne bli enorme og tegning av forsikring er et viktig element i fordelingen av den økonomiske risikoen.

Bestemmelsen i nr. 2 setter trussel om straff for den som uberettiget anbringer, fjerner, endrer eller skjuler nasjonalitets- eller registreringsmerker på et registrert skip. "Registreringsmerke" vil si kjenningssignal, IMO-nummer eller fiskerimerke. *Kjenningssignal* er en identifisering av skipet som samtidig viser tilknytning til flaggstaten. I Norge består kjenningssignalet av en kombinasjon av bokstaver og tall eller bare bokstaver, avhengig av om skipet er registreringspliktig eller ikke og om det er registrert i NIS eller NOR. I henhold til § 14 i forskrift 26. juli 1994 nr. 749 om måling av fartøyer skal kjenningssignalet merkes varig om bord i en fast konstruksjonsdel ved innhugging, påsveising eller kjøring. Forskriften er gitt i medhold av skipssikkerhetsloven § 10. Det fremgår av forskrift 27. juni 2002 nr. 754 om skips navn, kjenningssignal og hjemsted mv § 6, at kjenningssignalet tildeles av Sjøfartsdirektoratet og skal "beholdes uendret så lenge skipet ikke er gått tapt, hugget opp eller ikke lenger er å anse som norsk". Forskriften gir utfyllende bestemmelser til *sjøloven* § 9 som bare er en fullmaktsbestemmelse. Selges skipet til utlandet skal kjenningssignalet uthugges ved at en strek hugges over signalet.

IMO-nummer er en unik identifisering av skipet som formidles av IMO til flaggstaten ved nybygg og som i Norge tildeles av Sjøfartsdirektoratet, jf. § 6 i forskrift 27. juni 2002 nr. 754. IMO nummeret skal merkes som kjenningssignalet og plasseres i kjenningssignalet umiddelbare nærhet jf. § 14 i forskrift 26. juli 1994 nr. 749. IMO-nummeret skal beholdes i hele skipets levetid og slettes ikke selv om skipet selges til utlandet. For *fiskerimerke* gjelder forskrift 22. februar 1950 nr. 1 om merking av fiske- og fangstfarkoster.

Uttrykket "nasjonalitetsmerke" benyttes ikke i sjøloven eller forskriftene. Imidlertid skal skipets *hjemsted* være påført på skroget og vil på den måten indikere skipets nasjonalitet, jf. § 10 i forskrift 27. juni 2002 nr. 754. Ellers vil nasjonaliteten fremgå av nasjonalitetsbeviset, men det kan ikke betraktes som et nasjonalitetsmerke.

Straffetrusselen i nr. 2 rammer overtredelse av forskriften.

Straffetrusselen i nr. 1 omfatter i prinsippet også straffetrusselen i nr. 2, men presiserer for det første gjerningsbeskrivelsen og rammer for det andre kun *merkingen av registrerte skip*. "Uberettiget" vil forholdet være om merking skjer i strid med sjøloven og forskriftenes fremgangsmåte for merking, for eksempel om et uriktig kjenningssignal hugges inn, om hjemstedet fjernes fra skroget etc. Dersom et kjenningssignal hugges inn til tross for at skipet ikke er registrert, rammes overtredelsen av nr. 1. Se for øvrig straffetrusselen i § 423 annet ledd om uberettiget føring av flagg eller nasjonalitetsmerke.

Departementet mener også at det materielle innhold i nr. 2 bør videreføres. Som redegjort for i høringsbrevet foreslås straffebestemmelsene oppbygget etter samme systematikk som skipssikkerhetsloven kapittel 10 ved å vise til pliktbestemmelsene som er overtrådt. I sjøloven § 506 foreslås nytt første ledd bokstav a og b som setter trussel om straff for henholdsvis vesentlig overtredelse av forskrifter gitt i medhold av § 9 om kjenningssignal og merking og bestemmelsene i kapittel 2 om registrering. Overtredelse av § 9 vil innebære at den som uberettiget anbringer, fjerner, endrer eller skjuler registreringsmerke vil rammes av straffetrusselen. Ved at bestemmelsen plasseres i sjøloven vil overtredelse av bestemmelser om merking av *fiskefartøy* ikke omfattes, men rammes likevel som nevnt av straffetrusselen i deltakerloven § 31.

Det foreslås som sagt innført et vesentlighetskriterium, og at forsettlig eller grovt uaktsomme handlinger rammes av straffebudet. Videre foreslås det at straffebudet retter seg mot enhver (jf. uttrykket "den som..."), men det vil i praksis rettes mot personer i rederiet, eieren eller skipsføreren. Departementet mener en øvre strafferamme på 6 måneder er tilstrekkelig for de groveste overtredelser av denne delen av regelverket. Bøter overfor foretaket må i de fleste tilfellene være den mest effektive sanksjonsformen, men boten bør være såpass høy at den har en preventiv effekt, noe som kan innebære en heving av bøtenivået i dag.

Brudd på bestemmelsene i §§ 186 og 197 om pliktig forsikring eller annen sikkerhetsstillelse foreslås videreført som nytt femte ledd i § 506.

Bestemmelsen i nr. 3 setter trussel om straff for den som ikke etterkommer departementets pålegg om å oppnevne bestyrende reder som nevnt i sjøloven § 3. Denne bestemmelsen slår fast at et når eieren av norsk skip er en enkeltperson som ikke har bopel i Norge, skal vedkommende oppnevne en representant som oppfyller vilkårene for å være bestyrende reder, jf. sjøloven § 103. Nærings- og handelsdepartementet kan sette en frist for oppnevning og om nødvendig bestemme at skipet ikke skal anses som norsk dersom oppnevningen ikke skjer innen fristen. Om representantens fullmakt senere bringes til opphør uten at eieren oppnevner en ny representant innen fristen i sjøloven § 13 annet ledd, er det tvilsomt om forholdet rammes av nr. 3 ettersom et ”pålegg” fra departementet ikke vil være gitt. Forholdet vil i så fall kunne betraktes som en overtredelse av registreringsbestemmelsene og rammes av straffetrusselen i nr. 1. Unnlatelse av å melde fra om endring vedrørende hvem som er bestyrende reder innen fristen i § 13 annet ledd vil for øvrig kunne medføre at skipet slettes fra skipsregistrene, jf. sjøloven § 28.

Dersom eieren ikke oppnevner en bestyrende reder innen fristen, er det etter departementets oppfatning tilstrekkelig reaksjon å nekte at skipet blir registrert. Det er ikke i tillegg behov for å sanksjonere overtredelsen med straff.

Annet ledd setter trussel om straff overfor den som i henhold til sjømannsloven eller sjøloven unnlater å ha om bord nødvendige skipsdokumenter eller kopier av de nevnte lovene, forskrifter eller tariffavtaler. Uttrykket ”skipspapirer” som i dag utstedes i medhold av sjøloven gjelder først og fremst sertifikat i henhold til Ansvarskonvensjonen 1992 (jf. sjøloven § 197) og nasjonalitetsbevis (jf. sjøloven § 5). I tillegg vil sertifikat utstedes i henhold til Bunkerskonvensjonen 2001 (jf. sjøloven § 186) fra november 2008. Et skip som ikke har gyldig sertifikat i henhold til Ansvarskonvensjonen 1992 og som heller ikke har forsikring eller annen sikkerhet, kan holdes tilbake av Sjøfartsdirektoratet eller nektes adgang til havn, jf. sjøloven § 199. Unnlatelse av å ha nasjonalitetsbevis om bord gir ikke tilsynet tilsvarende rett til å gripe inn.

Det utstedes ingen ”skipspapirer” etter sjømannsloven i dag som er pliktige til å ha om bord, men Regjeringen har i Ot.prp. nr. 70 (2007-2008) foreslått inntatt en bestemmelse i § 55 om at skip over en viss størrelse skal ha et sertifikat for arbeids- og levevilkår om bord. Ingen straffetrussel er knyttet opp til verken denne eller de øvrige lovforslagene i proposisjonen, men et skip som ikke har slikt sertifikat kan holdes tilbake i havn. Sertifikatet vil imidlertid også være utstedt i medhold av skipssikkerhetsloven slik at dens straffetrusler i kapittel 10 kan anvendes for skip som ikke har gyldig sertifikat for arbeids- og levevilkår. For nærmere omtale av sertifikatet, se Ot.prp. nr. 70 (2007-2008)s. 30.

De aller fleste skipsdokumenter som utstedes av det offentlige eller som føres om bord, skjer nå medhold av skipssikkerhetsloven. Som eksempel kan nevnes målebrev, fartssertifikat, bemanningsoppgave, sikkerhetsstyringssertifikat, helseerklæring, personlige sertifikater, ulike skipsdagbøker m.v. Unnlatelse av å ha gyldige sertifikater

om bord kan rammes av skipssikkerhetslovens straffetrusler i kapittel 10, og er som nevnt grunnlag for å holde skipet tilbake i havn etter § 52.

Det er viktig at skipsdokumenter så som sertifikater, nasjonalitetsbevis m.v. oppbevares om bord for på den måte å effektivisere tilsynet av skipet, samt kunne dokumentere at forhold er i orden overfor andre interessenter i skipet. Departementet foreslår en delvis videreføring av annet ledd, men foreslår å innskrenke straffetrusselen til gjelde brudd på plikten til å ha gyldige sertifikater utstedt i medhold av §§ 186 og 197.

Departementet har vurdert å innta en straffetrussel for overtredelse av § 5 om nasjonalitetsbevis, men har foreløpig ikke funnet det nødvendig. Nasjonalitetsbeviset viser tilknytningen til riket og er et svært viktig dokument knyttet til skipet. Imidlertid vil fravær av nasjonalitetsbevis som regel også være kombinert med fravær av andre sertifikater som skal utstedes i medhold av skipssikkerhetsloven ettersom nasjonalitetsbeviset er et av dokumentasjonsgrunnlagene for utstedelse av disse. Straffetrusselen § 59 bokstav c kommer til anvendelse om skipet ikke har gyldige sertifikater om bord.

Om nasjonalitetsbevis overhodet ikke er utstedt vil skipet heller ikke være registrert slik at overtredelsen vil rammes av straffetrusselen i nr. 1, som foreslås videreført som nytt første ledd bokstav b i § 506.

Selv om det er viktig at skipet har tilgang til relevante internasjonale konvensjoner så vel som nasjonalt regelverk og tariffavtaler, ser ikke departementet at det i dag er behov for at samfunnet skal reagere med straff overfor et skip som ikke har relevant regelverk om bord.

Forslag:

Bestemmelsen i nr. 1 og 2 foreslås videreført i sjøloven § 506 som nytt første ledd bokstav a og b. Bestemmelsen i nr. 3 foreslås ikke videreført. Annet ledd foreslås delvis videreført i sjøloven § 506 som nytt femte ledd.

§ 420 (Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170.)

§ 421 Den som forsettlig unnlater å tiltre eller forlater eller unnlater å vende tilbake til tjeneste ombord på skip, straffes med bøter eller fengsel inntil 3 måneder.

Når den skyldige burde forstå at betydelig formuestap ville bli voldt eller at det ville oppstå fare for skipet, er straffen bøter eller fengsel inntil 6 måneder.

Offentlig påtale av forseelse som nevnt i første ledd finner bare sted etter fornærmedes begjæring.

Beskrivelse og vurdering:

Bestemmelsen setter trussel om straff overfor den som ikke tiltrer, eller forlater eller unnlater å vende tilbake til tjeneste i rett tid. Sjømannsloven § 39 annet ledd slår fast at en sjømann som er forhindret fra å komme om bord uten opphold skal underrette skipsføreren. Første ledd omhandler det man tidligere betegnet som ”simpler rømning”. Annet ledd gjelder ”kvalifisert rømning”, det vil si tilfeller hvor vedkommende burde forstå at betydelig formuestap ville bli voldt ved fraværet. Strafferammen er i slike tilfeller forhøyet til 6 måneder. Bestemmelsen må ses i sammenheng med straffetrusselen i § 426 nr. 2 som er rettet mot en sjømann som forsømmer å melde forfall som hindrer ham i å komme om bord til rett tid.

Tidligere var det et større problem at sjøfolk ikke møtte om bord til riktig tid, noe som også påførte rederiene økonomiske tap, men dette problemet er nå vesentlig redusert. Både på denne bakgrunn, samt at handlingens karakter etter departementets oppfatning ikke er av en slik art at samfunnet bør reagere med straff, foreslås det ikke å videreføre straffetrusselen i spesiallovgivningen. Dersom en sjømann ikke møter til tjenesten til avtalt tid vil reaksjoner fra rederi/arbeidsgiver være en mer effektiv og adekvat sanksjonsform enn straff. Tap som påføres rederiet som følge av forsømmelsen vil også kunne danne grunnlag for et erstatningsrettslig krav overfor sjømannen.

Forslag:

Bestemmelsen foreslås ikke videreført.

§ 422 (Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170.)

§ 423 Fører av skip som uberettiget driver fraktfart mellom steder på den norske kyst, straffes med bøter eller med fengsel inntil 3 måneder.

Fører av skip som uberettiget fører et norsk flagg eller annet norsk nasjonalitetsmerke, eller i norsk farvann fører noe flagg eller nasjonalitetsmerke som han ikke er berettiget til, straffes med bøter eller med fengsel inntil 1 år.

Beskrivelse og vurdering:

Bestemmelsen setter trussel om straff overfor fører av skip som uberettiget driver fraktfart eller uberettiget fører norsk flagg eller nasjonalitetsmerke eller i norsk farvann fører et flagg vedkommende ikke er berettiget til.

Første ledd gjelder uberettiget fraktfart. ”Uberettiget” vil forholdet være om det utøves befordring selv offentlige vilkår for å drive fraktfart ikke er oppfylt, eller forbud mot befordring er overtrådt. Det er brudd på regler om fraktfart som sådan som rammes av straffebudet, og ikke brudd på andre bestemmelser som medfører at skipet ikke har rett til å seile, eksempelvis den som fører et skip uten gyldige sertifikater eller går til sjøs med et tilbakeholdt skip. Slike brudd rammes av skipssikkerhetsloven § 59 bokstav c og § 67.

Mens regelmessig frakt av *passasjerer* i Norge som hovedregel krever konsesjon etter lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven) § 7, er det ikke noe krav til konsesjon for frakt av *gods* til sjøs. NIS-loven oppstiller et forbud for skip som er registrert i registeret til å føre last eller passasjerer mellom norske havner eller å gå i fast rute med passasjerer mellom norsk og utenlandsk havn, jf. § 4. Når det gjelder konsesjon for å drive fiske reguleres dette av deltakerloven, som inneholder en straffetrussel i § 31.

Yrkestransportloven inneholder en bestemmelse om straff i § 41 som departementet legger til grunn dekker behovet for straffetrussel overfor den som frakter passasjerer uten konsesjon. NIS-loven inneholder på sin side en straffetrussel i § 11 overfor den som ikke overholder fartsområdebestemmelsene i § 4. Det er på denne bakgrunn vanskelig å se behovet for å opprettholde straffetrusselen i § 423 første ledd.

Første del av *annet ledd* retter seg mot en fører av skip som er uberettiget til å føre *norsk flagg* eller *nasjonalitetsmerke*, men som likevel gjør det. Overtredelsen kan straffesanksjoneres også utenfor norsk territorialfarvann. Sjøloven § 5 første ledd slår fast at norske skip har rett til å føre norsk flagg. Kongen har ikke gitt forskrifter som tillater andre skip enn norske å føre norsk flagg eller nærmere bestemmelser om flaggføring. Som nevnt i kommentaren til § 419 nr. 2 benyttes ikke begrepet "nasjonalitetsmerke" i sjøloven eller forskriftene, men annet ledd kan ramme den som påfører skroget et norsk hjemsted når skipet er registrert i en annen stat. "Uberettiget" bruk vil for eksempel foreligge om skipet er registrert i en annen stats skipsregister eller om skipet ikke har gyldig sertifikat utstedt etter Ansvarskonvensjonen 1992, jf. sjøloven § 197 første ledd tredje punktum, men likevel fører norsk flagg. Om et skip fører to flagg eller flere og benytter de etter forgodtbefinnende, vil det for øvrig innebære at skipet kan anses som statsløst, jf. Havrettstraktatens artikkel 92 nr. 2.

Det er ikke noe forbud i lovgivningen mot at et skip som må anses som norsk, men som har unnlatt å registrere det i skipsregistrene, fører norsk flagg. Det er heller ikke et uttrykkelig vilkår at nasjonalitetsbevis skal være utstedt før flagget tas i bruk, men skipet vil på den annen side heller ikke ha utstedt sertifikater slik at det kan seile på lovlig vis. Bruk av norsk flagg vil i slike tilfeller neppe kunne anses som uberettiget. For øvrig kan ikke-registreringspliktige skip som må anses som norsk, for eksempel fritidsbåter, føre norsk flagg med mindre fartøyet er registrert i en annen stats skipsregister.

Andre del av *annet ledd* gjelder uberettiget bruk av *hvilket som helst flagg* eller *nasjonalitetsmerke* innenfor "norsk farvann", noe som må forstås som *norsk territorialfarvann*. Straffetrusselen rammer både et norsk eller utenlandsk skip som fører en annen stats flagg eller nasjonalitetsmerke uten å ha rett til det.

Etter departementets oppfatning er det gode grunner for å videreføre straffetrusselen i annet ledd. Å seile under falsk flagg gjøres som regel for å føre myndigheter, kreditorer

eller andre panthavere bak lyset for på den måte unndra seg kontroll, oppbringelse, arrest eller lignende, og gjerne for å skjule skipets virkelige identitet. Særlig i forbindelse med ulovlig fiske har denne type overtredelser funnet sted.

I sjøloven § 506 foreslås inntatt et nytt første ledd bokstav c som viderefører det materielle innhold i annet ledd. Som redegjort for i høringsbrevet er straffebestemmelsene foreslått oppbygget etter samme systematikk som skipssikkerhetsloven kapittel 10 ved å vise til pliktbestemmelsene som er overtrådt. Departementet har imidlertid funnet systematikken vanskelig ved denne bestemmelsen på grunn av fravær av utfyllende regler om flaggføring, ikke minst for utenlandske skip i norsk territorialfarvann. Annet ledd foreslås derfor videreført med sitt nåværende innhold. Uttrykket "nasjonalitetsmerke" foreslås imidlertid erstattet og utvidet med en videre gjerningsbeskrivelse. Det foreslås i stedet at den som "på annen måte utgir skipet for å være norsk" eller som "på annen måte utgir skipet for å ha en annen enn sin virkelige nasjonalitet", rammes av straffetrusselen.

Det foreslås at forsettlig eller grovt uaktsomme handlinger rammes av straffebudet. Videre foreslås det at straffebudet retter seg mot enhver (jf. uttrykket "den som..."). Selv om også personer i rederiet eller eieren således vil rammes, vil den primært rettes mot skipsføreren. Nåværende strafferamme på 1 år synes noe høyt og departementet tror en øvre strafferamme på 6 måneder er tilstrekkelig også for de groveste overtredelsene. Det legges likevel til grunn at bøter i de fleste tilfeller vil være en effektiv og adekvat reaksjon.

Forslag:

Bestemmelsen i *første ledd* foreslås ikke videreført. Bestemmelsen i *annet ledd* foreslås videreført i sjøloven § 506 som nytt første ledd bokstav c.

§ 424 (Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170.)

§ 425 Fører av skip som uten skjellig grunn foretar eller tilsteder andre å foreta noen handling, hvorved skip eller last utsettes for oppbringelse eller beslagleggelse, straffes med bøter eller med fengsel inntil 6 måneder.

På samme måte straffes enhver medfarende som uten tillatelse fra skipets fører foretar sådan handling som nevnt i første ledd.

Offentlig påtale finner bare sted etter fornærmedes begjæring.

Beskrivelse og vurdering:

Første ledd rammer en skipsfører som uten skjellig grunn foretar eller påvirker andre til en handling som gjør at et skip eller last blir oppbrakt eller beslaglagt. "Oppbrakt eller beslaglagt" tar sikte på oppbringelse av kystvakten, tilbakehold eller arrest. Som eksempel kan tenkes at unnlatelse av å følge ordre fra kystvakten medfører at skipet

blir oppbrakt eller at nektelse av havnestatskontroll medfører tilbakehold i havn. Likeledes vil unnlatelse fra skipsførerens side til å utbetale fordringer som han har fått ansvar for og som medfører arrest i skipet eller tilbakehold, etter omstendighetene også kunne rammes av første ledd.

Annet ledd rammer enhver medfarende, herunder passasjerer, som uten tillatelse fra skipets fører foretar en handling som nevnt i første ledd. "Uten tillatelse" vil etter omstendighetene kunne omfatte brudd på prosedyrer så vel som unnlatelse av å følge direkte ordre fra skipsføreren. Tillatelsen kan være gitt stilltiende.

Etter departementets syn er ikke straff et egnet reaksjonsmiddel mot de handlinger som bestemmelsen i § 425 gjelder. Rederi/arbeidsgiver vil kunne gå til arbeidsrettslige skritt overfor en skipsfører eller mannskapet eller kreve erstatning for tap som oppstår som følge av feilen eller tjenesteforsømmelsen. Tap som påføres som følge av handlinger av en passasjer, jf. annet ledd, vil også kunne kreves erstattet etter erstatningsrettslige regler. Departementet er heller ikke kjent med at straffebudet har vært anvendt i praksis eller at denne type handlinger representerer et problem i praksis som tilsier at straffebudet bør videreføres i spesiallovgivningen.

Forslag:

Bestemmelsen foreslås ikke videreført.

§ 425a Med bøter eller fengsel inntil 3 måneder straffes den som forsettlig eller uaktsomt fører fartøy urettmessig inn i en sone som er opprettet for å beskytte midlertidige eller faste anlegg eller innretninger for undersøkelse etter eller utnyttning, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster.

Beskrivelse og vurdering:

Bestemmelsen setter trussel om straff overfor den som urettmessig fører et fartøy inn i sikkerhetssonen til en offshore installasjon. Bestemmelsen rammer norske så vel som utenlandske skip. Petroleumsloven § 9-4 oppstiller et forbud mot at uvedkommende fartøy går inn i en sikkerhetssone uten tillatelse. Forsettlig eller uaktsom overtredelse av loven er straffesanksjonert i § 10-17. "Urettmessig" vil forholdet i prinsippet være om man går inn i sikkerhetssonen uten tillatelse fra vedkommende offshore installasjon. Videre inneholder skipssikkerhetsloven § 60 og 61 trussel om straff for uaktsom navigering, noe det etter omstendighetene vil kunne være dersom man går inn i sikkerhetssonen uten klarering. For mindre alvorlige overtredelser av bestemmelsen vil overtredelsesgebyr være et egnet sanksjonsmiddel overfor skipsføreren, jf. § 55 annet ledd.

Etter departementets syn er straffetrusselen i § 425a overflødig etter vedtakelsen av petroleumsloven og skipssikkerhetsloven.

Forslag:

Bestemmelsen omfattes av petroleumsloven og skipssikkerhetsloven og behøver ikke videreføres i spesiallovgivningen.

§ 426 Med bøter eller under særdeles skjerpende omstendigheter med fengsel inntil 3 måneder straffes underordnet på norsk skip:

1. når han unnlater å tiltre tjenesten i rett tid, går fra borde uten å ha rett til det eller ikke kommer tilbake i rett tid etter å ha vært i land,
2. når han forsømmer å melde forfall som hindrer ham i å komme ombord i rett tid,
3. når han volder skade eller fare ved forsømmelse i tjenesten,
4. når han ødsler bort proviant eller behandler den på annen utilbørlig måte,
5. når han lar uvedkommende holde seg skjult ombord eller mot forbud lar noen komme ombord,
6. når han ulovlig bringer sterke drikker eller annet ombord,
7. når han oppfører seg usømmelig mot en overordnet eller ikke etterkommer ordrer som han mottar i tjenesten, eller
8. når han innlater seg i slagsmål eller på annen måte gjør brudd på ordenen ombord.

Offentlig påtale finner bare sted etter begjæring fra skipets fører eller reder.

Beskrivelse og vurdering:

Bestemmelsen retter seg mot "underordnet" på norske skip, det vil si hele mannskapet bortsett fra skipsføreren. Straffetrukslene i nr. 1-8 tilsvare overtredeiser som etter sjømannsloven tidligere kunne straffes med disiplinærbot. Sjømannsloven ble i 1985 endret slik at ordningen med disiplinærbot ble avviklet.

Bestemmelsene i *nr. 1 og 2* omhandler tematisk sett de samme forhold som nevnt i § 421, men ble ved lovrevisjonen i 1963 plassert i § 426 for å harmonisere med den daværende disiplinærbotbestemmelsen i sjømannsloven 1953, § 63. I følge forarbeidene til bestemmelsen i nr. 1 gjelder straffebudet tilfeller hvor en sjømann ikke er ikke er klar over at fraværet vil kunne bringe ansettelsesforholdet til opphør. Fra rettspraksis vises til Rt. 1955 s. 910 og Rt. 1966 s. 1295. Som nevnt i kommentarene til § 421 mener departementet det ikke lenger er grunn til å sette trussel om straff for de forhold som nr. 1 og 2 omhandler og at reaksjoner fra rederi/arbeidsgiver er mer egnede sanksjonsformer.

Forsømmelser som følger av gjerningsbeskrivelsen i *nr. 3* er etter departementets syn overflødig etter vedtakelsen av skipssikkerhetsloven § 61. Se kommentarene til § 310.

Straffetrukselen i *nr. 4* er etter departementets syn åpenbart ikke lenger nødvendig å videreføre. Reaksjoner fra rederi/arbeidsgiver vil være tilstrekkelig sanksjon også for denne type handlinger.

Bestemmelsen i *nr. 5* setter trussel om straff for den som skjuler en blindpassasjerer om bord, eller hindrer at uvedkommende får adgang om bord. "Uvedkommende" behøver ikke nødvendigvis å være en blindpassasjer, og rammer en sjømann som lar at enhver som ikke har lovlig ærend på skipet komme om bord. Bestemmelsen rammer mindre alvorlige overtredelser ettersom § 301 annet ledd, som har en strafferamme på 1 år, gjelder for en sjømann som medvirker til at blindpassasjerer kommer om bord eller holder seg skjult. § 301 er særlig aktuell når sjømannen mottar vederlag for sin medvirkning, mens *nr. 5* først og fremst gjelder tjenesteforsømmelse som ikke er økonomisk motivert.

Som nevnt i kommentarene til § 301 vil bestemmelsen omfattes av Straffekommisjonens utkast til ny straffelov § 26-11 om ulovlig inntrenging eller opphold, jf. § 32-15 om bedragerilignende overtredelser. Medvirkningsparagrafen i straffeloven 2005 § 15 (ikke i kraft) vil ramme en sjømann eller andre som medvirker til at blindpassasjerer eller andre uberettiget får adgang til skipet eller oppholder seg om bord. For øvrig inneholder straffeloven 2005 § 137 (ikke i kraft) en trussel om straff for den som transporterer, skjuler eller på annen måte medvirker til at personer som har begått terrorlignende handlinger unndrar seg straffeforfølgning. Etter departementets syn dekker § 15 og § 137 behovet for straffetrusler slik at det ikke er nødvendig med en selvstendig trussel om straff for den type overtredelse som rammes av *nr. 5*.

Bestemmelsen i *nr. 6* rammer overtredelse av sjømannsloven § 45 tredje ledd. Straffetrusselen mot å ta om bord sterke drikker er etter departementets syn ikke lenger nødvendig å sanksjonere med straff og reaksjoner fra rederiet/arbeidsgiver vil være en effektiv og adekvat sanksjonsform. Den som fører, eller forsøker å føre, et skip i alkoholpåvirket tilstand eller som overtrer påbudet om pliktmessig avhold fra alkohol, vil kunne straffes etter sjøloven §§ 143 og 144. Også fritids- og småbåtloven § 33 inneholder straffetrussel for føring av fartøy i alkoholpåvirket tilstand e.l.

Bestemmelsene i *nr. 7 og 8* setter trussel om straff for usømmelig opptreden mot overordnet, ordrenekt, slagsmål og brudd på ordensbestemmelser om bord. Den rammer overtredelse av sjømannsloven § 39 første ledd og § 43 første ledd. I motsetning til § 310 rammer bestemmelsen i *nr. 7* også ordrenekt som ikke fremkaller en faresituasjon. Som nevnt i kommentaren til § 310 vil ordrenekt eller unnlattelse av å følge prosedyrer kunne rammes av skipssikkerhetsloven § 61 tredje ledd bokstav a om brudd på plikten til å medvirke til sikker drift av skipet. Etter departementets oppfatning vil denne straffetrusselen være tilstrekkelig sanksjonshjemmel for ordrenekt o.l. Ordrenekt som ikke er relatert til sikker drift av skipet vil således ikke være straffbart. Når det gjelder "usømmelig" opptreden vises til kommentarene til § 308 første ledd *nr. 2*. Som redegjort for der vil en del former for diskriminering rammes av gjeldende straffetrusler, og departementet ser ikke behov for å straffesanksjonere opptreden som må karakteriseres som "usømmelig" utover disse. "Slagsmål" vil etter sin natur gjerne innebære legemsfornærmelse eller legemsbeskadigelse, som vil rammes av straffelovens bestemmelser. Både når det gjelder ordrenekt, usømmelig

opptreden overfor en overordnet og øvrige brudd på ordensreglementet om bord, vil adekvate tiltak fra rederi/arbeidsgiver være en effektiv og adekvat reaksjonsform.

Gjennomgangen ovenfor viser at det etter departements syn ikke er nødvendig å videreføre noen av straffetrukslene i § 426. Selv om straffebudet nok har hatt en viss preventiv effekt for å opprettholde disiplin og orden om bord vil i dag den mest effektive sanksjonsformen for de tjenestebruddene som er oppramset i bestemmelsen være arbeidsrettslige reaksjoner fra rederi/arbeidsgiver, eventuelt i kombinasjon med erstatning for tap som følge av feil eller forsømmelse. Slike reaksjoner må også anses som adekvate i dag slik at det ikke i tillegg skulle være sterke grunner til også å ilegge straff.

Forslag:

Bestemmelsen foreslås ikke videreført.

§ 427 (Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170.)