



Hvem har egentlig ansvaret for skipssikkerheten?

Terje Hernes Pettersen

Advokat, Norsk Sjømannsforbund

Tema for presentasjonen

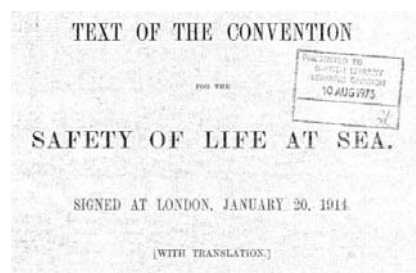
- Utviklingstrekk
- Plikter etter skipssikkerhetsloven
- Ansvar etter skipssikkerhetsloven
- Sammenhenger mellom plikter og ansvar i loven
- Hvordan viser praksis om ansvar ?
- Har skipsfarten en kulturutfordring ?
- Hva kan gjøres?

Sjøfartsloven 1860, sjøfartsloven 1893 og Sjødyktighetsloven 1903

Skipsføreren var alene ansvarlig for sikkerheten om bord



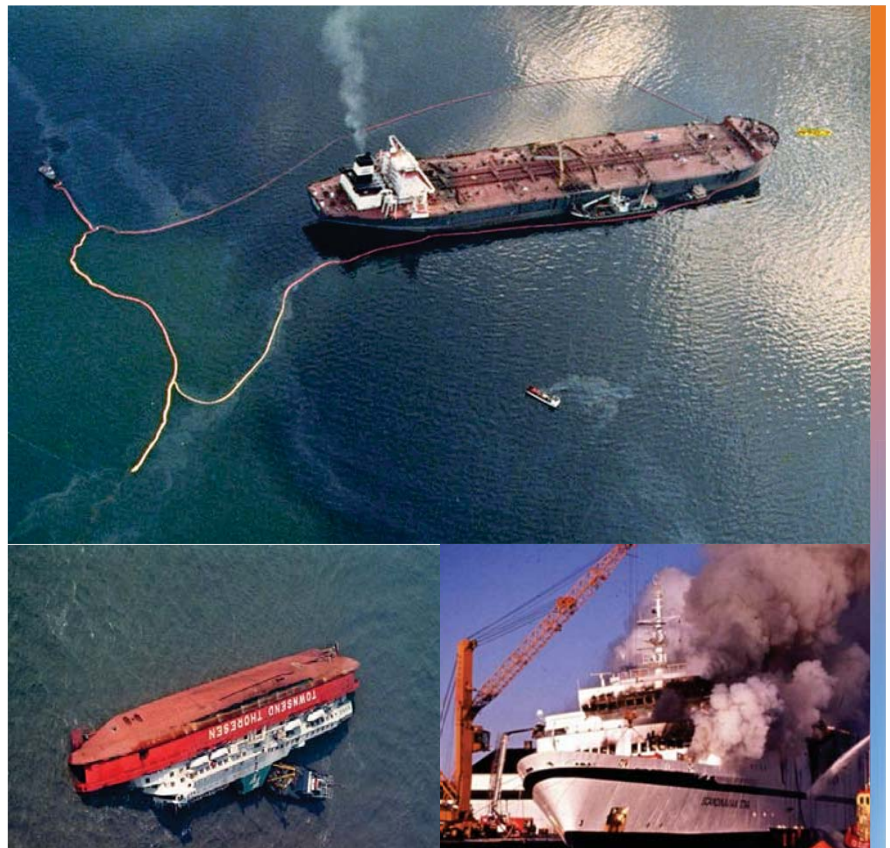
Internasjonalt: Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS),
IMO



Gradvis fokus mot systemer og ledelse

Inquiry Herald of Free Enterprise, 1987:

- "The Board of Directors did not appreciate their responsibility for the safe management of their ships. The directors did not have any proper comprehension of what their duties were.
- From top to bottom the body corporate was infected with the disease of sloppiness."



IMO vedtar ISM-koden – i kraft 1998/2002



Skipssikkerhetsloven 2007 - forarbeider om sikkerhetsstyring

NOU 2005:12 På rett kjøp / Ot.prp. nr. 87 Skipssikkerhetsloven:

- «Sikkerhetsstyring er en viktig bærebjelke i lovens opplegg for å oppnå nødvendig sikkerhet.»
- «Betydningen av at sikkerhets- og miljøarbeidet i rederier etableres på en strukturert, systematisk og dokumenterbar måte, kan ikke understrekes sterkt nok.»
- «Departementet understreker også viktigheten av at den øverste ledelsen i rederiet prioriterer, påser og sørger for at sikkerhetsstyringssystemet for rederiet, så vel som det enkelte skip i rederiet, fungerer etter hensikten og kontinuerlig forbedres.»
- Krav er nedfelt i sikkerhetsstyringssystemer: Ssl. § 7



Skipssikkerhetsloven 2007 – ny tilnærming til plikter

- Innføring av plikter i tre nivåer
 - Påse-plikt
 - Sørge for-plikt
 - Medvirkningsplikt



Lovgiver uttalte om rederiets plikter:

«Når det gjelder den fremtidige reguleringen, finner utvalget det klart at **rederiet**, og ikke skipsfører, bør være det sentrale pliktsubjektet etter skipssikkerhetsloven.

Rederiet fremstår som det **naturlige ansvarssubjektet** i forhold til lovens bestemmelser.»

§ 6: Rederiets alminnelige plikter

Påse-plikt:

”Rederiet har en overordnet plikt til å påse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med ...loven, herunder at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, etterlever regelverket.

Sørge for-plikt:

Rederiet skal sørge for at lovens krav oppfylles, bortsett fra i tilfelle der skipsføreren i loven er gitt en selvstendig plikt til å sørge for dette. Rederiet skal sørge for at forholdene legges til rette for at alle de som har sitt arbeid om bord, har mulighet for å oppfylle sine forpliktelser etter loven.”

Skipsførerens sørge for-plikter

- § 12: sørge for forsvarlig lasting av skipet, jf. § 19
- § 14: sørge for forsvarlig navigering, jf. § 19
- § 15 (2): sørge for forsvarlig vakthold, jf. § 19
- § 16: sørge for at mannskapet gjør seg kjent med skipet og sine plikter, jf. § 19
- § 22: sørge for tilrettelegging av arbeidet, jf. § 29
- § 24: sørge for tilstrekkelig hvile, jf. § 29
- § 34: sørge for å varsle og iverksette tiltak ved fare for forurensning jf. § 37
- Sørge for forsvarlig behandling av skadelige stoffer, § 37
- Sørge for å føre dagbøker, §§ 19 og 37

25 April 2024

Skipsføreren medvirkningsplikter

Medvirkningsplikt til følgende:

- Drift og vedlikehold
- Sertifikater
- Bemanning
- Kvalifikasjonskrav
- Sikkerhetsinnretninger
- Legemidler
- Verne- og miljøarbeidet om bord
- Utrustning
- Beredskap (i forhold til forurensning)
- Gjennomføring av tilsyn – gi alle oppl./dokumenter

25 April 2024

Lovmotivene om påse-plikt og sørge for-plikt

«Selv om **skipsføreren** på enkelte områder blir det primære pliktsubjektet... og får en medvirkningsplikt på en rekke områder, vil rederiet alltid ha en **overordnet** og **kontinuerlig** plikt til å **påse** at de utsatte interesser beskyttes. Rederiet må derfor legge til rette for at skipsføreren **settes i stand til** å oppfylle sine plikter etter loven, for eksempel ved å sørge for å hyre inn tilstrekkelig og kompetent **mannskap**.»

«**Rederiet** kan ikke nøye seg med å legge forholdene til rette for at alle som har sitt arbeid om bord utfører sine plikter, men må **aktivt kontrollere** at dette faktisk blir gjort.»



Ansvar etter skipssikkerhetsloven

- Hva er ansvar? Juridisk og i dagligtale

Straff i skipssikkerhetsloven

- Avkriminalisering (overtredelsesgebyr)
- Vesentlighetskrav
- Forsett/grov uaktsomhet



7.10.2.11 Hvem bør straffes?



Lovmotivene: Sammenheng mellom plikter og straff

«Med rederiet som hovedpliktssubjekt etter skipssikkerhetsloven, **blir den som opptrer på vegne av rederiet** gjenstand for straffebestemmelsene i **større grad enn skipsfører og mannskap.**»

Med andre ord:

- Skulle være en klar sammenheng med at rederiet fikk tildelt de mest omfattende pliktene etter loven og konsekvensen i form av straffansvar ved brudd på pliktene.



Ansvar etter
skipssikkerhetsloven i
praksis

Skipper tiltalt etter dødsulykke

En 51 år gammel polsk kvinne druknet da lasteskipet «Nysand» gikk fra land. Nå må skipperen og styrelederen i rederiet møte i retten.



Tiltale reist mot Full City-mannskap

Statsadvokatene i Vestfold og Telemark har tiltalt kaptein og styrmann på Full City for brudd på forurensningsloven og skipssikkerhetsloven.



«Kvittholmen» etter kollisjonen i Mosjøen i mai i år. Foto: Kim Antonio Silarsen

Skipsfører blir tiltalt



Riksadvokaten har beordret tiltale mot vaksjefen på KNM Helge Ingstad

Kapteinen og skipslegen må møte i retten etter «koronaseilasen»: – Prinsipielt viktig sak



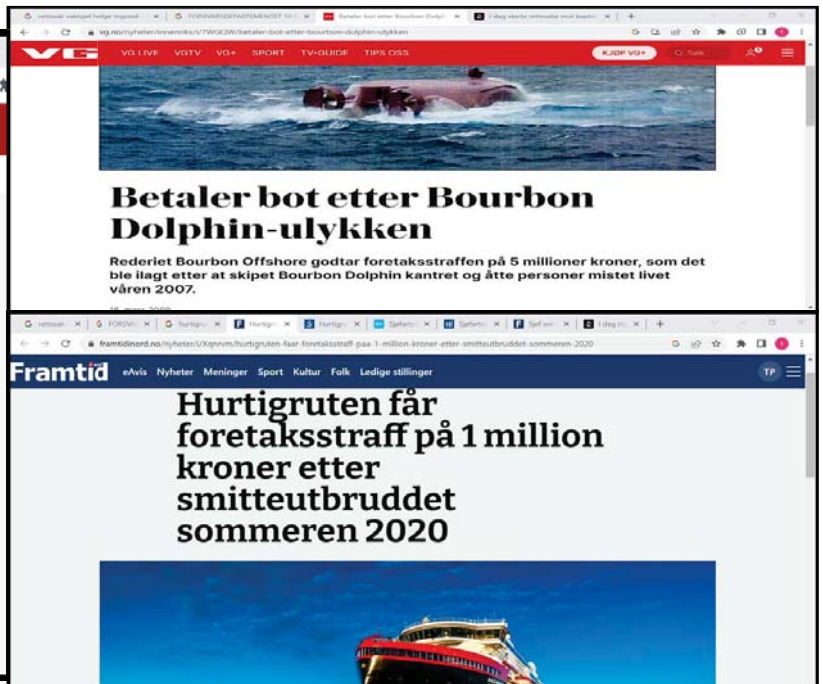
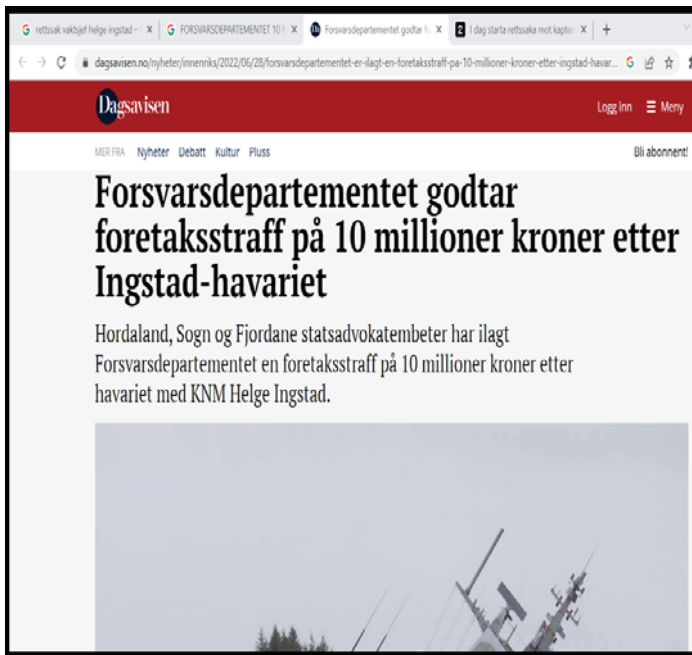
Straff mot enkeltpersoner

Forarbeidene til loven: større bruk av straff overfor rederier

- Er noen adm.dir. straffet?
- En noen styreleder straffet?
- En noen designated person straffet?
- En noen mannskapssjef eller kvalitetssjef straffet?

Signalet fra påtalemyndigheten: kun sjøfolk som skal straffes individuelt.

Foretaksstraff



Foretaksstraff – virker det?

- Egnert til «å styre adferd»?
- Har 10 mill i foretaksstraff mot FD noen betydning for Forsvarets oppfølging av Helge Ingstad-ulykken og dermed en «forebyggende» effekt?

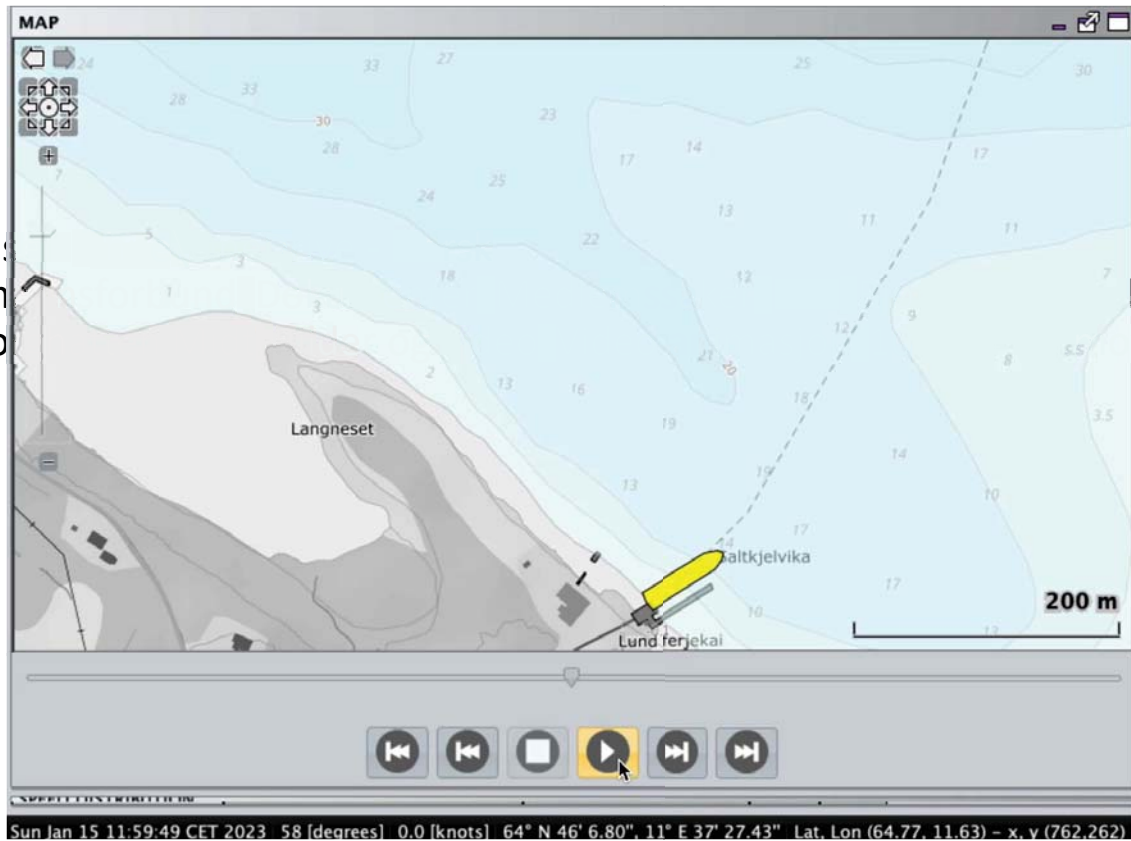
Oppsigelse pga. feil el forsømmelse av sjøfolk



The image is a screenshot of a web browser displaying a news article. The browser's address bar shows the URL: <https://emagasin-maritimlogg.timedia.no/aktuelt/rederiet-gjorde-feil-styrmann-fikk-skylda-6.560.994203.0c7a3d64f0>. The browser's tab bar includes several open tabs: 'Saker Saker Terje - ...', 'CRM', 'Brovingen', 'Huldt & Lillevik Rei...', 'kalkulator', 'maritimt.sesk.no', 'Symfoni Central Au...', and 'Saksregistrering LO'. The article's main headline is 'Rederiet gjorde feil, styrmann fikk skylda' in a large, bold, black font. Below the headline is a photograph of a middle-aged man with grey hair, wearing a dark jacket over a light-colored shirt. The photo is framed by blue left and right navigation arrows. The browser's top right corner features a 'Start på nytt for å oppdatere' button.

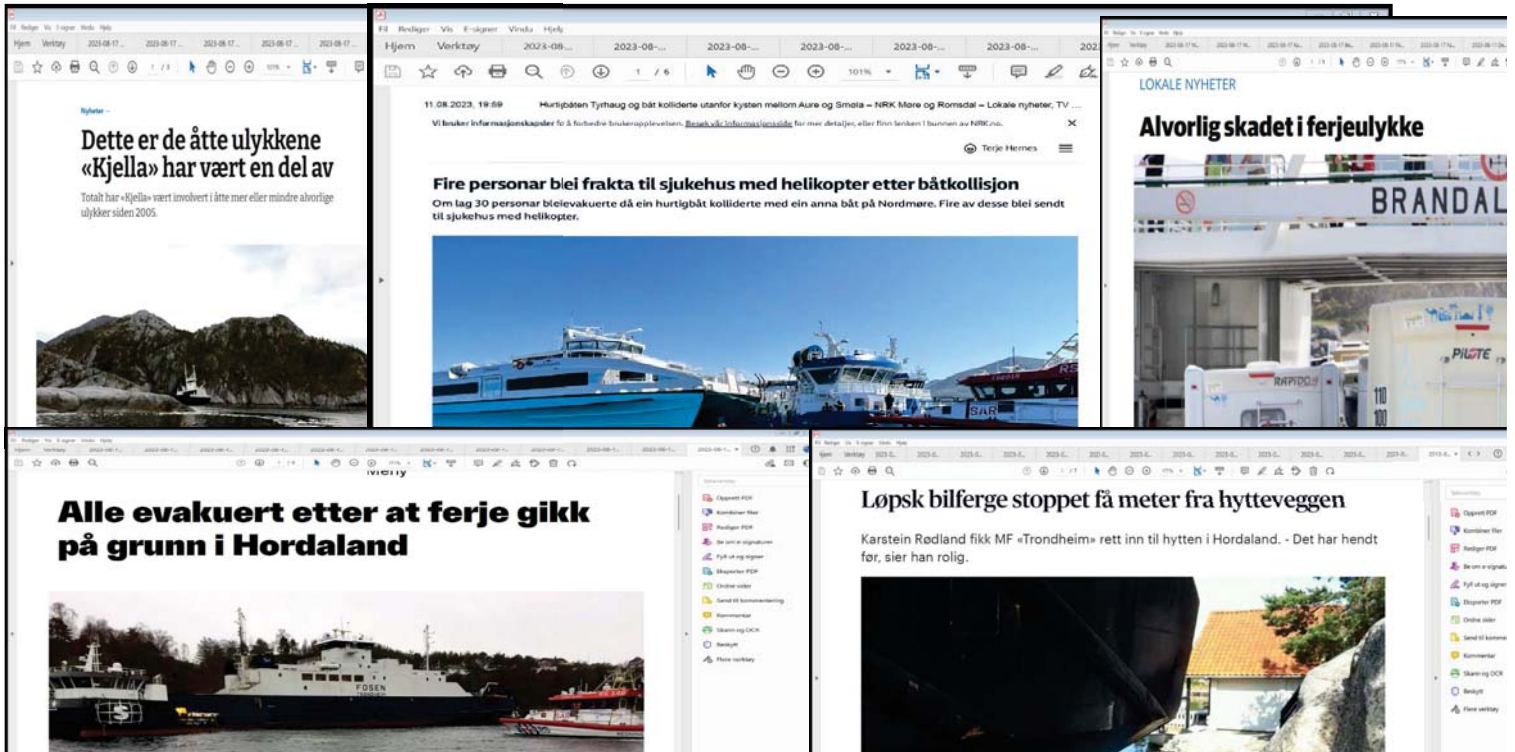
C:\U\...
Sjøm...
vs To...

bo
v



Illebefinnende – 5% av alle sjøulykker

25 ulykker siste 11 år med rederiet

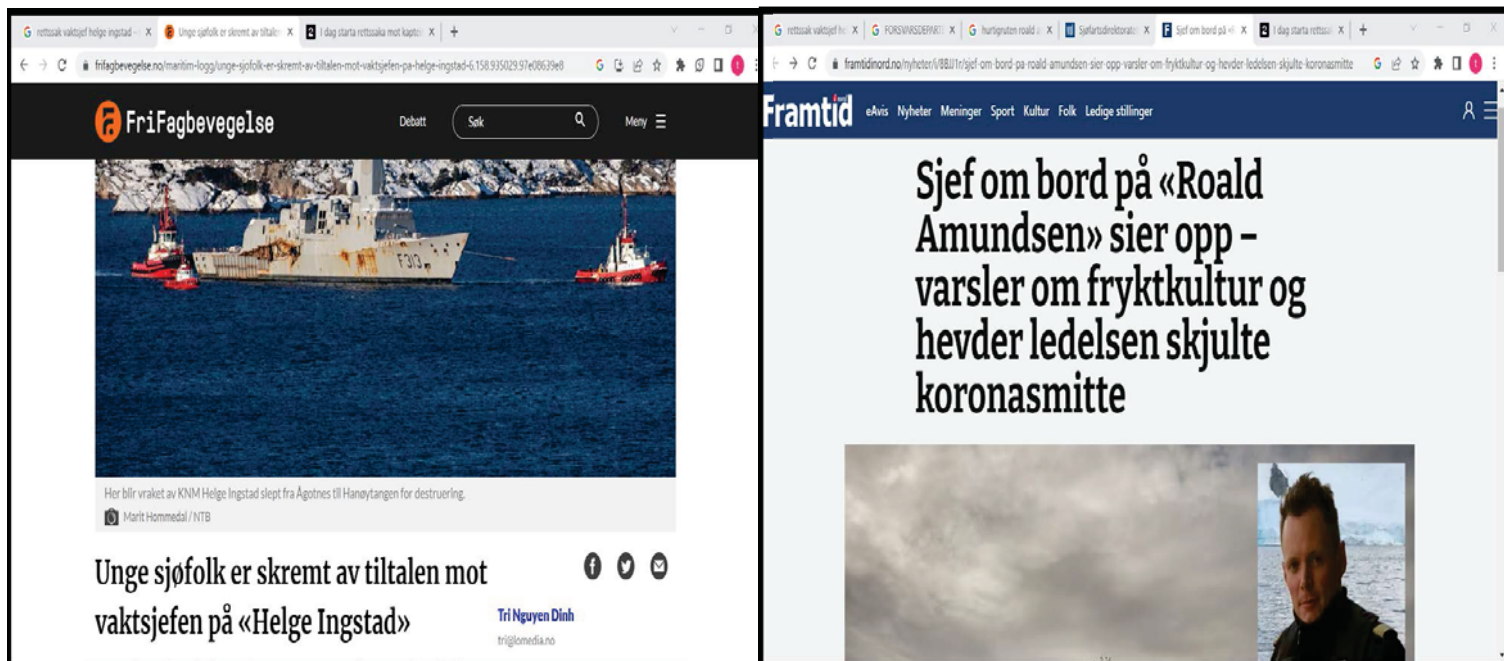


Er rederienes interne granskinger gode nok?

- Skipsfarten har mye å lære av luftfart
- Når den som har laget systemet skal granske systemet
- Lettere å legge skylden på den utløsende faktoren
- HOP (ref. Norsk Industri) praktiseres generelt ikke i skipsfart
- NHO Sjøfart og Norsk Industri medlem i samme hovedorganisasjon

Hvilke konsekvenser kan praksis i sjøfart få?

Hvilke konsekvenser får praksis mht. ansvar for rekrutteringen til yrket?

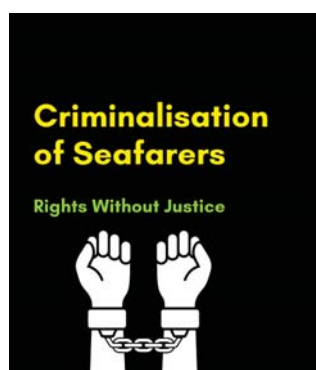
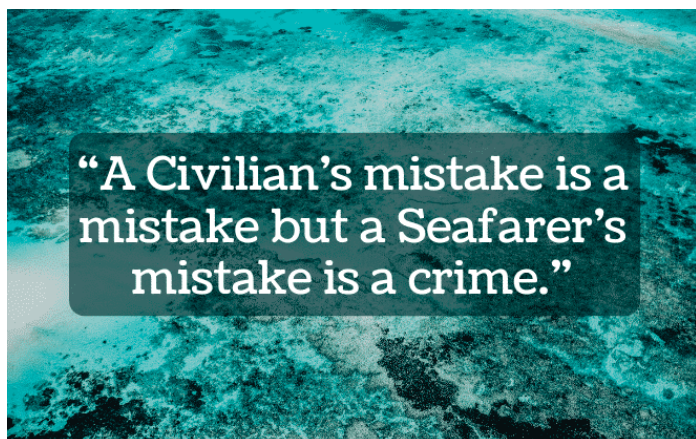


The image displays two browser screenshots side-by-side, illustrating news coverage related to maritime safety and crew welfare.

Left Screenshot (FriFagbevegelse):
The article features a photograph of a large white ship, the KNM Helge Ingstad (F310), at sea. The text below the image reads: "Her blir vraket av KNM Helge Ingstad slept fra Ågotnes til Hanøytangen for destruering." and "Marit Hommedal / NTB". The main headline is "Unge sjøfolk er skremt av taltalen mot vaktsefen på «Helge Ingstad»" by Tri Nguyen Dinh. The website header includes "FriFagbevegelse", "Debatt", "Søk", and "Meny".

Right Screenshot (Framtid.no):
The article features a photograph of a man in a dark uniform, likely a captain, looking out over the sea. The headline is "Sjef om bord på «Roald Amundsen» sier opp – varsler om fryktkultur og hevder ledelsen skjulte koronasmitte". The website header includes "Framtid", "eAvis", "Nyheter", "Meninger", "Sport", "Kultur", "Folk", and "Ledige stillinger".

Criminalization of seafarers

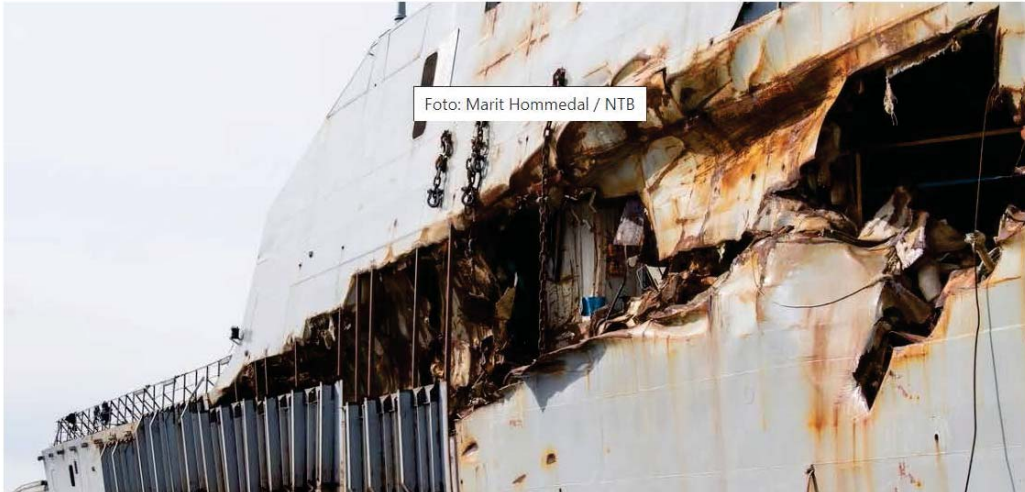


Hvilke konsekvenser kan praksisen få for sikkerheten?



Slår alarm etter Ingstad-dommen: – Fryktar for tryggleiken både på sjøen og i lufta

Dommen mot vaktsjefen på fregatten KNM «Helge Ingstad» kan truga tryggleiken både på sjøen, langs vegane, og i lufta, meiner fleire organisasjonar.



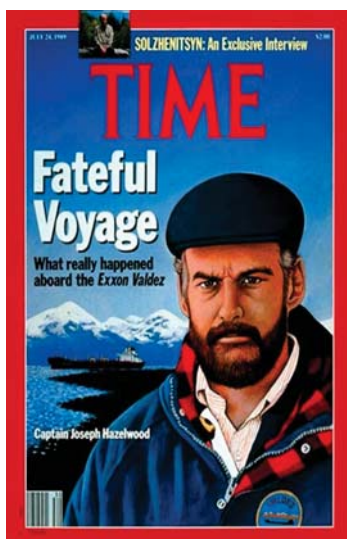
✉ Olav Røli
Journalist

✉ John Inge Johansen
Journalist

✉ Adrian Nyhammer Olsen
Journalist

Publisert 29. des. 2023 kl. 16:53
Oppdatert 30. des. 2023 kl. 21:06

Har skipsfarten en kulturutfordring? (Som også påvirker påtalemyndigheten?)



Rederiet gjorde feil, styrermann fikk skylda



Hvorfor er det sånn?

- Den utløsende årsaken til ca. 80 % av alle ulykker skyldes en feil på broen, altså en menneskelig operativ svikt.
- En rapport til IMO i 2023 viste at i 59 av 61 ulykker er systemsvikt en dominerende eller medvirkende årsak til ulykker.
- Forklaring? «Utløsende feil er lettere å «ta» for påtalemynd?»
- Culpalære vs. systemlære – ulikt tankemønster og tradisjoner?
- Foretaksstraff er nok > trenger ikke straffe enkeltpersoner i rederi?
- Er likhet for loven en faktor?
- Hierarkisk struktur i skipsfarten, historisk militær disiplin
- Henger vi igjen i historien? Ref. historikken fra 1860 til 2007

Hva kan gjøres for å endre praksisen?

- Skipsfarten må lære av andre transportsektorer som luftfart
- Holdningsendring må til i bransjen
- Påtalemyndigheten må tenke nytt – og bredere



Takk for oppmerksomheten